

Take-off

Take-Off

De opbouw van de Nederlandse luchtmacht 1945-1973

Take-Off

The build-up of the Netherlands Air Force 1945-1973

(with a summary in English)

PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit Utrecht
op gezag van de rector magnificus, prof. dr. G.J. van der Zwaan,
ingevolge het besluit van het college voor promoties in het openbaar
te verdedigen op woensdag 25 september 2013 des ochtends te 10.30 uur

door

Quirijn Johannes van der Vegt

geboren op 21 maart 1979 te Raalte

Promotoren: Prof. dr. J. Hoffenaar
Prof. dr. D.A. Hellema

Inhoud

Inleiding 11

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

Hoofdstuk 1

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

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

Hoofdstuk 2

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

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

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

Hoofdstuk 3

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

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

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

Hoofdstuk 4

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

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

Conclusie 361

De voornaamste ontwikkelingen 361

Fase 1. Wederopbouw, 1944-1949 362

Fase 2. Hoogtijdagen, 1950-1957 363

Fase 3. Modernisering en nuclearisering, 1958-1967 363

Fase 4. Versobering, 1968-1973 365

Factoren en actoren 366

De multilaterale dynamiek 367

De binnenlandspolitieke dynamiek 369

Het institutionele perspectief 371

Een perspectief: de opbouw van de andere krijgsmacht delen 376

Koninklijke Landmacht 376

Koninklijke Marine 377

Epiloog 379

Een nieuw hoofdstuk 381

Nawoord 383

Bijlagen 385

Noten 387

Summary 459

Geraadpleegde bronnen en literatuur 467

Afkortingenlijst 485

Lijst van organogrammen en tabellen 493

Register 495

Illustratieverantwoording 517

Curriculum vitae 519

Inleiding

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

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

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

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

Historiografie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vraagstelling en benadering

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

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

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

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

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

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

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

Afbakening en opbouw

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bronnen

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De in de oorlogsjaren ontstane hechte relatie tussen het DNLSK en het Britse luchtvaartministerie wierp ook na de oorlog haar vruchten af. Eind 1945 was met Britse hulp een eerste opbouwplan ontwikkeld voor de jaren 1946-1947, waarin de per jaar te bereiken operationele sterkte werd vastgelegd. Op basis van deze cijfers berekende het directoraat de benodigde opleidingscapaciteit voor vliegend en grondpersoneel. De levering van de vereiste diensten en het materieel werd in de zogeheten *Target 1*-overeenkomst vastgelegd.³⁸ Nederlanders die in de oorlogsjaren als vlieger hadden gediend, volgden in Groot-Brittannië een opleiding tot vlieginstructor. Enkele geselecteerde oudere officieren doorliepen vanaf eind 1945 een stafcursus in Groot-Brittannië om op de hoogte te worden gebracht van de nieuwste ideeën over de inzet van het luchtwapen, van door de RAF ontwikkelde tactieken en opleidingsmethoden. Zij werden zo voorbereid op het bekleden van leidinggevende posities.³⁹

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

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

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

1.2 Internationale ontwikkelingen als kader voor de wederopbouw van de luchtmacht

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

Desondanks hoopte menigeen op een herstel van de geallieerde oorlogscoalitie en het ontstaan van een nieuwe wereldorde, waarvan de in 1945 opgerichte Verenigde Naties (VN) en het systeem van 'collectieve veiligheid' de kern zouden vormen.⁵⁰

Aan die idealistische hoop kwam vrij spoedig een einde. In theorie boden de VN door hun mondiale samenstelling een platform ter bevordering van de internationale vrede en veiligheid, maar in de praktijk bleken de VN een tamelijk machteloos orgaan, waarvan de werking gefrustreerd werd door een veelvuldig 'misbruik' van het Sovjet-vetorecht in een poging de VS dwars te zitten. Dit deed de Amerikaanse regering ten slotte besluiten de VN te negeren en eigenhandig initiatieven te ontplooiën. Washington zag in de gebeurtenissen van 1946-1947, toen kort na elkaar communistische machtsovernames plaatsvonden in Polen, Hongarije, Bulgarije en Oost-Duitsland, bewijzen voor een expansionistische Sovjet-politiek. De veranderde inschatting van de Sovjet-dreiging had een heroriëntatie van het Amerikaanse veiligheidsbeleid tot gevolg, resulterend in de Truman-doctrine.⁵¹ De boodschap van deze doctrine, op 12 maart 1947 door president Harry S. Truman voorgedragen aan het Congres, was dat de VS waar ook ter wereld zouden ingrijpen als de democratie werd bedreigd. De ideologische toon van het document liet er geen twijfel over bestaan dat de doctrine tegen het communisme was gericht. Minder duidelijk was hoe de Amerikaanse beleidsbepalers invulling aan deze doctrine moesten geven. Omdat de angst bestond dat de bedreievende economische en sociale omstandigheden in Europa een vruchtbare voedingsbodem voor het communisme zouden vormen, werd gedurende 1947 een economisch hulpprogramma uitgewerkt. Dit naar de minister van Buitenlandse Zaken vernoemde Marshall-plan bood economische steun aan landen die verzwakt uit de oorlog waren gekomen. Washington maakte geen onderscheid tussen landen die al dan niet onder Sovjet-invloed stonden. Echter, Moskou, niet gediend van deze Amerikaanse inmenging in wat het beschouwde als een binnenlandspolitieke aangelegenheid, wees de hulp resoluut van de hand, terwijl de door de Sovjet-Unie gedomineerde Oost-Europese landen eveneens werd verboden op dit 'imperialistische aanbod' in te gaan.⁵²

In 1948 leek de Koude Oorlog plotseling te 'ontvlammen'. De communistische coup in Tsjechoslowakije in februari onderstreepte in westerse ogen het gevaar dat de Sovjet-Unie voor het vrije Westen vormde. Vier maanden later deed de Berlijnse Blokkade de wereld nogmaals opschrikken. Toen onderhandelingen met de Sovjet-Unie vruchteloos bleken, besloten de westerse bezettingsmachten hun Duitse bezettingszones te verenigen. Uit onvrede over de invoering van een nieuwe munteenheid in de westerse zones en de hieruit voortvloeiende economische deling van Duitsland, besloot Moskou in juni 1948 tot een gedeeltelijke blokkade van West-Berlijn. Nog geen maand later volgde alsnog een volledige blokkade van de voormalige rijkshoofdstad. De westerse reactie bestond uit het opzetten van een luchtbrug. De Koude Oorlog kreeg een militair karakter. Maandenlang vlogen westerse vliegtuigen dagelijks brandstof en voedsel de belegerde stad in, totdat Partijleider Jozef Stalin in mei 1949 abrupt een einde aan de blokkade maakte.⁵³ Door de communistische machtsovername in Tsjechoslowakije en de 'kwestie Duitsland' – culminerend in de Berlijnse Blokkade – vervloog het laatste sprankje hoop op verzoening. Het Oost-Westconflict ging het denken domineren. Aan de ene kant bevond zich een communistisch blok onder aanvoering van de Sovjet-Unie, aan de andere het door de Verenigde Staten aangevoerde 'vrije Westen'.

Alliantievorming: de Westerse Unie en de NAVO

De nieuwe realiteit van de Koude Oorlog en de groeiende angst voor de Sovjet-Unie noopten de Westerse regeringen tot alliantievorming. Op 4 maart 1947 sloten Frankrijk en Groot-Brittannië het Verdrag van Duinkerken. Hoewel de verdragstekst zich specifiek richtte op toekomstige Duitse agressie, vormde het tevens een eerste aanzet tot alliantievorming tegenover de Sovjet-Unie. In reactie op de toename van communistische activiteiten in Europa riep de Britse minister van Buitenlandse Zaken Ernest Bevin in januari 1948 op tot politieke aaneensluiting van West-Europa door ook de Beneluxlanden bij het bilaterale verdrag te betrekken.⁵⁴ Op een Belgisch voorstel van deze strekking had de Nederlandse regering in 1947 nog afwijzend gereageerd. Zij beschouwde het Verdrag van Duinkerken als “té anti-Duits” en deed het af als “schadelijk voor de Verenigde Naties”, waarop de hoop destijds gevestigd was. Belangrijker was dat het verdrag aan militaire betekenis inboette zolang de vs zich afzijdig hielden. Een half jaar later lagen de kaarten compleet anders. Het mislukken van de Londense conferentie van ministers van Buitenlandse Zaken van de bezettingsmachten in december 1947 maakte duidelijk dat een oplossing voor de ‘Duitse kwestie’ uit het zicht raakte, terwijl ook het vn-principe van ‘collectieve veiligheid’ opzichtig had gefaald.⁵⁵

Terwijl de spanningen tussen Oost en West opliepen, ging Nederland gebukt onder de lasten van de dekolonisatieoorlog in Indië. Desondanks woog Nederland zijn standpunten met betrekking tot toetreding tot het Frans-Britse blok zorgvuldig af. Hoewel de reactie op Bevins voorstel in beginsel positief was, liet Den Haag weten alleen een multilateraal verdrag te willen ondertekenen waarin naast militaire coöperatie een economische en politieke component zou worden opgenomen. Met België en Luxemburg drong Nederland aan op een mogelijke toetreding van Duitsland in een later stadium. Hoewel de regering Duitsland aanvankelijk als potentiële bedreiging zag, was de Nederlandse economie gebaat bij een spoedig herstel van de economische betrekkingen met het buurland. Daarnaast zou een Duitse herbewapening de militair-strategische ligging van Nederland minder kwetsbaar maken. Als waarborg tegen een heropleving van Duitse militaire aspiraties, moest dit herstel worden ingekapseld in een westers veiligheidssysteem.⁵⁶ Tijdens de besprekingen werd van Nederlandse zijde de koppeling van de West-Europese en Amerikaanse veiligheidsbelangen benadrukt. Een alliantie van de Beneluxlanden, Frankrijk en Groot-Brittannië leek het meest probate middel om de West-Europese wil tot zelfverdediging aan de vs te tonen.⁵⁷ De Amerikaanse regering leek op haar beurt eveneens aan te sturen op een meer permanente betrokkenheid bij de militaire en economische ontwikkeling van West-Europa: de Truman-doctrine werd gezien als bewijs dat Washington zich actiever met de Europese veiligheidsproblematiek ging bemoeien, terwijl de Marshall-hulp het economische fundament legde voor de wederopbouw van Europa.⁵⁸ Uiteindelijk droegen zowel militaire, economische als politieke factoren – het streven naar invloed op de ontwikkelingen in Duitsland en het verkrijgen van internationale steun voor het optreden in Indië – bij aan de Nederlandse beslissing om tot de westerse alliantie toe te treden. De besprekingen resulteerden op 17 maart 1948 in de ondertekening van het Verdrag van Brussel. Op basis van dit verdrag vond de oprichting van de Westerse Unie (WU) plaats.⁵⁹

De participerende landen zagen de Westerse Unie als eerste stap om tot militaire samenwerking met de Amerikaanse supermogendheid te komen. Ofschoon de vs zich aanvankelijk niet opnieuw tot de verdediging van Europa wilden verplichten, maakte de Amerikaanse regering

tijdens de besprekingen die leidden tot het Verdrag van Brussel kenbaar de deelnemende landen nu ook militair te willen ondersteunen. De reden voor deze Amerikaanse koerswijziging lag in de steeds dreigender Sovjet-houding, terwijl de West-Europese landen in financieel en economisch opzicht reeds aan het Amerikaanse infuus lagen.⁶⁰ Op Brits verzoek hadden in januari 1948 informele besprekingen met Amerikaanse vertegenwoordigers plaats teneinde te komen tot een Atlantisch pact. Washington toonde zich ontvankelijk voor het Britse pleidooi, maar sprak zich niet uit over de vorm van de Amerikaanse bijdrage. Deze zou mede afhankelijk zijn van de offers die de wu-landen bereid waren zich te getroosten voor hun eigen verdediging. In de lentemaanden van 1948 vonden besprekingen plaats tussen de vs, Canada en Groot-Brittannië. Vanaf juli schoven ook Frankrijk en de Beneluxlanden aan.⁶¹ Het besef dat alleen een innige militaire en politieke samenwerking het delicate evenwicht in Europa nog kon herstellen, leidde op 4 april 1949 tot de oprichting van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO). Hiermee kreeg de door Nederland vurig gewenste samenwerking tussen West-Europa en de vs haar beslag. Naast de vijf landen van het Verdrag van Brussel en de vs, zetten ook Canada, IJsland, Italië, Portugal, Noorwegen en Denemarken hun handtekening onder het NAVO-verdrag, dat de lidstaten tot collectieve bijstand verplichtte in geval van een gewapende aanval op één van hen. De NAVO koppelde de Amerikaanse veiligheidsbelangen rechtstreeks aan die van de West-Europese landen.

Met de deelname aan de Westerse Unie en de NAVO werd het fundament gelegd voor een nieuw Nederlands veiligheidsbeleid. Nederland had zijn vooroorlogse neutraliteitspolitiek definitief vaarwel gezegd en zich in het westerse kamp geschaard.⁶² Toch was de toetreding tot de NAVO minder vanzelfsprekend dan in de literatuur dikwijls wordt gesuggereerd: door de bemoeienis in Indië waren de betrekkingen tussen Nederland, Groot-Brittannië en de vs eind jaren veertig op zijn zachtst gezegd enigszins bekoeld geraakt.⁶³

De Indische kwestie

Nederland had zich in 1948 nog niet neergelegd bij een verlies van zijn vooroorlogse koloniale rijk. Volgens de regering, die de 'Indië-problematiek' bij uitstek als een binnenlands-politieke aangelegenheid beschouwde, vormde Nederlands-Indië de sleutel voor een snel herstel van de Nederlandse welvaart. Nederland verschepte het leeuwendeel van de krijgsmacht in de jaren 1946-1948 dan ook naar Indië om het gezag aldaar te helpen herstellen. Maar zolang de strijd voortduurde, leverde de kolonie niets op. Integendeel, het in stand houden van een strijdmacht overzee betekende een aanslag op 's lands financiële reserves. Bijkomend gevolg was dat het Nederlands territorium onverdedigd bleef, hoewel de regering zich met de toetreding tot de wu en de NAVO juist had verplicht tot het opbouwen van een krijgsmacht op het continent. Na eerdere aanvaringen met Groot-Brittannië bracht dit koloniale beleid Nederland in de zomer van 1948 ook op ramkoers met de vs. Uit angst voor een vermeende communistische machtsovername in Indonesië wisselde Washington van kamp: de hulpverlening aan Nederland maakte plaats voor openlijke steun aan de Indonesische Republiek. Het gewijzigde Amerikaanse standpunt ging vergezeld van het uitoefenen van zware druk, waarbij het stopzetten van de Marshall-hulp aan Nederland als voornaamste pressiemiddel diende. Nederland raakte internationaal in een "gevaarlijk isolement".⁶⁴ Zonder uitzicht op een snelle overwinning in de zich voortslepende dekolonisatieoorlog, kon het uiteindelijk weinig anders doen dan toegeven aan de door de

VN-Veiligheidsraad opgelegde resoluties. Op 27 december 1949 droeg de Nederlandse regering de soevereiniteit over Indonesië aan de Verenigde Staten van Indonesië over.⁶⁵

1.3 Ontwikkelingen in eigen land: het compromiskarakter van het Nederlandse defensiebeleid

Dat de Nederlandse regering onder meer vanuit financieel-economisch oogpunt zo lang aan Nederlands-Indië vasthield, wekt gezien de binnenlandse situatie in 1945 weinig bevreemding. De oorlogsschade was aanzienlijk. Fabrieken lagen in puin of waren leeggeroofd. Het transportwezen was vrijwel lamgelegd: vele wegen, bruggen en havens waren verwoest, wat restte van de spoorwegen functioneerde nauwelijks nog en de binnenscheepvaart lag grotendeels stil. De veestapel was gehalveerd en er waren immense tekorten aan voedingsmiddelen, woonruimte en kleding. Het economisch leven in Nederland was kortom totaal ontwricht.

Met minister-president W. Schermerhorn (Vrijzinnig-Democratische Bond, vanaf februari 1946 de Partij van de Arbeid; PvdA) en minister van Sociale Zaken W. Drees (Sociaal-Democratische Arbeiderspartij (SDAP), vanaf februari 1946 PvdA) aan het roer zette de regering zich in juni 1945 aan de zware taak om het land economisch en sociaal weer op de been te helpen. Zo trof zij maatregelen om de staatsfinanciën te saneren. Hoewel het economisch herstel redelijk voortvarend verliep, deden de aanhoudende tekorten op de betalingsbalans, de onzekerheid over het naoorlogs herstel van Duitsland en de tweedeling in Europa de Nederlandse regering in 1948 besluiten de aangeboden Amerikaanse Marshall-hulp te accepteren. Ook de 'Indische kwestie' speelde in dit besluit een rol. Tot op dat moment hadden de wederopbouw van Nederland en het Indische vraagstuk de politieke agenda gedomineerd, een gegeven waarin zelfs de toetreding tot de Westerse Unie geen verandering had kunnen brengen. Maar naarmate de Koude Oorlog zich sterker aan Nederland opdrong, verschoof de aandacht van financieel-economische en koloniale belangen naar veiligheidspolitieke belangen. Tegen het einde van de jaren veertig begon het probleem van de defensie van Nederland nijpender te worden, waardoor de regering zich gedwongen zag ten aanzien van Nederlands-Indië water bij de wijn te doen. Uit angst dat een wankele economische en sociale positie het land ontvankelijk zou maken voor het oprukkende communisme, besloot Den Haag de economische hulp niet te riskeren. De Marshall-hulp stelde Nederland in staat het communistische gevaar van binnenuit te bestrijden; terwijl de militaire samenwerking de mogelijkheid bood het gevaar van buitenaf te bezweren, schrijft Van der Eng. De hiervoor vereiste wederopbouw van de krijgsmacht diende op een krachtig economisch fundament te steunen, zodat de Nederlandse regering bij de ondertekening van het Atlantisch verdrag liet weten de NAVO als een "logisch supplement" van de Marshall-hulp te beschouwen.⁶⁶

Het regeringsstandpunt: gevangen tussen hoop en vrees, 1948-1949

De Nederlandse regering speculeerde in de beginjaren van de bondgenootschappelijke samenwerking wel zeer nadrukkelijk op de Amerikaanse bondgenoot. Zij hechtte meer waarde aan de "psychological boost given by a declared American commitment to the European continent", zo stelt J. van der Harst, dan aan de onmiddellijke oprichting van de NAVO of een wederopbouw van

de krijgsmacht. Erop vertrouwend dat het Amerikaanse nucleaire monopolie de Sovjet-Unie zou weerhouden van directe militaire agressie, richtte de regering al haar aandacht op het herstel van de zwakke economische en financiële positie van Nederland.⁶⁷ Vanuit diezelfde gedachte werd ook het nationale debat over de hoogte van de Nederlandse bijdrage aan de bondgenootschappelijke militaire samenwerking in de jaren 1948-1949 gevoerd. Hieruit bleek wel dat de regering weigerde om zich – althans op financieel gebied – onvoorwaardelijk achter de Westerse Unie en de NAVO te scharen. Het financiële en economische herstel van Nederland bleef prioriteit behouden, terwijl ook aan de Indië-problematiek tot aan de soevereiniteitsoverdracht in 1949 meer betekenis werd toegedicht dan aan de Sovjet-dreiging. Het vrijwel onverdedigd laten van het Nederlandse grondgebied ten gunste van het herstel van het gezag in Indië moge getuigen van een sceptische houding van de regering tegenover de vermeende dreiging van de Sovjet-Unie.⁶⁸ De dekolonisatieoorlog drukte tegelijkertijd dermate zwaar op de rijksbegroting, dat de voorstellen van de militaire leiding voor de wederopbouw van de krijgsmacht in eigen land tot 1949 in het kabinet niet op een gewillig oor konden rekenen.⁶⁹

Achter de passieve houding van het wel degelijk anticommunistische kabinet ging de gedachte schuil dat een Sovjet-invasie op West-Europa onwaarschijnlijk was. De Sovjet-Unie was in de ogen van de Nederlandse kabinetsleden nog te zwak om een confrontatie met de Amerikaanse troepen in Europa uit te lokken. Niet alleen lag de Sovjet-economie door de oorlog grotendeels in puin, evenmin beschikte Moskou in 1948 over een atoomcapaciteit.⁷⁰ De Sovjet-Unie mocht dan misschien geen directe *militaire* bedreiging vormen, zij was op andere manieren wel in staat om de westerse belangen te bedreigen. De kabinetsleden vreesden bovenal de psychologische en economische dreiging die van het communisme uitging. Hun angst betrof met name ondermijnende activiteiten door de Europese communistische partijen; de zogeheten vijfde colonne.⁷¹ Minister-president Drees, die ervan overtuigd was dat Moskou geen militaire invasie van Europa voorbereidde, vond dat men de Sovjets “geen grotere dienst [kon] bewijzen dan door het uitgeven van hoge bedragen voor militaire doeleinden, welke de economische en sociale positie van ons land aantasten”.⁷²

Het politieke belang van de NAVO woog uiteindelijk dus zwaarder dan het militaire. In het bijzonder minister-president Drees en minister van Financiën Liefstinck, de twee belangrijkste sociaal-democratische bewindslieden in het kabinet, drukten steeds stevig op de rem waar het de hoogte van de Nederlandse bijdrage aan de bondgenootschappelijke samenwerking betrof. Volgens Drees was Nederland voor zijn verdediging aangewezen op de Amerikaanse bondgenoot, de NAVO fungeerde als bindmiddel. Hoge defensie-uitgaven noemde hij “onnuttig”: de Nederlandse bijdrage diende zich te beperken tot wat strikt genomen noodzakelijk was om de Amerikaanse steun te behouden, waarmee het een “verzekeringspremie van grote betekenis” vormde, aldus Drees.⁷³ Minister Liefstinck stelde op zijn beurt dat pas aan het verhogen van de Nederlandse bondgenootschappelijke bijdrage kon worden gedacht, wanneer het boek Indië definitief was gesloten.⁷⁴

De onwelwillendheid van de regering om de opbouw van de krijgsmacht in Nederland in gang te zetten, stuitte op hevig verzet van de chefs van Staven. Zij verweten de politici een gebrek aan inzicht in de naoorlogse wereldpolitiek.⁷⁵ Hoewel de ministerraad schrok toen hij vernam dat Nederland door de troepenendingen naar Indië onverdedigd achterbleef, verbond hij hieraan geen consequenties. Zo werd de uitbreiding van het aantal luchtverdedigingssquadrons in de zomer van 1948 op financiële gronden verworpen. De verdediging van het gehele Nederlandse grondgebied lag in handen van slechts drieduizend man territoriale troepen.⁷⁶ De belangrijkste bijdrage aan de nationale veiligheid waarin de krijgsmacht in deze jaren kon voorzien, was een

gebrekkelig evacuatieplan. Intussen werkten de krijgsmachtdelen achter de schermen niettemin hard aan veel omvangrijker (opbouw)plannen, die deel uitmaakten van de geallieerde operatieplannen die aanvankelijk in het kader van de Westerse Unie werden opgesteld.

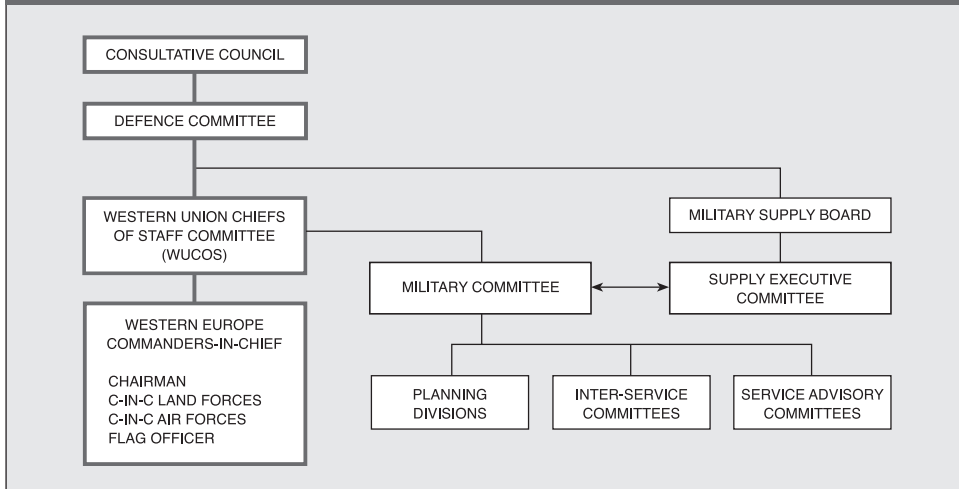
1.4 Het militair-strategische en -operationele niveau: de samenwerking in Westerse Unie-verband

De eerste twee jaren na haar ontstaan fungeerde de NAVO voornamelijk als een politieke alliantie. De wederopbouw van de nationale strijdmachten vond plaats onder auspiciën van de Westerse Unie, met Groot-Brittannië als leidende partner.⁷⁷ Om de militaire samenwerking vorm te geven, werd op 30 april 1948 het *Western Union Chiefs of Staff Committee* (WUCOS) in het leven geroepen. Binnen twee weken presenteerde het WUCOS zijn eerste aanbevelingen, waaronder de creatie van de *Western Union Defence Organization* (WUDO). Dit orgaan coördineerde de militaire en logistieke samenwerking tussen lidstaten en deed dienst als raamwerk waarbinnen in oorlogstijd snel een commando-organisatie kon worden opgericht. De primaire taak van de WUDO betrof het uitwerken van bondgenootschappelijke operatieplannen voor de verdediging van West-Europa, met daaraan gekoppeld een bondgenootschappelijk luchtverdedigingsplan.

Ook de rest van de organisatie kreeg gaandeweg vorm. De *Consultative Council*, samengesteld uit de ministers van buitenlandse zaken van de vijf lidstaten, vormde het hoogste orgaan in de Westerse Unie. Direct daaronder bevond zich het *Defence Committee*. Dit comité bestond uit de defensie-ministers van de vijf wu-landen en werd bijgestaan door de WUCOS en door de *Military Supply Board*. De WUCOS, waarin vanaf juni 1948 ook Amerikaanse waarnemers zitting hadden, adviseerde het *Defence Committee* over de verdediging van West-Europa, met inachtneming van de overzeese militaire verplichtingen van de lidstaten. De Britse veldmaarschalk Bernard Montgomery zat de WUDO voor. Direct onder hem ressorteerden de bevelhebbers van de verenigde operatieve land- en luchtmacht van de Westerse Unie en de Vlagofficier van de Westerse Unie, wiens bevoegdheden zich in vredetijd tot het inspectierecht beperkten. Zij waren aangewezen op wat de lidstaten hen aan middelen en personeel beschikbaar wilden stellen. Montgomery bevond zich evengoed in een lastige positie, daar hij geen opperbevelhebber, doch 'slechts' voorzitter was. Zijn ideeën conflicteerden herhaaldelijk met die van de al even eigenzinnige Franse generaal Jean de Lattre de Tassigny, de *Commander-in-Chief Western Europe Land Forces*. De luchtmacht van de Westerse Unie stonden onder bevel van de Britse *Air Chief Marshal* Sir James Robb, terwijl de maritieme strijdkrachten werden aangevoerd door de Franse viceadmiraal Robert Jaujard.⁷⁸

De Verenigde Staten: van isolationisme tot reddende engel

Niettegenstaande enkele duidelijke tekortkomingen vormde de Westerse Unie een eerste serieuze aanzet tot bondgenootschappelijke samenwerking. De wu-leiders wendden zich kort na de oprichting tot de vs voor militaire bijstand. Hoewel de Amerikaanse regering het Europese initiatief op waarde schatte, bestond er in Amerikaanse politieke en militaire kringen afkeer tegen het aangaan van verplichtingen ter verdediging van Europa. De lange traditie van isolationisme



en de weerstand tegen blokvorming waren in het Congres, waar een eventueel samenwerkingsverdrag de steun van tweederde van de Senaat moest verwerven, nog ruimschoots aanwezig. De hoogste prioriteit genoot het door de Senaat loodsen van de *Foreign Assistance Act*, waarin de economische hulpverlening aan Europa werd geregeld. Gelijktijdig vond achter de schermen een inventarisatie plaats van argumenten die de Senaat voor een militaire samenwerking met de Westerse Unie moesten winnen. Onder aanvoering van senator Arthur H. Vandenberg, de voorzitter van de Senaatscommissie voor buitenlandse zaken, zag een resolutie het levenslicht, die het regeringsstandpunt ondersteunde. De Senaat nam deze zogenaamde ‘Vandenberg Resolutie’ op 11 juni 1948 aan, waarmee de politieke obstakels voor een militair pact tussen de Verenigde Staten en de Westerse Unie uit de weg waren geruimd. De Senaat verbond hieraan wel de voorwaarde dat de Europese landen hun bereidheid tot zelfverdediging zouden aantonen door het opstellen van een supranationaal verdedigingsplan.

Hoewel de Amerikaanse politieke leiding groen licht gaf, reageerden de Amerikaanse *Joint Chiefs of Staff* (JCS) terughoudend op het voornemen tot militaire samenwerking met de Westerse Unie. Zij vreesden dat de herbewapening van West-Europa ten koste zou gaan van de Amerikaanse krijgsmacht, die na de Tweede Wereldoorlog al grotendeels gedemobiliseerd was. De gereserveerde houding van de JCS was verder terug te voeren op de reflex van de Amerikaanse marine, die meer interesse toonde voor de Stille Oceaan dan voor het Europese continent. Van meer gewicht waren de uiteenlopende visies betreffende de militair-strategische planning, die, zoals hieronder zal worden uiteengezet, het inpassen van de Amerikaanse (nucleaire) bijdrage in een bondgenootschappelijk strategisch verdedigingsconcept in ernstige mate bemoeilijkte.⁷⁹

Uiteenlopende visies over de verdediging van West-Europa

Volgens een in 1948 gepresenteerd operatieplan zagen de Amerikaanse *Joint Chiefs of Staff* in een toekomstige oorlog een hoofdrol weggelegd voor *Strategic Air Command* (SAC), het commando

waarin alle (nucleair) bewapende strategische bommenwerpers waren ondergebracht.⁸⁰ De JCS achtten de verdediging van West-Europa onmogelijk en in de Amerikaanse ogen vormde de Rijn slechts “een eerste hindernis” om een enigszins georganiseerde terugtocht mogelijk te maken. Vanuit Groot-Brittannië, IJsland, Afrika, Japan en het Midden Oosten zou vervolgens het nucleaire tegenoffensief (operatie *Halfmoon*) worden gevoerd.⁸¹ De Westerse Unie-landen weigerden een operatieplan te accepteren dat op voorhand uitging van het prijsgeven van West-Europees grondgebied. De Westerse Unie kon echter geen alternatieve verdedigingsplannen aanbieden, een voorwaarde voor het toekennen van de Amerikaanse militaire bijstand. Tevens bleef de vraag onbeantwoord hoe een invasie van de numeriek sterkere Sovjet-legers afgeslagen moest worden, indien de nucleaire afschrikking onverhoopt mocht falen.

Hoewel de defensie-ministers van de vijf wu-lidstaten zich tegenover Amerikaanse afgevaardigden eensgezind opstelden en spraken in termen van gemeenschappelijke verdedigingsplannen, standaardisatie en een samenballing van krachten, was daarvan in werkelijkheid nauwelijks sprake. Met de opbouw van de benodigde eenheden was eind 1948 nog amper een begin gemaakt. Ook verschilden de lidstaten onderling sterk van mening over de vraag waar het zwaartepunt van de verdediging van Europa zou moeten liggen. Met name de Britse bijdrage aan de Westerse Unie liet volgens de andere bondgenoten te wensen over. In tegenstelling tot veldmaarschalk Montgomery, die een continentale strategie voorstond, bleef de Britse regering vasthouden aan een traditionele strategie berustend op de inzet van voornamelijk maritieme- en luchtstrijdkrachten. De gevechtskracht van de *British Army of the Rhine* (BAOR) werd geleidelijk uitgehold; de Britse troepenmacht op het continent werd in rap tempo uitgedund. De Britse inspanningen richtten zich in hoofdzaak op het verkrijgen van een eigen nucleaire capaciteit en het opbouwen van een effectieve luchtverdediging. Het had er dan ook alle schijn van dat de Britse militaire leiding in het geval van oorlog een militaire campagne wilde vechten *naast* in plaats van *met* de bondgenoten.⁸²

De Franse visie op de verdediging van West-Europa bekommerde zich in de eerste plaats om het verzekeren van de bescherming van het eigen grondgebied. Omdat het voortbestaan van de Franse natie bij een Sovjet-invasie rechtstreeks gevaar liep, hamerde Parijs sterk op het belang van een verdedigingslijn langs de Rijn.⁸³ Datzelfde gold in zekere mate voor Nederland, dat naast de Rijn echter ook de IJssel in de wu-plannen wilde laten opnemen. Na uitputtende besprekingen gingen de lidstaten daarmee in de loop van 1949 akkoord, op voorwaarde dat Nederland zelf zou voorzien in de verdediging van het gebied achter de IJssel. Hoewel op deze manier een groter deel van het Nederlandse grondgebied kon worden beschermd, zou Noord-oost-Nederland ook in de herziene plannen onverdedigd blijven. De Nederlandse regering vond dit een onbevredigende situatie, maar moest zich er voorlopig bij neerleggen.⁸⁴

Dreigingspercepties: intenties en mogelijkheden

Het bondgenootschappelijk strategisch verdedigingsconcept diende niet enkel tegemoet te komen aan de uiteenlopende nationale wensen van de wu-lidstaten, maar werd tevens beïnvloed door de westerse dreigingsperceptie van de Sovjet-Unie. De perceptie van dreiging behelst een inschatting van de militaire mogelijkheden van de tegenpartij en van diens intenties. Het lijkt geen twijfel dat het Westen zich door de Sovjet-Unie (militair) bedreigd voelde. Gevreesd werd

dat de buitenlandse politiek van Moskou gericht was op de wereldwijde verspreiding van het communisme, terwijl haar omvangrijke strijdkrachten de Sovjet-Unie tevens de militaire middelen leken te bieden een dergelijke buitenlandse politiek na te streven. Desondanks geloofde het Westen niet dat de Sovjet-Unie op korte termijn West-Europa zou binnenvallen. Een directe aanval op de vs lag volgens westerse analyses in de eerste jaren nog niet in het vermogen van de Sovjet-Unie. Ergo, niet de *intenties*, maar de *militaire mogelijkheden* van de Sovjet-Unie domineerden het militair-strategisch denken en de hieraan gerelateerde defensieopbouw in bondgenootschappelijk verband.⁸⁵

Een Sovjet-aanval zou naar verwachting bestaan uit twee fasen: de eerste fase zou zich richten op de verovering en bezetting van het Europese continent, met inbegrip van Groot-Brittannië, en het Midden Oosten, waarna de tweede fase, de confrontatie met de vs, wachtte. Gezien haar getalsmatige overmacht aan land- en luchtmacht dichtten westerse militaire planners de Sovjet-Unie in deze eerste fase een hoge kans van slagen toe, mits het Westen vooraf geen lucht kreeg van een op handen zijnde aanval. Hun kwantitatieve overwicht uitbuitend, zouden de Sovjet-legers naar westerse schattingen binnen vijf maanden de westelijke helft van Europa alsmede grote delen van het Midden Oosten en Afrika onder de voet lopen.⁸⁶

De Sovjet-luchtmacht bestond in 1946 uit een drietal functionele commando's: de 'lange-afstands' (strategische) luchtmacht, de tactische luchtmacht en de nationale luchtverdediging. Hoewel de nadruk tijdens de Tweede Wereldoorlog vooral had gelegen op de inzet van *air power* als hulpwapen ter ondersteuning van de opmars van de landstrijdkrachten, onderging de luchtmachtdoctrine na de oorlog een geleidelijke verandering.⁸⁷ Jozef Stalin gaf de hoogste prioriteit aan uitbreiding van de nog grotendeels in de kinderschoenen staande strategische bommenwerpervloot, terwijl het Amerikaanse kernwapenmonopolie in combinatie met de ontzagwekkende Amerikaanse en Britse strategische luchtvloot tegelijkertijd het belang van de nationale luchtverdediging deed toenemen. Toch bleven de in luchtlegers ondergebrachte tactische luchtmacht, die in tegenstelling tot beide andere commando's door het leger werden aangestuurd, getalsmatig veruit de sterkste component vormen. Elk luchtleger bestond gemiddeld voor drie vijfde deel uit jachtvliegtuigen om lokaal luchtoverwicht te bevechten, voor een vijfde uit tactische jachtbommenwerpers ten behoeve van luchtsteun en interdictietaken en voor het resterende deel uit transport-, verbindings- en verkenningsvliegtuigen.⁸⁸ Volgens westerse inlichtingenrapporten waren de tactische luchtmacht uitermate effectief, voldeden materieel en (vliegtuig)bemanningen aan redelijke eisen en vond hun inzet in samenwerking met de grondtroepen goed gecoördineerd plaats. De luchtmacht kenden evengoed zwakke(re) plekken: er bestond een groot gebrek aan nachtjagers, de vliegvelden waren primitief ingericht en er heerste een tekort aan verbindingsmiddelen en radarapparatuur, waarbij de Sovjets bovendien achterliepen op het gebied van de ontwikkeling van radar. Eind jaren veertig bedroeg de gezamenlijke sterkte van de Sovjet-luchtmacht naar schatting 20.000 vliegtuigen: merendeels propellervliegtuigen die uit de latere oorlogsjaren stamden, vanaf 1946 gestaag aangevuld met de eerste operationele straaljagers.⁸⁹

Onder deze 'beschermende paraplu' van luchtmacht zou het Rode Leger naar verwachting in staat zijn om binnen een á twee maanden over de Noord-Duitse laagvlakte via het Roergebied de Kanaalkust te bereiken. De aldaar gelegen havens zouden zo in Sovjet-handen vallen, om vervolgens als uitvalsbasis te dienen voor maritieme operaties. De Sovjet-marine was als enige krijgsmachtdeel zowel kwantitatief als kwalitatief ondergeschikt aan haar westerse

tegenhanger, hoewel het onderzeebootwapen eventueel een bedreiging voor de westerse communicatielijnen zou kunnen vormen. Naar schatting beschikte de Sovjet-Unie eind jaren veertig over ongeveer 2,5 miljoen manschappen, verdeeld over 175 divisies. Hiervan stonden liefst 84 divisies, voor het merendeel gemechaniseerd en gepantserd, in de satellietstaten en in de Duitse en Oostenrijkse bezettingszones opgesteld.⁹⁰

De Westerse Unie kon hier slechts 20 divisies en minder dan 1.000 vliegtuigen tegenover stellen. Dit leek volstrekt onvoldoende om een invasie van de Sovjet-Unie af te weren. Hoewel het aantal divisies tot 27 kon uitgroeien indien Frankrijk en de Benelux-staten hun reserves mobiliseerden, ontbrak het naast mankracht evenzeer aan de benodigde materiële uitrusting. Op basis van de zeer schaarse middelen die hem ter beschikking stonden, ontwierp veldmaarschalk Montgomery in 1948 een verdedigingsplan.⁹¹

Operatieplannen ter verdediging van het 'vrije Westen'

Hoewel de chefs van Staven van de Westerse Unie het erover eens waren dat op de middellange termijn een verdediging zo ver mogelijk oostwaarts het doel moest zijn, dienden de wu-lidstaten op grond van politieke overwegingen en gezien hun zwakke militaire positie op de korte termijn genoeg te nemen met het opbouwen van een verdedigingslinie langs de Rijn.⁹² Dit gegeven diende dan ook als uitgangspunt voor het *Short Term Defence Plan* (STDP), waarvan Montgomery op 27 oktober 1948 een eerste versie aan de WUCOS overhandigde. In dit plan, dat in feite één groot internationaal compromis van politieke wensen, economische mogelijkheden en militaire beperkingen was, werd vastgelegd dat de verdediging tegen een Sovjet-aanval aan de Rijn zou worden gevoerd. De strijdkrachten ten oosten van de Rijn zouden zich op deze verdedigingslinie terugtrekken, terwijl de ten westen van de rivier gesitueerde strijdkrachten zich bij de Rijn concentreerden. Het zuidelijke grondgebied zou verdedigd worden langs een algemene lijn ter hoogte van de Frans-Italiaanse grens. Het uitvoeren van strategische luchtaanvallen was voorbehouden aan de Britse en Amerikaanse luchtmacht. Frankrijk, België en Nederland zouden het merendeel van de voor het STDP benodigde land- en tactische luchtmacht leveren. Het noordelijke deel van het operatiegebied werd door Nederlandse en Belgische strijdkrachten verdedigd, met Britse assistentie en onder Brits bevel.⁹³

Het STDP nam de in 1949 beschikbare strijdkrachten als basis en zou gelden tot en met 1950. De gedachte achter een verdediging langs de Rijn was tweeledig: niet alleen bestond de hoop de continentale lidstaten van invasie te vrijwaren, doch belangrijker was de te boeken tijdswinst die de vs in staat zouden stellen om te interveniëren. De WUCOS accepteerde het STDP op 23 maart 1949 als het uitgangspunt voor de verdediging van West-Europa.⁹⁴ Ook de Amerikaanse *Joint Chiefs of Staff* gingen, zij het met tegenzin, akkoord met deze interim-oplossing. Zij waren bereid de in hun ogen onrealistische verdediging langs de Rijn te accepteren om zo de weg vrij te maken voor de levering van militaire goederen aan de wu-lidstaten. Dit stelde Washington in staat om vanaf 1949 naast economische ook militaire hulp te gaan verlenen.⁹⁵ Om het *Short Term Defence Plan* met een zo groot mogelijke kans op succes te kunnen uitvoeren, was het zaak om snel met een opgave van de benodigde strijdkrachten te komen. Het Comité Chefs van Staven van de Westerse Unie drong er bij de regeringen op aan een begin te maken met de opbouw van eenheden, op basis van het door de WUCOS opgestelde en door het *Defence Committee* geaccordeerde document

FC(48) 30 Final.⁹⁶ De militair zwakke positie van de Westerse Unie tegenover de Sovjet-Unie betekende dat voor de luchtmacht in de wu-plannen een belangrijke rol was weggelegd.

Het belang van het luchtwapen in de operatieplannen van de Westerse Unie

De geopolitieke en militaire omstandigheden waren op de hand van de Sovjet-Unie. De landen van het Warschaupact vormden een geografisch aaneengesloten gebied, met voldoende diepte en breedte voor het verzamelen en opstellen van land- en luchtmacht, logistieke bevoorrading en het aanvoeren van versterkingen. De interne communicatielijnen boden de Sovjet-Unie de mogelijkheid desgewenst relatief snel het zwaartepunt naar een ander operatiegebied te verleggen. Bovendien voerde Moskou de regie over de timing, plaats, omvang en methode van agressie. De Westerse Unie (en later de NAVO) vertrouwde daarentegen op een strategie van voorwaartse defensie; per definitie reactief van karakter. Geografische factoren deelden het Centraal Europees operatiegebied op in een noordelijk en een zuidelijk front. De achtergebieden waren ondiep, dan wel zeer afgelegen. Daarenboven bemoeilijkte de politieke aard van het bondgenootschap een snelle, eensgezinde militaire reactie. Omdat bovendien slechts een gedeelte van de landmacht zich in een positie bevond om onmiddellijk te kunnen bijdragen aan de verdediging, was het aandeel van luchtmacht in de bondgenootschappelijke operatieplannen noodgedwongen groot.⁹⁷

Dit had evengoed te maken met historische ervaringen. Indien een belangrijke les uit de Tweede Wereldoorlog mocht worden getrokken, dan was dit wel het toegenomen belang van *air power*. Het was nauwelijks mogelijk te manoeuvreren bij een vijandelijk luchtoverwicht. De luchtverdediging won enorm aan importantie. In de eerste plaats om het nucleaire vergeldingspotentieel te beschermen, ten tweede om de operaties te land en ter zee een gereede kans van slagen te geven. In een toekomstige oorlog diende vóór alles het luchtoverwicht verkregen en behouden te worden (*air superiority*). Jachtvliegtuigen hadden, naast de bescherming van concentraties van bevriende grondtroepen, vliegbases en andere strategisch waardevolle objecten, de belangrijke taak de controle over het luchtruim boven het gevechtsgebied in handen te krijgen. Hierdoor stelden zij de tactische jachtbommenwerpers in staat de numerieke overmacht van de Sovjet-landmacht te compenseren door luchtsteun te verlenen aan eigen landmacht in direct contact met vijandelijke eenheden (*close air support*; CAS), door aanvallen uit te voeren op troepen in het tweede echelon en door het lamleggen van aanvoerlijnen in het achtergebied om de opmars van het Rode Leger te hinderen (*interdiction*).⁹⁸ Terwijl jachtvliegtuigen offensieve *fighter sweeps* vlogen om het luchtoverwicht te winnen en te behouden, werden de vijandelijke vliegbases onophoudelijk blootgesteld aan luchtaanvallen om de Sovjet-luchtmacht aan de grond te binden. Beide taken vielen onder de noemer *Offensive Counter Air* (OCA).⁹⁹ Hoewel het strategisch bombardement in de Tweede Wereldoorlog zijn belofte nooit had ingelost, zorgde de ontwikkeling van het atoombom voor een hernieuwd vertrouwen in deze vorm van offensief luchtmacht optreden. Ook een groot deel van de verkenningcapaciteit werd met vliegtuigen verzorgd. Op basis van de 'geschoten' luchtfoto's konden jachtbommenwerpers de voor de Sovjet-opmars van cruciaal belang zijnde doelen als depots, voorraadcolonnes, rangeerterreinen en bruggen vernietigen. Wanneer het luchtoverwicht eenmaal stevig in westerse handen was, volgde de inzet van (tactische) transportvliegtuigen om brandstof, muni-

tie en andere vitale voorraden in te vliegen en zorg te dragen voor de mobiliteit van de eenheden in het gevechtsgebied.¹⁰⁰

De rol van de Nederlandse luchtmacht in de operatieplannen van de Westerse Unie

De Nederlandse luchtmacht zouden zich, evenals die van België en Frankrijk, uitsluitend toeleggen op de opbouw van de luchtverdediging en van tactische luchtmacht, waarbij de luchtverdediging de hoogste prioriteit genoot. Hiervoor diende te worden voorzien in de nodige squadrons dag- en nachtjagers, een meldings- en gevechtsleidingssysteem, de uitrusting en aanleg van vliegvelden, een verbindingsnet en oorlogsvoorraden. Verder diende er een luchtwachtdienst te worden opgezet, moesten er magazijnen en werkplaatsen worden gebouwd en zou een squadron voor verbindings- en transporttaken worden opgericht. Op de langere termijn zouden vervolgens tactische squadrons worden geformeerd voor de ondersteuning van de landstrijdkrachten. De vereiste Nederlandse luchtmachtbijdrage werd door de chef Luchtmachtstaf (CLS) vertaald naar een luchtmachtbouwplan, waarvan sinds april 1948 een eerste versie circuleerde.¹⁰¹

1.5 De Nederlandse luchtmachtplannen in relatie tot de ontwikkelingen in WU-verband

Eind 1946 was de eerste fase van de wederopbouw, waarin de nadruk had gelegen op het opzetten van (vlieg)opleidingen en technische faciliteiten, ver genoeg gevorderd om een blik vooruit te werpen op de tweede fase: het formeren van operationele eenheden. De oorlog had geleerd dat een luchtverdediging op nationale basis niet langer realistisch was en daarom streefde de luchtmachtleiding vanaf het begin naar samenwerking in bondgenootschappelijk verband. Ter illustratie van dit streven werd in de jaren kort na de oorlog overlegd over de oprichting van één gecoördineerde Nederlands-Belgische luchtverdedigingsgroep (de latere *No. 69 Group*). De inrichting hiervan vond plaats onder regie van de RAF, die als (vrijwel enige) bron van kennis en hulp op luchtverdedigingsgebied gold. Groot-Brittannië had zelf evengoed belang bij het opbouwen van een sterke luchtverdediging op het continent, dat immers als een voorpost fungeerde voor de Britse luchtverdediging. Met dit doel voor ogen ontwierp de RAF eveneens luchtverdedigingsplannen voor Noord-Frankrijk en Denemarken, die aansloten op het operatiegebied van de Belgisch-Nederlandse sector. Het Nederlandse aandeel in deze luchtverdedigingsorganisatie bleef aanvankelijk noodgedwongen bescheiden van opzet. Problemen van materiële, financiële en personele aard deden de directeur van het DNLSK, kolonel I.A. Aler, besluiten in eerste instantie slechts twee squadrons luchtverdedigingsjagers, een radarsysteem, een *operations room* en een verbindingsnet in de organisatietabellen op te nemen. Deze kleine kern zou dan in latere jaren uitgebouwd kunnen worden. De minister van Oorlog, A.H.J.L. Fiévez, die met het plan instemde, voerde op de begroting voor 1947 de aanschaf van twee squadrons Meteor straalvliegtuigen op. Dit stuitte op verzet van minister van Financiën Liefstinck, die zijn ambtgenoot dwong de in zijn ogen te hooggegrepen plannen bij te stellen en het aantal terug te brengen tot tien Meteors voor opleidingsdoeleinden. Op de begroting voor 1948 mochten 24 Meteors worden opgebracht,

waarmee dan de eerste twee, weliswaar nog *onvolledige*, operationele dagjagersquadrons konden worden geformeerd.¹⁰²

In afwachting van de komst van de eerste Meteors op Nederlandse bodem, hadden ondertussen van november 1947 tot april 1948 besprekingen plaats tussen vertegenwoordigers van de Britse, Franse, Belgische en Nederlandse luchtmachten, teneinde te komen tot een verdere coördinatie van hun nationale luchtverdedigingsinspanningen. Zij smeedden de nationale plannen samen tot één *Air Defence Plan*, dat voorzag in een bondgenootschappelijke luchtverdediging ter bescherming van het gehele verdragsgebied, om deze aan hun regeringen voor te leggen.¹⁰³ Volgens het *Air Defence Plan* zou het Nederlandse aandeel in de gemeenschappelijke luchtverdediging 24 squadrons (18 squadrons dag- en 6 squadrons nachtjagers) moeten bedragen. Aan het einde van 1949 dienden hiervan de eerste zes dagjagersquadrons operationeel te zijn. Het hoofd van de Nederlandse missie, kolonel Aler, die na de opheffing van het DNLSK in 1947 tot commandant van het hiervoor in de plaats gekomen Commando Legerluchtmacht Nederland was benoemd (zie pagina 48), liet weten te betwijfelen of deze aantallen voor Nederland haalbaar waren.¹⁰⁴ Hij juichte het maken van dergelijke “ruime plannen” toe, doch vreesde dat de hiervoor benodigde financiële middelen door Nederland niet konden worden opgebracht. Naar Alers mening was Amerikaanse hulp onontbeerlijk voor de uitvoering van de wu-plannen.¹⁰⁵ Zijn twijfels werden gedeeld door generaal-majoor C. Giebel, die in de nieuwe luchtmachtorganisatie de functie van chef Luchtmachtstaf bekleedde. Giebel bracht het aantal squadrons in zijn nota aan de minister van Oorlog dan ook tot realistischer proporties terug. Hij liet weten minimaal twaalf squadrons nodig te hebben voor de Nederlandse luchtverdediging. Aangezien er van Britse zijde op het dubbele werd aangedrongen, kon dit aantal van twaalf volgens Giebel geenszins overdreven worden genoemd.¹⁰⁶

‘Grootse’ plannen binnen smalle marges

Op 9 april 1948, een kleine maand na de ondertekening van het Verdrag van Brussel, maakte Giebel minister Fiévez deelgenoot van zijn plan voor de opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten. Ter bescherming van het Nederlandse grondgebied en voor het verlenen van luchtsteun, achtte Giebel een luchtmacht met een omvang van acht squadrons dagjagers en vier squadrons nachtjagers, alsmede acht tactische squadrons, twee squadrons voor de artillerie-waarneming en een transportsquadron noodzakelijk. De luchtmacht zou in een tempo van drie squadrons per jaar kunnen worden opgebouwd, totdat in 1954 de geplande eindsterkte – uitgezonderd een zestal tactische squadrons – zou worden bereikt. Minister Fiévez kon zich in deze ideeën schikken, waarna ook het Britse luchtvaartministerie op de hoogte werd gesteld.¹⁰⁷

Op de begroting voor 1949 werden opnieuw twee dagjagersquadrons, alsook een eerste squadron nachtjagers opgevoerd. De plannen bleven vervolgens geruime tijd steken op regeringsniveau, hetgeen in luchtmachtkringen leidde tot een toenemend ongenoegen. Nadat de regering in juli 1948 nog altijd geen knopen had doorgemaakt, uitte de souschef van de Luchtmachtstaf, kolonel A. Baretta, openlijk kritiek in een voordracht aan de leden van de Defensiecommissie. In deze in 1948 opgerichte staatscommissie, achter gesloten deuren en gevrijwaard van communistische inmenging, bespraken defensiespecialisten van de Eerste en de Tweede Kamer, de minister, zijn staatssecretaris, de chefs van Staven en andere militaire functionarissen zaken die

te geheim geacht werden om in plenaire Kamerzittingen aan de orde te stellen.¹⁰⁸ Baretta hekelde het feit dat de regering zich schijnbaar weigerde te binden, ondanks de internationaal aange-gane verplichtingen en de door de regering voorgestane inschakeling van de nationale industrie bij de krijgsmachttopbouw, waaraan door de luchtmachtleiding gehoor was gegeven door onder-handelingen te starten met de n.v. Fokker. Als uitvloeisel hiervan was reeds in juli besloten tot de aanschaf van licenties voor de productie van Meteor dagjagers. Het wachten was nog slechts op groen licht van Den Haag.¹⁰⁹

Hoewel de reactie even op zich had laten wachten, volgde het regeringsstandpunt een maand later. Bij de vaststelling van de defensiebegroting voor 1949 uitte minister van Financiën Lief-tinck stevige kritiek op de plannen van de krijgsmacht-delen. Zijn bezwaren waren terug te voeren op de precare economische toestand en de geldverslindende oorlog in Indië. De voorgestelde uit-breiding van de luchtstrijdkrachten, alsmede het feit dat de personeelssterkte het voor 1948 vast-gestelde maximum op dat moment al ver had overschreden, kwam Lief-tinck “onverantwoord” voor. Ofschoon minister van Oorlog W.F. Schokking (Christelijk-Historische Unie; CHU), die zijn ambtgenoot Fiévez in augustus had opgevolgd, het luchtmachtplan verdedigde door te wijzen op de in internationaal verband gedane aanbevelingen, bleek zijn collega van Financiën onver-murwbaar: het betrof hier immers “aanbevelingen”, geen “verplichtingen”. Het zestal aan de wu toegezegde dagjagersquadrons was voor Nederland financieel niet haalbaar. Lief-tinck zette dan ook zonder pardon een streep door één van de twee dagjagersquadrons, waarvoor minister Schokking voor 1949 gelden had willen reserveren. Het totale squadronaantal bleef steken op drie onvolledige dagjagersquadrons (samen 42 Meteors tellend), aangevuld met een ‘half’ squadron nachtjagers (8 vliegtuigen). Daarmee moest volgens Lief-tinck “worden volstaan”.¹¹⁰

Op 2 september bracht Schokking het onderwerp opnieuw in de ministerraad ter sprake. Ver-hoging van het luchtmachtaandeel in de Westerse Unie zou als eerste aanzet kunnen dienen om de Nederlandse bereidheid tot zelfverdediging te tonen. Hierin kreeg hij steun van de minister van Binnenlandse Zaken, J.H. van Maarseveen (Katholieke Volkspartij; KVP), die meende dat de beno-digde gelden wel aan de marine konden worden onttrokken. Ook minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting J. in ’t Veld (PvdA) achtte de opbouw van de luchtmacht van meer belang dan die van de andere krijgsmacht-delen. Minister Lief-tinck weigerde te capituleren en bleef erbij dat een verhoging van het aantal squadrons “onverantwoord” was. Voor de verdediging van Nederland had het kabinet in het verleden besloten slechts over te gaan tot een “uitbreiding van de kader-opleiding en het enigszins versterken” van de luchtstrijdkrachten. Extra squadrons zouden pas op de begroting kunnen worden geplaatst als de taak in Indië minder eisen stelde, of wanneer de Verenigde Staten hulp aanboden. In tegenstelling tot Lief-tinck waren minister van Buitenlandse Zaken D.U. Stikker (Volkspartij voor Vrijheid en Democratie; VVD) en minister Schokking “wei-nig optimistisch” over het vooruitzicht op Amerikaanse hulp. Minister-president Drees vond de in internationaal verband overeengekomen aantallen “aanvechtbaar”, terwijl minister van Verkeer en Waterstaat J.R.H. van Schaik (KVP) zo zijn bedenkingen hield. Uiteindelijk stemden acht van de veertien ministers tegen de voorgestelde uitbreiding van de luchtstrijdkrachten. Het voorstel werd derhalve verworpen.¹¹¹ Minister Schokking moest zijn verlies nemen, maar was vast van plan het gehele luchtmachttopbouwplan na de aankomende internationale ministeriële con-ferentie te Parijs opnieuw in de ministerraad aan de orde te stellen.¹¹²

Het Nederlandse luchtmachttopbouwplan zou, ondanks de aanhoudende bezwaren op nati-onaal niveau, internationaal ingebed worden op de bijeenkomst van het *Defence Committee* in

september 1948 te Parijs. Op deze ontmoeting spraken de defensie-ministers van de vijf wu-lidstaten de intentie uit om alle krachten te concentreren op de opbouw van de strijdkrachten in Europa. Het zwaartepunt zou bij de luchtverdediging blijven liggen. Dit bleek ook uit het *Air Defence Plan*, dat in augustus door het Comité Chefs van Staven van de Westerse Unie was herzien. Het Nederlandse aandeel in de luchtverdediging was in het aangepaste plan toegenomen tot in totaal vijftien squadrons dagjagers (360 vliegtuigen) en tien squadrons nachtjagers (120 vliegtuigen). Hoewel aan de voltooiing van het *Air Defence Plan* geen tijdslimiet werd verbonden, zou de opbouw in coördinatie met de andere lidstaten moeten plaatsvinden. Voor de kortere termijn kwam het wel tot concrete afspraken. Als “*minimum requirement for air defence*”, dat de kern zou gaan vormen van de bovengenoemde organisatie en dat zo snel mogelijk moest worden bereikt, bleef de in het Nederlandse plan opgenomen sterkte gehandhaafd. Op 1 januari 1950 dienden naast de zes squadrons dagjagers nu echter ook een viertal nachtjagersquadrons operationeel te zijn, evenals de bijbehorende vijf radarstations. Schokking wees zijn buitenlandse collega’s op het feit dat de Nederlandse regering in de begrotingen voor 1948 en 1949 slechts rekening had gehouden met de oprichting van drie *onvolledige* squadrons dagjagers en een half squadron nachtjagers. Hij liet weten dat de Nederlandse verplichtingen in Indië een versnelling van de opbouw niet toelieten. De Britse defensie-minister Albert V. Alexander merkte naar aanleiding hiervan op, dat, aangezien de verplichtingen in Indië met name consequenties hadden voor de opbouw van de landstrijdkrachten, Nederland des te meer de verplichting had om ten aanzien van de luchtstrijdkrachten niet in gebreke te blijven. Mede onder druk van zijn Britse collega ging Schokking – onder voorbehoud van de financiële mogelijkheden – hierop in beginsel akkoord met de van Nederland verwachte bijdrage.¹¹³

Op 30 september zond minister Schokking een kort verslag van bovenstaande bijeenkomst naar de leden van de ministerraad. Hierin verzocht hij hen terug te komen op de beslissing om het tweede squadron dagjagers van de begroting voor 1949 te schrappen. Hiertoe voelde Schokking zich naar eigen zeggen verplicht, om zo goed mogelijk aan de internationaal aangegane verplichtingen, verplichtingen die hij eigenmachtig was aangegaan, tegemoet te komen.¹¹⁴ Op 15 oktober deed Schokking een volgende poging de ministerraadsleden voor zijn voorstel te winnen. In een nota liet hij weten dat het onmogelijk was om zonder toekenning van het squadron de opgelopen achterstand nog in te lopen. Het niet nakomen van internationale verplichtingen achtte hij onverantwoord, omdat niet te verwachten was dat lidstaten dan nog langer rekening zouden houden met de Nederlandse belangen.¹¹⁵ Vanwege de ontwikkelingen in Indië werd de behandeling van de nota liefst vijf keer verplaatst naar een volgende ministerraadsvergadering, waarna ten einde raad besloten werd om het stuk – overigens zonder het door Schokking gewenste resultaat – in de Raad voor Zaken Overzee (RZO)¹¹⁶ te bespreken.¹¹⁷

Hoewel de minister van Oorlog in zijn op 22 oktober 1948 gedateerde nota aan de ministerraad erkende dat het uit internationaal overleg voortgekomen aantal van 25 squadrons op financiële en personele gronden onhaalbaar zou zijn, achtte hij het niettemin van het grootste belang dat de regering voor de eerstkomende jaren een opbouwplan voor de luchtstrijdkrachten zou aanvaarden, opdat zowel voor de militaire instanties als voor de Nederlandse vliegtuigindustrie een “geëigende basis” kon worden gelegd. Deze laatste zinsnede verried een wisseling van strategie: ditmaal werd gepoogd een beslissing te forceren door de opbouw van de luchtstrijdkrachten directer aan de economische wederopbouw te koppelen. Hiermee speelden minister en luchtmachtleiding in op de regeringswens de in de oorlogsjaren verwoeste natio-

nale vliegtuigindustrie weer nieuw leven in te blazen door deze bij de Europese wapenproductie in te schakelen. Deze wens vloeide voort uit aanbevelingen van de in september 1945 in het leven geroepen Commissie Tromp, onder voorzitterschap van voormalig Philips-topman Th.P. Tromp. De commissie kwam in maart 1946 tot de slotsom dat het beschikken over een eigen vliegtuigindustrie een belangrijke rol kon spelen in het industrialisatieproces, terwijl het op termijn de deviezenpositie zou versterken en Nederland minder afhankelijk van het buitenland zou maken. De nationale vliegtuigindustrie diende zich met overheidssteun expliciet te richten op de ontwikkeling van les- en transportvliegtuigen, aangezien Nederland door de Tweede Wereldoorlog bij de ontwikkeling van jachtvliegtuigen reeds te ver achterop was geraakt. Het leek zinvoller goede buitenlandse jachtvliegtuigen in Nederland in licentie te bouwen. Op 14 mei 1946 schaarde de regering zich achter deze zienswijze en Tromp kreeg toestemming zijn adviezen te concretiseren, hetgeen onder meer resulteerde in de oprichting van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling (NIV), de uitbreiding van het bestaande Nationaal Luchtvaartlaboratorium (NLL) en de inrichting van technisch onderwijs, waaronder Vliegtuigkunde aan de Technische Hogeschool te Delft.¹¹⁸

Ondanks alle goede voornemens was van een wederopstanding van de nationale vliegtuigindustrie eind 1948 nog geen sprake. De in oktober aan de ministerraad aangeboden nota ging ditmaal dan ook vergezeld van een bijlage, waarin de financiële en industriële voordelen voor Nederland uit de doeken werden gedaan. Aangezien Groot-Brittannië niet in staat zou zijn alle voor het *Air Defence Plan* benodigde Meteor dagjagers te produceren, deed zich een gouden kans voor om de jachtvliegtuigen voor de Nederlandse en Belgische luchtmachten door Fokker in samenwerking met het Belgische Fabrique Nationale (FN) in licentie te laten bouwen. De benodigde licentierechten waren in juli al verworven. Naast het voordeel van een gunstige onderhandelingspositie ten opzichte van België, zou zo'n overeenkomst voor de toekomst een belangrijke deviezenbron opleveren. Hoewel de luchtmachtleiding aanvankelijk haar bedenkingen had bij het inschakelen van de nationale industrie, vooral vanwege de langere levertijd en hogere kosten, kon het opbouwtempo na 1950 op de productiecapaciteit van de Fokker-fabriek worden afgestemd.¹¹⁹ Fokker was in staat om tussen 1950 en 1952 maximaal 300 Meteors te fabriceren, waarvan 150 stuks voor de Nederlandse luchtmachten. Rekening houdend met de te verwachten personele situatie, stelde de minister voor dat de regering alsnog haar goedkeuring zou hechten aan de in april voorgestelde uitbreiding met twee dagjagersquadrons en een squadron nachtjagers per jaar. Inclusief reserves waren hiervoor 196 dagjagers nodig. Als Fokker er hiervan 150 voor zijn rekening zou nemen, hoefden enkel de resterende 46 Meteors, alsmede de benodigde nachtjagers, in Groot-Brittannië te worden aangeschaft. Over het tempo van uitbreiding na 1952 kon dan later een beslissing worden genomen. Schokking liet niet na nogmaals te wijzen op de grote achterstand die er bestond ten opzichte van hetgeen internationaal van Nederland werd verlangd. Haast was geboden; niet alleen om de eerste afleveringen tijdig te laten plaatsvinden, maar ook omdat België zijn Meteors anders wel eens in Groot-Brittannië zou kunnen bestellen.¹²⁰ De onzekerheid over het tijdstip waarop tot de vorming van de tactische squadrons moest worden overgegaan, had CLS Giebel doen besluiten dat deel van het opbouwplan voorlopig in de ijskast te plaatsen, terwijl het aan de ministerraad aangeboden plan bewust niet verder keek dan het jaar 1952. De CLS richtte nu eerst al zijn pijlen op het verkrijgen van de toestemming van het kabinet voor de productie van 150 Nederlandse Meteors in eigen land, waarmee de licentiebouw was geworden tot de sleutel voor de opbouw van de luchtmachten.¹²¹ Als ware het afgespro-

ken, liet in november 1948 vervolgens ook de Nederlandse vliegtuigindustrie van zich horen, toen zij er bij de regering op aandrong te worden ingeschakeld bij de productie van militair materieel voor de uitvoering van de wu-plannen.¹²² De regering liet zich echter opnieuw niet verleiden tot het nemen van overhaaste – of überhaupt enige – beslissingen.¹²³

Terwijl minister en luchtmachtleiding op nationaal niveau de regering tot een beslissing inzake het luchtmachtplan probeerden te dwingen, leek ook het geduld van wu-voorzitter Montgomery op te raken. Nadat hij reeds in november 1948 de Nederlandse regering tot spoed had gemaand bij de opbouw van de krijgsmacht, bracht Montgomery op 17 januari 1949 opnieuw een bezoek aan Den Haag. Ditmaal stelde hij de regering in feite een ultimatum, waarbij hij het beroep op overmacht door de situatie in Indië zonder pardon verwierp. Naast een uitleg van zijn *Short Term Defence Plan*, zette Montgomery de van Nederland verwachte bijdrage uiteen. Hij eiste een legerkorps van drie divisies, een marinebijdrage bestaande uit onderzeebootjagers en mijnenvegers en “een aantal” squadrons luchtverdedigingsjagers (hoeveel werd niet gespecificeerd; maar blijkens een nota gedateerd 24 januari 1949 betrof het hier de al eerder genoemde 25 luchtverdedigingsquadrons).¹²⁴ De Britse veldmaarschalk liet bovendien doorschemeren, dat het niet leveren van de gevraagde bijdrage betekende dat hij zou moeten toegeven aan “de van Franse zijde bestaande drang om ‘het Nederlandse bastion’ prijs te geven”.¹²⁵ Op 24 januari 1949 vernam Montgomery de Nederlandse reactie. Vergeleken met wat de Nederlandse chefs van Staven nodig achtten, kwamen de eisen van Montgomery de ministerraadsleden relatief “bescheiden” voor. Niettegenstaande bezwaren tegen de uitsluiting van West-Duitsland, en onder de voorwaarden dat het gehele Nederlandse grondgebied in de toekomst in het wu-verdedigingsplan zou worden opgenomen én dat de verplichtingen in Indië voorrang zouden blijven genieten, besloot de regering haar medewerking te verlenen aan de uitvoering van het *Short Term Defence Plan*.¹²⁶ Het feit dat de Amerikanen slechts bereid bleken de West-Europese veiligheid te garanderen als de vijf lidstaten tot een gecoördineerd defensieplan kwamen, gaf daarbij de doorslag. Niettemin bleek de Nederlandse toezegging in de praktijk weinig waard: niet alleen moest het geld voor de opbouwplannen binnen de bestaande defensiebegroting worden gevonden, daarnaast bleef Indië prioriteit houden. Dit maakte een tijdige realisatie van de gevraagde wu-bijdrage een bij voorbaat kansloze onderneming.¹²⁷

Het Luchtmachtplan 1950

De Nederlandse chefs van Staven bogen zich opnieuw over de opbouwplannen en kwamen twee maanden later met aangepaste voorstellen, waarin de bijdrage aan de wu voor elk van de krijgsmachtdelen uiteen werd gezet. Op 30 maart 1949 presenteerde minister Schokking het Luchtmachtplan 1950, tezamen met de opbouwplannen van de Koninklijke Landmacht en Marine, in de ministerraad. Het luchtmachtplan had in de eerste plaats tot doel de Nederlandse bijdrage aan de bondgenootschappelijke luchtverdediging te verwezenlijken. Dat het accent conform de wensen van Montgomery nog sterker op de luchtverdediging was gelegd, bleek uit het verhoogde aantal jagersquadrons ten koste van het aantal tactische squadrons. Het plan liet de gefaseerde opbouw zien van een luchtmacht met een omvang van elf dagjagersquadrons, vier nachtjagersquadrons en zes tactische squadrons. Door geleidelijke opvoering van de capaciteit van het opleidingsapparaat kon het aantal squadrons worden verhoogd, totdat in 1955 de (voor-

lopige) eindsterkte zou worden bereikt. Hiertoe zou vanaf 1949 een jaarlijkse uitbreiding met drie – in een later stadium vijf – squadrons moeten plaatsvinden. Het lag in de bedoeling het merendeel van de vliegtuigen door de Nederlandse vliegtuigindustrie te laten bouwen, terwijl het resterende deel in het buitenland moest worden verworven. Tegelijk met de opbouw van de squadrons dienden de gronddiensten te worden uitgebreid, en zou er begonnen moeten worden met de bouw van vijf radarstations, de uitrusting van de vliegbases en de uitvoering van het luchtmachtkabelplan. De personeelssterkte zou in 1955 tot 14.600 man moeten zijn gegroeid, voor de helft bestaand uit beroepspersoneel. Omdat onduidelijk was op hoeveel Amerikaanse hulp er kon worden gerekend, was hiermee – in tegenstelling tot het Legerplan 1950 – bij de uitwerking van de plannen geen rekening gehouden. De kosten werden geraamd op ongeveer 250 miljoen gulden per jaar bij een volledige uitvoering van het Luchtmachtplan 1950.¹²⁸

In een voorbereidende bespreking in de Raad voor Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk¹²⁹ hadden Drees en Lief tinck zich over de opbouwplannen al kritisch uitgelaten. In het kabinetsberaad liet de minister-president zich ontvallen dat uit de nota van 26 maart was gebleken dat de chefs van Staven “geen pogingen (...) [hadden] gedaan aan deze bezwaren tegemoet te komen” en veel wensten te handhaven “wat niet door de internationale afspraken was voorgeschreven”. Lief tinck wees op het ontbreken van betrouwbare financiële gegevens en weigerde meer dan 800 miljoen gulden uit te trekken voor de gezamenlijke opbouwplannen, hetgeen in schril contrast stond met de volgens minister Schokking benodigde 1.100 miljoen gulden. Het Luchtmachtplan 1950 leek, zeker in vergelijking met de plannen van de andere krijgsmacht delen, bescheiden. Niettemin stelde Drees dat zonder Amerikaanse hulp ook de uitvoering van dit plan onmogelijk was. Lief tinck schaarde zich vierkant achter zijn partijgenoot. Ofschoon de kritiek op het weinig daadkrachtige regeringsoptreden op nationaal en internationaal niveau aanzwol, zou de regering in de daaropvolgende weken niet zwichten. Zelfs het dreigement van de chef Generale Staf, generaal H.J. Kruls, om zijn ambt neer te leggen indien de aanbevelingen van het Legerplan 1950 niet door de regering zouden worden overgenomen, wist de kabinetsleden niet van hun standpunt af te brengen.¹³⁰

C.L.S. Giebel, die minder geagiteerd reageerde dan zijn landmachtcollega, kwam tot de conclusie dat er weinig anders op zat dan de luchtmachtplannen aan de financiële realiteit aan te passen. In een uiterste poging het Luchtmachtplan 1950 desnoods in afgeslankte vorm doorgang te laten vinden, opperde minister Schokking om de squadronsterkte in navolging van de Belgische luchtmacht van 24 naar 16 vliegtuigen te verlagen.¹³¹ De noodzakelijke besparing werd aldus in een sterktevermindering per squadron gezocht, hoewel dit de Nederlandse luchtstrijdkrachten zou terugbrengen tot slechts twee derde van hetgeen internationaal was overeengekomen.¹³² De luchtmacht bleek als enige krijgsmachtdeel in staat snel een aangepast plan te presenteren, maar ook dit plan ondervond in de ministerraad de inmiddels gebruikelijke weerstand. Minister Lief tinck vond het nog altijd “te ambitieus”. Naast de sterktevermindering per squadron moest getracht worden de vliegtuigen met Amerikaanse hulp te verkrijgen, zelfs als dit enkel propellervliegtuigen zou betreffen.¹³³ Daarnaast zou de opbouw getemporiseerd plaats moeten vinden. Door het opbouwplan te beperken tot de aanschaf van maximaal vijftig vliegtuigen per jaar, zou tegelijkertijd op de bedrijfs- en onderhoudskosten bespaard worden.¹³⁴ Onder deze voorwaarden kon de ministerraad het ‘afgeslankte’ luchtmachtplan aanvaarden, hoewel de feitelijke instemming nimmer expliciet is opgetekend. Tekenend voor de stilzwijgende goedkeuring was echter dat de regering op 21 april 1949 een contract sloot met de Gloster Aircraft Company voor

de levering van componenten, bestemd voor de eerste vijftig door Fokker te bouwen Meteors. Hierin was een clausule opgenomen, dat indien het contract voor de licentiebouw van driehonderd Meteors tussen de regering en Fokker niet voor 1 juli 1949 – later verschoven naar 15 juli – tot stand zou komen, Gloster het recht verkreeg vijftig *complete* vliegtuigen te leveren. Op 8 juli 1949 kwamen Fokker en de regering, op enkele kleine punten na, tot overeenstemming over de bouw van driehonderd Meteors, waarmee de opbouw van de Nederlandse luchtmacht van zijn voorheen incidentele karakter werd verlost.¹³⁵

Gunstige financiële en economische vooruitzichten, in combinatie met de druk die de lidstaten, luchtmachtleiding, nationale vliegtuigindustrie en het parlement op de regering uitoefenden, hadden haar overstag doen gaan. Het project leek ook perfect te passen in de nieuwe industrialisatiepolitiek, gericht op een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van de industrie, die minister van Economische Zaken J.R.M. van den Brink (KVP) eind jaren veertig introduceerde.¹³⁶ Tot slot lijken de vs eveneens een rol te hebben gespeeld in de beslissing. Uit in maart gehouden besprekingen die leidden tot het Atlantisch pact werd van Amerikaanse zijde kenbaar gemaakt, dat, teneinde voor militaire hulpverlening in aanmerking te kunnen komen, een verhoogde productie van oorlogsmaterieel door de wu-lidstaten werd verwacht. De Amerikanen keken daarbij met bovengemiddelde interesse naar het Nederlands-Belgische plan voor een gezamenlijke Meteor-productie.¹³⁷ Washington droeg tussen 1949 en 1951 met het *Additional Military Production*-programma (AMP) tien miljoen dollar bij aan dit vliegtuigbouwproject, door het dollardeel voor de financiering van grondstoffen en fabrieksuitrusting voor zijn rekening te nemen.¹³⁸

De Nederlandse wu-bijdrage aan luchtverdedigingsjagers waartoe Den Haag dan eindelijk had besloten, werd op 15 juli 1949 door het *Defence Committee* ook internationaal erkend en in het *Air Defence Plan* opgenomen. Minister Schokking maakte wel eens te meer een voorbehoud ten aanzien van het tijdschema. Op deze bijeenkomst van defensie-ministers leek zich nochtans een nieuw probleem aan te dienen, toen de bijdrage van elk van de lidstaten aan de tactische luchtmacht van de Westerse Unie ter sprake kwam. De door de militaire leiding van de Westerse Unie geschatte totale behoefte aan tactische vliegtuigen bedroeg maar liefst 4.200 stuks. Het *Defence Committee* verleende hierop goedkeuring aan de eerste fase van een plan dat voorzag in de opbouw van een vloot van 2.000 tactische vliegtuigen, waarin het Nederlandse aandeel 176 vliegtuigen bedroeg. Aangezien de opbouw van de bondgenootschappelijke luchtverdediging voorlopig prioriteit genoot, kon de aanschaf van de benodigde tactische vliegtuigen tot nader order worden uitgesteld. Een nieuwe strijd tussen de minister van Oorlog en zijn collega van Financiën bleef zodoende uit.¹³⁹

Het parlement: wisselende standpunten

Met de aanvaarding van het Luchtmachtplan 1950 en het tekenen van de Meteor-deal wist de regering een deel van de inmiddels ontstane ongerustheid in de Tweede Kamer weg te nemen. Die onrust mag op zich al opmerkelijk genoemd worden, aangezien in voorgaande jaren de opbouw van de luchtmacht zelden onderwerp van gesprek had gevormd. Net als de ministerraad waren beide Kamers tot 1948 hoofdzakelijk in de ban van de 'Indische kwestie'. Dat de defensiebegroting lange tijd vrijwel volledig voor rekening van de inspanning in Indië kwam, juichten de meeste parlementsleden toe. En dat onder meer de opbouw van de luchtverdediging

daardoor slechts mondjesmaat van de grond kwam, was van ondergeschikt belang. Zo viel in het Voorlopig Verslag behorende bij de begroting voor 1948 nog te lezen dat vele Kamerleden met instemming kennis hadden genomen van de “voorzichtige aanschaffingspolitiek” bij de luchtstrijdkrachten en de hoop uitspraken “dat de regering hieraan zou blijven vasthouden”.¹⁴⁰

De zeldzame keren dat de opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten wel ter sprake kwam, hielden aanvankelijk vooral verband met de verdeling van de beschikbare gelden over de krijgsmachtdelen. Met name het bezoek van veldmaarschalk Montgomery aan Den Haag in januari 1949 gaf voeding aan de nodige geruchten in de media, die zelfs tot vragen in de Tweede Kamer leidden. Zo vroeg een bezorgde A.B. Roosjen (Anti-Revolutionaire Partij; ARP) de minister van Oorlog of het klopte dat Nederland vooral een land- en luchtmachtbijdrage aan de Westerse Unie diende te leveren, waarbij hij waarschuwde voor de verwaarlozing van de marine. Zijn waarschuwing vond navolging bij H.A. Korthals (vvd) en H.W. Tilanus (CHU), van wie de laatste nog maar eens in herinnering bracht op welke “waardige wijze (...) de Koninklijke Marine in de laatste oorlog haar plaats had ingenomen”.¹⁴¹ Volgens E.A. Vermeer (PvdA) was de Westerse Unie “een politieke gedachte, die [nog] vorm en inhoud moe[s]t krijgen”. “Dat schept verplichtingen, waaraan niemand, die de vrijheid en de Westerse cultuur lief heeft, zich kan onttrekken.” Nederland moest “niet spelen op een zo klein mogelijk (...) aandeel”, maar zijn bondgenootschappelijke steentje bijdragen. Naast de landmacht en marine, was de opbouw van de luchtmacht “eveneens een zaak van groot belang”, aldus Vermeer.¹⁴² vvd-Kamerlid G. Vonk sloot zich hierbij aan. Hoewel deze parlementariër in 1947 nog had verkondigd dat er geen behoefte was aan jachtvliegtuigen en er op de opbouw van luchtstrijdkrachten wel bezuinigd kon worden, was hij in 1949 tot het inzicht gekomen dat *alle* krijgsmachtdelen een belangrijke rol te spelen hadden in de bondgenootschappelijke samenwerking.¹⁴³ Vonks gewijzigde standpunt dient hier niet alleen om te illustreren dat de parlementaire druk op het totstandkomen van een substantiële bijdrage aan de bondgenootschappelijke defensie zich vanaf 1948 sterker begon te manifesteren, maar het toont evenzeer het toegenomen belang dat het parlement in deze bijdrage aan luchtstrijdkrachten hechtte.¹⁴⁴

Beide conclusies worden door het Voorlopig Verslag bij de rijksbegroting voor 1949 gestaafd. Hoewel de Kamerleden hierin lieten weten de verhoogde defensie-inspanningen zeer te betreuren, waren ze bereid deze consequenties te aanvaarden in verband met het “dreigende oorlogsgevaar”. De angst voor het communisme was in de voorgaande maanden door de gebeurtenissen in Tsjecho-Slowakije en de Berlijnse Blokkade flink aangewakkerd. Behoudens door de Communistische Partij van Nederland (CPN) werd de noodzaak van een zo sterk mogelijke afweer na 1948 dan ook algemeen erkend. De Kamerleden hadden met voldoening kennisgenomen van de “concrete uitwerking van de coördinatie der luchtmachten”, hoewel een aantal van hen de aandacht vestigde op de passage in de Memorie van Toelichting dat met de opbouw van de luchtverdediging – volgens Montgomery één der belangrijkste elementen in de verdediging van de Westerse Unie – slechts “enige vooruitgang” zou worden geboekt. Zowel de minister van Oorlog als de regering werd hierop tot daadkrachtiger optreden gemaand, aangezien het “in het licht van de huidige situatie” geboden was de opbouw van de luchtverdediging nu “*met kracht* [cursivering in origineel; Qydv]” ter hand te nemen. In dat licht stelde een aantal Kamerleden zich de vraag of de minister in de begroting voor 1949 wel voldoende gelden voor de aanschaf van luchtverdedigingsjagers had opgenomen!¹⁴⁵ Amper een jaar eerder hadden diezelfde parlementariërs in de luchtstrijdkrachten nog de voornaamste sluitpost op de defensiebegroting gezien... Opvallend was de angst voor “een overval (...) van luchtlandingstroepen”, gelijk het Duitse optreden

in mei 1940, die er blijkens de diverse Kamerverslagen nog altijd goed inzat en waaruit de plotse toegenomen belangstelling in de Kamer voor het luchtverdedigingsvraagstuk verklaard lijkt te kunnen worden.¹⁴⁶ In zijn antwoord aan de Tweede Kamer erkende minister Schokking dat de opbouw van de luchtverdediging inderdaad “verre” achterbleef bij datgene wat internationaal van Nederland werd verwacht, doch hij beriep zich op de krappe financiën die de regering – gelijk voorgaande jaren – tot deze moeilijke keuze hadden gedwongen.¹⁴⁷ Desondanks had de luchtmachtleiding met de financiële middelen die politiek Den Haag haar jaarlijks ter beschikking stelde, in de periode 1946-1949 op zowel organisatorisch, materieel, infrastructureel als personeel gebied toch het nodige tot stand weten te brengen.

1.6 Aan de vooravond van volle wasdom

De problemen waren niet alleen van financiële aard. Naast fluctuerende budgetten, hadden ook factoren als de snel voortschrijdende techniek, de personeelsproblematiek, de bondgenootschappelijke samenwerking en de (inter)nationale politiek-militaire verhoudingen een wezenlijke invloed op de ontwikkeling van de luchtmachtorganisatie.¹⁴⁸ Bovenal speelde het gebrek aan duidelijkheid over de plaats van de nieuwe luchtmacht in de defensieorganisatie. Tijdens de oorlog was de regering immers niet gekomen tot een definitieve oplossing van dit vraagstuk, maar had ze gekozen voor een interim-oplossing in de vorm van het DNLSK. De oorlog had echter geleerd dat het vliegtuig de status van hulpwapen was ontgroeid. Gedreven door de ervaringen die in dienst van de RAF waren opgedaan streefden de Nederlandse luchtmachtkrachten naar een zelfstandige status. De bondgenootschappelijke samenwerking versterkte dit emancipatiestreven in belangrijke mate. Waar de luchtmachtkrachten in Nederland nog altijd onder de landmacht ressorteerden, namen zij in de defensieorganisatie van de belangrijkste bondgenoten reeds een zelfstandige positie in.¹⁴⁹ Om te komen tot een werkelijk effectieve bondgenootschappelijke samenwerking, was gelijkvormigheid in de organisatie van de krijgsmachten van de wu-lidstaten geboden. Het vraagstuk van de organisatorische verankering van de nog jonge luchtmachtkrachten in het defensieapparaat liep dan ook als een rode draad door de geschiedenis van de wederopbouw van de Nederlandse luchtmachtkrachten in de naoorlogse jaren.

Het organisatorische vraagstuk: de eerste schreden op weg naar een zelfstandige luchtmacht

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog maakte de marineleiding zich hard voor een terugkeer van de Marine Luchtvaartdienst (MLD) onder de vleugels van de KM. In 1944 had de marine zich het langst verzet tegen de samenvoeging van de luchtmachtkrachten en na de oorlog pakte zij haar verzet direct weer op.¹⁵⁰ In mei 1945 werd schout-bij-nacht F.J. Heeris benoemd tot directeur van het DNLSK. Hij volgde daarmee viceadmiraal J.W. Termijtelen op, die zich tijdens de oorlogsjaren een “virulent tegenstander” van een onafhankelijke luchtmacht had getoond en elk initiatief in deze richting in de kiem had gesmoord.¹⁵¹ Doordat beiden uit de KM afkomstig waren, wist dit krijgsmachtdeel in de beginjaren een stevig stempel op de opbouw van de luchtmachtkrachten te drukken en de Marine Luchtvaartdienst geleidelijk uit het DNLSK los te weken. Tevens werden er nieuwe richtlijnen voor de MLD ontwikkeld, die een belangrijke taakuitbreiding inhielden.

De Koninklijke Landmacht betichtte de Marine ervan zich hiermee op het specifieke terrein van de luchtstrijdkrachten te begeven. De KL drong aan op de vorming van één 'Rijksluchtmacht', die, behoudens de op vliegdekschepen gestationeerde marinevliegtuigen, alle overige vliegtuigen zou omvatten. Dit idee, afgekeken van de RAF, kende een lange voorgeschiedenis: het vormde al in de jaren twintig en dertig inzet van menig financieel gedreven poging om beide vliegdiens ten samen te voegen. In het verleden waren de argumenten voor een samengaan echter telkenmale door de marineleiding fel bestreden. Ook ditmaal verzette de KM zich met hand en tand tegen het plan, waarbij ze het specialistische karakter van maritieme operaties als voornaamste argument inbracht.¹⁵² Daarmee dwarsboomde ze volgens de KL de uit militair oogpunt noodzakelijke concentratie van vliegende eenheden. Terwijl in land- en luchtmachtkringen op deze 'onvolkomenheid' in het defensieapparaat werd gewezen, bleef de Marine volharden in haar afwijzende standpunt.¹⁵³ Begin 1946 werd van hogerhand ten slotte het beslissende zetje gegeven, toen de regering te kennen gaf de operationele eenheden gescheiden bij de ministeries van Marine en Oorlog onder te willen brengen.¹⁵⁴ Deze beslissing verzekerde het voortbestaan van de MLD, terwijl met dit besluit ook de tijdelijke bundeling van luchtstrijdkrachten ten einde kwam. Organisatorisch vervolgde de MLD zijn vooroorlogse weg, hoewel op het personele en materiële vlak de samenwerking voorlopig zou worden voortgezet.¹⁵⁵ De scheiding tussen het Wapen der Militaire Luchtvaart en de MLD werd op 10 juli 1948 officieel een feit, toen het DNLSK – oorspronkelijk slechts bedoeld voor de duur van de oorlog – definitief werd opgeheven.¹⁵⁶

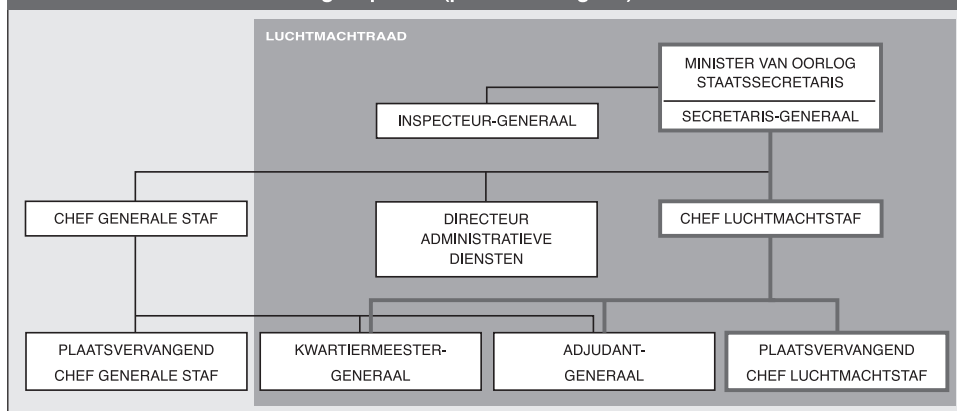
Het DNLSK leidde op dat moment al meer dan een jaar een kwijnend bestaan, aangezien zijn leidinggevende rol in de opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten per 1 april 1947 door het nieuw opgerichte Commando Legerluchtmacht Nederland (CLN) was overgenomen. Daarmee ging ook het bevel over het Regiment Luchtvaarttroepen, het Directoraat Luchtvaartopleidingen, het Depot Personeel, de operationele eenheden en de centrale magazijnen en werkplaatsen in handen van dit nieuwe commando over. Het CLN, waarover kolonel Aler als gezegd het bevel voerde, vloeide voort uit de bevindingen van de Commissie ter voorbereiding van de Rijks-Legerluchtmacht, die in 1946 op verzoek van de regering in het leven was geroepen om te adviseren over een mogelijke samenvoeging van het Wapen der Militaire Luchtvaart en het Wapen der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger. Hoewel deze commissie ultimo 1946 een lijvig rapport met aanbevelingen over de meest wenselijke organisatievorm indiende, nam de regering geen duidelijk standpunt in ten aanzien van een zelfstandige luchtmacht als derde krijgsmachtdeel. Vurige pleidooien in bladen als *Onze Luchtmacht* en *Vliegende Hollander* ten spijt, waarin diverse auteurs aandrongen op een zelfstandige positie van de luchtstrijdkrachten vanwege hun "bijzondere technische karakter", weigerde de regering gehoor te geven aan de roep om zelfstandigheid.¹⁵⁷ Deze besluiteloosheid dwong de luchtmachtleiding te volstaan met "voorlopige organisaties", waardoor de opbouw naar eigen zeggen nodeloos werd bemoeilijkt en de plannen uiteindelijk door de realiteit werden ingehaald. Na de soevereiniteitsoverdracht van Nederlands-Indië hield de ML-KNIL op 27 juli 1950 op te bestaan, waarmee het hele vraagstuk van de samenvoeging op slag tot zuiver hypothetische proporties werd gereduceerd.¹⁵⁸

De regering nam een ander door de commissie geopperd voorstel wel over. Nadat in maart 1946 al een eerste, voorzichtige stap gezet was op de weg naar een zelfstandige status van de luchtstrijdkrachten, toen in de persoon van kolonel Aler voor het eerst een luchtmachtman de functie van directeur DNLSK ging bekleden, werd met de Reorganisatie Hogere Legerleiding per 1 maart 1947 de nieuwe functie van chef Luchtmachtstaf (CLS) gecreëerd. Deze functionaris kreeg

een positie die nevensgeschikt was aan die van de chef Generale Staf (CGS) en de chef Marinestaf (CMS). De CLS kreeg de dagelijkse leiding over de luchtmacht toevertrouwd, die hij uitoefende middels zijn operationele bevelhebber, de commandant CLN. Generaal-majoor Giebel ging de geschiedenisboeken in als de eerste chef Luchtmachtstaf. In mei 1949 werd ook de functie van plaatsvervangend chef Luchtmachtstaf ingesteld (plv. CLS), hoewel deze stoel tot september 1950 onbezet zou blijven. De instelling van de CLS en de vorming van de bijbehorende Luchtmachtstaf waren volgende schreden op de weg naar zelfstandigheid. De belangrijkste winst van het hebben van een Luchtmachtstaf was het stafwerk, zowel nationaal als internationaal, en een grotere mate van controle over de organisatie van het 'eigen huis'. De luchtmachtorganisatie begon vorm te krijgen en te expanderen. Meer en meer specifieke luchtmachtzaken werden aan de zeggenschap van de landmacht onttrokken.¹⁵⁹ Chef Luchtmachtstaf Giebel constateerde in 1947 dan ook met genoegen dat de luchtstrijdkrachten zich aan de voogdij van de Koninklijke Landmacht onttrokken, behalve op de terreinen waarop de luchtmachtleiding zich nog niet wilde losmaken, zoals de indelingsraden, hospitalen en selectiecentra. De luchtmachtleiding koos doelbewust voor de weg der geleidelijkheid. Giebel realiseerde zich terdege dat de luchtstrijdkrachten door een gebrek aan kundige krachten niet ineens te veel hooi op hun vork konden nemen.¹⁶⁰

Dat de luchtstrijdkrachten steeds meer bevoegdheden van de KL 'afsnoepten', trad aan het licht bij de discussie die eind jaren veertig gevoerd werd over de bevelsbevoegdheid over de in opbouw zijnde luchtverdediging. Het in 1947 door de luchtmachtleiding en RAF uitgewerkte luchtverdedigingsplan gaf aanleiding tot verontwaardiging van de zijde van de Generale Staf, in het bijzonder over de vraag wie het commando over de luchtverdediging moest voeren: de CGS of CLS. Ook het feit dat de Generale Staf vooraf niet in kennis was gesteld van de ontwikkeling van het plan was een enkeling een doorn in het oog. Zo schreef het hoofd van de Sectie G.1 Organisatie, luitenant-kolonel T.E.E.H. Mathon, dat het hem niet duidelijk was "op welke grondslag en op wiens bevel" RAF-officieren een plan voor de luchtverdediging van Nederland hadden opge maakt. Dat overleg had nimmer mogen plaatsvinden, aangezien dit in tegenspraak was met het "algemene politieke beleid" (Nederland was officieel nog gebonden aan de neutraliteitspolitiek). De CLS was zelfs een stap verder gegaan door het ontwerpen van een plan voor de luchtverdediging van Nederland aan Britse officieren over te laten! Mathon waarschuwde voor een uitholling van de positie van de CGS, indien de luchtverdediging geheel in handen van de CLS zou komen te liggen. Souschef Generale Staf generaal-majoor P.L.G. Doorman zag echter geen principiële bezwaren tegen het onderbrengen van de luchtverdediging bij de chef Luchtmachtstaf. Zijns inziens kon de CGS genoeg invloed uitoefenen via het Comité Verenigde Chefs van Staven.¹⁶¹ Ook de CGS zelf, luitenant-generaal Kruls, vond dat de uitvoering van het luchtverdedigingsplan doorgang kon vinden. De kwestie werd op 16 augustus 1948 beslecht, toen minister van Oorlog Schokking op advies van beide stafchefs het Commando Legerluchtmacht Nederland belastte met de uitoefening van de luchtverdediging in oorlogstijd.¹⁶² De (territoriale) luchtdoelartillerie viel niet onder de regeling, doch werd slechts onder *operationeel* commando van de commandant CLN gesteld.

Een volgende stap in het emancipatieproces vond plaats met de instelling van de 'Organisatie van de hogere leiding der Koninklijke Landmacht met inbegrip van de Legerluchtmacht', die in april 1949 haar beslag kreeg. In de topstructuur van het Ministerie van Oorlog werd vanaf mei een plekje ingeruimd voor een staatssecretaris van Oorlog, die zowel de landmacht als de luchtstrijdkrachten onder zijn hoede kreeg. De reorganisatieronde hield bovendien een verster-



viging in van de positie van de CGS en de CLS binnen het Ministerie van Oorlog, doordat zij hiërarchisch op gelijke hoogte met de directeur Administratieve Diensten (DAD), doch boven de kwartiermeester-generaal (KMG) en de adjudant-generaal (AG) kwamen te staan.¹⁶³

Met de reorganisatie werd tevens een Luchtmachtraad als derde krijgsmachtdeelraad ingesteld. Deze raad kreeg tot taak de minister en staatssecretaris te adviseren over het te voeren beleid op luchtmachtgebied. Van de tien leden van deze raad was echter alleen de CLS maar afkomstig uit de luchtmacht, zodat de Koninklijke Landmacht aanvankelijk een flinke vinger in de pap hield bij de beleidsvoorbereiding over de opbouw van de luchtmacht. Deze in luchtmachtkringen als weinig bevredigend ervaren situatie werd ten dele gecompenseerd door het besluit van de staatssecretaris om de twee belangrijkste kolonels van de Luchtmachtstaf, G. Otten (hoofd Sectie Technische Zaken en Materieel Luchtmacht) en S. Mante (adjunct adjudant-generaal Luchtmacht) de vergaderingen van de Luchtmachtraad te laten bijwonen.¹⁶⁴ Een tweede compenserende factor was het feit dat prins Bernhard zitting had in de Luchtmachtraad. De prins, nimmer om een mening verlegen, propageerde een meer zelfstandige in plaats van een puur dienende rol voor het luchtwapen. Ofschoon CLS Giebel in de prins een belangrijk medestander van een zelfstandige luchtmacht vond, zou hij het gebrek aan functionarissen met een specifieke luchtmachtachtergrond nog meermaals aankaarten. Pas in 1950 werd de samenstelling van de raad dienovereenkomstig aangepast.¹⁶⁵

De materiële uitrusting van de Nederlandse luchtmacht: de Britse connectie

Terwijl de luchtmachtorganisatie geleidelijk een meer volwaardige status binnen het Ministerie van Oorlog afdwong, kregen de luchtmachtorganisaties ook op het materiële vlak meer body. Uit Groot-Brittannië stroomde vanaf 1946 het eerste materieel uit de *Target 1*-overeenkomst het land binnen, waarvan een deel in de vorm van *mutual aid* werd geleverd nog vóór de contracten met het *Air Ministry* waren ondertekend. Voor het overige materieel betaalde de Nederlandse staat slechts een zesde deel van de kostprijs, voor zover dit uit de Britse surplusvoorraden kon worden verstrekt.¹⁶⁶ Hiermee werden de inmiddels gereedgekomen Jachtvliegschool

(Spitfire), de Elementaire Vliegopleiding (Tiger Moth), de Voortgezette Vliegopleiding (Harvard), de Waarnemersopleiding (Anson) en de Aanvullende Vliegopleiding Tweemotorigen (Oxford) uitgerust.

Terwijl de opleidingseenheden hun materieel ontvingen, startten in november 1946 de informatieve besprekingen met het *Air Ministry* over de tweede fase van de wederopbouw; resulterend in het *Target II*-contract.¹⁶⁷ Dit vervolcontract richtte zich op de uitrusting van de luchtverdedigingsorganisatie, en omvatte onder meer de voor de luchtverdediging cruciale radarsystemen. De onderhandelingen zouden zich echter meer dan twee jaar voortslepen, een vertraging die zowel een politieke als een financiële achtergrond had.

De Britse regering stoorde zich namelijk in toenemende mate aan het Nederlandse optreden in Indië, hetgeen in 1947 resulteerde in een embargo op de levering van militaire goederen aan Nederland. Er kon desgewenst materieel worden aangekocht, doch enkel tegen betaling in contante ponden. Met het oog op de precaire deviezenpositie was minister van Financiën Lieftinck hier fel tegen gekant, waarop de aanschafplannen – ondanks de dringende noodzaak een begin te maken met de opbouw van de luchtverdediging – voorlopig in de ijskast belandden. Eind 1948 werd de impasse doorbroken en op 31 december leek het *Target II*-contract alsnog beklonken te kunnen worden. Echter, dertig minuten voor de ondertekening bleek dat het *Air Ministry* geen toestemming kreeg om de deal af te ronden. Door de ontwikkelingen in Nederlands-Indië, waar op dat moment de Tweede Politionele Actie plaats had, eiste het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken een verklaring van de Nederlandse ambassadeur te Londen dat het te leveren materieel niet in Nederlands-Indië zou worden ingezet.¹⁶⁸ De Nederlandse regering weigerde hieraan gehoor te geven, waardoor de opbouw van de luchtverdediging opnieuw vertraging dreigde op te lopen. C.L.S. Giebel besloot daarop hoog spel te spelen door de zaak via de Nederlandse afgevaardigde bij het *Military Committee* van de Westerse Unie aanhangig te maken, benadrukkend dat de Britse weigering voor de Nederlandse en daarmee ook voor de bondgenootschappelijke luchtverdediging gevaar inhield.¹⁶⁹

In maart 1949 werd er een creatieve oplossing voor de problemen gevonden, waardoor de levering van het resterende deel van *Target I* en het materieel van *Target II* alsnog doorgang kon vinden. Op advies van de Nederlandse ambassadeur te Londen werd in overleg met het *Air Ministry* besloten de leveringen in afzonderlijke delen en zonder medeweten van het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken te laten plaatsvinden, zodat een officiële overeenkomst tussen de beide regeringen kon worden vermeden. Door de afgifte van zogenaamde *liability certificates*, waartoe de Militair Luchtvaartattaché te Londen, kolonel H.F.C. Holtz, door C.L.S. Giebel werd gemachtigd, kon er discreet en rechtstreeks zaken met het *Air Ministry* worden gedaan.¹⁷⁰ Het uitwerken van deze min of meer clandestiene regeling kostte echter de nodige tijd, waardoor de leveranties later dan gepland plaatsvonden.

Hoewel de ondertekening van *Target II* uiteindelijk nimmer heeft plaatsgevonden, kwam de levering van de in het contract opgenomen goederen halverwege 1949 op gang en kwam het materieel bij de eenheden terecht.¹⁷¹ Eind 1949 was het *Sector Operations Centre* (SOC), alsmede vier van de vijf in het *Air Defence Plan* opgenomen Nederlandse radarstations (navigatiestationen), in gebruik genomen. Het vijfde radarstation, Navigatiestation Noord-Holland (NS “N”), kwam op 15 november 1950 gereed. De opbouw van de grondorganisatie van de luchtverdediging verliep dus relatief voorspoedig – in tegenstelling tot de moeizame en noodgedwongen gefaseerde opbouw van de squadrons jachtvliegtuigen.¹⁷²

Het *Target II*-contract maakte weliswaar gewag van de aanschaf van twee squadrons Meteor-dagjagers en een Meteor-opleidingsvlucht, maar die vermelding diende slechts als vertrekpunt voor verdere orders.¹⁷³ De eerste met Britse hulp opgestelde Nederlandse luchtverdedigingsplannen waren nog op de inzet van Spitfire-propellervliegtuigen gebaseerd. Al in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog waren de eerste operationele (Duitse, Britse) straalvliegtuigen ten tonele verschenen, en de snel voortschrijdende techniek maakte de inzet van de met zuigermotor uitgeruste Spitfire voor de luchtverdedigingstaak in de naoorlogse jaren onrealistisch. De luchtmachtleiding had haar zinnen gezet op moderner materieel.¹⁷⁴ De voorkeur ging uit naar “*the modern current type of fighter in use in the RAF*”, waarmee werd bedoeld op de Britse Gloster Meteor onderscheppingsjager die vanaf 1945 in grote aantallen bij de Britse luchtmacht in dienst was gesteld. Dat de luchtmachtleiding zich sterk maakte voor de invoering van straalvliegtuigen, zeer tegen de zin van enkele ministerraadsleden, vond volgens J.A.M.M. Janssen voor een belangrijk deel zijn oorsprong in de lessen van mei 1940. Destijds had het Wapen der Militaire Luchtvaart met “overwegend inferieur materieel” de strijd met de Duitse *Luftwaffe* moeten aanbinden, en daarvoor uiteindelijk de prijs betaald.¹⁷⁵

Hiermee is het belang van historische ervaringen in het aanschafbeleid in de eerste fasen van de wederopbouw genoemd. In het algemeen kan worden gesteld dat ervaringen uit het verleden de boventoon hebben gevoerd in de materiële opbouw in de directe naoorlogse jaren. De hechte band die tijdens de oorlog tussen het DNLK en het *Air Ministry* was gesmeed, speelde hierin een voorname rol. Bovendien waren de Nederlandse vliegers tijdens de oorlogsjaren bekend geraakt met het Britse materieel, waarvan de superieure kwaliteit ‘bewezen’ was door de overwinning op Duitsland. De leidende rol die de RAF door haar oorlogsverleden heeft kunnen spelen bij de opbouw van de Nederlandse en bondgenootschappelijke luchtverdediging, maakte dat de luchtmachtleiding zich aanvankelijk op Groot-Brittannië oriënteerde. Dat zij vanaf het begin actief aansluiting gezocht heeft en zich zowel op het organisatorische als het materiële vlak heeft aangepast aan de sterkste West-Europese bondgenoot, lijkt gezien de toenemende internationale spanningen begrijpelijk, ondanks het feit dat Nederland tot 1948 officieel nog een politiek van neutraliteit voorstond. Door de organisatie geheel op Britse leest te schoeien, kon op zeer korte termijn het benodigde materieel worden ingepast, terwijl in het geval van oorlog op de Britse oorlogsindustrie kon worden teruggevalen. Er restten ook weinig alternatieven, aangezien de VS zich aanvankelijk niet met de militaire kant van de wederopbouw wensten te bemoeien. Naast een gevoel van veiligheid, bood samenwerking met Groot-Brittannië daarnaast ook andere, meer tastbare voordelen. De Tweede Wereldoorlog had geleerd dat de luchtverdediging niet langer op nationale basis gevoerd kon worden. Bij het opstellen van luchtverdedigingsplannen werd duidelijk dat de RAF Nederland als ‘vooruit geschoven basis’ van het Britse luchtverdedigingsnetwerk beschouwde. Het *Air Ministry* was dan ook gaarne bereid materiële bijstand te verlenen, aangezien een goed functionerende luchtverdediging op het vasteland meer waarschuwingstijd en diepte aan de Britse luchtverdediging zou geven.¹⁷⁶ Door dit strategische belang van de Nederlandse luchtverdediging voor Groot-Brittannië expliciet te benadrukken, wist de luchtmachtleiding zich in tijden van financiële schaarste toch verzekerd van materieel voor de opbouw van de luchtverdediging.¹⁷⁷

De oprichting van de eerste operationele luchtverdedigingssquadrons

Op 27 juni 1948 arriveerde het eerste drietal Meteors F. Mk.4 voor de Jachtvliegschool op Vliegbasis Twenthe, daarmee de intrede van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in het straaltijdperk

markerend. Op 15 november vond de oprichting van de allereerste met straalvliegtuigen uitgeruste luchtverdedigingseenheid plaats: 323 Squadron.¹⁷⁸ In mei 1949 zag vervolgens een tweede eskader – 324 Squadron – het levenslicht, in november 1949 gevolgd door 325 Squadron. De drie squadrons, die tot 1950 elk slechts uit circa tien vliegtuigen bestonden en feitelijk ‘halve’ squadrons waren, kregen hun domicilie op vliegbasis Leeuwarden. Eind 1949 was het aantal eenheden voor de luchtverdediging, met inbegrip van het in Indië opererende en nog met Spitfires uitgeruste 322 Squadron, daarmee op papier uitgegroeid tot vier stuks.¹⁷⁹

De overgang van zuigermotoren naar straalaandrijving verliep niet probleemloos. Straalvliegtuigen stelden hogere eisen aan de vlieger. Als gevolg van de toegenomen vliegsnelheid nam de marge voor fouten af, doordat er simpelweg minder tijd was om verkeerd uitgevoerde handelingen te corrigeren. Een bijkomend probleem was dat de Meteor F. Mk.4 niet beschikte over een schietstoel.¹⁸⁰ Het onderhoud van straalvliegtuigen bracht voor het grondpersoneel eveneens nieuwe uitdagingen met zich mee. Een en ander vertaalde zich in een toenemend aantal vliegongevallen. Zelfs voor ervaren vliegers was het immers lastig om zonder enige omscholing op straalvliegtuigen over te stappen.¹⁸¹ Het geringe aantal vliegtuigen en het gebrek aan een trainerversie van de Meteor bemoeilijkten de conversie nog verder.¹⁸² Laatstgenoemd probleem kon provisorisch worden opgelost door de munitieboxen uit enkele eenpersoons dagjagers te verwijderen, zodat de instructeur knielend in de vrijgekomen ruimte achterin de cockpit over de schouder van de aspirant-vlieger kon meekijken. Hoewel op deze manier het taxiën kon worden beoefend, moest het opstijgen en landen zonder enige supervisie gebeuren. Daarnaast vloegen toekomstige Meteor-vliegers een aantal uren op de eveneens tweemotorige Oxford en op een linktrainer.¹⁸³ Dit soort interim-maatregelen kon echter moeilijk een bevredigende oplossing worden genoemd. In november 1948 besloot de luchtmachtleiding bij Gloster dan ook een bestelling te plaatsen voor de levering van vijf tweezits T. Mk.7 trainerversies van de Meteor, waarvan de eerste in maart 1949 in dienst kwamen. Intussen waren er ook enkele tientallen technici in Groot-Brittannië bijgeschoold in het onderhoud van de nieuwe straalvliegtuigen, die bij terugkomst hun ervaringen op de rest van het grondpersoneel overbrachten.¹⁸⁴

Bij de nachtjagersquadrons werden soortgelijke problemen aanvankelijk niet voorzien, aangezien de plannen voorzagen in de aanschaf van uit de Tweede Wereldoorlog daterende tweemotorige Mosquito-propellervliegtuigen.¹⁸⁵ Vooruitlopend op hun komst, werd in 1946 alvast nagedacht over de vorming van een *Operational Training Unit* (OTU) voor de omscholing op de nachtjagerversie van de Britse Mosquito.¹⁸⁶ Opvallend was dat de problematiek ten aanzien van operationeel verouderde propellervliegtuigen lange tijd niet van toepassing leek op nachtjagers. Tot ultimo 1948 nam de Mosquito op papier een prominente plaats in de Nederlandse luchtverdedigingsplannen in, hoewel dit vliegtuig uiteindelijk nooit zou worden ingevoerd. In januari 1949 besloot Aler de oprichting van nachtjagersquadrons voorlopig tot 1951 uit te stellen, in afwachting van het gereedkomen van nachtjagers voorzien van straalvoortstuwing. Dit zou betekenen dat pas in 1954 de eerste nachtjagersquadrons operationeel zouden kunnen zijn. Hoewel kort overwogen werd als interim-oplossing alsnog een vijftal Mosquito's aan te schaffen, ging ook dit plan uiteindelijk niet door.¹⁸⁷ De aandacht van de luchtmachtleiding verlegde zich vervolgens van de Mosquito naar een in ontwikkeling zijnde tweepersoons nachtjagerversie van de Meteor, de NF. Mk.11. Het *Air Advisory Committee* van de Westerse Unie schoof dit vliegtuig naar voren als het meest geschikte toestel voor Nederland. C.L.S. Giebel kon zich met dit advies wel verenigen: uit het oogpunt van standaardisatie voor de vliegeropleiding en het onderhoud

was de keuze voor een tweede Meteor-versie een logische, met als bijkomend voordeel dat Fokker wellicht ook de nachtjagerversie kon produceren.¹⁸⁸ Hoewel de belangstelling concreet is geweest, getuige het feit dat op Gilze-Rijen meerdere officieren-waarnemer als *backseater* werden opgeleid en er onderhandelingen hebben plaatsgevonden met Fokker over de mogelijkheden van licentiebouw, zou ook de Meteor-nachtjager nimmer worden aangeschaft. Dit vliegtuig won door de inbouw van de voor onderscheppingen bij nacht en slecht zicht noodzakelijke boordradar te veel aan gewicht, met nadelige gevolgen voor de snelheid, wendbaarheid en het acceleratievermogen.¹⁸⁹ Het nachtjagervraagstuk moest hierdoor noodgedwongen op de lange baan worden geschoven, aangezien zowel Groot-Brittannië als de vs in de nabije toekomst niet in staat bleken een geschikte nachtjager met straalvoortstuwing te produceren. Op een ander vlak had de Amerikaanse vliegtuigindustrie daarentegen wel aanzienlijke vorderingen gemaakt: de jachtbommenwerper.

De materiële uitrusting van de tactische luchtstrijdkrachten: op de Amerikaanse toer

Niet alleen verschenen eind jaren veertig diverse goede ontwerpen van Amerikaanse jachtbommenwerpers op de markt, maar belangrijker was dat Nederland ook in staat werd gesteld om hierover te beschikken. In augustus 1948 gaven de vs te kennen dat de wu-landen hun behoefte aan militaire steun kenbaar konden maken. Deze werd aanvankelijk verleend onder het *Military Assistance Program*, dat na de oprichting van de NAVO echter plaatsmaakte voor het *Mutual Defense Assistance Program* (MDAP). De chefs van Staven van de lidstaten werd verzocht om lijsten met materieelwensen op te stellen. Daarbij leek de realiteit wat uit het oog te zijn verloren, aangezien de aanvragen van de vijf lidstaten tezamen liefst drie keer zoveel bedroegen als de Amerikaanse militaire autoriteiten aan het Congres hadden willen vragen!¹⁹⁰ Begin 1949 bespraken delegaties van de lidstaten te Londen hun exorbitante 'wensenlijsten' met een Amerikaanse afvaardiging, waarna de materieelaanvragen naar beneden werden bijgesteld. De inmiddels tot generaal-majoor opgeklommen Aler vertegenwoordigde de Nederlandse luchtstrijdkrachten bij de besprekingen in de Engelse hoofdstad. Hier legde hij de basis voor de omvangrijke Amerikaanse MDAP-hulp die in de jaren vijftig en zestig de op- en uitbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten mogelijk zou maken. In 1949 betrof het vliegtuigen voor de uitrusting van tactische squadrons, waarvoor de Amerikanen de Republic F-84E/G Thunderjet beschikbaar stelden. In tegenstelling tot de Marshall-hulp koos de Amerikaanse regering bij het MDAP voor bilaterale overeenkomsten tussen de Verenigde Staten en de ontvangende lidstaten. Om de materieelleveringen in goede banen te helpen leiden, werden de Amerikaanse ambassades in deze landen bovendien uitgebreid met een *Military Assistance Advisory Group* (MAAG). Zo ook in Nederland, waar het MAAG-bureau in 1950 in Den Haag zijn deuren opende.¹⁹¹ Terwijl luchtmachtleiding en regering zich verguld toonden met het op gang komen van de lang gekoesterde Amerikaanse militaire hulpverlening, realiseerden zij zich onvoldoende welke gevolgen het MDAP op de langere termijn met zich mee zou brengen. Met het aanvaarden van de MDAP-hulp kwam namelijk de deur op een kier te staan voor Amerikaanse beïnvloeding, welke de richting van de luchtmachtbouw geleidelijk zou gaan bepalen en de Nederlandse luchtstrijdkrachten uiteindelijk grotendeels van de Amerikaanse hulp afhankelijk zou maken.

De infrastructuurle voorwaarden: het vliegveldenvraagstuk en het Luchtmacht Kabelplan

Het onderbrengen van al deze nieuw te formeren squadrons op het geringe aantal operationele vliegbases, was een probleem dat eind jaren veertig voor de nodige wrijvingen zorgde. In de oorspronkelijke plannen van de Westerse Unie werden van Nederland liefst 21 vliegvelden ten westen van de Rijn-IJssellinie verwacht, een onhaalbaar streven in de ogen van de regering.¹⁹² Dit hoge aantal was niet alleen gebaseerd op nationale behoeften, maar voorzag bovendien in de stationering van buitenlandse (Britse) squadrons op Nederlands grondgebied. De wu-operatieplannen bedeedden de verdediging van zuidelijk Nederland toe aan Britse landstrijdkrachten, ondersteund door RAF-squadrons. Voor deze squadrons moest Nederland vier vliegvelden ter beschikking stellen. Alsof dit nog niet genoeg was, moest daarnaast ook rekening worden gehouden met de wensen van de snel groeiende civiele luchtvaart en de Marine Luchtvaartdienst.¹⁹³

De onderhandelingen met de Koninklijke Marine vormden het voornaamste obstakel. De problemen spitsten zich toe op het beheer van vliegveld Valkenburg. Uit het oogpunt van luchtverdediging wenste commandant CLN Aler in vredetijd over één vliegbasis voor elk van de vijf radarstations te beschikken, in oorlogstijd aan te vullen met een tweede basis. In het westen van het land bevond zich slechts één geschikte vliegbasis: Valkenburg, dat volgens de Luchtmachtstaf voor de verdediging van de ‘Stad Holland’ onmisbaar was. Ook de Marine had echter haar oog laten vallen op de vlakbij de zee gelegen vliegbasis.¹⁹⁴ De chef Marinestaf, viceadmiraal Termijtelen, zag in Valkenburg een ideaal opleidingsvliegveld voor de MLD. In mei 1947 leek het pleit in het voordeel van de MLD beslecht, toen de ministers van Oorlog, Marine en Verkeer en Waterstaat overeenkwamen om Valkenburg aan de km toe te wijzen, onder voorwaarde dat de basis in vredetijd gedeeld zou worden met 1 Transva en in oorlogstijd ter beschikking zou komen van het Commando Legerluchtmacht.¹⁹⁵ Van luchtmachtzijde wenste men zich echter niet bij deze beslissing neer te leggen. Als argumentatie voerde zij aan dat de luchtverdedigingsjagers omwille van de paraatheid in vredetijd al op hun oorlogsbases gestationeerd moesten zijn. De voorzitter van de Commissie Luchtverdediging, kolonel Baretta, stelde dan ook dat het afstaan van Valkenburg aan de marine een zaak was die de “gehele landsverdediging” zou aantasten. Als alternatief voor de MLD stelde de Luchtmachtstaf de inrichting van het in verval len staat geraakte vliegveld in het Noord-Hollandse Bergen voor. Hoewel de hieraan verbonden kosten hoog waren, zou dit volgens Baretta geen probleem opleveren. Den Haag bleek immers “maar al te zeer genegen (...) grote bedragen beschikbaar te stellen voor de aanleg van burger luchtvaartterreinen ten behoeve van een naar mijn mening zeer dubieus binnenlands luchtvaartverkeer (...)”.¹⁹⁶ Dat de regering weigerde het hiervoor benodigde geld op te brengen, zal weinigen verbazen.¹⁹⁷ Defensie moest het met de bestaande bases doen. Ofschoon CLS Giebel in 1948 Vliegbasis Soesterberg nog als ‘ruilobject’ aanbood, weigerde de MLD pertinent Valkenburg te verlaten. Uiteindelijk zou het vliegveld, dat officieel nog eigendom was van de landmacht, in mei 1951 definitief in handen van de Koninklijke Marine overgaan, toen zij naast het gebruiksrecht ook het beheer kreeg toegewezen.¹⁹⁸

De vastberaden pogingen van de Luchtmachtstaf om te proberen vliegveld Valkenburg in te lijven, waren mede te danken aan de operatieplannen van de Westerse Unie. Terugtrekken op de Rijn-IJssellinie betekende dat de voor de luchtverdediging cruciale vliegbases Leeuwarden en Twenthe naar verwachting in een vroeg stadium ontruimd moesten worden, waardoor er nog minder bases overbleven.¹⁹⁹ De luchtmachtleiding hanteerde een norm van drie squadrons

per vliegbasis. Doordat de weinige militaire vliegbases hierdoor 'overbelegd' dreigden te raken, onderzocht de Luchtmachtstaf onder meer of de grotere rijkswegen geschikt waren om eventueel als startbaan te fungeren.²⁰⁰ Tevens meende C.L.S. Giebel dat de buitenlandse squadrons in oorlogstijd naar de burgerluchthavens en opleidingsvelden moesten uitwijken.²⁰¹

De vaststelling van de beheersvorm van de diverse vliegbases (militair, civiel of gemengd beheer) was een opzichzelfstaand vraagstuk, dat al sinds 1945 de gemoederen van de militaire en politieke leiding bezighield.²⁰² In 1946 presenteerde de Rijkscommissie Luchtvaartterreinen een vliegveldbeleggingsplan, doch hiermee was de zaak niet afgedaan. Toen de specifieke behoeften van de luchtstrijdkrachten, de MLD en de burgerluchtvaart zich in de jaren veertig verder uitkristalliseerden en ook de bondgenootschappelijke samenwerking meer vorm kreeg, gaf dit aanleiding tot hernieuwde discussies.²⁰³ Om de problemen het hoofd te bieden, werd begin 1949 besloten een nieuwe interdepartementale commissie in het leven te roepen, onder leiding van staatssecretaris van Oorlog W.H. Fockema Andreae. Deze commissie concludeerde dat Leeuwarden, Twenthe, Deelen en Eindhoven in militair beheer zouden overgaan, een advies dat door de ministerraad werd overgenomen. Op financiële gronden besloot de ministerraad het aantal bases in militair beheer tot vier stuks te beperken, hetgeen voorlopig voldoende geacht werd om de getemporiseerde opbouw van de luchtstrijdkrachten bij te benen.²⁰⁴ In oorlogstijd zouden de civiele en opleidingsbases Volkel, Eindhoven en Gilze-Rijen aan de RAF ter beschikking worden gesteld.²⁰⁵ Hoewel Nederland hiermee bij lange na niet aan de eisen van de Westerse Unie voldeed en de chef Luchtmachtstaf herhaaldelijk op de urgentie van het probleem bleef hameren, verdween het vliegveldenvraagstuk hiermee voorlopig van de politieke agenda.²⁰⁶

Naast het beschikbaar komen van vliegbases, was ook de aanleg van een netwerk van verbindingen essentieel voor het voeren van de luchtverdediging. Door een kabelnetwerk zouden de verschillende elementen van de luchtverdediging continu met elkaar in verbinding staan. De Luchtmachtstaf had hiervoor, met Britse hulp, een plan uitgewerkt.²⁰⁷ Dit Luchtmacht Kabelplan voorzag in verbindingen tussen het *Sector Operations Centre*, de vliegbases en radarstations in Nederland, radarcentra in België en Groot-Brittannië, de *Group Operations Room* van de luchtverdedigingsgroep in België, de commandopost van de Territoriaal Bevelhebber Nederland (TBN) en de militaire verkeersleiding te Schiphol. De geschatte kosten bedroegen 25 miljoen gulden. Minister van Financiën Lieftinck blokkeerde echter een deel van de gelden in afwachting van het gereedkomen van een defensiebreed kabelplan. Die aanpak zou naar zijn overtuiging een besparing opleveren. De Luchtmachtstaf vreesde echter dat zijn plannen hierdoor ernstige vertraging zouden oplopen, hetgeen voor de luchtverdediging onaanvaardbaar was. Voor 1951 zou het volledige plan gerealiseerd moeten zijn.²⁰⁸ Ondanks de financiële wrijvingen zou dit streven ook gehaald worden: in september 1951 was het verbindingen netwerk voor de luchtstrijdkrachten gereed en in gebruik.²⁰⁹

Een remmende factor: de werving en opleiding van luchtmacht personeel

Hoewel de personeelssterkte in de periode 1947-1949 in absolute zin een stijgende lijn vertoonde, bleek de aanwas van nieuw personeel desondanks een remmende factor bij de opbouw van de luchtstrijdkrachten. Door de versnelde luchtmachtopbouw in bondgenootschappelijk verband kon het aanbod van personeel, zowel voor wat betreft officieren als lagere rangen, de vraag niet

langer bijhouden. Daarnaast speelden ook de bezuinigingsdrift van de regering en de 'Indische kwestie' het personeelsprobleem in de kaart, zoals hieronder zal worden toegelicht.

De personele opbouw was in deze periode aan schommelingen onderhevig. Begin 1947 bedroeg de sterkte circa 8.000 man, maar door de beperkte financiële middelen was dit aantal aan het eind van het jaar noodgedwongen teruggebracht tot 6.820.²¹⁰ In 1948 nam het aantal vervolgens weer toe tot 9.097 (waarvan 1.797 in Indië), terwijl er eind 1949 ruim 11.000 man (2.060 in Indië) bij de luchtmacht dienden.²¹¹ Het merendeel hiervan bestond echter uit dienstplichtigen, die vrijwillig nadienden.²¹² De opbouw van "een goede personeelsformatie" was een bijzonder tijdrovend proces: de opleiding van stafofficieren, vliegers en technisch specialisten kon niet zomaar van de ene op de andere dag plaatsvinden. Dit gegeven stond echter op gespannen voet met de versnelde opbouw der luchtmacht.²¹³

Vanaf 1948 vonden alle opleidingen in eigen land plaats. In het kielzog van het door Groot-Brittannië beschikbaar gestelde materieel, zette het laatste in Groot-Brittannië opgeleide personeel eind 1947 voet op Nederlandse bodem. Het vliegend personeel werd op de opleidingsvliegbases Woensdrecht en Gilze-Rijen klaargestoomd voor de operationele squadrons, terwijl de opleiding van technisch personeel op Langham vanaf augustus 1947 overging in handen van de Technische Opleidings Inrichting (TOI) te Deelen. In Breda werd de nieuw in het leven geroepen Officiers- en Kadernschool²¹⁴ gehuisvest, waar de opleiding plaatsvond tot (onder)officier, zowel voor beroeps- als dienstplichtig en reservepersoneel.²¹⁵ Met de oprichting van de Luchtmacht Stafschool (LSS) in april 1949, ten slotte, dat de hogere vorming van luchtmachtofficieren ter hand nam, waren op facilitair gebied alle benodigde ingrediënten aanwezig.²¹⁶ Het probleem bestond vooral uit het vinden van geschikte kandidaten om al deze luchtmachtopleidingen te vullen.

In de eerste plaats doorkruiste de naoorlogse demobilisatie de groeiende vraag naar personeel. Hierdoor kwam met name de opbouw van de leidinggevende topklaag onder druk te staan. In de eerste jaren na de Duitse capitulatie was er maar weinig gelegenheid geweest om voldoende leidinggevend kader op te leiden, terwijl veel van de beoogde kandidaten - vliegers met waardevolle oorlogservaring in hun bagage - in dit voor de opbouw zo cruciale tijdvak demobiliseerden en de Nederlandse luchtmacht verlieten. Ook bleek de bondgenootschappelijke samenwerking een onvoorzien effect te hebben op de opbouw van het leidinggevend kader: het aanwezige personeelsbestand raakte verder uitgedund, doordat enkele ervaren leidinggevers (tijdelijk) posities in de nieuw te vormen internationale staven gingen bekleden.²¹⁷ Als interim-maatregel werd vanaf omstreeks 1946 ervaring 'ingekocht' door kleine aantallen ervaren Britse RAF-officieren voor een of meerdere jaren op sleutelposities binnen de Nederlandse luchtmacht te plaatsen. Dit betrof vooral posities binnen de aan de luchtverdediging gelieerde onderdelen.²¹⁸

Op de lagere niveaus hadden de luchtmacht eveneens te kampen met problemen in de personeelsvoorziening. De ontstane tekorten konden niet worden aangevuld door de nieuwe lichtingen dienstplichtigen, aangezien de regering zich in 1947 op financiële gronden genoodzaakt had gezien de lichtingssterkte te verminderen. Werden voor de lichting 1945 nog 1.600 en voor de lichting 1946 meer dan 2.400 man voor dienst bij de luchtmacht aangewezen; de lichting '47 werd tot 500 man gereduceerd. Dit betekende dat de voorgaande lichtingen niet volledig konden worden afgelost, terwijl de eerste oefentijd voor diverse personeelscategorieën (met name het dienstplichtig kader en de technisch specialisten) na de vastgestelde twee jaar met een jaar of meer moest worden verlengd om onderbezetting te voorkomen.²¹⁹ Daarnaast trok de uitzending van personeel naar Indië een zware wissel op de personele opbouw. Het aandeel

‘Indië-gangers’ schommelde door de jaren rond een vijfde deel van de totale personeelssterkte.²²⁰ Onder de gegeven omstandigheden leek een verdere op- en uitbouw van de luchtstrijdkrachten uitgesloten, niet in de laatste plaats omdat het werven van beroepspersoneel – dé remedie om de telkens terugkerende moeilijkheden bij het afzwaaien van dienstplichtigen te ondervangen – nog te weinig vruchten afwierp.²²¹

De hoge paraatheidseisen en de daarvoor benodigde voortdurende oefening betekenden dat de luchtstrijdkrachten idealiter uit parate onderdelen en beroepspersoneel zouden moeten bestaan. Dat gold niet alleen voor vliegend personeel, maar evengoed voor de gronddiensten. De luchtmachtleiding streefde aanvankelijk naar een aandeel beroepspersoneel van 60%, in latere jaren 70%. De behoefte aan een grote kern van beroepspersoneel kwam niet enkel voort uit de paraatheidseisen: ook technische vakbekwaamheid, verantwoordelijkheid voor de omgang met kostbare vliegtuigen waarvan mensenlevens afhankelijk waren, het werken in teamverband, de mate van specialisatie, alsmede de veelal langdurige en kostbare opleidingen noopten ertoe zoveel mogelijk functies door personeel in beroepsdienst te laten uitoefenen. Door hen een aantrekkelijke carrière in het vooruitzicht te stellen, hoopte de luchtmachtleiding tevens het verlies van waardevolle kennis in de toekomst te beperken door het personeel voor langere tijd aan de organisatie te binden.²²² Het streefgetal van 60% bleek in de praktijk niettemin lastig te realiseren, ofschoon “het contingent dienstplichtigen door de jaren heen in omvang en betekenis [zou] af[nemen]”.²²³

In mei 1947 bedroeg het aandeel beroepspersoneel nog geen 200 man, waarop de minister van Oorlog de luchtmachtleiding machtiging verleende om extra mankracht in vaste dienst te nemen. Ruim een jaar later bedroeg de sterkte aan beroepspersoneel 600 man. Dat cijfer stond nog altijd in geen verhouding tot de benodigde sterkte, die volgens de vredessamenstelling in 1949 2.000 man beroepspersoneel diende te bedragen. In dit trage wervingstempo zou eind 1949 op niet veel meer dan 1.000 man beroepspersoneel gerekend kunnen worden.²²⁴ De werving werd daarom vanaf 1949 met kracht ter hand genomen. Door intensieve campagnes trachtte de Luchtmacht Voorlichtingsdienst het tekort aan beroepspersoneel verder terug te dringen.²²⁵ De resultaten waren bemoedigend; eind 1949 was het aantal officieren gestegen tot 246, terwijl het aantal onderofficieren en lagere rangen nu 1.221 man telde.²²⁶ Tegen het einde van 1949 openbaarde zich echter een onvoorzien probleem, dat een stagnatie in de werving van (beroeps)personeel tot gevolg had: de opheffing van de Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger.²²⁷ Doordat lang onduidelijk bleef hoeveel personeel vanuit de ML-KNIL de overstap naar de Nederlandse luchtstrijdkrachten zou maken, kon de behoefte niet nauwkeurig worden vastgesteld.²²⁸ Het gevolg was dat de personeelswerving weer op een lager pitje werd gezet. Toch zou opheffing van het ML-KNIL op twee manieren uiteindelijk juist bijdragen aan een verlichting van de personeelsproblematiek: vanaf 1950 hoefde immers niet langer personeel naar Indië te worden uitgezonden, terwijl de Nederlandse luchtstrijdkrachten na 1950 van een kwaliteitsimpuls werden voorzien door de toestroom van ervaren ML-KNIL-personeel.²²⁹

Bundeling van spaarzame krachten: het Commando Luchtvaartopleidingen

Om in de tussentijd aan de groeiende personeelsbehoefte te voldoen, werd op instigatie van de regering besloten tot centralisatie van alle specifieke opleidingen in één gemeenschappelijk opleidingscommando. Het bestaande Directoraat Luchtvaartopleidingen werd met ingang van

1 januari 1948 opgeheven, om per diezelfde datum als Commando Luchtvaartopleidingen (CLO) verder te gaan. Dit commando werd belast met de technische vakopleidingen van luchtverend en grondpersoneel, voor zowel de Legerluchtmacht als de Marine Luchtvaartdienst. De in de functie van commandant Luchtvaartopleidingen benoemde kapitein-luitenant-ter-zee W.J. Reijnierse ressorteerde onder de commandant CLN en de commandant Zeemacht. De C-CLO ging voor de uitvoering van zijn opleidingstaken beschikken over de opleidingsvliegbases Woensdrecht en Gilze-Rijen en de Technische Opleidings Inrichting te Deelen. Onder het Commando Luchtvaartopleidingen werden alleen die opleidingen verenigd waaraan het CLN en de MLD beiden behoefte hadden. Voorts voorzag het plan in vliegopleidingen voor de Rijksluchtvaartdienst (RLD).²³⁰ De personeelscategorieën vielen uiteen in luchtverend personeel, technisch grondpersoneel, radiopersoneel, verkeersleidingspersoneel en fotopersoneel. Materieelaanschaf kwam voor gezamenlijke rekening van de ministeries van Oorlog en Marine, maar het materieel was in beheer bij het Commando Legerluchtmacht Nederland.²³¹ Bovendien bleef een aantal opleidingen direct onder het CLN ressorteren, omdat deze niet of slechts gedeeltelijk met soortgelijke opleidingen van de MLD gecombineerd konden worden. Het betrof hier onder meer de operationele vliegopleidingen, rijsscholen, magazijndienst en meteorologische opleidingen.²³²

Het bleek al spoedig dat ook het Commando Luchtvaartopleidingen niet in staat was het voor het luchtmachtbouwplan benodigde personeel op te leiden. Dit leidde tot irritatie tussen het CLN en de MLD, die elkaar verweten zich te weinig inspanningen te getroosten op het financiële en personele vlak. Giebel dreef het probleem, dat dateerde van de oprichting van het Directoraat Luchtvaartopleidingen, op de spits tijdens de vergadering van het Comité Verenigde Chefs van Staven (CVCS) in maart 1949. De CLS stelde onomwonden dat de opbouw van de luchtstrijdkrachten prioriteit verdiende boven een uitbreiding van de MLD. Door de konvoibescherminstaak van de Marine Luchtvaartdienst aan Groot-Brittannië te laten, kon de opleidingscapaciteit volledig worden aangewend voor de opbouw van de luchtverdediging, hetgeen in ieders belang was. Het CLO, vervolgde Giebel, werd voor driekwart door personeel van het Commando Legerluchtmacht Nederland bemand, dat hiermee een “onevenredig groot aantal” MLD-leerlingen opleidde. Achter Giebels opmerking ging een diepgaand meningsverschil binnen de militaire top schuil over de vraag waar de prioriteiten bij de krijgsmachtbouw zouden moeten liggen. Volgens chef Marinestaf viceadmiraal jonkheer E.J. van Holthe was “elk verdedigingsplan zonder voldoende beveiliging van de overzeese aanvoer tot mislukking gedoemd”. Giebel, gesteund door CGS Kruls, bracht daar tegen in dat als de KL en de luchtmacht “hun taak onvoldoende kunnen volbrengen, (...) de mislukking sneller en zekerder” kwam. “Dan gaat bij een aanval Nederland in enkele dagen ten onder.” Oftewel, “de verdediging te land en in de lucht [moest] de grootste prioriteit hebben”. Te beginnen bij een herziening van de personeelsverhouding, waarbij alle beschikbare opleidingscapaciteit aan het CLN moest worden toegewezen.²³³ Zover zou het niet komen, maar in de daaropvolgende jaren werden de scheve verhoudingen wel geleidelijk rechtgetrokken.²³⁴

Om extra opleidingscapaciteit te verkrijgen, opperde CLS Giebel eind 1948 tevens een plan om een opleidingsvliegveld in West-Indië op te richten.²³⁵ Dit plan bleek niet levensvatbaar. Tegelijkertijd werden op internationaal niveau eveneens initiatieven ontplooid om over voldoende gekwalificeerde vliegers te kunnen beschikken. Het hiermee belastte *Air Advisory Committee* van de WU streefde naar een centralisatie van de diverse nationale vliegopleidingen, hetgeen door de in het *Air Defence Plan* vastgelegde standaardisatie van vliegtuigen, tactieken en operationele procedures haalbaar leek. Nederland schaarde zich in juni 1949 met Groot-Brit-

tannië achter een Frans plan om een internationaal opleidingscentrum in Frans-Marokko te openen. België distantieerde zich hiervan, daar het al ver gevorderd was met het verplaatsen van de eigen vliegopleidingen naar Belgisch-Congo.²³⁶ Daarmee werd het Franse initiatief in de kiem gesmoord, waarna de plannen voor een internationale samenwerking op opleidingsgebied voorlopig in de ijskast belandden.

Kwaliteitsbewaking: 'Survival of the fittest'

Een van de oorzaken van de niet aflatende vraag naar personeel, was het hoge afvalpercentage. Dit gold met name voor de vlieg- en technische opleidingen.²³⁷ Hoewel veel kandidaten in de voorselectiefase al werden afgetest, vielen er tijdens de opleiding nog velen af die bij nader inzien niet geschikt bleken. Vooral bij jachtvliegers lag dit percentage ontoelaatbaar hoog. De commandant van de Jachtvliegschool, majoor A.J. de Vries, sprak in 1949 dan ook zijn bezorgdheid uit over de matige kwaliteit van de leerlingvliegers.²³⁸ Dit probleem trok tevens de aandacht van inspecteur-generaal prins Bernhard, die meende dat veel van de toegelaten kandidaten simpelweg de "nodige hardheid" misten voor het beroep van jachtvlieger. De prins stelde daarom voor om "bij de selectie van deze jongelui hen eens korte tijd militair stevig aan te pakken". Hij had in dit verband "enkele weken 'onderdompeling' bij de Stormschool" te Roosendaal in gedachten.²³⁹ Het geringe aantal aanmeldingen dwong de luchtstrijdkrachten soms zelfs met de categorie 'matig 2' genoeg te nemen, hetgeen er volgens de nieuw aangetreden commandant CLN, Baretta, in de praktijk dikwijls toe leidde dat "deze selectief zwakke broeders" gedurende de vliegopleiding alsnog afvielen. Noodgedwongen moest met wat betreft vliegerskwaliteiten "minderwaardig mensenmateriaal" de opleiding worden aangevangen. Vliegaanleg was volgens Baretta niet aan te leren, zelfs niet door de van prinselijke zijde voorgestelde 'hardheids-training'.²⁴⁰ In liefst 48% van de gevallen bleek een gebrek aan vliegaanleg de oorzaak van het voortijdig afhaken. Daarnaast vielen eveneens kandidaten af vanwege onvoldoende theoretische kennis (grondschool), door vliegmedische afkeuring, ontslag op eigen verzoek, demobilisatie, een overgang naar de Marine Luchtvaartdienst en door vliegongevallen tijdens de training.²⁴¹

Het aantal vliegongevallen in de periode 1947-1949 lag hoog. Dit had niet alleen te maken met de overgang van propeller- naar straalvliegtuigen, maar ook met de gebrekkige vliegdiscipline. Opmerkelijk genoeg werd het "psychologisch effect van de lente" door enkele voor- aanstaande luchtmachtofficieren gezien als een niet te onderschatten factor ter verklaring van het zich "soms overmoedig en roekeloos willen uitleven van jonge vliegers".²⁴² Toch zijn er wel enige, meer aantoonbare, verklaringen te noemen. Het moreel was een zeer belangrijke factor in het handhaven van de vliegdiscipline en het voorkomen van ongevallen. Hoewel de hoge verliesratio in eerste instantie moest worden toegeschreven aan vliegtechnische fouten, hadden die fouten volgens de Commandant van de Jachtvliegschool dikwijls een dieperliggende oorzaak. Zo toonden leerlingvliegers "bitter weinig of in het geheel geen belangstelling voor de technische samenstelling van de vliegtuigen, waarmede ze moeten vliegen", gingen sommigen "met tegenzin" naar de Jachtvliegschool door geruchten over het hoge aantal ongevallen, en was de kwaliteit van de kandidaten door de jaren heen gedaald tot het punt waarop bijna de helft "van deze jonge lieden niet geschikt geacht moeten worden" om jachtvliegtuigen te vliegen, laat staan Meteor-straalvliegtuigen.²⁴³

Om de vliegopleidingen kritisch tegen het licht te houden, werd op verzoek van Aler contact gezocht met de Britse expert A.F. Martindale. Na de Nederlandse opleidingsvliegbases te hebben bezocht, kwam deze tot de conclusie dat de omvang van de opleidingsorganisatie te klein was om aan de vraag van de operationele eenheden te voldoen. Verder schortte er het nodige aan de kwaliteit van de instructeurs en de trainingssyllabus, en waren er te weinig tweezits lesvliegtuigen beschikbaar.²⁴⁴ Ofschoon de meeste van deze kritiekpunten werden aangepakt, zou het enige tijd duren eer zij effect sorteerden. Een al even urgent probleem was het gemis aan reserveleden en technisch personeel, waardoor de leerlingen onvoldoende vliegreuen maakten. Dit probleem was niet enkel voorbehouden aan de opleidingseenheden; ook de operationele squadrons hadden hiermee te kampen. Hierdoor kwam de gevechtsvaardigheid van de Meteor-squadrons in het geding.²⁴⁵ Zo bedroeg de vlieggereedheid in juni 1949 gemiddeld 62% voor 323 Squadron en een abominabele 38% voor 324 Squadron. In deze zomermaand vlogen beide squadrons gezamenlijk in totaal slechts 173 uren.²⁴⁶ Het gebrek aan reserveleden kwam door het Britse embargo op de levering van *Target II*-goederen, die naast radarapparatuur ook voorzagen in de gronduitrusting voor Vliegbasis Leeuwarden en de aldaar gestationeerde luchtverdedigingssquadrons.²⁴⁷ Vanaf midden 1949 werden de leveringen hervat, zodat de problemen – in ieder geval voor wat betreft de reserveleden – aan het eind van dat jaar goeddeels waren verholpen. Tegen die tijd had ook het eerste personeel het opleidingstraject in Nederland geheel doorlopen. Ondanks de talloze problemen behaalden tussen 1946 en 1950 bijna driehonderd leerlingvliegers hun militair vliegbrevet, terwijl het TOI te Deelen in hetzelfde tijdsbestek circa vijfduizend leerlingen afleverde.²⁴⁸ Hoewel aanvankelijk op bescheiden schaal, stelde de graad van geoefendheid van het personeel – in combinatie met de gestaag ‘binnendruppelende’ Meteors – de luchtstrijdkrachten vanaf 1949 in staat om deel te gaan nemen aan internationale oefeningen.

Een eerste graadmeter voor de luchtstrijdkrachten: ‘Oefening baart kunst’

Hoewel er op kleine schaal oefeningen in Nederland plaatsvonden en er vanaf mei 1948 voor het eerst ook gebruik kon worden gemaakt van schietterrein ‘De Vliehors’ op Vlieland, was deelname aan internationale oefeningen een noodzakelijke voorwaarde om de Nederlandse luchtstrijdkrachten grondig voor te bereiden op de uitoefening van hun oorlogstaken in bondgenootschappelijk verband.²⁴⁹

De eerste grote luchtverdedigingsoefening waaraan een Nederlands Meteor-squadron deelnam, was de oefening *Foil* op het Engelse Thorney Island. De Nederlandse deelname kende twee gezichten. Het grootste winstpunt was dat het inpassen van squadrons in de Britse luchtverdedigingsorganisatie geen noemenswaardige problemen opleverde. Vliegtechnisch en grondorganisatorisch waren de squadrons geheel op Britse leest geschoeid, terwijl de technieken en tactieken rechtstreeks van de RAF gekopieerd waren. Maar dit concept was tot 1949 nog onbeproefd. Ook de RAF was bijzonder te spreken over de wijze waarop de Nederlanders zich aan de procedures van *Fighter Command* hadden aangepast, hetgeen in de officiële bulletins duidelijk tot uiting kwam. Zoals bij elke oefening waren er ook enige minpunten, zoals de gevoeligheid van de radioverbindingen voor interferentie, verkeerd toegepaste onderscheppingstechnieken en de ondermaatse vliegtuigherkenning.²⁵⁰ Laatstgenoemd probleem kaartte chef Luchtmachtstaf Giebel aan op de vergadering van het Comité Verenigde Chefs van Staven op 9 september.

De oplossing van het probleem lag volgens Giebel in de oprichting van een krijgsmachtbrede vliegtuigherkenningsschool.²⁵¹

Na deze eerste kennismaking nam zowel 323 en 324 Squadron in september deel aan de luchtverdedigingsoefening *Bulldog*. Dat de opbouw van de Nederlandse luchtmacht geleidelijk meer vorm begon te krijgen, bleek wel uit het feit dat ditmaal liefst twee Meteor-squadrons de oversteek maakten. De RAF toonde zich na afloop bijzonder content met de Nederlandse bijdrage, die naast vliegend en grondpersoneel ook een contingent radarbedieners omvatte.²⁵² Dit soort grote oefeningen boden zowel de jachtvliegers als het radarpersoneel een unieke trainingsmogelijkheid, aangezien het Nederlandse meldings- en gevechtsleidingsstelsel door de 'blokkering' van het Kabelplan pas vanaf 1951 volledig in werking trad. Voor het beoefenen van onderscheppingen met behulp van radarstations bleef het luchtmachtpersoneel in de eerste jaren dan ook grotendeels aangewezen op dergelijke internationale luchtverdedigingsoefeningen.²⁵³ Naast luchtverdedigingsoefeningen vonden ook oefeningen in het verlenen van tactische luchtsteun plaats. Aanvankelijk beperkten deze oefeningen zich tot het nationale niveau en hadden ze vooral tot doel de samenwerking tussen de land- en luchtmacht in eigen land te bevorderen.²⁵⁴ In oktober 1949 volgde de eerste internationale oefening, waarvoor een vijftal Meteors naar de Franse vliegbasis Orléans toog. De Commandant van 323 Squadron, majoor-vlieger J.L. Flinterman, was vooraf fel gekant tegen deelname aan deze oefening. Zelfs zijn ervaren vliegers ontbeerden training in het schieten op gronddoelen. Om hen snel op het gewenste peil te brengen, zou Flinterman genoodzaakt zijn de weinige beschikbare vliegers hieraan te spenderen, waardoor het onervaren squadronpersoneel geen uren kreeg toebedeeld. Ondanks zijn bedenkingen werd niettemin met succes aan de oefening deelgenomen. Dit vormde de opmaat naar een groeiend aantal internationale luchtsteunoefeningen in de daaropvolgende jaren. Tot de invoering van de F-84 Thunderjet werd tot begin jaren vijftig een beroep gedaan op de Meteor-dagjager in een tactische ondersteuningsrol – die hiervoor zijn vier in de neus gemonteerde 20mm kanonnen kon aanwenden.²⁵⁵

1.7 Deelconclusies: bondgenootschappelijke samenwerking tegen wil en dank

Met de ondertekening van het Verdrag van Brussel kwam ruim een eeuw Nederlandse neutraliteitspolitiek ten einde. Met één pennenstreek voorzag de regering het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid van een nieuw fundament: bondgenootschappelijke samenwerking. In reactie op het uitbreken van de Koude Oorlog zocht Nederland zijn heil in alliantievorming. Wie echter hoop koesterde dat de wederopbouw van de krijgsmacht daarmee een hogere prioriteit kreeg, kwam bedrogen uit. Binnenlandspolitieke belangen legden in de eerste jaren na de toetreding tot de wu (en de NAVO) meer gewicht in de schaal dan belangen van buitenlandspolitieke aard. De zorgwekkende economische situatie dwong de regering om het vraagstuk van de wederopbouw van de krijgsmacht af te wegen tegen tal van urgente binnenlandse problemen, zoals de volkshuisvesting en gezondheidszorg. Tezelfdertijd trok de oorlog in Nederlands-Indië een zware wissel op de rijksfinanciën. In de ministerraad domineerden de sociaaldemocraten Drees en Liefstijn, geen van beiden geporteerd voor hoge defensielasten, het debat over de defensie-inspanning. Ofschoon minister van Oorlog Schokking, die de geschiedenisboeken inging als een weinig daadkrachtige

minister, herhaaldelijk wees op internationaal aangegane verplichtingen om de plannen van ‘zijn’ generaals te verdedigen, kreeg hij moeilijk een voet aan de grond.²⁵⁶ De minister van Buitenlandse Zaken vormde vaak zijn enige bondgenoot, hoewel het Ministerie van Buitenlandse Zaken zich op defensiegebied minder sterk liet gelden dan in latere jaren.

Niettegenstaande de geringe politieke bereidheid om veel geld in de defensieopbouw te investeren, zag de luchtmachtleiding toch kans om een basis te leggen voor de nieuw op te bouwen luchtmacht. In tegenstelling tot de Koninklijke Landmacht en – zij het in mindere mate – de Koninklijke Marine, waarvan de opbouw in bondgenootschappelijk verband pas na de beëindiging van het conflict in Indië een aanvang nam, werden onder Britse leiding al meteen na de oorlog in internationaal verband plannen ontwikkeld én deels gerealiseerd voor de wederopbouw van de luchtmacht. In eerste instantie richtte de luchtmachtleiding haar aandacht op het ‘optuigen’ van een bescheiden luchtverdedigingsorganisatie, die aansluiting zou krijgen op de luchtverdedigingsnetwerken van België en Frankrijk. De Nederlandse luchtmacht beschouwden zichzelf vanaf het begin dan ook als een integraal deel van de bondgenootschappelijke luchtmacht. Dat de voorbereiding, uitwerking en realisatie van bondgenootschappelijke plannen in de eerste naoorlogse jaren haaks stond op het officiële Nederlandse regeringsbeleid, zou als het begin van de bevestiging van Honigs these gezien kunnen worden, ware het niet dat de technologische vooruitgang – met de introductie van het straalvliegtuig als voorlopig hoogtepunt – het voeren van een luchtverdediging op nationale basis uitsloot. Dat de luchtmacht vooruitlopend op de totstandkoming van de wu in bondgenootschappelijke kring plannen uitwerkte, moet dan ook worden gezien als het anticiperen op de voortschrijdende technologische ontwikkelingen. Een tweede argument dat de these van Honig weerlegt, is het feit dat de luchtmachtleiding uit eigen beweging haar plannen meermaals heeft bijgesteld om tegemoet te komen aan regeringswensen. De in de plannen vermelde squadronaantallen waren steeds een resultante van de zorgvuldige afstemming van internationale verplichtingen en nationale mogelijkheden. De luchtmachtleiding liet herhaaldelijk weten dat een versnelling van de geplande opbouw omwille van financiële en personele redenen zelfs ongewenst was.²⁵⁷ Vanaf het begin zetten de commandant CLN en de chef Luchtmachtstaf in op een luchtmacht van een realistische omvang; een luchtmacht die qua omvang zowel politiek realiseerbaar alsook in militaire zin afdoende was. Daarbij was het vóór alles de bondgenootschappelijke samenwerking die de (weder)opbouw van de embryonale luchtmachtorganisatie richting gaf, waarbij de in de oorlog opgedane ervaringen met de *Royal Air Force* de eerste jaren logischerwijs een sterke oriëntatie op Groot-Brittannië tot gevolg hadden.²⁵⁸

Voor de luchtmachtleiding vertegenwoordigde de RAF in vele opzichten het ideaalbeeld. Niet in de laatste plaats in organisatorisch opzicht, waar de zelfstandige status van de RAF bewondering oogstte. Het Britse voorbeeld, alsmede de oorlogservaringen en de groeiende bondgenootschappelijke samenwerking, gaven voeding aan de reeds diepgewortelde interne wens tot zelfstandigheid van de luchtmacht. Ging het ‘gevecht’ om de zeggenschap over de Marine Luchtvaartdienst nog verloren doordat de marine kort na de oorlog sterk vertegenwoordigd was in het hogere kader van het Directoraat der Nederlandse Luchtmacht, ten opzichte van de landmacht wisten de luchtmacht hun positie te verstevigen. De belangrijkste stappen in dit ‘emancipatieproces’ waren de instelling van de functie van chef Luchtmachtstaf en de oprichting van de Luchtmachtraad. Desalniettemin kwam het toegenomen belang van het luchtwapen niet tot uiting in de verdeling van de defensiegelden, waarbij de luchtmacht in Giebels woorden nog lang een “ondergeschoven kindje” bleven.²⁵⁹ Hoezeer het luchtwapen zich in de

Tweede Wereldoorlog ook had bewezen, de luchtstrijdkrachten vormden slechts één van de drie onderdelen van de Nederlandse krijgsmacht die van de grond af moesten worden opgebouwd. In tegenstelling tot de KL en de KM konden de jonge luchtstrijdkrachten niet bogen op een lange en rijke traditie, hetgeen ongetwijfeld niet in hun voordeel heeft gewerkt. Van *interservice*-strijd, zoals bijvoorbeeld in de Verenigde Staten, waar de luchtmacht en de marine in een keiharde competentiestrijd verwickeld waren²⁶⁰, was echter geen sprake, zolang de leger- en marineleiding hun aandacht op Nederlands-Indië in plaats van op de Europese verdediging gericht hielden.

De stijgende lijn die de defensie-uitgaven tussen 1945 en 1949 ontegenzeggelijk vertoonden kwam bijna geheel ten goede aan de taak in Indië, een taak waarmee de KL en KM hoofdzakelijk waren belast.²⁶¹ Hoewel de 'Indische kwestie' van minder invloed is geweest op de wederopbouw van de luchtstrijdkrachten dan op die van de landstrijdkrachten, werd het tempo van de luchtmachtbouw hierdoor zondermeer vertraagd. Dankzij Indië plaatste de regering de plannen van de luchtstrijdkrachten geruime tijd in de ijskast, en uiteindelijk zijn ze ook nimmer in hun volle omvang geaccepteerd. Daarnaast leidde de Nederlandse bemoeienis in Indië tot een Brits embargo op de levering van materieel, waarmee 'Indië' op nog andere wijze de luchtmachtbouw doorkruiste. Tot slot drukte de uitzending van luchtmacht personeel naar de kolonie, pakweg een vijfde van de totale sterkte, een stevig stempel op de personele opbouw.

De koloniale belangen hebben lang geprevaleerd boven de opbouw van strijdkrachten voor de Westerse Unie. Toch bleek de spagaat waarin de regering zich bevond op de lange duur niet vol te houden. Eind jaren veertig nam de angst voor het communisme een hoge vlucht. Om de Marshall-hulp veilig te stellen, gaf Den Haag ten langen leste toe aan de Amerikaanse druk om de defensie-inspanningen verder te verhogen. Met het afsluiten van het hoofdstuk Indië kon de regering in de loop van 1949 haar aandacht verleggen naar het inlossen van de aangegane bondgenootschappelijke verplichtingen. Voor de luchtmachtleiding, die in haar opbouwplannen de voordelen van inschakeling van de nationale vliegtuigindustrie bij de defensieopbouw explicieter ging benadrukken om de regering over de streep te trekken, kwam in april 1949 het verlossende woord: het Luchtmachtplan 1950 mocht, zij het met minder vliegtuigen per squadron, worden uitgevoerd. Doordat vanaf 1946 in bondgenootschappelijk verband aan de (luchtverdedigings)plannen was gesleuteld, liepen de Nederlandse luchtstrijdkrachten voor op de andere krijgsmachtdelen en was precies bekend welk aandeel er van hen in de wU-plannen werd verlangd. Op het organisatorische, materiële, personele en infrastructurele vlak had de luchtmachtleiding – binnen de door de regering streng bewaakte financiële grenzen – de in opbouw zijnde luchtstrijdkrachten hierop al zo goed en zo kwaad als het ging geprepareerd.

Hiermee is overigens niet gezegd dat de Nederlandse luchtstrijdkrachten ook daadwerkelijk in staat waren de hun toebedachte rol in de bondgenootschappelijke operatieplannen naar behoren te vervullen. Als gezegd diende Nederland een aandeel te leveren in de bondgenootschappelijke luchtverdediging en de tactische luchtstrijdkrachten. Met de vorming van tactische squadrons was echter nog geen begin gemaakt, aangezien de wU-plannen zich in de eerste plaats richtten op het versterken van de luchtverdediging. Het spreekt voor zich dat de luchtmachtleiding haar zinnen zette op modern materieel. Zij gebruikte de snelle capitulatie tijdens de Tweede Wereldoorlog, mede door verouderd materieel, als stimulans om de politiek te overtuigen van de keuze voor de Britse Gloster Meteor, toentertijd een van de modernste straalvliegtuigen. In de zomer van 1948 landden de eerste Meteors op Vliegbasis Twenthe. Toch viel ook op de opbouw van deze tak van de luchtstrijdkrachten wel het een en ander aan te merken. Met name op materieel gebied bestond er

een discrepantie tussen hetgeen de Westerse Unie van Nederland verlangde en datgene wat eind 1949 daadwerkelijk aanwezig was. Minder dan de helft van het toegezegde aantal dagjagers was operationeel, terwijl de inzetbaarheid van de aanwezige vliegtuigen vanwege de haperende aanvoer van reservedelen ondermaats bleef. Het ontbreken van nachtjagers betekende bovendien dat het Nederlandse luchtruim bij duisternis onbeschermd bleef.

De luchtverdediging had tevens te kampen met een tekort aan vliegbases, waardoor er vooral in de verdediging van het westen van het land grote 'gaten' ontstonden. Jachtvliegtuigen moesten noodgedwongen geconcentreerd worden op de weinige beschikbare bases, hetgeen hen in oorlogstijd tot een makkelijke prooi zou maken voor Sovjet-luchtaanvallen. Tot slot droegen de problemen op het personele vlak hun steentje bij aan de geringe inzetbaarheid. De afhankelijkheid van dienstplichtigen deed zich in alle geledingen voelen. Een ander probleem was het tekort aan technisch personeel, terwijl het aanwezige grondpersoneel zich het onderhoud van de nieuwe straalvliegtuigen nog eigen moest maken. De omschakeling van propeller- naar straalvliegtuigen stelde ook jachtvliegers voor uitdagingen; zij moesten leren omgaan met de mogelijkheden en beperkingen van het straalvliegtuig en zich bovendien bekwamen in nieuwe tactieken en inzetmethoden.

De periode van 1945 tot 1949 in ogenschouw nemend, lijkt het aannemelijk dat – mocht de Koude Oorlog onverhoopt op een hete oorlog zijn uitgelopen – het de Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten weinig beter zou zijn vergaan dan in de Meidagen van 1940. Daarvoor kenden zij gewoonweg nog te veel 'kinderziektes'.

HOOFDSTUK 2

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

In het vorige hoofdstuk hebben we gezien hoe de Nederlandse luchtmacht hun eerste stappen op de weg naar wasdom zetten. In dit hoofdstuk analyseren we hoe dit voorzichtige begin in de eerste helft van de jaren vijftig een vervolg kreeg, om ultimo 1956 te resulteren in een luchtmacht met een omvang van bijna 800 vliegtuigen en ruim 26.000 personeelsleden. Daarmee bevonden de luchtmacht, die zich in de tussentijd tot zelfstandig krijgsmachtdeel gekroond zag, zich qua vliegtuigaantallen op de top van hun kunnen.¹ De leidraad voor de opbouw, het Luchtmachtplan 1951-1954, bleek een zeldzame constante in een wereld waarin de ontwikkelingen elkaar in duizelingwekkend tempo opvolgden. Conflicten in Azië, het Midden-Oosten en Oost-Europa, de teloorgang van de Amerikaanse nucleaire suprematie, de oprichting van het Warschaupact en de snelle technologische opmars van de Sovjet-strijdkrachten – deze en andere factoren schiepen het kader waarbinnen nieuwe inzichten en denkbeelden over een toekomstige oorlog tussen Oost en West postvatten. Ongewijzigd bleef het kwantitatieve verschil in strijdkrachten, dat volgens de Westerse inlichtingendiensten in Sovjet-voordeel uitviel. De NAVO, waarbinnen de VS een steeds prominenter rol opeisten, trachtte aanvankelijk dit gat te dichten door de opbouw van conventionele strijdkrachten te versnellen. Maar noch de verhoogde defensie-uitgaven door de lidstaten, noch de enorme Amerikaanse wapenleveranties of een Duitse herbewapening bleken afdoende om de achterstand in te lopen. Dit inzicht leidde eind 1954 tot een herziening van de NAVO-strategie, die opnieuw teruggreep op kernwapens. Met dit hernieuwde geloof in het kernwapen was het bondgenootschap na enkele tumultueuze jaren terug bij af.

Kernwapens: een tweesnijdend zwaard

De oprichting van de NAVO op 4 april 1949 had in de eerste plaats een politiek doel gediend: de zichtbare verbinding van de Amerikaanse en West-Europese veiligheidsbelangen moest de Sovjet-Unie weerhouden van agressie tegen West-Europa. Het militaire element van de strategie van afschrikking berustte geheel op de dreiging van een Amerikaanse tegenaanval met nucleaire middelen, hoewel het geringe aantal beschikbare kernwapens het onder de voet lopen van het Europese territorium in geval van een Sovjet-aanval waarschijnlijk niet had kunnen voorkomen. De timing van de beëindiging van de Berlijnse Blokkade in mei 1949 wekte in ieder geval de indruk dat Moskou de NAVO-strategie serieus nam en zijn dreigende toon matigde.

Amper vijf maanden later bracht de Sovjet-Unie haar eerste atoombom tot ontploffing. Hoewel het doorbreken van het Amerikaanse nucleaire monopolie het Westerse vertrouwen in de afschrikingsstrategie kortstondig aan het wankelen bracht, resulteerde dit niet ogenblikkelijk in een grondige herziening van de strategische grondbeginselen. Het feit dat de Sovjet-Unie drie jaar eerder dan het Westen voor mogelijk had gehouden haar eerste succesvolle atoomproef uitvoerde, had slechts

een accentverschuiving binnen het strategisch verdedigingsconcept tot gevolg: de geloofwaardigheid van de NAVO-strategie werd niet langer opgehangen aan het Amerikaanse nucleaire monopolie, maar verschoof naar het behoud van de nucleaire superioriteit. In plaats van de NAVO-strategie aan te passen aan de veranderde omstandigheden, stelde een geringe accentverschuiving binnen de strategie alle partijen tevreden: de VS konden zich onthouden van de stationering van additionele troepen op het continent, terwijl de Europese lidstaten zich niet hoefden te verplichten tot verhoging van hun defensie-uitgaven. De Amerikaanse reactie op de nieuw verkregen atoomcapaciteit van de Sovjet-Unie beperkte zich aanvankelijk tot het versneld ontwikkelen van krachtiger nucleaire wapens – uiteindelijk resulterend in de waterstofbom. De nucleaire wapenwedloop was begonnen.²

De uitkomst van de Chinese Burgeroorlog bezorgde het Westen in oktober 1949 een nieuwe schok. Het communisme boekte terreinwinst: dankzij de communistische overwinning op de nationalististen in China ontstond er een communistisch blok, dat het Aziatische continent in een beklemmende greep hield. De snel verslechterende internationaal-politieke verhoudingen, gekoppeld aan de opkomst van de Sovjet-Unie als nucleaire macht, dwongen de *National Security Council* (NSC) de Amerikaanse strategische positie en de rol van kernwapens kritischer te bezien. De penenvrucht van deze studie, het in april 1950 verschenen NSC-68, benadrukte voor het eerst expliciet het strategische belang van het West-Europese grondgebied voor de Amerikaanse veiligheid. Naar schatting zou de Sovjet-Unie rond 1954 over voldoende nucleaire wapens en wapendragers beschikken om het Amerikaanse vasteland rechtstreeks te kunnen bedreigen. Wanneer nucleaire pariteit eenmaal een feit was, verloor de Amerikaanse nucleaire troefkaart zijn geloofwaardigheid. De NSC concludeerde hieruit dat de opbouw van het nucleaire arsenaal vergezeld diende te gaan van een grootschalig conventioneel bewapeningsprogramma. De jaren tot 1954, waarin Moskou nog niet in staat zou zijn op grote schaal met nucleaire wapens terug te slaan, moesten worden aangewend om – naast de op- en uitbouw van het Amerikaanse nucleaire arsenaal – de sterkte van de conventionele Amerikaanse en NAVO-strijdkrachten drastisch op te voeren. Dit zou een duidelijk signaal aan Moskou afgeven dat het niet lonend of haalbaar was zijn expansionistische ambities in West-Europa na te streven, terwijl tegelijkertijd de afhankelijkheid van nucleaire wapens voor de verdediging van het NAVO-territoir kon worden verminderd.³

Vanwege de ontzaglijke kosten besloot president Truman de aanbevelingen van NSC-68 niet direct over te nemen. Ook aan de overzijde van de Atlantische Oceaan bestond weinig animo voor het verhogen van de toch al aanzienlijk geachte defensie-uitgaven, hetgeen de implementatie van NSC-68 onherroepelijk met zich meebracht. In het vorige hoofdstuk hebben we kunnen zien dat de Nederlandse regering, evenals de regeringen van de andere wu-lidstaten, aarzelde de militaire consequenties van haar politieke wens tot aaneensluiting te aanvaarden en zich onvoorwaardelijk achter de opbouwplannen van de nationale chefs van Staven te scharen. Daardoor was de opbouw van de conventionele strijdkrachten onder de vlag van de Westerse Unie begin 1950 nog altijd niet goed van de grond gekomen. Er zou uiteindelijk een oorlog in Oost-Azië voor nodig blijken om de West-Europese regeringen van de ernst van de situatie te doordringen.

De katalysator: oorlog in Korea, juni 1950-juli 1953

In de ochtenduren van zondag 25 juni 1950 staken tien Noord-Koreaanse divisies, ondersteund door tanks en gevechtsvliegtuigen, de 38° breedtegraad over en trokken Zuid-Korea binnen. Bin-

nen drie dagen viel de Zuid-Koreaanse hoofdstad Seoul. Onder VN-mandaat vlogen de Verenigde Staten grondtroepen in, die aan de zijde van de Zuid-Koreaanse eenheden spoedig tot de uiterste zuidoostelijke punt van het Koreaanse schiereiland werden teruggedrongen. Naarmate de oorlog in communistisch voordeel leek te keren, nam de Amerikaanse druk op de NAVO-bondgenoten om troepen te leveren toe. De Britse regering zwichtte als eerste en stuurde eind juli een eerste brigade, in augustus gevolgd door een tweede.

Ook Nederland ontving het verzoek om troepen voor Korea beschikbaar te stellen, maar Den Haag wenste aanvankelijk niet verder te gaan dan het sturen van de torpedobootjager Hr.Ms. *Evertsen*, die zich in Soerabaja bevond. Minister-president Drees sloot het zenden van grondtroepen uit, aangezien zij niet konden worden gemist voor de nationale defensie en er bovendien niet voldoende geld beschikbaar was. Ook minister Schokking sprak zich uit tegen de uitzending van troepen.⁴ Toenemende Amerikaanse druk zorgde begin augustus voor een kentering. Na een bezoek van de Amerikaanse ambassadeur, die vroeg of Nederland geen “symbolische legermacht” kon sturen, liet Drees weten het voorstel opnieuw in overweging te willen nemen. Het was in internationaal opzicht immers van belang dat ook de Nederlandse vlag in Korea zou wapperen. Ondanks eerdere bedenkingen stemde de ministerraad in met het zenden van troepen, mits dit op basis van vrijwilligheid geschiedde. Schokking, op zijn beurt vereerd met een bezoek van de Amerikaanse senator H.P. Cain, meende “dat parachutisten en enkele piloten beschikbaar zouden kunnen worden gesteld”. Drees voorzag voorts een rol voor de mariniers. Maar ongeacht de samenstelling van de uit te zenden troepen, de kosten zouden deels door Nederland betaald moeten worden, waartegen minister Lief tinck zich als vanouds hevig verzette. Ook zijn ambtgenoot Stikker bleef mordicus tegen een uitzending, wijzend op de problemen die Nederland met zijn eigen defensie had en op de Indonesische bezwaren tegen Nederlandse steun aan Zuid-Korea. Men zou “aan enkele dragers van de Nederlandse vlag in Korea weinig (...) hebben”.⁵ Toch zou het niet bij een enkeling blijven: het aantal Nederlandse militairen dat in Korea diende bedroeg uiteindelijk 4.748, afkomstig van de Koninklijke Marine en de Koninklijke Landmacht.⁶ In dit rijtje ontbraken opvallend genoeg de Nederlandse luchtstrijdkrachten.

Terwijl de eerste Nederlandse KL-militairen zich in december 1950 aan het Koreaanse front meldden, bleef het stil rond de eventuele uitzending van luchtmachtpersoneel. Het struikelblok bleek niet zozeer een gebrek aan vrijwilligers, maar een chronisch tekort aan officieren-vlieger onder diegenen die zich aanboden. Het debat werd halverwege februari 1951 aangezwengeld door de commandant Vliegbasis Leeuwarden, luitenant-kolonel H.A. Maurenbrecher. In zijn schrijven aan kolonel J. van der Werff, commandant van het in september 1950 in het leven geroepen Commando Luchtverdediging (CLV), drong hij aan op de uitzending van luchtmachtpersoneel. Op initiatief van reserve-eerste luitenant F.C.R. Mendes de Leon hadden zich zeventien vliegers en zeven man technisch personeel van de vliegbases Leeuwarden, Volkel en Twenthe aangemeld om in Korea te dienen. Maurenbrecher steunde hen in hun streven, voor wat betreft Vliegbasis Leeuwarden “zelfs indien zij niet zouden kunnen worden vervangen”. De vliegers konden de Nederlandse luchtstrijdkrachten in Korea “waardig” vertegenwoordigen en, belangrijker, hun ervaringen met het vliegen van straalvliegtuigen in de moderne oorlogvoering huiswaarts nemen. De vliegbasiscommandant opperde de aanmelding ook voor anderen open te stellen, aangezien er zijns inziens binnen de luchtstrijdkrachten veel animo voor bestond.⁷ Kolonel Van der Werff bracht chef Luchtmachtstaf Aler op 22 februari 1951 van het verzoek op de hoogte, hieraan toevoegend dat de uitzending, afgezien van haar “ideële en politieke (...) betekenis”, met het oog

op de nieuw op te richten tactische luchtstrijdkrachten “ook uit een oogpunt van operationele geoefendheid (...) van zeer grote waarde” zou zijn. Mocht het niet wenselijk zijn een complete Nederlandse eenheid te sturen, dan verzocht Van der Werff de CLS in ieder geval in overweging te nemen een gering aantal vliegers in Korea de nodige gevechtservaring te laten opdoen.⁸

Op 18 april deelde Aler in de Luchtmachtraad mee van Amerikaanse zijde benaderd te zijn twee Nederlandse Thunderjet-vliegers naar Korea uit te zenden, waarvoor liefst twintig vliegers een verzoek hadden ingediend. Aler had het plan opgevat iedere maand twee vliegers naar Korea te sturen en hen gedurende vier maanden bij een Amerikaans squadron te detacheren. De nieuw aangetreden minister van Oorlog, C. Staf, ging in beginsel akkoord met de uitzending van vliegers, hoewel hij dit eerst aan de Raad voor Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk (Raad MAK) wilde voorleggen.⁹ In de Raad MAK leefden geen bezwaren tegen dit voornemen, waarmee de weg voor uitzending van luchtmachtpersoneel vrij leek.¹⁰ Vervolgens bleef het echter stil. Terwijl de oorlog in Korea voortduurde, kwam het onderwerp – behoudens een korte vermelding in mei – pas in juli opnieuw ter sprake.¹¹ In een nota aan minister Staf meldde Aler dat het aantal aanmeldingen was teruggelopen tot twaalf vliegers. Na zich in contact te hebben gesteld met de *Commander Allied Air Forces Central Europe* (COMAIRCENT), luitenant-generaal Lauris Norstad, stelde de CLS voor telkens groepen van vier vliegers uit te zenden om de operationele paraatheid niet te schaden.¹² De minister van Oorlog ging akkoord en verzocht zijn collega van Buitenlandse Zaken de nodige stappen te ondernemen.¹³ Via het Ministerie van Buitenlandse Zaken liet het *State Department* begin oktober weten het Nederlandse voorstel toe te juichen, waarop Staf bepaalde dat Aler de verdere afhandeling rechtstreeks met de Amerikanen kon afdoen. Nederlandse vliegers zouden voorafgaand aan hun uitzending bij een Amerikaans squadron in West-Duitsland geplaatst worden om hen op hun operationele inzetbaarheid te toetsen. De duur van de diensttijd in Korea werd op vier maanden gesteld, waarbij de vliegers vielen onder de financiële regeling zoals vastgesteld voor het Nederlands Detachement Verenigde Naties (NDVN).¹⁴ Terwijl al plannen klaarlag om de van het CLV afkomstige jachtvliegers op Vlieg-basis Volkel op de F-84E Thunderjet-jachtbommenwerper klaar te stomen, werd de zaak op het laatste moment alsnog afgeblazen.¹⁵

De uitzending bleek de personele capaciteiten van de jonge luchtstrijdkrachten namelijk te boven te gaan. Het eerste groepje van (nota bene) drie officieren-vlieger, dat op 10 juni 1952 voor uitzending op de rol stond, viel af. Een van hen was bij een vliegongeval omgekomen, terwijl de andere twee zich hadden teruggetrokken.¹⁶ Een week eerder had de directeur Personeel van het Ministerie van Oorlog, J.H. Wieffering, de minister al laten weten te betwijfelen of de luchtmachtleiding niet te veel hooi op haar vork nam. Zou het “niet beter (...) zijn toe te geven, dat wij ons zelf overschat hebben en dat het niet mogelijk blijkt groepen van vier officieren-vlieger bestemd voor Korea te vormen”, aldus de directeur. Het bleek niet eenvoudig om groepen van uitsluitend officieren-vlieger samen te stellen, een vereiste voor een detachering bij de Amerikaanse squadrons. Aler hoopte dit probleem te omzeilen door de tijdelijke bevordering van onderofficieren-vlieger tot officier, een praktijk waarvan Wieffering geen voorstander was. Een niet nader te identificeren criticaster had op de conceptversie van dezelfde nota nog aangetekend, dat “wij (...) bij de LM [Luchtmacht; Qydv] geheel op de verkeerde weg [zijn] met het systeem dat iedereen die een stap buiten zijn bureau of vliegekamp doet enige rangen bevorderd moet worden”. Volgens de anonieme schrijver moest men óf beroepsofficieren aanwijzen, óf het hele plan maar vergeten, “want bij iedere verdere mislukking slaat de LM naar binnen en buiten een figuur”.¹⁷

In juli 1952 schoot de politieke leiding van de krijgsmacht alle hoop op uitzending aan diggelen.¹⁸ Noch minister Staf, noch staatssecretaris van Oorlog H.C.W. Moorman wenste zijn vingers aan de zaak te branden. Begin augustus lichtte Staf in de Luchtmachtraad zijn besluit toe. Hij meende dat de benoeming tot officier bij de luchtstrijdkrachten reeds volgens “zeer soepele maatstaven” geschiedde. Diegenen die daarvoor niet in aanmerking kwamen, probeerden nu via Korea alsnog tot het officierskorps door te dringen. Zij bezaten echter niet de kwaliteiten om na hun terugkeer naar Nederland leidende vlieger- of staffuncties te bekleden, waarbij ze hun oorlogservaringen te gelde konden maken. Staatssecretaris Moorman vreesde dat het bevorderen van iedere onderofficier die naar Korea ging, “de verhoudingen scheef [zou] trekken”. Bij de landmacht bekleedden de onderofficieren en jonge officieren ook dikwijls dezelfde functies. Indien men bij de luchtstrijdkrachten tot bevordering zou overgaan, moest men hiertoe bij de KL eveneens besluiten. Bij terugkomst in Nederland wachtten nieuwe problemen: tijdelijk benoemde officieren in hun rang laten zou tot scheve gezichten leiden, het afnemen van de rang resulteerde daarentegen in ontevreden onderofficieren. En wat te doen indien een tijdelijk officier niet aan de verwachtingen voldeed? Minister Staf voelde “er niets voor om de toer met de onderofficieren uit te voeren, noch om officieren aan te wijzen”.¹⁹ Daarmee was de kwestie definitief van de baan. De luchtstrijdkrachten bleven veroordeeld tot het toekijken vanaf de zijlijn, hetgeen inmiddels in letterlijke zin gestalte had gekregen door het sturen van twee waarnemers naar het Koreaanse strijdtoneel in mei 1951: het bleek de enige keer dat luchtmacht personeel voet op Koreaanse grond zou zetten.²⁰

Tegen de tijd dat de waarnemers zich in Korea meldden, waren de krijgskansen compleet gekeerd. In september 1950 had *Commander-in-Chief United Nations Command*, generaal Douglas MacArthur, met een gewaagde amfibische landing te Inchon (nabij Seoul) het tij ten goede weten te keren. VN-troepen sneden de vijandelijke troepen deels af en drongen vervolgens onbedreigd tot diep in het Noord-Koreaanse grondgebied door. Daarbij was een prominente rol weggelegd voor tactische luchtstrijdkrachten, die aan de basis van de snelle opmars stonden door het vernietigen van vijandelijke weerstandsnesten en het aanvallen van vitale (logistieke) aanvoerlijnen. Na twee maanden bereikten de VN-troepen de Chinees-Koreaanse grens. Het succes van deze tegenaanval lokte een reactie van China uit, dat eind november 300.000 ‘vrijwilligers’ de grens over stuurde om het communistische buurland te hulp te schieten. Met de Chinese inmening in het conflict was iedere kans op een snelle geallieerde overwinning en de eenwording van Korea verkeken. De gevechten mondden halverwege 1951 uit in een militaire patstelling, waarna langs andere wegen naar een beëindiging van het conflict werd gezocht. Daarbij schuwde de Amerikaanse regering de (impliciete) dreiging met nucleaire middelen niet. Noord-Korea bleek uiteindelijk gevoelig voor de nucleaire dreigementen en op 27 juli 1953 kwamen de strijdende partijen een wapenstilstand overeen.²¹

De Korea-oorlog had het Westen hardhandig uit zijn slaap geschud, en een aantal zaken duidelijk gemaakt. In de eerste plaats leek Moskou, door het Westen gezien als het brein achter de oorlog, geweld niet langer te schuwen in een poging zijn expansionistische ambities te verwezenlijken.²² Sommigen meenden dat de communistische wereldrevolutie in gang gezet was. In de tweede plaats had de oorlog de beperkingen van nucleaire dwang aan het licht gebracht. Daarmee leek het de conclusies van het NSC-68 rapport te staven: het toonde de noodzaak van een sterke conventionele verdediging in West-Europa. Dit besef gaf de opbouw van de bondgenootschappelijke strijdkrachten, waarmee tot op dat moment slechts een aarzelend begin was

gemaakt, een nieuwe urgentie. De Koude Oorlog mocht dan in Europa ontstaan zijn, de militarisering van het conflict vond haar oorsprong in Azië.²³ Korea fungeerde als een katalysator, waardoor de NAVO begin jaren vijftig uitgroeide van een politieke tot een eveneens militaire alliantie. De NAVO verdrong de Westerse Unie als het primaire orgaan voor de bondgenootschappelijke verdediging tegen een Sovjet-aanval, een aanval die de NAVO door een verhoogde krachtsinspanning hoopte te kunnen voorkomen. De Verenigde Staten wierpen zich op als 'voorvechter van de democratie': de levering van militair materieel aan de Europese bondgenoten raakte in een stroomversnelling, terwijl de Amerikaanse regering gelijktijdig de duimschroeven aandraaide om de lidstaten te dwingen hun defensie-inspanningen drastisch te verhogen. De Truman-doctrine, die het begin markeerde van de Amerikaanse *containment*-politiek, gericht op het indammen van de wereldwijde communistische expansie, had ook relevantie voor het bondgenootschap. De dreigingsperceptie onderging een transformatie: vormde de Sovjet-Unie voorheen een politieke, economische en ideologisch gevaar, na juni 1950 ging het Westen haar als een reële *militaire* bedreiging beschouwen. Hoewel uit recent onderzoek is gebleken dat het stereotiepe beeld van de agressieve 'Rode Beer' de waarheid geweld aandoet, werd de Sovjet-dreiging toentertijd als uitermate reëel ervaren. Overigens beperkten deze angstgevoelens zich niet uitsluitend tot de westerse zijde: op zijn beurt vreesde Moskou een aanval van het Westen, een denkbeeld dat het baseerde op het 'inherent agressieve karakter van het kapitalisme'.²⁴ Door de wederzijds verkeerde inschattingen oriënteerden beide machtsblokken zich vanaf juni 1950 niet langer in de eerste plaats op de intenties van de tegenpartij, die immers als bekend werden verondersteld, maar vooral op elkaars militaire capaciteiten.²⁵

2.1 Internationale ontwikkelingen: totstandkoming van de naoorlogse bipolaire wereldorde

De geringe militaire kracht in de eerste jaren van haar bestaan bood de NAVO weinig hoop op het afslaan van een Sovjet-aanval, mocht deze plaatsvinden. Daarvoor leek de kloof tussen bondgenootschappelijke verdedigingsplannen en de realiteit reeds te groot. Het politieke klimaat in de VS was niet rijp voor de stationering van grote aantallen Amerikaanse troepen in West-Europa, iets waarop de Europese lidstaten bij herhaling aandrongen. Die lidstaten voelden op hun beurt weinig voor een verhoging van hun defensie-uitgaven, waartoe Washington stevige druk uitoefende. Om uit de impasse te geraken, stelde de Amerikaanse overheid in september 1950 een 'package-deal' voor. Deze deal omvatte de oprichting van een geïntegreerde NAVO-commando-organisatie onder Amerikaans bevel, een toename van de in Europa gestationeerde Amerikaanse strijdkrachten en een uitbreiding van de militaire hulpverlening, in ruil voor een verhoging van de defensie-uitgaven door de lidstaten en de toetreding van de Bondsrepubliek Duitsland tot de NAVO.²⁶ Het inschakelen van de Bondsrepubliek met haar enorme potentieel aan productiemiddelen en mankracht bood een uitweg om de numerieke disbalans met de Sovjet-Unie (ten dele) te compenseren en tegelijkertijd de defensie-uitgaven op een acceptabel niveau te handhaven. Gezien de strategische ligging van de Bondsrepubliek was voorts het principe van 'voorwaartse defensie' onmogelijk te realiseren zonder haar op de een of andere manier bij de bondgenootschappelijke verdediging te betrekken. Daardoor ging het vraagstuk van de Duitse herbewapening begin jaren vijftig de Westerse politieke agenda domineren.²⁷

De Bondsrepubliek Duitsland: sleutel tot de bondgenootschappelijke verdediging

In september 1950 riep Dean Acheson, de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken, lidstaten op de Bondsrepubliek te gaan bewapenen en lid te maken van de NAVO. Dit was een voorwaarde voor de Amerikaanse hulpverlening. De bondgenoten schaarden zich achter de oproep, op Frankrijk na. Hoewel het de militair-strategische noodzaak van het inschakelen van de Bondsrepubliek niet betwistte, overheerste de angst dat een herbewapend Duitsland opnieuw in zijn gewelddadige gedrag zou vervallen. De wonden van viereneenhalf jaar bezetting waren hiervoor nog te vers.²⁸ Tegelijkertijd realiseerde de Franse regering zich dat ze de Duitse herbewapening niet eeuwig kon dwarsbomen. In een poging het Duitse militaire potentieel te benutten en tegelijkertijd controle over de Duitse opbouw te kunnen uitoefenen, lanceerde de Franse minister-president René Pleven in oktober het 'Pleven-Plan'. Dat voorzag in de integratie van Duitse strijdkrachten in een supranationaal 'Europees Leger', geplaatst onder een Europese defensie-minister en te financieren uit een gemeenschappelijk budget. Washington, dat het plan in eerste instantie als onrealistisch afdeed, kwam hierop terug toen het de enige manier bleek om Parijs met de Duitse herbewapening te laten instemmen. Het Franse initiatief concretiseerde zich in het voornemen tot oprichting van een Europese Defensie Gemeenschap (EDG).²⁹

Het 'Pleven-Plan' kon in de Europese hoofdsteden op weinig enthousiasme rekenen. In navolging van Londen, Oslo en Kopenhagen zag ook Den Haag weinig heil in de EDG. Het standpunt van de ruime meerderheid van het kabinet vertolkend, wees minister van Buitenlandse Zaken Stikker het Franse voorstel resoluut van de hand uit angst dat het de Atlantische eenheid zou ondermijnen. Ook bestond een gerede kans op Franse – of op termijn Duitse – overheersing. In de ogen van de Nederlandse regering zou de EDG de Duitse herbewapening nodeloos vertragen en compliceren, hetgeen Parijs overigens ook voor ogen stond. Nederland had juist belang bij een snelle Duitse militaire opbouw. Dit zou Den Haag, althans zo hoopte men, in staat stellen de defensie-uitgaven te verlagen. Militair-strategisch gezien bracht het de verschuiving van de verdedigingslinie van de Rijn-IJssel naar de Elbe een stap dichterbij, waardoor de verdediging van het gehele Nederlandse grondgebied tot de mogelijkheden ging behoren. Een laatste punt van zorg was de vraag of Washington bij het welslagen van de EDG nog wel interesse zou opbrengen voor de verdediging van West-Europa.³⁰ Ofschoon het parlement positiever stond tegenover de EDG en de daarmee samenhangende Europese eenwording, bleef de regering zich hard maken voor het opnemen van de Bondsrepubliek in de NAVO. Ook de militaire top uitte bezwaren. De onvermijdelijke problemen bij het integreren in een Europese krijgsmacht zouden de opbouw van de eigen krijgsmachtdelen slechts schaden, terwijl de integratie ongetwijfeld gepaard zou gaan met het afbrokkelen van nationale bevoegdheden. Nederland kon zijn afwijzende standpunt evenwel niet lang handhaven.³¹ Daarvoor was het te zeer afhankelijk van Amerikaanse militaire en economische steun. Op 27 mei 1952 ondertekende Nederland het EDG-verdrag.³²

Toch zou de EDG nimmer tot stand komen. Zij bleek niet bestand tegen de talloze politieke en militaire obstakels die lidstaten bleven opwerpen. Het was uitgerkend Frankrijk, meer in het bijzonder het Franse parlement, dat zich in augustus 1954 van het 'Pleven-Plan' distancieerde. De sterke Franse aversie tegen supranationaal gezag en het spookbeeld van een (economisch) dominant Duitsland – temeer daar Groot-Brittannië zich van deelname onthield – lagen aan deze afwijzing ten grondslag. Bovendien leken de kansen op een verrassingsaanval door de Sovjet-Unie na het overlijden van Stalin in 1953 geslonken. Door het terugtreden van

Frankrijk werd weliswaar de stekker uit de EDG getrokken, het betekende niet dat de toetreding van de Bondsrepubliek tot het bondgenootschap hiermee nu ook definitief van de baan was.³³ Groot-Brittannië droeg twee maanden later de oplossing aan: een uitbreiding van de Westerse Unie zou de Bondsrepubliek in staat stellen tot het bondgenootschap toe te treden. De Britse premier Anthony Eden haalde eventuele twijfelaars de wind uit de zeilen door de stationering van vier Britse legerdivisies en een tactische luchtmacht op Duits grondgebied in het vooruitzicht te stellen. In ruil zou het bezettingsstatuut van de Bondsrepubliek worden opgeheven en verkreeg zij een soevereine status. Op 23 oktober 1954 vond de ondertekening van de Akkoorden van Parijs plaats, waarbij de Westerse Unie tot de West-Europese Unie (WEU) werd omgedoopt. De Bondsrepubliek trad – samen met Italië – toe tot de WEU. In mei 1955 volgde de toetreding tot de NAVO. Het volgde daarmee het voorbeeld van Turkije en Griekenland, die Bonn in 1952 waren voorgegaan. De tweedeling van Europa was definitief een feit toen de Oost-Europese landen zich op 14 mei 1955 aaneensloten in het Warschaupact.³⁴

De (voorlopige) oplossing van het Duitse vraagstuk kwam volledig tegemoet aan de doelstellingen van het Nederlandse buitenlandse beleid: de herbewapening ging plaatsvinden in een Atlantische context, terwijl Groot-Brittannië en de VS zich verplichtten tot een blijvende militaire aanwezigheid op het continent. In een onverwachte wending van het lot schiep de Franse afwijzing van de benodigde ruimte voor de oprichting van een zelfstandige *Bundeswehr* binnen het Atlantische veiligheidssysteem.³⁵ Het politieke gesteggel over de precieze voorwaarden voor een Duitse toetreding bracht tegelijkertijd aan het licht dat saamhorigheid in de bondgenootschappelijke samenwerking in deze beginjaren nog allerminst gemeengoed was. De onderhandelingen over de Duitse herbewapening hadden liefst vijf jaren in beslag genomen, in een tijd waarin elk(e) divisie of squadron voor twee telde. Het Duitse vraagstuk had daarmee een directe invloed op de gelijktijdig gevoerde discussies over aard en omvang van de West-Europese bijdrage(n) aan de NAVO.

Inspanning, ontspanning en spanning

De NAVO bestempelde 1952 als *'the year of maximum danger'*. Indien de Sovjet-Unie werkelijk agressieve bedoelingen had, dan zou zij haar numerieke superioriteit willen uitbuiten. Immers, iedere dag uitstel betekende een versterking van de Westerse defensie. Aan het eind van dat jaar *"the weapons must be forged and (...) ready for use"*, aldus Montgomery. Dit tijdpad was door nood ingegeven: hoe graag de militaire autoriteiten het ook wensten, de NAVO-strijdkrachten konden met geen mogelijkheid eerder gereed zijn.³⁶ De Amerikaanse regering had intussen naar aanleiding van de 'hete' oorlog in Korea het startsein gegeven voor een gigantisch conventioneel bewapeningsprogramma en zij spoorde de lidstaten aan dit voorbeeld te volgen.³⁷ Hoewel de West-Europese regeringen beduidend meer waarde hechtten aan de voltooiing van hun economische en sociale wederopbouw, waren zij tezelfdertijd met handen en voeten gebonden aan een strategisch verdedigingsconcept dat de opbouw van sterke conventionele strijdkrachten voorschreef. Deze moesten de numeriek superieur gewaande Sovjet-strijdkrachten tegenhouden totdat het Amerikaanse kernwapenarsenaal het verschil zou kunnen maken. Een tweede complicerende factor was dat de Europese lidstaten het Amerikaanse gevoel van urgentie niet in dezelfde mate deelden, waardoor de burgerbevolking lastiger te overtuigen bleek van de noodzaak van verhoogde defensie-uitgaven.

De uitbraak van de Korea-oorlog bracht hierin kortstondig verandering. In de eerste zes maanden van het conflict deelden de Europese lidstaten de Amerikaanse angst voor het oprukkende communisme en werd er gevreesd voor een herhaling van zettingen in West-Europa. Ingegeven door angst, en aangemoedigd door Washington, verhoogden de lidstaten hun defensie-inspanningen. De daarmee te formeren aantallen squadrons en divisies werden in februari 1952 in doelstellingen vastgelegd. De VS namen de regie over de geallieerde militaire opbouw stevig in handen en aarzelden niet de militaire hulpverlening als drukmiddel in te zetten om lidstaten te dwingen hun nieuwe uitgavenpatroon nadien ook vast te houden. Dit bleek steeds harder nodig om de ambitieuze opbouwplannen te volbrengen. Het wapengekletter in Azië beperkte zich tot het Koreaanse schiereiland, terwijl de Sovjet-Unie geen enkele aanstalten leek te maken om West-Europa onder de voet te lopen. Met het op gang komen van vredesbesprekingen om het conflict in Korea te beëindigen verdween vanaf 1951 ook de “psychological impact” van de oorlog. Het overlijden van partijleider Stalin in maart 1953, het sluiten van een wapenstilstand in Korea en de daaropvolgende ‘vredescampagne’ van Moskou droegen alle bij aan een nieuwe uitdaging voor de NAVO-lidstaten: het, ondanks de schijnbare internationaal-politieke ontspanning, voltooiën van de in gang gezette bewapeningsprogramma’s. Het duurde niet lang eer de bevolking zich begon te roeren. De hogere defensie-uitgaven veroorzaakten economische problemen, die zich manifesteerden in de vorm van tekorten op de betalingsbalans en een hernieuwde inflatie. Het kostte Washington steeds meer moeite de bondgenoten te overtuigen van de noodzaak hun bewapeningsprogramma’s ten koste van economische vooruitgang vol te houden. Toch was ook aan de overzijde van de Atlantische Oceaan de opofferingsgezindheid tanende. De in januari 1953 aangetreden president Dwight D. Eisenhower toonde zich, tot ontsteltenis van de Europese bondgenoten, ontvankelijk voor de toenaderingspogingen van Moskou. Eisenhowers openlijke streven naar ontspanning en ontwapening en het bevorderen van een Europese Defensie Gemeenschap deed twijfels rijzen over de Amerikaanse bereidheid West-Europa ten tijde van oorlog te verdedigen.³⁸ Eind 1953 stond slechts één ding vast: de ambitieuze opbouwplannen dreigden een stille dood te sterven. De (irreëel hoge) aantallen vliegtuigen, divisies en schepen waartoe lidstaten zich in Lissabon hadden gecommitteerd, waren in de praktijk weinig meer dan papieren beloften gebleken. Bovendien begon het inmiddels te dagen dat de Koude Oorlog een kwestie van de lange adem zou worden. Die conclusie had twee verstrekkende gevolgen: het bondgenootschap zou veel langer dan voorzien strijdkrachten op de been moeten houden, hetgeen bovendien betekende dat de Westerse defensie-opbouw in het vervolg op een lange-termijnplanning diende te worden gebaseerd.³⁹ Welke invloed deze nieuwe inzichten hadden op de NAVO-strategieën en operatieplannen zal verderop aan de orde komen.

Terwijl de NAVO zich aldus opmaakte voor een lange-termijncompetitie met de Sovjet-Unie, was het niet alleen het idee van vreedzame coëxistentie dat de eenheid binnen het bondgenootschap op de proef stelde. In de zomer van 1956 liep de relatie tussen de VS en de Britse en Franse bondgenoot een flinke deuk op, toen laatstgenoemden in reactie op de Egyptische nationalisatie van het Suezkanaal tot militaire interventie besloten. Zij wisten zich op politiek vlak gesteund door Nederland, dat daarmee afweek van zijn traditioneel veronderstelde pro-Amerikaanse lijn. D. Hellema schrijft deze houding toe aan “koloniale ressentimenten”, die de Nederlandse buitenlandse politiek in de jaren vijftig nog sterk kleurden. Dit ging gepaard met een groeiende afkeer van de Westerse politiek in deze ‘ongemakkelijke’ jaren van ontspanning, die zich in de Nederlandse ogen vooral kenmerkten door passiviteit en conflictmijdend gedrag.⁴⁰ Politieke en

economische druk van Washington, dat zich in de kwestie openlijk aan de zijde van de communistische wereld schaarde teneinde de crisis te de-escaleren en het Amerikaanse aanzien in de Arabische wereld te verhogen, dwong Londen en Parijs om zich met gezichtsverlies, en zonder klinkende politieke resultaten, terug te trekken.⁴¹

Juist toen het NAVO-bondgenootschap aan interne verdeeldheid ten onder leek te gaan, deed de Sovjet-inval in Hongarije alle neuzen weer dezelfde kant op wijzen. Een vreedzame betoging in Boedapest ontaardde in een confrontatie tussen de menigte en de Hongaarse staatspolitie. De betoging kreeg steeds meer een revolutionair karakter, om uiteindelijk te resulteren in een volksoptocht die het communistische bewind ten val bracht. Geconfronteerd met deze openlijke aantasting van zijn gezag besloot Moskou op 4 november 1956 tot militair ingrijpen, in een poging de verzwakte greep op de satellietlanden te herstellen. Met het neerslaan van de Hongaarse Opstand werd iedere hoop op een voorzetting van de internationale ontspanning de kop ingedrukt. De eerste fase van vreedzame coëxistentie kwam tot een abrupt einde.⁴²

De periode 1953-1956 bleek de eerste serieuze *testcase* voor de NAVO. De jaren van ontspanning deden de angst voor een Sovjet-invasie geleidelijk wegebben, waardoor de immer aanwezige onderhuidse spanningen meer ruimte kregen en de uiteenlopende visies op de functie van de NAVO aan de oppervlakte kwamen. Washington zag in het bondgenootschap een instrument om militair evenwicht op het continent te bewaren, terwijl de Europese lidstaten de NAVO in de eerste plaats beschouwden als een middel om de VS aan de verdediging van West-Europa te binden. Die dikwijls conflicterende opvattingen lagen aan de wieg van de interne spanningen: Washington vond dat de Europese lidstaten zelf verantwoordelijk waren voor de verdediging van West-Europa, terwijl de lidstaten slechts genoeg wilden bijdragen om de VS tevreden te houden.⁴³ De NAVO mocht dan weliswaar verzwakt uit de politieke conflicten van 1956 zijn gekomen, Hongarije bood tegelijkertijd een uitgelezen kans om de rijen weer te sluiten. Het toonde aan hoe belangrijk het was dat de NAVO zich – ondanks de interne strubbelingen – naar Moskou toe eenduidig, krachtig en eensgezind moest presenteren. Vreedzame coëxistentie werd naar de prullenmand verwezen.⁴⁴

2.2 Nationale ontwikkelingen: een heroriëntatie van het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid

Eenduidig en krachtig zijn termen die op de ontwikkeling van het Nederlands veiligheids- en defensiebeleid lange tijd amper van toepassing waren. De ontwikkelingen in Indië, de onzekerheid over de omvang van de Amerikaanse hulpverlening en de meningsverschillen over de hoogte van de Nederlandse bijdrage aan de bondgenootschappelijke defensieplannen hadden het uitzetten van een consistente lijn in het defensiebeleid en een gedegen financiële raming in de turbulente jaren 1945-1949 bemoeilijkt. Volgens minister van Oorlog Schokking zou de situatie vanaf 1950 echter een duidelijker beeld vertonen en in de op 27 juni 1950 verschenen 'Nota inzake het defensiebeleid' deed hij een poging het toekomstige Nederlandse defensiebeleid in grote lijnen uit de doeken te doen.⁴⁵ In de nota gaf de Nederlandse regering voor het eerst na de toetreding tot de NAVO een toekomstvisie op de krijgsmacht. Over de opbouw van de Koninklijke Marine was de defensienota helder: het Vlootplan voorzag in de aanbouw van een vliegkampschip, 2 kruisers, 12 jagers, 4 onderzeeboten en 48 mijnenvegers. Voor wat betreft de plannen voor de lucht- en landstrijdkrachten bleef de nota echter vaag. Ondanks het in 1949 goedgekeurde, gedetailleerde

luchtmachtbouwplan werd in de nota slechts gesproken van “het plan van opbouw van de Luchtmacht”, dat de oprichting van “een aantal squadrons” dag- en nachtjagers omvatte, evenals “een alarmeringsapparaat bestaande uit de nodige radarstations, een luchtwachtdienst en een net van telefoonverbindingen”. “De opbouw van de luchtstrijdkrachten was geheel gebaseerd op de taak, welke zij in bondgenootschappelijk verband te vervullen hadden – voor de defensie van West-Europa in het algemeen en van Nederland in het bijzonder.”⁴⁶ Ook het opbouwplan voor de Koninklijke Landmacht bleef in nevelen gehuld. Hoewel het nieuwe systeem van legervorming en de overgang van een Britse naar een Amerikaanse organisatievorm uitgebreid aan bod kwamen, bleven concrete plannen achterwege. Tot slot stond vermeld dat het kabinet 850 miljoen gulden had uitgetrokken voor defensie-uitgaven in het jaar 1951, uitgaande van een voortzetting van het economisch herstel. De minister achtte het nog te vroeg het jaarlijkse uitgavenpatroon voor de langere termijn met zekerheid vast te stellen. Daarvoor bevond de opbouw van de krijgsmacht zich in nog een te prematuur stadium en waren de “blijvende gevolgen” van de bondgenootschappelijke samenwerking nog te weinig inzichtelijk. De defensienota verschaftte – behoudens de opbouw van de KM – al met al weinig duidelijkheid. De Tweede Kamer oordeelde dan ook vernietigend over dit beleidsstuk. Het commentaar richtte zich in hoofdzaak op de financiële consequenties van de krijgsmachtbouw. Dit bleek echter een theoretische exercitie, omdat de nota ten tijde van behandeling al was achterhaald door de ontwikkelingen in Korea.⁴⁷

De impact van Korea: het roer gaat om

Na de uitbraak van de Korea-oorlog nam ook de Amerikaanse druk op Den Haag om de defensiebegroting te verhogen toe. De aandacht voor defensie zou moeten prevaleren boven de wederopbouw van het land, hetgeen zijn weerslag zou hebben “op de Regeringspolitiek in economisch, financieel en sociaal opzicht”.⁴⁸ De ministerraad concludeerde dat een extra defensie-inspanning onontkoombaar was. Nu de Amerikanen meer “dan een gebaar” vroegen, bestond de kans dat het niet voldoen aan de Amerikaanse eisen de Marshall-hulp in gevaar zou brengen. Ten aanzien van een versnelling van de Nederlandse herbewapening deelde minister van Oorlog Schokking mee dat de huidige defensiebegroting niet langer voldeed. Het voor de land- en luchtstrijdkrachten gereserveerde bedrag moest met 286 miljoen gulden omhoog, de begroting van de marine met 11 miljoen. Minister Lieftinck kon zich niet vinden in de voorgestelde verhoging. Zijns inziens moest worden vastgehouden aan de limiet van 850 miljoen gulden, waarbinnen prioriteiten moesten worden gesteld. Een versnelde opbouw van land- of luchtstrijdkrachten zou slechts kunnen plaatsvinden als hiervoor de aan de marine toegewezen gelden zouden worden aangewend. Minister-president Drees stelde voor de luchtstrijdkrachten en marine op het huidige niveau te handhaven of terug te dringen om zodoende meer geld in de opbouw van de landmacht te kunnen steken. Zonder tot overeenstemming over een definitieve verdeling van de extra defensiegelden te komen, besloot de ministerraad het in de defensienota vermelde streefcijfer van 850 miljoen gulden met 10 á 15% te verhogen.⁴⁹ Een tevreden Drees deed het voorkomen alsof de regering met die financiële injectie al met al “iets spectaculairs” had gedaan.⁵⁰

Het parlement was een andere mening toegedaan. De Tweede Kamer uitte in september stevige kritiek op het defensiebeleid van de regering in het algemeen en het optreden van minister Schokking in het bijzonder. ARP-Kamerlid J.A.H.J.S. Bruins Slot verweet de minister “wissel-

valligheid” en “besluiteloosheid”, terwijl zijn partijgenoot A.B. Roosjen zich uitsprak over de teleurstellende gang van zaken in voorgaande jaren. Ofschoon honderden miljoenen gulden aan landmacht, marine en luchtmacht waren gependeed, had Nederland nog altijd “geen krijgsmacht van betekenis”. De oorlog in Korea had duidelijk gemaakt dat “de slakkengang, welke men in zake onze bewapening blijkbaar wenste te gaan”, onverantwoord was.⁵¹ De kritiek deed Schokking in oktober besluiten ontslag aan te vragen. Onder zware parlementaire druk nam de ministerraad nog diezelfde maand een principebesluit tot verlenging van de diensttijd en verhoging van het contingent dienstplichtigen, maar deze beloften gingen vergezeld van het inmiddels gebruikelijke financiële voorbehoud, terwijl de regering tevens bleef vasthouden aan haar besluit de defensie-uitgaven hooguit met 15% te verhogen.⁵² Daarmee bleef Nederland ver achter bij de andere NAVO-lidstaten. Zelfs het bezoek van de Amerikaanse opperbevelhebber van de NAVO-strijdkrachten in West-Europa, generaal Eisenhower, kon de ministers niet op andere gedachten brengen. De generaal drong tijdens zijn tweedaagse werkbezoek aan de Residentie aan op een versnelling en een verhoging van de Nederlandse defensie-opbouw, maar uit niets bleek hem, dat “The Hague was showing a sense of urgency, readiness to sacrifice and determination to pull its full share of the load”.⁵³ De regering verdacht CGS Kruls, waarmee zij al herhaaldelijk in de clinch had gelegen over de hoogte van de defensie-inspanning, ervan Eisenhower te hebben ingefluisterd. De generaal kreeg op 23 januari 1951 zijn congé.⁵⁴

Een dag later maakte de val van het kabinet Drees-van Schaik, veroorzaakt door de onvriendelijke visies van minister Stikker en ‘zijn’ VVD op de Nederlandse kolonie Nieuw-Guinea, de weg vrij voor een nieuw defensiebeleid.⁵⁵ Bij de beëdiging van het nieuwe kabinet leek er op het oog sprake van continuïteit. In dit tweede kabinet-Drees bleef de samenstelling van de coalitiepartijen ongewijzigd: KVP, PvdA, CHU en VVD. Daarnaast viel menig bekend gezicht te noteren: naast Drees als minister-president, keerden ook Lieftinck (Financiën) en Stikker (Buitenlandse Zaken) op hun oude posities terug. Een nieuw gezicht was dat van Staf (CHU), die de slechts kort zittende H.L. s’Jacob opvolgde als minister van Oorlog en Marine. Staf leek op het eerste gezicht gekozen vanwege zijn organisatorische kwaliteiten, waaraan het Ministerie van Oorlog in deze roerige tijden dringend behoefte had. Vanaf 1946 werkte Staf als directeur-generaal van het Ministerie van Landbouw, een post die hij in 1950 weigerde op te geven toen hem voor de eerste keer gevraagd werd minister van Oorlog te worden. Een halfjaar later zou hij deze zware portefeuille alsnog aanvaarden. Hoewel menigeeen zich afvroeg wat deze ‘landbouwman’ op het ministerie van Oorlog kwam doen, zou de daadkrachtige Staf uitgroeien tot een centrale figuur in de opeenvolgende kabinetten-Drees.⁵⁶

Minister-president Drees legde op 17 maart namens het nieuwe kabinet de regeringsverklaring af. De kabinetsformatie was voor een belangrijk deel gebruikt om ten aanzien van defensie knopen door te hakken en het defensiebeleid figureerde dan ook nadrukkelijk in de regeringsverklaring. In februari waren de coalitiepartners het eens geworden over een defensieplafond, dat voor de periode 1951-1954 jaarlijks 1,5 miljard gulden zou bedragen. Daarmee kwam het tegevoet aan de Amerikaanse eisen, die het kabinet op 19 januari 1951 in de vorm van een aide-mémoire in feite waren opgelegd.⁵⁷ Het leek onverantwoord de relatie met Washington nog verder te laten bekoelen. Het geld voor de verhoogde defensie-uitgaven moest op andere begrotingsposten worden gevonden. Amerikaanse hulpverlening zou de precaire Nederlandse dollarpositie verbeteren, terwijl, zo redeneerde Lieftinck, de krijgsmachtdelen de hun toegewezen gelden nooit volledig zouden kunnen besteden.⁵⁸ Tot slot meende hij, en met hem het gehele kabinet,

dat de extra inspanning van tijdelijke aard zou zijn. Naar verwachting zou de internationale spanning na enkele jaren afnemen, waarna Nederland zijn defensie-uitgaven tot 1 miljard gulden per jaar zou kunnen verminderen.⁵⁹

Het vaststellen van een meerjarig defensieplafond beleefde in 1951 zijn primeur. Tot 1974 zouden achtereenvolgende kabinetten aan deze procedure blijven vasthouden. De meerjarige plafondmethode gaf het Ministerie van Oorlog meer zekerheid omtrent de beschikbaarheid van financiële middelen op de lange termijn, wat de militaire planning ten goede kwam en een beter kader bood voor het maken van NAVO-afspraken. Door de vertraging in de materieleleveringen konden de krijgsmachtdelen de voor het materieel begrote gelden niet in het begrotingsjaar uitgeven en moesten deze in strijd met de *Comptabiliteitswet* naar het jaar erop worden doorgeschoven. Het gevolg was een “stuwmeer” van onbestede gelden, de ‘overloop’. Dankzij een juridische constructie konden deze gelden naar een volgende begroting worden overgebracht. Een tweede nevenverschijnsel van de meerjarige plafondmethode was de toenemende autonomie van de krijgsmachtdelen. Het vaststellen van de hoogte van de defensiebegroting was een taak van het kabinet, dat de verantwoording over de besteding voor een belangrijk deel bij de krijgsmachtdelen neerlegde. Vanaf de jaren vijftig ging de verdeling over de krijgsmachtdelen plaatsvinden volgens een vaste verdeelsleutel (KM:KL:KLU als 1:2:1), waarmee de bodem onder de sluimerend aanwezige *interservice* rivaliteit goeddeels werd weggeslagen.⁶⁰

Uit de regeringsverklaring bleek verder dat het kabinet zijn verzet tegen het Vlootplan staakte. De sterke staatssecretaris van Marine Moorman had – gesteund door een parlement dat grote waarde hechtte aan het in stand houden van de roemruchte Nederlandse maritieme traditie – het marinebeleid met verve weten te verdedigen. De NAVO-autoriteiten konden daarop niet anders dan zich neerleggen bij deze min of meer ongevraagde Nederlandse maritieme bijdrage, zodat de toekomst van de KM was verzekerd.⁶¹ Het Vlootplan ging niet ten koste van de opbouw van de beide andere krijgsmachtdelen. De regeringsverklaring beloofde dat de aan de NAVO toegezegde vijf legerdivisies er zouden komen, terwijl de duur van de eerste oefening van twaalf naar achttien maanden zou worden verlengd. De luchtstrijdkrachten zouden eveneens worden versterkt. Daarmee kwam de regering tegemoet aan de wensen van Washington, en plaveide zij de weg voor MDAP-leveringen aan de landmacht en voortzetting van de reeds in gang gezette hulpverlening aan de luchtstrijdkrachten en marine.⁶² Ofschoon mede ingegeven door de vermeende Sovjet-dreiging, gaf angst dat de MDAP-hulp bij het achterblijven van de eigen inspanning in gevaar zou komen de doorslag.⁶³ Aan de fundamentele vraag hoe de verhoogde defensie-inspanning ná 1954 volgehouden moest worden, ging de regeringsverklaring voorbij. In de financiering op de lange termijn gaf ook de in mei 1951 uitgebrachte ‘Nota inzake het defensiebeleid’ geen inzicht. Het beknopte beleidsstuk bood daarentegen wel duidelijkheid voor de korte termijn: van het beschikbaar gestelde bedrag van 6 miljard gulden voor de periode 1951-1954 was 3.545 miljoen gulden bestemd voor de opbouw van de landstrijdkrachten, ging 1.080 miljoen naar de luchtstrijdkrachten, terwijl de marine 1.295 miljoen kreeg toebedeeld. De resterende 80 miljoen werd achtergehouden voor de nieuw op te richten Bescherming Bevolking (BB). Deze verdeling van gelden was gebaseerd op de (inter)nationale taakstelling van de krijgsmachtdelen, die ten opzichte van de Defensienota 1950 geen veranderingen had ondergaan. Door temporisatie zou strak de hand worden gehouden aan dit plafond, dat bovendien was afgestemd op de te verwachten Amerikaanse hulp.⁶⁴

De Amerikaanse regering, die als gezegd een sterkere urgentie voelde dan de Europese lidstaten, vond 1,5 miljard gulden op jaarbasis echter niet voldoende. Washington meende dat Neder-

land zijn bijdrage tot 2 miljard zou moeten verhogen om aan zijn NAVO-verplichtingen te voldoen, hoewel deze extra inspanning wellicht tot “some political problems and social sacrifice” zou leiden.⁶⁵ Toen dit voor het kabinet onaanvaardbaar bleek, gooide Washington het over een andere boeg.⁶⁶ In de tweede helft van 1951 voerde het de druk op Nederland op om voor 600 miljoen gulden aan tegenwaardefondsen⁶⁷ van de Marshall-hulp voor militaire (productie)doelinden te benutten. H.M. Hirschfeld, regeringscommissaris voor het economisch en militair hulpprogramma, sprak zich uit ten faveure van het Amerikaanse idee. De in het vooruitzicht gestelde “extra dollarhulp” deed het kabinet na uitvoerig beraad instemmen. Door zorgvuldig passen en meten wist het kabinet de NAVO-verplichtingen binnen het jaarlijkse budget van 1,5 miljard gulden onder te brengen, hoewel dit alleen mogelijk was door het benutten van *alle* tegenwaardefondsen.⁶⁸

Keerpunt: het lot van de krijgsmacht bezegeld

Het gewicht van de politieke beslissingen in 1950-1951 kan moeilijk worden overschat. Het regeringsbesluit om de krijgsmacht uit drie volwaardige delen samen te stellen, krijgsmachtdelen zoals we die vandaag de dag nog kennen, leidde destijds in politieke en militaire kringen tot grote opluchting. De toekomst van de marine was veiliggesteld, terwijl ook de luchtmacht de gelegenheid kregen uit te groeien tot een zelfstandig krijgsmachtdeel. De substantiële verhoging van de defensie-uitgaven zorgde voor het financiële fundament dat nodig was om de krijgsmacht uit te bouwen. De koers die in deze cruciale periode werd ingeslagen vormde de blauwdruk die het defensiebeleid tot de jaren negentig hebben bepaald.⁶⁹ Na jaren van wachten en dralen had de regering in maart 1951 ook het laatste sein op groen gezet voor het voltooiën van de naoorlogse opbouw van de Nederlandse krijgsmacht.

Toch was daarmee het probleem pas voor de helft opgelost. Ook na 1954 zou er immers een flinke geldstroom nodig zijn om de opgebouwde strijdkrachten in stand te kunnen houden. Dit vraagstuk trad eind 1953, toen de eerste meerjarige plafondperiode op zijn einde liep, nadrukkelijker op de voorgrond. Door de inmiddels ingetreden internationale ontspanning zag Drees zijn kans schoon de defensie-uitgaven voor een volgende periode tot zijns inziens acceptabeler proporties terug te brengen.⁷⁰ Voorkomen moest worden dat de krijgsmacht “zich aan dit hoge niveau gewent”, waarschuwde de premier. In de ministers Staf en J.M.A.H. Luns (KVP), die sceptischer waren over de ‘glimlachpolitiek’ van Moskou, vond hij geduchte tegenstanders. Staf vroeg het kabinet een bedrag van 1.430 miljoen gulden per jaar voor de periode 1955-1957, aan te vullen met de overloop en tegenwaardefondsen. Dit bedrag was nodig om de opbouw van de krijgsmacht af te ronden en alvast een voorschot te nemen op het ten einde lopen van de MDAP-hulp, waarna Nederland zelf verantwoordelijk zou worden voor de instandhouding van zijn krijgsmacht. Een lager bedrag kwam hem “niet verantwoord” voor. Na 1958, wanneer de opbouw zou zijn voltooid, lonkte wellicht lastenverlichting.⁷¹ Na ampel beraad rolde er een compromis uit de bus: in september 1953 besloot de ministerraad tot het verlagen van de defensiebegroting tot 1.350 miljoen gulden per jaar voor de periode 1955-1957. Niettemin bleven de uitgaven per saldo min of meer gelijk, dankzij overheveling van niet-bestede gelden uit het tijdvak 1951-1954 (260 miljoen gulden) en resterende tegenwaardefondsen (204 miljoen gulden).⁷² Van het totaalbedrag ad 4.514 miljoen gulden kregen de luchtmacht 956 miljoen gulden.⁷³ Staf trok daarmee aan het langste eind. Hoewel het bedrag lager uitviel dan waar hij om had gevraagd, lag

het hoger dan Drees voor ogen had gestaan. Zodoende bleef Defensie ook na 1954 met afstand de grootste uitgavenpost op de rijksbegroting vormen.⁷⁴

Nadat die belangrijke eerste stap in 1951 was gezet, bleef de Nederlandse defensie-inspanning in de jaren vijftig ook aanzienlijk. Uitgedrukt in percentages van de rijksuitgaven liepen de defensie-uitgaven op van 17,51% in 1951 naar een hoogtepunt van 22,52% in 1954, om in 1956 tot 21,99% terug te vallen. Globaal gezien bedroeg het krijgsmachtaandeel in deze periode dus ruim een vijfde van de rijksuitgaven.⁷⁵ Dit beeld komt overeen met dat van de meeste andere lidstaten, die ondanks hun door de Tweede Wereldoorlog verwoeste economieën eveneens tot een substantiële verhoging van hun defensie-inspanningen in staat waren. Niettemin bleken de hoge defensie-uitgaven steeds moeilijker vol te houden, terwijl het vermeende tekort aan conventionele strijdkrachten ten opzichte van het Warschaupact bleef bestaan. De groeiende discrepantie tussen de door de militaire NAVO-autoriteiten beraamde behoeften en de beschikbare (financiële) middelen had zijn weerslag op de NAVO-strategie, die in december 1954 een ingrijpende transformatie onderging.⁷⁶ Alvorens deze verandering te belichten, kijken we terug op de evolutie van het militair-strategische concept, de hierop gebaseerde operatieplannen en materiële behoeften en de NAVO-organisatiestructuur in de jaren vijftig.

2.3 Het militair-strategische en -operationele niveau: een 'New Look', dezelfde Nederlandse taken

Militaire strategie⁷⁷ beïnvloedt het operationele concept op tweeërlei manieren: in de eerste plaats dient zij als richtsnoer voor militair optreden, ten tweede fungeert strategie als raamwerk voor de ontwikkeling van de middelen en capaciteiten die benodigd zijn om de beoogde militaire doelstellingen te verwezenlijken.⁷⁸ Het in december 1949 gepresenteerde DC 6/1 was het eerste in NAVO-verband geaccordeerde document dat in algemene termen een strategische grondslag bood voor de verdediging van het NAVO-gebied.⁷⁹ De behoefte aan een meer gedetailleerde studie voor planningsdoeleinden bracht document MC 14 *Strategic Guidance for North Atlantic Regional Planning* voort, dat op 28 maart 1950 de goedkeuring van het *Military Committee* (zie pagina 83) verkreeg.⁸⁰

Strategisch document DC 13 *The North Atlantic Treaty Organization Medium Term Plan*, ten slotte, koppelde het in DC 6/1 opgetekende bondgenootschappelijke strategische concept aan de strategische richtlijnen van MC 14.⁸¹ In de wandelgangen raakte dit belangrijke, 66 pagina's tellende document bekend als het *Medium Term Defence Plan* (MTDP). De strategische doelstelling van de NAVO in het geval van oorlog stond omschreven als "to destroy by a strategic offensive in Western Eurasia the will and capabilities of the USSR and her satellites to wage war". Een oorlog zou een viertal fasen doorlopen: (1) D-Day tot aan de stabilisatie van het Sovjet-offensief, inclusief de start van het bondgenootschappelijke (strategische) luchtoffensief; (2) een overgangsfase van defensieve naar offensieve NAVO-operaties; (3) een grootschalig bondgenootschappelijk offensief dat uiteindelijk moest resulteren in de capitulatie van de Sovjet-Unie en (4) het behalen van de strategische doelstelling. Een randvoorwaarde hiervoor was "[to] insure the ability to carry out strategic bombing promptly by all means possible with all types of weapons, without exception".⁸²

DC 13 gaf tevens een uitgewerkt operatieconcept voor het voeren van operaties in de eerste fase. Het industriële potentieel, de rijkdom aan grondstoffen, de bevolkingsdichtheid

en zijn strategische geografische waarde maakten de Centraal-Europese regio tot het belangrijkste operatieterrein, waarvan de verdediging in relatie tot de overige twee Europese regio's (Noord-Europa en Zuid-Europa) moest worden bezien. Het strategisch concept herbevestigde dat de bondgenootschappelijke verdediging zo ver mogelijk oostwaarts in Duitsland zou moeten plaatsvinden. Door de Sovjet-opmars te vertragen werd kostbare tijd gewonnen voor het mobiliseren en concentreren van het potentieel dat benodigd was voor het versterken van de verdediging en voor het initiëren van het bondgenootschappelijke tegenoffensief. Daarnaast zou het enige tijd duren eer de effecten van het strategisch bombardementsoffensief zich lieten voelen. *Airpower*, zowel strategisch als tactisch⁸³, gold als het meest efficiënte offensieve middel dat de NAVO in de eerste fase ter beschikking stond. Naast de destructie van vijandelijk oorlogspotentieel (strategisch), werd het luchtwapen eveneens het vermogen toegedicht door tactische aanvallen op fronteenheden, vitale communicatielijnen en de kwetsbare achterhoede, de Sovjet-opmars te vertragen en uiteindelijk tot staan te (helpen) brengen.

Het plan voor de inzet van *airpower* ten behoeve van operaties in de West-Europese regio voorzag allereerst in het verkrijgen van luchtsuperioriteit ter bescherming van de land- en maritieme strijdkrachten, de industriële en bevolkingscentra en de communicatielijnen. De militaire NAVO-autoriteiten propageerden een offensieve instelling, waarbij de luchtoorlog zoveel mogelijk in en boven vijandelijk gebied zou worden uitgevochten. Dit kreeg onder meer vorm door het aanvallen van vliegbases, het vernietigen van brandstof- en munitievoorraden en het uitschakelen van vijandelijke vliegtuigen, zowel op de grond als in de lucht. Hoewel de tactische luchtmacht daarnaast een rol vervulde bij het tegenoffensief door het aanvallen van vijandelijke eenheden, bleef het strategisch bombardement niettemin het belangrijkste aanvalsmiddel.

Tot slot gaf DC 13 een opsomming van de strijdkrachten die nodig waren om de NAVO-operatieplannen – die 1 juli 1954 als streefdatum hadden – ten uitvoer te kunnen brengen. Naast een maritieme component van 2.324 oorlogsschepen, variërend van vliegkampschepen tot mijnenvegers, en 3.264 marinevliegtuigen, voorzag DC 13 in de oprichting van 90 divisies en in de aanschaf van 8.004 vliegtuigen.⁸⁴ Op 1 april 1950 gaf het *Defence Committee* zijn goedkeuring aan DC 13. De “key elements” van de NAVO-strategie, waaronder de inzet van nucleaire middelen, waren dus reeds aanwezig voordat de Korea-oorlog tweeënhalve maand later uitbrak.⁸⁵

De oorlog in Korea mocht dan weinig invloed hebben op de strategische grondbeginselen, dit gold niet voor de behoefte aan conventionele strijdkrachten. De in DC 13 opgetekende aantallen hielden slechts zes maanden stand. Terwijl de Amerikanen in Korea de Chinese grens naderden, presenteerde het *Defence Committee* in oktober 1950 een nieuw plandocument, getiteld DC 28, waarin het aantal voor 1954 benodigde divisies was verhoogd tot 98, terwijl het aantal vliegtuigen op 9.212 werd gesteld. Vanwege het belang van *airpower* in de bondgenootschappelijke plannen, werden op verzoek van de opperbevelhebber van de NAVO-strijdkrachten in West-Europa (zie pagina 83) de DC 28-doelstellingen voor de opbouw van de NAVO-luchtmacht in een aparte studie, het latere *Paris Plan*, nader uitgewerkt. Deze studie toonde aan dat het onmogelijk was het streefaantal van 9.212 vliegtuigen te halen als lidstaten niet onmiddellijk overgingen tot het plaatsen van productieorders, het gereedmaken van hun infrastructuur en het uitbreiden van hun trainingsfaciliteiten. Het *Paris Plan* ging hiermee de blauwdruk vormen voor een versnelde opbouw van de NAVO-luchtmacht, die ook op de Nederlandse luchtmachtontwikkeling zijn sporen naliet.⁸⁶

De organisatiestructuren van de NAVO

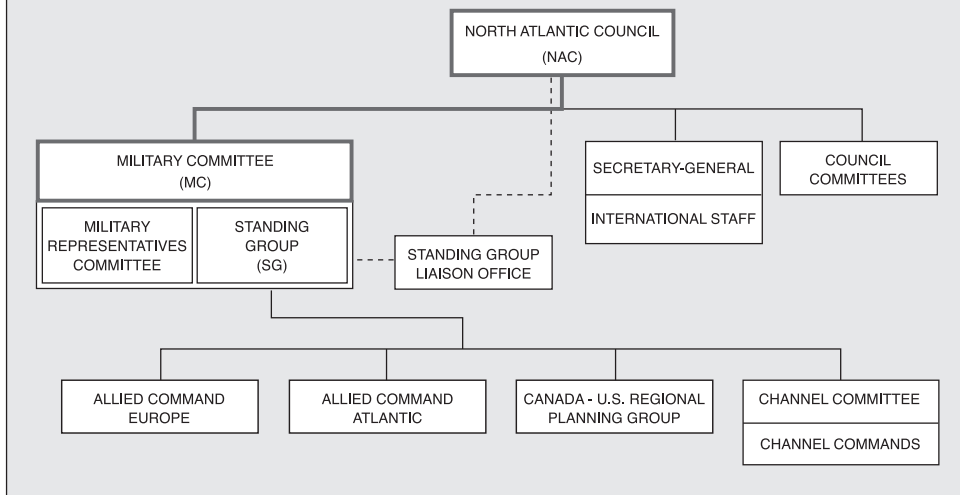
Evenals het eerste strategische verdedigingsconcept, vertoonde ook de organisatiestructuur van de NAVO aanvankelijk veel overeenkomsten met die van de Westerse Unie. De NAVO verdrong de Westerse Unie na 1950 als orgaan waarbinnen de bondgenootschappelijke verdedigingsvoorbereiding vorm kreeg. Omdat de bestaande organisatievorm niet voldeed, ging de politieke en militaire commandostructuur in 1951 op de schop. Het *Defence Committee* sneuvelde: de defensie-ministers van de lidstaten namen voortaan zitting in de Noord-Atlantische Raad, tot dan toe het exclusieve domein van de ministers van Buitenlandse Zaken. Afhankelijk van de agenda schoven ook de ministers van Financiën aan. Politieke, militaire, economische en financiële zaken werden in één ministerieel orgaan ondergebracht. Onder de NAVO-Raad kwamen drie organen: de *Defence Production Board*, de *Financial and Economic Board* en het *Military Committee* (MC).

Het *Military Committee*, samengesteld uit de chefs van Staven van alle lidstaten, vormde daarmee het hoogste militaire orgaan van de NAVO. Het MC was niet alleen verantwoordelijk voor het adviseren van de NAVO-Raad inzake militaire aangelegenheden, maar het gaf ook leiding aan de ondergeschikte militaire autoriteiten. De NAVO-strategieën stonden opgetekend in genummerde MC-documenten, waarin tevens de militaire behoeften voor een bepaalde tijdsperiode werden uiteengezet. Omdat de chefs van Staven tegelijkertijd een belangrijke nationale taak vervulden, besloot de NAVO-Raad ook een permanent uitvoerend orgaan op te richten. Dit orgaan, de *Standing Group* (SG), bestond uit vertegenwoordigers van de chefs van Staven van de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Frankrijk. Naast uitvoerend orgaan van het *Military Committee* fungeerde de *Standing Group* als dirigerend orgaan, waaraan de drie *Major NATO Commanders* ondergeschikt waren. De SG droeg de verantwoordelijkheid voor de coördinatie en integratie van de defensieplannen van de afzonderlijke NAVO-commando's. Het *Military Representatives Committee*, een eveneens op permanente basis fungerend militair beleidsorgaan van vertegenwoordigers die in naam van hun nationale chefs van Staven handelden, vormde de schakel tussen de SG en de overige lidstaten.

Nadat Griekenland en Turkije tot het bondgenootschap waren toegetreden, besloot de NAVO-Raad de organisatorische structuur nog verder te stroomlijnen door het instellen van een *International Staff* en een *Standing Group Liaison Office* en het benoemen van een secretaris-generaal (SG). De SG trad op als (vice)voorzitter van de NAVO-Raad, die vanaf april 1952 permanent in zitting was.⁸⁷ Dit belangrijke besluit maakte een constante coördinatie mogelijk. Iedere regering wees voor de raad in permanente sessie een *Permanent Representative* aan, die zelfstandig beslissingen mocht nemen. De reorganisatie werd voltooid toen de NAVO-Raad dankzij de nieuw gecreëerde *Council Committees* de verantwoordelijkheden en taken van de *Council of Deputies*, de *Defence Production Board* en de *Financial and Economic Board* overnam.⁸⁸

De militaire commando-organisatie van de NAVO

Toen de oorlog in Korea uitbrak en de angst groeide dat dit slechts de opmaat naar een Sovjet-invasie van West-Europa betekende, concludeerden de lidstaten dat de losse NAVO-structuur van regionale planninggroepen niet langer voldeed. Op 26 september 1950 besloot de NAVO-Raad tot de oprichting van een geïntegreerde NAVO-commandostructuur onder bevel van een

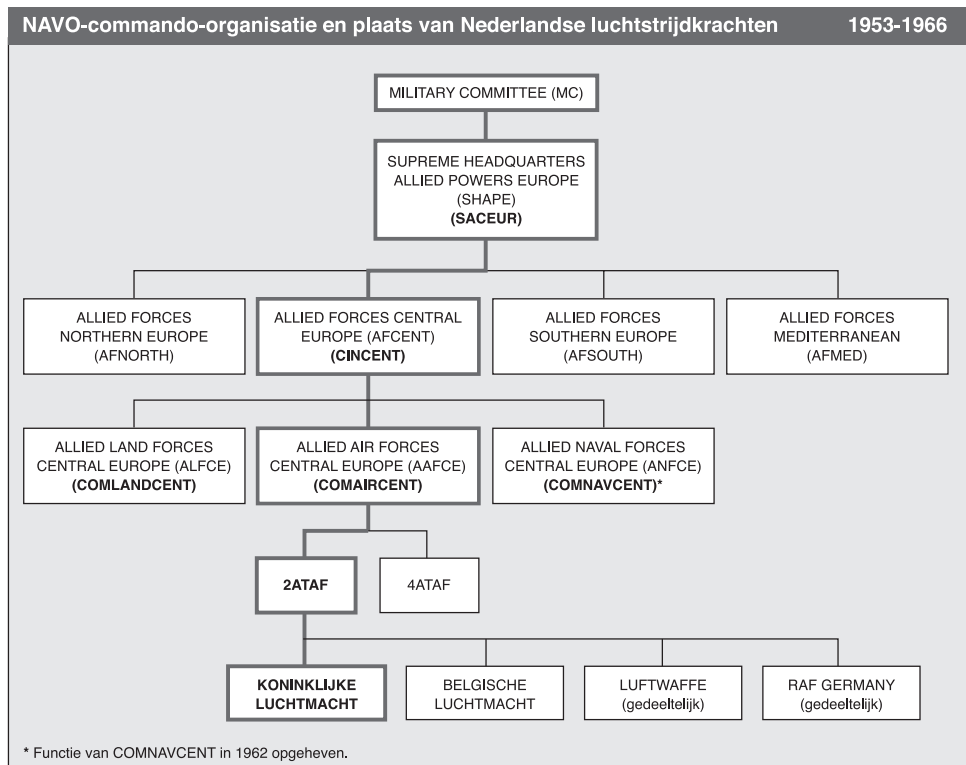


Amerikaanse opperbevelhebber, conform de voorstellen van de Amerikaanse ‘*package-deal*’. De Raad benaderde de Amerikaanse generaal Eisenhower voor deze post en hij werd op 19 december 1950 geïnstalleerd als de eerste *Supreme Allied Commander in Europe* (SACEUR). SACEUR kreeg “the authority to train the national units assigned to his command and to organize them into an effective integrated defence force”.⁸⁹ Op 2 april 1951 nam het door Eisenhower ingestelde *Allied Command Europe* (ACE) met zijn hoofdkwartier, *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* (SHAPE), de taken van de Europese *Regional Planning Groups* over. Nadat de taken van het *North Atlantic Ocean Regional Planning Group* door het nieuw opgerichte *Allied Command Atlantic* waren overgenomen, bleef van de originele vijf groepen alleen de *Canada-US Regional Planning Group* in stand. In 1952 werd er een vierde commando opgericht, dat zich bezighield met het Engelse Kanaal en de aangrenzende gebieden – het *Channel Committee* met bijbehorende uitvoerende organen (*Commands*).⁹⁰ *Allied Command Europe* was belast met het plannen en uitvoeren van NAVO-taken in Europa. SACEUR’s bevelsgebied was onderverdeeld in sectoren, elk onder een eigen commandant met ondercommandanten voor de onderscheidene krijgsmachtdelen. Na de oprichting in 1951 betrof dit drie sectoren: Noord-Europa (*Allied Forces Northern Europe*, AFNORTH), Centraal-Europa (AFCENT) en Zuid-Europa (AFSOUTH), waaraan in 1952 het Middellandse Zeegebied (AFMED) als vierde en laatste sector zou worden toegevoegd.

De Nederlandse luchtmacht maakte, evenals de Koninklijke Landmacht, deel uit van AFGENT. Vanaf juli 1953 stond de *Commander-in-Chief Allied Forces Central Europe* (CINCENT) aan het hoofd van dit regionale hoofdkwartier. Onder CINCENT stonden de commandanten van de afzonderlijke krijgsmachtdelen: de *Commander Allied Land Forces Central Europe* (COMLANDCENT), de *Commander Allied Naval Forces Central Europe* (COMNAVCENT) en de *Commander Allied Air Forces Central Europe* (COMAIRCENT). COMAIRCENT voerde het bevel over *Allied Air Forces Central Europe* (AAFCE), waarin de luchtmachten van de lidstaten in de centrale sector waren verenigd. Deze omvatte de Nederlandse en Belgische luchtmachten, de op West-Duits grondgebied gestationeerde Britse en Amerikaanse tactische luchtmachten, de Franse tactische

luchtstrijdkrachten, de deels op Franse en deels op Duitse bodem gelegerde Canadese *No.1 Air Division* en, met ingang van 1955, de heropgerichte West-Duitse *Luftwaffe*. COMAIRCENT droeg de verantwoordelijkheid voor de inzet van *tactical airpower* in de immense Centraal-Europese regio.⁹¹ Hiervoor waren de luchtstrijdkrachten van AAFCE op hun beurt weer ondergebracht in twee afzonderlijke tactische luchtmachten; *2nd Allied Tactical Air Force (2ATAF)*⁹² en *4th Allied Tactical Air Force (4ATAF)*. De Nederlandse luchtstrijdkrachten behoorden met de Belgische, een deel van de Duitse en de in Duitsland gestationeerde Britse luchtstrijdkrachten tot 2ATAF. Zoals in de paragraaf over de tweede opbouwfase aan de orde zal komen, werden de Nederlandse tactische luchtstrijdkrachten in 2ATAF geïntegreerd en reeds in vreedstijd onder NAVO-bevel geplaatst. De luchtverdediging bleef voornamelijk een nationale aangelegenheid, waarbij *2nd Allied Tactical Air Force* in vreedstijd slechts coördinerend mocht optreden. De lesvliegtuigen van het CLO bleven te allen tijde onder nationaal bevel, terwijl het commando over de transportvloot in oorlogstijd na uiterlijk zes dagen op de NAVO overging. Het bondgenootschap kende soortgelijke commandostructuren voor de NAVO-landstrijdkrachten en de maritieme strijdkrachten.

Door de oprichting van *Allied Command Europe* beschikte de NAVO weliswaar over een militaire structuur met een gemeenschappelijke bevelvoering en procedures om gezamenlijk optreden mogelijk te maken, maar de organisatie kreeg niet de beschikking over een eigen krijgsmacht. De NAVO-strijdmacht werd opgebouwd uit eenheden die de lidstaten aan de NAVO toewezen. SACEUR bezat in vreedstijd *operational control* over de eenheden die in oorlogstijd onder zijn bevelen werden gesteld (*assigned forces*). Het was zijn taak erop toe te zien



dat *assigned forces* in vredetijd georganiseerd, uitgerust en getraind en in ieder verder opzicht gereed waren voor het uitvoeren van hun oorlogstaken. Hiervoor gaf SACEUR opgaven uit van de behoeften aan mankracht, uitrusting, bevoorrading en infrastructuur. De opperbevelhebber verkreeg verregaande bevoegdheden om toezicht uit te oefenen en richting te geven aan de wijze waarop de lidstaten hun krijgsmacht opbouwden; hij mocht zich rechtstreeks tot de nationale autoriteiten wenden. De lidstaten droegen zelf zorg voor de logistieke ondersteuning van de door hen ingebrachte eenheden. Naast *assigned forces* bestonden er nog twee andere categorieën eenheden: (1) *earmarked forces*: eenheden die op de nominatie stonden om op een later tijdstip aan SACEUR te worden toegewezen, hetzij automatisch in het geval van oorlog of bij mobilisatie en (2) *non-assigned forces*: eenheden die zowel in vredes- als oorlogstijd onder nationaal commando bleven.⁹³ Ofschoon het *Military Committee* formeel het hoogste militaire NAVO-orgaan bleef, zou ook SACEUR spoedig zijn invloed op de krijgsmachtbouw van de lidstaten aanwenden.

‘Koreaanse invloeden’ op de bondgenootschappelijke defensie-opbouw

Van 15 tot 20 september 1951 kwam de NAVO-Raad voor het eerst na de reorganisatieronde in zijn nieuwe samenstelling bijeen in Ottawa, Canada. Het werd de lidstaten duidelijk dat de militaire NAVO-autoriteiten zich tegen vermindering van de defensie-inspanningen kantten, ondanks de toenemende economische en financiële problemen. Al hun inspanningen ten spijt leverden de lidstaten nog altijd minder conventionele strijdkrachten dan zij in 1950 hadden toegezegd. Deze toezeggingen bleven op zichzelf reeds ver achter bij de voor het MTDP nodig geachte aantallen. Een aantal lidstaten gaf te kennen dat het ‘gat’ alleen nog kon worden gedicht door Amerikaanse hulpverlening. Hun voornaamste verwijt aan de militaire NAVO-autoriteiten was dat de doelstellingen uitsluitend waren gebaseerd op militaire overwegingen, die geen rekening hielden met de positie waarin de West-Europese economieën zich begin jaren vijftig bevonden. De vraag drong zich op “whether the military authorities were asking too much or (...) governments were offering too little”.⁹⁴ Om deze vraag te beantwoorden, riep de NAVO-Raad het *Temporary Council Committee* (TCC) in het leven.

Het TCC had tot taak de financieel-economische en militaire aspecten van de defensieopbouw van lidstaten op elkaar af te stemmen, teneinde een basis te creëren voor een eerlijke verdeling van de lasten (*burden sharing*) tussen de bondgenoten. Ofschoon de discussie over *burden sharing* geen noviteit was, begon begin jaren vijftig de financieel-economische positie van sommige Europese lidstaten zorgwekkende trekken te vertonen.⁹⁵ In december stuurde het comité zijn rapport naar de lidstaten. Als uitgangspunt gold dat de defensieopbouw op een gezonde economische en sociale basis zou moeten rusten. Een van de vele aanbevelingen in het rapport leidde tot de eerdergenoemde versteviging van de NAVO-organisatie. Een andere bevinding betrof de wenselijkheid om de afstemming van de defensieopbouw met de politieke en economische ontwikkelingen een permanent karakter te geven. Dit resulteerde in de *Annual Reviews*, die een essentieel onderdeel gingen vormen van de opbouw van de bondgenootschappelijke strijdkrachten. De *Annual Review* was een jaarlijks rapport waarin de militaire benodigdheden van lidstaten werden afgezet tegen hun politiek-economische mogelijkheden. De crux was dat de plannen van de lidstaten hun vrijblijvende karakter zouden verliezen door deze aan een beoordeling door de bondgenoten te onderwerpen. Aan de hand van een analyse van hun defensie-inspanningen werden per lidstaat

eventuele tekortkomingen geïdentificeerd en formuleerden de militaire NAVO-autoriteiten aanbevelingen. Gebaseerd op de behoeften van de drie *Major NATO Commanders*⁹⁶, zette het *Military Committee* deze aanbevelingen vervolgens om in door de lidstaten te behalen doelstellingen (*force goals*), teneinde zwaktes in de NAVO-defensie zo spoedig mogelijk te verhelpen. Het *Military Committee* bezat echter geen 'doorzettingsmacht'. De NAVO kon lidstaten slechts aansporen om aan de doelstellingen te voldoen.⁹⁷ Juridisch gezien was er geen sprake van bindende afspraken, het betrof uitsluitend *toezeggingen*. Niettemin beschouwden veel lidstaten, waaronder ook Nederland, deze 'NAVO-verplichtingen' wel als een morele verbintenis.⁹⁸

Op 20 februari 1952 kwam de NAVO-Raad in een historisch geworden zitting bijeen te Lisbon. De lidstaten werden daar in kennis gesteld van het definitieve TCC-rapport, dat ten opzichte van de in DC 28 genoemde aantallen divisies en vliegtuigen naar beneden bijgestelde cijfers presenteerde. De nadruk kwam te liggen op het opbouwen van een geloofwaardige defensie op de korte termijn, gestoeld op goed uitgeruste en inzetbare eenheden in plaats van grotere aantallen. De streefdatum van 1954 was met een half jaar naar achteren verschoven, terwijl voor het eerst rekening was gehouden met een Duitse bijdrage van twaalf legerdivisies in 1954. De in het rapport vermelde aantallen betroffen *firm goals* voor het jaar 1952 en dienden als richtlijn voor de navolgende jaren. Deze zogeheten *Lisbon Force Goals* voorzagen in de oprichting van *balanced collective forces*, bestaande uit 25 parate en 53 2/3 mobilisabele divisies, 4.000 vliegtuigen en "strong naval forces" voor het einde van 1952, 'the year of maximum danger'.⁹⁹ Deze strijdmacht zou SACEUR in staat stellen zijn in allerhaast ontworpen *Emergency Defence Plan* (EDP) – gebaseerd op een verdediging langs de Rijn en de IJssel – uit te voeren, totdat de NAVO-strijdkrachten voldoende armslag kregen om aan het *Medium Term Defence Plan* te voldoen. Hoewel niet alle aanwezigen verguld waren met de uitkomsten van het TCC-rapport, aanvaardde de NAVO-Raad desondanks de in het rapport neergelegde doelstellingen.¹⁰⁰

Over de Nederlandse financiële inspanningen toonde het TCC zich redelijk tevreden.¹⁰¹ Hoewel het rapport zich uitermate kritisch uitliet over de zwakke landmachtorganisatie en aan-drong op de invoering van het Amerikaanse systeem van legervorming en een vergroting van het beroepskader, vielen de eisen – vergeleken met hetgeen waarvoor bijvoorbeeld België en Canada zich gesteld zagen – alleszins mee. Het TCC oordeelde dat een defensiebudget van 1,5 miljard gulden voor 1952, en respectievelijk 1,8 en 2,0 miljard gulden voor de jaren 1953 en 1954, binnen de Nederlandse politieke en economische mogelijkheden lag. Om toch binnen de 'magische grens' van 1,5 miljard te blijven, besloot het kabinet alle tegenwaardefondsen te benutten, zoals in de vorige paragraaf is toegelicht.¹⁰² In de loop van 1952 kreeg de opbouw momentum. In SACEUR's ogen was zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de onder zijn bevel geplaatste strij-dkrachten praktisch verdubbeld. Hoewel de paraatheid en uitrusting van sommige eenheden te wensen overlieten, mocht de start van de bondgenootschappelijke defensieopbouw bemoedigend worden genoemd.¹⁰³ De bevindingen van de eerste *Annual Review*, die op 18 december 1952 in Parijs plaatshad, leken dit positieve beeld te bevestigen.¹⁰⁴ De vooruitgang moest evenwel in hoofdzaak op het conto van de Amerikaanse MDAP-hulp worden geschreven, die na een trage start, mede veroorzaakt door de Korea-oorlog, vanaf 1952 goed op gang kwam. In oktober 1951 waren de economische en militaire hulpverlening onder de noemer van de *Mutual Security Assistance Act* tot één pakket samengevoegd. De voorheen gehanteerde procedure voor de toewij-zing van materieel, verantwoordelijk voor de vertraagde afleveringen, werd op de schop geno-men. In de nieuwe procedure kregen *assigned forces* prioriteit boven mobilisabele eenheden.

Nadat de laatste plooiën waren gladgestreken, nam de omvang van de MDAP-hulp in rap tempo toe. Dit had een merkbaar effect op de opbouw van NAVO-luchtmacht. Zo stelt Megens dat 40% van de 1.037 militaire vliegtuigen die in de eerste vier maanden van 1952 in de VS de productiehallen verlieten, aan het MDAP werd toegewezen – tegenover 6% in het voorgaande halfjaar. De leveranties aan de land- en maritieme strijdkrachten lieten een soortgelijke trend zien.¹⁰⁵ Ook de infrastructurele situatie verbeterde zienderogen, met dank aan het in 1950 in het leven geroepen gemeenschappelijke NAVO-infrastructurelfonds. Volgens het *cost-sharing*-principe werden uit dit fonds omvangrijke, infrastructurele projecten bekostigd, waaronder de constructie (of aanpassing) van vliegbases en de aanleg van communicatiemiddelen, oliepijpleidingen, brandstof- en munitieopslagplaatsen, maritieme faciliteiten en trainingsinstallaties. Hiervoor deelde SHAPE het infrastructurelprogramma op in parten ('slices'), die de NAVO-Raad elk afzonderlijk moest goedkeuren en waarvoor per slice een aparte kostenformule werd opgesteld. Dit inefficiënte en tijdrovende systeem maakte in 1953 ten slotte plaats voor een vaste formule. Aangezien SACEUR in 1951 over niet meer dan een handjevol vliegbases kon beschikken, was in de beginjaren de helft van het infrastructurelfonds bestemd voor de aanpassing van bestaande en de constructie van nieuwe vliegbases. De NAVO had in een jaar tijd ontegenzeggelijk kwalitatief en kwantitatief aan kracht gewonnen.¹⁰⁶

Een Russische dierentuin: dassen, stieren en bizon

Het dichten van het gat in de conventionele bewapening hing echter niet uitsluitend af van de Westerse productiecapaciteit of de politieke wil van de lidstaten om hun defensie-inspanningen op een hoog niveau te houden. De Sovjet-Unie was er immers veel aan gelegen de Westerse productieverhoging te beantwoorden. Toen Stalin in 1946 (geruime tijd voor de oprichting van de NAVO en het uitbreken van de oorlog in Korea) zijn befaamde Tien-Jarenplan verordonneerde, gaf hij daarmee onbedoeld het startsein voor wat zou uitgroeien tot een decennialange wapenwedloop met het Westen. De eerste vijf jaren vielen samen met de wederopbouw van de Sovjet-Unie, dat zwaar onder de Tweede Wereldoorlog had geleden. De Sovjet-Unie worstelde met veelal dezelfde problemen als het Westen: ook hier streden de reconstructie van het moederland en de opbouw van de strijdkrachten om voorrang. De opbouw van de krijgsmacht ondervond voorts hinder van de technologische achterstand die de Sovjet-Unie op velerlei gebied had opgelopen. De eerste naoorlogse wapensystemen waren daarom veelal kopieën van succesvolle buitenlandse ontwerpen, variërend van onderzeeërs tot radarsystemen en bommenwerpers. Toen de tweede termijn van het Tien-Jarenplan in 1951 aanbrak, had de Sovjet-industrie zich evenwel voldoende hersteld en ontwikkeld om de strijdkrachten met in eigen land ontwikkelde en vervaardigde wapensystemen grondig te moderniseren.¹⁰⁷

De totale sterkte van de Sovjet-strijdkrachten was in de periode 1950-1956 redelijk stabiel. Volgens Westerse inlichtingen bleef de sterkte van het Sovjet-leger gedurende de jaren vijftig schommelen rond de vier miljoen manschappen: het equivalent van ongeveer 175 Sovjet-divisies. De grootste winst boekte de Sovjet-legerleiding op het gebied van training en mechanisering – zodat de gevechtskracht wel gestaag groeide. Het aantal divisies dat de satellietstaten op de been kon brengen, steeg van 60 divisies in 1951 naar 79 parate divisies in 1956. In tegenstelling tot de kwalitatief en kwantitatief sterke legers van de Sovjet-Unie en haar satellietstaten,

beschouwde SHAPE de 500.000 man tellende Sovjet-marine in de jaren 1951-1956 niet als een serieuze bedreiging – met uitzondering van de numeriek sterke onderzeebootvloot. De eveneens circa een half miljoen manschappen tellende Sovjet-luchtmacht beschikten in 1951 over 20.000 vliegtuigen, een aantal dat in de loop van de jaren vijftig constant bleef.¹⁰⁸ Natuurlijk kenden ook de Sovjet-strijdkrachten een aantal zwakke plekken. Westerse inlichtingendiensten identificeerden in het bijzonder de kleine oppervlaktvloot (zonder vliegkampschepen) en haar gebrek aan strategische mobiliteit, alsmede de in opbouw zijnde en daardoor onervaren strategische luchtmacht als de belangrijkste tekortkomingen. Verder signaleerden de Westerse inlichtingendiensten een tekort aan elektronische uitrusting en moderne vuurleidingsapparatuur, terwijl de (land)strijdkrachten voor hun mobiliteit nog sterk afhankelijk waren van spoorwegen. Op luchtmachtgebied beïnvloedden met name het gebrek aan (technisch) personeel en de lage onderhouds- en trainingsstandaard de inzetbaarheid in negatieve zin.¹⁰⁹

Ten onrechte werden vliegtuigen van Sovjet-makelij aanvankelijk als inferieur aan hun Westerse tegenhangers beschouwd. Dit bleek een kostbare misrekening. De Korea-oorlog leverde het onomstotelijke bewijs dat de Sovjets hard op weg waren de kwalitatieve achterstand op het Westen te dichten. Dit trad prominent aan het licht toen Amerikaanse jachtvliegers boven Korea voor het eerst werden geconfronteerd met een onbekende, uiterst wendbare tegenstander. Deze jachtvliegtuigen van het type MiG-15 (NAVO-codenaam Fagot) bleken tot ontsteltenis van het Westen de Amerikaanse vliegtuigen in het luchtgevecht eenvoudig de baas. Dit ontlokte luitenant-generaal A.M. Gruenther, de plaatsvervanger van SACEUR, eind 1951 zelfs de uitspraak dat de MiG-15 het beste was dat de wereld op dat moment op jachtvliegtuiggebied te bieden had.¹¹⁰ Vanaf 1953 werd de MiG-15 aangevuld en gedeeltelijk vervangen door een ander toestel uit de stal van de vermaarde Sovjet-vliegtuigbouwers Artem I. Mikoyan en Mikhail I. Gurevich: de MiG-17 Fresco.¹¹¹

De drie functionele commando's van de Sovjet-luchtmacht, waarin de militaire luchttransportvloot in 1955 naast de strategische luchtmacht en tactische luchtmacht een zelfstandige status had verworven, profiteerden van het moderniseringsproces. Dat gold tevens voor de nationale luchtverdediging, die in 1954 naar aanleiding van de groeiende dreiging van het Amerikaanse strategische luchtwapen zelfs de status van zelfstandig krijgsmachtdeel kreeg toebedeeld.¹¹² Bestond begin 1951 nog slechts 20% van haar onderscheppingsjagers uit straalvliegtuigen, in 1954 bedroeg dit aandeel al bijna 100%. Hetzelfde gold voor meer dan twee derde van de vloot lichte bommenwerpers, waarvan de nieuwe Ilyushin IL-28 Beagle begin 1950 deel was gaan uitmaken. Op het gebied van middelzware bommenwerpers bleef de Sovjet-Unie noodgedwongen lang vasthouden aan de nog door propellerkracht voortgedreven Tupolev Tu-4 Bull, een kopie van de Amerikaanse Boeing B-29 – een product van de Tweede Wereldoorlog. Pas in 1954 bereikten de eerste exemplaren van diens opvolger, de Tupolev Tu-16 Badger, de operationele eenheden. Met een plafond van 13.000 meter, een snelheid van 780 km/h en een actieradius van 4.800 kilometer bezorgde de voor zijn tijd indrukwekkende Badger de NAVO-planners kopzorgen.¹¹³ Ondertussen lagen ontwerpen voor nieuwe generaties straalvliegtuigen, waaronder met boordradar uitgeruste onderscheppingsjagers en strategische bommenwerpers, reeds op de tekentafel.¹¹⁴ Gelijkijdig werden de luchtmacht van de satellietstaten opgebouwd en van modern vliegend materieel voorzien, hoewel de materieleveranties vooral luchtverdedigingsjagers omvatten die de offensieve opties van het Warschaupact niet vergrootten.¹¹⁵ Niettemin omvatten de luchtmachten van Polen, Tsjechoslowakije en Oost-Duitsland in 1956 samen 2.000 tactische vliegtuigen van de nieuwste typen. Belangrijker was dat het aantal vliegbases in Oost-Europa

eind 1954 bijna was verdriedubbeld. Deze bases maakten tezamen met de nieuw geconstrueerde radarposten en luchtdoelartillerie deel uit van een ondoordringbaar ogende luchtverdedigingslinie, die langs de westelijke grens van het Sovjet-imperium was opgetrokken.¹¹⁶

De zoektocht naar een geschikte strategische bommenwerper, waarmee de Sovjet-Unie pas midden jaren vijftig succes boekte met de introductie van de Tupolev Tu-95 Bear en de Myasishchev M-4 Bison, werd gestimuleerd door de snelle vorderingen op het gebied van de nucleaire bewapening. Daarnaast werd veel energie gestoken in de ontwikkeling van intercontinentale raketten. Toen de productiemogelijkheden hiervoor voldoende ruimte lieten werden naast de Sovjet-luchtstrijdkrachten ook de andere krijgsmachtdelen van nucleaire wapens voorzien. Aanvankelijk betrof het alleen atoombommen (kernsplijting), vanaf 1953 verscheen tevens de krachtiger waterstofbom (kernfusie) ten tonele. Hiervoor waren dragers beschikbaar in de vorm van (vliegtuig)bommen, torpedo's, raketten, artillerie en geleide projectielen. Het nucleair potentieel van de Sovjet-Unie groeide gestaag, tot het volgens Westerse schattingen eind 1956 een niveau van 600 á 700 nucleaire wapens had bereikt.¹¹⁷

Naarmate er meer nucleaire wapens beschikbaar kwamen, gingen ze een belangrijker rol bekleden in Moskous strategische plannen. Na de dood van Stalin in 1953 gingen in militaire Sovjet-kringen stemmen op de militaire doctrine aan te passen aan het toenemende belang van de strategische luchtstrijdkrachten en nucleaire wapens. Het fundament van de Sovjet-doctrine, waarbij de nadruk lag op het optreden van de landstrijdkrachten, bleef onveranderd, maar de inzet van nucleaire wapens en hun voornaamste drager – de strategische bommenwerper – werd hierin verwerkt. Anders dan in het Westen diende het strategisch bombardement ter ondersteuning van operaties te land, door vijandelijke eenheden en bases te vernietigen, en werd het niet gezien als het belangrijkste middel om een militaire overwinning af te dwingen. Die eer kwam als vanouds het Rode Leger toe, met zijn vermogen eenheden te vernietigen én fysiek land te bezetten.¹¹⁸ Recent onderzoek in de archieven van de voormalige Warschaupact-landen leert echter dat Moskou nooit de intentie heeft gehad het Westen aan te vallen. In tegenstelling tot wat Westerse inlichtingendiensten, politici en militairen (al dan niet oprecht) beweerden, kende de Sovjet-strategie een strikt defensief karakter.¹¹⁹

Stilstand, achteruitgang en een 'New Look'

In de herziene strategische NAVO-richtlijnen van 9 december 1952, MC 14/1 *Strategic Guidance*, kwam het *Military Committee* tot de conclusie, dat “the conventional forces at present in being fall far short of requirements”.¹²⁰ Ondanks SACEUR's lovende woorden en de voortvarende start waren de eerste tekenen van verslapping eind 1952 al zichtbaar. Alleen de opbouw van de maritieme NAVO-strijdkrachten lag op schema. Van de geplande legerdivisies voldeden er slechts 34 aan de gestelde eisen, terwijl er op luchtmachtgebied een tekort bestond van ruim 400 vliegtuigen. Van de wel aanwezige vliegtuigen was een aanzienlijk deel tactisch verouderd.¹²¹ Tekend was een door de NAVO-Raad aangenomen resolutie waarin de kwalitatieve verbetering van bestaande eenheden de voorkeur genoot boven de oprichting van nieuwe eenheden.¹²² We hebben reeds gezien dat, nadat de opbouwprogramma's om economische en politieke redenen al noodgedwongen over meer jaren waren uitgesmeerd, de periode van vreedzame coëxistentie daarvoor de definitieve doodsteek betekende. *'The year of maximum danger'* maakte geruisloos plaats voor

een lange-termijncompetitie met de Sovjet-Unie.¹²³ De NAVO zocht naarstig naar alternatieven om een Sovjet-aanval het hoofd te bieden. De oplossing werd gevonden in Amerikaanse laboratoria. Toen voormalig SACEUR Eisenhower in 1953 als 34e Amerikaanse president aantrad, zag hij zich vanuit zijn nieuwe positie eens te meer geconfronteerd met het vermeende tekort aan conventionele strijdkrachten.¹²⁴ Het nucleaire alternatief was evenmin een aantrekkelijk vooruitzicht. Parallel aan de ontwikkeling van de waterstofbom hadden wetenschappers echter een minder destructief nucleair wapen gecreëerd: het tactisch nucleaire wapen (TNW). Eisenhower zag in de toepassing van TNW's een betaalbaar alternatief voor het in stand houden van kostbare conventionele strijdkrachten. Deze wapens hadden als bijkomend 'voordeel' dat ze, naast hun afschrikwekkende werking, zo nodig daadwerkelijk een bijdrage konden leveren aan de eigenlijke oorlogvoering.¹²⁵ "Under modern conditions of war atomic weapons could almost be regarded as a new form of conventional weapons", zo verwoordde *Secretary of State* John F. Dulles dit voordeel.¹²⁶

Het jaar 1953 gaf een verschuiving te zien van de Amerikaanse defensiepolitiek in de richting van de zogenaamde *New Look*, die sterker dan voorheen teruggreep op de inzet van nucleaire middelen. Het beleid werd neergelegd in NSC 162/2 (30 oktober 1953), dat geen ruimte voor twijfel liet: "In the event of hostilities, the United States will consider nuclear weapons to be as available for use as other weapons."¹²⁷ Nadat de VS de nieuwe strategie hadden omarmd, duurde het niet lang eer ook de NAVO volgde. Het Amerikaanse gedachtegoed vormde de basis voor strategisch document MC 48, *The Most Effective Pattern of NATO Military Strength for the Next Few Years*, dat de NAVO-Raad in december 1954 accordeerde. Dit nieuwe strategische concept beoogde door de dreiging met een nucleaire tegenaanval de Sovjet-Unie af te schrikken, of – indien het principe van afschrikking zou falen – een aanval onmiddellijk met nucleaire middelen te vergelden. De primaire taak van de conventionele NAVO-strijdkrachten (het 'schild') was het garanderen van de veiligheid van het nucleaire 'zwaard', gevormd door het Amerikaanse *Strategic Air Command* en het Britse *Bomber Command*, opdat deze in staat zouden worden gesteld luchtaanvallen uit te voeren op de strategische luchtmacht en het nucleaire potentieel van de Sovjet-Unie. Hiervoor waren de oprichting van een vroegtijdig waarschuwingssysteem, het verbeteren van de inlichtingen- en communicatiemiddelen, het uitvoeren van maatregelen op het gebied van zowel de actieve als passieve luchtverdediging en de verspreiding van de nucleaire wapendragers essentieel. De secundaire taak van het 'schild' betrof het verhinderen dat de Sovjet-legers tot diep in West-Europa zouden doorstoten. Gezien de vermeende numerieke overmacht van de Sovjet-Unie, schreef MC 48 voor dat de 'schild'-strijdkrachten direct op nucleaire wapens zouden teruggrijpen: "NATO would be unable to prevent the rapid overrunning of Europe unless NATO immediately employed these weapons both strategically and tactically". Hieruit volgde dat de "NATO forces-in-being must be equipped with an integrated atomic ability".¹²⁸ Eenheden moesten worden gereorganiseerd, uitgerust en getraind voor nucleaire oorlogvoering. Om deel te kunnen nemen aan de initiële fase van de strijd, moesten ze daarnaast tevens in een hoge staat van paraatheid verkeren. De nadruk verschoof nog meer van kwantiteit naar de kwalitatieve verbetering van bestaande eenheden.¹²⁹

De Europese lidstaten voelden zich ongemakkelijk bij de *New Look*, die Washington de kans leek te bieden de Amerikaanse troepen van het Europese continent terug te trekken. In Nederland twijfelden de chefs van Staven openlijk aan de juistheid van de *New Look*, waarin de rol van de conventionele strijdkrachten grotendeels leek te zijn uitgespeeld.¹³⁰ De nog volop in opbouw zijnde Nederlandse krijgsmacht dreigde haar bestaansrecht te verliezen en genoegen te moeten nemen

met een rol op het tweede plan. Ondanks talloze bezwaren zetten de ministers in de NAVO-Raad op 17 december 1954 hun handtekening onder MC 48. Ruim een jaar na afloop van de Korea-oorlog betekende dit de definitieve terugkeer naar de reeds ten tijde van president Truman ingezette nuclearisering van de strategie.¹³¹ Het vertrouwen in een NAVO-verdediging gefundeerd op nucleaire middelen raakte aldus gaandeweg geïnstitutionaliseerd. Een voorspelbaar gevolg van de *New Look* was dat voor lidstaten de prikkel om hun defensie-inspanningen vol te houden voor een belangrijk deel verviel. Weliswaar hadden ook conventionele strijdkrachten een rol in de afschrikking, maar lidstaten redeneerden dat zij in het geval van een *all-out nuclear war* weinig 'plezier' aan hun kostbare conventionele strijdkrachten zouden beleven. Groot-Brittannië toonde zich in Europa de grootste voorstander van nucleaire wapens, op de voet gevolgd door Frankrijk.¹³²

NAVO-operatieplannen in het midden van de jaren vijftig: een bijrol voor de conventionele strijdkrachten?

De totaal andere aard van nucleaire oorlogvoering had verstrekkende gevolgen voor de voorbereidingen en planning van de NAVO. Het *Military Committee* kreeg van de NAVO-Raad in december 1954 de opdracht de inzet van TNW's in de bondgenootschappelijke operatieplannen te incorporeren. Dit resulteerde een klein jaar later in MC 48/1, dat gold als aanvulling op het strategische document MC 48. Daar de militaire bijdrage van de Bondsrepubliek nog altijd door vraagtekens omgeven bleef en diverse NAVO-lidstaten het voornemen hadden aangekondigd op hun defensiebijdrage te zullen bezuinigen, concludeerde MC 48/1 dat het principe van 'voorwaartse defensie' op zijn vroegst pas in 1959 kon worden gerealiseerd.¹³³

De NAVO-verdediging bleef voornamelijk dus gebonden aan de Rijn-IJssellinie, een gegeven waar zelfs de introductie van tactische nucleaire wapens op korte termijn geen verandering in kon brengen. De conventionele strijdkrachten vormden een beveiligend scherm, bedoeld om een vijandelijke opmars zo lang mogelijk te vertragen. Wanneer de situatie niet langer houdbaar was, zou de hoofdmacht zich terugtrekken op haar oorlogsopstellingen ten westen van de Rijn-IJssellinie, om van daaruit de verdediging te voeren.¹³⁴ Conventionele strijdkrachten speelden eveneens een rol in het kanaliseren van de vijandelijke eenheden. Een sterke conventionele verdedigingslinie dwong de aanvallende partij haar eenheden te concentreren, waarmee zij een lucratief doelwit vormden voor tactische nucleaire wapens. De effecten van de aanval dienden door diezelfde conventionele eenheden te worden uitgebuit, vóór de vijand tijd kreeg zich te herpakken.¹³⁵ Conventionele strijdkrachten behielden dus een functie in de NAVO-operatieplannen, hoewel ze geleidelijk in de rol van 'tweede viool' werden gemanoeuvreerd. Ondanks het idee achter de introductie van TNW's, lieten de plannen slechts een geringe reductie van het aantal conventionele strijdkrachten toe.

Sterker, de nuclearisering van de oorlogvoering leek het luchtwapen zelfs ten goede te komen. De defensief georiënteerde NAVO kende prioriteit toe aan de opbouw van een hechte bondgenootschappelijke luchtverdediging, die het nucleaire vergeldingspotentieel en de kwetsbare militaire en civiele installaties zou moeten beschermen. Ook de opbouw van tactische luchtstrijdkrachten trad volop in de schijnwerpers. In de herziene plannen vormden met TNW's bewapende jachtbommenwerpers, in aanvulling op de strategische bommenwerpervloot, het voornaamste middel om ten tijde van oorlog onmiddellijk terug te kunnen slaan.

Doordat de Sovjet-Unie vanaf midden jaren vijftig eveneens over een aanzienlijk nucleair arsenaal kon beschikken, zou het bezit van een overwicht aan nucleaire wapens beslissend zijn voor het verloop van de strijd. Een toekomstige oorlog zou naar verwachting twee stadia doorlopen. Het eerste stadium voorzag in een strategische overval door de Sovjet-Unie, gevolgd door een korte, maar intensieve fase waarin beide partijen elkaar met nucleaire wapens bestookten in een poging elkaars nucleaire potentieel te neutraliseren. Deze fase, die tot dertig dagen kon duren, kwam ten einde als het kernwapenarsenaal van een van de partijen vernietigd of verbruikt was. Terwijl de Sovjet-luchtstrijdkrachten trachtten het vergeldingspotentieel op de Noord-Amerikaanse, Europese en Afrikaanse vliegbases uit te schakelen, baande het Rode Leger zich met conventionele en tactische nucleaire wapens een weg richting het Kanaal, om van daaruit – in samenwerking met de Sovjet-marine – de communicatielijnen over de Atlantische Oceaan te verbreken. Dergelijke operaties kenmerkten ook de tweede fase, die in hoofdzaak met conventionele middelen zou worden gestreden en waarbij de partij die in de eerste fase het kernwapenoverwicht had behaald, de strijd definitief in haar voordeel zou beslissen.¹³⁶ Op basis van het nucleaire arsenaal, waarvan de balans midden jaren vijftig nog in Westers voordeel doorsloeg, ging de NAVO ervan uit dat zij als winnaar uit de strijd zou komen. Nadat de militaire situatie eenmaal was gestabiliseerd, zou de NAVO een grondoffensief starten om het verloren gegane gebied terug te winnen. Terwijl de NAVO-luchtstrijdkrachten vijandelijke eenheden, industriële centra, communicatiemiddelen, commandocentra en andere doelen bombardeerden teneinde het Warschaupact in het defensief te dringen, zou een strijdmacht van uit de Verenigde Staten aangevoerde versterkingen en resterende Europese (reserve-)eenheden West-Europa op de vijand heroveren.¹³⁷

De rol en het takenpakket van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in de evoluerende NAVO-plannen

Als voorheen beperkte de rol van de in opbouw zijnde Nederlandse luchtstrijdkrachten zich tot de vorming van een aantal tactische squadrons en een aandeel in de bondgenootschappelijke luchtverdediging. Hun NAVO-taken bestonden – in volgorde van belangrijkheid – uit het bevechten van het luchtoverwicht; het voeren van de luchtverdediging in combinatie met Belgische eenheden (*No. 69 Group*); het doen van verkenningen en het leveren van luchtsteun aan de landstrijdkrachten in de haar toegewezen Centraal-Europese regio.¹³⁸ De luchtverdediging reikte van het Nederlandse grondgebied tot boven de Noordzee, ter bescherming van de scheepvaart en de nationale havens. In oorlogstijd ging het commando over de onder de landmacht gestelde luchtdoelartillerie over op het Commando Luchtverdediging, waarvan het meldings- en gevechtsleidingsstelsel (*M&G-stelsel*) en het bijbehorende netwerk van verbindingen, aangesloten op de luchtverdedigingsnetwerken van de buurlanden, een “tijdige alarmering zou moeten waarborgen”.¹³⁹ Voorts kenden de luchtstrijdkrachten nog een luchttransporttaak, voor de land- en luchtstrijdkrachten, hoewel deze transportvloot in oorlogstijd pas na (uiterlijk) zes dagen aan *SACEUR* zou worden toegewezen (*earmarked forces*). De Europese lidstaten konden pas vanaf 1957 beschikken over tactische kernwapens, zodat van nucleaire taken in de hier beschreven periode geen sprake was. Desondanks wierp de nuclearisering van de Nederlandse krijgsmacht haar schaduw reeds vooruit. Ook de luchtstrijdkrachten ondervonden aan den lijve de gevolgen die de omschakeling naar nucleaire oorlogvoering met zich meebracht.¹⁴⁰

2.4 De Nederlandse luchtmachtbouwplannen: een stabiele factor in de turbulente jaren vijftig

Tegen de in voorgaande paragrafen uiteengezette gecompliceerde achtergrond van internationaal-politieke ontwikkelingen, herziene visies op het nationale defensiebeleid en voortschrijdende inzichten op strategisch en planmatig gebied binnen de NAVO, ontptopten de luchtmachtbouwplannen zich als constante factor. Het Luchtmachtplan 1950, Nederlands afgeleide van het in 1948 overeengekomen *Air Defence Plan*, vormde tot de eerste helft van 1950 het fundament voor de opbouw van de Nederlandse luchtmacht. Dit plan stamde uit de tijd dat de Westerse Unie als belangrijkste orgaan voor de bondgenootschappelijke verdediging fungeerde. Na de Korea-oorlog verdrong de NAVO de WU in deze rol, waarna de in WU-kader opgestelde plannen werden overgenomen en herzien. Dit lot was ook het *Air Defence Plan* beschoren, dat uiteindelijk grotendeels zou worden geïncorporeerd in NAVO-plandocument DC 28 (oktober 1950).¹⁴¹ Een niveau lager diende het Luchtmachtplan eveneens aan de gewijzigde omstandigheden te worden aangepast.

Een geluk bij een ongeluk

Tot aan de heroriëntatie van het Nederlandse defensiebeleid leken de luchtmachtbouwplannen het slachtoffer te worden van de regeringswens de defensiebegroting op 850 miljoen te bevriezen. Daarbinnen moest “de Luchtmacht het maar met 150 miljoen (...) doen”. De CLS, generaal-majoor Giebel, zag zich gedwongen dit bedrag te accepteren, in de veronderstelling dat ook de andere krijgsmachtdelen in hun begroting zouden moeten snijden. Toen hem ter ore kwam dat de marine op 300 miljoen gulden zou blijven staan, waardoor de verhouding tussen de krijgsmachtdelen verschoof naar 2:4:1 (KM:KL:luchtmacht), reageerde een verontwaardigde Giebel dat dit “volkomen in strijd [was] met het juist door [het] WUCOS goedgekeurde strategisch concept”. Zijn naïeve voorstel tot de andere stafchefs om zich samen tot de minister te richten om op een herziening van de voorgenomen verdeling aan te dringen, werd door zijn collega's weggehoord. De CMS, viceadmiraal Van Holthe, liet weten dat de marinebegroting al geruime tijd vastlag, terwijl hij de mening van CGS Kruls deelde dat Giebel “de opdracht voor een opbouwplan voor 150 mil.[joen] niet had moeten accepteren”. “Als hij [Kruls] een opdracht had gekregen om voor 450 mil.[joen] een opbouwplan te maken, zou hij dit ook niet geaccepteerd hebben.” Hoewel het bedrag te laag was voor het opbouwen van een luchtmacht, was dat toch in de eerste plaats “de schuld van de Luchtmacht zelve, die dit toch zeker bij de aanbiedingsnota had moeten opmerken”, meende Kruls. Logischerwijs wenste noch de KM noch de KL ten gunste van een ‘concurrent’ in eigen vlees te snijden.¹⁴² Met dit in Giebels woorden “wel bijzonder lage” luchtmachtaandeel konden in plaats van 36 maar 21 squadrons worden opgericht.¹⁴³ Op 16 juni 1950 werd in het Comité VCS het pleit beslecht. Hoewel Giebel zich fel verweerde en eens te meer de grote waarde van het luchtwapen voor de landsverdediging benadrukte, wist hij minister Schokking niet tot een groter luchtmachtaandeel te bewegen. Nadat het originele Luchtmachtplan begin 1949 dus al tot twee derde was ‘afgeslankt’, moest het opnieuw onder het mes. Enkele halfslachtige pogingen van de staatssecretaris van Oorlog om het aandeel van de KM ten gunste van de luchtmacht te verlagen, mochten niet baten.¹⁴⁴

De oorlog in Korea bood Giebel de helpende hand. De hieruit voortvloeiende Amerikaanse druk op de bondgenoten om hun defensie-inspanningen te verhogen richtte zich namelijk in de eerste plaats op een versnelde opbouw van hun land- en luchtmacht, die voor de uitvoering van de operatieplannen belangrijker geacht werden dan maritieme strijdkrachten. De Nederlandse chefs van Staven werd verzocht zich te buigen over de vraag of de geplande krijgsmachtbouw kon worden versneld. Voor de Koninklijke Landmacht was het vanwege de vele onzekerheden een onhaalbare zaak op korte termijn met een herzien legerplan en een bijbehorende financiële raming te komen.¹⁴⁵ CLS Giebel deelde daarentegen monter mede dat een kostenberekening voor de luchtmacht “eenvoudig” was, aangezien hij het bestaande Luchtmachtplan 1950 als uitgangspunt kon nemen.¹⁴⁶ Hoewel een versnelling op personeelsgebied hem uitgesloten leek, zou op infrastructureel en materieel gebied wellicht enige winst geboekt kunnen worden.¹⁴⁷

Op 28 oktober 1950 stond te Washington een bespreking in het *Defence Committee* van de NAVO gepland over de versnelde opbouw op basis van het twee dagen eerder gepresenteerde document DC 28. Opmerkelijk genoeg kwam in de door de Raad МАК geformuleerde opdracht aan staatssecretaris van Oorlog Fockema Andreae en de voorzitter van het Comité VCS, generaal Kruls, geen enkele passage over de Nederlandse luchtmacht voor. Toenmalig minister van Oorlog, Schokking, verstreekte daarom tijdens de besprekingen een aanvullende opdracht, waarbij hij Kruls machtigde een luchtmachtbijdrage van 424 vliegtuigen voor 1954 in de NAVO in te brengen.¹⁴⁸ De Nederlandse afgezanten weigerden echter toezeggingen te doen over de realisatie van het luchtmachtplan, anders dan het in DC 28 vastgelegde aantal van 320 luchtverdedigingsjagers. Nederland zegde wel toe dat het – evenals de andere lidstaten – vóór 1 februari 1951 zou opgeven tot welke eventuele meerdere inspanningen het in staat zou zijn.¹⁴⁹ CLS luitenant-generaal Aler, die op 15 september 1950 het stokje van Giebel had overgenomen, stelde voor ook de vliegtuigen voor verkenning, transport en artilleriewaarneming in deze opgaven mee te nemen, om daarmee “de extra krachtsinspanning boven de 320 vliegtuigen te kunnen aangeven”.¹⁵⁰

Deze ‘extra krachtsinspanning’ verleide minister Lief tinck in november alsnog tot een woord van kritiek. Zo stond bijvoorbeeld nergens vermeld hoeveel vliegtuigen de voor 1954 te formeren squadrons eigenlijk telden. Hoewel het streven 24 vliegtuigen scheen te zijn, vroeg Lief tinck zich af of 16 niet afdoende was. Verder kaartte hij aan dat “in de ministerraad nooit (...) [was] besloten om de luchtmacht tot meer dan 320 vliegtuigen uit te breiden”. s’Jacob antwoordde “dat Nederland zich in Washington ten aanzien van de luchtmacht had verplicht tot 320 vliegtuigen”, ofwel 19 squadrons en “enige bijzondere” squadrons. Het leek hem “wenselijk” een aantal van 21 squadrons in de Memorie van Antwoord te vermelden, maar s’Jacob zegde wel toe in de ministerraad of de Raad МАК “op deze kwestie terug te komen, indien tot uitbreiding boven 320 vliegtuigen zal moeten worden overgegaan”. Aldus werd besloten, waarmee ook deze aanval op de luchtmachtplannen werd afgeweerd.¹⁵¹

De kabinetscrisis van 24 januari 1951 leek even roet in het eten te gooien, aangezien het nieuw aangetreden kabinet zich op het te voeren defensiebeleid wilde beraden. Het eindresultaat was voor de luchtmacht niettemin gunstig. De financiële injectie, in combinatie met de hierdoor verzekerde Amerikaanse MDAP-hulp, maakte het mogelijk de bouwplannen in hun volledige omvang uit te voeren. In de tussenliggende maanden had de luchtmachtleiding al de laatste hand gelegd aan het Luchtmachtplan 1951-1954, dat na jaren van financiële krapte, temporisering en gedwongen koerswijzigingen de definitieve blauwdruk zou blijken voor het voltooien van de na oorlogse opbouw der Nederlandse luchtmacht.¹⁵²

Behoudens een vermindering met twee tactische squadrons kwam de in oktober aan de NAVO opgegeven luchtmachtbijdrage in grote lijnen overeen met het nieuwe Luchtmachtplan 1951-1954, dat CLS luitenant-generaal Aler op 21 maart 1951 in de Luchtmachtraad presenteerde. Het 'nieuwe' plan voorzag in de oprichting van de laatste vier van de negen geplande dagjagersquadrons (à 16 vliegtuigen per squadron), zes nachtjagersquadrons (8 vliegtuigen per squadron), zes tactische squadrons (25 vliegtuigen per squadron), twee verkenningssquadrons (8 vliegtuigen per squadron), een transportsquadron (16 vliegtuigen per squadron) en een viertal bij de landmacht in te delen artilleriewaarnemingssquadrons (18 vliegtuigen per squadron), die volgens de versnelde NAVO-opbouwplannen in 1954 alle operationeel dienden te zijn.¹⁵³

Naast de uitrusting van bovengenoemde squadrons met in totaal 446 (gevechts)vliegtuigen, was er een hoeveelheid reservematerieel nodig om ze operationeel te houden. Bij de dagjagersquadrons moest bovendien rekening worden gehouden met tussentijdse vervanging door een nieuw type, terwijl de aankoop van nachtjagers nog altijd onderwerp van discussie was. De situatie bij de overige squadrons was helder: naast het eerstelijnsmaterieel zou ook het reserve-materieel via het MDAP worden verkregen. Aan de hand van percentages werden de benodigde oorlogs- en vredeswerkreserves berekend. Het totaal aantal benodigde *gevechtsvliegtuigen* (eerstelijns plus reserves) voor 1 juli 1954 bedroeg 571 stuks, terwijl eenzelfde berekening voor de overige vliegtuigen (transport, verkenning en artilleriewaarneming) op 128 uitkwam.¹⁵⁴

Om een luchtmacht van deze omvang draaiende te houden, was medio 1954 naar schatting 18.900 man personeel nodig. De behoefte aan technisch hoogwaardig personeel, de duur van de opleiding, de grote mate van verantwoordelijkheid en de hoge paraatheidseisen betekenden dat de luchtstrijdkrachten, meer dan de KM en de KL, van beroepspersoneel afhankelijk waren. In 1954 waren aan beroepspersoneel 1.200 officieren en 8.748 onderofficieren, korporaals en manschappen nodig. De werving was al gestart om het op 1 januari 1951 bestaande tekort van respectievelijk 763 en 6.553 man te kunnen ondervangen. De wervingsinspanningen richtten zich tegelijkertijd op het rekruteren van de circa 5.200 benodigde vrijwilligers voor het weer in ere herstelde Korps Luchtwachtdienst (KLD; dat ten doel had verdachte vliegbewegingen op lagere hoogten – onder het radarbereik – te rapporteren). Om aan de behoefte aan technisch personeel te voldoen, zou de TOI te Deelen het dubbele aantal leerlingen (1.800) in opleiding nemen. De opleiding van Nederlandse jachtvliegers tot *squadron level* zou ten dele in het buitenland plaatsvinden, waarvoor de vereiste overeenkomsten reeds waren getekend. Tot slot kwam het vrouwelijk personeel nog kort aan bod. De Tweede Wereldoorlog had geleerd dat voor sommige werkzaamheden vrouwelijk personeel de voorkeur verdiende boven mannelijk personeel. "De oorzaak hiervan (...) [lag] in [een] groter concentratievermogen en nauwkeurigheid van vrouwen bij langdurig en eentonig routinewerk, dat aan het automatisch opnemen, verwerken en doorgeven van gegevens inherent is". In totaal waren er in vreedetijd globaal 2.200 vrouwen nodig, van wie 1.400 als partitimer. Zij zouden hun 'routinematige werkzaamheden' voornamelijk uitvoeren bij de gegevensverwerking in de radarstations en de luchtwachtcentra van de meldings- en gevechtsleiding.¹⁵⁵

De grondorganisatie van de luchtverdediging, bestaande uit een *Sector Operations Centre*, vijf radarstations en het bijbehorende verbindingsnet, naderde begin 1951 haar voltooiing, hetgeen verklaart waarom het meldings- en gevechtsleidingssysteem in het plan nog slechts zijdelings ter sprake kwam.¹⁵⁶ Dat gold zeker niet voor het vraagstuk van de vliegvelden, dat

opnieuw onder de aandacht werd gebracht. Het als bijlage 2 opgenomen, gedetailleerde VliegvelDENplan beoogde voor eens en altijd duidelijkheid te scheppen over de vliegvelDENkwestie, dat de gemoederen al sinds 1945 had beziggehouden. Hoewel het *Medium Term Defence Plan* de in wu-verband geformuleerde behoefte aan 21 Nederlandse vliegvelDEN ten westen van de Rijn/IJssel had overgenomen, voorzag het thans op tafel liggende VliegvelDENplan in de aanleg van niet meer dan 13 vliegvelDEN.¹⁵⁷ Dit voornemen ontmoette internationaal veel weerstand, maar toen bleek dat er geen mogelijkheid bestond dit aantal te verhogen, draaiden de NAVO-autoriteiten bij. Hoewel onvoldoende om alle geplande Nederlandse en buitenlandse squadrons te faciliteren was het VliegvelDENplan tenminste “a step in the right direction”, aldus *Air Chief Marshal Sir James Robb*, de Britse *Commander-in-Chief Air Forces Western Europe*.¹⁵⁸ De geplande vliegvelDEN bevonden zich verspreid over Nederland, hoewel het westen des lands als voorheen een zorgenkind bleef. Indien Leeuwarden en Twenthe moesten worden ontruimd, zouden de aldaar gestationeerde squadrons in het westen onderdak moeten vinden. Schiphol zou echter vermoedelijk worden ingeschakeld als vooruitgeschoven basis voor geallieerde strategische bommenwerpers, terwijl Valkenburg in oorlogstijd in handen van de km bleef. De tactische luchtstrijdkrachten opereerden vanaf hun ‘eigen’ vliegvelDEN, hetgeen zowel operationele als technisch-organisatorische voordelen bood. Tot slot moesten vier Nederlandse vliegvelDEN ter beschikking worden gesteld aan twaalf Britse tactische squadrons die in oorlogstijd hun Britse landmachtcollega’s in de Zuid-Nederlandse sector kwamen ondersteunen. De kosten van het omvangrijke bouwprogramma kwamen deels voor rekening van het Rijk, aangevuld met geld uit het bondgenootschappelijke infrastructuurfonds.¹⁵⁹

De totale kosten van het Luchtmachtplan 1951-1954 – uitgaande van MDAP-hulp en een bestand aan reservevliegtuigen voor twee maanden van oorlogvoeren (“oorlogsreserve”) – bedroegen 954 miljoen gulden, waarmee zij net binnen de toegewezen financiële ruimte bleven. Zonder het hulpprogramma bedroegen de kosten 1,7 miljard gulden, om nog eens het belang van de Amerikaanse injectie voor de luchtmachtbouw te onderstrepen.¹⁶⁰ De nieuwe minister van Oorlog en Marine, Staf, kon zich met het opbouwplan verenigen.¹⁶¹ Nu restte er niets anders dan afwachten hoe het kabinet het plan zou ontvangen.

Moment van de waarheid

Het aanvaard krijgen van het Luchtmachtplan 1951-1954 door het kabinet was een van de eerste taken die minister Staf tot een goed einde mocht proberen te brengen. De vergadering van de Raad MAK op 6 april 1951 stond geheel in het teken van het luchtmachtbouwplan. Geflankeerd door chef Luchtmachtstaf Aler lichtte de minister toe dat het luchtverdedigingsgedeelte van het plan was geworteld in het *Air Defence Plan* (17 augustus 1948), terwijl het voor de opbouw van tactische luchtstrijdkrachten teruggreep op een ‘zachte’ afspraak tussen de wu-defensie-ministers (15 juli 1949), waarin Nederland een bijdrage van 176 tactische vliegtuigen had ingebracht. Door de “grote betekenis” die de NAVO hechtte aan de vorming van de vijf door Nederland toegezegde legerdivisies vóór 1954, was nu het moment aangebroken om – “synchroon met de opbouw der divisies” – haast te maken met het oprichten van de bijbehorende tactische squadrons. Het luchtmachtplan vermeldde dat deze “noodzaak” ertoe had geleid het aantal luchtverdedigings-squadrons te verminderen om een versnelde opbouw van de tactische luchtstrijdkrachten

mogelijk te maken. Het plan verwees hierbij naar de squadronaantallen zoals vastgelegd in het oorspronkelijke *Air Defence Plan* (vijftien dagjagersquadrons / tien nachtjagersquadrons), die in 1948 door de luchtmachtleiding zelf als onhaalbaar van de hand waren gewezen. Het maakte allemaal deel uit van het politieke steekspel, waarin de minister zich uitermate bedreven toonde. Het Luchtmachtplan 1951-1954 voorzag in de vorming van in totaal vijftien luchtverdedigings-squadrons, waarmee het volgens Staf 60% van de in het *Air Defence Plan* voorgeschreven sterkte omvatte. Voor tactische luchtstrijdkrachten gold een 'norm' van drie tactische squadrons per legerdivisie. Het Nederlandse Legerplan 1950 voorzag in een vijftal divisies, zodat een simpele rekensom leerde dat er vijftien squadrons nodig waren. De minister stelde zich de vraag of het wel verantwoord was met slechts 40% van de in bondgenootschappelijk verband overeengekomen behoefte te volstaan (zes tactische squadrons), om deze vervolgens zelf te beantwoorden. Gezien de inbedding van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in geallieerd verband kwam het de minister voor "dat voorlopig met deze 60 en 40% genoeg kan worden genomen".¹⁶² Aangezien Nederland in de openingsfase van een oorlog vermoedelijk zelf in de frontlinie zou liggen en de luchtverdedigings- en tactische squadrons elkaar dus konden steunen, achtten ook CLS Aler en de overige leden van het CVCS die percentages voorlopig "aanvaardbaar".¹⁶³

Hoewel het luchtmachtplan "een aanmerkelijk bedrag" vroeg voor de uitbreiding van de vliegvelden, kon dit grotendeels worden verantwoord omdat de geallieerde luchtstrijdkrachten daar in oorlogstijd mede gebruik van zouden maken. Chef Luchtmachtstaf Aler zette zijn pleidooi kracht bij door te wijzen op het feit dat er in bondgenootschappelijk verband oorspronkelijk zelfs dertig vliegvelden van Nederland werden gevraagd. Minister S.L. Mansholt van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening (PvdA) was verguld dat er na zoveel jaren eindelijk een afgerond vliegveldenplan op tafel lag, hoewel hij betreurde dat hiervoor 160 hectare kostbare landbouwgrond aan zijn cultuurbestemming moest worden onttrokken. Minister Staf beloofde hem dit tot een minimum te zullen beperken en waar mogelijk de cultuurwaarde te behouden.¹⁶⁴ Ook de minister van Verkeer en Waterstaat, H.H. Wemmers (CHU), wiens portefeuille onder meer de burgerluchtvaart omvatte, kon zich met het plan verenigen. De luchtmachtleiding had zijn ministerie al in een vroegtijdig stadium voor haar plan weten te winnen.¹⁶⁵

Minister-president Drees en zijn minister van Financiën bleken lastiger te overtuigen. Zo reageerde Lief tinck verontwaardigd dat de voorgaande minister van Oorlog de regering schijnbaar zonder medeweten van de ministerraad aan internationale verplichtingen had "gebonden". Minister Staf pareerde Lief tincks aantijging door te verzekeren dat in het luchtmachtplan "allerminst star" aan eerder gedane toezeggingen was vastgehouden. Om zijn woorden kracht bij te zetten merkte hij op dat het Nederlandse plan, vergeleken met de Belgische inbreng van 531 vliegtuigen, slechts voorzag in 446 vliegtuigen. Volgens Staf moest het plan als "een werkbasis worden gezien". "Later (...) [konden] zo nodig temporisaties worden aangebracht", aldus Staf, die zijn collega-ministers dan ook voorstelde om het plan "in beginsel te aanvaarden". A.W.L. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer, de Nederlandse *Permanent Representative* in de NAVO-Raad, sloot zich bij deze woorden aan. Nederland kon niet vanaf de zijlijn commentaar blijven geven zonder zelf zijn steentje bij te dragen. Staatssecretaris van Oorlog en Marine Moorman voegde hieraan toe dat de aanvaarding van het plan ook de onderhandelingspositie met het oog op de Amerikaanse hulpverlening ten goede zou komen.

Na enige tijd kwam ook minister-president Drees tot de slotsom, dat "er in de vergadering niet veel twijfel bestaat, dat het plan in hoofdtrekken zal moeten worden geaccepteerd". Toch gaf Lief tinck zich nog niet gewonnen. In zijn ogen gaf het luchtmachtplan onvoldoende zicht op

de mogelijke financiële gevolgen indien de MDAP-hulp zou tegenvallen. Tevens was weinig aandacht geschonken aan “het deviezenaspect”, waarin ook de prijzen die de binnenlandse industrie ten opzichte van het buitenland vroeg een rol speelden. Eerder in de vergadering hadden enkele ministers zich al kritisch uitgelaten over de almaar oplopende prijs van de bij N.V. Fokker geproduceerde Meteors. Staatssecretaris Moorman had de aanwezigen er toen aan herinnerd dat het Fokker-contract naast een commercieel, tegelijk een binnenlands politiek belang diende: het voortbestaan van het Fokker-bedrijf. Desondanks meende A. Winsemius, die namens de verhin- derde minister van Economische Zaken J.R.M. van den Brink sprak, dat de nationale industrie wel degelijk tegen concurrerende prijzen moest kunnen leveren. Na veel vijven en zessen verleende de Raad MAK op Drees’ instigatie zijn “principiële goedkeuring” aan het bouwplan, op voorwaarde dat de uitvoering de financiële limiet van 1,5 miljard gulden en de door de deviezenpositie gestelde grenzen niet zou overschrijden. Het ei was gelegd; minister Staf en CLS Aler hadden het Luchtplan 1951-1954 met verve door het kabinet weten te loodsen.¹⁶⁶

Parlementaire goedkeuring: het ontbrekende debat in de beide Kamers

Het parlement vormde de laatste horde. Op 29 mei 1951 begon het debat in de Tweede Kamer over de vaststelling van de hoofdstukken VIIIA Oorlog en VIIIB Marine van de rijksbegroting voor 1952. De defensienota van 5 mei 1951, waarin het Luchtplan 1951-1954 slechts spaarzaam figureerde, vormde de basis van het debat. De Kamerleden werd maar weinig inzicht gegund in de bouwplannen van de luchtmacht: behoudens de vermelding dat het in de bedoeling lag in totaal 21 squadrons op te richten, zag de nota af van een onderverdeling naar vliegtuigtype of squadron. Net als in de defensienota van 1950 het geval was, werden er geen concrete aantallen genoemd. ARP-Kamerlid Roosjen merkte dan ook terecht op dat wat de luchtmacht betrof “de Nota betrekkelijk sober [was] in haar mededelingen”. Veel verder dan een enkele opmerking over de samenstelling van de luchtmacht, de personeelsformatie, de buitenlandse hulp en internationale oefeningen ging de nota volgens Roosjen niet. J.J. Fens (KVP) wees in zijn betoog op de bouw van de luchtverdediging. Hij beriep zich op een artikel in *De Tijd*, dat voorrekende dat voor de Nederlandse luchtverdediging minimaal 25 squadrons nodig waren, terwijl het Luchtplan in zijn totaliteit niet meer dan 21 squadrons van alle vliegtuigtypen telde. VVD’er Vonk meende daarentegen dat de genoemde 21 squadrons en de aanleg van 13 vliegvelden een voor Nederland “respectabele opzet” vormden. J.J. Vorrink liet zich van alle Kamerleden het meest kritisch uit. Volgens de PvdA-zegsman lag het zwaartepunt van de krijgsmachtbouw terecht bij de landmacht, maar zijn partij plaatste vraagtekens bij de verhouding tussen de marine en de nog altijd door “kinderziekten” geplaagde luchtmacht. Het was Vorrink een raadsel wat er in voorgaande jaren “met de ter beschikking gestelde miljoenenbedragen” tot stand was gebracht, maar de PvdA was op de ontwikkeling van de luchtmacht “geenszins gerust”.¹⁶⁷

Minister Staf hield hem voor dat “het algemene plan van de samenstelling van de strijdkrachten” het resultaat was van internationaal overleg, en dat het als “één geheel” moest worden gezien. Dat betekende echter niet dat het al vastlag. Voor de luchtmacht gold, net als voor beide andere krijgsmachtdelen, dat alles “globaal [is] aangegeven”.¹⁶⁸ Dit was volgens Staf “opzettelijk gebeurd, omdat hiervan niet een verdere detaillering is te geven”. Eerdere Kamerstukken vermeldden een sterkte van 21 squadrons en daarom was dit aantal in de nota opnieuw

genoemd, zonder een onderverdeling tussen luchtverdediging en tactische luchtmachtstrijdkrachten. De verdeling tussen beide was in goed overleg met de bondgenoten tot stand gekomen, aldus de bewindsman, en zij vulden elkaar aan. Zo had de ene lidstaat “hiervan wat meer en de ander daarvan wat minder”, maar daarover konden bezwaarlijk “detailgegevens worden verschaft”.¹⁶⁹

Doordat Staf weigerde zijn kaarten op tafel te leggen, was een inhoudelijke discussie over het Luchtmachtplan 1951-1954 bij voorbaat uitgesloten. Het plan, dat in feite een in een nieuw jasje gestoken voortzetting van de eerdere opbouwplannen was, werd door de Tweede Kamer aanvaard. Alleen de CPN stemde tegen. Die gang van zaken herhaalde zich in de Eerste Kamer, bij de behandeling in augustus 1951. De Kamerleden W.C. Wendelaar (VVD) en G.A.M.J. Ruijs de Beerenbrouck (KVP) merkten slechts op dat het aantal van 21 squadrons wellicht onvoldoende was om aan zowel de defensieve als de offensieve taken te voldoen.¹⁷⁰ Minister Staf gaf toe dat de luchtmachtstrijdkrachten daarvoor niet omvangrijk genoeg waren, om hierop meteen te laten volgen dat dit ook nooit de insteek was geweest. De Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten vormden “een onderdeel van de geallieerde opzet”. Voor het luchtwapen was 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”. In het kleine Nederland, met zijn gebrek aan strategische diepte, konden de Nederlandse offensieve en defensieve squadrons bovendien nauw samenwerken.¹⁷¹ De Eerste Kamer nam hiermee genoegen en ging – behoudens de CPN – verder zonder morren akkoord.¹⁷²

Terwijl het ‘debat’ in de Tweede Kamer nog gaande was, trad het vraagstuk van een versneling van de opbouw van de NAVO-strijdkrachten sterker op de voorgrond. In het Comité vcs liet Aler weten dat een versnelde luchtmachtbouw “onder de huidige omstandigheden organiek en operatief niet mogelijk” was. De vraag of een productieverhoging tot de mogelijkheden behoorde, verwees de chef Luchtmachtstaf door naar de Materieelraad.¹⁷³ Medio juni leek het erop dat de NAVO-autoriteiten niet in de eerste plaats Nederland in gedachten hadden voor het verhogen van de luchtmachtbijdrage. De berekeningen wezen uit dat DC 28 en het NAVO-brede *Paris Plan* een tekort van 100 vliegtuigen op de in 1954 benodigde aantallen te zien gaven¹⁷⁴, maar uit een bespreking met de vier *Air Chiefs* te Parijs, waarbij namens Nederland plaatsvervangend CLS Baretta aanschoof, bleek dat Nederland geen hogere bijdrage zou hoeven leveren dan de in het Luchtmachtplan 1951-1954 opgenomen 446 (gevechts)vliegtuigen.¹⁷⁵ Ook het aantal van 13 vliegvelden kon gehandhaafd blijven. Problemen zouden zich wel kunnen voordoen in de personeelssector en bij de vliegopleidingen, waarover het *Paris Plan* minder gunstig oordeelde.¹⁷⁶

Daarmee was de kous nog niet af, want het inmiddels in het leven geroepen *Temporary Council Committee* nam de plannen kort daarop nogmaals onder de loep. Aler herhaalde op 12 juli desgevraagd in de Defensiecommissie dat het huidige luchtmachtplan op financieel en personeel gebied het uiterste was dat Nederland kon opbrengen. Stond de teller in oktober 1950 nog ‘slechts’ op 320 vliegtuigen, de thans geplande sterkte bedroeg al 446 vliegtuigen in de eerste lijn, oplopend tot 795 met inbegrip van reserves.¹⁷⁷ Het aanvullen van tekorten kwam voor rekening van andere lidstaten.¹⁷⁸ Amper twee maanden later kwam de CLS op zijn woorden terug. Hoewel hij erkende dat het luchtmachtapparaat reeds zwaar belast was, zou uitbreiding mogelijk zijn als “men de voorwaarden en de rechtspositie van het te werven personeel belangrijk zou verbeteren en (...) onconventionele maatregelen zou treffen om tot de verkrijging van het personeel en de middelen te geraken”.¹⁷⁹ Aler leek hier zijn kans schoon te zien de personeelsproblematiek aan te pakken – onder meer de duur van de verplichte dienstdienst voor vliegers van drie jaren

was hem een doorn in het oog – maar werkelijk vergaande maatregelen op personeelsgebied zouden nog tot 1953 op zich laten wachten.¹⁸⁰ In het definitieve TCC-rapport, dat zoals gezegd begin 1952 werd gepresenteerd, bleken de aanbevelingen van het *committee* en het jongste Nederlandse luchtmachtplan niettemin geheel in overeenstemming. Wel stelde het TCC een afwijkende tijdsfasering van de opbouw voor, hetgeen erop neerkwam dat Nederland al in 1952 zou moeten beginnen met de vorming van drie nachtjagers squadrons en één verkenningssquadron. Daarnaast moest het Spitfire-squadron zo snel mogelijk overschakelen op de nieuwe Meteor F. Mk.8, en bevatte het rapport “gedetailleerde voorstellen tot besparing in de uitrusting”.¹⁸¹

De enige aanpassing die nog in het Luchtmachtplan 1951-1954 zou worden doorgevoerd was van organisatorische aard. CLS Aler stelde een vermindering voor van het aantal squadrons onder handhaving van het totale aantal vliegtuigen. Op die manier kon het kleine bestand aan ervaren personeel beter worden benut. De maatregel maakte het bovendien makkelijker de squadrons op een beperkter aantal vliegbases te formeren, en was ook internationaal de tendens.¹⁸² Nadat minister Staf hieraan in de Luchtmachtraad zijn fiat had gegeven, werden de aantallen dienovereenkomstig verminderd tot zes dagjagers squadrons (à 24 vliegtuigen per squadron), drie nachtjagers squadrons (à 16 vliegtuigen) en één verkenningssquadron (à 16 vliegtuigen), terwijl de zes tactische squadrons (à 25 vliegtuigen), het transportsquadron (à 16 vliegtuigen) en de vier artilleriewaarnemingssquadrons voor de Koninklijke Landmacht (à 18 vliegtuigen) in omvang gelijk bleven.¹⁸³ Hoewel cosmetisch van aard, leidde de verandering tot onduidelijkheid en ongerustheid in de Kamer. Zo hekelde een verontruste H.A. Korthals het feit dat de minister zonder toelichting had besloten het aantal squadrons terug te brengen. De VVD'er meende hierin bewijs te zien dat het nieuwe Vijfdivisie Plan van de Koninklijke Landmacht ten koste zou gaan van de opbouw van de luchtstrijdkrachten, terwijl SACEUR toch meermaals had gezegd dat de achilleshiel van de Europese verdediging juist de “te zwakke luchtmacht” was.¹⁸⁴ De bedragen voor de luchtstrijdkrachten schenen “voor eens en al[tijd] vast te staan”, verzuchtte E.A. Vermeer (PvdA). Zijn partij zou liever zien dat de KL zich beperkte tot drie legerdivisies, zodat Nederland zich kon richten op de zo “noodzakelijke uitbreiding van de luchtmacht”.¹⁸⁵ Ook de Kamerleden Fens (KVP) en Roosjen (ARP) vreesden dat de KL-plannen de opbouw van de luchtstrijdkrachten doorkruisten.¹⁸⁶ De op luchtmachtgebied doorgaans goed ingevoerde kolonel-vlieger b.d. E. Visch (KVP) was eveneens van mening dat het verminderde aantal squadrons onvoldoende was, hoewel hij “liever 14 goed bezette squadrons dan 21 halve” zag.¹⁸⁷ Minister Staf probeerde de Kamerleden ervan te overtuigen dat er helemaal geen sprake was van verzwakking, maar dat slechts “de optelsom” niet meer klopte. Bovendien had de NAVO niet gevraagd om aanpassing van het luchtmachtplan, maar juist om uitbreiding van het legerplan!¹⁸⁸ De kwestie zou in juni 1954 nog een laatste keer aan de orde komen, toen Vermeer en Visch minister Staf nogmaals om opheldering vroegen.¹⁸⁹ Die antwoordde dat aan het luchtmachtplan niet meer zou worden gesleuteld, aangezien SHAPE tegen Nederland gezegd had: “maak die luchtmacht van jullie goed, voordat je hem groot maakt”. Dat advies vormde in de ogen van Staf “de rechtvaardiging van het luchtmachtplan, dat gesloten plan, waaraan wij kunnen werken en dat, als het slaagt, een goede luchtmacht tot stand kan brengen”.¹⁹⁰ Met deze woorden was de zaak ook voor de volksvertegenwoordiging eindelijk afgedaan.

Toen 1952 ten einde liep, begon de versnelde opbouw van de NAVO-strijdkrachten zoals gezegd spaak te lopen. Dit leidde tot temporisering van het *Paris Plan*, hetgeen haar weerslag had op het door internationaal overleg tot stand gekomen luchtmachtplan.¹⁹¹ De einddatum voor het

Nederlandse aandeel in het bondgenootschappelijke opbouwplan werd een jaar naar achteren verschoven, naar eind 1955.¹⁹² Het uiteindelijke Luchtmachtplan 1951-1954, zoals dat ultimo 1952 verankerd lag in het *Paris Plan*, vormde de eerstkomende decennia de blauwdruk voor de opbouw en instandhouding van de Nederlandse luchtmacht. Als zodanig sloot het naadloos aan op het vele voorbereidende werk dat in de eerste vijf naoorlogse jaren was verzet.¹⁹³

Een (Franse) kink in de kabel: de Europese Defensie Gemeenschap

Terwijl de luchtmachtstaven in de NAVO-lidstaten de uitvoering van het *Paris Plan* ter hand namen, bereikte de politieke besluitvorming over de totstandkoming van een Europese Defensie Gemeenschap intussen een vergevorderd stadium. Hoewel de Nederlandse regering de voorkeur gaf aan de integratie van Duitse eenheden binnen het raamwerk van de NAVO en de bestaande NAVO-plannen, bezweek Den Haag uiteindelijk onder de toenemende internationale druk.¹⁹⁴ Naarmate de EDG realiteit leek te gaan worden, centreerden de besprekingen op het politieke niveau zich rond thema's als de verhouding van de EDG tot de NAVO, de inzet van EDG-eenheden buiten het NAVO-verdragsgebied, de dienstplichtduur, de duur van het EDG-verdrag, het gemeenschappelijke defensiebudget en een Europees bewapeningsprogramma.¹⁹⁵

Terwijl de politici elkaar in de haren vlogen en de totstandkoming van de EDG allerminst verzekerd was, probeerden de militaire autoriteiten zo goed en zo kwaad als het ging de Duitse militaire bijdrage, die voorlopig alleen nog op papier bestond, in de bestaande plannen te incorporeren. Het spreekt voor zich dat de onzekerheid over de realisatie van de EDG haar weerslag had op de planning, zowel op internationaal als nationaal niveau.¹⁹⁶ De algemene militaire grondslagen werden vastgelegd in het *Protocol Militaire*, terwijl 'gevoelige' militaire aangelegenheden naar het *Accord Spéciale* werden verwezen. Nederland stelde aan toetreding tot de EDG de voorwaarden dat het zijn NAVO-verplichtingen onverkort zou handhaven en dus geen extra strijdkrachten, anders dan die waren toegezegd aan de NAVO, zou toewijzen. Vanwege de "grote niet-militaire belangen" bleef de territoriale verdediging een nationale verantwoordelijkheid, terwijl ook aan de regeringswens het merendeel van de Koninklijke Marine buiten de EDG te houden, werd voldaan.¹⁹⁷

Zich beroepend op haar verplichtingen, die in vreedstijd "beslist buiten de EDG-sfeer lagen", had de marineleiding de KM handig buiten het EDG-debat weten te plaatsen. Vrijwel de gehele KM zou onder nationaal beheer blijven. Voor de land- en luchtmacht lagen de kaarten anders. Maar hoewel de integratie van Duitse eenheden in de bondgenootschappelijke landstrijdkrachten de militaire autoriteiten voor moeilijkheden stelde, waren zij het voor de luchtcomponent van het Europese Leger vrij snel eens over de noodzaak de luchtmacht grotendeels te integreren: de tactische luchtmacht in ZATAF en de luchtverdedigingsmiddelen in het continentale luchtverdedigingssysteem. Het vraagstuk van de strategische luchtmacht bleef evenwel onbeantwoord.¹⁹⁸ Aangezien de EDG meerdere krijgsmachtdelen aanging, vormde het Comité vcs het geëigende platform voor de gedachtewisseling over EDG-aangelegenheden. Teneinde de zaken beter te kunnen coördineren, werd er een Bureau EDG onder leiding van generaal-majoor J.D. Schepers onder het CVCS geplaatst.¹⁹⁹ Dit onderhield het contact met de landgenoten in de Militaire Afdeling EDG van het *Comité Intérimaire Militaire*, dat was gezeteld in de Franse hoofdstad. Daarnaast was Nederland goed vertegenwoordigd in de internationale overlegorganen. Zo bekleedde luchtmachtkolonel A.B. Wolff de belangrijke voor-

zittersstoel van de *Section Air*, waarin SHAPE, AAFCE, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten als waarnemers naast de EDG-landen vertegenwoordigd waren.²⁰⁰

Gevoed met informatie uit de diverse organen, begonnen de KL en de Nederlandse luchtmacht vanaf begin 1952 in hun plannen serieus met de EDG rekening te houden.²⁰¹ Aan die planning hoefde wat de luchtmacht betrof weinig te worden veranderd. Het *Comité Intérimaire Militaire*, belast met de vaststelling van nationale bijdragen aan de EDG, kwam met een opgave waarin een Nederlandse bijdrage van 374 vliegtuigen stond vermeld. De aantallen en typen waren van het *Paris Plan* afgeleid en kwamen overeen met de in NAVO-verband toegezegde aantallen, minus de vier artilleriewaarnemingssquadrons. De Franse bijdrage bedroeg 1.989 vliegtuigen, België zou 531 vliegtuigen leveren, Italië 876 en Duitsland 1.158. Eind 1954 zou er een totale luchtmachtomvang bereikt zijn van 4.928 vliegtuigen in EDG-verband.²⁰² Problemen deden zich aanvankelijk alleen voor bij de inbreng van de verkenningsvliegtuigen, waar zich een verschil tussen de NAVO- en de EDG-planning openbaarde. In tegenstelling tot de *Annual Review* waren er namelijk geen verkenningsvliegtuigen opgenomen in de divisieorganisatie van de EDG en al evenmin in de opgaven van de luchtmacht.²⁰³ De Nederlandse delegatie drong er voortdurend op aan de bijdragen van de EDG op de *Annual Review* van de NAVO te baseren en niet op het *Accord Spécial*, dat een verkeerd beeld schetste.²⁰⁴ De Nederlandse suggestie vond weinig weerklank bij de overige delegaties. Vooral Frankrijk was hier fel tegen gekant, niet in de laatste plaats omdat naleving van de *Annual Review*-procedure inhield dat West-Duitsland inzage kreeg in de werkelijke sterkte van de Franse strijdkrachten.²⁰⁵

Ondanks de Franse achterdocht leidden de besprekingen over de luchtmacht tot resultaten. Aan het begin van 1953 lag de organisatorische basis in grote lijnen vast. De EDG-luchtmacht zouden worden georganiseerd in mobiele basiseenheden (*Unité de Base*) van gelijkvormige samenstelling, elk homogeen-nationaal van samenstelling (*Wing Homogènes*). Een basiseenheid bestond uit een staf, een gevechtsgroep van drie squadrons, een technische groep voor de instandhouding en een basisgroep voor administratieve taken. Basiseenheden voor luchtverdediging en tactische luchtsteun telden 75 vliegtuigen (25 per squadron), voor nachtjagers bedroeg dit 36 (12 per squadron, hetgeen niet overeenkwam met de Nederlandse indeling van 16). Voor bombardements-, verkenning- en transporteenheden bedroegen deze aantallen respectievelijk 48 (16), 54 (18) en 48 (16). De nationale basiseenheden zouden – bij voorkeur – met verschillende nationaliteiten worden gegroepeerd in een *Commandement Aérienne Tactique* (CATAC). Een aantal CATAC's vormde tezamen een *Force Aérienne Tactique* (FATAC). Op Nederlands aandrigen zouden de luchtverdedigingseenheden uit de CATAC worden gelicht en onder eenhoofdige leiding in een FATAC worden samengebracht. De EDG-luchtmacht zouden in de toekomst komen te ressorteren onder een commandant Europese Luchtmacht met een geïntegreerde staf, die op zijn beurt onder bevel van AAFCE stond. De EDG-luchtmachtonderdelen konden in een groter verband tevens Amerikaanse en/of Engelse eenheden bevatten, of hierin zelf worden opgenomen.²⁰⁶ De nationale *Unités de Base* zouden door de commandant Europese Luchtmacht, al dan niet via een territoriale commandant, worden aangestuurd.²⁰⁷

Toch verliep niet alles crescendo. De knelpunten op luchtmachtgebied spitsten zich toe op drie deelgebieden: de positie van de territoriale luchtverdediging, de luchtmacht in de koloniën en de gemeenschappelijke vliegtuigproductie. Zoals ook in NAVO-besprekingen dikwijls het geval was, vormde de positie van troepen bestemd voor de territoriale verdediging een heet hangijzer. Hoewel deze problematiek in de eerste plaats de Koninklijke Landmacht raakte,

betrof het evengoed de 'derde dimensie'. Hier hing het nauw samen met het verlies van soevereiniteit, meer in het bijzonder het uit handen geven van de nationale luchtverdediging. De discussie behelsde de vraag of de luchtverdedigingsjagers al dan niet tot de *défense intérieure air* moesten worden gerekend. De Nederlandse delegatie had steeds het standpunt gehuldigd dat luchtverdedigingsjagers niet tot de territoriale verdediging behoorden. Echter, vermeden moest worden dat landen hieruit de conclusie trokken dat bovenop de aantallen vermeld in het *Accord Spécial*, nog eens extra jachtvliegtuigen voor de territoriale verdediging moesten worden opgebracht – een idee dat alleen Italië voorstond.²⁰⁸ Frankrijk zette de zaak vervolgens op scherp toen het verklaarde, verwijzend naar voetnoot 1 van het *Accord Spécial*, als enige land recht te hebben op nationale, niet onder NAVO-toezicht staande luchtverdedigingseenheden. Hierop sloot de Nederlandse delegatie zich aan bij de Duits-Italiaanse reserve. De Nederlandse regering, vanaf het begin niet erg happig op deelname aan de EDG, maakte zich hard voor een sterke binding van de EDG met de NAVO en het plaatsen van de EDG-strijdkrachten onder niet-EDG-bevelhebbers, bij voorkeur Amerikaans, uit angst voor mogelijke belangenverstrengeling en het toespitsen van bestaande tegenstellingen. Hoezeer Nederland aan dit principe hechtte, bleek begin maart 1953, toen Den Haag bezwaar maakte tegen de voorgenomen benoeming van de Franse maarschalk Alphonse Juin tot EDG-opperbevelhebber. Dat zou de band met de NAVO slechts "verzwakken" en afbreuk doen aan de Amerikaanse interesse in de verdediging van West-Europa, zo werd gevreesd.²⁰⁹ Het probleem van de bevelsbevoegdheid over de bondgenootschappelijke luchtverdediging kreeg een nieuwe dimensie toen ook Groot-Brittannië kenbaar maakte geen gemeenschappelijke operationele leiding over de Britse luchtverdedigingseenheden te zullen accepteren.²¹⁰ De gesprekken stevenden af op een patstelling.

Ook over de toewijzing van luchtstrijdkrachten die zich buiten het verdragsgebied bevonden, konden de deelnemers het maar niet eens worden. Frankrijk, dat een groot deel van zijn eenheden op vliegbases in Noord-Afrika gestationeerd hield, zei "niets te kunnen opgeven", terwijl Italië evenmin genegen was zijn 'overzeese' luchtmacht af te staan.²¹¹ Een laatste geschilpunt betrof het voornemen om in EDG-verband tot standaardisatie te komen, met gemeenschappelijke vliegtuigproductie als doel. De Nederlandse chefs van Staven meenden echter dat de gezamenlijke productie niet zou moeten wachten op standaardisatie, omdat dit naar hun oordeel nog "vele jaren" kon duren.²¹² Frankrijk leek standaardisatie bovendien aan te grijpen om zijn eigen producten aan de man te brengen.²¹³ Toch zag een enkele Nederlandse partij er wel brood in. In maart 1954 ontving CLS Baretta een schrijven van F.J.L. Diepen, oprichter van de Avio-Diepen N.V. vliegtuigfabriek, waarin deze voorstelde de Nederlandse regering het voortouw te laten nemen om in EDG-verband tot standaardisatie te komen. De zakenman voorzag goede afzetmogelijkheden voor een in Nederland te ontwikkelen type lesvliegtuig en op den duur wellicht zelfs voor nachtjagers.²¹⁴

De ambitieuze vliegtuigbouwer moest zijn plannen voorlopig in de ijskast zetten. In mei 1954 liet de *Section Air* weten geen nieuwe onderwerpen meer aan te snijden zolang Parijs weigerde het EDG-verdrag te ratificeren.²¹⁵ De geschillen bleken niet alleen op luchtmachtgebied onoverbrugbaar. Inmiddels waren de onderhandelingen over de totstandkoming van de EDG ook op het politieke niveau volledig vastgelopen. Het hoofd Militaire Afdeling EDG, luitenant-generaal M.R.H. Calmeyer, gaf opdracht het Bureau EDG in de Franse hoofdstad tot een kernbezetting terug te brengen en het restant van het personeel huiswaarts te sturen.²¹⁶ Actieve bemoeienis van Nederlandse militaire zijde kwam pas weer aan de orde toen besprekingen over de vorming van de opvolger van de Europese Defensie Gemeenschap – de West-Europese Unie – aanvingen.

In de Defensiecommissie liet minister Staf op 14 oktober 1954 weten dat zich op de conferentie te Londen uit militair oogpunt “gunstige ontwikkelingen” hadden voorgedaan, die voor Nederland positiever uitpakten dan de afspraken in EDG-verband. De landmacht mocht voortborduren op het Vijfdivisie Plan, terwijl het luchtmachtaandeel door het Comité vcs ditmaal werd bepaald op 425 vliegtuigen. Hierbij was reeds rekening gehouden met het voornemen om na de invoering van de nieuwe Hawker Hunter dagjager twee Meteor-squadrons tot tactische squadrons om te vormen.²¹⁷ Negen dagen later werden de uitkomsten van de Londense conferentie geformaliseerd in de Akkoorden van Parijs, waarmee de geboorte van de WEU een feit werd. Deze gebeurtenis vormde het sluitstuk van een periode van ruim vier jaar lang moeizaam onderhandelen.

De politieke noch de militaire leiding van Nederland had ooit serieus open gestaan voor de EDG. Hoewel de jarenlang voortslepende besprekingen over de realisatie van de EDG het doel van een Duitse militaire bijdrage aan de bondgenootschappelijke verdediging niet dichterbij hadden gebracht, ondervond de opbouw van de Nederlandse krijgsmacht er evenmin hinder van. Op lange termijn zou de toetreding van de Bondsrepubliek tot de NAVO voor Nederland (daarentegen) van een veel grotere invloed blijken te zijn.

2.5 Het verloop van de tweede opbouwfase: zelfstandigheid, modernisering en veramerikanisering

Terwijl de Nederlandse burgerbevolking in de zomer van 1950 gespannen afwachtte of de communistische agressie van Korea naar Europa zou overslaan, liet de luchtmachtleiding geen mogelijkheid onbenut om de opbouw van de luchtmachtkrachten te bespoedigen, teneinde bij een dergelijk doemscenario weerwoord te kunnen bieden. De politieke bereidheid om meer geld in de defensieopbouw te steken bracht de uitvoering van het Luchtmachtplan 1951-1954 binnen handbereik. Dit hing nauw samen met de aanvaarding van de Amerikaanse *package-deal*. Deze deal bracht de militaire hulpverlening in een stroomversnelling, waarvan vooral de nog op te richten Nederlandse tactische luchtmachtkrachten profiteerden. De oprichting van een geïntegreerde NAVO-commando-organisatie en de Duitse toetreding tot de NAVO drukten evengoed hun stempel op de Nederlandse luchtmacht opbouw. Een neveneffect van de grootschalige MDAP-hulp was een toenemende Amerikaanse invloed op de planning, training, logistieke organisatie en materiële uitrusting.

Een ingrijpende reorganisatie: afscheid van het Commando Legerluchtmacht Nederland...

De geleidelijke groei, grotere zelfstandigheid en samenwerking in bondgenootschappelijk verband, alsmede de noodzaak om de verhouding van de chef Luchtmachtstaf tot de politieke leiding (minister van Oorlog, staatssecretaris) te preciseren en de luchtmachtorganisatie in lijn te brengen met die van andere NAVO-luchtmachten, luiden een ingrijpende reorganisatie in. De luchtmachtorganisatie die op 1 september 1950 het levenslicht zag, bleef tot in de jaren zeventig in (vrijwel) ongewijzigde vorm gehandhaafd.²¹⁸

Het Commando Legerluchtmacht Nederland, dat een grote verdienste had gehad in de opbouw van de luchtmachtkrachten in de eerste jaren, hield op te bestaan. De plaatsvervangend

CLS vulde deze leemte door het leeuwendeel van de verplichtingen en bevoegdheden van het commando over te nemen. Omdat het aantal luchtmachteenheden zo snel groeide dat de CLS deze in de toekomst onmogelijk direct zou kunnen aansturen, werd als onderdeel van de reorganisatie een tussenlaag gecreëerd tussen de topleiding van de luchtstrijdkrachten en de eenheden. Deze tussenlaag ging bestaan uit vier commando's: het Commando Luchtverdediging (CLV), het Commando Luchtvaartopleidingen (CLO), het Commando Luchtvaarttroepen (CLT) en het Commando Magazijnen en Werkplaatsen (CMW). De benaming CMW hield slechts kort stand. Na een reorganisatie werd het CMW op 6 juli 1951 tot het Commando Depots Materieel Luchtmacht (CDML) omgedoopt.²¹⁹ Het kwartet commando's ressorteerde onder de chef Luchtmachtstaf. Per 15 januari 1952 voegde het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten (CTL) zich als vijfde en laatste bij hen.²²⁰

Ook in de topleiding van de luchtstrijdkrachten vonden verschuivingen plaats. De politieke leiding berustte als vanouds bij de minister van Oorlog en zijn staatssecretaris. De Luchtmachtraad voedde hen met adviezen inzake luchtmacht gerelateerde zaken, op basis waarvan zij het beleid bepaalden. De Luchtmachtstaf droeg zorg voor de uitwerking en uitvoering van het beleid. De bevelsbevoegdheid over de luchtstrijdkrachten lag in handen van de chef Luchtmachtstaf, wiens staf werd uitgebreid met een kabinet en die op materieel en personeel gebied door respectievelijk een chef Technische Zaken & Materieel Luchtmacht (CTZM) en een chef Personeel Luchtmacht werd bijgestaan. De functie van adjunct adjudant-generaal Luchtmacht kwam daarmee te vervallen. Een nieuw gezicht was dat van de directeur Materieel Luchtmacht, die de leiding kreeg over het op 1 oktober 1950 opgerichte Directoraat Materieel Luchtmacht (DMLU). Dit directoraat werd rechtstreeks onder het Ministerie van Oorlog geplaatst. G. Otten, die naam had gemaakt bij Philips, werd benoemd tot de eerste directeur Materieel Luchtmacht. In zijn nieuwe functie kreeg de tot generaal-majoor bevorderde Otten de verantwoordelijkheid voor de *verwerving* van het luchtvaartmaterieel en de uitbesteding van het hoger onderhoud bij de industrie. De *instandhouding* van het materieel bleef daarentegen een taak van de CLS, die hiermee zijn CTZM belastte. Deze inefficiënte constructie van strikt gescheiden verantwoordelijkheden kwam pas in april 1964 ten einde. Ter completering van de reorganisatie vond in augustus 1952 de aanstelling plaats van een personeelsfunctionaris voor luchtmachtzaken. De tot adjunct-directeur Personeel Luchtmacht benoemde kolonel H.P. Zielstra nam plaats in de staf van de directeur Personeel van het Ministerie van Oorlog, waar hij de personeelsbelangen van de luchtmacht op departementaal niveau behartigde. De instelling van deze nieuwe functie betekende een verdere uitholling van het takenpakket van de chef Personeel Luchtmacht, die voortaan – evenals de CTZM – tot een uitvoerende taak werd veroordeeld.²²¹

Door de reorganisatie werd ook de voorheen onbevredigende luchtmachtvertegenwoordiging in de Luchtmachtraad verbeterd. Tot op dat moment telde de raad in de persoon van de chef Luchtmachtstaf welgeteld één luchtmachtfunctionaris. In de nieuwe opzet zag hij zich gesteund door de plaatsvervangend CLS en de directeur Materieel Luchtmacht, naast de toegevoegd hoofdofficier Luchtmacht van het Kabinet van de minister. Tot begin jaren zestig bleef de Luchtmachtraad in deze samenstelling gehandhaafd.²²² Wel verscheen er eind 1954 een 'nieuwe' functionaris op de presentielijst van de Luchtmachtraad. Ondanks de invoering van de uitvoerende commando's bleek de ideale organisatievorm nog niet gevonden. De CLS fungeerde in de eerste plaats als verlengstuk van de minister van Oorlog, waardoor hij zich te weinig aan zijn operationele taken kon wijden. Om in het gebrek aan centrale bevelvoering in de vredesorga-

nisatie van de luchtmacht te voorzien, werd besloten de functie van bevelhebber der Luchtmacht (BDL) in te stellen.²²³ De BDL moest fungeren als hoogste autoriteit en als boegbeeld van de luchtmacht. Hoewel het twee gescheiden taakomschrijvingen betrof, werden beide functies in één en dezelfde persoon verenigd. C.L.S. Baretta ging vanaf 10 november 1954 tevens de positie van BDL bekleden. Per augustus 1955 kreeg de BDL daarnaast een taak in de oorlogsorganisatie, namelijk de organisatie van de *territoriale* (lucht)verdediging en de personele en logistieke verzorging van Nederlandse luchtmachteenheden onder NAVO-bevel. De hoogste bevelsbevoegdheid rustte nu in vredes- en oorlogstijd op Baretta's schouders.²²⁴

De zoektocht naar een juiste structuur van de topleiding stond het in 1947 in gang gezette proces van het onttrekken van verantwoordelijkheden aan de Koninklijke Landmacht geenszins in de weg. Zo ging in 1951 het beroepsmuziekkorps van het Regiment Stoottroepen over in handen van de LSK.²²⁵ Hoewel op het eerste oog wellicht weinig belangwekkend, vormde dit de opmaat voor de verdere toe-eigening van KL-bevoegdheden begin jaren vijftig. In navolging van het muziekkorps werd ook de Welzijnszorg Luchtmacht in 1952 'losgeweekt' van de adjudant-generaal van de KL en onder de hoede van de chef Luchtmachtstaf gebracht. Hetzelfde gold voor het bij de luchtmacht werkzame personeel in dienst van de inspecteur der Militaire Administratie. Ook de inspecteur der Intendance viel vanaf 1952 onder medezeggenschap van de luchtmachtleiding. Door de toekenning van justitiële bevoegdheden aan de CLS kwam, naast de al in 1950 in het leven geroepen Luchtmachtkamers bij de Krijgsraad, "op militair-juridisch gebied de erkenning van het afzonderlijke karakter van de Luchtmacht [eveneens] tot uiting". Tot slot kwam ook de directeur Militair Juridische Dienst, in die gevallen waar het luchtmachtzaken betrof, onder de CLS te ressorteren.²²⁶

...en de bekroning tot zelfstandig krijgsmachtdeel

Het slotstuk moest echter nog komen. Al jaren streefde de luchtmachtleiding immers naar erkenning als zelfstandig krijgsmachtdeel. De luchtmachtleiding kreeg hierin bijval van minister van Oorlog Staf, die in de defensienota van mei 1951 liet weten te overwegen "gezien het gewijzigde karakter van de militaire luchtvaart (...) de luchtmacht tot een zelfstandige organisatie te doen verklaren".²²⁷ Tegelijkertijd benadrukte de minister dat het niet in zijn bedoeling lag een aparte staatssecretaris voor luchtmachtzaken te benoemen.²²⁸ Het vraagstuk van een eigen staatssecretaris was hem en zijn voorganger Schokking door de Tweede Kamer ettelijke keren voor de voeten geworpen.²²⁹ Het gros van de Kamerleden reageerde opgetogen dat de minister voornemens was de luchtmacht een zelfstandige positie toe te kennen. Vorrink ging dit zelfs niet ver genoeg. De PvdA-politicus wilde van de gelegenheid gebruikmaken om de Marine Luchtvaartdienst en de luchtmacht samen te smelten; de bestaande scheiding vormde in zijn ogen "een der meest in het oog springende voorbeelden van een gemis aan efficiency in de krijgsmacht". Dit impliceerde volgens Vorrink dat er een staatssecretaris voor de luchtmacht moest komen.²³⁰ Staf zag daar weinig heil in. Een staatssecretariaat voor de luchtmacht zou zijns inziens de onderlinge coördinatie in de weg staan.²³¹ Zo gemakkelijk liet de Kamer hem er niet mee weg komen. In een Kamerzitting later in het jaar uitte ook Fens bezwaren tegen het onderschikken van de luchtmacht aan de KL in departementaal verband. Men kon "een feitelijke discriminatie van een der krijgsmachtdelen" bezwaarlijk accepteren. "Een onderdeel met

zulke specifieke belangen moe[s]t niet worden medegemalen op de molen van de landmacht”, aldus de KVP'er. Opnieuw beriep Staf zich op het coördinatieprobleem.²³² Een jaar later bleek de minister nog altijd dezelfde mening toegedaan, ondanks herhaaldelijk aandringen van de Kamer. VVD-lid Korthals had niet het idee dat de luchtmacht door de genomen maatregelen nu “erg zelfstandig was geworden”. De landmacht was op het gebied van personeelsbeleid te dominant aanwezig. Korthals pleitte voor “een meer reële zelfstandigheid”, zonder de inmiddels in gang gezette ontwikkelingen in de EDG eerst af te wachten. De ontwikkeling van de luchtmacht in de laatste jaren had het probleem “meer urgent” gemaakt.²³³ Ditmaal sprak de minister klare taal. Hij vroeg zich af waarom toch zo naar een staatssecretaris voor de luchtmacht werd verlangd. Waren er dan zoveel tekortkomingen, waardoor de ontwikkeling van de luchtstrijdkrachten schade leed? Volgens Staf wilden de luchtstrijdkrachten slechts een eigen staatssecretaris omdat ook de marine er één had. Het streven was om uiteindelijk te komen tot één Ministerie van Defensie, met één staatssecretaris voor personeelszaken en één voor materieelzaken; daarom mocht nu geen tijd verloren gaan door weer een nieuwe reorganisatie. Volgens staatssecretaris van Oorlog F.J. Kranenburg moest de Kamer de verwerping van het idee van een eigen staatssecretaris ook zeker niet beschouwen als een teken dat de zelfstandigheid van de luchtmacht werd “verwaarloosd”.²³⁴

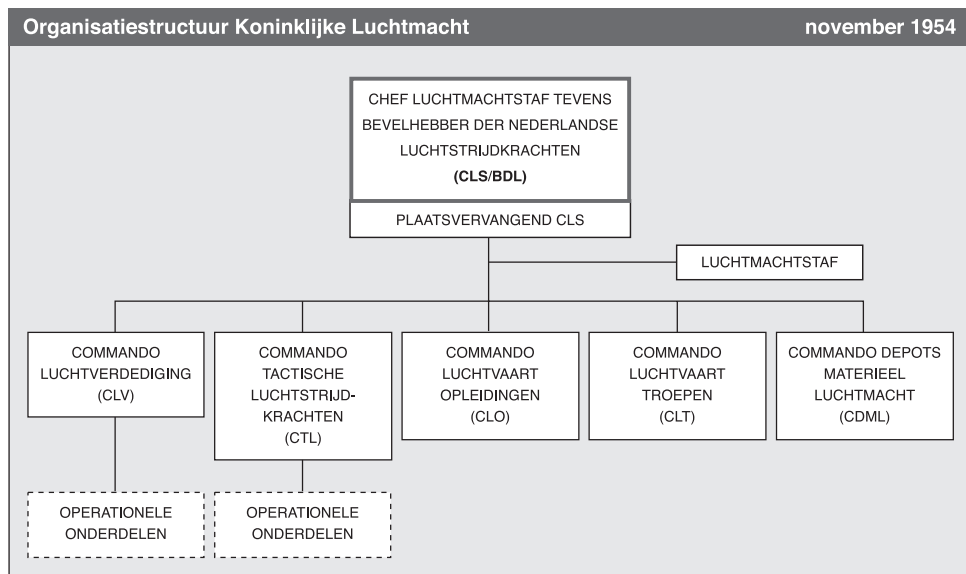
Achter de schermen was intussen namelijk al het nodige werk in deze richting verricht. CLS Aler ontving op 6 juni 1951 in de Luchtmachtraad van minister Staf de opdracht de mogelijke problemen van verzelfstandiging te inventariseren. Op Alers instigatie werd een week later besloten een werkcommissie te formeren.²³⁵ Problemen werden onder meer voorzien op het vlak van de administratie, juridische dienst en welzijnzorg, waarvoor als gezegd in 1952 een passende oplossing werd gevonden. CGS luitenant-generaal B.R.P.F. Hasselman leek er veel aan gelegen de verzelfstandiging van de luchtstrijdkrachten zo lang mogelijk uit te stellen. Als onderdeel van zijn vertragingstactiek liet hij weten dat een verzelfstandiging niet logischerwijs voortvloeide uit het “operatief gebruik”, aangezien de land- en luchtstrijdkrachten “tot in de tactische details” moesten samenwerken. Verder achtte Hasselman het moment van verzelfstandiging “niet opportuun”, gezien de “stroom van werkzaamheden die de NAVO en EDG thans over de staven uitstort[ten]” en de te verwachten organisatiewijzigingen als de EDG eenmaal een feit werd. Het kwam hem beter voor te wachten. Beide bezwaren werden door de staatssecretaris zonder pardon van tafel geveegd.²³⁶

Een lastiger te omzeilen klip bleek de Grondwet. Artikel 61 gaf de Koning het oppergezag over “zee- en landmacht”, maar nergens werd gerept over luchtstrijdkrachten. Hoewel het “een enge interpretatie” zou zijn, meende het hoofd van de Afdeling B7 (Wetgeving en Publiek Recht) van het Ministerie van Oorlog, M.J.P.D. baron van Harinxma thoe Slooten, dat een rechter met dit argument de rechtsgeldigheid zou kunnen betwisten van de voor een verzelfstandiging van de luchtstrijdkrachten noodzakelijke wijzigingen in de Grondwet.²³⁷ De op 29 februari 1952 door het Ministerie van Oorlog in het leven geroepen Commissie voor Zelfstandige Luchtmacht kwam tot dezelfde conclusie: een grondwetwijziging was noodzakelijk. CLS Aler zonk de moed langzamerhand in de schoenen. Het rapport van de Commissie voor Zelfstandige Luchtmacht was als “de muis, die door de berg gebaard is”, zo verzuchtte hij. Er leek weinig kans van sla-gen om de benodigde grondwetwijziging nog te koppelen aan de wijziging die op dat moment reeds in de Kamer in behandeling was, zodat op zijn vroegst pas rond 1957 tot verzelfstandiging zou kunnen worden overgegaan. Sombèr concludeerde Aler dat men “de gunstige tijd om de

zelfstandigwording van de Luchtmacht te realiseren (...) voorbij [had] laten gaan” en de verzelfstandiging nu naar “een vrij verre toekomst” zou worden verschoven.²³⁸ J. Kan, raadsadviseur bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken, bood een uitweg uit de impasse. Hij beargumenteerde dat het begrip “leger en vloot” in 1848 *alle bestaande* strijdkrachten omvatte, waarmee het in feite de betekenis van “krijgsmacht” kreeg.²³⁹ Uitgaande van deze ruimere interpretatie vereiste een zelfstandige luchtmacht geen grondwetswijziging.²⁴⁰

Uiteindelijk zou de verzelfstandiging van de luchtstrijdkrachten noch in 1952, noch in de “vrij verre toekomst” plaatsvinden. In februari 1953 kon minister Staf aan de ministerraad meedelen dat de juridische horde definitief was overwonnen. Als oplossing was gekozen voor de lezing dat de luchtstrijdkrachten zich hadden ontwikkeld tot “een zelfstandig onderdeel” van de landstrijdkrachten, waaraan de naam “Koninklijke Luchtmacht” zou worden toegekend. Staf stelde zijn ambtgenoten voor om bij eenvoudig Koninklijk Besluit (KB) de naam “Luchtmacht” vast te stellen en de Koningin te vragen het predicaat “Koninklijke” te verlenen. De raad verklaarde zich hiermee, mede gezien het herhaaldelijk aandringen van het parlement, akkoord.²⁴¹ Vliegbasis Soesterberg, de bakermat van de Nederlandse luchtvaart, vormde op 27 maart 1953 het toneel van “de belangrijkste dag in de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart”. Vooruitlopend op het veertigjarig jubileum van de militaire luchtvaart in Nederland, werd de inhoud van het KB aan de in groten getale toegestroomde binnen- en buitenlandse militaire en civiele genodigden bekendgemaakt.²⁴² Vanwege “uitnemende diensten (...) in tijden van oorlog en gevaar aan Ons en den lande bewezen” gingen de luchtstrijdkrachten, behoudens die behorende tot de KM, voortaan als derde krijgsmachtdeel genaamd “Koninklijke Luchtmacht” (KLu) door het leven.²⁴³ Interessant is dat het KB melding maakt van verdiensten uit het verleden, maar niet verhaalt over de toekomst. Tijdens de plechtigheid werd ook de benoeming van prins Bernhard tot inspecteur-generaal van de Koninklijke Luchtmacht (IGKLu) wereldkundig gemaakt.²⁴⁴

Met de erkenning als zelfstandig krijgsmachtdeel verstomde echter niet onmiddellijk alle kritiek. Integendeel, de storm laaide juist op. De departementale organisatiestructuur bleef



menigeeen een doorn in het oog. Tijdschriften als *Avia*, *Onze Luchtmacht* en *Vliegwereld* rakelden de discussie over een ‘eigen’ staatssecretaris voor luchtmachtzaken en een eigen departement binnen het Ministerie van Oorlog op.²⁴⁵ Ook in de Tweede Kamer verscheen het onderwerp tot ontsteltenis van minister Staf weer op de agenda.²⁴⁶ Bij de vaststelling van de rijksbegroting voor het jaar 1955 paste hij er dan ook voor nogmaals uit te leggen waarom een staatssecretaris voor de KLU in zijn ogen “onnodig” en “ongewenst” was.²⁴⁷ Om hun politieke meesters en beide andere krijgsmachtdelen niet voor de schenen te schoppen, ijverde de luchtmachtleiding slechts op fluistertoon voor een eigen staatssecretaris. Maar hoewel dit pas in 1963 het gewenste resultaat zou opleveren, bleek het organisatorische fundament voorlopig stevig genoeg om op voort te bouwen.²⁴⁸

Het operationele domein: Commando Luchtverdediging en Commando Tactische Luchtstrijdkrachten

Binnen het raamwerk van de NAVO was aan de KLU een viertal taken toegewezen. De eerste (en lange tijd belangrijkste) taak omvatte het opbouwen en onderhouden van een luchtverdedigingssysteem voor het beschermen van het Nederlandse grondgebied. Daarbij inbegrepen was de verdediging van een deel van de Noordzee, ter bescherming van de eigen en geallieerde scheepvaart en de Nederlandse havens. Deze taak viel toe aan het Commando Luchtverdediging. Kolonel Van der Werff bekleedde als eerste de functie van commandant-CLV (C-CLV). Op 1 november 1952 droeg Van der Werff het stokje over aan commodore W.J. Reijnierse, die op zijn beurt per 1 maart 1955 door commodore A.J. de Vries werd afgelost. De Staf CLV huisde tot 1952 in Scheveningen, om vervolgens zijn intrek te nemen in villa De Wulperhorst in Zeist. Tot het ressort van de commandant-CLV behoorden aanvankelijk het Administratief Squadron Staf CLV, de luchtverdedigingssquadrons, Jachtvliegschool 1 (JVS 1), de vliegbases Leeuwarden, Soesterberg, Twente en het in aanbouw zijnde Ypenburg, de radar- en peilstations, het *Sector Operations Centre*, het Centraal Verkeersleidings- en Verbindings Squadron (CVV), de twee squadrons Luchtmacht Vrouwenafdeling (LUVVA) en het Korps Luchtwachtdienst.²⁴⁹ In 1954 kwamen het op 1 december 1952 tot 334 (Transport) Squadron omgedoopte 1 TransVA en het Foto Karteringssquadron het CLV nog versterken. De organiek tot de KL behorende territoriale luchtdoelartillerie, tot slot, kwam in oorlogstijd onder operationeel bevel van C-CLV.²⁵⁰

Toen kolonel Van der Werff op 1 september 1950 de leiding over het CLV op zich nam, had hij als hoofddoel om een ‘paraplu’ boven Nederland op te bouwen. Deze vergelijking zou in de beginjaren menigmaal terugkeren, onder meer in de in 1955 gehouden herdenkingsrede van commodore De Vries ter gelegenheid van het vijfjarig bestaan van het CLV. Beeldend vergeleek hij de kleine CLV-staf met de steel van de paraplu, waarvan de baleinen werden gevormd door de ondersteunende onderdelen (vliegbases, meldings- en gevechtsleidingsstelsel, technische en logistieke diensten), terwijl het scherm bestond uit de, weinige, operationele luchtverdedigingssquadrons. Hoewel in voorgaande jaren veel werk was verzet, bestond het CLV in september 1950 nog slechts uit vijf luchtverdedigingssquadrons (waarvan één nog uitgerust met Spitfires), twee vliegbases, vier radarstations en 2.100 man personeel.²⁵¹

Terwijl de opbouw van de luchtverdediging gestaag voortging, werd begin jaren vijftig begonnen met het opbouwen en onderhouden van tactische luchtstrijdkrachten. Dit hield

verband met de tweede KLU-taak in NAVO-verband: het verkennen en bestrijden van vijandelijke gronddoelen, het leveren van tactische luchtsteun aan de landstrijdkrachten en – waar mogelijk – bijdragen aan de luchtverdediging boven het gevechtsgebied. Met deze taken werd het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten belast. Kolonel J.L. Zegers kreeg de taak toebedeeld om de oprichting van het CTL als vijfde commando binnen de luchtmachtorganisatie vorm te geven. Op de Luchtmachtstaf in Den Haag riep Zegers hiervoor een kleine staf ervaren officieren, veelal afkomstig van het ML-KNIL, in het leven: het Bureau Voorbereiding Oprichting Tactische Luchtstrijdkrachten (BVOT).²⁵² Na ruim een jaar van voorbereidingen vond op 15 januari 1952 de oprichting van het CTL plaats. Als eerste commandant CTL (C-CTL) viel de keuze op Zegers, die het CTL ‘in de steigers’ had gezet. Op 1 oktober 1953 volgde commodore Reijnierse hem als waarnemend hoofd op, terwijl bij de volgende commandowisseling, op 2 april 1954, kolonel De Vries (die later het CLV onder zijn hoede zou nemen) het roer overnam. Op 21 februari 1955 viel kolonel Maurenbrecher deze eer ten beurt, die de functie van C-CTL tot augustus 1959 bekleedde. De staf was gevestigd in villa ‘t Djekt in het Brabantse Zeelst. Onder het CTL vielen Nr. 1 Tactische Vliegbasis (Volkel) en Nr. 2 Tactische Vliegbasis (Eindhoven), met de aldaar gestationeerde Tactische Jachtgroepen²⁵³ en de in 1952 opgerichte Jachtvliegschool 2 (JVS 2). Aanvankelijk behoorden ook 334 (Transport)squadron en de Groep Lichte Vliegtuigen (GPLV) tot dit jongste commando, maar vanwege de integratie van het CTL in 2ATAF werden beide midden jaren vijftig elders ondergebracht. Het 334 (Transport)squadron vond onderdak bij het CLV, terwijl de GPLV een plekje kreeg binnen het CLO.²⁵⁴ Voortaan verzorgde het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten het luchtmachtoptreden bij gezamenlijke oefeningen met de landmacht, zodat het CLV zich geheel kon toewijden op zijn luchtverdedigingstaak.²⁵⁵ De staf van het CTL wist de zaak spoedig op de rails te krijgen, ondanks de moeizame start. Het gemis aan administratieve voorschriften en het heersende personeelstekort in vrijwel alle dienstvakken vroegen de meeste aandacht. Binnen een jaar groeide de personeelsbezetting uit van 1.236 tot 2.592 man, mede door de instroom vanuit het ML-KNIL.²⁵⁶

Minder in het oog springend, maar niet minder belangrijk, waren de twee overige taken, te weten luchtransport en (artillerie)waarneming voor de landstrijdkrachten. Luchtransport, de verantwoordelijkheid van 334 (Transport)squadron, was van eminent belang gezien de te verwachten moeilijkheden in oorlogstijd bij het vervoer over de weg. Voor communicatievluchten, verkenning en artilleriewaarneming was het voornemen opgevat vier *Air Observation Post-squadrons* (AOP) met lichte vliegtuigen op te richten. Lange tijd bleef dit aantal evenwel beperkt tot één squadron: 298 Squadron. Pas in 1956 vond de oprichting van een tweede eenheid, 299 Squadron, plaats. Tezelfdertijd werden de in gebruik zijnde Piper L-18C Super Cubs aangevuld met de Hiller H-23B Raven, de eerste helikopter in luchtmachtdienst. De GPLV was weliswaar een KLU-formatie, maar stond volledig ten dienste van de KL. De KLU was verantwoordelijk voor het vliegen en onderhouden van de vliegtuigen, die in oorlogstijd ten behoeve van het 1^e Legerkorps werden ingezet.²⁵⁷

Integratievraagstukken: de inpassing van het CLV en CTL in de 2ATAF commandostructuur

Zoals in hoofdstuk twee vermeld, kreeg het plan voor een bondgenootschappelijke luchtverdediging eind jaren veertig vorm. Bij de uitwerking rezen echter al spoedig problemen, die in hoofdzaak tot het vraagstuk van de bevelvoering te herleiden waren. Teneinde de samenwerking

tussen de defensieve en offensieve luchtstrijdkrachten te optimaliseren, stemde Nederland, evenals België, in met eenhoofdig bondgenootschappelijk bevel over zijn luchtverdedigings- en tactische squadrons. Voorwaarde was dat de Britse luchtverdediging in deze plannen zou worden betrokken en elk land een derde deel van het eigen luchtverdedigingspotentieel voor nationale doeleinden mocht reserveren. Gelet op de geringe diepte van de Centraal-Europese sector vloeiden achterland en gevechtzone min of meer in elkaar over, zodat er snel moest kunnen worden geschakeld tussen territoriale luchtverdediging en offensieve of defensieve operaties ten behoeve van de landstrijdkrachten. Hiervoor was eenhoofdig bevel simpelweg een *must*. Nederland beschikte over onvoldoende middelen om een adequate luchtverdediging te voeren en door internationale coördinatie was het mogelijk zwaartepunten te leggen, waarvan Nederland profijt had. Daarnaast was er destijds bij de luchtmacht nog geen sprake van aparte tactische luchtstrijdkrachten; de Meteor nam aanvankelijk beide rollen nog voor zijn rekening. Tactische luchtsteun was voor Nederland een relatief nieuwe ‘tak van sport’. Het concept was in de Eerste Wereldoorlog uitgevonden en werd in de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog en tijdens de oorlog verfijnd, een ontwikkeling die aan het bezette Nederland grotendeels voorbij was gegaan. Uit het feit dat voorlopig geen onderscheid te maken was tussen tactische en luchtverdedigingsjagers, moest volgens de Luchtmachtstaf als vanzelf de consequentie van eenhoofdig bevel worden getrokken.²⁵⁸

Frankrijk nam een tweeslachtige positie in: de Franse noordoostelijke luchtverdedigingsgroep, die aan de Nederlands-Belgische sector grensde, kon zonder bezwaren ingebracht worden, maar Parijs wenste de resterende luchtstrijdkrachten in eigen beheer te houden.²⁵⁹ De Britse bondgenoot was zelfs helemaal niet van zins zijn luchtverdedigingscomponent, het befaamde *Fighter Command*, onder eenhoofdig bondgenootschappelijk bevel te plaatsen. Het stak Nederland dat Groot-Brittannië, nota bene de *mastermind* achter het continentale luchtverdedigingsstelsel, zich zo opstelde. Hoewel dit niet als een volslagen verrassing kwam – Groot-Brittannië had reeds vanaf 1949 laten doorschemeren de soevereiniteit over zijn nationale luchtverdediging niet te willen opgeven – verzwakte het de Nederlandse luchtverdedigingspositie, die immers direct grensde aan de Britse sector en daarmee in oorlogstijd hecht zou moeten samenwerken.²⁶⁰ Ook toen de bondgenootschappelijke luchtverdediging als inzet van de EDG-onderhandelingen begin jaren vijftig opnieuw ter sprake kwam, bleef Groot-Brittannië eenhoofdige leiding halsstarrig afwijzen.²⁶¹

Ongehinderd door de Britse en Franse terughoudendheid, maakten Nederland en België vaart met hun aandeel in de coördinatie. De oprichting van het Commando Luchtverdediging maakte het mogelijk de tot dan toe nog slechts op papier bestaande Belgisch-Nederlandse luchtverdedigingsgroep daadwerkelijk tot stand te brengen. Het CLV bood de commandostructuur om de in oorlogstijd onder bevel van SACEUR vallende Nederlandse luchtverdediging met haar Belgische evenknie in No. 69 Group bij 2ATAF onder te brengen.²⁶² Medio 1951 kwam Aler met zijn Belgische collega, luitenant-generaal L.J.G. Leboutte, overeen dat het bevel over de geïntegreerde staf van de Nederlands-Belgische No. 69 Group beurtelings in handen van een Belg en een Nederlander zou berusten, terwijl diens plaatsvervanger de tegenovergestelde nationaliteit zou bezitten.²⁶³ Op 1 maart 1952 werd No. 69 Group, dat alleen voorzag in de luchtverdediging van het Belgische en Nederlandse grondgebied, officieel opgericht. Dat gebeurde ondanks het feit dat een definitieve instructie waarin de bevoegdheden en de taken van de commandant No. 69 Group (C-69 Group) waren opgetekend, ontbrak.²⁶⁴

Na moeizaam overleg tussen 2ATAF, AAFCE en de beide luchtmachtstaven werden de taken en verantwoordelijkheden in april 1953 in een voorlopige instructie vastgelegd. In vredestijd vervulde de in het Belgische Deurne gezetelde *C-69 Group* een coördinerende en adviserende taak, maar tijdens oefeningen en in oorlogstijd (op NAVO-alarmfase *Simple Alert*²⁶⁵) verkreeg de commandant van *No. 69 Group operational control* over de Nederlandse en Belgische luchtverdedigingsmiddelen en fungeerde hij als *Deputy Commander* van de commandant 2ATAF (C-2ATAF). In dat geval integreerden de operationele staven van 2ATAF en *No. 69 Group*, waarna de *Group Operations Room* van *No. 69 Group* dienst ging doen als *Command Operations Room*. C-2ATAF voerde vanuit daar de algehele leiding over alle luchtoperaties in het 2ATAF-gebied, terwijl *C-69 Group* de luchtverdediging boven de Beneluxlanden aanstuurde. In het kort ging dit als volgt: de *Group Controller No. 69 Group* coördineerde de operaties in de twee nationale luchtverdedigingssectoren met een luchtbeeld dat het Nederlandse en Belgische *Sector Operations Centre* gezamenlijk creëerden. De soc's, belast met de *tactical control* over de operaties, verkregen hun gegevens van de radarstations, die tevens de daadwerkelijke onderscheppingen leidden. De positie van eigen vliegtuigen werd met behulp van peilstations bepaald. *C-69 Group* kon de *Sector Controller* op een soc opdracht geven om jachtvliegtuigen in te zetten, waarna een *Fighter Marshall* deze begeleidde tot zij door de gevechtsleiding van een van de radarstations konden worden overgenomen. *C-69 Group* werd in de uitvoering van haar taken gehandicapt door de regeling dat steeds een derde van haar potentieel beschikbaar moest blijven voor de bescherming van voor Nederland en België van vitaal belang geachte objecten.²⁶⁶ In het geval van Nederland kon deze 'reservemacht' uitsluitend door C-CLV gedirigeerd worden, die deze functie naast zijn geallieerde functie behield.²⁶⁷ C-CLV droeg daarnaast zorg voor het voorbereiden van de luchtverdedigingseenheden op hun oorlogstaak, het handhaven van hun gevechtsgereedheid en het tijdig innemen van de oorlogsoptellingen, terwijl de verantwoording over de algehele opbouw van het CLV vanzelfsprekend bij de CLS/BDL berustte.²⁶⁸ Met de realisatie van *No. 69 Group* bekroonden Nederland en België hun streven naar bondgenootschappelijke samenwerking op luchtverdedigingsgebied. De Amerikaanse luitenant-generaal Norstad, de *Air Deputy* bij SHAPE en toekomstig opperbevelhebber, liet niet na hen te prijzen voor het pionierswerk op het gebied van de coördinatie van hun luchtverdedigingsnetwerken. Zij dienden als voorbeeld voor de overige lidstaten.²⁶⁹

Toch pakte deze samenwerking niet op alle fronten goed uit. Dat lag vooral aan het feit dat *No. 69 Group* de militaire NAVO-autoriteiten een ingang bood om invloed te krijgen op nationale luchtverdedigingsmiddelen. C-2ATAF bemoeide zich ook in vredestijd heel nadrukkelijk met allerhande operationele aspecten. In november 1954 wees een bezorgde CLS, Baretta, voor het eerst op het zijns inziens "gevaarlijke aspect" van de coördinatie, waarbij de KLU het risico liep "dat alles uit handen (...) [werd] gegeven". Dat was onder meer gebleken uit de moeizame onderhandelingen over de precieze bevoegdheden van *C-69 Group*.²⁷⁰ Regering en luchtmachtleiding vreesden hun zeggenschap over de nationale luchtverdediging aan de NAVO te verliezen, terwijl andere lidstaten geen aanstalten maakten het Nederlands-Belgische voorbeeld te volgen. De Nederlandse belangen dreigden zodoende ondergesneeuwd te raken. De Luchtmachtstaf sprak zich in juni 1955 daarom uit voor de afschaffing van *No. 69 Group* in zijn huidige vorm ten faveure van integratie in 2ATAF, teneinde een betere coördinatie te bewerkstelligen. Om het verlies van zeggenschap tegen te gaan, zou in vredestijd een *Deputy Commander* van C-2ATAF moeten worden aangewezen, een functie die vervuld zou moeten worden door een Nederlander of Belg met een hoge rang. Verder zouden op "redelijke basis" Nederlandse en Belgische officieren op invloedrijke

posities in de geïntegreerde 2ATAF-staf opgenomen moeten worden, waardoor beide landen hun nationale belangen beter gewaarborgd zouden zien. Dit waren twee uitkomsten van een stafstudie naar de toekomst van *No. 69 Group*, die in de zomermaanden van 1955 plaatsvond. Een ander bezwaar dat uit deze studie naar voren kwam, was het verschil tussen de vredes- en oorlogsorganisatie, waardoor bij de omschakeling – zo was uit oefeningen gebleken – kostbare tijd verloren ging. Ook België meende dat de aan nationale grenzen gebonden *No. 69 Group* niet langer aan de verwachtingen voldeed, gezien de kwalitatieve en kwantitatieve groei van het Sovjet-luchtwapen en de in de nabije toekomst te verwachten invoering van ‘voorwaartse defensie’.²⁷¹

Hoewel de coördinatie in *No. 69 Group* weliswaar een stap in de goede richting betekende, kon dit niet de zorgwekkende staat verhullen waarin de bondgenootschappelijke luchtverdediging zich als geheel nog altijd bevond.²⁷² Getuige ook de harde woorden van SACEUR Gruenther, die in december 1955 voor het *Military Committee* verklaarde dat “the air defense of Allied Command Europe (...) was in a deplorable condition”. De luchtverdediging was “the greatest weakness” in de bondgenootschappelijke verdediging.²⁷³ Zijn plaatsvervanger, veldmaarschalk Montgomery, liet zich in soortgelijke bewoordingen uit. Hij stelde dat indien in de nabije toekomst oorlog zou uitbreken, hij de NAVO niet in staat achtte om tijdig een effectief luchtverdedigingssysteem op te bouwen.²⁷⁴ Luchtverdediging bleef te veel een nationale aangelegenheid. Het resultaat was een verbrokkeld stelsel van lidstaten, die elk uitsluitend de verantwoordelijkheid droegen voor de luchtverdediging boven hun eigen grondgebied. Er was geen eenheid van leiding en evenmin was er sprake van standaardisatie om de coördinatie te bevorderen. De lidstaten beschikten over een bonte verzameling aan vliegtuigtypen, procedures en systemen. Maatregelen op luchtverdedigingsgebied werden zonder onderling overleg genomen, op basis van hun individuele operationele concepten, economische mogelijkheden en nationale aanschaffingspolitiek.²⁷⁵ Deze factoren maakten coördinatie in oorlogstijd tot een welhaast onmogelijke opgave. De meest voor de hand liggende oplossing was een streven naar integratie, maar dit impliceerde – veel meer dan bij coördinatie het geval was – het uit handen geven van nationale bevoegdheden. Daarvoor leek het klimaat allerminst rijp. Maar, zoals in een volgend hoofdstuk zal worden belicht, dit gevoelige vraagstuk bleef op de agenda.

Hoe verschillend was de uitgangssituatie bij de inpassing in 2ATAF van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten. Bij de opbouw van tactische luchtstrijdkrachten werd vanaf het begin aangestuurd op integratie. In tegenstelling tot de CLV-squadrons, waarover 2ATAF uitsluitend in oorlogstijd het bevel kreeg, stonden de zes volgens het Luchtmachtplan 1951-1954 te formeren Nederlandse tactische squadrons vanaf hun oprichting onder *operational control* van de NAVO. Dit hield in dat C-2ATAF in vreedetijd controle had over de tactische squadrons en coördinerend optrad waar het operationele zaken betrof. In oorlogstijd, op NAVO-alarmfase *Simple Alert*, verkreeg C-2ATAF *operational command* over de Nederlandse tactische squadrons. Dit ging nog een stap verder dan *operational control* en bood hem onder meer de mogelijkheid eenheden zonder ruggespraak met nationale autoriteiten in te zetten en te verplaatsen.²⁷⁶ Binnen 2ATAF, dat uit drie *Groups* bestond, vormden de CTL-squadrons samen met enkele Britse tactische squadrons *No. 2 Group*. De al genoemde *No. 69 Group* (Nederlandse en Belgische luchtverdedigingseenheden) en *No. 83 Group* (Belgische en Britse tactische squadrons) completeerden het geheel. De NAVO-landstrijdkrachten waren op soortgelijke wijze in legergroepen gebundeld. In de aan 2ATAF toegewezen verdedigingssector bevond zich de *Northern Army Group* (NORTHAG), waarvan naast Britse en Belgische eenheden ook het Nederlandse Eerste Legerkorps (1 Lk) deel uitmaakte. Doordat

C-2ATAF echter *operational command* had over de Nederlandse tactische squadrons, kon 1 Lk in oorlogstijd niet automatisch op hun steun rekenen.²⁷⁷

De gunstiger vooruitzichten ten spijt verliep de integratie van het CTL evenmin zonder slag of stoot. De luchtmachtleiding liet zich niet zomaar alles welgevallen en in de aanloop naar integratie staken ook hier de inmiddels welbekende problemen van het verlies van zeggenschap de kop op. In juni 1952 ontving de Luchtmachtstaf een schrijven van het hoofdkwartier 2ATAF, waarin kortweg werd medegedeeld dat de commandant van *No. 2 Group (C-2 Group)* per 1 juli 1952 de verantwoordelijkheid voor alle operationele en trainingszaken van het CTL zou overnemen. Een woedende CLS Aler liet per ommegaande weten dat dit “straightforward and simple directive” hem veel te ver ging. Hoewel hij de noodzaak inzag om 2ATAF in vreedstijd invloed over zaken van operationele aard te geven, mocht dit niet zo ver gaan als thans werd voorgesteld.²⁷⁸ Nog dezelfde dag bracht Aler het zijns inziens ongepaste voorstel in het Comité VCS aan de orde. Daar bleek dat beide andere stafchefs in hun ressorts geen “symptomen” hadden waargenomen van wat Aler noemde “een wens van de geallieerde militaire autoriteiten om meer aan zich te trekken dan hen toekomt”.²⁷⁹ De territoriumdrift van de militaire NAVO-autoriteiten bleek een hardnekkig probleem. In mei 1953 beklagde Aler zich opnieuw over het feit “dat meer en meer (...) rechtstreeks operationele bevelen aan [het] CTL werden gegeven, zonder de CLS in te lichten”. Steeds was SACEUR Norstad de boosdoener. Hoewel Aler de gevolgde bevelsprocedure operationeel juist achtte, liet hij minister Staf desgevraagd weten dat de Nederlandse tactische squadrons – in tegenstelling tot de Belgische – niet in 2ATAF geïntegreerd waren en zodoende (nog) niet onder internationaal bevel stonden. De CLS stelde aan integratie de voorwaarde dat het 2ATAF-hoofdkwartier, dat zich in Bad Eilsen bevond, reeds in vreedstijd zijn oorlogsbestemming te Maastricht (in een uitgehakte bunker in de Cannerberg) zou betrekken, waarschijnlijk met de gedachte dat hij zo meer invloed kon uitoefenen. Na enig overleg besloot Aler om “niet verder te protesteren tegen de bevelsprocedure van Generaal Norstad”, maar erop toe te zien dat geen “onverantwoordelijke bevelen [zouden] worden gegeven”. Om hieraan toe te voegen dat het CTL “in laatste instantie de bevelen aan zijn squadrons [bleef] geven en (...) dus te allen tijde [kon] ingrijpen”.²⁸⁰

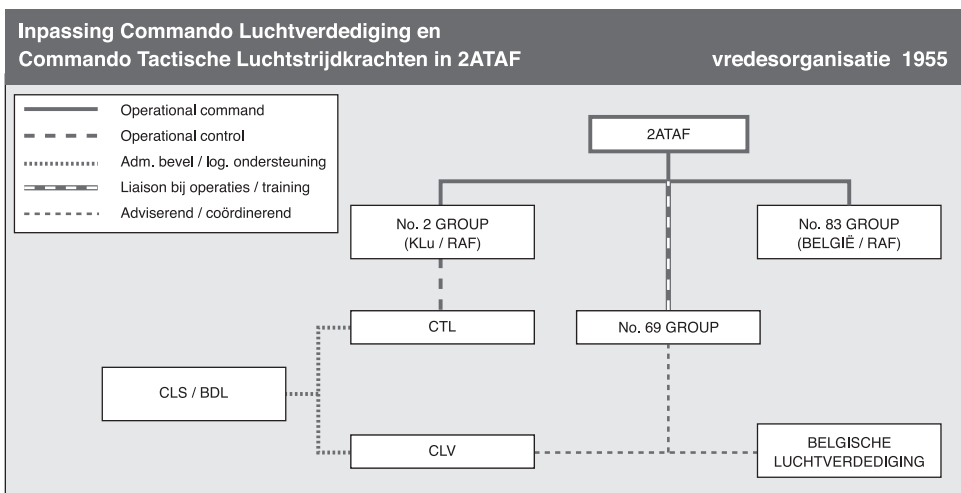
Hoewel de besprekingen zich eind 1953 volgens het Comité VCS in een voor Nederland positieve zin ontwikkelden, bleven sommige hindernissen onoverwonnen. Alers wens om het oorlogshoofdkwartier in Maastricht permanent te bezetten bleef onvervuld. In oktober 1954 verrees het nieuwe *Joint Headquarters (JHQ) 2ATAF/NORTHAG* in het West-Duitse Rheindahlen. Dit riep vragen op over de status van de Nederlandse officieren die functies in de 2ATAF-staf gingen bekleden, aangezien Nederland immers geen bezettende mogendheid was. Problematischer achtte minister Staf het te geringe Nederlandse aandeel in de oorlogsorganisatie. Hoewel SHAPE waar mogelijk geïntegreerde staven voorstond, koos het er vanwege economische motieven en de noodzaak de organisatie snel draaiende te krijgen voor de bestaande Britse organisatie voorlopig te handhaven. Alers opvolger, Baretta, liet de minister desgevraagd weten dat er gewoonweg te weinig luchtmacht personeel voorhanden was om hierin op korte termijn verandering te kunnen brengen.²⁸¹ Nederland kampte evenals België met een tekort aan gekwalificeerd personeel en had moeite alle toegewezen posten in de geïntegreerde NAVO-hoofdkwartieren te bemannen. Baretta oordeelde dan ook dat met SHAPE's voorstellen genoeg moest worden genomen.²⁸²

Toen het jaar 1954 ten einde liep, moest Baretta evenwel concluderen dat de integratie nog altijd “niet erg bevredigend” verliep. De inzet was ditmaal de vestigingsplaats van het hoofdkwartier van *No. 2 Group*. 2ATAF drong aan op Sundern, maar Baretta vond deze West-Duitse

plaats “te ver van Nederland verwijderd om volledige integratie te kunnen blijven doorvoeren”. Een fusie van de operationele staf van het CTL met No. 2 Group “zou nog wel gaan”, maar dit kon “zich niet meer uitstrekken tot de personeels- en technische staf”.²⁸³ In september 1954 vertrok dan ook alleen de operationele staf van het CTL van Zeelst naar Sundern om met No. 2 Group te integreren. Het No. 2 Group-hoofdkwartier bood het daaropvolgende jaar tevens plaats aan het Nederlands Administratief Commando van No. 2 Group (NAC-2 Group), dat een vredesbezetting van 450 man telde. Dit niet-geïntegreerde stafdeel stond onder bevel van de commandant NAC van No. 2 Group (C-NAC-2 Group) en behartigde de administratieve en logistieke belangen van de KLU-onderdelen. Onder zijn hoede vielen de secties Personeel en Logistiek, het Administratieve Korps No. 2 Group en de Tactische Vliegbases Eindhoven en Volkel. C-NAC-2 Group vervulde tevens de operationele functie van Chef Staf bij de Brits-Nederlandse groep.²⁸⁴ Na tweeënhalft jaar ‘strijd’ ging op 1 januari 1955 de operationele controle over de CTL-squadrons namens C-2ATAF eindelijk in handen van C-2 Group over.²⁸⁵

Voor één van de Nederlandse tactische squadrons was een bijzondere positie binnen 2ATAF weggelegd. Dit betrof het met fotoverkenning belaste 306 Squadron, dat in een geïntegreerde *Tactical Reconnaissance Wing* rechtstreeks onder C-2 Group zou worden geplaatst. Met dit doel voor ogen werd 306 Squadron als enig Nederlands squadron in vredestijd op Duits grondgebied gestationeerd. Hoewel de plannen voorzagen in een plaatsing op de vliegbasis Gütersloh, zou Bückeburg de eerste thuisbasis worden.²⁸⁶ Na een kort verblijf van amper twee maanden verhuisde het squadron in november 1954 naar de RAF-basis Laarbruch, waar het met twee Britse Meteor-squadrons deel uitmaakte van de Britse No. 34 *Reconnaissance Wing*. Hoewel de beoogde integratie in de multinationale *Tactical Reconnaissance Wings* nimmer tot stand kwam, bleef het squadron tot eind 1957 in West-Duitsland – alleen in oorlogstijd zou het op Volkel terugtrekken.²⁸⁷

In oorlogstijd, na de uitgifte van *Simple Alert*, verkreeg C-2 Group als gezegd *operational command* over alle onder zijn bevelen gestelde Britse en Nederlandse tactische squadrons. Gezien de veronderstelde numerieke overmacht van de Sovjet-legers zouden de geallieerde staven en de Britse tactische squadrons waarschijnlijk op enig moment hun posities in Duitsland moeten



prijsgewen. Het terugtrekken van de Britse eenheden naar de *redployment fields* en *stations* in onder meer Nederland geschiedde aan de hand van operatieplan *Jason*. Bij het uitbreken van vijandelikheden opereerde No. 2 *Group* vanaf haar vredeslocatie in Sundern. Wanneer deze positie onder de voet gelopen dreigde te worden, verplaatste het operationele deel van het hoofdkwartier van No. 2 *Group* zich naar het soc Driebergen. De rest van het hoofdkwartier werd in de directe omgeving ondergebracht. Britse tactische squadrons streken neer op hun *redployment fields* Gilze-Rijen, Deelen, Valkenburg en het nog in aanbouw zijnde De Peel, terwijl de verkeersleiding in handen kwam van het Centrale Verkeersleidings- en Verbindings Squadron te Hilversum. Vanuit haar respectievelijke *redployment* locaties voerde No. 2 *Group* vervolgens de verdediging aan de Rijn-IJssel.²⁸⁸

De ondersteunende commando's: CLT, CLO en CDML

Alvorens het organisatieoverzicht af te sluiten, zullen hieronder in grote lijnen de samenstelling en taken van de overige drie commando's de revue passeren. Het Commando Luchtvaarttroepen, voorheen het Regiment Luchtvaarttroepen geheten, was oorspronkelijk in het leven geroepen om de grondverdediging van de vliegbases voor zijn rekening te nemen. Hiertoe verzorgde het de opleiding van personeel voor het Luchtmacht Bewakingskorps (LBK). Daarnaast kreeg het CLT twee nieuwe taken toebedeeld: de militaire vorming van dienstplichtigen, reserve- en beroepspersoneel, met uitzondering van beroepsofficieren, en het verzorgen van de kader- en officiersopleidingen. Onder het commando vielen de Luchtmacht Officiers- en Kaderschool (LOKS) te Breda, de Luchtmacht Bewakingskorps School (LBKS) te Gilze-Rijen en het Luchtmacht Instructie Regiment (LIR) te Nijmegen.²⁸⁹ In oorlogstijd werd het Commando Luchtvaarttroepen omgezet in het Commando Depots Personeel Luchtmacht, dat zich ontfermde over de ontvangst en registratie van het te mobiliseren personeel. Daarnaast was het belast met het op peil houden van de militaire vorming en droeg het zorg voor personeel in afwachting van (her)indeling bij de oorlogsonderdelen.

Nadat de militaire vorming met goed gevolg was afgelegd, vervolgde een deel van het personeel zijn opleidingstraject met een specialistische opleiding bij het Commando Luchtvaartopleidingen (CLO). Dit commando verzorgde de vaktechnische opleidingen voor zowel het vliegend- als grondpersoneel, terwijl het ook de Marine Luchtvaartdienst bediende. De opleidingen moesten herhaaldelijk worden herzien vanwege de voortdurende technologische ontwikkelingen en de aanpassingen in het militair optreden. De in het vorige hoofdstuk geïntroduceerde Technische Opleidings Inrichting werd in 1953 ontbonden en opgesplitst in twee technische scholen, welke het jaar daarop tot Luchtmacht Technische School (LTS) en Luchtmacht Elektronische School (LES) werden omgedoopt. Beide scholen bleven gehuisvest te Deelen.²⁹⁰ De Bilt bood onderdak aan het Luchtmacht Meteorologisch Squadron (LMS). De vliegbases Woensdrecht en Gilze-Rijen stonden ten dienste van de vliegeropleidingen. Hier vonden de Selectie Vliegopleiding (SVO; tot 1953), de Elementaire Vliegopleiding (EVO), de Voortgezette Vliegopleiding (VVO), de Vlieg instructeurs Opleiding (VIO) en de instructeursopleiding voor de link-trainer plaats. Halverwege 1956 streek ook de Jacht Vliegopleiding (JVO) op de Brabantse basis Woensdrecht neer. Het CLO voorzag voorts in de opleiding tot onder meer verkeers- of gevechts-leider, inlichtingenofficier en luchtfotograaf.²⁹¹ Deelen, de derde basis in CLO-beheer, diende als

technische opleidingsinrichting voor het landmachtpersoneel voor de GPLV.²⁹² In oorlogstijd werden de opleidingen gestaakt en gingen de opleidingsvliegbases in operationele handen over.

Het Commando Depots Materieel Luchtmacht (CDML) was belast met de opslag, het onderhoud en de distributie van het KLU-materieel. Er is reeds vermeld dat dit commando een unieke positie innam in de organisatie vanwege de strikt gescheiden verantwoordelijkheden op het gebied van de instandhouding (CLS; gedelegeerd aan CTZM) en de verwerving (DMLU). De chef Technische Zaken & Materieel, die de behoeftebepaling van nieuw materieel, de (her)bevoorrading, het onderhoud en het samenstellen van de jaarlijkse materieelbegroting in zijn portefeuille had, deed rechtstreeks zaken met de depots. Het verwerven van nieuw materieel en de uitbesteding van het hoger onderhoud lagen in handen van de onder de minister van Oorlog geplaatste DMLU. Omdat het onmogelijk bleek het onderhoud aan de complexe straalmotoren in eigen land uit te besteden, richtte de DMLU in 1950 een Straalmotorenwerkplaats (SMW) op in Delft. Drie jaar later verhuisde de SMW naar een nieuw onderkomen op Vliegbasis Woensdrecht.²⁹³ Daar verzorgde zij het onderhoud aan de Britse Rolls Royce Derwent-straalmotoren van de Meteors. Door een uitgekende onderhandelingsstrategie wist de Nederlandse vertegenwoordiging bij het *Military Supply Board* ook het onderhoud van Amerikaanse straalmotoren naar Nederland te halen. Na het eveneens geïnteresseerde Belgische Fabrique Nationale te hebben afgetroefd, verzorgde de onder de DMLU geplaatste, doch door de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) geëxploiteerde Turbine Motoren Afdeling (TURMA) op Schiphol vanaf 1952 de revisie van J-35-straalmotoren voor Nederland en die van enkele andere NAVO-partners.²⁹⁴ Een soortgelijk kunststukje werd begin 1954 uitgehaald. Door bemoeienis van DMLU generaal-majoor J.A. Bach en minister Staf bemachtigde Avio-Diepen N.V. een licentie van de Amerikaanse vliegtuigfabrikant Republic om het groot onderhoud aan de bij de tactische luchtstrijdkrachten van de NAVO op grote schaal ingevoerde F-84 Thunderjet voor de KLU en andere NAVO-gebruikers te verzorgen.²⁹⁵

In tegenstelling tot bij de andere commando's liet de functie van Commandant CDML (C-CDML) zich het best vergelijken met die van een administratieve korpscommandant.²⁹⁶ De C-CDML beheerde acht centrale magazijnen en werkplaatsen, die respectievelijk dienden voor centrale materieelopslag en herstel van defecte onderdelen. In 1951 werden de verspreid over Nederland gelegen magazijnen/werkplaatsen tot depots omgedoopt, terwijl de staf van het CDML uit efficiency-overwegingen besloot hun aantal door fusies in de daaropvolgende jaren tot zes stuks terug te dringen. Ofschoon het te ver voert alle depots afzonderlijk te behandelen, verdienen er twee een vermelding. Dit zijn Depot Vliegtuigmaterieel Nr. 1 (DVM 1) te Weesp en Weesperkarspel, waar Nederlandse en Britse vliegtuigonderdelen lagen opgeslagen, en het met MDAP-hulp gefinancierde Depot Vliegtuigmaterieel Nr. 2 (DVM 2) op Vliegbasis Gilze-Rijen en het naburige Alphen, dat was gebouwd voor de opslag en het onderhoud van het Amerikaanse vliegtuigmaterieel voor het in opbouw zijnde Commando Tactische Luchtstrijdkrachten. Na de opheffing van het Depot Vliegtuigen te Soesterberg in 1953 gingen de aldaar ondergebrachte Britse (les)vliegtuigen en de Bergingsdienst naar DVM 2 over, dat nadien als het Depot Vliegtuigen en Vliegtuigmaterieel Nr. 2 (DVVM 2) bekend stond. De Technische Dienst van DVVM 2 groeide mee, zodat deze vanaf midden jaren vijftig zelfstandig groot onderhoud kon uitvoeren aan uiteenlopende vliegtuigtypen als de Thunderjet, de Harvard, de S-11, de S-14 en de Piper Super Cub.²⁹⁷ In 1955 werden de motortransportsecties, die het wegtransport voor het CDML verzorgden, van de depots losgekoppeld en in de Aan- en Afvoer Squadrons 'Noord' en 'Zuid' *gepooled*.²⁹⁸

Vliegtuigen voor het Commando Luchtverdediging: Fokker in de hoofdrol

De inspanningen in voorgaande jaren hadden medio 1951 geresulteerd in de vorming van zes operationele luchtverdedigingssquadrons. De beoogde verdere uitbouw van de luchtverdedigingsorganisatie werd echter getemperd door de duur van de opleiding van vliegers en grondpersoneel en het tempo van de aflevering van de vereiste jachtvliegtuigen.²⁹⁹ In het vorige hoofdstuk is de oprichting van 323, 324 en 325 Squadron reeds ter sprake gekomen. De drie dagjagersquadrons kregen op 1 april 1950 versterking van 326 Squadron. Eind 1950 beschikten de vier squadrons elk over tien vliegtuigen. In eerste instantie werden zij voorzien van Gloster Meteor F. Mk.4's, maar ten tijde van de aflevering van de laatste van de in totaal 61 in Groot-Brittannië bestelde 'Mark 4's' was dit type tactisch al te zeer verouderd. Dit was de Luchtmachtstaf evenmin ontgaan en toen op 12 januari 1951 de productie bij Fokker na een aanloopperiode van anderhalf jaar van start ging, verving de verbeterde Meteor F. Mk.8 de F. Mk.4 op de productielijn.³⁰⁰ Deze versie was uitgerust met krachtiger Derwent-straalmotoren en – een primeur – met een schietstoel. Terwijl de nieuwe F. Mk.8's hun weg naar de eerdergenoemde squadrons vonden, konden met de vrijgekomen F. Mk.4's ook de laatste twee aan de NAVO toegezegde dagjagersquadrons worden geformeerd. Precies acht maanden na de oprichting van '326' volgde 327 Squadron, waarna 328 Squadron op 15 mei 1951 ten slotte als zesde en laatste dagjagersquadron het levenslicht zag. Daarmee was qua aantallen squadrons weliswaar voldaan aan de NAVO-verplichtingen, maar dat gold nog niet voor het aantal per squadron ingedeelde Meteors, dat 24 stuks diende te bedragen.³⁰¹ Een belangrijke oorzaak van de tekortschietende vliegtuigbezetting was de vertraagde aflevering van de door Fokker in licentie gebouwde Meteors.

Begrijpelijkerwijs ging het opzetten van vliegtuignieuwbouw met enige aanloopproblemen gepaard. De Nederlandse vliegtuigindustrie had door de oorlog de aansluiting met het buitenland verloren en moest zich in betrekkelijk korte tijd de nieuwe productietechnieken eigen maken. Terwijl onderaannemers Avirolanda en de Afdeling Vliegtuigbouw van de Koninklijke Maatschappij De Schelde naar tevredenheid functioneerden, baarde de bedrijfsvoering van Fokker zorgen. Vanaf het begin heersten er twijfels over de directie van de in Amsterdam-Noord gesitueerde fabrikant. In juni 1950, een klein jaar na het tekenen van de contracten, liet minister van Oorlog Schokking zich voor het eerst kritisch in deze zin uit. Hoewel ook chef Luchtmachtstaf Giebel Fokker "beslist geen goede fabriek" vond, geloofde hij wel dat het bedrijf aan zijn contractuele verplichtingen kon voldoen.³⁰² Minister-president Drees was hier minder gerust op.³⁰³ Als grootaandeelhouder had de Staat grote belangen bij het goed functioneren van de n.v. Fokker. In januari 1951 besloot de ministerraad dan ook een voorstel ter vervanging van de Fokker-directie in de Raad voor Economische Aangelegenheden (REA) ter sprake te brengen, waarvoor de ministeries van Financiën, Oorlog en Economische Zaken vooraf in overleg traden. De uitkomst hiervan was een aanbeveling de top van Fokker te vervangen.³⁰⁴ De Fokker-directie telde vier directeuren, die volgens DMLU Otten bij gebrek aan een president-directeur vooral solo opereerden.³⁰⁵ Dit mismanagement had een teleurstellende output van Meteors tot gevolg. In maart 1951 had Fokker pas 35 van de beloofde 56 Meteor F. Mk.8's afgeleverd. Desondanks hield de Luchtmachtstaf vertrouwen dat de achterstand vóór 1954, wanneer het luchtmachtbouwplan moest zijn voltooid, ingelopen zou zijn.³⁰⁶ Vijf maanden later waren er echter maar weinig tekenen van verbetering. Volgens CTZM kolonel H.G.B. de Kruyff van Dorssen was er met de cijfers die Fokker opgaf "gegoocheld" en hij betichtte het bedrijf ervan bewust een opti-

mistisch beeld van de vorderingen te schetsen.³⁰⁷ De wanordelijkheden bij Fokker waren het parlement evenmin ontgaan en in de herfst van 1951 mochten de minister van Oorlog en zijn staatssecretaris in de Tweede Kamer tekst en uitleg komen geven. Roosjen gooide hen voor de voeten dat gezien de Memorie van Antwoord zelfs de minister niet erg content was met het Fokker-contract. Inzage in het contract was echter niet mogelijk, aangezien hiermee ook Belgische belangen gemoeid waren. vvd'er G. Ritmeester rekende de minister aan dat hij de Kamer slecht van de problematiek op de hoogte hield.³⁰⁸ Op Korthals vraag of er dan tenminste een boetebepaling in het contract was opgenomen, antwoordde staatssecretaris Kranenburg dat dit inderdaad het geval was. Er was reeds een claim van 300.000 gulden bij Fokker neergelegd.³⁰⁹

De schadeclaim had niet de gewenste uitwerking. Eind 1952 bleek de achterstand bij de aflevering opgelopen tot liefst zeven maanden. In de ministerraad beklaagde de nieuwe minister van Financiën, J. van de Kieft, zich erover dat Fokker een “weinig rendabele onderneming” was, waarbij de staat steeds opnieuw moest bijspringen. Ook het financiële wanbeheer van de Fokker-leiding deed de wenkbrauwen fronsen. Volgens Drees was “Fokker (...) vermeld met het contract voor de bouw van Gloster Meteor-vliegtuigen, op grond waarvan alle kosten, vermeerderd met een winstpercentage, (...) [werden] vergoed.” Het bedrijf boekte kosten op de Meteor-order die daar niet toe behoorden. Ook kwam het voor dat de Fokker-directie aankopen waarbij kortingen werden verleend, over ondernemingen liet lopen waarbij ze zelf belangen had. Tot slot meende Drees dat Fokker de order voor de bouw van Meteors had aanvaard, terwijl het wist dat het door een gelijktijdige order voor de КМ (voor de constructie van Hawker Seafuries) nooit op tijd zou kunnen leveren.³¹⁰ In de Kamer was de stemming al niet beter. KVP-kamerlid E. Visch was des duivels toen hij vernam dat de Fokker-directie had laten weten alle Meteors netjes volgens plan af te kunnen leveren, als de regering de overuren voor haar rekening zou nemen. “Dat de Staat (...) overuren zou moeten betalen aan deze reeds door het Rijk gesubsidieerde industrie”, ging de kolonel b.d. “toch wel wat al te ver”.³¹¹ Staatssecretaris Kranenburg gaf hem gelijk: Fokker moest aansprakelijk worden gesteld voor de vertraging. Wel kwam het de bewindsman het beste voor het bedrijf aan het contract te houden. Annulering, zoals wel was gesuggereerd, zou zowel Fokker als de Staat schade berokkenen en de opbouw van de luchtverdediging nog veel ernstiger vertragen.³¹²

Een andere belangrijke reden om het contract te eerbiedigen was dat iedere Meteor, hoe geleidelijk ze ook binnendruppelden, bikkelhard nodig was om vliegers voldoende vliegreuen te kunnen laten maken. De trage aflevering gold namelijk niet alleen voor nieuw gebouwde Meteors, maar ook voor vliegtuigen die voor ‘categorie 4’ reparaties (die alleen door de industrie werden uitgevoerd) bij Fokker werden gestald. De reparatieduur van een Meteor bedroeg circa acht maanden, terwijl er gemiddeld vier tot zes bij Fokker in onderhoud stonden. Op de lange duur zou het vlieggereedheidspercentage van het CLV hier onder lijden. Oorzaken voor de lange reparatieduur waren onder meer de afwezigheid van een gegarandeerd reparatie- en afleverschema, de slechte staat van de oudere Meteors F. Mk.4, een gebrek aan reservedelen en het ontbreken van een bijbehorend bevoorradingsprogramma. De vooruitzichten voor het uitvoeren van grote inspecties (na 600 uur) leken al evenmin rooskleurig: de enige Meteor die tot dan toe door Fokker aan een dergelijke inspectie was onderworpen, was pas na vijf maanden weer inzetbaar. Door de gevorderde leeftijd van de F. Mk.4 zouden naar verwachting vanaf 1954 zes grote inspecties per maand moeten plaatsvinden, terwijl de nieuwere F. Mk.8 rond 1955 voor een grote inspectie in aanmerking kwam. Het uitvoeren van dergelijke inspecties in eigen beheer was uitgesloten,

daar de vliegbases niet over voldoende geschoold personeel beschikten. Uitbesteding aan andere particuliere firma's dan Fokker of aan de Britse luchtmacht bleek evenmin mogelijk. Een factor die de doorstroming verder afremde was het aanbrengen van de vele noodzakelijke modificaties. Zelfs de instelling van een Modificatie Centrum op Vliegbasis Twenthe kon niet verhinderen dat gemiddeld nog eens vijf Meteors voor langere tijd uit de running waren om modificaties te ondergaan. Bovengenoemde oorzaken leidden ertoe dat in oktober 1954 de helft van de inmiddels tot 33 vliegtuigen gereduceerde Meteor F. Mk.4 vloot bij Fokker in reparatie stond, terwijl het aantal F. Mk.8's in onderhoud in de periode 1955-1956 gemiddeld een vijfde van de totale sterkte van 130 bedroeg.³¹³ Daarbovenop kwamen nog de vliegtuigen die op de vliegbases in periodiek onderhoud waren. Onder meer als gevolg van vredesverliezen schommelde de sterkte van de dagjagersquadrons in 1954 zo rond de twintig Meteors per squadron.³¹⁴

Op 15 februari 1954 rolden de laatste twee door Fokker gebouwde F. Mk.8's van de productielijn, waarmee het totale aantal op 330 kwam. De dertig Meteors bovenop de originele planning van 300 stuks betroffen een nabestelling ter compensatie van de vredesverliezen. Van de 330 Meteors vonden er 155 hun weg naar de KLU, waar ze de 61 'Mark 4's' en 5 'Mark 8's' aanvulden die van de RAF waren overgenomen. Na een fikse eindsprint kwam er aldus een einde aan de Nederlands-Belgische Meteor-productie.³¹⁵ Toen de aanvoer van nieuwe Meteors stokte, nam hun aantal door afschrijving geleidelijk af.³¹⁶ De F. Mk.4, die in de nadagen van zijn carrière nog uitstekend dienst had gedaan bij het omscholen van vliegers en bij de schietopleiding, verdween van de sterkte. De F. Mk.8 vulde dit gat. De tweezits Meteor T. Mk.7 was van alle versies het langste leven beschoren. Hiervan schafte de KLU er in drie kleinere series 45 aan. Zij vlogen tot 1959 in de kleuren van de KLU rond, waarna een aantal een tweede leven genoot in dienst van de MLD.³¹⁷

Een reddingsboei voor Fokker: het Hunter-contract

Op het moment dat Fokker de laatste Meteor aan de KLU overdroeg, waren de voorbereidingen al in volle gang om de productiecapaciteit in te richten voor de bouw van een modernere dagjager. De oorlog in Korea had geleerd dat Westerse straalvliegtuigen van de eerste generatie, waaronder de Meteor, geen partij waren voor de Russische MiG-15. De NAVO had snel een antwoord nodig op deze en andere exponenten van de Russische luchtvaartindustrie, die naast technologisch geavanceerd ook eenvoudig te produceren waren. De dwingende aanbevelingen in het *Paris Plan* en de toezeggingen van lidstaten ten spijt moest de NAVO-Raad concluderen dat de vliegtuigproductie ver achter bleef bij de verwachtingen. Financiering van additionele vliegtuigproductie bovenop de nationale productie was voor lidstaten een te groot struikelblok.³¹⁸ De vs, die tot dan toe geweigerd hadden naast omvangrijke MDAP-hulp voor het uitrusten van tactische luchtstrijdkrachten geld te steken in de door de lidstaten zelf te financieren opbouw van de luchtverdediging, kwamen op hun standpunt terug. Middels *off-shore procurement* (OSP) bood de Amerikaanse bondgenoot opnieuw de helpende hand. Bij OSP plaatsten de Verenigde Staten orders bij de Europese industrie tegen betaling in dollars (*off-shore orders*), waarbij de eindproducten via schenkingen hun weg terug vonden naar de producerende landen. Hierdoor nam de slagkracht van de NAVO snel (en dikwijls voordeliger) toe. OSP gaf de productie op twee manieren een impuls: het vergrootte de Europese militaire productiebasis en het bracht tegelijkertijd de ontwikkeling en kennis van militaire productietechnieken op een hoger peil.³¹⁹

In januari 1952 bereidde Washington de aankoop van vliegtuigen bij de Europese vliegtuigindustrie voor om 'NATO's weakest link', de luchtverdediging, te versterken. Een maand later deed de *Special Mission for Economic Cooperation* onder meer de Fokkerfabrieken aan om de productiemogelijkheden te inventariseren. C.E. Hunter, het hoofd van de missie, polste tijdens het bezoek Fokkers bereidheid om de nog in een ontwikkelingsstadium verkerende Britse Supermarine Swift in licentie te bouwen. Indachtig de beproefde formule van het Meteor-contract zou het Belgische Fabrique Nationale wederom de productie van de bijbehorende straalmotoren op zich kunnen nemen. Fokker en de Nederlandse regering haptten snel en gewillig toe.³²⁰ Een nieuwe order voor de Nederlandse vliegtuigindustrie kwam geen moment te vroeg. Hoewel eveneens positief was gereageerd op een voorstel van de *NATO Combined Aircraft Working Party* voor de licentiebouw van 250 Meteors T. Mk.7, had deze order geen reële kans van slagen, aangezien dit vliegtuigtype niet voor OSP in aanmerking kwam.³²¹ De vraag wat er met Fokker zou moeten gebeuren na het voltooiën van de Meteor-productie hield de directie, de betrokken ministeries en het kabinet al geruime tijd bezig. Gezien de dringende behoefte aan orders speelde de regering met de gedachte twintig door Fokker ontwikkelde S-14-straaltrainers te bestellen, maar de door Hunter in het vooruitzicht gestelde omvangrijke Amerikaanse OSP-order zou de toekomst van het bedrijf voor de eerstkomende jaren veilig stellen.

De Belgische en Nederlandse luchtmachtstaven namen de Amerikaanse interesse in de Europese vliegtuigproductie ter harte en in eendrachtige samenwerking legden DMLU Otten en zijn Belgische tegenhanger in maart 1952 de laatste hand aan een voorstel voor de gezamenlijke productie van 500 Swift dagjagers. Hiervan waren er 212 bestemd voor Nederland, terwijl België de overige 288 vliegtuigen zou afnemen. Minister Staf drong er bij zijn Belgische ambtgenoot, E. de Greef, op aan spoedig een besluit te nemen, teneinde vertragingen in de productie van vliegtuigen en motoren en de hiermee gepaard gaande nadelige gevolgen, zoals werkloosheid en de uitloop van kennis, te voorkomen.³²² Een antwoord liet niettemin op zich wachten. Op 11 juni 1952 meldde de Amerikaanse afgezant W.H. Draper in de NAVO-Raad dat zijn regering bereid was haar positie ten aanzien van *off-shore procurement* te herzien, op voorwaarde dat België, Nederland, Groot-Brittannië, Frankrijk en Italië hun onbenutte vliegtuigproductiecapaciteit aanwendden.³²³ Om voor OSP-hulp in aanmerking te komen moesten de landen bereid zijn ook zelf "substantiële orders" te plaatsen en deze in één geïntegreerd productieprogramma voor de Europese vliegtuigindustrie onder te brengen. Lidstaten werd verzocht opgaven in te dienen van orders die zij zelf wilden plaatsen.³²⁴ De *International Staff* van de NAVO nam vervolgens de taak op zich om aan de hand van de verstrekte gegevens een geïntegreerd productieplan te ontwerpen, dat ze amper een maand later aan de NAVO-Raad overhandigde.³²⁵ Het voorgestelde programma vertegenwoordigde een totaalwaarde van 550 miljoen dollar, voor de helft door de VS te financieren via OSP. De andere helft kwam voor rekening van de lidstaten.³²⁶ In het rapport was ook het Nederlands-Belgische voornemen om 500 dagjagers te produceren opgenomen. De VS verklaarden zich bereid om deze order met nog eens 200 OSP-vliegtuigen aan te vullen.³²⁷

Bij de vervolgbesprekingen krabbelde de Belgische regering onverwachts terug. In tegenstelling tot Nederland, dat de vervanging en productie als een NAVO-verplichting beschouwde, stelde België zich plotseling op het standpunt dat de Meteor-vervanging niet onder zijn bondgenootschappelijke verplichtingen viel. Het terugtrekken van België kwam als een volslagen verrassing en betekende een streep door de rekening. Nederland stond er alleen voor, nu "de Belgen ons in de steek hebben gelaten", aldus een verbolgen staatssecretaris Kranenburg in de

Luchtmachtraad. De tijd begon nu te dringen. CLS Aler onderkende het gevaar van langer wachten: zonder nieuwe bestellingen liep de eerstelijnssterkte terug en ontstond er “een overschot aan vliegers”. Plaatsvervangend DMLu H.C. Patoir opperde de Swift dagjagers rechtstreeks uit Groot-Brittannië te betrekken. Hiermee wilde minister Staf wachten tot er meer duidelijkheid bestond over de gevolgen van de Belgische terugtrekking uit het vliegtuigproject. Tot die tijd zat Nederland “in de klem”. Er moest snel contact worden gezocht met de Belgische Luchtmachstaf.³²⁸ In augustus kwam de zo gewenste duidelijkheid alsnog, toen de Amerikaanse ambassade een schrijven aan de Nederlandse regering richtte met concrete voorstellen over de productie van dagjagers bij Fokker, deels te financieren uit eigen fondsen en deels met Amerikaanse *off-shore* dollars. Bijkomende voorwaarde was wel dat Nederland zich verplichtte tot de aanschaf van 56 door het Italiaanse FIAT te produceren De Havilland Venom NF. 3 nachtjagers. Zonder Belgische deelname wilden de vs 85 dagjagers financieren, terwijl het Amerikaanse aandeel bij een gezamenlijke productie meer dan het dubbele (200 stuks) zou bedragen.³²⁹ Hoewel de voordelen bij een samenwerking met België dus groter waren, besloot Nederland zich niet langer op de zuiderbuur te verlaten.³³⁰ Tijdens de onderhandelingen met de vs trachtte regeringscommissaris Hirschfeld nog aan te tonen dat Nederland geen blaam trof dat België zich uit het project had teruggetrokken, in de vergeefse hoop hiermee alle 200 dagjagers uit de osp aan Nederland toegewezen te krijgen.³³¹

Hoewel die vlieger niet op ging, was dergelijke inventiviteit wel geboden om de financiering rond te krijgen. De kosten voor de aanschaf van 212 Swift dagjagers bedroegen naar schatting 180 miljoen gulden. Dit bedrag kon maar ten dele uit de defensiebegroting worden gefinancierd; daarnaast zou een bedrag van 40 miljoen gulden ten laste van de tegenwaarderekening moeten worden gebracht. Dat liet een gat van 60 miljoen gulden. Minister-president Drees zag met lede ogen aan dat de Nederlandse *commitments* alsmar in omvang groeiden en betichtte de Amerikanen ervan osp als “drukmiddel” in te zetten. Minister J. Zijlstra van Economische Zaken meende echter dat men niet voorbij moest gaan aan de werkgelegenheid die de vliegtuigproductie met zich meebracht. “De militaire bestedingen van heden kunnen de grondslag vormen voor de civiele productie in de toekomst”, zo hield hij de overige leden van de Algemene Verdedigingsraad voor. Staatssecretaris Kranenburg wees op een andere bijkomstigheid van de *off-shore procurement*: de luchtmacht had een jaarlijkse aanvullingsbehoefte van 48 dagjagers, een aantal dat “te klein [was] voor een verantwoorde order bij Fokker”. Het aanvaarden van het Amerikaanse voorstel bood het voordeel dat de bouw van deze vliegtuigen in eigen land plaatsvond, met het binnenhalen van een osp-order als bonus, hetgeen financieel aantrekkelijker was dan het alternatief, het plaatsen van orders in Groot-Brittannië.³³²

Niettemin was het alle partijen duidelijk dat, indien men werkelijk ‘verantwoord’ wilde bouwen, samenwerking met België bij het vervangen van de Meteors het meest voor de hand lag. Gelukkig leek de zuiderbuur inmiddels tot datzelfde inzicht te zijn gekomen. Een van de redenen voor België om zich in eerste instantie uit het project terug te trekken, was dat het de nieuwe Britse Hawker Hunter een capabeler jachtvliegtuig achtte dan de Swift. De Belgische chef Luchtmachstaf, generaal Leboutte, meende dat de Britten steeds hun “*second-best-planes*” verkochten en zelf hun beste vliegtuigen behielden. België had dit ook aan de vs medegedeeld, die toezegden de Hunter, de Swift en de nieuwe Franse Dassault Mystère IV door een evaluatieteam te laten beproeven. Daarnaast vond België het Amerikaanse aanbod “weinig genereus” en was het evenmin genegen aan de voorwaarde van de aanschaf van Venom nachtjagers te voldoen, aangezien de Belgische

luchtmacht reeds over de Mosquito en de Meteor NF. Mk.11 beschikte. Niettemin liet België weten bij de vervanging wel opnieuw met Nederland te willen samenwerken.³³³ Na Amerikaans aandringen werd België alsnog over de streep getrokken en eind 1952 nam het weer plaats aan de onderhandelingstafel. Naar de reden achter deze plotselinge ommekeer bleef het voorlopig gissen.

Een geheime agenda

Na intensieve onderhandelingen gedurende de wintermaanden kon Hunter op 12 maart 1953 melden dat door Nederland, België en de VS een voorlopig akkoord was bereikt over de bouw van 460 Hunters. Ook het evaluatieteam had uiteindelijk de Hunter boven de Swift verkozen. Deze beschikte over een grotere actieradius en klmsnelheid en bood de vlieger een beduidend beter zicht, terwijl de Swift door technische problemen geplaagd bleef. Een nadeel was de kostprijs van de Hunter, die met 1,2 miljoen gulden per stuk hoger lag dan de 1,0 miljoen die voor de Swift neergesteld moest worden. Met Amerikaanse instemming was het aantal dagjagers naar beneden bijgesteld om financiële ruimte te creëren voor het aanschaffen van voldoende reservedelen. De nieuwe verdeling bedroeg ditmaal 156 vliegtuigen voor Nederland, 192 voor België en 112 uit OSP, waarvan er 48 (ter waarde van 18 miljoen dollar) naar Nederland terugvloeden. De VS hadden de voorwaarde van de aanschaf van nachtjagers in Italië inmiddels losgelaten, hoewel zij op het standpunt bleven staan dat Nederland zich gecommitteerd had en deze uit eigen zak moest financieren.³³⁴

De keuze voor Hunters was overigens niet onomstreden. Zo liet de Nederlandse luchtvaartattaché in Groot-Brittannië, luitenant-kolonel C.J.M. Nass, in een brief aan de CLS doorschemeren dat zijn voorkeur uitging naar de Swift. De vliegtuigen ontliepen elkaar weinig, maar hij voorzag problemen in de “gebrekkige productiemethoden” van Hawker. Hoewel Nass de moeilijkheid erkende de vergevorderde plannen nu nog te beïnvloeden, was hem ter ore gekomen dat de RAF op de Swift zou gaan vertrouwen.³³⁵ Later stelde ook de opvolger van DMLU Otten, generaal-majoor Bach, de vreemde gang van zaken bij de keuze voor de Hunter in de Luchtmachtraad aan de kaak. Het Amerikaanse evaluatieteam had voor Groot-Brittannië, België en Nederland de Hawker Hunter naar voren geschoven, en voor Frankrijk de Dassault Mystère IV.³³⁶ In de totstandkoming van deze keuze was Nederland niet gekend, terwijl de KLU zelf niet over de benodigde gegevens beschikte om een oordeel te vellen. Sterker, het besluit dat Nederland een OSP-order zou krijgen voor de bouw van de Hunter, waarbij het de verplichting op zich nam zelf 156 exemplaren af te nemen, werd genomen zonder dat er ook maar één Nederlandse testvlieger in de cockpit van de Britse dagjager had plaatsgenomen. Pas na langdurig aandringen van Bach lukte het in oktober 1953 vier vliegers bij Hawker te laten testvliegen. Hun oordeel was “niet onverdeeld gunstig”; het voornaamste probleem waren de remkleppen.³³⁷

Terwijl Hawker zijn jachtvliegtuig van deze en andere gebreken probeerde te genezen, trachtten de drie landen tot een definitief akkoord te komen. Tot zijn ontsteltenis vernam E.H. van der Beugel, directeur-generaal van het Economisch en Militair Hulpprogramma, eind maart dat België niet langer wenste deel te nemen aan het project in de vorm die de Amerikaanse autoriteiten hadden voorgesteld. Het nam niet langer genoeg met alleen de productie van straalmotoren, maar bedong nu tevens een deel van de fabricage van de vliegtuigrompen. Nederland had op voorspraak van C.E. Hunter echter reeds de nodige voorbereidingen getroffen, die volgens Van der Beugel “andermaal door de onmogelijke Amerikaanse organisatie en de koppig-

heid van de Belgen zijn achterhaald”. Hij liet Hunter weten dat Nederland weigerde nog voorbereidende maatregelen te nemen zolang er geen concreet Amerikaans voorstel op tafel lag.³³⁸ De Belgische eisen verrasten de Amerikanen evenzeer. De vs waren zo verontwaardigd, dat zij hun 42 miljoen dollar aan osp-steun geheel aan Nederland toezegden als België niet zou inbinden.³³⁹ Onder deze druk koos België wijselijk eieren voor zijn geld. Dit doorkruiste de heimelijke plannen van de Belgische regering om een eigen vliegtuigindustrie op te richten, waarvoor zij het Hunter-contract als een uitgelezen kans op het verkrijgen van de benodigde investeringen was gaan beschouwen. Voor Nederland was het totstandkomen van een concurrerende vliegtuigindustrie pal naast de deur natuurlijk onaanvaardbaar.³⁴⁰ Op 23 april 1953 stond een bijeenkomst van de NAVO-Raad op het programma. De vs drongen erop aan dat de ondertekening van het Hunter-contract nog voor deze vergadering zou plaatshebben, aangezien de Amerikaanse regering op de NAVO-vergadering “een succesje moest kunnen melden”. Van Starckenborgh liet de Amerikaanse vertegenwoordigers weten dat dit voor Nederland niet aanvaardbaar was, omdat er geen overeenstemming met België was bereikt en er bovendien nog een aantal zaken met de Amerikaanse autoriteiten moest worden geregeld. Dit laatste bezwaar werd ter plekke opgelost door een clause in te bouwen die beide partijen de optie bood het contract nietig te verklaren als de Nederlandse regering het niet voor 15 mei 1953 zou hebben goedgekeurd. Deze clause was bedoeld om tijd te winnen om met de Amerikanen tot een regeling over een financiering met tegenwaardefondsen te komen. België bleef lang volharden in het stellen van “onaanvaardbare eisen”, maar nadat de Amerikaanse afgezanten de duimschroeven stevig hadden aangedraaid, kon een kwartier voor aanvang van de vergadering in een spoedberaad tussen de Nederlandse ministers van Oorlog en Buitenlandse Zaken en hun Belgische collega’s in grote lijnen overeenstemming worden bereikt. België zou de Avon-motoren leveren en 64 osp-vliegtuigen kopen voor de vs, terwijl Nederland de *airframes* leverde. Uitgedrukt in geldwaarde werd het bouwprogramma voor 4/7 deel aan België en 3/7 deel aan Nederland toegekend, het omgekeerde van de werkverdeling bij het Meteor-programma. Alleen de exacte verdeling van de werkzaamheden vereiste nog nader overleg.³⁴¹

Toen op 11 mei het Nederlandse verzoek om tegenwaardegeld te mogen gebruiken nog niet was gehonoreerd, beraadde de ministerraad zich op alternatieven. Hoewel minister Staf toegaf het een “vreemd contract” te vinden, verzocht hij de ministerraadsleden het niettemin goed te keuren: annulering zou België immers niet alleen de kans bieden een eigen vliegtuigindustrie op te richten, het zou Nederland tevens verplichten de Hunters in Groot-Brittannië te kopen. Minister Van de Kieft verbaasde zich over de hele gang van zaken. Nederland was acht maanden met de Amerikanen bezig geweest om de order binnen te slepen en nu, op het *moment suprême*, rezen er ineens problemen omdat België kans zag de oprichting van een eigen vliegtuigindustrie te “forceren”. Zonder garantie over de tegenwaardefondsen weigerde hij te tekenen. Er bestonden immers al genoeg onzekerheden, waarvan hij onder meer het valutarisico met Belgische francs bij ondercontractering, het geringe vertrouwen in de Fokker-directie en de algemene onzekerheid over dit bedrijf naar voren haalde. De minister van Financiën stond alleen. Minister J. Algra stemde in met Stafs verzoek het document te ondertekenen, terwijl ook minister zonder portefeuille A.C. de Bruijn (KVP) meende dat de regering niet van het contract kon afzien, tenzij men de order aan België zou willen laten. Het leek zelfs de doorgaans vierkant achter zijn minister van Financiën staande Drees bezwaarlijk niet te tekenen, ondanks de “slechte behandeling van de zaak door de Amerikanen”. Minister Staf kreeg zijn zin.³⁴² Zowel de militaire als

industriële belangen waren gebaat bij een spoedige oplossing van het conflict. Staf gaf daarom op 30 mei de luchtmachtleiding opdracht regelingen met de Britse en Nederlandse industrie te treffen, opdat het werk aan de bouw van de dagjagers geen verdere vertraging zou oplopen. Als uitvloeisel van zijn ministeriële ingreep kon in juni een licentiecontract tussen Hawker en de Nederlandse staat worden gesloten.³⁴³ Ook minister Van de Kieft kon weer rustig slapen toen Washington korte tijd later alsnog groen licht gaf om 600 miljoen gulden aan tegenwaardegeld voor de militaire productie te bestemmen, waarvan 100 miljoen als bijdrage in de productie van Hunters. Dit Amerikaanse gebaar van goede wil was deels bedoeld om het financiële leed te verzachten, waarmee de Watersnoodramp Den Haag had opgezaaid.³⁴⁴

Zoals gezegd vormden niet alleen de onderhandelingen met België en de *vs* een probleem, ook het inefficiënt geleide Fokker bezorgde de regering nog altijd hoofdbreken. De onderneming was vrijwel geheel afhankelijk van orders van de ministeries van Oorlog en van Marine. Gezien de problemen bij de Meteor-productie achtte de ministerraad een volledige voorfinanciering, zoals bij het Meteor-contract, niet gewenst. Voorts besloot de ministerraad het staatsaandelenpakket van Fokker over te dragen aan de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM), die zich had verenigd met de *n.v.* Wilton-Fijenoord. Het hoofdondernemerschap voor de nieuwe vliegtuigorder zou niettemin Fokker toekomen.³⁴⁵ Het had echter maar weinig gescheeld of de staatsaandelen waren in Belgische handen overgegaan. Een jaar eerder, in februari 1952, had de bank Société Générale, die tevens grootaandeelhouder was van het Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques (SABCA)³⁴⁶, zich gemeld om een overname te bespreken. De Nederlandse regering, die gezien het teleurstellende exportsucces van de Fokker S-12 en S-13 tot de conclusie was gekomen dat de droom van een “zelfontwikkende” Nederlandse vliegtuigindustrie ten dode was opgeschreven, bleek bereid tot praten. De geplaagde vliegtuigfabrikant stond namelijk aan de vooravond van een kapitaalsuitbreiding om de ontwikkeling van vliegtuigen van eigen fabricaat (waaronder de Fokker F-27) mogelijk te maken, maar de regering paste er voor om als grootste aandeelhouder bij de uitgifte van nieuwe emissies te worden betrokken. De luchtmacht en de KLM toonden immers slechts geringe belangstelling voor de in eigen land vervaardigde vliegtuigen, aldus Drees.³⁴⁷ De moeizame onderhandelingen over het Hunter-contract brachten echter de ware Belgische intenties aan het licht. De ministerraad had in juni 1952 geconcludeerd dat de gesprekken zich in “een minder gewenste richting” begaven. Het vermoeden nam allengs toe dat de Belgische gesprekspartner de intentie had om (een deel van) de productie bij Fokker weg te halen en naar België te verplaatsen. De hiertoe in maart ingestelde commissie, waarin naast luchtmachtcommodore J.H. van Giessen onder meer vertegenwoordigers van de ministeries van Financiën en Economische Zaken zitting hadden, raadde eveneens af het bedrijf in Belgische handen over te laten gaan. De opluchting was dan ook groot toen de NHM bereid bleek om op gelijke condities tot geldverstrekking over te gaan, op voorwaarde dat het bedrijf de zogeheten ‘grote order’ zou krijgen en *n.v.* Fokker hoofdaannemer zou worden.³⁴⁸ Verder presenteerde de NHM gedetailleerde voorstellen ter vernieuwing van de Fokker-directie. Op last van de ministerraad werden de onderhandelingen met de Société Générale terstond afgebroken. Toch was het niet mogelijk de zuiderbuur helemaal buitenspel te zetten, aangezien de Nederlandse industrie de kennis en capaciteit ontbeerde om straalmotoren te fabriceren.³⁴⁹ Dit besef luidde een nieuwe ronde van bilaterale onderhandelingen in.

Bij aanvang van deze tweede onderhandelingsronde verkeerde Nederland in een minder sterke positie, aangezien België, nota bene dankzij de *vs*, in het bezit was gekomen van de licen-

tierechten van de Hunter. Dit verzwakte de Nederlandse onderhandelingspositie, waarvan België handig gebruikmaakte door een aandeel van 40% in het werk aan de *airframes* te claimen.³⁵⁰ België was contractueel verplicht de 64 via OSP te bouwen Hunters in Nederland te bestellen, maar de overige 192 vliegtuigen zou het land zelf vervaardigen. Dit wees erop dat België de oprichting van een eigen vliegtuigindustrie niet had opgegeven. Nederland deed water bij de wijn in een poging de uitvoering van het project niet in gevaar te brengen. Op 13 juni kwamen beide landen een nieuwe werkverdeling overeen. België zou naast de straalmotoren nu ook alle landingsgestellen en vleugeldelen leveren. De Nederlandse hoop was dat de hoeveelheid werk aan het *airframe* België onvoldoende ruimte bood om tot een eigen vliegtuigindustrie te komen en niet verder reikte dan het in stand houden van een assemblagelijijn. Drie dagen later werd het contract officieel bekrachtigd.³⁵¹

Toch was de ontwikkeling van een Belgische vliegtuigindustrie volgens staatssecretaris Kranenburg niet tegen te houden. Het was aan de Nederlandse industrie om door lagere prijzen, een betere kwaliteit en kortere levertijden “de markt vast te houden”.³⁵² Dat bleek gemakkelijker gezegd dan gedaan. De problemen bleken spoedig zo talrijk dat directeur-generaal S.D. Duyverman in de Luchtmachtraad liet weten onder het contract uit te willen en het zo vrijkomende geld te willen investeren in andere jachtvliegtuigen.³⁵³ De grootste boosdoener was de continu oplopende prijs. Gedurende 1954 drong het tot Fokker door dat de kosten fors hoger uitvielen door het hogere aantal benodigde manuren. Deze miscalculatie was Fokker niet direct aan te rekenen. Door de Amerikaanse druk om het Hunter-contract nog voor de vergadering van de NAVO-Raad ondertekend te krijgen, had de Nederlandse delegatie zich moeten verlaten op door Hawker aangeleverde cijfers. De Britse vliegtuigfabrikant claimde dat 23.000 manuren per Hunter nodig waren, een aantal dat in werkelijkheid de 35.000 benaderde. Ten tweede bleken de kosten van zogeheten *bought-out components*, waaronder de motor, de elektronica en de bewapening, die in het buitenland moesten worden besteld, duurder dan begroot.³⁵⁴ Het verlies op de via OSP voor België te bouwen Hunters liep in 1954 op tot 3,1 miljoen gulden, terwijl het verlies op de Amerikaanse order al 7,7 miljoen bedroeg. Fokker rekende de verhoogde prijzen door aan de Nederlandse overheid. Van Belgische zijde viel geen financiële handreiking te verwachten, aangezien de verhoudingen tussen beide landen nog altijd “onaangenaam” waren en België weigerde meer te betalen dan de eerder vastgestelde OSP-prijs.³⁵⁵

Zonder succes werd vervolgens langs diplomatieke weg geprobeerd een regeling met de Amerikanen te treffen over een verhoogde OSP-bijdrage. Het tegendeel gebeurde: de VS eisten diverse modificaties aan hun Hunters, wat de prijs zelfs nog verder opdreef.³⁵⁶ In 1955 stegen de verliezen tot ongekende hoogte. De door Fokker gehanteerde prijzen betekenden dat de Staat 50 miljoen gulden zou moeten bijleggen op de bouw van de 64 ‘Belgische’ OSP-vliegtuigen, terwijl het gehele Hunter-project de Nederlandse schatkist liefst 73 miljoen gulden meer zou kosten dan het bestellen van de voor Nederland bestemde Hunters in Groot-Brittannië. Duyverman overwoog daarom de vliegtuigen alsnog door Hawker te laten leveren. Hij stelde voor dit ook duidelijk richting Fokker te communiceren om zo een betere onderhandelingspositie te creëren. DMLU luitenant-generaal Reijnierse wees die oplossing van de hand. De gedane investeringen maakten dat uitsluitend technische en geen financiële overwegingen nog konden leiden tot een bestelling bij Hawker.³⁵⁷ Wel liet Reijnierse in een brief aan Fokker weten dat de productie in Nederland “alleen gegrond was op economische motieven” en dat verwacht mocht worden dat de lagere loonstandaard in Nederland tot concurrerende prijzen zou leiden. Diepen, de nieuwe commercieel directeur van

Fokker, weet de prijsstijgingen aan de duplicatie van werkzaamheden, nu deze noodgedwongen over de Nederlandse en Belgische industrieën moesten worden verdeeld. Ook het deviezentekort, de industrialisatiemaatregelen en de werkloosheidspolitiek in Nederland waren er volgens Diepen debet aan dat Fokker niet met het buitenland kon concurreren.³⁵⁸

Aan de tweede voorwaarde om 'de markt vast te houden', namelijk het leveren van kwaliteit, werd voldaan. De modificaties die de Hunter F. Mk.4's kort na hun aflevering ondergingen, waren het gevolg van voortdurende ontwikkelingen op technisch gebied. Avio-Diepen N.V. in Ypenburg, dat in 1954 met Fokker fuseerde, nam dit modificatiewerk grotendeels voor zijn rekening. Het stond los van het productieproces bij Fokker.³⁵⁹ Dat lag anders in het geval van de vertraagde levertijden, hoewel niet alleen Fokker blaam trof. Zo golden de problemen tijdens de aanloopfase naar de productie, toen het bedrijf afhankelijk was van Britse toeleveranciers die niet tijdig aan hun verplichtingen konden voldoen, als een geldig excuus.³⁶⁰ Ook de uiteindelijk op niets uitlopende besprekingen over de door Hispano Suiza in Nederland in licentie te vervaardigen kanonnen zorgden buiten Fokkers schuld voor onnodig oponthoud. Datzelfde kon worden gezegd van Philips' pogingen om door tussenkomst van het Ministerie van Economische Zaken boordradio's voor de Hunter te leveren. Gezien de ervaring met radio's van dit merk in de Meteors waren minister Staf en staatssecretaris Kranenburg daar "zeer beslist tegen".³⁶¹ Maar toen de orders voor bovengenoemde *bought-out components* in het buitenland waren geplaatst en de productie van start ging, bleek de output tegen te vallen. Bach liet de directie van Fokker in een brief weten niet gelukkig te zijn met de geleverde prestaties. Zo verweet hij het bedrijf de opgegeven levertijden niet na te komen, ondanks het feit dat de KLU Fokkers "grootste klant" was. De resultaten bij de Hunter-productie waren volgens Bach "toch niet iets om trots op te zijn". De gebrekkige planning van Fokker was hier in zijn ogen debet aan. Bach vervolgde dat het Ministerie van Oorlog destijds op "goed vertrouwen" op regiebasis met Fokker in zee was gegaan, zonder vooraf een contract te hebben afgesloten. Nu eiste het ministerie op korte termijn alsnog tot een overeenkomst met Fokker te komen, waarin levertijden en vaste prijzen waren vastgelegd en waarin stringente boetebepalingen waren opgenomen.³⁶²

In zijn repliek liet Fokker-directeur E. van Emden Bach weten dat meerdere partijen schuld hadden als levertijden niet werden gehaald. De productieproblemen kwamen volgens hem onder meer voort uit het feit dat het hier een niet doorontwikkeld vliegtuig betrof, waardoor er vanaf 1957 zelfs twee modellen (de F. Mk.4 en de verbeterde F. Mk.6) gelijktijdig moesten worden gebouwd. De "stortvloed aan modificaties" stuurde het productieprogramma verder in de war, terwijl ook de aflevering van componenten door Hawker zorgen baarde.³⁶³ Hoewel daar ontegenzeggelijk een kern van waarheid in school, was de situatie ruim een jaar later nog altijd weinig verbeterd. Een geïrriteerde Bach merkte op dat Nederland qua prijs en levertijd ruim achter bleef bij het buitenland. Het viel hem op, dat "bij deze tak van industrie het denkbeeld heerst, dat de Strijdkrachten de industrie in stand dienen te houden, dit niet alleen op mil.[itaire] doch ook op economische gronden".³⁶⁴ Beide partijen bleven elkaar de zwartepiet toeschuiven. Feit was dat de KLU de geplande invoering van de eerste door Fokker afgeleverde Hunter met ruim een jaar – tot 1956 – naar achteren verschoven zag. Een feit dat de volksvertegenwoordiging niet ontging. Enkele Kamerleden vreesden dat de 'nieuwe' Hunter al verouderd zou zijn als de eerste exemplaren in dienst traden.³⁶⁵ De immer uitgesproken KVP'er Visch sprak zelfs over een herhaling van het "Meteor-drama", terwijl menigeen zich afvroeg hoe Nederland aan zijn verplichtingen ten aanzien van het *Paris Plan* kon voldoen als de Hunters zo tergend

langzaam binnenstroomden.³⁶⁶ Daar roerden zij een gevoelig punt aan, dat inmiddels ook de militaire NAVO-autoriteiten zorgen baarde.

Gaten in de Nederlandse luchtverdediging

De *Annual Review* voor 1953 betekende de eerste tik op de vingers voor Nederland. SHAPE waarschuwde dat de vertraging bij het afsluiten van het Hunter-contract en de ontijdige levering van Meteors door Fokker tot een tekort aan het aantal toegezegde dagjagers zouden leiden. Daarnaast moest de Meteor F. Mk.4 in 1955 als verouderd worden beschouwd. CLS Baretta lichtte de Nederlandse delegatie in dat het werkelijke tekort zelfs groter zou zijn, aangezien het CLV geen oorlogsreserve bezat.³⁶⁷ Anticiperend op de situatie stelde Nederland een nieuw *force goal* voor, dat voorzag in 6 dagjagersquadrons met 112 in plaats van 144 vliegtuigen. De *International Staffing* hiermee niet akkoord.³⁶⁸ Omdat ook SACEUR Norstad waarschuwde dat het aantal dagjagers niet mocht afnemen, overwoog de KLU diverse alternatieve opties om het tekort op te vangen. Deze liepen om uiteenlopende redenen stuk. Zo werd getracht de via het MDAF verkregen F-84F, die vanaf 1955 de F-84E's en G's van het CTL verving, tijdelijk als dagjager in te zetten. De F-84G zou dan zolang als jachtbommenwerper aanblijven.³⁶⁹ Toen dit plan op niets uitliep, meldde Nederland zich voor het Canadese aanbod om onder het *Canadian Mutual Aid Program* twee squadrons F-86D Sabres in dienst te nemen. Dit zou de KLU tijd geven in ieder geval de Meteor-squadrons op sterkte te brengen. De *Standing Group* dwarsboomde dit plan omdat het de Sabres al aan andere lidstaten had toegezegd.³⁷⁰ Ook de hoop op de overname van Hunters uit de Belgische of Britse OSP-productie bleek ijdel.³⁷¹ Vanaf april 1954 zette Nederland zijn zinnen op het lenen van de 48 onder OSP voor de VS te bouwen Hunters, die op zeer korte termijn leverbaar waren doordat zij vooraan stonden in de door Fokker te bouwen serie.³⁷²

Haast was geboden. De *Annual Reviews* van 1954 en 1955 wezen opnieuw op het dreigende tekort aan dagjagers, terwijl ook de formering van de drie aan de NAVO toegezegde nachtjagersquadrons inmiddels dringend om een oplossing vroeg. Ook het parlement maande tot spoed. “De luchtverdediging hoort de parapluie te zijn, waaronder bevolking en grondstrijdkrachten bescherming vinden, thans is het nog een scherm met vele gevaarlijke en grote gaten”, aldus een verontruste Visch.³⁷³ Staf erkende dat er bij de luchtmacht “belangrijke tekorten” bestonden, maar verdere uitbreiding zou de krachten te boven gaan. Herziening van de luchtmachtbegroting was evenmin mogelijk.³⁷⁴ Om toch aan de verplichtingen van het *Paris Plan* te voldoen, stond de minister drastischer maatregelen voor. Teneinde Washington te overreden de 48 Amerikaanse OSP-Hunters aan Nederland toe te wijzen, schroomde de bewindsman niet voor 1958 een extra squadron dagjagers bovenop de geplande sterkte in te brengen. De Tweede Kamer liet hij in de waan dat de NAVO hierom had gevraagd. De onverwacht gulle Nederlandse toezegging zal bij de Amerikanen in goede aarde zijn gevallen, want Washington stemde in maart 1955 toe om de Amerikaanse Hunters uit de OSP-productie aan Nederland toe te wijzen. Als uitvloeisel van de gesprekken verbonden beide regeringen zich een maand later tot een ruil met gesloten beurzen, waarbij Nederland de 48 OSP-Hunters voor eigen rekening zou fabriceren in ruil voor 56³⁷⁵ onder het MDAF te verstrekken en in de VS te produceren F-86K Sabre nachtjagers. Op deze wijze werden hernieuwde wijzigingen in het ‘zwaarbevochten’ Hunter-contract voorkomen door België buitenspel te zetten. Dit terwijl de VS door de schenking van nachtjagers het Nederlandse

verlies op de Hunter-productie compenseerden en de KLU tegelijkertijd op korte termijn van de vereiste nachtjagercapaciteit voorzagen.³⁷⁶ Staatssecretaris Kranenburg rekende de Kamer voor dat dit staaltje Hollands koopmanschap de Staat een financiële meevaller van 13 miljoen gulden had opgeleverd.³⁷⁷ En, vanuit luchtmachtoogpunt belangrijker, het had in één klap zowel het dag- als het nachtjagervraagstuk tot een goed einde gebracht.³⁷⁸

Kaasjagers

Vooral het vinden van een aanvaardbare oplossing voor de nachtjagerkwesitie was lange tijd stukgelopen op financieringsproblemen. Om de ontstaansgeschiedenis ervan te begrijpen, moeten we terug naar het begin van de jaren vijftig. Zoals in het vorige hoofdstuk reeds aan de orde kwam, zette de luchtmachtleiding aanvankelijk in op een Britse nachtjager. Daarvoor had zij de Meteor NF. Mk.11 op het oog, waarvan er elf werden besteld.³⁷⁹ De ministerraad blokkeerde de bestelling van grotere aantallen. In het bijzonder Drees was fel geporteerd tegen de aanschaf van nachtjagers, die volgens de minister-president niet tot de 320 aan de NAVO toegezegde luchtverdedigingsjagers behoorden. CLS Aler zocht naar alternatieven om de vliegtuigen te bemachtigen, in de vaste overtuiging dat een luchtverdediging zonder nachtjagers “voor het grootste gedeelte lam gelegd” was.³⁸⁰ Vanwege de inmiddels op gang gekomen materiële uitrusting van de tactische luchtmacht met Amerikaanse F-84E/G-jachtbommenwerpers besloot Aler begin 1951 de aankoop van een Amerikaans type na te streven, in de hoop dat de VS eerder geneigd zouden zijn ook de nachtjagers onder het MDAP te verstrekken. Hiervoor reisde hij naar de States om de F-89 Scorpion en de F-94 Starfire te bekijken.³⁸¹ Hoewel de VS duidelijk hadden gesteld dat de hulpverlening aan lidstaten geen nachtjagers zou omvatten, gaf Aler de directeur Materieel Luchtmacht in oktober 1951 niettemin opdracht de Meteor-nachtjagerdeal af te blazen in de hoop dat de Amerikanen zich zouden bedenken.³⁸² Toch begon de tijd stilaan te dringen. SHAPE had het tekort aan nachtjagers meermaals nadrukkelijk aan de orde gesteld. Het geallieerde hoofdkwartier drong aan op de productie van een bestaand type op de kortst mogelijke termijn. Zelfs al zou deze minder geavanceerd zijn dan de nog in ontwikkeling zijnde typen, het was beter te beschikken over een nachtjager “met geringer[e] performance, dan over helemaal geen”.³⁸³ Deze zienswijze overheerste overigens ook in de Tweede Kamer. KVP-Kamerlid Visch was een van de velen die aandrongen op de spoedige invoering van nachtjagers in de luchtmacht. Want, zoals hij het treffend verwoordde: “geheel onwaarschijnlijk lijkt het mij niet, dat de vijand ook wel eens bij nacht (...) kan optreden”.³⁸⁴

In de zomer van 1952 leek de Kamer op haar wenken bediend te worden, toen de aankoop van 56 nachtjagers als onderdeel van het geïntegreerde Europese vliegtuigproductieprogramma ter sprake kwam. Toch hield de regering opnieuw de boot af, hopende de vliegtuigen alsnog via het MDAP te verkrijgen. Het jaar 1953 verstreek zonder nachtjagers. Kamerlid Korthals vond dit onacceptabel. Hij vroeg de minister waarom diverse landen al met nachtjagers vlogen, maar Nederland er nog altijd geen bezat. “Dat wil dus zeggen, dat wij gedurende de nacht – in de winter vele uren – van luchtverdediging door vliegtuigen verstoken zijn”, aldus de verontwaardigde VVD-politicus.³⁸⁵ Desnoods moest het aantal dagjagers worden verminderd.³⁸⁶ Dat bleek niet nodig, aangezien de regering zich tijdens de onderhandelingen over het Hunter-contract had verplicht om 56 miljoen gulden aan tegenwaardefondsen voor de aanschaf van nachtjagers te

reserveren. In 1953 ging het tevens in op een Canadees aanbod om 35 nachtjagerbemanningen op te leiden, hoewel een beslissing over het type nachtjager (een- of tweepersoons) nog uitstond.³⁸⁷ Een jaar later kwam de bal pas goed aan het rollen, toen de Amerikaanse ambassadeur de Britse Gloster Javelin en de Amerikaanse F-86K Sabre als geschikte kandidaten naar voren schoof. Vanwege de kortere levertijd ging de voorkeur uit naar het Amerikaanse product. Nederland moest de helft (74 miljoen gulden) betalen, de VS zouden de rest bijpassen. Het verschil van 18 miljoen gulden ten opzichte van de gereserveerde 56 miljoen betekende dat slechts 21 in plaats van 28 Sabres konden worden gekocht. Alternatieve voorstellen, zoals financiering uit de landbouwsurplusregeling of een vermindering tot 41 stuks, waren aan dovemansoren gericht.³⁸⁸ IGKLU prins Bernhard vestigde nog de aandacht op de nachtjagerversie van de Franse Mystère, die naar het prinselijke oordeel het neusje van de zalm op vliegtuigontwikkelingsgebied was. De prijs bedroeg 1 miljoen gulden zonder radar of reservedelen, terwijl een productie in Nederland tot de mogelijkheden behoorde. “Dit is een vliegtuig, dat op tijd en goedkoop kan worden geleverd en waarvan de eigenschappen nog niet door andere tot dusver ontwikkelde typen zijn overtroffen”, aldus de prins.³⁸⁹ In alles, van prestaties tot aan de logistieke ondersteuning, overtrof het de Sabre.³⁹⁰ Navraag bij SACEUR leerde echter dat een keuze voor de Mystère “een gevaarlijke onderneming” was, aangezien de Franse *Armée de l’Air* zelf niet met dit type vloog.³⁹¹

De luchtmachtleiding hield daarom vast aan haar keuze voor de F-86K. Een keuze die zeker niet onomstreden was. Zowel de vakbladen als de defensiespecialisten in de Tweede Kamer meenden dat voor het uitvoeren van nachtelijke onderscheppingen een tweepersoonsjager de voorkeur genoot. Het blad *Onze Luchtmacht* constateerde dat geen enkel ander land eenpersoonsnachtjagers in dienst had. Als de F-86K werkelijk zo goed was, waarom had de USAF haar eigen squadrons er dan niet als eerste mee uitgerust? De Sabre was “een lapmiddel”.³⁹² Ook Visch, die zich in de Tweede Kamer ontpopte als een luis in de pels van minister Staf waar het luchtmachtzaken betrof, meende dat de F-86K slechts een overbrugging naar “een volwaardige nachtjager” vormde. Hij vermoedde dat niet de kwaliteit, maar de MDAF-hulp doorslaggevend was geweest.³⁹³ Staf deed het anders voorkomen. Hij liet weten niet langer te hebben willen wachten op nieuwe typen, omdat hij per direct over nachtjagers wilde beschikken. “Wat heeft het voor zin 24 uur het radarscherm te bewaken en ’s nachts geen vliegtuig te hebben?”, aldus de bewindsman. Uit zijn mond klonk deze retorische vraag, na de vele jaren van uitstel, overigens wel enigszins als een gelegenheidsargument. Aan het eind van zijn betoog liet Staf zich echter ontvallen dat “de omstandigheden en voorwaarden zodanig gunstig waren, dat wij het aanbod moesten aanvaarden”.³⁹⁴ Hiermee erkende hij impliciet Visch’ aantijgingen: financiële motieven hadden de doorslag gegeven. Toch zal ook de toenemende druk van NAVO-zijde het doorhakken van de knoop hebben bespoedigd. Tijdens de *Annual Review* in 1955 was Nederland namelijk opnieuw door de *International Staff* op het matje geroepen om zich te verantwoorden voor de “considerable shortfall in (...) air force goals for 1955”.³⁹⁵

De twijfels van de *International Staff* of Nederland wel aan de *force goals* voor 1956 zou kunnen voldoen, bleken uiteindelijk ongegrond. Ofschoon het nog geruime tijd duurde voor de drie met Sabres te formeren nachtjagersquadrons tot een volledig operationele standaard waren opgewerkt, kon het nieuw opgerichte 700 *all weather interceptor* (AWX) Squadron³⁹⁶ reeds op 8 december 1955 op Vliegbasis Soesterberg zijn eerste twee F-86K’s (in Nederlandse dienst ‘Kaasjager’ genoemd) in ontvangst nemen. De op Twenthe gestationeerde 701 en 702 AWX Squadrons zagen op respectievelijk 1 juni en 1 december 1956 het levenslicht. In 1957 bereikten ook zij een

operationele status.³⁹⁷ Met het formeren en uitrusten van de drie nachtjagersquadrons en de gelijktijdige modernisering van de zes dagjagersquadrons kwam de zo moeizaam verlopen materiële uitrusting van het Commando Luchtverdediging voorlopig ten einde. Het feit dat de luchtverdediging uit nationale middelen moest worden gefinancierd, had de regering er – tegen de uitdrukkelijke wens van de luchtmachtleiding en de militaire NAVO-autoriteiten – lang toe verleid op de rem te trappen. De zoektocht naar alternatieve opties om toch nachtjagers te verkrijgen slaagde in 1955, zodat de KLU eind 1956 met de Hunter en Sabre kon beschikken over twee luchtverdedigingsjagers van de ‘tweede generatie’.

De materiële opbouw van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten: teren op Amerikaanse zak

Ook het CTL kon eind 1956 beschikken over tweede-generatie-straalvliegtuigen. De materiële uitrusting van dit commando stond in schril contrast met die van het CLV. Aanhakend op wat in het vorige hoofdstuk is vermeld, was in 1949 in een bilaterale overeenkomst vastgelegd dat de VS door het MDAP de materiële uitrusting van de zes te formeren Nederlandse tactische squadrons en het fotoverkenningssquadron voor hun rekening zouden nemen. Stond aanvankelijk de Republic P-47 Thunderbolt (een jager/bommenwerper met radiaalmotor die zich tijdens de Tweede Wereldoorlog ruimschoots had bewezen) nog op de nominatie om deze vacature te vervullen, uiteindelijk viel de keuze op de F-84 Thunderjet van dezelfde fabrikant.³⁹⁸ De F-84E variant van deze door een Allison J-35-straalmotor voortgestuwde jachtbommenwerper zou het CTL slechts kort en in bescheiden aantallen dienen. Het op 25 februari 1951 op Nr. 1 Tactische Vlieg-basis (Volkel) verzamelde (grond)personeel vormde de kern van het eerste te formeren tactische squadron: 311 Squadron. Onder hen bevonden zich opvallend veel militairen van het voormalige ML-KNIL. Hun aanwezigheid was niet zonder reden, aangezien zij een jarenlange ervaring hadden met Amerikaans materieel. Hoewel onenigheid tussen de luchtmachtleiding en de MAAG over de organisatie van de nieuwe tactische squadrons er in april nog bijna toe had geleid dat de leveringen werden stopgezet, vond op 28 juli 1951 op Ypenburg in het bijzijn van SACEUR Eisenhower, generaal Norstad en minister Staf de officiële overdrachtsceremonie plaats van de eerste vier F-84E's. Deze waren in kratten gearriveerd en met Amerikaanse hulp geassembleerd.³⁹⁹

311 Squadron beschikte in september 1951 over achttien Thunderjets, genoeg om er zeven af te staan aan het op 1 december in het leven geroepen 312 Squadron, dat eveneens op Volkel onderdak vond. In januari 1952 ontving dit squadron zijn eerste ‘eigen’ jets, waarna het op 15 januari 1952 samen met zustersquadron ‘311’ in het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten werd ondergebracht.⁴⁰⁰ Amper drie maanden later werden de F-84E's al door het verbeterde G-model vervangen. Met dit nieuwe type werden ook de vier resterende tactische squadrons uitgerust: 314 Squadron (1 mei 1952), 315 Squadron (1 juli 1952) en 316 Squadron (1 april 1953; maandvliegsquadron⁴⁰¹) op de op 1 mei 1952 in gebruik genomen Nr.2 Tactische Vliegbasis (Eindhoven), en 313 Squadron (1 december 1953; omscholingssquadron), dat een plekje op het naburige Volkel vond. Ook het op 1 oktober 1953 op Volkel opgerichte verkenningssquadron, 306 Squadron, kreeg de beschikking over Thunderjets. Om tegemoet te komen aan SACEUR Norstads wensen besloot CLS Aler de oprichting van 313 Squadron enige maanden uit te stellen en daarvoor in de plaats een half fotoverkenningssquadron op te richten. Dit hield in dat 306 Squadron zich het eerste

jaar moest behelpen met acht F-84G's zonder cameravoorzieningen.⁴⁰² In maart 1954 vond een 'omgekeerde ruil' plaats, toen (een deel van) de G's plaatsmaakte voor aangepaste F-84E's voorzien van een camera in de linkervleugeltank.⁴⁰³ Kort na de omschakeling vertrok het verkenningssquadron naar de Bondsrepubliek om deel te gaan uitmaken van de multinationale No. 34 *Reconnaissance Wing*. De KLU ontving in totaal 187 F-84E/G Thunderjets, die merendeels werden overgevlogen. Hiermee werd in een tijdsbestek van iets meer dan twee jaar een complete tactische luchtmacht "uit de grond (...) gestampt".⁴⁰⁴

Deden zich dan helemaal geen problemen voor bij de opbouw van het CTL? Wel degelijk, en deze waren zelfs van dien aard dat kolonel J.W. van Marle, Chef van het Kabinet van de Luchtmachtstaf, in 1955 sprak over "aanzienlijke tekorten ten opzichte van de doelstellingen".⁴⁰⁵ In tegenstelling tot bij het CLV hadden de problemen ditmaal geen financiële achtergrond, maar waren ze hoofdzakelijk te wijten aan de fluctuerende aflevering van de F-84's. Het duurde naar de zin van de luchtmachtleiding te lang voor de afleveringen op gang kwamen, waardoor de verhouding vliegtuigen:vliegers een zorgwekkend beeld te zien gaf. Deze verhouding, die idealiter 1½:1 bedroeg, daalde in de loop van 1951 zelfs tot onder de 1:1. Om toch nog wat vliegers bij elkaar te sprokkelen, werden "overbodige vliegers" zolang *gepooled* in de op Volkel ingestelde Basisvlucht. Bij deze kleine vliegtuigenheid, waarover alle bases doorgaans beschikten, hielden zij hun vliegvaardigheid zo goed mogelijk op peil.⁴⁰⁶ De druk bleef intussen toenemen door het grote aantal vliegers dat, na hun opleiding in de VS te hebben afgerond, het CTL kwam versterken. Halverwege 1952 schoot het tempo van de afleveringen plotsklaps als een raket omhoog vanwege de afnemende Amerikaanse behoefte aan jachtbommenwerpers in Korea. Nog datzelfde jaar konden de eerste vier tactische squadrons worden uitgerust. De ongekend snelle groei van het CTL leidde nu tot depotvorming. Op Vliegbasis Volkel verrees het Depot F-84 Vliegtuigen om de oprichting van de twee resterende tactische squadrons te faciliteren. Een jaar later verschenen als gezegd ook depots te Alphen en te Gilze-Rijen (gezamenlijk DVM 2 vormend), die beide deel uitmaakten van het Amerikaanse logistieke instandhoudingssysteem dat gekoppeld lag aan de invoering van de Thunderjet. Deze depots, waar vliegtuig- en bewapeningsmaterieel lag opgeslagen, sloten rechtstreeks aan op het centrale Amerikaanse logistieke centrum in het Franse Chateauroux. Hoewel DVM 2 in theorie binnen 25 dagen kon worden bevoorrad, bleek in de praktijk dat de aanvoer van reservedelen, gereedschappen en (grond)apparatuur geen gelijke tred hield met de vliegtuigleveringen. Dit had een negatieve uitwerking op de vlieggereedheid van de F-84-vloot, waardoor de vliegenplanning opnieuw onder druk kwam te staan.⁴⁰⁷

Ironisch genoeg was het juist de Amerikaanse vrijgevigheid die de bovengenoemde problemen nog verergerde. Na slechts enkele jaren dienst moesten ook de 'nieuwe' F-84G's weer het veld ruimen voor een verbeterd model: de F-84F Thunderstreak. In oktober 1953 werd de luchtmachtleiding door de MAAG van de plannen op de hoogte gebracht. Het project, dat de toepasselijke naam *Swapshop* kreeg, voorzag in het omruilen van alle bij de NAVO-luchtstrijdkrachten vliegende F-84G's. Lidstaten droegen zelf zorg voor het op "acceptabele standaard" brengen van de F-84G's, alvorens de VS te terugnamen.⁴⁰⁸ Dit hield in dat alle Thunderjets een *Inspection and Repair as Necessary* (IRAN) moesten ondergaan. Deze grote inspectiebeurt, waarbij een controle plaatsvond op de uitvoering van de voorgeschreven modificaties en eventueel ontbrekende modificaties werden aangebracht, werd gecombineerd met project *Swapshop* om de overdracht te versoepelen. Het probleem was dat beide projecten veel extra reservedelen vereisten. De onderdelenvoorziening verliep medio jaren vijftig echter nog altijd stroperig, zodat het aantal vliegers laag bleef. Om toch vol-

doende F-84's op de lijn te krijgen gingen de technische diensten op de vliegbases over tot kanibalisatie, waarbij vliegtuigen van onderdelen werden gestript om andere vliegklaar te maken. Ook deze bron viel echter langzaam droog, aangezien er vanaf 1955 maandelijks een aantal F-84G's hun IRAN onderging.⁴⁰⁹ De squadronsterkte zakte zodoende naar 20 F-84E/G's.⁴¹⁰ Dit aantal liep zelfs nog terug door vredesverliezen. Vooral onervaren vliegers hadden aan de nukkige Thunderjet hun handen meer dan vol, terwijl het afnemende aantal vliegers hun de kans ontnam de *jet* goed onder controle te leren krijgen. De luchtmachtleiding trachtte uit alle macht extra F-84's te verkrijgen, maar de vs stonden op het standpunt dat de KLU daarvoor "te weinig vliegers" produceerde. Deze vicieuze cirkel bleek moeilijk te doorbreken.⁴¹¹

Gehoopt werd dat de introductie van de F-84F Thunderstreak wat lucht zou verschaffen. Maar door de schaarste aan J-65-motoren voor de F-84F liep project *Swapshop* NAVO-breed vertraging op, zodat ook de Nederlandse tactische squadrons noodgedwongen geruime tijd op gereduceerde sterkte moesten opereren.⁴¹² Het plan om het gat te vullen met twee squadrons Meteors F. Mk.8, die na de invoering van de nieuwe Hunter niet langer als dagjager nodig waren, verdween spoedig in een bureaula.⁴¹³ Als doekje voor het bloeden ontving Nederland als een van de eerste lidstaten de F-84F. In juni 1955 arriveerden negentien Thunderstreaks als deklading aan boord van het Amerikaanse vliegkampschip *USS Corregidor* in de haven van Rotterdam, vanwaar ze 's nachts over de weg naar Vliegbasis Ypenburg werden getransporteerd. Daar werden ze door Avio-Diepen N.V. onder handen genomen. Gezien de grote onderlinge verschillen tussen de individuele F-84F's, onder meer qua *cockpit lay-out* en de aanwezigheid van bepaalde (sub)systemen, moesten er eerst modificaties worden aangebracht om alle vliegtuigen op eenzelfde standaard te krijgen.⁴¹⁴ Dit procedé zou zich herhalen voor alle 180 Thunderstreaks alvorens zij hun carrière bij de KLU aanvingen. Eenmaal geassembleerd en op standaard gebracht vertrok de eerste F-84F op 1 augustus 1955 naar zijn nieuwe thuisbasis Volkel. Daar werd hij aan de sterkte van 311 Squadron toegevoegd. Ruim vier maanden later, op 9 december 1955, vond in aanwezigheid van Nederlandse en Amerikaanse hoogwaardigheidsbekleders de officiële overdracht van de eerste Thunderstreaks aan het squadron plaats. Spoedig maakten ook de andere vijf tactische squadrons de overstap, tot ze in 1957 alle operationeel waren op de nieuwe jachtbommenwerper. 306 Squadron ruilde vanaf april 1956 zijn F-84E's in voor 24 gespecialiseerde RF-84F Thunderflash fotoverkenner. Naast RF-84F's werd ook een *Mobile Field Processing Unit* (MFPV) geleverd, voor het ontwikkelen van films.⁴¹⁵ De vliegtuigafleveringen liepen in 1958 ten einde: het leeuwendeel van de 204 onder het MDAP geleverde (R)F-84F's bereikte Nederland als deklading, terwijl 77 F-84F's via zogeheten *high-flights* via Canada, Groenland en Schotland op Volkel arriveerden.⁴¹⁶ De oorlogsreserve van de tactische squadrons lag opgeslagen in de vs, terwijl de benodigde vredesreserves werden toegezonden.⁴¹⁷

Eenzelfde regeling gold voor 334 (Transport) Squadron en de artilleriewaarnemingssquadrons van de GPLV, waarvan de materiële uitrusting eveneens op het MDAP ging steunen. De verouderde Britse vliegtuigen waarover de eenheden aanvankelijk beschikten, werden vanaf 1952 vervangen door Amerikaans materieel. 334 Squadron kreeg de beschikking over 16 Douglas C-47B middelzware transportvliegtuigen, terwijl 298 Squadron van de GPLV werd voorzien van 24 Piper L-18C Super Cubs. Het aantal Cubs groeide uit tot 155 stuks, waaronder verscheidene van zwaardere motoren voorziene L-21A en -B modellen. De meeste van hen zouden nimmer daglicht aanschouwen: zij bleven in opslag op Gilze-Rijen om in tijden van spanning de twee mobilisabele AOP-squadrons mee uit te rusten. Ter aanvulling van de Cubs ontving de GPLV in 1956 uit het MDAP tevens 36 Hiller H-23B Raven-helikopters en negen De Havilland Canada

DHC-2 Beaver lichte transportvliegtuigen, die in 298 Squadron en het nieuw geformeerde 299 Squadron werden opgenomen.⁴¹⁸

Daarmee leek de behoefte aan transportcapaciteit op het oog voldoende afgedekt. Toch zou 334 Squadron in oorlogstijd zwaar belast worden: de eenheid droeg namelijk zowel zorg voor de evacuatie van vitale (luchtmacht)onderdelen naar het buitenland en de aanvoer uit de KLU-depots naar de eenheden te velde als voor het incidentele vervoer van personeel en materieel ten gunste van de marine, de landmacht en de regeringsinstanties.⁴¹⁹ Daarnaast vervulde het squadron een sleutelrol in de ontruiming van de buiten de NAVO-verdedigingslinie gelegen vliegbases Leeuwarden, Twenthe en Eelde.⁴²⁰ Gezien dit omvangrijke takenpakket deed de luchtmachtleiding begin jaren vijftig zelfs een poging 334 Squadron aan de NAVO te onttrekken, met het argument dat het oude Britse materieel waarmee de eenheid opereerde voor SACEUR toch slechts van weinig nut zou zijn. Toen het squadron in 1952 echter de capabeler C-47B Dakota kreeg, gefinancierd uit het Amerikaanse hulpprogramma, deed dit argument niet langer opgeld.⁴²¹ Na veelvuldig overleg kwamen de Luchtmachtstaf en de KLM begin 1956 overeen het tekort aan materieel op te vangen door in oorlogstijd de nationale luchtvaartmaatschappij in te schakelen. Wanneer 334 Squadron, dat als *earmarked* te boek stond, na uiterlijk zes dagen in handen van SACEUR overging, zou uit de KLM-luchtvloot een onder nationaal bevel staand tweede transportsquadron worden gevormd. Dit zogeheten 335 (mobilisabel) Squadron kon beschikken over acht Convair 240 (later Convair 340) en acht DC-3 (waaruit de gemilitariseerde C-47 voortkwam) vliegtuigen. De financiële implicaties moesten nog wel nader worden uitgewerkt.⁴²²

Het mes van het MDAP snijdt aan twee kanten

Uit vorenstaande wordt wel duidelijk dat het MDAP voor de opbouw van het Commando Luchtverdediging en het Commando Tactische Luchtmachtkrachten van onschatbare waarde is geweest. Voor Fokker bleek de Amerikaanse militaire hulpverlening niettemin een *mixed blessing*. Op 19 mei 1951 koos de Fokker S-14 Machtrainer, een lesvliegtuig voorzien van straalmotor, voor het eerst het luchtruim. Na de redelijk succesvolle S-11 Instructor, waarvan er vanaf 1950 39 bij het Commando Luchtvaartopleidingen en enkele tientallen bij de luchtmachtkrachten van onder meer Israël en Italië (licentiebouw) werden ingevoerd, hoopte de vliegtuigfabrikant de internationale markt ook voor zijn nieuwste product te interesseren.⁴²³ Met dat doel voor ogen had ook de regering geld gestoken in de ontwikkeling van de veelbelovende Fokker S-14. Om “reclame te maken” stelde staatssecretaris Kranenburg in de Luchtmachtraad voor twintig S-14's te bestellen. Ook DMLU Otten zag het lesvliegtuig als een “gunstig object” voor de internationale markt.⁴²⁴ Bevreesd voor een dreigende leegloop bij Fokker, nu de Meteor-productie langzaam op zijn einde liep, stelden Kranenburg en regeringscommissaris Hirschfeld aan minister van Oorlog Staf voor tegenwaardegelden te gebruiken om de nationale vliegtuigindustrie op gang te houden. In navolging van CLS Aler hoopten zij de S-14 als ‘ruilobject’ in de op gang gekomen besprekingen over het geïntegreerde vliegtuigproductieprogramma in te brengen. Een kleine bestelling zou Fokker ervaring opleveren voor een grotere productieserie van honderden stuks.⁴²⁵ Tevens zou een order de vooruitzichten voor de overname van het aandelenpakket, een zaak die zoals gezegd de gemoederen begin jaren vijftig tot op het hoogste politieke niveau bezighield, ten goede komen. In de ministerraad merkte de minister van Verkeer en Waterstaat,

Wemmers, hierover op dat het weinig zin had te spreken over een verkoop van aandelen als de regering geen bereidheid toonde bestellingen bij Fokker te plaatsen. De regering had immers ook jarenlang staatssubsidie aan de scheepsbouw verleend. “Wordt de vliegtuigontwikkeling niet voortgezet, dan gaan niet alleen belangrijke geïnvesteerde bedragen verloren, doch ook veel kennis, wat niet in geld is uit te drukken”, sprak de bewindsman. Volgens Drees was de vliegtuigontwikkeling voor Nederland echter al “te ver voortgeschreden”. De Nederlandse industrie was niet in staat moderne gevechtsvliegtuigen te ontwerpen die met de buitenlandse typen konden concurreren. Alleen de licentiebouw bood nog uitkomst. Volgens de minister-president kon een klein land zich “het doen van grote uitgaven voor de vliegtuigontwikkeling (...) niet meer veroorloven”. Van den Brink was eveneens sceptisch, hoewel de productie van lesvliegtuigen volgens de minister van Economische Zaken wel degelijk mogelijkheden bood.⁴²⁶ Toen zelfs de immer zuinige Lieftinck meende dat een kleine order de aanloop kon betekenen naar bestellingen uit andere landen, was de aanschaf nog slechts een kwestie van tijd.⁴²⁷

Op 11 juli 1952 gloorde er hoop aan de horizon op grotere orders voor Fokker, toen F.L. Anderson, de Amerikaanse *Deputy Special Representative in Europe*, tijdens een bezoek aan Nederland meedeelde dat de S-14 voor OSP in aanmerking zou kunnen komen. Een Engels testteam had het vliegtuig al aan de tand gevoeld, terwijl een Amerikaans team binnenkort Nederland aanded. In de Raad voor Economische Aangelegenheden drongen Kranenburg en Hirschfeld er opnieuw op aan het ijzer te smeden nu het heet was. De investering bedroeg 13,2 miljoen gulden. Aangezien de luchtmachtbegroting tot 1954 geen ruimte liet voor de aanschaf van lesvliegtuigen, moest een beroep op de tegenwaardefondsen worden gedaan. Het was immers van het grootste belang de “thans geboden kans” op grote series onder OSP met beide handen aan te grijpen.⁴²⁸ De minister-raad liet zich overtuigen. Op 16 juni verenigde hij zich met het voorstel om door de bestelling van twintig Fokker S-14's de kansen op OSP-orders te vergroten.⁴²⁹ Nog geen twee dagen later bracht de Nederlandse afgevaardigde G.J.H. de Graaff het hoofd van de *Aircraft Division* van de NAVO, generaal J. Jones, ervan op de hoogte dat Fokker in afwachting van de productie van nieuwe dagjagers, zijn capaciteit kon benutten om voor 130.000 dollar per stuk Fokker S-14's voor de lidstaten te produceren.⁴³⁰ Hoewel dit voorstel een lauwe ontvangst ten deel viel, bleef Fokker er bij de staatssecretaris op aandringen er alles aan te doen de productie van de S-14 bij de onderhandelingen over dagjagers te betrekken.⁴³¹ Toch hield het aanprijzen van eigen producten een zeker risico in. Zo wees Frankrijk er in de internationale overlegorganen fijntjes op dat Nederland nu minder behoefte zou hebben aan MDAP-hulp. Volgens minister Staf bleek hieruit eens te meer dat Nederland erop uit moest zijn alle bestellingen aan *off-shore*-regelingen te koppelen, ondanks het feit dat de Amerikaanse administratieve rompslomp die hieraan vastzat “vertragend werkte”.⁴³²

Dat bleek helaas niet de enige vertragende factor. In 1953 was de productie van de twintig voor de KLU bestemde S-14's nog niets opgeschoten. De Fokker-directie erkende dat het bedrijf achterliep op het afleverschema, maar weet dit aan verbeteringen die het vliegtuig ten opzichte van het eerste productiemodel had ondergaan, die zowel in het belang van de KLU als van Fokkers “reputatie” waren.⁴³³ Dit mocht dan zo zijn, maar door de vertraging was Fokkers product in 1954 door de snelle ontwikkelingen op de internationale vliegtuigmarkt ingehaald. De behoefte aan lesvliegtuigen in de NAVO was begin jaren vijftig dermate groot dat Washington de T-33-T-Bird straaltrainer van de Amerikaanse fabrikant Lockheed als onderdeel van het MDAP-programma aan lidstaten ging verstrekken. Hierdoor namen de exportkansen voor de Fokker S-14 met rasse schreden af. De KLU nam in 1952 haar eerste vier T-33A's in ontvangst. Het jaar erop

volgden er zeven, terwijl de MAAG voor het voorjaar van 1954 nog eens 33 trainers programmeerde. Nederland deed nog wel een poging een aantal T-33's te vervangen door onder OSP aan te schaffen S-14's, doch het kwaad was reeds geschied.⁴³⁴ De kans leek verloren. Ook het Ministerie van Oorlog was de lokroep van uit het MDAP gratis verstrekte T-33's te machtig. Hoewel minister Staf tijdens zijn bezoek aan Washington in februari 1954 nog liet nagaan of er fondsen waren om tevens S-14's aan te schaffen, liet hij direct weten dat dit "niet ten koste van het aantal beloofde T-33's (...) mocht gaan".⁴³⁵ Over zijn beweegredenen liet Staf tegenover de Defensiecommissie geen enkel misverstand bestaan: als minister van Oorlog kon hij niet aanvaarden dat de S-14-order ten koste zou gaan van de levering van T-33's en dus "mogelijk ten koste van zijn budget".⁴³⁶ De belangen van Fokker en van de zelfontwikkende Nederlandse vliegtuigindustrie bleken er plotsklaps minder toe te doen.

De plotselinge ommezwaai van de minister ten spijt waren Fokkers kansen op *off-shore*-orders nog niet geheel verkeken. Uitgerust met de krachtiger Rolls-Royce Nene-straalmotor, was de S-14 volgens directeur-generaal Duyverman de meerdere van de T-33, waarvan de VS er gezien de enorme behoefte bij de NAVO-lidstaten bovendien ook nooit tijdig voldoende zouden kunnen leveren. Op eigen gezag besloot staatssecretaris Kranenburg vervolgens Fokker in te lichten over een mogelijke bestelling van tien S-14's voorzien van Nene-motoren, hoewel vervolgbestellingen afhankelijk waren van OSP-orders. Daarnaast instrueerde hij de Nederlandse delegatie om tijdens de aankomende NAVO-besprekingen te Parijs, waar Fokkers vermaarde testvlieger G. Sonderman de S-14 zou voorvliegen, "buiten de vergadering de aandacht op de Fokker S-14 te vestigen". Tot slot waarschuwde hij de delegatieleden ieder voorstel om te komen tot een EDG-opleiding voor vliegers af te schieten, aangezien de aankoop van de S-14 in een Europese pool "geen kans van slagen" had.⁴³⁷ De staatssecretaris leek eigenhandig de exportkansen van Fokkers S-14 te willen redden. DMLU Bach gaf hem weinig kans. Ondanks Sondermans "voortreffelijke demonstratie" vreesde Bach dat dit geen bestellingen zou opleveren, omdat "concurrerende landen (...) in staat [waren] hun toestel desnoods cadeau te geven!"⁴³⁸ Kranenburg kreeg steun uit andere hoek. Plaatsvervangend CLS generaal-majoor H. Schaper erkende dat de twintig in bestelling zijnde S-14's niet "geheel aan de wensen" van de luchtmacht voldeden. De overgang op de nieuwe Hawker Hunter zou te groot zijn. Omdat de Meteor T. Mk. 7's bijna waren "opgevloden" en ook de Harvard dringend aan vervanging toe was, stelde hij voor naast de bestelde S-14's veertig exemplaren met de Nene-motor aan te schaffen ten behoeve van de voortgezette vliegeropleiding.⁴³⁹ Dit zou een eerste stap kunnen zijn op weg naar de *all-though jet training* waarop SHAPE aandrong en waarbij de nog uit de Tweede Wereldoorlog daterende Harvard werd ingehuurd voor de straaltrainer van eigen bodem. Tot een aanschaf kwam het echter niet. In augustus 1955, dezelfde maand waarin de eerste van de twintig S-14's eindelijk aan het CLO werd overgedragen, gaf Kranenburg toestemming om één van de voor de KLU bestemde vliegtuigen aan de Amerikaanse vliegtuigfabrikant Fairchild, dat tevens de licentierechten voor de Fokker S-14 had verworven, uit te lenen voor demonstraties in de VS. Aanleiding vormde de interesse die vooral de *US Navy* voor de straaltrainer aan de dag legde.⁴⁴⁰ Het mocht niet zo zijn. Sonderman liet het leven toen zijn vliegtuig tijdens een demonstratie op 20 oktober 1955 boven het vliegveld van de Fairchild Aircraft Corporation te Hagerstown in een ongecontroleerde vrilte terecht kwam. De crash die volgde, vernietigde het laatste sprankje hoop op exportsucces voor de S-14.⁴⁴¹

Hoewel de minister bezwoer dat het vliegongeval het Amerikaanse vertrouwen in de S-14 niet had geschaad, zou het nimmer tot buitenlandse bestellingen komen.⁴⁴² Kort werd overwogen het

ongeluk als drukmiddel in te zetten bij de onderhandelingen met Fokker om te komen tot een vaste prijs voor de Hunter, maar dit ging de betrokkenen uiteindelijk toch te ver.⁴⁴³ De allerlaatste stuip trekking had plaats in de lente van 1956, toen de Nederlandse delegatie in het *Standing Armaments Committee* van de WEU de productie van Fokkers S-14 nog één keer onder de internationale aandacht bracht. Gezien de voorgeschiedenis werd de kans op succes niet hoog aangeslagen, hetgeen een juiste inschatting bleek te zijn.⁴⁴⁴ Hoewel het project niet had gebracht waar Fokker en de Nederlandse regering vooraf op hadden gehoopt, was de KLU zeer te spreken over haar 19 resterende S-14 Machtrainers. De S-14 werd gebruikt voor instrumenttraining van F-86K vliegers van de AWX-squadrons, terwijl de Basisvlucht van Vliegbasis Soesterberg en Ypenburg elk zes stuks in gebruik hadden voor het onderhouden van de vliegvaardigheid van de gast- en stafvliegers.

De F-84F-vliegers vertrouwden voor hun instrumentvliegtraining op de T-33. Het restant van de 44 tussen augustus 1952 en juli 1957 als MDAP-hulp geleverde T-Birds, aangevuld met acht exemplaren van de Belgische luchtmacht en elf van de Amerikaanse luchtmacht, speelde een rol bij de vliegeropleidingen. De T-Birds bewezen het Commando Luchtvaartopleidingen tot medio jaren zestig uitstekende diensten.⁴⁴⁵

De materiële opbouw voltooid: met dank aan de Amerikaanse bondgenoot

Eind 1956 had de KLU getalsmatig de geplande eindsterkte bereikt. De aan de NAVO toegezegde aantallen squadrons waren opgericht, hoewel een aantal van hen zich op dat moment in een transitiefase bevond vanwege de omschakeling naar de tweede-generatie-straalvliegtuigen. Op het materiële vlak mag worden geconcludeerd dat de opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten, ongeacht de verhoogde defensie-inspanning van maart 1951, zonder Amerikaanse hulpverlening onmogelijk zou zijn geweest. Terecht komt Ine Megens in haar proefschrift *American aid to NATO allies in the 1950s: the Dutch case* tot de conclusie dat de KLU een “major beneficiary of US aid” is geweest. De hulpverlening was van onschatbare waarde bij de uitrusting van het CLV, CTL en CLO. De vervanging van de Meteor-dagjager door de Hunter, waarbij de VS Nederland de samenwerking met de zuiderbuur min of meer door de strot duwden, was enkel en alleen mogelijk doordat Washington de financiering voor een deel op zich nam. Ondanks harde afspraken dat de luchtverdediging, inclusief de instandhouding en vervanging van vliegtuigen, een zuiver nationale verantwoordelijkheid was, namen de VS bij gebrek aan daadkracht van Nederland ook de aanschaf van de aan de NAVO toegezegde drie nachtjagersquadrons voor hun rekening. De uitrusting (en modernisering) van de tactische luchtstrijdkrachten, het verkenningssquadron, de transportvloot alsmede de artilleriewaarnemingssquadrons werden eveneens uit Amerikaanse zak betaald. De leveringen omvatten voorts nog 44 T-33-lesvliegtuigen, terwijl tevens grote aantallen via het MDAP verstrekte voertuigen, verbindingsapparatuur en munitievoorraden hun weg naar de Nederlandse bases vonden. Tot slot genoten tot en met 1953 ongeveer 365 Nederlandse vliegers en ruim 2.000 man grondpersoneel hun (initiële) opleiding op kosten van de Amerikaanse staat.⁴⁴⁶

Op nog andere wijze droegen de VS bij aan een versterking van de Nederlandse luchtverdediging. Op 16 november 1954 arriveerden op Vliegbasis Soesterberg F-86F Sabres van het Amerikaanse 512 *Fighter Day Squadron* (FDS). Hun komst markeerde het begin van een decennialange verbondenheid van deze Amerikaanse eenheid met de op de Utrechtse heuvelrug gelegen vliegbasis. De Sabres opereerden vanaf het tot *Camp New Amsterdam* omgedoopte Amerikaanse gedeelte van de basis. 512 FDS,

dat als enige Amerikaanse squadron ter wereld onder niet-Amerikaans bevel kwam te staan en werd geïncorporeerd in de Nederlands-Belgische No. 69 Group, beschikte meestentijds over de modernste jachtvliegtuigen die de Amerikaanse vliegtuigindustrie te bieden had. Daarmee gaf het de Nederlandse luchtverdediging, die als gezegd midden jaren vijftig nog lang niet het vereiste niveau bereikt had, een ongekende boost.⁴⁴⁷ De eerste contacten over een mogelijke stationering dateerden van de herfst van 1953.⁴⁴⁸ Nederland nam hiertoe het initiatief en verzocht de vs twee squadrons, liefst nachtjagers, in Nederland te stationeren. De Amerikanen reageerden negatief, zij prefereerden een plaatsing in Denemarken met het oog op de zwakke luchtverdediging van Noord-Europa. Wel zegde de bevelhebber van de *United States Air Force in Europe* (USAFE), luitenant-generaal Norstad, toe de plaatsing van één squadron in Nederland te zullen steunen. De weigering van de Deense regering om de Amerikaanse squadrons in vreedestijd onderdak te verlenen maakte de weg definitief vrij voor plaatsing in Nederland. Tijdens een onderhoud met de generaals Norstad en Gruenther merkte minister Staf op, dat, nu het erop leek dat deze vliegtuigen in oorlogstijd niet zouden bijdragen aan de Nederlandse maar aan de Deense luchtverdediging, het Nederlandse belang grotendeels verviel. De generaals zagen dit ook in, waarop ze de plannen wijzigden. Een nieuw voorstel, dat erin voorzorg voor de duur van 18 maanden een squadron in Nederland te stationeren om het CLV te versterken, kwam beter tegemoet aan de Nederlandse wensen. Staf opperde dit squadron op Soesterberg onder te brengen en de uitgaven voor infrastructuur uit de kas van het Ministerie van Oorlog te betalen.⁴⁴⁹

Op uitnodiging van *US Secretary of Defense* C.E. Wilson bracht Staf, vergezeld van de directeur-generaal van het Economisch en Militair Hulpprogramma, Van der Beugel, half februari 1954 een bezoek aan de vs, waarbij de stationering een van de belangrijkste gespreksonderwerpen vormde.⁴⁵⁰ Ook de Sovjet-Unie bleek op de hoogte van de inhoud van de gesprekken. De Sovjet-ambassadeur waarschuwde Nederland op 18 maart 1954 middels een brief aan de minister van Buitenlandse Zaken dat door in te stemmen met de stationering van een Amerikaans squadron op Nederlandse bodem “no contribution was being made to the improvement of (...) relations among nations”.⁴⁵¹ De ‘glimlachpolitiek’ van Moskou bleek niet de enige beer op de weg, want toen minister Staf enkele maanden later met goedkeuring van de ministerraad vrijwel tot overeenstemming met Washington was gekomen, krabbelden enkele kabinetsleden, onder wie premier Drees, plotseling terug. Het onderwerp werd voorlopig aangehouden uit angst dat de komst van de Amerikanen tot ‘zwarte handel’ zou leiden. Het duurde niet lang eer de overeenkomst met de vs in de ministerraad zelfs uitmondde in een debat over de in het contract op te nemen vrijstelling van invoerrechten. Het belang van een versterking van de Nederlandse luchtverdediging dreigde ondergesneeuwd te raken in gekibbel over bijzaken. Staf trachtte zijn collega’s enige realiteitszin bij te brengen. Hij wees op het feit dat het hier niet alleen om een squadron van de modernste jachtvliegtuigen ging, maar ook om de uitrusting van Soesterberg, wat dit veld tot een van de modernste en best ingerichte vliegbases van heel Europa zou maken. Het squadron kwam op verzoek van de Nederlandse regering en werd zelfs onder Nederlands commando geplaatst als een integraal onderdeel van de luchtverdediging. Hij vervolgde: “Deze luchtverdediging is thans te zwak en gezien de financiële mogelijkheden nauwelijks op peil te brengen.” De Amerikaanse versterking betekende bovendien dat de fase tussen het buiten gebruik stellen van de oude Meteor en de (vertraagde) aflevering van de Hunters kon worden overbrugd. Zonder deze Amerikaanse bijdrage zou Nederland 30% beneden de aan de NAVO toegezegde sterkte geraken, aldus de minister. Vanuit defensieoogpunt zou een afwijzing op grond van belastingperikelen “onmogelijk te verdedigen zijn”, terwijl de Nederlandse luchtver-

dediging, “die thans te zwak” is, “gezien de financiële mogelijkheden nauwelijks op peil te brengen” is. Het beleid om binnen de gestelde financiële kaders tot een “redelijk resultaat” te komen zou, in de woorden van de bewindsman, “vrijwel hopeloos” worden. De door de vs voorgestelde bilaterale regeling bleek in andere landen prima te functioneren. De minister van Oorlog kreeg bijval van zijn collega’s van Buitenlandse en Binnenlandse Zaken, die eensgezind van mening waren dat Nederland er wat voor over moest hebben “nu het belang zo kennelijk aan onze kant is”.⁴⁵² Nadat een laatste achterhoedegevecht met de partijloze staatssecretaris van Financiën, W.H. van den Berge, in Stafs voordeel was beslecht en hij zich inmiddels ook van de stilzwijgende goedkeuring van het parlement had verzekerd, gaf de ministerraad op 20 september 1954 ten slotte zijn fiat aan het wetsontwerp dat de overeenkomst met de vs definitief zou bezegelen. Met de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer sprak Staf af dat het wetsontwerp onmiddellijk na de Algemene Beschouwingen in behandeling zou worden genomen.⁴⁵³

De minister hield woord. Op 26 oktober kwam het plan in de Tweede Kamer aan de orde, waar het door het gros van de Kamerleden met enthousiasme werd ontvangen. Velen hadden immers al langer gepleit voor een versterking van de luchtverdediging. F.J. Goedhart (PvdA) beschouwde de legering als een bewijs van de Amerikaanse verbondenheid met Europa. Het communistische Kamerlid H. Gortzak schilderde de Amerikanen daarentegen af als “bezettingstroepen”. Volgens Staf was daarvan echter geen sprake, aangezien de regering de vs zelf had benaderd met het verzoek hier een eenheid te stationeren.⁴⁵⁴ Het speet hem dat er maar één squadron in Nederland werd gestationeerd, terwijl hij naar eigen zeggen om twee squadrons had gevraagd. Niettemin zou ook dit ene squadron helpen “het gat in het dak te dichten”. De Kamer apprecieerde de Amerikaanse hulp en met uitzondering van de communistische partij ging zij akkoord met de komst van het squadron.⁴⁵⁵ De Eerste Kamer – behoudens opnieuw de CPN – wierp evenmin barrières op, waarna de vliegers van 512 FDS op 16 november 1954 hun F-86F’s voor de eerste keer op hun nieuwe ‘thuisbasis’ aan de grond zetten. Een jaar later onderging het squadron een naamswijziging in 32nd *Fighter Day Squadron*. De USAF besloot de historische banden tussen beide landen te benadrukken door de tradities van 32nd *Fighter Squadron*, dat tijdens de oorlog op de Nederlandse Antillen had geopereerd, voort te zetten. 32 FDS zou maar kort met de F-86F vliegen. In augustus 1956 ruilde het zijn 18 Sabres in voor North American F-100C Super Sabres, een doorontwikkeling van zijn illustere naamgenoot. De F-100C was het eerste gevechtsvliegtuig in het Nederlandse luchtruim dat in horizontale vlucht de geluidsbarrière kon doorbreken, een feit dat evenmin onopgemerkt aan de omwonenden van de vliegbasis voorbij ging. Het aantal geluidshinderklachten steeg in korte tijd gigantisch. Met het operationeel worden van 32 FDS op de supersonische F-100C-dagjager en de gelijktijdige invoering van de F-86K-nachtjager beschikte de KLU eind 1956 over de capaciteiten om snel en onder alle weersomstandigheden onderscheppingen uit te voeren.⁴⁵⁶ De Amerikaanse bijdrage aan de luchtverdediging van het Nederlandse territorium werd tot beider tevredenheid na afloop van de oorspronkelijk overeengekomen termijn nog decennialang voortgezet – tot de laatste Amerikaan in 1994 de basis verliet.⁴⁵⁷

Infrastructuur: verharding en verspreiding

Soesterberg was een van de dertien vliegbases die Nederland rijk was. Vormde de vliegveldbezetting eind jaren veertig al een probleem, begin jaren vijftig dreigde de KLU in rap tempo uit haar

infrastructurele jasje te groeien. De aanleg en uitbreiding van vliegbases moesten gelijke tred houden met de opbouw van de squadrons. Het Vliegveldenplan, waaraan eerder al aandacht is besteed, vormde in januari 1951 onderwerp van gesprek in de Luchtmachtraad. Een van de twistpunten was de 1.174 hectare kostbare cultuurgrond die aan zijn oorspronkelijke bestemming zou worden onttrokken. Omdat onteigening en aankoop van terreinen (te)veel tijd kostten, werkten de betrokken ministeries hard aan wetgeving die belemmeringen bij de uitvoering van werken voor de landsverdediging (tijdelijk) ophief. De kosten, die de CLS op 1.263 miljoen gulden schatte, vormden een tweede struikelblok. Bouwtechnisch leek echter niets de verwezenlijking van het plan in de weg te staan.⁴⁵⁸

Een uitzondering daargelaten was de benodigde grond eind 1951 in handen van het Ministerie van Oorlog. Her en der schoten hangaars, munitie- en brandstofdepots en legeringsbarakken als paddenstoelen uit de grond. Als leidraad fungeerden de criteria van SHAPE, dat onderscheid maakte tussen *main airfields* (bezetting in vreedstijd), *redeployment fields* (te bezetten in oorlogstijd) en *alternative fields* (landingsstrips met minimale faciliteiten). Alle moesten ze beschikken over startbanen van 2.440 meter lengte en 50 meter breedte, parallelle taxibanen van gelijke lengte en 25 meter breedte en opstel mogelijkheden voor honderd vliegtuigen. *Main airfields* moesten daarnaast voorzien in opslagcapaciteit voor 2.250.000 liter brandstof.⁴⁵⁹ Het Bureau Aanleg, Beheer en Onderhoud Vliegvelden (BABOV) van het Ministerie van Oorlog maakte lange dagen om de dertien Nederlandse bases op de NAVO-standaard te brengen. Voor elke vliegbasis werd een *masterplan* opgesteld, dat na goedkeuring van SHAPE werd uitgevoerd.⁴⁶⁰ Zo richtte de aandacht zich in 1952 met name op Soesterberg, terwijl de vliegbases Eindhoven en Gilze-Rijen van *redeployment field* op *main airfield* standaard werden gebracht.⁴⁶¹

Op één punt bestond onenigheid tussen de Luchtmachtstaf en SHAPE. De gevoeligheid betrof het in oorlogstijd 'loslaten' van de drie vliegbases ten oosten van de IJssel, te weten Leeuwarden, Twenthe en Eelde. De aldaar gestationeerde dagjagersquadrons zouden vermoedelijk snel een veilig heenkomen moeten zoeken om uit handen van de oprukkende Sovjet-troepen te blijven.⁴⁶² Bij de opzet van het 'Vliegveldenplan' ging de Luchtmachtstaf uit van de gedachte dat ter verdediging van de 'Stad Holland' enkele velden zo ver mogelijk in de vijandelijke aanvalsrichting zouden moeten liggen. Met name Twenthe en Leeuwarden konden in het beginstadium van de oorlog niet worden gemist, "aangezien [anders] een uit Oostelijke richting aanvliegende vijand niet tijdig zou kunnen worden onderschept ter verhindering van het uitvoeren van bomaanvallen op het Westen des lands". De in deze vliegbases geïnvesteerde en nog te investeren gelden zouden, zo meende CLS Aler, "ongetwijfeld een hoog rendement opleveren".⁴⁶³ In maart 1952 bond SHAPE in en ging het akkoord met een drietal bases ten oosten van de Rijn-IJssel-linie, met dien verstande dat Nederland voor de opbouw ervan geen beroep op het NAVO-infrastructuurfonds kon doen. In het *SHAPE Airfield Infrastructure Plan* veranderde de status van Leeuwarden en Twenthe van *alternative* naar *main airfield*, Eelde gold nu als *redeployment field*.⁴⁶⁴ Valkenburg, dat zoals in het vorige hoofdstuk vermeld, de inzet had gevormd van een jarenlange strijd tussen de luchtmacht en de KM, werd vanaf 1952 eveneens als *redeployment field* aangemerkt.⁴⁶⁵ Naarmate meer vliegbases voor gebruik gereed kwamen, vonden verdere wijzigingen in hun oorlogsbestemming plaats. Dit gold midden jaren vijftig onder meer voor het gerenoveerde Woensdrecht en het nieuw aangelegde De Peel. NAVO-voorstellen om ook de voormalige *Luftwaffe*-basis bij Venlo weer nieuw leven in te blazen, wees de regering van de hand.⁴⁶⁶ Het Ministerie van Oorlog hield vast aan de in het 'Vliegveldenplan' opgenomen bases. De werk-

zaamheden aan deze dertien vliegbases vorderden als gezegd gestaag. Terwijl 1953 ten einde liep en de uitvoering van het ‘Vliegveldenplan’ min of meer op schema lag, begon het BABOV met het aanbrengen van camouflage. Hangaars, bunkers en start- en rolbanen kregen een kleurtje, terwijl elke basis namaakvliegtuigen (*decoys*) en camouflage-netten ontving. Ook de voertuigen werden van een olijfgroene camouflagekleur voorzien.⁴⁶⁷

Toch tekenden zich in de herfst van 1954 de eerste donkere wolken aan de hemel af. Een geschil met Groot-Brittannië over het *redployment airfield* Beek, dat naar de smaak van de RAF over onvoldoende verspreide opstelplaatsen (*dispersals*) en een te korte baan beschikte, leidde tot een tijdelijke bouwstop op de basis.⁴⁶⁸ Dit gesteggel over de infrastructurele voorwaarden bleek een voorbode van wat komen zou. Half november bracht SACEUR zijn *Commanders-in-Chief* in Europa op de hoogte van zijn plannen de kwetsbaarheid van NAVO-luchtmachtenheden te verminderen. De strategiewisseling, die zich zoals gezegd gedurende 1953 in de richting van de *New Look* bewoog, om in december 1954 tot de aanvaarding van MC 48 te leiden, betekende dat de NAVO veel zwaarder op nucleaire middelen ging leunen. Het luchtwapen was hét middel om die strategie ten uitvoer te brengen. De kwetsbare vliegbases, waarop tot wel drie squadrons tegelijkertijd onderdak vonden, vormden een gemakkelijk doelwit. Ze beschikten slechts mondjesmaat over ondergrondse onderkomens, bunkers en aarden scherfwallen (*revetments*), terwijl de camouflage dikwijls te wensen overliet. SHAPE zag hierin weinig problemen, zolang het gevaar school in aanvallen met conventionele wapens, maar nu de Sovjet-Unie over een groeiend aantal kernwapens kon beschikken, was verandering geboden om het primaire vergeldingsmiddel van de NAVO beter te beschermen. Het pakket maatregelen telde liefst vijf punten: (1) een verspreiding van squadrons en individuele vliegtuigen; (2) de constructie van ondergrondse installaties, bunkers en *revetments*, en de toepassing van betere camouflagemaatregelen; (3) het verhogen van de paraatheid; (4) het verbeteren van *early warning radar* (EWR); (5) de verbetering van de actieve en passieve luchtverdediging. Laatstgenoemde twee punten hielden tevens nauw verband met een in studie zijnde grondige herziening van de bondgenootschappelijke luchtverdediging, waarover in een volgend hoofdstuk meer. Per basis mocht nog maar één squadron vliegtuigen worden gestationeerd. Dit hield in dat in vreedstijd *redployment airfields*, *alternative airfields* en zelfs burgervliegvelden moesten worden belegd. De tweede stap was de constructie van verharde onderkomens, in eerste instantie op de *main airfields*. Ten derde moesten er vliegbases worden bijgebouwd, want voor de in totaal 230 NAVO-squadrons waren slechts 164 vliegbases beschikbaar, waarvan er 18 ook nog eens ongunstig lagen.⁴⁶⁹ Tussen 1949 en 1954 ging bijna 57% (313,7 miljoen pond) uit het NAVO-infrastructuurfonds naar de (ver)bouw van vliegbases, en met de op stapel staande plannen leek dit aandeel in de volgende *slices* niet te zullen afnemen.⁴⁷⁰

Deze maatregelen sloegen op het Ministerie van Oorlog in als een bom. Minister Staf vond het maar “een merkwaardig verhaal”. De eis om maximaal één squadron per vliegbasis onder te brengen was voor Nederland niet te verwezenlijken. CLS Baretta sprak de hoop uit dat de aan te leggen *strips* voor lichte vliegtuigen wellicht als een verspreidingsmogelijkheid voor de KLU konden dienen, terwijl de directeur van de Directie Gebouwen, Werken en Terreinen (DGW&T), brigade-generaal L.J. Spanjaardt Speckman, de mogelijkheid opperde de wegen in de nieuwe inpolderingen te verbreden om zo extra mogelijkheden tot verspreiding te creëren. Hoewel hij tegen een dergelijk voorstel fel verzet verwachtte, zou de aankoop van nieuwe gronden zijns inziens evenmin een sinecure zijn.⁴⁷¹ SHAPE zette er intussen vaart achter. Een in afschrift aan het Ministerie van Oorlog verzonden telegram meldde dat vertraging in de uitvoering van het

plan ongewenst was. Zolang het nog niet aan de hogere NAVO-organen was aangeboden, waren “national official positions (...) neither necessary [n]or desirable”.⁴⁷² De Luchtmachtstaf beraadde zich op zijn positie. In tegenstelling tot het ‘Vliegveldenplan’ was SHAPE’s plan gebaseerd op het in de NAVO aanvaarde beginsel dat er geen tijdige waarschuwing zou komen van een ophanden zijnde Warschaupact-aanval. De consequentie daarvan was dat squadrons al in vredestijd op hun oorlogslocaties gestationeerd moesten zijn. Baretta stond een verplaatsing van de trainingsfaciliteiten naar het buitenland of de stationering van enkele operationele squadrons buiten de landsgrenzen voor, teneinde ruimte te creëren.⁴⁷³ Het Ministerie van Oorlog kwam in samenspraak met de Luchtmachtstaf tot de conclusie dat de aanleg van nieuwe bases in ieder geval niet tot de mogelijkheden behoorde. Gezien de bevolkingsdichtheid bestonden er bezwaren, zowel vanuit economisch, sociaal als planologisch oogpunt. Ook het verlies van kostbare cultuurgrond was bezwaarlijk. Verder vergden de te nemen maatregelen tegen sabotage en het voorzien in luchtdoelartillerie zoveel mankracht en materieel, dat het niet uitvoerbaar was, nog afgezien van de logistieke nachtmerrie die het opereren van zoveel bases in vredes- en oorlogstijd met zich mee zou brengen. Op de lange duur zag Nederland de oplossing in verticaal startende en landende vliegtuigen en in geleide wapens. Op de kortere termijn genoot de constructie van satellietvelden – waarvan de startbanen aansloten op het wegennet – de voorkeur, omdat een vliegbasis op deze manier ook in vredestijd een zekere economische waarde bezat.⁴⁷⁴ Totdat de hogere NAVO-organen zich uitspraken, besloot Nederland echter een *low profile* aan te nemen.

De *Standing Group* nam in juli 1955 kennis van het *SHAPE Plan for Improvement of the Defensive Posture of SACEUR’s Air Force Units*. Hoewel op hoofdlijnen ongewijzigd, bevatte het verder uitgewerkte plan enkele nieuwe elementen. Het bleek ondoenlijk alle onderkomens verhard te maken. Hieruit volgde dat essentiële vliegbasisfaciliteiten over een groter gebied (op minimaal zeven kilometer van de basis) moesten worden verspreid. Grondeenheden moesten mobieler worden, terwijl de squadrons self supporting moesten zijn om hen in staat te stellen hun operaties indien nodig vanaf andere locaties te hervatten. Dit bracht met zich mee dat op alle bases grotere hoeveelheden voorraden moesten worden opgeslagen (*pre-stocking*). Het plan had grote gevolgen, onder meer op het gebied van *command & control* (hoe moesten de verspreid opgestelde en mobiele (grond) eenheden worden aangestuurd?), logistiek en verbindingen. Toch meende SHAPE dat de hiermee gepaard gaande kosten iedere cent waard zouden zijn, want “during the ‘cold war’ the cost, whether it be considered in terms of funds, materiel, personnel or land must be measured in terms of the increased air capability confronting the enemy as a positive deterrent in preventing a ‘hot war’”.⁴⁷⁵

De lidstaten waren nog amper van de schrik bekomen, toen COMAIRCENT vier maanden later een nieuw vliegveldbeleggingsplan presenteerde, waarin SHAPE’s gewijzigde inzichten waren verwerkt. De door lidstaten in de *Annual Review* vermelde vliegtuigaantallen voor eind 1957, 5.509 in getal,⁴⁷⁶ vormden de basis voor dit plan, dat de beoogde situatie voor eind 1957 weergaf. De ZATAF-zone telde het grootste tekort aan vliegbases, zodat voorlopig met twee squadrons per basis moest worden volstaan. Dit tekort was Nederland, dat als gezegd 13 in plaats van 21 vliegbases inbracht, deels aan te rekenen. Achter de namen van de Nederlandse vliegbases in het document stond dan ook stevast de aantekening: “too crowded”.⁴⁷⁷

Het bezwaar van de Luchtmachtstaf tegen de plannen, zowel van SHAPE als COMAIRCENT, was dat deze gebaseerd waren op een gebruik van alle beschikbare vliegbases in vredestijd. Voorheen kon de KLU haar operationele squadrons op zes *main airfields* concentreren en betrok zij de *redeployment airfields* pas na de uitgifte van *Simple Alert*. Het stationeren van squadrons op deze

vliegbases in vredestijd stuitte op bezwaren op interdepartementaal (Schiphol en Eelde waren burgerluchthavens) en *interservice*-gebied (Valkenburg behoorde toe aan de KM, Deelen aan de KL). Maar ook binnen de KLU-organisatie leidde het tot frictie. Woensdrecht en Gilze-Rijen herbergden in vredestijd de vliegopleidingen, terwijl de drukbezochte Vliegbasis Leeuwarden door de nabijheid van schietterreinen op de Wadden een cruciale rol vervulde als ‘schietbasis’. De Luchtmachtstaf, in wiens ogen het vliegveldbeleggingsplan van SHAPE uit financieel en personeel oogpunt evenmin genade kon vinden, trok hierop zijn eigen plan.⁴⁷⁸ Niet alleen ten aanzien van de verspreidings-eisen, maar ook voor wat betreft de constructie van verharde onderkomens en *revetments* bleef de KLU in gebreke. Hoewel de Luchtmachtstaf deze waar mogelijk in bestaande plannen probeerde te incorporeren, stonden de hoge kosten een uitvoering van alle vereiste maatregelen in de weg. Illustratief in dit verband was de commandantenvergadering van het CLV op 27 maart 1956, waarin de “ten enen male onvoldoende” passieve verdediging van de CLV-vliegbases aan de orde kwam. De geplande “atoomvrije” schuilplaatsen waren niet gerealiseerd, dekking voor vliegtuigen was “nagenoeg niet aanwezig”, er bestond “beslist onvoldoende schuilgelegenheid” voor personeel en de verspreiding van vliegtuigen, onderhouds- en bevoorradingsfaciliteiten en personeel was evenmin verwezenlijkt. De sombere conclusie luidde dan ook dat “de kans op uitschakeling na een atoomaanval van vrijwel de gehele basis (...) zeer groot [zou] zijn”.⁴⁷⁹ In de Memorie van Toelichting op de rijksbegroting voor 1956 werd de Tweede Kamer dienovereenkomstig ingelicht. De vereiste verspreidingsmaatregelen waren voor de KLU uit economische, sociale, financiële en cultuurtechnische overwegingen niet haalbaar, zo viel in het stuk te lezen. De maatregelen ter vermindering van de kwetsbaarheid beperkten zich tot het binnen praktische limieten verspreid opstellen van vliegtuigen op de aanwezige bases, het inrichten van voorraden en depots en het verplaatsen van de administratieve onderdelen op voldoende afstand van de bases en het opvoeren van de mobiliteit om *na de ontvangst van een waarschuwing* zo snel mogelijk het benodigde materieel naar *redployment airfields* te verplaatsen.⁴⁸⁰

Het lot van de bases lag dus grotendeels in handen van luchtverdedigingsjagers en de rondom de bases opgestelde lichte luchtdoelartillerie (LUA) van de tot de KL behorende Territoriale Luchtdoelartillerie. De LUA was operationeel aan een vliegbasiscommando gekoppeld en beschikte over *Observation Posts* (OP’s) en geschutsopstellingen. OP’s stonden in contact met het *Light Anti Aircraft Control Centre* (LAACC), dat op zijn beurt in verbinding stond met de meldings- en gevechtsleidingscentra. Deze in RAF-terminologie *Control and Reporting Centre* (CRC) genoemde centra, waarvan de KLU er met Navigatiestation Veluwe, Groningen en Zuid-Holland drie telde (Noord-Holland en Achterhoek fungeerden als satellietstations), voegden de radarbeelden van de navigatiestationen en meldingen van luchtwachtcentra (zie onder) samen. Ze stuurden deze gefilterde informatie naar het SOC te Driebergen, dat daarmee een totaalbeeld van het Nederlandse luchtruim opbouwde en luchtverdedigingsjagers de lucht instuurde of de batterijen van de LUA groen licht gaf om te vuren.⁴⁸¹ Toch moest de waarde van de LUA niet bijster hoog worden ingeschat. Zo beschikte de lichte luchtdoelartillerie bijvoorbeeld niet over radarvuurleiding, terwijl door een gebrek aan mankracht diverse vliegbases en navigatiestationen onverdedigd bleven. Het verspreidingsplan van SHAPE betekende dat de toch al dun bezaaide LUA over een nog omvangrijker gebied moest worden verdeeld.⁴⁸² Om de kwetsbaarheid van de zenuwcentra van de Nederlandse luchtverdediging – het SOC en de CRC’s – te verminderen deed ook hier midden jaren vijftig de bunkerbouw zijn intrede. Tussen 1952 en 1958 kregen het SOC en vier van de vijf navigatiestationen de beschikking over verharde onderkomens.

Het personeel van Navigatiestation Achterhoek bleef tot 1955 zijn werkzaamheden vanuit houten barakken verrichten. Door een reorganisatie van het meldings- en gevechtsleidingsstelsel sloot dit station in september van dat jaar zijn deuren als operationeel radarstation. Onder de naam Luchtmacht Opleidings Groep voor Gevechtsleiders en Radarbedieners (LOGGER) zou het tot 1 maart 1958 uitsluitend nog opleidingstaken verzorgen. De achtergrond van bovengenoemde reorganisatie was de introductie van nieuwe radarsystemen van de typen SGR 109, 110 en 114. Deze hadden een aanzienlijk groter bereik, waardoor er minder navigatiestations nodig waren.⁴⁸³ De aflevering van deze bij Philips bestelde systemen liep echter flinke vertraging op, zodat de KLU gebruik moest maken van via het MDAP verstrekte Amerikaanse en Canadese radarsystemen om de tijd te overbruggen.⁴⁸⁴

De invoering van dergelijke geavanceerdere radarsystemen kon evenwel niet verhinderen dat vliegtuigen die op zeer lage hoogte het Nederlandse luchtruim penetreerden, onopgemerkt bleven. Om ook deze 'mazen in het radarnet' te dichten, deed de KLU een beroep op het Korps Luchtwachtdienst (KLD). Dit korps telde circa 3.600 vrijwillige luchtwachters, die vanuit hoge gebouwen en uitkijktorens iedere verdachte vliegbeweging doorgaven aan de luchtwachtcentra. De bouw van de (uiteindelijk) 140 luchtwachttorens, gekenmerkt door hun opvallende raatbouwelementen, kwam door de hiervoor benodigde grondverwerving niet in alle delen van het land even snel van de grond. Vooral in het westen en in Zeeland bleef de bouw, mede door de Watersnoodramp, achter op de planning.⁴⁸⁵ Eind jaren vijftig, toen het concept van een luchtwachtdienst gezien de snelle technologische vorderingen in de luchtvaart al lang en breed achterhaald was, werd de laatste toren opgeleverd.⁴⁸⁶ Het bemannen van de torens leidde eveneens tot hoofdbrekens. Gedurende zijn bestaan werd de KLD voortdurend door personeelstekorten geplaagd, aangezien de bevolking niet erg warm bleek te lopen voor vrijwillige luchtwachtdienst. Hoewel de Luchtmachtstaf de eisen en de aantallen vastlegde, had hij tot zijn ongenoegen part noch deel aan de eigenlijke werving. Die taak kwam de inspecteur Nationale Reserve (voor wat betreft mannelijke vrijwilligers) en de commandante Militaire Vrouwenafdeling (MILVA) toe. Het streefgetal van 5.200 vrijwilligers werd nimmer gehaald. Het geringe animo is wellicht te begrijpen als men bedenkt dat de taak van een luchtwachter, naast talrijke oefeningen, bestond uit urenlang met een verrekijker de hemel afspeuren. Mocht er onverhoopts toch iets verdachts worden waargenomen, zoals eind 1951 toen KLD'ers melding maakten van een Sovjet-vliegtuig boven de stad Leeuwarden, dan was hij of zij afhankelijk van goede verbindingen om de melding tijdig bij de juiste instantie te krijgen.⁴⁸⁷

"[Een] niet goed functioneren van de verbindingen kan de waarde van de gehele luchtmacht-organisatie te niet doen", concludeerde een rapport van de Sectie L3 (Operatiën) van de Luchtmachtstaf.⁴⁸⁸ Ook SHAPE liet in het *Paris Plan* weten de verbindingen als een van de meest kritieke punten te beschouwen, op welk gebied NAVO-breed het nodige te verbeteren viel. Deze verbetering kreeg gestalte door de uitbreiding van de bestaande civiele telecommunicatienetwerken, waarvan de NAVO-strijdkrachten afhankelijk waren. Zo ook in Nederland, waar de KLU voortborduurde op het inmiddels voltooide Luchtmacht Kabelplan. Dit netwerk van telefoonen telexlijnen werd vanaf 1952 aangevuld met een radioverbindingssysteem, dat als back-up fungeerde voor het geval de reguliere PTT-verbindingen het begaven.⁴⁸⁹ De opbouw verliep traag door tegenwerking van burgerinstanties bij het verwerven van de voor de straalzenders benodigde gronden. Daarnaast was een deel van de uit het MDAP toegewezen verbindingssapparatuur in 1953 nog niet gearriveerd. Verbindingen tussen de radarstations, het SOC en de vliegbases

kwamen geheel voor eigen rekening.⁴⁹⁰ Eind 1953 had Nederland uit nationale middelen circa 61 miljoen gulden gespenseerd aan verbindingen voor het luchtverdedigingsnetwerk. Dit betrof onder meer radarapparatuur en -schermen, kabels, telefoons en de aanleg van het straalzendernetwerk.⁴⁹¹ Dit bedrag liep in de daaropvolgende jaren nog op. De grote NAVO-verbindingsoefening *Keller Blanc*, die tussen 8 en 10 november 1955 plaatshad en die een verrassingsaanval met kernwapens simuleerde, toonde namelijk dat het PTT-net “vele zwakke plekken” kende. De Commissie Verbindingen en Electronica Krijgsmacht concludeerde in haar eindverslag dat na de ‘vernietiging’ van enkele versterkerstations, onmisbaar voor de lijnverbindingen, zowel het regeringscentrum als de staven in Den Haag “volledig geïsoleerd waren”, terwijl het meldings- en gevechtsleidingsstelsel van de luchtverdediging “zeer ernstig gedesoriënteerd” raakte. De resterende lijnverbindingen raakten al spoedig overbelast. Bovendien bleek de PTT niet in staat “binnen 60 uren enige hulp van betekenis te bieden”. De verbindingproblemen troffen niet alleen de KLU. Een tijdige alarmering van de bevolking bleek evenmin mogelijk, terwijl de mobilisatie enkele etmalen vertraging opliep. Geconfronteerd met de broosheid van het verbindingen-netwerk besloot het Comité VCS nog eens 6,1 miljoen gulden extra uit te trekken voor de aanschaf van mobiele versterkerstations en straalzenders.⁴⁹² Desondanks bleven de verbindingen vooralsnog een zwakke schakel in de Nederlandse luchtverdediging.

Op logistiek gebied was de situatie evenmin rooskleurig. Tot 1953 gold een eis voor het opleggen van voorraden (brandstoffen, uitrusting en reservedelen) voor een periode van dertig dagen, voor munitie zelfs meer. Niet iedereen op het Ministerie van Oorlog leek overtuigd van de noodzaak van voorraadvorming op een dergelijke schaal, waaraan hoge kosten verbonden waren. Tekenend was een uitspraak van minister Staf in april 1953, die als volgt redeneerde: “als wij het dertig dagen volhouden is verdere hulp wel verzekerd”.⁴⁹³ De toenemende kans dat een oorlog met de Sovjet-Unie in een grootschalige uitwisseling van kernwapens uitmondde, wat ook de herbevoorrading compliceerde, deed SHAPE besluiten dat de strijdkrachten naast hun operationele voorraad voor dertig dagen het nog eens zestig dagen op eigen kracht moesten kunnen redden. Deze nieuwe eis van negentig dagen legde de lat voor vrijwel alle lidstaten te hoog. Ook Nederland kon hieraan niet voldoen. Het had al moeite genoeg een voorraadniveau van dertig dagen te handhaven.⁴⁹⁴ Vooral de voorraad reservedelen en munitie baarde de KLU zorgen, *items* die telkens ter sprake kwamen bij de Nederlandse behandeling tijdens *Annual Reviews*. In 1955 gaf de Nederlandse delegatie op het ‘NAVO-examen’ als reactie te kennen dat het realistischer was bij het bepalen van voorraadniveaus rekening te houden met het verlies van vliegtuigen in de eerste oorlogsdagen. De kwetsbaarheid van de vliegbases, waarvoor de luchtmachtleiding nota bene zelf mede verantwoordelijk was, werd daarbij als een van de argumenten aangedragen. Wanneer de NAVO, in navolging van de planners bij de KLU, dit principe zou hanteren, zou blijken dat “the number of days of supplies actually available is approximately twice as much as the figures reported”.⁴⁹⁵

Florissantier was het gesteld met de brandstofvoorraden. De introductie van straalvliegtuigen ging gepaard met een flinke toename van het brandstofverbruik. Vanwege de cruciale rol van het luchtwapen in haar strategie besloot de NAVO om eenmalig af te wijken van haar stelregel dat logistieke verzorging de nationale overheden toebehoorde. Teneinde de niet aflatende dorst naar vliegtuigbrandstof te stillen werd in 1953 begonnen met de aanleg van het *Central European Pipeline System* (CEPS), een wijdvertakt ondergronds netwerk van pijpleidingen dat de vliegbases in Nederland, België, Frankrijk en het westen van de Bondsrepubliek onderling en met de

grote havens in West-Europa verbond. Om soortgelijke toestanden als bij de voorraadvorming van munitie en reservedelen te voorkomen, werd het CEPS met gelden uit het gemeenschappelijke NAVO-infrastructuurfonds gefinancierd.⁴⁹⁶ Tot ultimo jaren vijftig werd het stelsel van aftakkingen ook op Nederlands grondgebied gestaag uitgebreid. Vliegbasis Leeuwarden kreeg vanwege zijn noordelijke ligging geen aansluiting op het CEPS, maar was voor de brandstofbevoorrading afhankelijk van tanklichters.⁴⁹⁷ Naast deze unieke logistieke voorziening beschikte het, net als de eveneens ten oosten van de Rijn-IJssellinie gelegen Vliegbasis Twenthe, uit operationele overwegingen slechts over ruwweg de helft van de voorraad munitie en reservedelen waarover de vliegbases in het westen konden beschikken.⁴⁹⁸

De personele factor: vlieggelden, premies en andere noodverbanden

Het Luchtmachtplan 1951-1954 voorzag in een vredessterkte van 18.900 man. Dit streefcijfer bleek te laag. De invoering van de Amerikaanse organisatievorm bij de tactische luchtstrijdkrachten, de gronddiensten en werkplaatsen die meer mankracht vroegen, de onvoorziene oprichting van Jachtvliegschool 2 voor het tot operationele standaard opwerken van uit de vs teruggekeerde CTL-vliegers, de verdere uitbreiding van het Luchtmacht Bewakingskorps en de toenemende vraag vanuit de internationale staven naar officieren, waren er mede debet aan dat de organieke behoefte naar 20.730 werd opgetrokken (in oorlogstijd lag de behoefte ongeveer een derde hoger).⁴⁹⁹ Dit was nog exclusief het burgerpersoneel en de KLD-vrijwilligers. De gemiddelde sterkte nam tussen 1950 en 1954 explosief toe, van circa 10.800 tot 18.700 man. Eind 1955 werd het streefgetal benaderd, terwijl het een jaar later voor het eerst boven de begrotingssterkte zou liggen (21.882). De opvallendste toename vond plaats in de aanloop naar de oprichting van het CTL.⁵⁰⁰ Dit jongste commando profiteerde van de toestroom van enkele honderden ervaren oud-ML-KNIL'ers, van wie er velen (veelal technisch en administratief personeel) in beroepsdienst traden. Het uit Nederlands-Indië gerepatrieerde personeel drukte een stempel op de tactische vliegbases waarop zij werden geplaatst. Dit versterkte nog eens de zich aftekenende scheiding tussen het Amerikaans georiënteerde CTL en het op Britse leest geschoeide CLV, waarbij de commando's zich ontwikkelden tot "eilandjes binnen de luchtmachtorganisatie". Dit gold vooral voor het grondpersoneel, dat bijna niet van basis wisselde.⁵⁰¹

Een tweede probleem op personeelsgebied was de onevenwichtige samenstelling van het bestand. Dat betrof zowel de verhouding beroeps- versus reserve- en dienstplichtig personeel als de vulling van de verschillende personeelscategorieën. Idealiter bedroeg het aandeel beroepspersoneel in deze jaren 60% van de vredesorganisatie, hoewel dit bij officiers- en onderofficiersrangen hoger lag. Toen na de overgang van het laatste ML-KNIL-personeel de balans kon worden opgemaakt, bleek het aantal beroepsmilitairen ontoereikend. Zo was gerekend op 1.500 man van het ML-KNIL, maar dit aantal bedroeg – deels vanwege de minder gunstige voorwaarden in vergelijking met het in Indië gevolgde personeelsbeleid – nog niet de helft. Eind 1950 werd de werving van beroepspersoneel daarom weer nieuw leven ingeblazen. Ofschoon bij de personeelsopbouw de doorstroming in het oog werd gehouden, leidde de noodzaak zo snel mogelijk de benodigde aantallen personeel aan zich te binden ertoe dat de voorgestane leeftijdsopbouw geweld werd aangedaan.

De vraag naar beroepspersoneel richtte zich in de eerste plaats op vliegers en technici. Bij de werving van vliegers stuitte de luchtstrijdkrachten op het probleem dat de gespecialiseerde

en daardoor langdurige vliegeropleiding niet in verhouding stond tot de korte periode waarin zij operationeel inzetbaar waren. Vliegers ondertekenden een verbintenis die hen verplichtte tot drie jaren van doorlopende werkelijke dienst, waarna gedurende zes jaren na de dag waarop het militair vliegbrevet was toegekend, de vliegvaardigheid moest worden onderhouden door een vliegverplichting van zes uren per maand. Aan deze regeling kleefden twee bezwaren. In de eerste plaats ging meer dan de helft van de werkelijke diensttijd verloren doordat vliegers gedurende deze periode hun eigenlijke vliegopleiding genoten. De overgang van propeller- naar straalvliegtuigen betekende dat ze pas na ruim twee jaren het vereiste niveau bereikten. Ten tweede bleek het op peil houden van de vlieg- en gevechtsvaardigheid op straalvliegtuigen door een handjevol vliegers per maand een vrijwel onmogelijke opgave. Veel van deze zogeheten 'maandvliegers', die bij het in ere herstelde 322 Squadron hun vliegvaardigheid onderhielden en die in oorlogstijd het vliegerkorps op "het vereiste kwantitatieve peil" hielpen brengen, bleken in de praktijk nog slechts beperkt operationeel bruikbaar. Ofschoon de praktijk van de 'maandvliegerij' nog tot aan de invoering van de Hunter zou blijven voortbestaan, lag de werkelijke remedie in het afsluiten van langduriger vliegerverbintenissen.⁵⁰²

Met het besluit *Verbintenissen Luchtvarenden Luchtmacht 1952* kwam een dergelijke regeling begin 1953 tot stand. Het herziene dienstverband voorzag nu in een doorlopende werkelijke diensttijd van zes jaren, ingaande op de dag nadat het militair vliegbrevet werd gehaald (dus exclusief de vliegopleiding). Na afloop van de verbintenis wachtte de vlieger een premie, die 12.000 gulden voor officieren en 8.400 gulden voor onderofficieren bedroeg, of een overgang in beroepsdienst, in welk geval de premie verviel. Andere mogelijkheden voor officieren-vlieger om hun verblijf bij de KLU te verlengen vormden het sluiten van een onbepaald verband bij het reservepersoneel of een verlengd vrijwillig verblijf in werkelijke dienst, terwijl voor onderofficieren-vlieger de optie van een eenjarig verlengd verblijf als reserveonderofficier openstond. Naast de wedde en een brevettoelage genoten vliegers bepaalde privileges, zoals kledingtoelagen en extra verlofdagen. Verder werd hun de gelegenheid geboden tijdens diensttijd (bij)scholing te ontvangen, om na het uitdienen van hun contract beter voorbereid te zijn op een terugkeer naar de burgermaatschappij. Tot slot ontvingen de 'gelukkigen' die op straalvliegtuigen vlogen, een vlieggeld van acht gulden per vlieguur.⁵⁰³

Aan deze toekenning van vlieggelden voor jet-vliegers was wel een stevige rel voorafgegaan. Door het grote aantal ernstige vliegongevallen nam de roep om een gevarentoelage onder Meteor-vliegers toe. Na eerdere incidenten dreigde de situatie in 1952 te escaleren, toen vliegers van 324 en 325 Squadron op Leeuwarden na opnieuw een dodelijk ongeval weigerden te vliegen.⁵⁰⁴ Door deze stakingsdreiging voor het blok gezet, zegde de luchtmachtleiding snel toe een vlieggeld per straaljagervlieguur toe te kennen.⁵⁰⁵ Die toezegging bracht haar echter in conflict met de MLD, die het toekennen van een gevarentoelage voor het vliegen van straalvliegtuigen bezwaarlijk vond. De MLD huldigde het standpunt dat het straalvliegtuig een normale ontwikkeling was in de vliegtuigbouw en de vliegerij. Als men bij elk nieuw vliegtuig een toelage moest verstrekken, dan was het einde zoek. De vlagofficier MLD, schout-bij-nacht-vlieger Schaper, achtte een gevarentoelage juist voor de MLD "bijzonder nadelig". Het aantal vliegongevallen was er groter, er werd meer 's nachts gevlogen en het opereren van vliegdekschepen was riskanter dan het vliegen vanaf de wal, zo liet hij de staatssecretaris van Marine in een brief weten. Schaper vreesde dat 'zijn' vliegers gezien het hogere aantal ongevallen binnen de kortste keren extra vlieggelden zouden claimen. Bovendien zou de MLD binnen enkele jaren met straalvliegtuigen

vanaf vliegdekschepen opereren, zodat het daarnaast ook nog een toelage voor straalvliegtuigen moest betalen. Uiteindelijk ging de MLD overstag, op voorwaarde dat alleen vliegers die van vliegkampschepen opereerden voor de toelage in aanmerking kwamen. Voor de luchtstrijdkrachten bleef de toelage beperkt tot jet-vliegers. Eind 1952 kwam de zaak in de ministerraad voor, waarna de zaak in 1953 werd beklonken.⁵⁰⁶

Omdat de nieuwe langdurige verbintenissen pas na enkele jaren hun vruchten zouden afwerpen, trachtte de luchtmachtleiding als interim-maatregel (onder)officieren-vlieger met een aflopend contract een jaar langer in dienst te houden door hen premies in het vooruitzicht te stellen.⁵⁰⁷ Tegelijkertijd werd getracht de uitstroom te verminderen door met de KLM afspraken te maken over het benaderen van militaire vliegers. Vooral onderofficieren-vlieger van het CLV bleken vanwege hun ervaring met tweemotorige vliegtuigen een gewilde prooi voor de luchtvaartmaatschappij, die beter betaalde, betere carrièrekansen en meer zekerheid bood.⁵⁰⁸ Niet alleen de uitstroom genoot aandacht, ook de werving werd groots aangepakt. Jaarlijks vonden alle voor dienstplicht goedgekeurde negentienjarigen, die op grond van hun keuringsresultaten en schoolopleiding voor een functie als luchtvarende (als vlieger of waarnemer) in aanmerking kwamen, een wervingsbrochure in hun brievenbus. Evenals het voorgaande jaar ontvingen in 1953 ruim 15.000 jongemannen deze brochure. In 1952 resulteerde dit in 1.661 aanmeldingen, in 1953 waren dit er ongeveer 1.300. Daarvan 'overleefde' grofweg 10 á 15% de selectierondes, de vliegmedische keuring en de eigenlijke opleiding tot jachtvlieger.⁵⁰⁹

Zoals gezegd, vormde de werving van technisch beroepspersoneel een tweede punt van aandacht. Naar schatting waren 4.000 man vliegtuigtechnisch, 1.200 man verbindingstechnisch en 1.000 man overig technisch beroepspersoneel nodig. Begin 1951 was minder dan een kwart van deze aantallen aanwezig. In navolging van de vliegers werd ook getracht technici voor langere tijd te binden, waarbij een regelmatig verloop van de carrière op het tweede plan kwam. Een bonus moest reserveofficieren verleiden vrijwillig na te dienen. Jonge onderofficieren kregen de mogelijkheid, op een verbintenis voor onbepaalde tijd, tot het beroepskorps toe te treden. Tevens mochten zij op kosten van het Rijk een opleiding aan de mts volgen. Er werden bijzondere verbintenissen in het leven geroepen voor ingenieurs en voor technici in het bezit van hbs- of mts-diploma's, terwijl ook het bevorderingsbeleid voor uitmuntende technisch onderofficieren werd opgerekt. De wedde van het technisch personeel werd aangevuld met een brevettoelage, afhankelijk van de graad van technische bekwaamheid. De lastigst te vullen functies bleken die van het hoger technisch personeel, onder wie motor- en vliegtuigonderhoudspersoneel en elektronicaspecialisten, en het technisch personeel beneden de rang van officier. Daarnaast bleek het moeilijk personeel na afloop van de eerste verbintenis voor langere tijd te binden. Een studie van de Luchtmachtstaf wees de woningnood, de salariëring en de zuigkracht van de burgermaatschappij als hoofdschuldigen aan. In zijn *Jaarrapport 1955* liet IGKLU prins Bernhard hierover zijn licht schijnen. Hoewel hij de toekomst zonnig tegemoet zag, was het tekort aan technici van "beslissende invloed (...) op hetgeen operationeel mogelijk is". De IGKLU stelde voor het aantal overplaatsingen te beperken, hulp te bieden bij het zoeken naar een woning en de carrièreontwikkeling te verzekeren, "zelfs indien dit de operationele gereedheid tijdelijk zou verminderen".⁵¹⁰

Ongeacht deze en andere maatregelen zou het door de technische complexiteit van het vliegend materieel geruime tijd duren eer bestaande tekorten konden worden ingelopen. De invoering van de nieuwe Thunderjet, Hunter en Sabre leidde tot verdere onderbezetting doordat het personeel omscholing behoefde. Daarnaast was met name de F-86K Sabre vanwege de

grotere hoeveelheid elektronica een voor die tijd vrij gecompliceerd vliegtuig, zodat de dagjagersquadrons van hun meest ervaren personeel beroofd werden om de nieuw te vormen nachtjagersquadrons van voldoende technici te voorzien. Zowel de kwaliteit als de bezettingsgraad van het bij de dagjagersquadrons ingedeelde technisch personeel liep hierdoor terug.⁵¹¹ Een onvermijdelijk gevolg van de personeelstekorten was dat sommige personeelscategorieën – niet slechts het onderhoudspersoneel, maar ook platformdiensten zoals de brandweer, meteo en bewaking – geregeld overuren klokten. Dat gold eveneens voor het personeel van de verkeers- en gevechtsleiding, waarvoor het aantal aanmeldingen eveneens ver onder de maat bleef. Vanwege hun sleutelrol in het luchtverdedigingsnetwerk besloot de Luchtmachtstaf om voor deze functies ook dienstplichtig en reservepersoneel te benaderen. Een speciale regeling bood hun de kans zich in ruil voor een jaarlijkse premie, voor maximaal vier jaren op vrijwillige basis aan de KLU te binden. Het inschakelen van dienstplichtigen als gevechts- of verkeersleider, functies die in de optiek van de luchtmachtleiding eigenlijk uitsluitend door beroepspersoneel dienden te worden vervuld, toont wel aan hoezeer de KLU medio jaren vijftig nog van dienstplichtigen afhankelijk was. Duizenden dienstplichtigen genoten een vaktechnische opleiding op een van de luchtmachtvakscholen. Het profijt dat de KLU daarvan trok was echter minimaal, omdat de vaak langdurige opleidingen een groot deel van de duur van de eerste oefening besloegen. En beheersten de dienstplichtigen eenmaal de fijne kneepjes van het vak, dan zat hun diensttijd er dikwijls (bijna) op en wandelden ze de deur uit – het beter betalende bedrijfsleven tegemoet. Bijna 65% van alle bij de gronddiensten geplaatste dienstplichtigen kreeg een technische functie. Ook de resterende 35%, de niet-technici die bijvoorbeeld magazijn- of kantoor dienst vervulden, ontving een vakscholing. Omdat door het gebrek aan beroepspersoneel vaker en langer een beroep op dienstplichtigen moest worden gedaan dan in de geplande eindsituatie, ontstond een overschot aan mobilisabele reserves. Dit ‘overcomplete personeel’ werd gedeeltelijk naar de landmacht overgeheveld, dat wel een mobilisatiebestemming voor hen had. Ondanks de aantoonbare nadelen kon de KLU voorlopig echter niet zonder haar dienstplichtigen.⁵¹²

Om zich van voldoende aanwas te verzekeren, presenteerde de KLU zich als jonge en dynamische organisatie; als een bij uitstek modern wapen waar altijd wel iets nieuws te zien viel. Daarmee zette zij zich af tegen de andere krijgsmachtdelen. Aan jongeren die hun diensttijd bij de KLU wilden doorbrengen, ontbrak het dan ook niet. Een jaarlijkse lichte telde gemiddeld 5.500 man. De opkomst geschiedde in vier ploegen, in de eerste maand van ieder kwartaal. Pakweg de helft kwam op voor een duur van 21 maanden. Zij vervulden functies waarvoor geen vaktechnische opleiding vereist was. Voor het restant – te weten alle reserveofficieren en dienstplichtige onderofficieren, alsmede de dienstplichtigen die vaktechnisch geschoold werden – bedroeg de duur van de eerste oefening 24 maanden.⁵¹³ De *Dienstplichtwet* schreef voor dat dienstplichtigen met een technische opleiding hoogstens twee jaren in werkelijke dienst mochten worden gehouden. Door een beroep te doen op de bepaling dat deze termijn in bijzondere omstandigheden (oorlog of oorlogsgevaar) verlengd kon worden, werden ook diegenen die zich niet vrijwillig hadden gebonden voor drie of zelfs meer jaren onder de wapenen gehouden om in het tekort aan technisch beroepspersoneel te voorzien. Toen de minister van Oorlog in de tweede helft van 1951 een terugkeer naar de normale situatie gebod, probeerde de luchtmacht hen tevergeefs na afloop van hun eerste oefening met premies (en later bezoldiging als vakman) langer in dienst te houden.⁵¹⁴

Drie jaren later kwam de duur van de eerste oefening voor alle personeelscategorieën ter discussie te staan. “De zware last welke de lange eerste oefeningsduur voor het Nederlandse volk

betekende” deed de regering in 1954 besluiten aan te sturen op een verkorting van de dienstplichtduur. Voor de KLU, waar dienstplichtigen bijna de helft van het totale personeelsbestand uitmaakten, zou dit serieuze consequenties hebben. Ruim 3.000 organieke plaatsen in de vredessamenstelling werden door reserve- en dienstplichtig personeel bezet. Hoewel de Luchtmachtstaf de mogelijkheid tot een verkorting van de eerste oefentijd niet uitsloot, liet het er geen misverstand over bestaan dat hieraan voor 1960 geen gehoor kon worden gegeven zonder de uitvoering van de (inter)nationale taken in gevaar te brengen. Ook nadien zou diensttijdverkorting slechts mogelijk zijn als er meer beroepspersoneel beschikbaar kwam – wat gezien het “schreeuwend tekort aan arbeidskrachten” sterk in twijfel werd getrokken – en er meer dienstplichtigen op premiebasis aan de luchtmacht verbonden bleven. De wervingsresultaten tot dan toe boden hierop weinig hoop.⁵¹⁵ In tegenstelling tot de KL, waar de dienstplichtduur door de invoering van het ‘klein verlof’ met twee maanden werd ingekort, ontsprongen de KM en de KLU voorlopig de dans.⁵¹⁶ Wel was er een tendens zichtbaar dat burgerpersoneel in toenemende mate de functies van gedemobiliseerde dienstplichtigen overnam. Het aandeel burgers in de luchtmachtorganisatie nam dan ook met rasse schreden toe, van circa 2.800 man in 1953 tot 4.275 in 1956.

Naast burgers vormden vrouwen een tweede welkome bron van versterking. Eind 1951 deden de eerste vrouwen hun intrede in de luchtstrijdkrachten. Het tekort aan beroepspersoneel bood hun voldoende kansen zich te ontplooiën en al snel vervulden zij functies in onder meer de meldings- en gevechtsleiding, verkeersleiding, verbindingdienst en meteo. Anderen verrichtten bureauwerkzaamheden of verdienden de kost als instructeur, kok of chauffeur.⁵¹⁷ Toch had het blauwe uniform niet op alle vrouwen dezelfde aantrekkingskracht. De werving, waarvoor de commandante van de MILVA zorgdroeg, verliep over het algemeen moeizaam. Toen de Groep Luchtmacht van de Militaire Vrouwenafdeling per 1 oktober 1955 tot de nieuwe Luchtmacht Vrouwenafdeling (LUVA) werd omgedoopt, telde ze ruim 250 leden.⁵¹⁸ Pakweg een derde van hen werkte als radarbediener in het *Sector Operations Centre* of in een van de navigatiestations.

Sterktestaat militair- en burgerpersoneel, inclusief LUVA-personeel					eind 1956
	beroeps	reserve	beroeps	dienstplichtig reserve	totaal:
Officieren	973	1.033			2.006
Onderofficieren			5.481	1.111	6.592
Korporaals / Soldaten			3.101	10.183	13.284
totaal:	973	1.033	8.582	11.294	21.882
Burgers					4.275
totaal generaal:					26.157

Daar waren de zogeheten luva's ook het hardst nodig, zeker toen *SHAPE* als onderdeel van het *Plan for Improvement of the Defensive Posture of SACEUR's Air Force Units* een verhoogde paraatheid beval. De grote NAVO-oefening *Carte Blanche* in juni 1955 (zie pagina 162) had het belang hiervan duidelijk aangetoond. Concreet betekende dit dat het meldings- en gevechtsleidingsstelsel 24 uur per dag bezet moest worden, dat de verbindingen met de omliggende luchtverdedigingssectoren op orde moesten zijn en dat voortdurend bewapende jachtvliegtuigen op de CLV-vliegbases gereed moesten staan om indringers terug te wijzen. Gelijk de overige aanbevelingen van het plan kon de KLU aan deze *SHAPE*-eis maar ten dele voldoen. Voor de KLD, geheel opgebouwd uit vrijwilligers, was 24 uursparaatheid uitgesloten. Het uitvoeren van nachtelijke onderscheppingen werd pas mogelijk na de introductie van de Sabre. Het werkelijke probleem lag echter in de bemensing van de noodzakelijke organen van de meldings- en gevechtsleiding en de verbindingdienst, nu naast de normale paraatheidsregeling ook in het weekend een parate kern werd gevraagd. De spoeling was akelig dun en het bleek niet mogelijk alle navigatiestations non-stop te bemannen. Toen de verhoogde paraatheidsregeling op 1 november 1955 haar beslag kreeg, betrof dit alleen Navigatiestation Veluwe en het SOC. De KLU liep daarmee op haar tandvlees. Een 24 uursbezetting op basis van een "uiterst minimale bezetting" bleek blijkens een memorandum van de C-CLV nog maar net uitvoerbaar.⁵¹⁹ Dat de KLU zich desondanks deze zware inspanning getroostte, tekende haar wens om zo goed en kwaad als het ging aan de NAVO-eisen te voldoen: zij was de eerste continentale luchtmacht die tot (gedeeltelijke) invoering van de 24 uursparaatheid overging.

Opleiding en omscholing

De basisopleiding stond in het teken van verantwoordelijkheidsbesef en discipline. De basisopleiding voor dienstplichtigen onder de rang van onderofficier en voor hulpkader vond plaats bij het Luchtmacht Instructie Regiment. Reserve- en onderofficieren (dienstplichtig en beroeps) meldden zich voor hun basisopleiding bij de Luchtmacht Officers- en Kadernschool, en beroepsofficieren, in afwachting van de nimmer gerealiseerde Luchtmacht Academie, op de Koninklijke Militaire Academie (КМА). Daarnaast werden rekruten de militaire gedragscode en de omgang met wapens bijgebracht. Nagenoeg al het personeel, of het nu beroeps-, reserve- of dienstplichtig personeel betrof, passeerde het Commando Luchtvaartopleidingen alvorens de luchtmachtgelederen te komen versterken. Bij het CLO doorliepen zij hun algemene militaire vorming en/of kregen zij een vaktechnische scholing of een opleiding tot verkeersleider of vlieger.⁵²⁰ Gezien de enorme expansie van de KLU hadden de opleidingsscholen hier hun handen vol aan. Een complicerende factor was dat zij hun lesprogramma's voortdurend moesten afstemmen op de laatste technologische ontwikkelingen op luchtvaartgebied, wat gelet op de ruim honderd verschillende opleidingen die het CLO verzorgde, beslist geen sinecure was. Een gebrek aan moderne lesmaterialen, leslokalen, grondapparatuur, gereedschappen en straalvliegtuigen om mee te oefenen droeg weinig bij aan de gewenste verhoging van de output. Hoewel de Luchtmacht Elektronische School (LES) en de Luchtmacht Technische School (LTS),⁵²¹ de voornaamste opleidingscentra, maandelijks tientallen nieuwe plaatwerkers, parachutepakkers, bewapeningsmonteurs, instrumentmakers en radiomonteurs 'uitspuwden', konden zij de nimmer aflatende vraag naar vers bloed moeilijk bijbenen.

De na de oorlog herstelde vliegopleidingen konden evenmin aan de enorme vraag voldoen. SHAPE drong in het *Paris Plan* zelfs aan op een verdubbeling van de opleidingscapaciteit tot 170 vliegers per jaar, hetgeen Nederland in staat zou stellen een vliegerbestand van 537 actieve vliegers in stand te houden. Opleidingen van een dergelijke omvang lagen echter niet binnen de mogelijkheden. De KLU zat dun in haar vliegbases, de weersomstandigheden waren ongunstig en aangezien Nederland in de gevechtszone lag kon er geen sprake zijn van continuïteit in het geval van oorlogsdreiging. Een opleiding (deels) buiten Nederland bleef als enige optie over. In de eerste helft van de jaren vijftig genoten honderden vliegers en waarnemers in de VS en Canada hun opleiding als onderdeel van het MDAP. Nog eens tientallen anderen werden in Groot-Brittannië tegen betaling opgeleid, terwijl het restant in eigen land zijn opleiding doorliep. Hoewel het aantal aanmeldingen naar wens was, maakte de wisselende kwaliteit van de kandidaten het niettemin lastig alle opleidingsplekken in Nederland en overzee gevuld te krijgen. De Selectiecommissie Vliegtuigbemanningen (SCVB) moest velen van hen al op de eerste dag huiswaarts sturen. Omdat de categorieën 'goed' en 'voldoende' samen niet in de vliegerbehoefte konden voorzien, was de SCVB gedwongen ook de groep 'matig 1' in opleiding te nemen teneinde aan SHAPE's bezettingsgraad van 1½ vlieger per vliegtuig te kunnen voldoen. De selectie-eisen werden bijgesteld om "de klassen te vullen", aldus een kritisch rapport van de IGKLU uit 1955. Het rapport trok de noodzaak van deze maatregel overigens in twijfel: door de vertraagde aflevering van Meteors en F-84's en het uitstellen van de aanschaf van nachtjagers was er begin jaren vijftig eerder sprake van een vliegeroverschot, zo luidde de (terechte) conclusie.⁵²²

Diegenen die bij de selectieronde blijf gaven over een 'vliegershandje' te beschikken, wachtte een stapsgewijze opleiding tot (jacht)vlieger. De Elementaire Vliegopleiding en de daaropvolgende Voortgezette Vliegopleiding draaiden op volle toeren, ofschoon het wisselvallige Hollandse weer en de verouderende vloot lesvliegtuigen het opleidingsschema soms verstoorden.⁵²³ Jachtvliegers stroomden door naar Jachtvliegschool 1 op Vliegbasis Twenthe, waar zij kennismaakten met hun toekomstige strijddros, de Meteor. De jachtvliegopleiding bestond uit een theoretisch deel (grondschool) en een vliegend gedeelte, waarin cursisten onder meer vertrouwd werden gemaakt met het zuurstofmasker bij het opereren op grote hoogte, met het vliegen op één straalmotor en met de problemen van navigatie bij hogere snelheden.⁵²⁴ Na dertig uur schietoefeningen op de 'Schietschool' van 323 Squadron was de vlieger operationeel inzetbaar en volgde plaatsing bij een van de dagjagersquadrons. Niettemin haperde dit uitgekende opleidingstraject bij JVS 1. Naast het alom heersende tekort aan technisch personeel waren er onvoldoende Meteor T. Mk.7 trainers, terwijl de vlieggereedheid van de aanwezige Meteors door een gemis aan reservedelen zelden de 40% ontsteeg. Getuige een vernietigend rapport van het *Western Union Examining Squadron* liet de kwaliteit van de vlieginstructeurs ("below average") en lesprogramma's te wensen over. Deze combinatie van factoren leidde ertoe dat JVS 1 veel minder vliegers kon verwerken dan er vanuit de VVO instroomden. Zo waren in de zomer van 1951 liefst 69 vliegers in afwachting van hun jachtvliegopleiding op de Meteor.⁵²⁵

In de daaropvolgende jaren werden de problemen goeddeels overwonnen, onder meer door de aflevering van een tweede serie *duals* (tweezitters) en het langzaam verbeteren van de onderdelenvoorziening. Tevens hadden er wijzigingen in het opleidingsschema plaats. Alvorens gebrevetteerde jachtvliegers bij een van de dagjagersquadrons werden geplaatst, ondergingen zij nog een veertig-urige operationele Meteor-training bij het in april 1952 op Twenthe neergestreken 326 Squadron.⁵²⁶ Deze eenheid nam de gevechtsvliegertraining over, zodat JVS 1 voort-

aan in feite als een transitieopleiding ging fungeren. Een jaar later vond een verdere herstructurering plaats, waarbij de totale doorlooptijd van de vliegopleiding van 22 tot 18 maanden werd teruggebracht. De SVO en de EVO werden gecombineerd. Bij de EVO ging het aantal vliegers op de Fokker S-11, die de oudgediende Tiger Moth begin 1953 had vervangen, terug van 60 naar 25 uren, terwijl de VVO van 180 naar 140 uren (Harvard) werd teruggebracht. Het aantal straalvliegtuigen werd daarentegen verdubbeld, van 40 naar 80 uren.⁵²⁷ Dit nieuwe opleidingsprogramma trad op 1 oktober 1953 in werking. De druk bleef in de nieuwe situatie onverminderd hoog. Naast 'doorstromers' van de VVO en kleine aantallen verkeersvliegers die voor een jachtvliegopleiding in aanmerking kwamen, stroomden jaarlijks nog eens tientallen vliegers JVS 1 in die hun elementaire, voortgezette en schietopleiding in Canada hadden genoten.⁵²⁸ Opmerkelijk was het hoge afvalpercentage van de in Canada opgeleide vliegers. Van een kwart van hen moest, al dan niet op eigen verzoek, alsnog afscheid worden genomen. Niettemin stonden 'Canadese' vliegers volgens CLS Baretta op hetzelfde hoge peil als de in Nederland opgeleide jachtvliegers. Dit kon alleen niet worden gezegd van hun navigatiekennis, waaraan de praktijkgerichte Canadese vliegopleidingen te weinig aandacht besteedden.⁵²⁹

Stonden de opleidingen in Canada vrij hoog aangeschreven, het tegenovergestelde gold voor de Amerikaanse vliegopleidingen, waar de vliegers van de tactische squadrons hun opleiding genoten. Toen de eerste F-84-vliegers naar de VS vertrokken, had de Luchtmachtstaf nog de illusie dat een aanvullende vliegopleiding in Nederland overbodig zou zijn. Een cursus op de in mei 1951 op Volkel geplaatste *Mobile Training Unit* (MTU), bedoeld voor de training van technisch personeel, zou volstaan.⁵³⁰ Niets bleek minder waar. Terug in Nederland schoot de eerste lichter op diverse punten tekort, zodat zij met voorrang op JVS 1 werden bijgeschoold om de oprichting van de tactische squadrons niet onnodig op te houden. Gezien de uiteenlopende taken van het CTL en het CLV, alsmede de beperkte opleidingscapaciteit bij JVS 1, was het zonneklaar dat het CTL in navolging van het CLV zo snel mogelijk over een eigen jachtvliegschool moest beschikken om vliegers voor de tactische squadrons tot *squadron level* op te leiden.⁵³¹ In december 1952 kwam die er, toen de Basisvlucht van Vliegbasis Volkel tot Jachtvliegschool 2 (JVS 2) werd gepromoveerd. Aangezien er geen trainersversie van de F-84 bestond, kreeg de eenheid een mix van T-33's en F-84's tot haar beschikking. Jarenlang liet JVS 2 uit de VS teruggekeerde Thunderjet-vliegers kennismaken met de Europese weersomstandigheden en procedures en verzorgde het de omscholing tot tactisch jachtvlieger, totdat 313 Squadron deze taken in december 1955 definitief van haar overnam.⁵³²

Ondanks het Amerikaanse besluit de opleidingen na 1953 uit het MDAP-programma te schrappen, bleef er behoefte aan een acclimatisatie- en conversiesquadron. De inmiddels 365 aan de KLU afgeleverde vliegers betekenden dat Nederland voor wat betreft het CTL aan de bezettingsgraad voldeed. Het opleiden van voldoende vervangers, in de regel een kwart van de sterkte, kwam voor eigen rekening. Aangezien de opleidingscapaciteit in Nederland hierin (nog) niet kon voorzien, zond de KLU in 1954 en 1955 in totaal nog eens 140 vliegers naar de VS om daar tegen betaling tot en met T-33 standaard te worden opgeleid.⁵³³ 313 Squadron verzorgde vervolgens de 'finishing touch': de conversie op de F-84F. Vanwege de hoge kosten (32.000 dollar per vlieger) haalde Nederland ondertussen de banden met Canada, waar de vliegopleidingen nog tot juni 1957 onder het MDAP opgebracht konden worden, wat steviger aan. Het Canadese *NATO Aircrew Training Plan*, dat in juli 1958 eindigde, bracht uiteindelijk 205 Nederlandse vliegers en waarnemers voort. Met dank aan een op 12 april 1957 beklonken bilaterale overeenkomst bleef de

KLU echter ook in de daaropvolgende drie jaren verzekerd van dertig opleidingsplekken per jaar. De vergoeding bedroeg 5.000 dollar per vlieger.⁵³⁴ Het verlengde verblijf op Canadese bodem was niet alleen financieel aantrekkelijk, het stelde de KLU tevens in de gelegenheid in oorlogstijd de vliegopleidingen voort te kunnen zetten.⁵³⁵

In tegenstelling tot voorgaande lichteningen werden deze in Canada op te leiden vliegers geoormerkt voor dienst bij het CTL. Zij stonden pas aan het begin van het lange opleidingstraject dat hen voor de F-84F klaarstoomde. Voor ervaren vliegers volstond een korte omscholing op deze nieuwe jachtbommenwerper. De conversie lag, evenals die op de Hunter en Sabre, in handen van daartoe aangewezen operationele squadrons.⁵³⁶ Om te beginnen werd een klein aantal ervaren instructeurs op het type omgeschoold. In het geval van de Hawker Hunter volgden zij een omscholingscursus op een *Operational Conversion Unit* (OCU) in Groot-Brittannië. Terug in Nederland maakten zij hun collega's vervolgens wegwijs op het jachtvliegtuig. De Amerikanen gebruikten veelal *Mobile Training Units* om het vliegend en grondpersoneel met nieuwe vliegtuigtypen vertrouwd te maken. Daarnaast leverden zij vlieg-instructeurs om de overgang te begeleiden. De conversie op de F-86K had van alle nieuwe 'aanwinsten' de meeste voeten in de aarde. Die beschikte onder meer over een neusradar, een naverbrander en hydraulisch bekrachtigde rolroeren – zaken waarmee ervaren Nederlandse vliegers evenmin bekend waren. Daarnaast betekende het voor de CLV-vliegers ook een overgang van Brits naar Amerikaans materieel. Toekomstige F-86K-vliegers werden dan ook met zorg geselecteerd. Zij moesten minimaal zeshonderd uren op straalvliegtuigen achter hun naam hebben. Na tien uren op de T-33 volgden zij een technische cursus bij de MTU op de Amerikaanse vliegbasis Erding bij München. Weer terug in Nederland brachten zij menig uurtje op de Meteor T. Mk.7 door om hun vaardigheden in het instrument- en nachtvliegen bij te spijkeren, totdat het moment daar was dat ze – onder het toezicht van twee gedetacheerde Amerikaanse instructeurs – hun eerste solovlucht in het logboek konden noteren.⁵³⁷

Terwijl ervaren vliegers de overstap maakten, stroomlijnde de KLU de vliegopleidingen om ook de 'groentjes' de best mogelijke overgang op de nieuwe, tweede-generatie-jachtvliegtuigen te garanderen en de trainingscapaciteit verder te verhogen. Op 1 mei 1956 migreerden de twintig Fokker S-11's van de EVO naar Gilze-Rijen, dat vanaf dat moment onderdak bood aan de EVO, VIO en VVO. Tezamen vormden zij de Instructiegroep.⁵³⁸ Anderhalve maand later ging JVS 1 de omgekeerde weg. Op de compleet verbouwde Vliegbasis Woensdrecht ging het voortaan als Jacht Vliegopleiding door het leven. Dit vormde het startsein voor een centralisatie van de jachtvliegopleidingen, die na twee jaar was voltooid nadat ook 313 Squadron naar Woensdrecht was vertrokken en in de JVO was opgegaan.⁵³⁹ Het droeg zijn achttien T-33-lesvliegtuigen over, waarna de JVO afscheid nam van de Meteor T. Mk.7. Voortaan kregen aspirant-vliegers hun scholing uitsluitend nog op de T-Bird. Belangrijker dan de standaardisatie van vliegend materieel of de concentratie van de opleiding tot tactisch vlieger of jachtvlieger was dat de jachtvliegopleidingen werden losgekoppeld van de operationele commando's. Niet langer zwaaide het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten of het Commando Luchtverdediging de scepter over een gedeelte van de vliegopleidingen: de JVO werd naast de EVO, de VVO (waar de invoering van de S-14 een betere aansluiting op de JVO garandeerde) en de VIO rechtstreeks onder het Commando Luchtvaartopleidingen geplaatst.

Een risicovol beroep

Het beroep van vlieger bleef, ondanks het verbeteren van de vliegopleidingen, nimmer van gevaar ontbloot. Ten dele kon het hoge aantal vliegtuigongevallen in de eerste helft van de jaren vijftig⁵⁴⁰ worden verklaard uit het prille stadium waarin de opbouw zich destijds bevond. Het vliegen van straalvliegtuigen bracht voor ervaren vliegers “geen overmatig risico” met zich mee, meende CLS Aler. Het tekort aan reservedelen, volgens Aler mede het gevolg van de gevoerde “zuinige politiek”, drukte echter het aantal vliegers, zodat nieuwe vliegers de zo broodnodige ervaring maar moeizaam konden opdoen. Hun onervarenheid leidde tot fouten, soms met fatale gevolgen. Tekorten aan technisch personeel, straallesvliegtuigen en hulpmiddelen zoals linktrainers, nachtbaanverlichting en persoonlijke uitrustingsstukken (vliegkleding, zuurstofmaskers, parachutes, zwemvesten) maakte het er niet eenvoudiger op. Vliegenscholen in Nederland, de VS, Canada en Groot-Brittannië bleven intussen onophoudelijk leerlingen in de “niet hechte” squadrons pompen, terwijl de squadrons over te weinig ervaren kader beschikten om nieuwelingen optimaal te kunnen begeleiden.⁵⁴¹

De vele ongevallen begin jaren vijftig ontsnapten niet aan de aandacht van de politiek en de pers. In de Kamer werden herhaaldelijk vragen gesteld over de vliegdiscipline en het geringe aantal vliegers en straaltrainers. “Het Nederlandse volk heeft liever, dat de luchtstrijdkrachten een gevaar voor een eventuele vijand dan voor ons zelf worden”, aldus Kamerlid Fens.⁵⁴² De Kamer wenste opheldering over de oorzaken van de ongevallen. Hoewel het onmogelijk was de ongevallenrapporten openbaar te maken, zegde minister Staf toe hiervan in de Defensiecommissie periodiek verslag uit te brengen. Op 7 april 1952 gaf de minister van Oorlog in de ministerraad alvast openheid van zaken. Uit onderzoek bleek dat de meeste ongevallen in het eerste kwartaal plaats hadden, wanneer de weersomstandigheden doorgaans het minst gunstig waren. Ten opzichte van omringende landen lagen de cijfers niet bovengemiddeld hoog (drie dodelijke ongevallen per 1.800 vliegers), maar om “ten aanzien van deze zaak geheel verantwoord te zijn” had Staf SACEUR verzocht een onderzoek in te stellen.⁵⁴³ Nog diezelfde maand arriveerde er een team van SHAPE, dat zich twee weken lang op de materie stortte. De conclusies van dit zogeheten *Rapport Leigh* bevestigden wat uit eigen onderzoek al was gebleken: de meeste ongevallen waren toe te schrijven aan menselijke fouten en onervarenheid. Daarnaast signaleerde het team dat de te korte diensttijd van vliegers het aantal ongevallen *indirect* ongunstig beïnvloedde, terwijl de financiële voorwaarden, accommodatie en recreatiemogelijkheden eveneens verbetering behoefden. De invoering van zesjarige contracten en toelagen zou begin 1953 een deel van deze indirecte oorzaken wegnemen, maar niet op elk gebied kon aan de wensen worden voldaan. Zo was de woningnood, dat werd beschouwd als een bedreiging voor het ‘geestelijk evenwicht’ van de vliegers, een landelijk probleem, dat moeilijk van de ene op de andere dag kon worden verholpen.

In de tussentijd stelde de luchtmachtleiding alles in het werk om de vliegveiligheid te bevorderen. Zo legde C-CLV commodore Van der Werff in april 1952 in opdracht van CLS Aler zijn vliegers diverse restricties op. Door onervaren vliegers (minder dan 75 vliegers) mocht niet langer boven de vijf kilometer en niet beneden de 300 meter worden gevlogen, bij het formatievliegen moesten dubbele tussenruimten worden aangehouden, terwijl formatiestarts en -landingen alsmede *dogfights* ten strengste waren verboden. Van der Werff erkende dat dit de operationele geoefendheid van onervaren vliegers met circa vijf maanden vertraagde, maar het voorkomen van ongevallen woog nu eenmaal zwaarder. Het aantal vliegongevallen had namelijk

een punt bereikt waarop zij het moreel van de leerlingen bij JVS 1 zodanig aantastten dat “hun latere eventuele bruikbaarheid als operationeel vlieger” erdoor in gevaar kwam.⁵⁴⁴ Omdat de restricties veel weerstand opriepen bij de basiscommandanten en de commandant van de Jachtvliegschool, besloot Aler op 16 september 1952 een vliegveiligheidsvergadering te beleggen op de staf van het CLV om zijn besluit te motiveren. Volgens Aler nam “de aantrekkingskracht voor het vliegen” door het aantal ongevallen af, “niet zozeer bij de jongelui, doch wel in grote mate bij ouders, die hiervoor de toestemming moeten geven”. Als CLS voelde hij zich verantwoordelijk voor de vliegongevallen, waarvoor hij aan de minister, de Defensiecommissie en de pers verantwoording moest afleggen. Liefst twee derde van de vliegongevallen was te wijten aan onervarenheid. Hoewel ook zaken als de grondorganisatie en de materiële voorzieningen verbetering behoeften, kwam het er op korte termijn op neer de onervarenheid te bestrijden. Hiervoor was toezicht nodig, met name bij de operationele squadrons, waar de meeste ongelukken plaats hadden. Zolang de squadrons dit toezicht niet konden bieden, meende Aler dat van hogerhand restricties moesten worden opgelegd. Zijn gehoor bleek hiervan minder overtuigd. Het verhitte debat kwam pas ten einde toen Aler akkoord ging met een verlaging van de drempel naar vijftig vliegers bij de operationele squadrons, waarna vliegers als ervaren werden aangemerkt en de beperkingen voor hen niet langer golden. Ook ten aanzien van hogterestricties en het formatievliegen moest de hoogste luchtmachtbaas bakzeil halen.⁵⁴⁵ De nieuwe regels werden vastgelegd in een Order van Blijvende Aard (OBA), die op 1 januari 1953 van kracht werd.⁵⁴⁶

Toch was het soms een ongelukkige combinatie van factoren die tot vliegongevallen leidde. Zonder individuele gevallen te willen behandelen, toont het drama dat zich op 13 november 1953 ontvouwde waar het deze jaren zoal aan schortte. Die ochtend startten achttien Thunderjets in barre weersomstandigheden vanaf hun thuisbasis Eindhoven. Overvallen door het alsmar slechter wordende zicht, keerden de vliegers om. Aangezien de *Ground Controlled Approach* (GCA) slechts was berekend op het ‘binnenloodsen’ van een vliegtuig per vier minuten, kreeg de helft van de vliegers opdracht naar de Britse basis Wahn bij Keulen uit te wijken, terwijl de rest kostbare brandstof verbruikte in afwachting van een gelegenheid om te landen. Aan het eind van de dag was de KLU een viertal Thunderjets lichter: vanwege brandstofgebrek waren twee vliegers boven De Peel uit hun F-84G gesprongen, terwijl twee anderen hun vliegtuig met een buiklanding aan de grond zetten. Het onderzoeksteam concludeerde een gebrek aan vliegdiscipline en leiderschap. De problemen werden nog vergroot doordat de nachtbaanverlichting op Eindhoven tijdelijk buiten werking was. Naar aanleiding van het ongevallenrapport werd de basiscommandant van zijn commando ontheven.⁵⁴⁷

Om meer inzicht te verkrijgen in de oorzaken van en oplossingen voor het hoge aantal ongevallen, werd op 10 februari 1954 de ‘Raad van Advies inzake luchtvaartongevallen bij de Koninklijke Luchtmacht’ ingesteld. Dit orgaan bracht verslag uit aan de CLS en de minister van Oorlog. Hoewel de samenwerking tussen de raad en Alers opvolger Baretta niet altijd vlekkeloos verliep, droegen zijn werkzaamheden bij aan het beteugelen van het aantal ongevallen. Zo bleek onder meer dat vliegers soms verkeerd handelden doordat zij niet goed op de hoogte waren van OBA’s en noodprocedures. Naast zulke vermijdbare ongevallen onderscheidde de KLU de categorie onvermijdbare ongevallen. Daaronder vielen bijvoorbeeld aanvaringen met vogels, *ricochets* (het afketsen van munitie waarbij het eigen vliegtuig werd geraakt) en technische of mechanische defecten. Zo had de J-35-straalmotor van de Thunderjet veelvuldig te kampen met compressorproblemen, dikwijls resulterend in een opgeblazen motor. Dat vliegers ook in die gevallen niet

altijd conform de voorschriften handelden, bleek uit het rapport over een motorongeval op 17 februari 1954: “Als een plattelandsvrouw haar stofzuiger hoort aanlopen is ze verstandig genoeg de stekker eruit te trekken. Een vlieger die zijn motor hoort aanlopen komt echter rustig naar de parkeerplaats terugtaxiën.”⁵⁴⁸ De Derwent van de Meteor bleek evenmin zonder gebreken. Deze had “de neiging om af te slaan op grote hoogte”, terwijl “de startinrichting in de lucht niet geheel bedrijfszeker” was, aldus Aler.⁵⁴⁹ De aandacht van de luchtmachtleiding richtte zich niet uitsluitend op de vliegveiligheid, de veiligheid op de grond was evenzeer een speerpunt. Een ieder die direct of indirect bij het vliegbedrijf betrokken was, van monteur tot en met de man op de verkeerstoren, diende doordrongen te zijn van de voorschriften. Door OBA’s, publicaties als *Goed Vliegen is Veilig Vliegen* en de op de bases en squadrons geplaatste vliegveiligheidsofficieren bleef het personeel goed op de hoogte van de allerlaatste veiligheidsvoorschriften.

Soms ging het kader wel erg ver om ervoor te zorgen dat deze voorschriften ook gelezen werden. Om laagvliegen en stunts tegen te gaan verplichtte de C-CLV, in opdracht van de CLS, zijn vliegers medio 1954 zelfs een document te tekenen waarin zij verklaarden kennis te hebben genomen van “alle bij het onderdeel bestaande orders terzake van de vliegdiscipline”. Op het niet naleven kon een veroordeling door de krijgsraad volgen.⁵⁵⁰ Naar aanleiding van een botsing tussen jachtvliegtuigen van het CTL en de MLD, waarbij een Thunderjet verloren ging, legde de luchtmachtleiding ook ongeautoriseerde luchtgevechten aan banden.⁵⁵¹ Hoewel niet populair onder vliegers, sorteerden dit soort draconische maatregelen wel effect. De ongevalratio van de Meteor krabbelde na 1952 langzaam uit het dal. De vlieggereedheid en vlieguireproductie verbeterden en de ervaring van vliegend en grondpersoneel groeide. Vonden in 1952 per 1.000 vlieguire nog gemiddeld vier ongevallen plaats, in 1956 was dit aantal gehalveerd. De ongevalratio van het andere zorgenkindje, de Thunderjet, liet eveneens een significante daling zien: van een dieptepunt in 1953 (3,1 ongevallen per 1.000 vlieguire) naar een gemiddelde van 1,2 over 1956.⁵⁵² Hun vervangers, de Hunter en de Thunderstreak, ‘scoorden’ in hun eerste jaar respectievelijk 3,2 en 1,8 ongevallen per 1.000 vlieguire. Met een ongevalratio van 4,8 had de F-86K het slechtste rapportcijfer, hoewel dit te verklaren was uit de onbekendheid met deze gecompliceerde nachtjager.⁵⁵³ De invoering van een F-86K *flight simulator*, verkregen via het MDAP, moest hierin verandering brengen. Vliegers op de Hunter en de Thunderstreak kenden deze luxe niet: vanwege de prijs van typegebonden *flight simulators* zocht de luchtmachtleiding haar heil in algemene vluchtsimulators, waarop zij de procedures moesten beoefenen.

Oefenen voor het echte werk

Geen enkele vluchtsimulator, hoe geavanceerd ook, kon vliegers geheel klaarstomen voor het ‘echte werk’. Daarvoor moesten uren gevlogen worden, veel uren. Iedere vlieger volgde een Jaarlijks Oefen Programma (JOP) om zijn geoefendheid te waarborgen. Het JOP voor de dagjagersquadrons, gemodelleerd naar de *Annual Training Syllabus* van de RAF, bestond bijvoorbeeld uit een vliegprogramma van minimaal 180 en maximaal 224 vlieguire per vlieger per jaar (individuele oefeningen, formatie-, instrument- en nachtvliegen, navigatieoefeningen, interceptievluchten en schietoefeningen), een grondinstructieprogramma van 200 uren (onder andere lezingen, vliegtuigherkenning, instructiefilms, linktrainer en het beoefenen van de radio- en vliegtuigverlatingsprocedures) en persoonlijke studie. Vliegers leerden oefeningen individueel onder de

knie te krijgen, waarna ze in sectie-, vlucht- en squadronverband moesten worden uitgevoerd. De kundigheid waarmee vliegers in squadronverband opereerden, bepaalde de operationele waarde van een squadron.⁵⁵⁴

Naast bovengenoemde basisoefeningen, koersvluchten en (talrijke) paradevluchten waren 36 van de 224 vliegers in het JOP gereserveerd voor deelname aan (inter)nationale vlieg oefeningen. Om daarin tot goede resultaten te komen moesten alle afzonderlijke elementen, van de geoefendheid van vliegers en grond- en radar personeel tot de verbindingen en logistieke en infrastructurele voorwaarden, samenkomen. Na een kortstondig verbod op deelname aan internationale oefeningen, opgelegd door staatssecretaris Fockema Andreae vanwege het hoge aantal Meteor-ongevallen, vonden medio 1950 op kleine schaal oefeningintercepties plaats op Amerikaanse B-29-bommenwerpers. Deze verlegden daarvoor hun route over de Noordzee tot boven de CLV-bases Twenthe en Leeuwarden.⁵⁵⁵ De eerste serieuze test vormde *Cupola*, in augustus 1950, de grootste internationale luchtmachtoefening sinds het einde van de oorlog. Daarin sloegen de Nederlandse luchtmachtvliegers, opererend vanaf Leeuwarden, Twenthe en Valkenburg, een goed figuur, hoewel met name de burgerbevolking onaangenaam verrast was dat er ook op zondag werd gevlogen.⁵⁵⁶ Kamerlid Roosjen stond niet alleen toen hij de minister liet weten te betreuren dat zo “luchthartig met de Dag des Heren werd omgesprongen”.⁵⁵⁷ Internationale vlieg oefeningen vormden echter de uitzondering op de regel. Normaliter stonden de Meteors er op zondag verlaten bij, herinnert ook voormalig Meteor-vlieger C.J.P.M. van Meurs zich. “Als de Russen op zondag waren gekomen, hadden ze zo kunnen doorlopen.”⁵⁵⁸ De in januari 1951 voor de eerste maal gehouden maandelijkse oefening *Barrage*, waarin 2ATAF en 4ATAF elkaar ‘bevochten’, gaf vooral aanleiding tot inhoudelijke kritiek. Een combinatie van mist en lage inzetbaarheid hield de Meteors van 327 Squadron op Volkel de gehele oefening aan de grond. 322, 323 en 326 Squadron van de vliegbases Leeuwarden en Twenthe kozen wel geregeld het luchtruim, maar frequente radiostoringen en foutieve doelinformatie van het SOC halverden het aantal geslaagde intercepties. “De oefening heeft wederom medegewerkt om aan te tonen dat er in vele opzichten nog veel te verbeteren valt”, aldus een analyse door het CLV.⁵⁵⁹

De NAVO-luchtverdedigingsoefeningen *Ombrelle* en *Cirrus*, die eveneens in 1951 plaatshadden, maakten niettemin duidelijk dat het personeel snel van zijn fouten leerde. Gevechtsleiders en vliegers raakten steeds beter op elkaar ingespeeld, hoewel de gevechtsleiding huiverig bleef om Meteors boven zee in te zetten zolang zij niet allemaal over een *dinghy* (reddingsvlot) beschikten. De samenwerking met de bondgenoten, die deels vanaf *redployment airfields* in Nederland opereerden, verliep vlekkeloos. Toch traden ook verbeterpunten aan het licht: het Nederlandse optreden in squadronverband lag nog “beneden het gemiddelde”, een uur achtereen op stand-by staan bleek fnuikend voor de paraatheid, en het tekort aan bewapeningsmonteurs betekende dat Meteors tussen twee vluchten door onverantwoord lang aan de grond stonden om te worden herbewapend. Verder bleek de oude Britse AMES-radarapparatuur haar beste tijd te hebben gehad.⁵⁶⁰ Terwijl de pers lovende woorden schreef over het aandeel van ‘onze jongens’ in de internationale oefeningen, zag de luchtmachtleiding wel in dat het vlieggereed krijgen van voldoende vliegtuigen het uiterste van mens en materieel vergde. Door de tekorten aan reservedelen, technisch personeel en vliegers vertoonde de vlieggereedheid van de Meteors, die normaliter tussen de 30 en 50% schommelde, na iedere oefening een onrustbarende dip. De squadrons spaarden de schaarse vliegers soms tijdenlang op om aan de prestigieuze oefeningen deel te kunnen nemen, uren die wellicht beter aan de opleiding van de jonge, onervaren vliegers besteed waren.

Meteors van het CLV namen tot de oprichting van de tactische squadrons ook grondaanvalstaken voor hun rekening. Om de samenwerking met de KL te bevorderen en de grondtroepen kennis te laten maken met de (on)mogelijkheden van luchtsteun, namen in maart 1951 enkele Meteors en Spitfires deel aan de nationale oefening *Crescendo*. De conclusie was helder: van samenwerking was geen sprake. De KL onderschatte het belang van onderling contact en verzuimde liaisonofficieren op de vliegbases te stationeren. Vliegers hadden daardoor geen idee waar de frontlijn liep, met als gevolg dat zij verscheidene aanvallen op bevriende troepen uitvoerden. Ook het *Air Contact Team*, dat zich in radiowagens te velde bevond om de vliegers naar hun doelen te geleiden, kon dit – mede door de haperende verbindingen – niet voorkomen. De KL bleek een langzame leerling. Na afloop van *Crescendo II*, die kort daarop plaatshad, beklagde de C-CLV zich dat de KL de inzet van luchtstrijdkrachten niet op waarde schatte. “Er heerste bij de Landmacht teveel de gedachte, dat de luchtsteun meer ‘show’ was dan dat deze in werkelijkheid wel eens doorslaggevend zou kunnen zijn.” Ditmaal had de KL weliswaar een liaisonofficier afgevaardigd, maar deze stond niet in contact met zijn commandant. Ook de grondtroepen moesten duidelijk nog wennen aan de luchtmachtpresentie boven het slagveld: zo verraadden infanteristen hun positie door armbewegingen, omdat zij naar vliegtuigen zwaaiden! Vragen als “hoeveel mensen gaan er in een straaljager?” en “is dat nu een Meteor?” wanneer een Harvard voorbij vloog, bleken niet alleen voorbehouden aan de lagere rangen.⁵⁶¹

Het moet voor de C-CLV een opluchting geweest zijn dat de deelname aan KL-oefeningen met de oprichting van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten niet langer meer tot zijn verantwoordelijkheden behoorde. Participatie in gezamenlijke oefeningen, zoals *De Kempen* en *Polsstok*, boden de nog in opbouw zijnde tactische squadrons de gelegenheid hun nieuwe Thunderjets aan de tand te voelen. Medio 1952 was de tijd rijp om ook op grote schaal aan internationale vlieg oefeningen deel te nemen. Voor oefening *Ardent* leverde het CTL drie squadrons F-84G's, die samen met de Meteors van het CLV tot de 2ATAF-strijdmacht behoorden die de Britse luchtverdediging moest testen.⁵⁶² *Blue Alliance*, een omvangrijke NAVO-oefening in combinatie met de NAVO-landstrijdkrachten, bood de CTL-vliegers een nieuwe kans te laten zien wat zij waard waren. De opdrachten omvatten het bevechten van het luchtoverwicht, het aanvallen van vliegbases, het leveren van luchtsteun aan de grondtroepen en tactische verkenning. In zijn toespraak na afloop van de oefening was C-2ATAF, *Air Chief Marshal Sir Robert Foster*, zeer te spreken over de Nederlandse inbreng, vooral waar het luchtsteun aan grondtroepen betrof. “There is no doubt that in the (...) Dutch tactical Wings great progress has been made.” Tot zijn genoegen concludeerde Foster dat de NAVO op de goede weg was met het ontwikkelen van een doctrine voor de samenwerking tussen de lucht- en landstrijdkrachten.⁵⁶³

Hoewel niet af te meten aan hun optreden tijdens *Blue Alliance* waren de CTL-vliegers in 1952 niet in staat alle onderdelen van hun JOP af te werken. Zo bleek het nog niet mogelijk het instrumentvliegen te beoefenen. Daarnaast stagneerde het schietgedeelte door een tekort aan oefengebieden. Schietterrein De Vliehors op Vlieland, waarvan de capaciteit al ontoereikend was voor het CLV alleen, stond slechts twee dagen per week ter beschikking van het CTL. De tactische squadrons maakten eveneens twee dagen in de week gebruik van RAF-schietterrein Nordhorn in de Bondsrepubliek. De vraag naar een tweede *air-to-ground range* dichterbij huis kon pas in 1956 worden ingewilligd, toen De Noordvaarder op Terschelling in gebruik kwam. Felle protesten van eilandbewoners ten spijt had de KLu intussen ook vier *air-to-air ranges* ten noorden van de Waddeneilanden in gebruik genomen. Door de nabijheid tot de *ranges* en de aanwezigheid van 323 Squadron,

dat naast de elementaire schietopleiding ook schietherhalingscursussen gaf en de opleiding van schietinstructeurs verzorgde, groeide Vliegbasis Leeuwarden midden jaren vijftig uit tot een van de drukste jetbases in West-Europa.⁵⁶⁴ Naast buitenlandse squadrons en de dagjagersquadrons van het CLV waren ook de tactische squadrons tweemaal per jaar een maand te gast op de Friese basis om hun secundaire luchtverdedigingstaak te onderhouden. Hiervoor schoten zij op lucht-doelen, die door vier oude Meteor F. Mk.4's in dienst van 323 Squadron werden voortgesleept. Voor CTL-vliegers vormde dit een welkome afwisseling van de dagelijkse routine. Normaliter vlogen zij met ruim 600 kilometer per uur op luttele meters boven de grond, waar ieder moment van onachtzaamheid het einde kon betekenen. Navigeren geschiedde met de kaart op schoot, onderwjl radiostilte in acht nemend om de positie niet te verraden. Dat onderscheidde CTL-vliegers van hun CLV-collega's, die op hoogten vlogen waar vliegfouten veelal zonder gevolgen bleven en die door CTL-vliegers wel een "onbezorgde houding" werd verweten. Dit mentaliteitsverschil leidde niettemin tot een gezonde rivaliteit tussen de vliegers van beide commando's.⁵⁶⁵

Het jaar 1953 was amper een maand oud, toen oefening plaatsmaakte voor het echte werk. Door de Watersnoodramp kampten Zeeland, de Zuid-Hollandse eilanden en delen van West-Brabant met overstromingen. Ruim 1.800 mensen lieten het leven, duizenden anderen wachtten op hulp. Bij de inderhaast op touw gezette reddingsoperatie *Watersnood* (*WANO*) speelden de luchtstrijdkrachten een cruciale rol. Zo bood Gilze-Rijen onderdak aan een internationaal gezelschap van helikopters, verzorgden Ansons en Harvards van het CLO verkenningsvluchten om de omvang van de ramp in kaart te brengen, vervoerden Super Cubs van 298 Squadron zieken en gewonden en transporteerden de op Valkenburg gestationeerde C-47B's van 334 Squadron in samenwerking met (transport)vliegtuigen van de MLD, KLM en buitenlandse luchtmachten tonnen hulpgoederen. Ook voerden zij droppings boven het getroffen gebied uit. Daarnaast hielp het luchtmacht personeel onder meer bij het vullen van zandzakken en de opvang van evacués.⁵⁶⁶

Na de afronding van operatie *WANO* loste de Sovjet-Unie het water weer af als vijand nummer één. Naast de maandelijkse *Barrage*-oefeningen en diverse nationale exercities stond met *Coronet* in juli 1953 eens te meer een NAVO-oefening op het programma. De oefening, bedoeld om de grondorganisatie tijdens luchtaanvallen te testen, legde de kwetsbaarheid van NAVO-vliegbases tegen aanvallen op geringe hoogten bloot. Ook op nationaal niveau kreeg deze zwakte in de luchtverdediging de nodige aandacht. Zo stond in de nazomer van 1954 tijdens de oefening *Lucifer* het optreden met de LUA en het KLD centraal. De samenwerking met het Korps Lucht-wachtdienst kreeg met de introductie van zogeheten *Rat*-oefeningen nog datzelfde jaar een meer permanent karakter. Vliegers klokten inmiddels gemiddeld 252 uren per jaar, twaalf uur meer dan de NAVO voorschreef. De mannen van het CLV testten hun vaardigheden onder meer in de jaarlijkse schietwedstrijd om de CLV-beker en tijdens de NAVO-oefeningen *Haul* en *Dividend*, terwijl zij voor het CTL acte de présence gaven bij de nationale oefeningen *Wigwam I* en *II*. Laatstgenoemde stonden geheel in het teken van verplaatsing. Op commando spoedde een tweetal aangewezen tactische squadrons inclusief de bijbehorende gronddiensten zich naar *redeployment airfield* Beek, om van daaruit de vliegoperaties zo snel mogelijk te hervatten. Het personeel, bijna duizend man tellend, werd in tenten gehuisvest.⁵⁶⁷ Het opereren vanaf 'vreemde' vliegbases, zowel binnen als buiten de landsgrenzen, werd frequent geoefend. De NAVO benadrukte het belang van dergelijke squadronrotaties. De mogelijkheid snel te verplaatsen maakte de vliegtuigen tot een minder kwetsbaar doelwit en bood NAVO-commandanten de flexibiliteit *air power* in te zetten waar dit het hardst nodig was. Dientengevolge vertoefden de Nederlandse luchtver-

dedigings- en tactische squadrons geregeld in het buitenland, terwijl de Nederlandse vliegbases op hun beurt als gastheer dienden voor bezoekende squadrons.

Zo ook tijdens de omvangrijke NAVO-oefening *Carte Blanche*, die tussen 20 en 28 juni 1955 plaatshad. 306, 314 en 315 Squadron opereerden vanaf de vliegbases Gütersloh en Laarbruch in de Bondsrepubliek, terwijl 311 en 312 Squadron op Volkel het platform deelden met een Deens F-84-squadron en een eenheid Britse Meteor-nachtjagers. De vliegbases Soesterberg en Beek herbergden eveneens buitenlandse squadrons. De dagjagersquadrons en het Amerikaanse 512 FDS vlogen missies vanaf hun oorlogslocaties in Nederland, met uitzondering van 328 Squadron, dat naar de Duitse vliegbasis Wünstorf werd verplaatst. 334 Squadron verzorgde het luchttransport naar Wünstorf, terwijl de Aan- en Afvoer Squadrons het goederentransport naar de andere bases in de Bondsrepubliek voor hun rekening namen.⁵⁶⁸ In de oefening bevochten 2ATAF en 4ATAF elkaar in een operatiegebied dat zich van de Noordzee tot de Franse noordgrens uitstreckte, hoewel de strijd voornamelijk boven Duits grondgebied werd uitgevochten. Het doel was de intensieve beginperiode van een kernwapenoorlog na te bootsen en te zien in hoeverre de aan AAFCE toegevoerde eenheden in staat bleken een verrassingsaanval met kernwapens te incasseren en de strijd voort te zetten. De gesimuleerde inzet van 355 TNW's resulteerde in liefst 1,7 miljoen dode en 3,5 miljoen gewonde Duitsers. "Het regende (...) A-bommen", aldus CLS Baretta. Om deze eerste klap te overleven genoten passieve verdedigingsmaatregelen, zoals camouflage, verspreiding en mobiliteit, en het gecoördineerd optreden van de bondgenootschappelijke luchtverdediging bijzondere aandacht. Vervolgens was het de beurt aan het NAVO-vergeldingspotentieel om terug te slaan. Jachtvliegtuigen begeleidden de strategische bommenwerpers op weg naar hun doelen, terwijl jachtbommenwerpers door aanvallen op vliegbases, radarsystemen en commandocentra probeerden het vijandelijke luchtverdedigingssysteem uit te putten en hun radarbeeld te verzadigen, om de overlevingskansen van de kwetsbare bommenwerpers te verhogen. Radarsystemen speurden het luchtruim af op zoek naar doelen voor de onderscheppingsjagers, die stand-by stonden om nieuwe luchtaanvallen te pareren. Naarmate het luchtoverwicht groeide, verlegden de tactische squadrons de aandacht naar hun secundaire taak: de ondersteuning van het grondoffensief.⁵⁶⁹

Carte Blanche bleek een leerzame maar bovenal confronterende oefening. Het liet geen twijfel over de rampzalige gevolgen die een oorlog voor de Bondsrepubliek zou hebben. Het vooruitzicht van miljoenen burgerslachtoffers leidde tot grote ongerustheid onder de Duitse bevolking. De militairen hadden eveneens voldoende stof tot nadenken. Zo bleek de samenwerking op luchtverdedigingsgebied verre van optimaal. De verschillende luchtverdedigingssectoren opereerden min of meer op zichzelf, vrijwel zonder coördinatie. Het delen van informatie tussen de sectoren verliep stroef, zodat een tijdige waarschuwing van naderende vliegtuigen veelal uitbleef. Wanneer we ons sec tot de Nederlandse inbreng beperken, dan valt op dat de nieuwe, door het MDAP verkregen Amerikaanse radarsystemen zoveel informatie leverden, dat het filteren er hinder van ondervond. Dit leidde tot een verwarrend luchtbeeld. Ook ging te veel tijd verloren voordat de jachtvliegtuigen hun orders om het luchtruim te kiezen doorkregen, hoewel proefnemingen met het nieuwe *telescramble*-systeem veelbelovend leken. Met dit systeem werden *scramble*-orders gegeven over de *telebrief*, een kabelverbinding waarmee vliegers in de cockpit rechtstreeks in contact stonden met het operatiecentrum van de vliegbasis. Ten slotte betekende het tekort aan gekwalificeerd personeel in de *ops rooms* dat de aanwezigen diensten van achttien uur moesten draaien.⁵⁷⁰ Het was niet alleen in Nederland dat de luchtverdediging steken liet vallen. Toen COMAIRCENT, de Britse *Air Chief Marshal Sir Basil Embry*, na afloop de

balans opmaakte, liet hij weten dat de oefening voor wat betreft de defensieve operatiën naar wens was verlopen, maar dat de NAVO-luchtverdediging hem grote zorgen baarde. Oefening *Carte Blanche* demonstreerde op overtuigende wijze de noodzaak van een 24 uursparaatheid en een integratie op luchtverdedigingsgebied.

Nog voor het CLV in november 1955 de door de NAVO bevolen verhoogde paraatheidsregeling had ingevoerd, wist het zich bij de *No. 69 Group* luchtverdedigingsoefening *Loco* te revancheren. In het eindrapport prees *HQ No. 69 Group* het functioneren van de meldings- en gevechtsleiding, dat “showed a great improvement in comparison with former exercises”. Wel zat er ruis op de lijn met de LUA, die evenals de KLD aan de oefening deelnam, waardoor de lichte luchtdoelartillerie diverse keren het vuur opende op bevriende vliegtuigen. De KLD presteerde naar behoren – tot het Hollandse weer roet in het eten gooide.⁵⁷¹ Slechts weinig Thunderjets, optredend als oefendoelen, ontsnapten aan de aandacht van de luchtwachters. Als het aan C-CTL commodore Maurenbrecher lag, was dit voorlopig echter de laatste deelname geweest van ‘zijn’ tactische squadrons aan oefeningen ten behoeve van de KLD of LUA. Eind 1955 deed hij hiertoe een dringend beroep op CLS Baretta. Met het onttrekken van F-84G’s aan de operationele sterkte vanwege Operatie *Swapshop* daalde de vliegurenproductie. De vlieggereedheid van de resterende Thunderjets slonk met ruim 20% tot 42% door een gebrek aan reservedelen en straalmotoren, alsmede door de omscholing van grondpersoneel op de nieuwe F-84F. Aangezien de conversie van vliegers geen gelijke tred hield met de aflevering van nieuwe F-modellen, onderhielden groeiende aantallen vliegers hun vliegvaardigheid op een slinkend aantal F-84G’s. Het JOP voor CTL-vliegers, eveneens ten minste 180 vlieguren tellend, kwam in het geding.⁵⁷² De CLS realiseerde zich dat de situatie onhoudbaar was en besliste dat de deelname aan oefeningen, nationaal én internationaal, gedurende de overgangsfase op de F-84F beperkt moest blijven.⁵⁷³

Het CLV kampte door de invoering van de Hunter en Sabre inmiddels met soortgelijke problemen, zodat ook dit commando ver onder het door SHAPE vereiste gevechtsgereedheidspercentage van 70% bleef steken. In het *Combat Effectiveness Report*, dat door AAFCE in 1952 was ingevoerd om de gevechtswaarde van de onder zijn bevelen geplaatste eenheden te registeren, kwam de KLU er slecht af. Hoewel de Meteors met een vlieggereedheid van bijna 70% goed scoorden, was hun gevechtswaarde door tactische veroudering nog slechts beperkt. Diens opvolger, de Hunter, kwam in 1956 tot een percentage van 47,1%, wat gunstig afstak tegen de schamele 35,1% van de Sabre. Voorlopig waren het vooral de oude getrouwe Meteors F. Mk.8 die de eer hooghielden bij de oefeningen waaraan het CLV in 1956 deelnam, zoals *Stronghold*, *Whipsaw* en *Rat Trap*. In april onderschepten zij zelfs tot driemaal toe een heus Sovjet-vliegtuig, hoewel dit een civiele Tupolev Tu-104 betrof die de Russische ambassadeur voor besprekingen van en naar Londen vervoerde. De Russische ambassade was niet te spreken over “het onwettige karakter van deze intercepties” en diende een formele klacht in, maar minister Staf zag echter weinig kwaad in “deze nieuwsgierigheid van onze Luchtmacht”.⁵⁷⁴ Bovendien viel het overvliegen van Sovjet-verkeersvliegtuigen opvallend vaak samen met NAVO-oefeningen. Om nu te voorkomen dat de Westerse jachtvliegers bij een onverwachte ontmoeting “acties zouden ondernemen” die tot een internationaal incident konden leiden, stemde de Russische ambassade ermee in twee etmalen van te voren de vluchtgegevens door te geven.⁵⁷⁵

Zes maanden later was het ernst. De Suez-crisis had de verhoudingen tussen Oost en West al op scherp gezet, maar het was de Sovjet-inval in Hongarije waardoor SHAPE extra maatregelen beval. Deze omvatten onder meer een verhoogde paraatheid van de inlichtingendiensten en

de luchtmacht. Ook de KLU kreeg opdracht de paraatheid op te voeren en zoveel mogelijk vliegtuigen gevechtsgereed te houden. Voorzien van scherpe munitie namen zij deel aan de patrouilles die 24 uur per dag langs de volle lengte van het IJzeren Gordijn werden gevlogen om Moskou te tonen dat de NAVO op iedere eventualiteit was voorbereid. Het luchtruim vulde zich van hoog tot laag met NAVO-vliegtuigen, duidelijk waarneembaar op de Sovjet-radarsystemen. Aan de Sovjet-zijde van de grens zagen vliegers de condensstrepen van de Russische MiG's, die in reactie op de presentie van bewapende NAVO-vliegtuigen eveneens hun tanden lieten zien. Hoewel de spanning hoog opliep, hadden voor zover bekend geen schietincidenten plaats.⁵⁷⁶ Behoudens dan in Nederland zelf, waar het gemeentehuis in Leusden op een salvo zomm-granaten werd getraakteerd toen een Meteor-vlieger tijdens de landing per ongeluk de vuurkrnop beroerde.⁵⁷⁷ Half november was de ergste dreiging geweken, waarna het leven aan weerszijden van de grens zijn dagelijkse ritme hervond.⁵⁷⁸

2.6 Deelconclusies: een Koninklijke bondgenoot van formaat

Begin 1950 worstelde Nederland nog altijd met de naweeën van de Tweede Wereldoorlog, die de regering dwongen de beperkte financiële middelen over tal van vraagstukken te verdelen. Na de aarzelende lijn ten aanzien van het te volgen defensiebeleid aanvankelijk te hebben doorgetrokken, moest ze na het uitbreken van de oorlog in Korea toegeven aan de Amerikaanse en binnenlandse druk (chefs van Staven, parlement) om de defensie-uitgaven naar een hoger plan te tillen. Op het buitenlandspolitieke niveau beschouwde het Westen de Sovjet-Unie niet langer als een politieke of ideologische, maar primair als een *militaire* bedreiging. De Westerse angst dat de Korea-oorlog de voorbode was voor communistische agressie tegen West-Europa, plaveide de weg voor de Europese herbewapening. Binnenlandspolitieke belangen moesten tijdelijk wijken.

Zo ook in Nederland, waar de herziene inschatting van de Sovjet-dreiging en de hieruit voortvloeiende verhoging van het defensieplafond naar zes miljard gulden voor de periode 1951 tot en met 1954 genoeg financiële ruimte schiepen voor de gelijktijdige opbouw van de landmacht, de marine én de luchtmacht. Terugkomend op de hoofdvraag van deze studie – wat waren de voornaamste ontwikkelingen bij de opbouw (en instandhouding) van de Nederlandse luchtmacht – dan is het besluit van het tweede kabinet-Drees om de defensie-uitgaven te verhogen om drieërlei redenen van beslissende invloed geweest op het verloop van de luchtmachtgeschiedenis. In de eerste plaats voorzag het de luchtmacht van de middelen om de eind jaren veertig moeizaam in gang gezette wederopbouw te continueren. Temeer daar Nederland, en dat is het tweede punt, zich door de verhoogde defensie-inspanning verzekerde van de voortzetting van de Amerikaanse (militaire) hulpverlening – een *must* voor het realiseren van het Luchtmachtplan 1951-1954. Tot slot verzekerde de financiële injectie de autonome positie van de luchtmacht ten opzichte van de landstrijdkrachten. Daarmee lag de weg open voor het uitbouwen van de luchtmacht tot zelfstandig krijgsmachtdeel, ondanks halfslachtige pogingen van CGS Hasselman om het onvermijdelijke uit te stellen. De vaste verdeelsleutel, die tegelijk met het meerjarige defensieplafond werd ingevoerd, vormde een extra slot op de deur tegen verdere inmenging van landmacht- of marinezijde in de strijd om de begrotingsgeld.

Voortbouwend op het solide fundament dat zijn voorganger Giebel reeds had gelegd, wist CLS Aler – gesteund door de sterke minister van Oorlog Staf, een andere sleutelfiguur in deze

cruciale opbouwfase – “regering en parlement van de noodzaak (...) [van een 446 operationele vliegtuigen tellende luchtmacht] te overtuigen”.⁵⁷⁹ Nu het plan op binnenlandspolitiek niveau geen vragen meer opriep, kon de Luchtmachtstaf zich volledig aan de uitvoering wijden. Het Luchtmachtplan 1951-1954 week slechts in detail af van eerdere plannen. De oprichting van de tactische luchtstrijdkrachten werd versneld, maar de luchtmachtleiding greep de kans niet aan om bij de politiek op een grotere omvang van de luchtmacht aan te dringen. Zij realiseerde zich dat dit noch uit financieel, noch uit personeel of infrastructureel oogpunt haalbaar zou zijn geweest. De ontwikkeling van “zo’n gecompliceerd technisch wapen” als de luchtmacht kon in Alers ogen “slechts stap voor stap geschieden”. Bovendien zou een plotselinge uitbreiding te veel “weerstanden” oproepen, niet in de laatste plaats bij de twee andere krijgsmachtdelen. De koers die Aler had uitgestippeld was er een “van geleidelijk overtuigen en op de weg daartoe (...) van geven en nemen”.⁵⁸⁰ In feite hield de luchtmachtleiding vast aan de plannen die reeds in de tweede helft van de jaren veertig onder Giebels bewind waren ontwikkeld, aangepast aan de wijzigende omstandigheden. De (weder)opbouw van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in een internationale context – aangevangen kort na de oorlog, voortgezet onder de vlag van de Westerse Unie en afgerond in NAVO-verband – vertoont door de jaren een opmerkelijke continuïteit.

Doordat de luchtmachtleiding de Nederlandse luchtstrijdkrachten van meet af aan beschouwden als één radertje in een omvangrijker, bondgenootschappelijk geheel, behoeft het geen betoog dat haar agenda grotendeels overeenkwam met die van de NAVO. Het bondgenootschap vormde de grondslag voor (vrijwel) elke beslissing die de luchtmachtleiding nam. De vereiste vliegtuigaantallen kwamen voort uit internationaal overleg, terwijl ook de verdeling van vliegtuigen over de in NAVO-verband toegewezen Nederlandse taken, te weten luchtverdediging, tactische luchtsteun, verkenning en transport, in samenspraak met de lidstaten tot stand kwam. Financiële (on)mogelijkheden, politiek-economische belangen (inschakeling van nationale vliegtuigindustrie, met vertragingen in de aflevering en hogere productiekosten tot gevolg), infrastructurele en personele factoren, alsmede Amerikaanse hulp én pressie, bepaalden het tempo en de exacte invulling. Voor een ‘eigen agenda’, om de these van Honig nog eens aan te halen, was daarbinnen weinig ruimte. Sterker, in het geval van de Hunter moest de luchtmachtleiding zelfs buigen voor de Amerikaanse ‘wensen’.

Eind 1956 was het Luchtmachtplan 1951-1954 op hoofdlijnen gerealiseerd, met dien verstande dat de drie nachtjagersquadrons nog niet operationeel waren en de conversie van de zes dagjagersquadrons op de Hunter nog gaande was. Toen de Luchtmachtstaf aan het eind van het jaar de balans opmaakte, kon zij tevreden constateren dat de luchtstrijdkrachten in ieder opzicht – financieel, organisatorisch, personeel, materieel en infrastructureel – een opzienbarende ontwikkeling hadden doorgemaakt. De KLU was in zes jaar tijd uitgegroeid van een wapen van de landmacht tot een zelfstandig krijgsmachtdeel, met ruim 26.000 man personeel in de gelederen en 799 vliegtuigen (eerste lijn én reserves) in de inventaris. Pakweg de helft daarvan bestond uit *jet fighters*, merendeels van de tweede generatie.⁵⁸¹ In materiële zin had de luchtmacht hiermee de bondgenootschappelijke beloften ingelost. Zij was uitgegroeid tot een bondgenoot van ‘formaat’.

De ‘papiersterkte’ verbloemde niettemin enkele serieuze tekortkomingen, waardoor vraagtekens geplaatst mogen worden bij de daadwerkelijke operationele gevechtswaarde. Zo vertekenden kwantitatieve en kwalitatieve tekorten in belangrijke categorieën in de personeelssector, waaronder jachtvliegers, technici en meldings- en gevechtsleidingspersoneel, het beeld. In de strijd om de gunst van (technisch) geschoolde arbeidskrachten moest de luchtmacht dik-

wijls haar meerdere erkennen in het beter betalende bedrijfsleven. Die sterke concurrentiepositie van het bedrijfsleven bleef de luchtmacht, ook in latere jaren, parten spelen. Voor de jaren vijftig betekende het dat de KLU afhankelijk bleef van dienstplichtigen om “de zaak draaiende” te houden.⁵⁸² Gelet op de lange opleidingsduur van vaktechnische opleidingen viel hun rendement tegen. Tot medio 1956 bleef de luchtverdediging in feite ‘nachtblind’. Verder bleven de verbindingen kwetsbaar en liet de invoering van moderne radarsystemen lang op zich wachten. Een chronisch tekort aan reservedelen, zowel voor het Britse als Amerikaanse materieel, beïnvloedde de vlieggereedheid en daaruit voortvloeiende vliegurenproductie in negatieve zin. Niet zelden stond meer dan de helft van de vliegtuigen aan de grond voor (klein) onderhoud of het aanbrengen van modificaties. Vanaf 1952 moesten de spaarzame vlieguren ook nog eens over een groeiend aantal personen worden verdeeld door de terugkeer van in het buitenland opgeleide jachtvliegers, waardoor de geoefendheid van de vliegers in gevaar kwam. De om uiteenlopende redenen vertraagde aflevering van Thunderjets en Meteors alsmede de modernisering van de KLU met jets van de tweede generatie (de Hunter, Sabre en Thunderstreak) in de daaropvolgende jaren, droegen bij aan een verdere verstoring van de toch al zo delicate balans tussen het aantal vlieguren en vliegers. Het CLV concludeerde in het jaarverslag over 1956 dan ook dat de operationele gevechtswaarde voorlopig onder het potentiële niveau bleef en als “beperkt” moest worden aangemerkt.⁵⁸³ Het CTL stond er niet veel beter voor.

Een tweede kanttekening betreft de tijd die het heeft gekost om het Luchtmachtplan te realiseren. Bij het aanvaarden van het opbouwplan was een einddatum van 1954 voorzien, een datum die ultimo 1952 met een jaar naar achteren werd verschoven, toen de versnelde opbouw van de NAVO-(lucht)strijdkrachten maar niet van de grond kwam. Dat het uiteindelijk nog een jaar langer duurde, was vooral een geldkwestie. Hoewel zeker niet alleen voorbehouden aan kleinere lidstaten, stonden de hoge kosten verbonden aan de aanschaf van vliegtuigen de materiële uitrusting van squadrons lang in de weg. Het langdurig uitstellen van de aanschaf van nachtjagers is daarvan het meest sprekende Nederlandse voorbeeld. Het deed CLS Aler, de “stuwende kracht” achter de luchtmachtbouw, zelfs besluiten de reeds beklonken nachtjagerdeal met het Britse Gloster af te blazen en te speculeren op de Amerikaanse vrijgevigheid.⁵⁸⁴ Weliswaar wierp Alers gok vruchten af, maar de Amerikaanse eenpersoons F-86K Sabre was verre van de gedroomde kandidaat. Tezelfdertijd ging van de wapenwedloop een steeds sterkere *push* uit. Opbouwen was niet genoeg, het was daarnaast zaak om up-to-date te blijven. Nog voor de opbouw goed en wel was afgerond, moest de Meteor al weer wijken voor de nieuwe Hunter. Vervangingen als gevolg van de snelle tactische veroudering vergden steeds hogere investeringen. Lidstaten zagen hun *commitments* stilaan groeien. Een gevechtsvliegtuig ging gemiddeld hooguit vijf jaar mee. Bijkomend nadeel was dat ieder nieuw vliegtuig een veelvoud kostte van het type dat het verving. Kostte de Meteor nog 300.000 gulden, het prijskaartje van de Hunter bedroeg ruim een miljoen. De luchtmachtbegroting liet een-op-een-vervanging simpelweg niet toe en het was uiteindelijk aan de Amerikaanse hulp te danken dat de KLU de Meteors op relatief korte termijn kon vervangen. Terwijl de KLU reikhalzend uitzag naar diens opvolger, vertraagden de langspannende onderhandelingen met de VS en België over het contract en problemen bij Fokker de invoering van de door de VS ‘opgedrongen’ Hunter. Hierdoor liep Nederland halverwege de jaren vijftig zowel voor wat betreft de oprichting van de toegezegde drie nachtjagersquadrons als de modernisering van de dagjagers achter bij zijn NAVO-verplichtingen. Dat de bomen ook bij een gemiddelde jaarlijkse luchtmachtbegroting van 250 miljoen gulden niet tot aan de hemel groeiden,

maakte minister Staf in de vergadering van de Defensiecommissie van 4 maart 1954 duidelijk, toen hij liet weten dat men moest trachten “in elk geval te krijgen wat we kunnen” om de KLU zo goed mogelijk op peil te houden.⁵⁸⁵ Wat hij daarmee bedoelde, bleek toen Staf het Amerikaanse aanbod om T-33-straaltrainers te leveren accepteerde, ofschoon dit de exportkansen van de door Fokker in eigen beheer ontwikkelde S-14 schaafde. Een ander voorbeeld was zijn toezegging een extra dagjagersquadron te formeren om zodoende de Amerikaanse OSP-Hunters aan Nederland toegewezen te krijgen, terwijl de geslepen minister voorts van de Amerikanen gedaan kreeg dat zij met een squadron – onder Nederlands bevel geplaatst nog wel – het toch hoofdzakelijk door toedoen van de regering ontstane gat in de Nederlandse luchtverdediging hielpen dichten.

Bij de opbouw en de uitrusting van het nationaal gefinancierde CLV bleken financiële afwegingen en industriële en politiek-economische belangen (Fokker) doorslaggevend. Dat contrasteert met de uitrusting (en modernisering) van de tactische luchtstrijdkrachten, het transport-squadron en de artilleriewaarnemingsquadrons, die geheel met MDAP-hulp op sterkte werden gebracht en waarvan de opbouw gladjes verliep. Dit onderstreept nogmaals de onschatbare waarde van de Amerikaanse hulpverlening voor de opbouw van de KLU. Zonder deze hulp, die naast vliegend materieel onder meer apparatuur, opleidingen en voertuigen omvatte, was het realiseren van het aan de NAVO toegezegde luchtmachtaandeel niet mogelijk geweest.⁵⁸⁶

Toch kon zelfs deze omvangrijke Amerikaanse hulp het gebrek aan financiële armslag niet volledig compenseren. Toen het bondgenootschap, na een kort ‘conventioneel intermezzo’, eind 1954 terugkeerde naar een nucleaire strategie, openbaarden de effecten hiervan zich in eerste instantie op infrastructureel en logistiek terrein. Het ontbrak de KLU aan financiële middelen om aan alle ten aanzien van de bescherming van vliegbases en squadrons gestelde SHAPE-eisen gehoor te geven. Op logistiek gebied kon ze voor wat betreft de opleg van oorlogsvoorraden om dezelfde redenen evenmin aan de NAVO-verplichtingen voldoen. Omdat daar in de ogen van de luchtmachtleiding ook niet de prioriteit lag, schoof ze het vraagstuk terzijde. Soms lagen ook nationale belangen ten grondslag aan onenigheid tussen de militaire NAVO-autoriteiten en de KLU c.q. regering. 3 van de ‘slechts’ 13 Nederlandse vliegbases – op zichzelf al reden tot controverse, aangezien in bondgenootschappelijk verband oorspronkelijk 21 vliegbases van Nederland werden gevraagd – bevonden zich ten oosten van de Rijn-IJssellinie. De luchtmachtleiding hield, tegen de zin van de NAVO, uit operationeel oogpunt vast aan deze bases vanwege hun rol bij de luchtverdediging van de Randstad. De NAVO kon hoog en laag springen, maar had zich uiteindelijk neer te leggen bij wat de lidstaten ‘inlegden’. Zonder de ‘trouwe bondgenoot’-these nu meteen ter discussie te willen stellen, blijkt uit bovenstaande dat de KLU wel degelijk met een eigen stem sprak. Een ander voorbeeld was de inpassing van het Commando Luchtverdediging en Commando Tactische Luchtstrijdkrachten in ZATAF. Hoewel de KLU zich realiseerde dat zij nimmer zelfstandig de integriteit van het Nederlandse grondgebied kon garanderen en gebaat was bij bondgenootschappelijke samenwerking, bleken luchtmachtleiding noch regering bereid om zich de hieraan verbonden consequentie – het deels uit handen geven van zeggenschap – zomaar te laten welgevalen. Het soevereiniteitsvraagstuk, in het bijzonder waar het de bondgenootschappelijke luchtverdediging betreft, staat ook in het volgende hoofdstuk centraal. Bij de onderhandelingen hierover kon de KLU aanschuiven als een volwassen gesprekspartner, die tussen 1950 en 1956 tot een waardevolle bondgenoot was uitgegroeid.

HOOFDSTUK 3

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

De imposante luchtvloot van bijna 800 vliegtuigen waarover de Koninklijke Luchtmacht eind 1956 beschikte, zou binnen een jaar zelfs tot 471 gevechtsvliegtuigen en 439 niet-operationele vliegtuigen uitgroeien. Met dat imposante aantal bereikte de KLU een numeriek hoogtepunt, dat zij nooit meer zou evenaren.¹ De voltooiing van het Luchtmachtplan 1951-1954 betekende niet dat de luchtmachtleiding nu rustig achterover kon leunen. In het decennium dat in dit hoofdstuk centraal staat, werd ze geconfronteerd met een reeks nieuwe uitdagingen. De voornaamste vormde de aanpassing aan de nuclearisering van de NAVO-strategie. Voor de KLU, die haar takenpakket uitgebreid zag worden met een offensieve en defensieve nucleaire taak, behelste dit onder meer de aanschaf van nieuwe, kostbare wapendragers voor deze taken. De introductie van grond-lucht geleidewapensystemen en tactische nucleaire wapens dwong de luchtmachtleiding om het mes te zetten in de luchtvloot, die werd gehalveerd. Wat overbleef werd deels vervangen door de F-104G Starfighter, een gevechtsvliegtuig van Amerikaanse makelij. De invoering van dit soort geavanceerde wapensystemen deed de vraag naar technisch geschoold personeel toenemen, dwong tot organisatorische aanpassingen en stelde bovendien andere eisen aan de infrastructuur en de logistiek. Het ontbrak de luchtmachtleiding niet aan de wil om de nieuwe NAVO-eisen, 'eisen' waarmee de Nederlandse regering had ingestemd, in te willigen, doch in toenemende mate wel aan de daarvoor noodzakelijke financiële middelen. De problemen groeiden toen de VS de stekker uit het MDAP-programma trokken. Desondanks trachtte de luchtmachtleiding te voldoen aan de door NAVO-bevelhebbers gestelde behoeften, waaraan de nucleaire NAVO-strategie haar geloofwaardigheid ontleende. De gestaag groeiende twijfel over de juistheid van die strategie, die een paniecreactie leek op Moskou's technologische progressie, deed hieraan niets af.

De impact van Spoetnik

Amper een jaar nadat de Hongaarse Opstand de angst voor een militaire confrontatie met de Sovjet-Unie nieuw leven had ingeblazen, deden twee kort opeenvolgende gebeurtenissen de westerse wereld de schrik opnieuw om het hart slaan. Op 27 augustus 1957 maakte de Sovjet-Unie wereldkundig dat de R-7, 's wereld eerste intercontinentale ballistische raket (ICBM), met succes het luchtruim had gekozen. De lancering van de satelliet Spoetnik, ruim een maand later, voedde de angst dat de Sovjets de Amerikanen op technologisch gebied waren voorbijgestreefd. Behalve het begin van het ruimtevaarttijdperk leek deze monumentale gebeurtenis tevens een verschuiving van de strategische balans tussen Oost en West aan te kondigen.² De R-7, die de NAVO-codenaam SS-6 Sapwood kreeg, bood Moskou een middel om het Amerikaanse continent rechtstreeks te bedreigen. De vermeende achterstand op het gebied van ICBM's spoorde de Ver-

enigde Staten aan alles op alles te zetten om de ‘missile gap’ – die, zo bleek later, tot diep in de jaren zestig feitelijk in Amerikaans voordeel uitviel (!) – te dichten.³ De wapenwedloop tussen de supermachten bereikte letterlijk en figuurlijk nieuwe hoogten.

In reactie op de bewapening van de Sovjet-strijdkrachten met “the most modern and destructive weapons, including missiles of all kind” nam de NAVO-Raad in december 1957 het verstrekkende besluit een aantal lidstaten te voorzien van de in het vorige hoofdstuk gememo-reerde tactische nucleaire wapens (TNW’s). Onder sterke Amerikaanse druk gingen enkele lidstaten bovendien akkoord met de stationering van nucleair bewapende raketten voor de middel-lange afstand (*medium range ballistic missiles*; MRBM) op hun grondgebied.⁴ De uitbreiding van het nucleaire NAVO-arsenaal beantwoordde geheel aan het nieuwe strategisch concept, *Massive Retaliation*, dat de NAVO-Raad enkele maanden eerder had omarmd. Zoals verderop nader zal worden toegelicht, was deze strategiewisseling weinig meer dan een herbevestiging van het beginsel dat de verdediging van het NAVO-territoir primair berustte op de dreiging met de inzet van kernwapens. Onder deze paraplu van nucleaire wapens kreeg de West-Duitse krijgsmacht de gelegenheid uit te groeien tot een volwaardige partner, waardoor het aantal conventionele strijdkrachten onder NAVO-bevel bijna verdubbelde.⁵ Samen met de introductie van TNW’s stelde de Duitse bijdrage het bondgenootschap in staat het principe van ‘voorwaartse defensie’ nu ook met middelen in plaats van woorden te belijden. Nadat de hoofdverdedigingslinie in juli 1958 oostwaarts was opgeschoven naar de rivieren de Weser en de Fulda, voorzagen de operatie-plannen vanaf 1963 in het tegenhouden van de vijand aan de Duits-Duitse grens.⁶

De op nucleaire middelen georiënteerde strategie van *Massive Retaliation* en de ‘voorwaartse defensie’ drukten een stevig stempel op de opbouw van de NAVO-strijdkrachten in het in dit hoofdstuk beschreven tijdvak. Niet langer was de inzet van kernwapens voorbehouden aan de vs en Groot-Britannië, hoewel de ‘dual key’-procedure garandeerde dat alleen de vs de inzet van het nucleaire wapenarsenaal kon autoriseren. Evenals de andere lidstaten kreeg de Nederlandse krijgsmacht een actieve rol toebedeeld in de nucleaire afschrikking. In reactie op de snelle technologische vorderingen die de Sovjet-Unie op bewapeningsgebied maakte, zo treffend geïllustreerd door de lancering van de Spoetnik, besloot de NAVO tot een ingrijpende modernisering van haar strijdkrachten om de strategie van *Massive Retaliation* geloofwaardigheid te geven. Plandocument MC 70, waarin de behoeften aan strijdkrachten voor de periode 1958-1963 werd vastgelegd, vormde de leidraad voor deze nieuwe fase in de bondgenootschappelijke krijgsmachtbouw. Het voorzag onder meer in de invoering van diverse typen kernwapendragers, zoals houwitser, lanceerinrichtingen voor Honest John-raketten, en ballistische raketten. De wapens, waarvan een deel door de vs ter beschikking werd gesteld in de vorm van MDAP-hulp, waren voor de NAVO een probaat middel om tegenwicht te bieden aan de getalsmatige overmacht aan conventionele middelen van het Warschaupact. Er waren overigens ook goede financiële redenen om kernwapens een belangrijke rol in het verdedigingsconcept toe te bedelen. De kosten van de opbouw en instandhouding van de hoeveelheid conventionele strijdkrachten die nodig waren om eenzelfde toename van de gevechtskracht te bereiken, zouden naar verwachting een stuk hoger uitvallen. De praktijk zou echter al snel anders uitwijzen. Bovendien school er, ondanks de schijnbare voordelen, ook een gevaar in dit rotsvaste vertrouwen in (tactische) nucleaire wapens – zoals de crises in Berlijn en Cuba in de jaren zestig aan het licht brachten.

3.1 Internationale ontwikkelingen: een decennium in het teken van crisismanagement (1957-1966)

In het Westen had de angst voor een oorlog, na de kortstondige opleving veroorzaakt door de opmerkelijke progressie in het Sovjet-raketprogramma, begin jaren zestig geruisloos plaatsgemaakt voor een gevoel van “gewenning”.⁷ Terwijl burgers in de Westerse landen stilaan vertrouwd raakten met het hogere welvaartspeil, mogelijk gemaakt door het aantrekken van de West-Europese economieën, trokken gebeurtenissen op de scheidslijn tussen Oost en West de aandacht. Berlijn, stad in de frontlinie, vormde na een periode van relatieve rust opnieuw de inzet van de opblaziende machtsstrijd tussen de twee machtsblokken. De spanningen bereikten een voorlopig hoogtepunt toen Sovjet-leider Nikita Chroesjtsjov in augustus 1961 opdracht gaf een fysieke scheiding aan te brengen tussen de Sovjet-zone en de Westerse zones van Berlijn. Deze scheiding, de Berlijnse Muur, werd hét symbool van de Koude Oorlog en de deling van Duitsland.

Crisistijd: Berlijn en Cuba, 1958-1962

Hiertoe aangespoord door Walter Ulbricht, partijsecretaris en leider van de Duitse Democratische Republiek (DDR), besloot Chroesjtsjov tot de bouw van de Muur om de vlucht van Oost-Duitse burgers naar het vrije Westen een halt toe te roepen. Deze brute daad vormde het sluitstuk van een langshepend conflict over de toekomstige status van de stad. Na de beëindiging van de Berlijnse Blokkade in 1949 was het vraagstuk in de lucht blijven hangen, totdat Chroesjtsjov – gesterkt door de vorderingen van zijn land op raketgebied – op 10 november 1958 dreigde het beheer over de Sovjet-sector aan de Oost-Duitse regering over te dragen. Tweeënhalve week later voerde hij zijn dreigementen op door te eisen dat het Westen hierover binnen een half jaar met de DDR overeenstemming zou bereiken. Een tweede eis aan het adres van de Britse en Amerikaanse ambassadeur in Moskou betrof de conversie van West-Berlijn tot een ‘vrije stad’. Zou het Westen de Sovjet-eisen niet inwilligen, dreigde Chroesjtsjov, dan leek oorlog geenszins uitgesloten.⁸

Ondanks zijn spierballentaal liet Chroesjtsjov het ultimatum verstrijken zonder Westerse concessies los te krijgen. De Westerse landen bleken eensgezind in hun standpunt om voet bij stuk te houden, hoewel de meningen over de te nemen maatregelen ver uiteenliepen. Een serie conferenties in Genève tussen de ministers van Buitenlandse Zaken van Groot-Brittannië, Frankrijk, de VS en de Sovjet-Unie hielp weliswaar de lucht te klaren, maar een definitieve oplossing bleef uit. De topontmoeting tussen president Eisenhower en Chroesjtsjov eind september 1959 nam veel kou uit de lucht – althans voorlopig.⁹ Op 1 mei 1960 liep de relatie tussen beide supermachten namelijk een nieuwe deuk op, toen de Sovjet-Unie boven haar eigen grondgebied een Amerikaans U-2-spionagevliegtuig neerschoot. De voor later die maand gepland staande topontmoeting tussen beide staatshoofden liep, niet verwonderlijk, uit op een mislukking.

Het aantreden van John F. Kennedy in 1961 als jongste president uit de Amerikaanse geschiedenis gaf Chroesjtsjov hoop dat hij ditmaal een beslissing over Berlijn in zijn voordeel kon forceren. Haast was geboden, aangezien de stroom burgers die de Sovjetzone van Berlijn probeerde te ontvluchten vrijwel gestaag groeide. Begin juni ontmoetten Chroesjtsjov en Kennedy elkaar in Wenen, waar de Sovjetleider zijn Amerikaanse tegenpool ‘verraste’ met een ultimatum waarin hij zijn oude eisen herhaalde. Voor het einde van het jaar moest een vredesverdrag met de DDR

tot stand zijn gekomen. De spanning groeide met de dag. Zowel de Sovjet-Unie als de vs brachten hun strijdkrachten in een hogere staat van paraatheid en kondigden aan hun defensie-uitgaven te verhogen. Niettemin was het Kennedy pijnlijk duidelijk dat hem weinig andere middelen ter beschikking stonden dan de inzet van kernwapens wanneer de situatie op een oorlog zou uitdraaien, een uitkomst die niet langer denkbeeldig was. Om in de toekomst niet onmiddellijk op kernwapens terug te hoeven grijpen, verhoogde de president het budget voor een uitbreiding van de Amerikaanse conventionele troepenmacht. De NAVO-bondgenoten twijfelden echter aan de wijsheid van dat besluit, omdat huns inziens de conventionele superioriteit van het Warschaupact toch niet ongedaan kon worden gemaakt. In hun ogen kon alleen nucleaire afschrikking de Sovjets van agressie weerhouden.

In zijn *adress to the nation* van 25 juli 1961 sloeg Kennedy vervolgens een harde toon aan. Hij gaf in niet mis te verstane woorden te kennen niet te zullen buigen voor de Sovjeteisen. Tot ieders opluchting ging Chroesjtsjov, ondanks zijn dreigende taal, een gewapende confrontatie voor de tweede keer uit de weg. In plaats daarvan liet hij in de nachtelijke uren van 13 augustus de geallieerde en Sovjetsectoren scheiden door middel van prikkeldraadversperringen. Toen een krachtige Westerse reactie uitbleef, werd de tijdelijke barrière enkele dagen later vervangen door een betonnen muur. In de maanden erna bleef het onrustig. Beide supermachten hervatten hun kernproeven, terwijl Russische en Amerikaanse tankbemanningen in oktober oog in oog stonden bij *Checkpoint Charlie*, een controlepost op de grens van de geallieerde en de Sovjetsector. De *stand-off* tussen de tanks, in potentie de meest explosieve situatie gedurende de Berlijnse crisis, vond plaats op het moment waarop Chroesjtsjov in Kennedy reeds zijn meerdere had moeten erkennen. Geïmponeerd door het onder de wapenen roepen van 73.000 Amerikaanse reservisten en de aankondiging dat er 40.000 troepen naar Europa onderweg waren, had de Sovjetleider op 17 oktober 1961 zijn ultimatum ingetrokken. Hoewel Berlijn de gemoederen nadien nog lange tijd bezighield, was de acute oorlogsdreiging geweken.¹⁰

Nederland stond tijdens de Berlijnse crisis aan de zijlijn, aangezien de planning van maatregelen in eerste instantie geen NAVO-aangelegenheid was, maar een zaak van Frankrijk, Groot-Brittannië en de vs. Wel steunde de Nederlandse regering de bondgenoten in woord en daad. Minister van Buitenlandse Zaken Luns drong er in de ministerraad met succes op aan de Amerikaanse verhoogde defensie-uitgaven met een soortgelijke geste van Nederlandse zijde te beantwoorden. Eind augustus meldde SACEUR zich met aanbevelingen ter verhoging van de militaire paraatheid. De eenmalige verhoging van de defensiebegroting met 420 miljoen gulden waartoe het kabinet besloot was weliswaar niet voldoende om aan al SACEUR's wensen gehoor te geven, maar het stond de KL onder meer toe 121 Lichte Brigade enkele maanden op Duits grondgebied te legeren, terwijl de KLU haar vier resterende Hunter-squadrons, overbodig geraakt na de invoering van geleide wapens, tot april 1962 kon aanhouden. Ofschoon het kabinet geen gehoor wilde geven aan mobilisatievoorbereidingen, leverde het krachtdadige optreden Nederland internationaal goodwill op.¹¹ Ook in eigen land waren de reacties overwegend positief, hoewel sommige Kamerleden meenden dat Nederland zijn nek verder had uitgestoken dan de bondgenoten. De regering had terecht snel gereageerd, meende defensie-minister S.H. Visser. Hij oordeelde milder over de inbreng door de andere lidstaten: deze “confrontatie met de harde werkelijkheid” bleek vooral een “proeve van de goede kwaliteit van de NAVO”.¹²

Een jaar later, in wat de geschiedenisboeken zou ingaan als het hoogtepunt van de Koude Oorlog, laaide de strijd tussen beide supermachten opnieuw op. Cuba, gelegen buiten het

NAVO-verdragsgebied, vormde ditmaal het strijdtoneel. Na de jammerlijk mislukte (en door de vs gesponsorde) invasie van de Varkensbaai, bedoeld om het communistische regime van Fidel Castro uit het zadel te wippen, zocht de Cubaanse leider steun bij de Sovjet-Unie. Chroesjtsjov wilde de Cubaanse revolutie, het enige communistische succes op het westelijk halfmond, koste wat kost redden. Bovendien zag de Sovjetleider zijn kans schoon de vs, die het Sovjet-territoir 'onder schot hielden' met MRBM's in Italië en Turkije, met gelijke munt terug te betalen.¹³ Een Amerikaanse U-2 bracht half oktober de constructie van Sovjet-raketbases op het eiland aan het licht. De raketten en hun kernkoppen bevonden zich op dat moment aan boord van Sovjet-schepen, op weg naar Cuba.¹⁴ Na alle opties te hebben afgewogen, maakte president Kennedy op 22 oktober zijn besluit bekend dat de us Navy een maritieme blokkade rondom Cuba zou instellen. De Amerikaanse strijdkrachten werden intussen op de een na hoogste staat van militaire paraatheid gebracht. De NAVO-strijdkrachten volgden. Op tal van vliegbases in West-Europa stonden gevechtsvliegtuigen met hun dodelijke lading gereed om toe te slaan. Zo ook in Nederland. Op Volkel wachtten de vliegers van 311 en 312 Squadron gespannen op wat er komen ging, hun F-84F's bewapend met een live kernwapen.¹⁵ (zie pagina 191) De wereld hield haar adem in toen de eerste Sovjet-schepen de quarantainezone naderden. Na enkele zenuwslopende dagen doorbrak Chroesjtsjov op 26 oktober het stilzwijgen. In een brief aan Kennedy hintte hij op het ontmantelen van de Sovjet-raketbases in ruil voor een Amerikaanse garantie om Cuba niet binnen te vallen. De Amerikaanse president, die ook heimelijk de ontmanteling van de Amerikaanse MRBM's in Turkije in de deal betrok, ging akkoord. Daarmee kwam de Cuba-crisis op 28 oktober 1962 ten einde. De voorgaande zes dagen hadden de wereld op het randje van een atoomoorlog gebracht en de schaduwkant van een nucleaire NAVO-strategie aangetoond.¹⁶

Nieuwe strijdtoneelen: de Koude Oorlog slaat over naar de Derde Wereld

De Sovjet-Unie en de vs trokken sterk uiteenlopende lessen uit de Cuba-crisis. Het Kremlin besloot het kernwapenarsenaal stevig uit te breiden om de nucleaire achterstand op de vs in te halen. In Washington wakkerde de crisis juist het Amerikaanse geloof in de noodzaak tot een versterking van de conventionele strijdkrachten aan. Dit zou het spectrum van militaire inzetmogelijkheden vergroten en de drempel voor de inzet van kernwapens verhogen. Herhaalde oproepen van de regering-Kennedy aan de NAVO-lidstaten om het Amerikaanse voorbeeld te volgen bleken niettemin aan dovemansoren gericht. Naast de gebruikelijke argumenten van overwegend economische en politieke aard, oordeelden lidstaten dat een versterking van de conventionele strijdkrachten de nucleaire afschrikking zou ondermijnen. Moskou zou dit kunnen opvatten als een gebrek aan wilskracht om kernwapens in te zetten. Angst voor een ont koppeling van de Europese en Amerikaanse veiligheidsbelangen speelde eveneens een rol. Bovendien kampten diverse lidstaten begin jaren zestig nog met de naweën van hun koloniale verleden. Zo was Frankrijk tot 1962 verwickeld in een langdurige en kostbare strijd in Algerije, bleef de Britse aandacht gevestigd op zijn belangen in het Midden Oosten en liep Nederland begin jaren zestig tegen problemen aan in Nieuw-Guinea. Het verdedigen van de overzeese belangen vergde grote financiële offers en de inzet van schaarse conventionele middelen, zodat het belang van nucleaire afschrikking voor de verdediging van Europa juist toenam. Een laatste argument dat lidstaten van een verhoging van hun defensie-uitgaven weerhield, was dat de na afloop van de

Cuba-crisis de spanningen tussen Oost en West spoedig sterk verminderden. Deze normalisering uitte zich onder andere in de ondertekening van een verdrag dat het uitvoeren van bovengrondse kernproeven verbood.¹⁷

Terwijl de kans op een grootschalige kernoorlog met Europa als inzet leek te zijn afgenomen, vormde de Derde Wereld een braakliggend terrein waar de supermachten hun strijd om mondiale invloed midden jaren zestig hervatten. Dekolonisatieoorlogen en sociale en politieke tegenstellingen leidden tot politieke instabiliteit in delen van Azië, Afrika en Latijns-Amerika. In diverse landen deden revolutionaire groeperingen een greep naar de macht en de Amerikaanse regering vreesde dat Moskou van de chaos gebruik zou maken om zijn invloedssfeer tot buiten het Europese continent uit te breiden.¹⁸ Om de communistische expansiedrift in de Derde Wereld te beteugelen, besloot Washington anticommunistische regeringen zowel economisch als militair te ondersteunen. Vietnam, waar de vs verstrikt raakten in een kostbare en jarenlange oorlog, leverde het bewijs dat die strategie niet altijd even succesvol uitpakte.¹⁹

De hardhandige wijze waarop de Amerikanen het tij in Vietnam probeerden te keren, met name de zware luchtbombardementen, leidde tot spanningen binnen de NAVO. Washington, dat de groeiende Sovjet-invloed in de Derde Wereld als een indirecte bedreiging voor het bondgenootschap presenteerde, vroeg lidstaten een militaire bijdrage te leveren. Hoewel de lidstaten hun steun betuigden, weigerden zij hun vingers te branden aan een oorlog die in West-Europa rap aan populariteit verloor. De bondgenootschappelijke bijdrage bleef beperkt tot morele of economische steun. De vs voelden zich door hun bondgenoten in de steek gelaten. Op hun beurt trokken de lidstaten de Amerikaanse bereidheid om West-Europa te verdedigen in twijfel, toen Washington aanstalten maakte troepen en materieel van het Europese continent terug te trekken om aan de groeiende verplichtingen in Azië te kunnen voldoen. De trans-Atlantische relaties stonden onder druk.²⁰

Adieu NAVO

De Amerikaanse anticommunistische campagne in de Derde Wereld vormde niet de enige bedreiging voor de NAVO. Dichter bij huis wekte de Franse president Charles de Gaulle steeds meer de indruk zijn land uit het bondgenootschap los te willen weken. De afwijzende Amerikaanse houding ten opzichte van het Franse optreden tijdens de Suez-crisis en in Algerije hadden het Franse vertrouwen in de vs diep beschadigd. Dit overtuigde Parijs ervan dat Frankrijk onder het Amerikaanse juk vandaan moest zien te komen. Daarbij kwam nog dat Frankrijk, veel meer dan de andere lidstaten, twijfelde aan de bereidheid van Washington om Europa met kernwapens te hulp te schieten nu de Sovjet-Unie in staat was met ICBM's terug te slaan. Om zichzelf te beschermen en zijn positie als Europese grootmacht te bevestigen zou Frankrijk over een eigen kernwapen moeten beschikken. De ontwikkeling van een atoombom werd met spoed ter hand genomen en na een succesvolle proef trad Frankrijk begin 1960 toe tot de selecte groep van kernwapenmogendheden.²¹

Washington kon geen controle uitoefenen over het Franse nucleaire arsenaal. Om de in de Amerikaanse ogen zorgwekkende ontwikkeling van onafhankelijke kernmachten tegen te gaan, tegemoet te komen aan de wensen van de niet-nucleaire lidstaten om meer zeggenschap in nucleaire zaken en tegelijkertijd de sluimerende Duitse ambities op dit gebied te temperen, deden de vs in december 1962 het voorstel om een *Multilateral Force* (MLF) in het leven te roepen. Volgens

dit plan zou Washington de Britse bondgenoot voorzien van Polaris-raketten, waaromheen een geïntegreerde kernmacht van oppervlakteschepen (later onderzeeboten), bemand door personeel van de verschillende lidstaten, zou worden opgebouwd. Hoewel de lidstaten de nucleaire raketten mochten beheren, bleef het vrijgeven van de wapens voorbehouden aan de Amerikaanse president. De Gaulle, die een geïntegreerde kernmacht op basis van de Franse *Force de frappe* ambiëerde, torpedeerde het plan voortijdig. Behoudens de Bondsrepubliek toonden de lidstaten, ook Nederland, weinig interesse in de MLF. Per saldo bereikten de vs het tegendeel van wat zij beoogden. De MLF-discussie sterkte De Gaulle juist in zijn geloof dat beide Angelsaksische landen weigerden Frankrijk een prominentere rol binnen het bondgenootschap te geven.²²

Nu Frankrijk over een eigen nucleair arsenaal kon beschikken, had De Gaulle de NAVO niet langer nodig. Hoewel gering in aantal, volstond het Franse kernwapenarsenaal om de Sovjet-Unie in geval van agressie een gevoelige klap toe te brengen, door bijvoorbeeld Moskou in de as te leggen. De Sovjet-Unie zou zich wel twee keer bedenken voordat zij Frankrijk aanviel. Begin maart 1966 bracht De Gaulle de lidstaten ervan op de hoogte dat Frankrijk zich per 1 juli uit de militaire organisatiestructuur van de NAVO zou terugtrekken, hoewel hij het Franse lidmaatschap niet opzegde.²³ De militaire gevolgen van zijn besluit waren te overzien: de realisatie van 'voorwaartse defensie' maakte het verlies aan strategische diepte in de NAVO-verdediging minder pijnlijk. Bovendien, hoewel niet langer onder NAVO-bevel, handhaafde Frankrijk zijn twee divisies in de Bondsrepubliek, terwijl het op logistiek, industrieel en luchtverdedigingsgebied eveneens hecht met de voormalige bondgenoten bleef samenwerken. Het verplaatsen van de talrijke NAVO-instanties op Franse bodem naar andere lidstaten, zoals de verhuizing van het NAVO-hoofdkwartier van Parijs naar Brussel en het onderbrengen van het hoofdkwartier van AFCENT in het Limburgse Brunssum, vormde weliswaar een 'uitdaging', maar het was vooral op logistiek gebied dat de Franse terugtrekking sporen naliet. Liepen de aanvoerlijnen voorheen hoofdzakelijk via Franse havens en over Frans grondgebied richting het oosten, nu moest de NAVO noodgedwongen haar toevlucht nemen tot de meer kwetsbare Nederlandse, Belgische en Duitse havens aan de Noordzee.²⁴ Tezelfdertijd bood de Franse terugtrekking uit de NAVO ook kansen. Zo gaf Nederland te kennen in aanmerking te willen komen voor de vulling van een aantal NAVO-posten die voorheen door Franse officieren werden bezet. Vooral voor wat betreft luchtmachtfunctionarissen leefde het gevoel dat Nederland – in vergelijking met België – niet langer meer evenredig was vertegenwoordigd.²⁵

Het grootste gevaar voor het bondgenootschap school in de mogelijkheid dat andere lidstaten het Franse voorbeeld zouden volgen. Die angst bleek ongegrond: de veertien resterende lidstaten spraken hun onvoorwaardelijke vertrouwen in de NAVO uit. Ook over het heikele punt van nucleaire medezeggenschap, dat Frankrijk uiteindelijk uit de NAVO had verdreven, bereikten de lidstaten eind 1966 overeenstemming. De nieuwe *Nuclear Planning Group* ging de bondgenoten een platform bieden om nucleaire zaken te bespreken.²⁶

3.2 Nationale ontwikkelingen: voortzetting van de ingeslagen weg op veiligheids- en defensiegebied

Een woordje meespreken over de nucleaire planning en de tactische en strategische inzet van kernwapens, dat had minister van Oorlog Staf niet voor ogen gestaan toen hij in december 1956

in de vergadering van de NAVO-Raad had laten optekenen dat de Nederlandse regering niet afwijzend zou staan tegenover een aanvaarding van nucleaire taken.²⁷ Stafs mededeling diende destijds een ander doel, namelijk het kunnen blijven voldoen aan de NAVO-verplichtingen binnen de marges van een in zijn ogen krap defensiebudget.

Zoals in het vorige hoofdstuk uiteengezet had Staf voor de periode 1955-1957 een 'speelruimte' bedongen van 1.350 miljoen gulden per jaar, exclusief gelden uit de overloop en tegenwaardefondsen. Het onderbrengen van de explosief stijgende personeelskosten binnen dit plafond stelde het ministerie al sedert 1955 voor problemen en bleek slechts mogelijk doordat de aflevering van het materieel vertraging opliep. Bij de pittige onderhandelingen in de aanloop naar het rooms-rode kabinet-Drees IV (1956-1958) vormde de hoogte van een nieuw meerjarig defensieplafond, dat de behoeften tot en met 1960 zou dekken, een heet hangijzer. Minister-president Drees zette in op 1.350 miljoen gulden, zijn minister van Oorlog hield vol dat alleen met een jaarlijks bedrag van 1.650 miljoen gulden aan de 'NAVO-verplichtingen' kon worden voldaan, en dan nog slechts ten dele. Daarbovenop kwamen nog de gelden ter compensatie van de loonstijgingen. Het volledige bedrag was volgens Staf niet alleen noodzakelijk om datgene wat de krijgsmacht in voorgaande jaren reeds had opgebouwd te consolideren, maar tevens om een voorschot te nemen op de noodzakelijke modernisering. Drees moest zijn krachtige verzet staken toen bleek dat Stafs voorstel ter verhoging van de defensie-inspanning door de politieke partijen breed werd gedragen. Zelfs Drees' eigen PvdA, immer kritisch ten aanzien van het defensiebeleid, koos de zijde van Staf. Naar goed Nederlands gebruik rolde er medio juli 1956 een compromis van 1.550 miljoen gulden uit de bus, terwijl Staf de financiering van loonen en premiestijgingen buiten 'zijn' defensiebegroting ondergebracht wist te krijgen.²⁸ Bovendien wist de minister van Oorlog het kabinet te overtuigen van de noodzaak de bedragen voor 1956 en 1957 met respectievelijk 75 miljoen en 100 miljoen gulden suppletoir te verhogen. Na deze maatregelen deed de term *defensieplafond* zijn naam weinig eer meer aan: het fungeerde in feite als een bodembedrag.²⁹

In de nota ter inleiding op de Memorie van Toelichting liet minister Staf weten dat de fixatie van het defensieplafond "zonder twijfel" tekort schoot om aan alle behoeften van de krijgsmacht te voldoen, maar hij meende desalniettemin "de verdere verantwoordelijkheid voor het defensiebeleid te kunnen aanvaarden".³⁰ Hoewel de in het verschiet liggende modernisering van de krijgsmacht een geweldige financiële inspanning zou vergen, sterkte het vooruitzicht van de invoering van "afvuurinstallaties voor atoomprojectielen" de minister in zijn vertrouwen. Deze "nieuwe wapens" of *special weapons*, zoals TNW's consequent werden aangeduid, maakten immers, zo was de heersende gedachte, een vermindering van de conventionele strijdkrachten mogelijk zonder slagkracht in te leveren. Dit gold in het bijzonder de Koninklijke Luchtmacht. Bovendien stelden de vs de benodigde *dual purpose* wapensystemen, waarmee zowel conventionele als nucleaire munitie kon worden verschoten, via het MDAP aan de lidstaten ter beschikking.³¹ De verwachte uitgavenvermindering voor de conventionele bewapening en het feit dat Nederland niet zelf voor de aanschaf van de wapens opdraaide, speelden een cruciale rol in de regeringskeuze om volmondig 'ja' te zeggen tegen een nucleair takenpakket. Het parlement werd geheel niet in dit besluit gekend, alleen de fractievoorzitters van de grote partijen werden vooraf in de Defensiecommissie op de hoogte gebracht.³²

Ook nadien informeerde het kabinet de volksvertegenwoordiging maar mondjesmaat over nucleaire aangelegenheden. Vanuit het parlement was hier ook weinig vraag naar: kernwapens

werden beschouwd als een noodzakelijk kwaad om zich tegen de communistische agressie teweer te stellen. Alleen uit de hoek van de CPN en de Pacifistisch Socialistische Partij (PSP) kwam fel verweer. Zo vroeg CPN-lid M. Bakker een interpellatie aan naar aanleiding van de op 6 mei 1959 gesloten bilaterale overeenkomst met de VS inzake de “samenwerking op het gebied van het gebruik van atoomenergie voor wederzijdse verdediging”. Met deze overeenkomst werd de nuclearisering van de Nederlandse krijgsmacht bezegeld.³³ Een helder antwoord op zijn vragen bleef echter uit, zoals te doen gebruikelijk wanneer het kernwapens betrof. Eind 1960 werd eenmalig met deze trend gebroken, toen Stafs opvolger S.H. Visser op eigen initiatief besloot bekend te maken dat er kernwapens lagen opgeslagen in Nederland. Bij het aanhoren van dit nieuws stonden de CPN en PSP op hun achterste benen, maar de overige partijen namen het bericht voor kennisgeving aan.³⁴

Onder de Kamerleden leefde namelijk vrij algemeen de gedachte dat het niet aan het parlement was om over dit soort puur militaire kwesties te redetwisten. Die passieve houding gold echter niet voor de financiële consequenties van het defensiebeleid, waarover in beide Kamers veelvuldig van gedachten werd gewisseld. De meerjarige plafondmethode en de overloop belemmerden de parlementaire controle op de defensiebestedingen. Het parlement ervoer vooral de overloop in toenemende mate als onwenselijk en drong vanaf 1956 aan op “een scherper inzicht in de financiële verhoudingen”.³⁵ Door het alsmaar overhevelen van gelden uit de overloop tastte de Kamer in het duister voor wat betreft de daadwerkelijke defensie-uitgaven. Getuige het Voorlopig Verslag van 5 december 1957 vroegen diverse Kamerleden zich af in hoeverre de uitgaven hun oorsprong hadden in “militaire wenselijkheid” in plaats van “militaire noodzakelijkheid”.³⁶ Staf wimpelde de verzoeken om financiële transparantie af door te wijzen op de confidentiële aard van de gegevens.³⁷ Dit kenmerkte overigens zijn optreden in de Kamer. In Stafs ogen leende het dikwijls geheime en technische karakter van het defensiebeleid zich niet goed voor openbare behandeling.³⁸ Verder deed hij veelvuldig een beroep op de Nederlandse ‘NAVO-verplichtingen’ om zijn beleid te verdedigen. Sommige Kamerleden meenden dat de minister zich wat al te gemakkelijk achter dit argument verschool. Zo had Staf volgens KVP-kamerlid P.A. Blaisse nimmer helder verwoord wat die verplichtingen nou eigenlijk concreet inhielden en in hoeverre de defensie-uitgaven gelijke tred hielden met ‘s lands financiële mogelijkheden.³⁹

Een tweede punt van kritiek betrof de doelmatigheid van de bestedingen. Het Ministerie van Oorlog maakte op het parlement nu niet bepaald de indruk efficiency als het allerhoogste goed te beschouwen. Op initiatief van KVP-senator E.M.J.A. Sassen verzocht de Eerste Kamer minister Staf om een parlementaire commissie in te stellen, die zou moeten toezien op de uitgaven van zijn ministerie. Pas nadat Sassen hem met een motie had bedreigd, zegde Staf toe het vraagstuk aan de Defensiecommissie te zullen voorleggen. Deze weerhield zich echter van een oordeel. Het was aan de geruchtmakende ‘Helmenaffaire’⁴⁰ te danken dat er in mei 1958 alsnog een bijzondere parlementaire onderzoekscommissie zou komen. De Commissie Onderzoek Militair Aankoopbeleid concentreerde zich op het aanschafbeleid van de landmacht, maar in haar rapport nam ze ook meer algemene aanbevelingen op om de politieke controle op de defensie-uitgaven te bevorderen. De minister van Oorlog schoof het merendeel van de suggesties van de commissie terzijde, zij het dat de aanbeveling om de ministeries van Oorlog en Marine tot één Ministerie van Defensie samen te voegen, medio mei 1959 wel werd opgevolgd. Deze ‘cosmetische’ ingreep maakte de “uitholling” van de parlementaire controlefunctie evenwel niet ongedaan.⁴¹

Meer geld voor Defensie

De val van het kabinet-Drees IV in december 1958 door onenigheid over een verlenging van de belastingverhogingen markeerde het einde van 'rooms-rood'. Nadat het centrumrechtse rompkabinet-Beel II de honneurs een half jaar had waargenomen, trad op 19 mei 1959 het kabinet-De Quay aan. Hierin nam de ARP de plaats in van de PvdA. Op defensiegebied bleef veel bij het oude: de meerjarige plafondmethode bleef gehandhaafd, evenals de door de Kamer verafschuwde overloop. Nieuw was, na acht jaar minister Staf, het aantreden van S.J. van den Bergh (VVD) als politiek verantwoordelijke voor Defensie. Van den Bergh moest vanwege privéredenen zijn post als eerste naoorlogse minister van Defensie echter al na tweeënhalve maand opgeven. Zijn vervanger was de politiek onervaren Visser. Omdat Visser evenmin kon bogen op een ruime kennis van het militaire bedrijf, werd hij terzijde gestaan door twee oud-officieren: staatssecretaris M.R.H. Calmeyer (CHU) voor land- en luchtmachtzaken en P.J.S. de Jong (KVP), die de marine voor zijn rekening nam.⁴²

Minister Visser kon zijn borst natmaken. De krijgsmacht stond op de drempel van een belangrijke en kostbare modernisering, teneinde haar aan de nucleaire oorlogvoering aan te passen. Nieuwe wapens, zoals de Honest John-raket, geleide wapens voor de luchtverdediging en nucleaire mijnen, vonden hun weg naar de krijgsmachtdelen, die hierop vervolgens ook hun organisatie moesten aanpassen. Niet alleen de materieelaanschaf vergde enorme investeringen. Hogere paraatheids- en mobiliteitseisen en de grotere vraag naar technisch geschoold personeel deden tegelijkertijd de exploitatiekosten snel oplopen. Alsof dit alles niet genoeg was, speelde op de achtergrond tevens de verslechterende situatie in Nieuw-Guinea.⁴³

In de *Defensienota 1960* maakte minister Visser het parlement deelgenoot van zijn visie hoe deze uitdagingen aan te gaan. Het beleidsstuk benadrukte opnieuw de "vitale betekenis" van de NAVO voor het Nederlandse veiligheids- en defensiebeleid. De bondgenootschappelijke behoeften, laatstelijk vastgelegd in document MC 70, vormden het uitgangspunt voor de nationale plannen. Opvallend was de passage waarin de regering twijfels uitte over de strategie van *Massive Retaliation*. Ze zat daarmee op de Amerikaanse lijn, die waarde hechtte aan sterke conventionele strijdkrachten. De realisatie van de plannen stond of viel met voortzetting van de Amerikaanse hulp. Het plafond voor de periode 1961 tot en met 1963 was opgetrokken tot 1.850 miljoen gulden, zonder de overloop en de aan loons- en pensioenverhogingen verbonden kosten. Aan de eerder overeengekomen verdeelsleutel tussen de krijgsmachtdelen werd strak de hand gehouden.⁴⁴ De KL kreeg jaarlijks 889 miljoen gulden. Hiermee moest dit krijgsmachtdeel onder meer zorgdragen voor een tweede parate divisie en een begin maken met de mechanisering en motorisering van haar eenheden. Met een bedrag van 498 miljoen per jaar nam de KLU de tweede plaats in. Dit krijgsmachtdeel maakte zich op voor de gelijktijdige invoering van geleidewapensystemen en de Lockheed F-104 Starfighter, waarover later meer. De KM, tenslotte, kreeg 418 miljoen te besteden. Dit kwam ten goede aan de modernisering van de vloot.⁴⁵

Twee jaar later zag het financiële plaatje er volledig anders uit. De Amerikaanse hulp, waarop de moderniseringsplannen als gezegd grotendeels berustten, viel in 1961 weg en dat betekende een financiële strop. Het kabinet stond Defensie toe het defensieplafond voor 1961 met 150 miljoen gulden te verhogen, en de twee daaropvolgende jaren met 135 miljoen gulden, om extra bestedingsruimte te creëren. In 1962 volgde opnieuw een wijziging, toen de Berlijnse crisis de krijgsmacht tot maatregelen ter verhoging van de paraatheid noopte. Bovenop de 420 miljoen gulden stelde

het kabinet hiervoor nog eens 52 miljoen gulden beschikbaar.⁴⁶ Dit geld was mede bedoeld om de uitzending van Nederlandse troepen naar de onrustige kolonie Nieuw-Guinea te financieren.

Nationale taken overzee: Nieuw-Guinea

De verdediging van Nieuw-Guinea vormde sinds 1958 een geregeld terugkerend gespreksthemata in de ministerraad. De regering besloot in juni van dat jaar tot het treffen van beperkte militaire voorzieningen in reactie op dreigementen van de Indonesische president Soekarno, die claimde dat het eiland historisch gezien aan Indonesië toebehoorde. De levering van grote hoeveelheden modern oorlogsmaterieel bood Soekarno ook de middelen om zijn claim kracht bij te zetten. Een deel van dit wapentuig was afkomstig uit de VS, die Indonesië ook financieel steunden als onderdeel van de strijd tegen de communistische expansie in de Derde Wereld. Dit zette kwaad bloed in Nederland, dat zich door de 'grote broer' bedrogen voelde. Eind 1958 gaf Soekarno opdracht tot het nationaliseren van alle Nederlandse bezittingen in Indonesië, daarmee de spanning verder opvoerend. In reactie daarop deed de regering in juli 1959 het voorstel een wijziging in de *Dienstplichtwet* door te laten voeren, waardoor ook dienstplichtigen voor dienst overzee konden worden opgeroepen. Deze maatregel stelde het kabinet-De Quay in maart 1960 in staat de Nederlandse militaire presentie in Nieuw-Guinea fors te versterken – een operatie met de codenaam *Plan Fidelio*. Deze versterkingen omvatten onder meer een versterkt infanteriebataljon, een tweetal Alouette II-helikopters, een afdeling lichte LVA en maritieme patrouillevliesvliegtuigen. Voor de luchttransporttaak in Nieuw-Guinea werd bovendien een nieuwe KLU-eenheid in het leven geroepen, 336 Squadron, uitgerust met drie van de MLD 'teruggevorderde' en in de VS en Australië gekochte C-47's.⁴⁷ In het verdedigingsplan voor het immense overzeese gebiedsdeel was de hoofdrol echter vergeven aan het straalvliegtuig, dat snel grote afstanden kon overbruggen. De keuze viel op een squadron Hunters van het Commando Luchtverdediging.

Luitenant-generaal Schaper, de chef Luchtmachtstaf, stond echter niet te springen om een van zijn kostbare dagjagers squadrons naar de verre kolonie te sturen. Bovendien zou een enkel squadron maar weinig kunnen uitrusten. In zijn nota aan defensie-minister Visser wond Schaper er geen doekjes om. Zijns inziens kon de uitzending "slechts beschouwd (...) worden als een geste", dat militair gezien "weinig waarde" had. De consequenties van een dergelijk besluit logen er echter niet om, zo vervolgde Schaper zijn nota. Het squadron zou immers aan de NAVO-sterkte moeten worden onttrokken. Gezien de lange bevoorradingslijn moesten er bovendien onevenredig veel reservedelen op Nieuw-Guinea worden opgeslagen. Voorts waren de dagjagers feitelijk 'blind' zonder meldings- en gevechtsleiding, waarvoor eveneens apparatuur en personeel beschikbaar moesten worden gesteld. De Koninklijke Luchtmacht, toch reeds zwaar belast door de gelijktijdige invoering van de F-104G en geleidewapeneenheden, kon deze extra last moeilijk dragen. Ook op het personele vlak riep de uitzending tal van vragen op, niet in de laatste plaats op rechtspositioneel gebied. De achthonderd man uit te zenden luchtmacht personeel moest van diverse bases komen, hetgeen veel gedwongen overplaatsingen inhield. Hun aflossing zou weer voor nieuwe problemen zorgen. Schaper sloot af met de waarschuwing dat de uitzending de in de voorgaande jaren zo moeizaam bereikte resultaten op het gebied van gevechtsgereedheid, geoefendheid en paraatheid goeddeels teniet zou doen, "waardoor de waarde van de KLU, militair gesproken, belangrijk zal dalen".⁴⁸

Zijn politieke baas bleek evenwel niet te vermurwen. Half april 1960 ontving Schaper de opdracht twaalf Hunters te prepareren voor verscheping aan boord van het vliegekampschip Hr.Ms. *Karel Doorman*.⁴⁹ De bestaande infrastructuur op het eiland (vliegbases, woonruimten, meldings- en gevechtsleidingsstelsel) was nog ontoereikend voor squadronoperaties, zodat voorlopig met een half squadron kon worden volstaan.⁵⁰ De keuze viel op twaalf Hunters van het oudere type F. Mk.4, om de praktische reden dat zij net hun grote inspectiebeurt achter de rug hadden.⁵¹ De vliegtuigen waren van 323 en 326 Squadron, dat hen overdroeg aan het voor de uitzending naar Nieuw-Guinea aangewezen 322 Squadron. Hoewel even met de gedachte werd gespeeld SACEUR niet in te lichten over deze verzwakking van zijn *assigned forces*, bracht Schaper de NAVO-opperbevelhebber op 22 april 1960 op de hoogte van de plannen en de consequenties daarvan voor de luchtmacht in Nederland. De *assigned*-status van 322 Squadron werd ingetrokken. Daarnaast zou de uitfasering van de dagjagersquadrons versneld plaatsvinden (zie pagina 192), diende een radarstation te worden opgeheven en was de KLU niet in staat om het tweede Nike-bataljon te bemannen.⁵²

Het onttrekken van middelen aan de NAVO stond op gespannen voet met het Nederlandse veiligheidsbeleid en de centrale plaats die het bondgenootschap daarin innam. In de NAVO werd het besluit ronduit negatief ontvangen. De bezwaren van SACEUR richtten zich in het bijzonder op het niet uitbrengen van de toegezegde tweede Nike-geleidewapeneenheid. Desondanks zette Nederland zijn plannen voor het op- en uitbouwen van de luchtverdediging op Nieuw-Guinea door. De spil in het verdedigingsplan, de Hunter F. Mk.4, bleek vanwege zijn geringe actieradius bij nader inzien minder geschikt voor luchtoperaties boven het uitgestrekte gebied. De commandant der Strijdkrachten in Nieuw-Guinea verzocht CLS Schaper voor het op sterkte brengen van 322 Squadron de verbeterde F. Mk.6 variant, die met vier brandstoftanks kon worden uitgerust, in overweging te nemen. Schaper stemde daarmee in.

Toen de eerste van de gedemonteerde en als scheepsvracht verscheepte Hunters F. Mk.6 eind december 1961 in Nieuw-Guinea arriveerde, was de politieke situatie aanzienlijk verslechterd. Terwijl de Indonesische militaire dreiging groeide, brokkelde de internationale steun voor Nederland steeds verder af. De tot dan toe neutrale Amerikaanse houding ten aanzien van de kwestie Nieuw-Guinea was definitief omgeslagen. Nadat John F. Kennedy het presidentschap had aanvaard, onthield Washington zich uitdrukkelijk van militaire en diplomatieke steun aan Nederland, uit vrees dat het Nederlandse optreden Djakarta in het communistische kamp zou drijven. De Sovjet-Unie, maar ook China, hadden zich al achter Indonesië geschaard. Een militaire confrontatie tussen een door de Sovjet-Unie gesteund Indonesië en een Amerikaanse bondgenoot zouden de vs dwingen partij te kiezen, waarmee zij de communisten in de kaart zouden spelen. Het uitblijven van Amerikaanse steun dwong Nederland naar een diplomatieke oplossing te zoeken. Het sturen van twee extra compagnieën mariniers begin 1962 kon niet verhullen dat de militaire situatie inmiddels uitzichtloos was geworden. Onder stevige Amerikaanse druk kwam dan ook in augustus 1962 een overeenkomst tussen Nederland en Indonesië tot stand. De marine- en landmachten keerden daarop huiswaarts om hun plaats in de NAVO-verdediging weer in te nemen, hoewel beide KLU-squadrons een ander lot wachtte. 336 Squadron werd op 9 november 1962 ontbonden. De C-47's vonden een nieuwe koper, terwijl het personeel emplooi vond bij 334 Squadron. In afwachting van de conversie op de F-104G werd ook 322 Squadron, zij het tijdelijk, op non-actief gesteld. De Hunters, waarvan twee exemplaren zelfs nog niet in elkaar waren gezet, gingen weer terug naar Nederland, minus de vier stuks die bij ongevallen

verloren waren gegaan.⁵³ De VN namen in oktober het gezag over Nieuw-Guinea over en droegen dat in mei 1963 over aan Djakarta. Koloniale sentimenten, het streven de zelfbeschikkingsbelofte aan de papoea's na te komen en een afkeer van Soekarno en zijn regime hadden Den Haag tot een harde politiek gedreven.⁵⁴ De relatie met de VS raakte hierdoor weliswaar enige tijd bekoeld, maar liep geen "blijvende schade" op.⁵⁵

Een einde aan de financiële ondoorzichtigheid

Op 24 juli 1963 maakte het kabinet-De Quay plaats voor het eveneens centrumrechtse kabinet-Marijnen. Het nam zich voor een einde te maken aan de meerjarige plafonddmethode. Hieraan gaf het kabinet gevolg door zich te beperken tot het vaststellen van een begroting voor het jaar 1964. Op aandringen van het parlement kwam er een einde aan het ondoorzichtige verschijnsel van de overloop. De niet-bestede gelden werden in één keer uitgekeerd, terwijl een klein deel kwam te vervallen. Nadat de rook was opgetrokken, resteerde een bedrag van 2.330 miljoen gulden om de modernisering van de krijgsmacht voort te zetten.

Staatssecretaris van Marine De Jong was in het kabinet-Marijnen zijn vroegere baas, Visser, als minister van Defensie opgevolgd. De 'gepromoveerde' De Jong gaf in de *Defensienota 1964* een inzicht in de financiële problematiek, die voortkwam uit de voortdurende prijsstijgingen en de naar verhouding korte levensduur van wapensystemen. De financiële inspanningen namen hierdoor "met grote sprongen" toe. In het bijzonder de KLU verkeerde financieel in zwaar weer door de gelijktijdige invoering van de Starfighter en geleide wapens van het type *Homing all the Way Killer*, bekend onder het acroniem HAWK (zie pagina 194).⁵⁶ Om de hoogte van de defensie-uitgaven voor de komende kabinetsperiode te bepalen, fungeerde het voor 1964 overeengekomen bedrag van 2.330 miljoen gulden als uitgangspunt voor de begrotingen voor 1965 tot en met 1967. Voorts werd de defensiebegroting gekoppeld aan het totaal van de overheidsuitgaven. De toenemende investeringskosten (als gevolg van prijsstijgingen) werden opgevangen door de defensie-uitgaven jaarlijks met 92 miljoen gulden te laten 'mee groeien'. Als voorheen kon de KLU beschikken over een kwart van het totaalbedrag, hetgeen voor het tijdvak 1964-1967 neerkwam op een totaal van 2.681 miljoen gulden.⁵⁷

Op defensiegebied was de invoering van de verticale organisatiestructuur een tweede belangrijk wapenfeit van het kabinet-Marijnen. Al in zijn tijd als staatssecretaris toonde De Jong zich een voorstander van dit model. De reorganisatie van de krijgsmachttop had ten doel de organisatorische zelfstandigheid van de drie krijgsmachtdelen te vergroten, zodat deze zich volledig konden toeleggen op het leveren van hun specifieke 'product', gevechtskracht, aan de NAVO. Elk krijgsmachtdeel kreeg een eigen staatssecretaris. Voor de KLU hield dit in dat zij na een jarenlange strijd nu ook op beleidsniveau op gelijke hoogte kwam met de beide andere krijgsmachtdelen. Luitenant-generaal W. den Toom trad aan als de eerste staatssecretaris van Defensie/KLU. In het nieuwe organisatie-model vertegenwoordigde brigadegeneraal J.C.E. Haex de landmachtbelangen, terwijl commandeur A. van Es de functie van staatssecretaris van Defensie/KM bekleedde.⁵⁸ Hoewel het kabinet-Marijnen slechts anderhalf jaar standhield, wist het gedurende deze korte regeerperiode een stevig stempel op Defensie te drukken. In april 1965 maakte de PvdA haar comeback in de regering in het nieuwe centrumlinkse kabinet-Cals (1965-1966), dat evenmin een lang leven beschoren bleek. Ondanks de frequente wisselingen van de

wacht viel er tussen 1957 en 1966 niettemin een tweetal constanten te ontwaren. Allereerst was de hoop ijdel gebleken dat de defensiebegroting na het afronden van de initiële opbouwfase naar beneden kon worden bijgesteld. Ofschoon de uitgaven na 1956 wel een kortstondige dip vertoonden, volgde vanaf 1961 een sterke groei van de reële defensie-uitgaven in reactie op het wegvallen van de Amerikaanse MDAP-hulp en de noodzaak de moderniseringsprogramma's van de krijgsmacht delen te financieren.⁵⁹ Het regeringsbesluit om de defensie-uitgaven te verhogen voert ons naar die andere constante: de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie. Want ongeacht de politieke kleur van de regeringspartijen bleef de verdediging in bondgenootschappelijk verband onverwijd “de hoeksteen van het defensiebeleid”.⁶⁰ Deze verdediging was gestoeld op de NAVO-strategie van *Massive Retaliation*, een strategie die de Haagse beleidsmakers en militaire top met groeiende bezorgdheid gadesloegen.

3.3 Het militair-strategische en -operationele niveau: verkrampt vasthouden aan *Massive Retaliation*

Toen de lidstaten zich op 7 mei 1957 achter de strategie van *Massive Retaliation* schaarden, leek dit, gelet op het tekort aan conventionele NAVO-strijdkrachten, de beste strategie om de dreiging te ontmoet te treden. Gelijk zijn voorgangers benadrukte MC 14/2 *Overall Strategic Concept for the Defence of the NATO Area*, zoals de strategie van *Massive Retaliation* officieel heette, de rol van kernwapens bij de NAVO-verdediging: “NATO defense depends upon an immediate exploitation of our nuclear capability, whether or not the Soviets employ nuclear weapons”.⁶¹ Die zin liet niets aan de verbeelding over: de NAVO zou vrijwel elke vorm van agressie met nucleaire middelen beantwoorden. Hoewel operaties op beperkte schaal, zoals infiltraties en plaatselijke aanvallen, zonder de inzet van kernwapens moesten kunnen worden afgeslagen, liet MC 14/2 er geen misverstand over bestaan dat “a NATO concept of limited war with the Soviets” onmogelijk was.⁶² Nederland had bij monde van E.N. van Kleffens, de Permanente Vertegenwoordiger in de NAVO-Raad, direct laten weten die zinsnede “too restrictive” te vinden, maar accordeerde het document uiteindelijk wel.⁶³

De nieuwe strategie beoogde een oorlog te voorkomen door haar afschrikwekkend vermogen, gefundeerd op nucleaire en andere parate strijdkrachten en de vastberadenheid om iedere aanval met alle mogelijke middelen, inclusief nucleaire, te vergelden. NAVO-strijdkrachten moesten een verrassingsaanval met kernwapens kunnen overleven teneinde een nucleair tegenoffensief mogelijk te maken. De verdediging moest zo ver mogelijk voorwaarts worden gevoerd om de integriteit van het NAVO-territoir te behouden en te voorkomen dat West-Europa van de Amerikaanse en Canadese bondgenoten geïsoleerd zou raken. Dit laatste vroeg tevens om de bescherming van de zeeverbindingen tussen beide continenten, benodigd voor de aanvoer van versterkingen. Het nucleaire tegenoffensief, ondersteund door conventionele operaties, zou de wil en de mogelijkheden van de Sovjet-Unie om de oorlog voort te zetten breken en uiteindelijk in overgave resulteren.⁶⁴

MC 14/2 ging vergezeld van document MC 48/2, waarin maatregelen om het nieuwe strategische concept uit te voeren waren neergelegd. Deze omvatten onder meer aanbevelingen op het gebied van de paraatheid, vroegtijdige waarschuwing (*early warning*), inlichtingen, alarmering en logistieke ondersteuning. Beschermingsmaatregelen kwamen eveneens aan bod. Naast maatregelen om de openingsfase van een nucleaire oorlog te overleven, door eenheden en essentiële faciliteiten te verspreiden en andere passieve beschermingsmaatregelen te nemen, genoot

de onderlinge samenwerking op luchtverdedigingsgebied de bijzondere aandacht. Het toegenomen potentieel van de Sovjet-luchtstrijdkrachten noopte de NAVO tot “the highest degree of coordination of air activity, the integration of air defense effort, the introduction of air defense missiles, adequate passive preparations, and effective counter-air operations”.⁶⁵ Met de bondgenootschappelijke luchtverdediging, weinig meer dan de optelsom van afzonderlijke nationale luchtverdedigingsstelsels, met een variëteit aan vliegtuigtypen, systemen en procedures en zonder eenheid van leiding, was het midden jaren vijftig maar matig gesteld. Het organiseren van een luchtverdediging op werkelijk geïntegreerde basis, reeds in vreedstijd onder NAVO-bevel, stond dan ook bovenaan SHAPE’s agenda.

De *Standing Group* gaf de militaire NAVO-autoriteiten opdracht uit te werken welk soort middelen en in welke aantallen nodig waren om het strategisch concept te kunnen uitvoeren. Het resultaat van deze studie was plandocument MC 70, *The Minimum Essential Force Requirements 1958-1963*. Dit vijfjarenplan trachtte de conventionele en nieuw verworven nucleaire functies van de ‘schild’-strijdkrachten met elkaar in overeenstemming te brengen. Het somde per lidstaat de te leveren aantallen land-, lucht- en zeestrijdkrachten op. De aantallen waren afgestemd op de aanstaande introductie van tactische kernwapens en hun dragers, terwijl ook de in Europa te stationeren *medium range ballistic missiles* in de tabellen waren opgenomen. Volgens het *dual-key*-concept gingen de lidstaten weliswaar beschikken over de vereiste wapendragers, maar de zeggenschap over de kernkoppen bleef in Amerikaanse handen. De behoefte aan divisies was ten opzichte van de *Lisbon Force Goals* grofweg gehalveerd: MC 70 voorzag in 50 divisies, waarvan 30 parate divisies in West-Europa. Het aantal voor SACEUR beschikbare tactische luchtstrijdkrachten bleef met 4.350 vliegtuigen praktisch gelijk. Hoewel de rol van het bemande vliegtuig zeker nog niet uitgespeeld was, voorspelden NAVO-planners een zonnige toekomst voor raketssystemen. “During the period covered by this report, the development of the missile will influence the conduct of war more significantly than any other single foreseeable weapons development.”⁶⁶ Nergens trad deze nieuwe trend duidelijker naar voren dan op het gebied van de luchtverdediging, waar de invoering van 67 geleidewapeneenheden tegen luchtdoelen een reductie van het aantal luchtverdedigingsjagers tot gevolg had. Voor de dagjager was zelfs helemaal geen plaats meer. Deze zou worden vervangen door een nieuw type jachtvliegtuig, dat inzetbaar zou zijn onder alle weersomstandigheden. Document MC 70 bood lidstaten een blauwdruk voor de modernisering van hun strijdkrachten, waarmee de opbouw aan de strategiewisseling werd aangepast.⁶⁷

Een achterhaalde strategie?

De inkt van de handtekeningen onder het strategisch verdedigingsconcept was amper opgedroogd, toen de lancering van de eerste ICBM en de Spoetnik het fundament onder de nieuwe strategie, de Amerikaanse nucleaire suprematie, grotendeels wegsloeg. Immers, nu ook het Amerikaanse vasteland binnen het bereik van Sovjetkernwapens kwam, boette de dreiging met massale nucleaire vergelding op elke vorm van agressie aan geloofwaardigheid in.⁶⁸ Hoewel het belang van conventionele strijdkrachten hierdoor toenam, weerhield dit Groot-Brittannië er niet van in 1958 tot de terugtrekking van een groot deel van de Britse troepenmacht in de Bondsrepubliek over te gaan. De omvang van de Britse *2nd Tactical Airforce* werd gehalveerd, terwijl de sterkte van de *British Army of the Rhine* met 30% werd teruggebracht. Londen verdedigde dit

besluit door te wijzen op de gewijzigde rol van de conventionele strijdkrachten in de nieuwe strategie, waarin zij nog slechts als een 'struikeldraad' fungeerden om een nucleaire oorlog in gang te zetten.⁶⁹ Vooral uit financiële noodzaak vertrouwde Groot-Brittannië zijn lot moedwillig aan het kernwapen toe.⁷⁰ De vrees bestond dat andere lidstaten het Britse voorbeeld zouden volgen. Generaal Norstad, die Gruenther eind 1956 als SACEUR had afgelost, zag de gestage uitdunning van de conventionele strijdkrachten onder zijn hoede met lede ogen aan.⁷¹

De opperbevelhebber benadrukte het belang van een sterk conventioneel 'schild', niet slechts om tijd te winnen teneinde het nucleaire vergeldingspotentieel in stelling te kunnen brengen, maar tevens om in geval van kleinschalige conflicten niet direct toevlucht tot kernwapens te hoeven nemen – een optie die, gelet op de nucleaire krachtsverhoudingen, onherroepelijk zou uitmonden in wederzijdse vernietiging. Vooral op de kwetsbare flanken van het NAVO-grondgebied leek de kans op beperkte vormen van agressie aanwezig. In 1960 besloot SACEUR daarom tot de oprichting van de *Allied Command Europe Mobile Force* (AMF), een multinationale eenheid ter grootte van een brigade en drie squadrons. Ook Nederland leverde een bijdrage aan de AMF. Het droeg een tactisch squadron bij, waarvoor 314 Squadron werd aangewezen.

Nederland was een van de lidstaten die Norstads bezorgdheid deelden en twijfelden aan de juistheid van de bestaande strategie. Blijkens de *Defensienota 1960* moest "op minder fatale wijze dan door een automatische inzet van het zwaard op een daad van agressie (...) kunnen worden gereageerd". In de nota werd duidelijk afstand genomen van de Britse 'schrikdraad'-theorie: sterke 'schild'-strijdkrachten waren nodig om de vijand "tot bezinning" te brengen, voordat hem geen weg terug restte. Om het "weerstandsvormogen" te verhogen, moesten lidstaten alles in het werk stellen om het 'schild' "op de berekende minimumsterkte te brengen".⁷² De realiteit wees anders uit. Canada trok begin jaren zestig vier van zijn twaalf squadrons van het continent terug, terwijl Frankrijk de duur van de dienstplicht verkortte – een maatregel waartoe België reeds eerder had besloten. Nederland had intussen eveneens grote moeite aan alle verplichtingen te voldoen, niet in de laatste plaats omdat de Amerikaanse militaire hulpverlening in 1961 afliep. Dat de conventionele NAVO-strijdkrachten in deze periode toch in kracht toenamen was vooral te danken aan de modernisering van de Amerikaanse strijdkrachten in Europa en de voltooiing van de militaire opbouw van de Bondsrepubliek. De Duitse bijdrage (12 divisies) kon echter niet verhelfen dat het in MC 70 beoogde aantal van 30 parate divisies op 25 bleef steken, een toename die bovendien door de Franse uittreding uit de NAVO deels werd tenietgedaan. Op luchtmachtgebied verzwakte het conventionele 'schild' door het 'reserveren' van een deel van de tactische squadrons voor nucleaire in plaats van conventionele taken. Hoewel de strategie van nucleaire afschrikking nooit ter discussie stond, meenden sommige lidstaten in de Amerikaanse voorstellen de nucleaire drempel te verhogen door de conventionele NAVO-capaciteiten te versterken, signalen te zien dat de VS zich van de Europese veiligheidsbelangen trachtten te distantiëren. Gedwongen door het gebrek aan conventionele alternatieven bleef het bondgenootschap tot 1967 vertrouwen op een strategie waarvan de geloofwaardigheid reeds geruime tijd verloren was gegaan.⁷³

De Sovjet-strijdkrachten: een analyse

Toch bleek de NAVO op conventioneel gebied minder voor het Warschaupact onder te doen dan lange tijd was aangenomen. De crisis in Berlijn had aanleiding gegeven de militaire capaciteiten

van de tegenstander kritisch onder de loep te nemen. De ‘magische’ 175 Sovjet-divisies, een aantal dat sinds het ontstaan van de NAVO in iedere schatting opdook, bleken in werkelijkheid fictie. Veel van deze divisies bestonden alleen ‘op papier’, andere waren onderbemand of beschikten slechts over een fractie van hun materiële uitrusting, zo bleek uit de herziene inlichtingenappreciatie. De Warschaupact-divisies waren bovendien kleiner dan hun Westerse tegenhangers, terwijl de betrouwbaarheid van de meeste satellietlanden door vraagtekens werd omgeven.⁷⁴

Ook op het gebied van de ontwikkeling van intercontinentale ballistische raketten schatte de NAVO, zoals gezegd, de Sovjets aanvankelijk te hoog in. De NAVO dichtte de Sovjet-Unie het technisch en economisch vermogen toe in 1962 over een fors aantal ICBM’s te beschikken en ook op het gebied van *Submarine Launched Ballistic Missiles* (SLBM) flinke vorderingen te hebben gemaakt.⁷⁵ De term ‘*missile gap*’, het vermeende verschil in aantallen ballistische raketten, raakte in zwang. Het beeld van een overweldigende Sovjet-voorsprong op raketgebied – een beeld dat onder meer de Amerikaanse luchtmacht Washington deels uit eigenbelang in felle kleuren schetste – strookte geenszins met de werkelijkheid, zoals al spoedig bleek. In navolging van de vs had de Sovjet-Unie zich aanvankelijk gericht op de ontwikkeling van strategische bommenwerpers als het primaire overbrengingsmiddel van kernwapens. De productie van de twee belangrijkste ontwerpen, de M-4 Bison en de Tu-95 Bear, bleef niettemin ver achter bij de output van de Amerikaanse vliegtuigindustrie, waar bommenwerpers van de typen B-36, B-47 en B-52 aan de lopende band van de productielijn rolden. Bovendien leken de dagen van de op grote hoogte vliegende strategische bommenwerper inmiddels geteld door de snelle technologische ontwikkelingen op luchtverdedigingsgebied. Dit deed Moskou er midden jaren vijftig toe besluiten de ontwikkeling van ICBM’s voorrang te verlenen. De duizenden Duitse wetenschappers en technici die na afloop van de Tweede Wereldoorlog in Sovjet-handen waren gevallen, gaven het Sovjet-raketprogramma een boost. De Duitse V-2 ballistische raket, waar de Sovjets eveneens de hand op legden, diende als voorbeeld voor de eerste generatie raketten, die qua betrouwbaarheid en bereik gaandeweg verbeterden. Dit resulteerde in 1957 in de SS-6 Sapwood, de eerste bruikbare ICBM.⁷⁶ Het belang van dit nieuwe wapen in het Sovjet-arsenaal werd door Chroesjtsjov onderstreept door eind 1959 de Strategische Raketstrijdkrachten tot een nieuw en onafhankelijk krijgsmachtdeel uit te roepen.

Achter dit succes gingen echter gebreken schuil. Het raketprogramma werd geplaagd door tekorten aan grondstoffen voor kernenergie (splijtstof) en door de explosief stijgende kosten.⁷⁷ De productie bleef achter bij de verwachtingen, onder meer omdat de industrie de kennis en uitrusting ontbeerde voor de serieproductie van ICBM’s. Het ongepolijste ontwerp van de SS-6 sloot die optie overigens al bij voorbaat uit. Van de Sapwood zouden er nimmer meer dan vier operationeel in gebruik worden genomen. Zijn opvolger, de in 1961 in productie genomen SS-7 Saddler, voldeed in alle opzichten beter. De 186 Saddlers werden vanaf 1965 aangevuld met 23 minder geavanceerde SS-8 Sasins.⁷⁸ Samen met circa 100 SLBM’s vertegenwoordigden deze 200 ICBM’s in 1965 de gehele intercontinentale ballistische aanvalsmacht van de Sovjet-Unie. De vs stelden daar ruim 850 ICBM’s en bijna 500 SLBM’s tegenover. De Sovjet-Unie liep achter de feiten aan.⁷⁹

De conventionele strijdkrachten van de Sovjet-Unie bleven voorlopig dus de grootste bedreiging voor de NAVO. Elk van de Sovjet-krijgsmachtdelen profiteerde van de invoering van nieuwe geavanceerde wapensystemen, zoals tactische kernwapens, diverse typen geleidewapensystemen en lucht-luchtraketten. Bij de Sovjet-landstrijdkrachten, naar schatting 2,5 miljoen man sterk, ging het in 1952 ingezette proces van mechanisering vanaf 1957 feilloos over in een verdere

modernisering van het materieel. De introductie van nieuwe gevechtsvoertuigen maakte een aanpassing van de divisiestructuur mogelijk: Sovjet-divisies werden kleiner en mobieler, maar kregen de beschikking over meer vuurkracht. Deze reorganisatie, in combinatie met een aangepaste trainingswijze, vormde het Sovjet-antwoord op de nucleaire oorlogvoering. Bovendien schonk het Kremlin veel aandacht aan chemische oorlogvoering, in offensieve en defensieve zin. De slagkracht en mobiliteit van de divisies ‘nieuwe stijl’ namen begin jaren zestig nog toe door de komst van het BTR-60-pantserinfanterievoertuig en de T-62-tank. De satellietlanden brachten samen ongeveer zestig divisies in. In hun bijdrage zag de NAVO als gezegd wel een mogelijke zwakke plek: naast twijfels omtrent hun loyaliteit, waren de divisies van de satellietlanden ook “qualitatively inferior” aan die van de Sovjets. Evenmin konden zij over kernwapens beschikken. Het optreden van de Sovjet-landstrijdkrachten werd in NAVO-ogen vooral gehinderd door de afhankelijkheid van het spoorwegnet voor de verplaatsing over grote afstanden, en door de achterstand op elektronisch gebied.⁸⁰

Op maritiem gebied stond de Sovjet-Unie er het minst goed voor, ofschoon de Sovjet-marine een indrukwekkende inhaalrace had ingezet. Haar primaire aanvalswapen, de onderzeeboot, won aan potentie door nieuwe vindingen als de SLBM en nucleaire voortstuwing. In de jaren zestig maakten liefst vier typen nucleair voortgedreven onderzeeboten hun opwachting: de Echo, Hotel, November en de Victor I. Ondanks de introductie van zeer capabele nieuwe oorlogsschepen kon de oppervlaktevloot van de Sovjet-Unie (nog) niet wedijveren met de kwalitatief en kwantitatief superieure Amerikaanse, Britse en Franse marines. Als belangrijkste tekortkoming gold het gemis aan vliegaktschepen, waardoor maritieme operaties afhankelijk bleven van op land gestationeerde vliegtuigen. Het onderhouden van vier vloten, geografisch wijdverspreid en geen van alle gezegend met een directe toegang tot open zee, drukte zwaar op de logistieke verzorging. De NAVO onderkende ook het gebrek aan (oorlogs)ervaring en vooruitgeschoven vlootbases als zwaktes.⁸¹

De modernisering van de Sovjet-luchtmacht, waarvan de omvang werd geschat op 500.000 man, kende sterke en zwakke kanten. De nationale luchtverdediging, een van de vier componenten van de Sovjet-luchtmacht, mocht diverse nieuwe typen onderscheppingsjagers verwelkomen. Daarvan was de supersonische MiG-21 Fishbed de meest in het oog springende. Van deze kleine jager met deltavleugel, die tweemaal de snelheid van het geluid kon bereiken, zouden er meer dan tienduizend worden gebouwd. Uit het brein van vliegtuigbouwer Pavel O. Sukhoi ontsproot de eveneens supersonische Su-9 Fishpot, terwijl Andrej N. Tupolev in 1957 de Tu-28 Fiddler presenteerde, een langeafstands-onderscheppingsjager. Voorzien van radar en nieuwe soorten vliegtuigbepaling, waaronder lucht-luchtraketten, vormden zij een serieuze bedreiging voor de Amerikaanse en Britse strategische bommenwerpervloot die het tegenoffensief moest uitvoeren. Samen met de gedateerde Yak-25 Flashlight en MiG-19 Farmer vormde deze nieuwe generatie onderscheppingsjagers de ruggengraat van de Sovjet-luchtverdediging. Vanaf midden jaren vijftig kregen zij gezelschap van een nieuw luchtverdedigingswapen: de grond-lucht geleide raket. Het bekendste Sovjet-voorbeeld was de SA-2 Guideline, die in mei 1960 wereldfaam verwierf door een Amerikaanse U-2 neer te schieten. Enkele jaren later bereikten ook de SA-3 Goa en SA-5 Gammon een operationele status. De introductie van geavanceerde radarsystemen, de hoge graad van geoefendheid, de toename van het aantal jachtvliegtuigen bij de luchtmachten van de satellietlanden en hun integratie met de Sovjet-luchtmacht beloofden de penetratie van het Sovjet-luchtruim door NAVO-vliegtuigen tot een ware beproeving te maken.⁸²

De vernieuwingsdrang ging evenmin onopgemerkt voorbij aan de andere drie componenten van de Sovjet-luchtstrijdkrachten. Sukhoi's Su-7 Fitter jachtbommenwerper, die zowel van een conventionele als nucleaire bewapening kon worden voorzien, versterkte de tactische luchtstrijdkrachten. De nieuwe Yak-28 Brewer voldeed als tactische bommenwerper weliswaar niet aan de verwachtingen, maar bewees zijn waarde als verkenningsvliegtuig. Latere versies waren gespecialiseerd in elektronische oorlogvoering, een relatief onontgonnen gebied waarin de Sovjet-Unie vanaf 1960 veel energie stopte. Na een lange en problematische ontwikkelingsfase konden de strategische luchtstrijdkrachten zich in 1962 verheugen op de invoering van de Tu-22 Blinder. Deze middelzware bommenwerper, die een snelheid van liefst 1.480 km/h kon bereiken, had op papier de potentie de NAVO-luchtverdediging in verlegenheid te brengen. De militaire luchttransportvloot, ten slotte, won eveneens aan waarde door de invoering van nieuwe typen vrachtvliegtuigen en helikopters.⁸³

Ondanks de indrukwekkende vorderingen kenden ook de Sovjet-luchtstrijdkrachten zwaktes, die de NAVO in geval van oorlog zou kunnen uitbuiten. Zo waren de radarsystemen, zowel op de grond als aan boord van jachtvliegtuigen, weliswaar verbeterd, maar ze bleven gevoelig voor elektronische storingen. Meer dan de helft van de luchtverdedigingsjagers en jachtbommenwerpers, waaronder de nieuwe Su-7 en MiG-21, bestond uit dagjagers, die bij duisternis of slecht weer geen actieve rol speelden. De luchtverdediging had voorlopig geen antwoord op vliegtuigen die op lagere hoogten het luchtruim binnenvlogen.⁸⁴ Ten slotte leek de rigide trainingwijze de ontwikkeling van initiatief, vindingrijkheid of leiderschap in de weg te staan.⁸⁵

De introductie van nieuwe wapensystemen als de ICBM en andere raketsystemen had ook in de Sovjet-Unie haar weerslag op het militair-strategisch denken. Hoewel de nationale luchtverdediging haar status behield, nam het belang van *air power* als geheel in de militair-strategische plannen aanvankelijk af naarmate (tactische) nucleaire raketten zich aandienen. De intercontinentale ballistische raket verwees de strategische luchtstrijdkrachten naar het tweede plan.⁸⁶ De halvering van de tactische luchtstrijdkrachten werd pas een halt toegeroepen na aandringen van het Rode Leger, dat in de jachtbommenwerper een effectiever instrument voor de ondersteuning van het grondoffensief zag dan in grond-grondraketten.⁸⁷ Het voorheen onaanastbare Rode Leger lag zelf eveneens onder vuur. In de militaire en politieke Sovjet-leiding had een fel debat plaats tussen voor- en tegenstanders van een strategie gebaseerd op louter nucleaire middelen. Pas na Chroesjtsjovs afscheid van de politieke arena in 1964 herwonnen de traditionele krijgsmachtdelen hun vroegere status, hoewel de positie van de jongere Strategische Raketstrijdkrachten onaangetast bleef. Om te triomferen in een oorlog tegen de Westerse 'imperialisten' had elk van de krijgsmachtdelen een taak te volbrengen. In de als voorheen offensief georiënteerde Sovjet-doctrine dienden kernwapens om het NAVO-vergeldingspotentieel te vernietigen en bressen in de verdedigingslinie te slaan, die dan vervolgens door grondtroepen – ondersteund door artillerie, vliegtuigen en luchtlandingen – konden worden uitgebuit.⁸⁸

De NAVO verwachtte dat een Sovjet-offensief, aangevuld met strijdkrachten van het Warschaupact, zou beginnen met aanvallen door bommenwerpers en ICBM's op het vergeldingspotentieel van de NAVO. Onder dekking van bombardementen door (jacht)bommenwerpers en raketten zouden de landstrijdkrachten langs meerdere aanvalsassen West-Europa binnentrekken met het doel om strategisch belangrijke gebieden, waaronder Noord-Noorwegen en de toegangen tot de Baltische Kust en de Zwarte Zeekust, veilig te stellen. Op de centrale as baanden gemechaniseerde eenheden tanks zich een weg over de Noord-Duitse laagvlakte. Eenmaal ten

westen van de Rijn stoomden zij op richting de Kanaalkust en de Atlantische kust, terwijl een deel van de aanvalsmacht afboog in zuidelijke richting. Op zee trachtten Sovjet-onderzeeboten de vitale communicatielijnen tussen Noord-Amerika en het Europese vasteland te verbreken. In combinatie met (nucleaire) aanvallen op selecte militaire en/of burgerdoelen in Groot-Brittannië, Noord-Amerika, Afrika, het Midden Oosten en elders ter wereld zou dit geweld de NAVO ten slotte op de knieën moeten dwingen.⁸⁹ Achteraf bezien was de strategische discussie binnen de NAVO weinig betekenisvol, omdat de Sovjetplannen de onmiddellijke inzet van nucleaire wapens voorschreven.

Het westerse antwoord: terugrijpen op kernwapens

De westerse reactie op een Sovjet-offensief, zoals hierboven beschreven, kende geen geheimen: de NAVO zou onmiddellijk met nucleaire wapens terugslaan. Met TNW's zouden de 'schild'-strijdkrachten de Sovjet-opmars zo ver mogelijk oostwaarts in de kiem moeten smoren, terwijl het nucleaire tegenoffensief en de conventionele operaties te land, ter zee en in de lucht aan al Moskou aspiraties een einde zouden maken. Hoewel het karakter en de duur van de operaties onmogelijk te voorspellen waren, hield de NAVO vast aan een opdeling van de oorlog in twee fasen. Gedurende de "nuclear exchange", waarin de eerste fase voorzag, trachtten beide partijen een nucleair overwicht te verkrijgen door hun kernwapenarsenaal te exploiteren. Na uiterlijk dertig dagen zou de tweede fase intreden, waarin de conventionele operaties de overhand kregen.⁹⁰

Vormde de strategische bommenwerper voorheen het belangrijkste offensieve middel, begin jaren zestig omvatte het nucleaire 'zwaard' tevens ICBM's en Polaris-kernonderzeeboten voorzien van SLBM's (de *strategic triad*). De van een "integrated nuclear capability" voorziene conventionele 'schild'-strijdkrachten droegen eveneens bij aan de afschrikking: een sterk 'schild' zou Moskou tot zwaardere maatregelen dwingen om een doorbraak te forceren en zodoende de kans op (nucleaire) escalatie verhogen. 'Schild'-strijdkrachten behielden voorts hun defensieve taak: de bescherming van het nucleaire vergeldingspotentieel en de verdediging van het NAVO-territoir door de vijand zo ver mogelijk oostwaarts tegen te houden tot het tegenoffensief effect had.⁹¹ Daarbij was een belangrijke taak weggelegd voor de luchtverdediging, die met onderscheppingsjagers en in toenemende mate met grond-lucht geleidewapensystemen, opgesteld in een geleidewapengordel in de Bondsrepubliek (zie pagina 206), de (initiële) luchtaanvallen van het Warschaupact trachtte te pareren. Het was de taak van de parate divisies te voorkomen dat West-Europa onder de voet zou worden gelopen. De naast elkaar opgestelde legerkorpsen van de lidstaten vormden samen een lange, aaneengesloten verdedigingslinie die liep langs de rivieren de Weser en de Fulda (vanaf 1963 de Duits-Duitse grens). De NAVO-landstrijdkrachten moesten langs deze verdedigingslijn stand proberen te houden, daarbij gesteund door tactische verkenningsvliegtuigen die lucratieve doelwitten zoals troepenconcentraties en mobiele raketsystemen opspoorden voor de inzet van nucleaire grond-grondkrakten.

Hoewel op directe luchtsteun door de tactische luchtstrijdkrachten in de openingsdagen van een conflict niet mocht worden gerekend, leverden de jachtbommenwerpers wel een indirecte bijdrage door het gevechtveld van het vijandelijke achterland af te snijden (interdictie), terwijl zij het luchtruim verschoond hielden van vijandelijke vliegtuigen door vliegbases, radarstations, luchtafweer en commandocentra aan te vallen. Dergelijke offensieve *counter-air*-mis-

sies, gericht op het veroveren van het luchtoverwicht, leverden ook een waardevolle bijdrage aan de doortocht van Amerikaanse en Britse strategische bommenwerpers op weg naar doelen in de Sovjet-Unie. Naast de strategische luchtmacht, MRBM's, ICBM's en SLBM's figureerden de tactische luchtstrijdkrachten steeds nadrukkelijker in SACEUR's *Atomic Strike Plan*: pakweg een derde van de jachtbommenwerpers werd ingepland voor nucleaire aanvalsvluchten (*Fighter Bomber Strike*; FBS). Tot de mogelijke aanvaldoelen behoorden havenfaciliteiten, in een poging het maritieme Sovjet-gevaar te bezweren. De strijd ter zee focuste zich op het onderzeebootwapen, dat de grootste bedreiging vormde voor de veilige aanvoer van materiële en personele versterkingen vanaf het Amerikaanse continent. Deze versterkingen zouden de NAVO in staat stellen stand te houden, terwijl de onophoudelijke bombardementen de wil en het vermogen van Moskou en zijn bondgenoten om de oorlog voort te zetten, definitief zouden breken.⁹²

Het aandeel van de Nederlandse luchtstrijdkrachten in de NAVO-plannen: uitbreiding met nucleaire taken

Met uitzondering van het strategisch bombardement vervulde de KLU een rol in alle overige aspecten van de luchtoorlogvoering. Het Commando Luchtverdediging nam deel aan de luchtverdediging van het ZATAF-gebied. De verdediging van het Nederlandse luchtruim zou door de integratie van de bondgenootschappelijke luchtverdediging na 1960 worden verzorgd in de vorm van gebiedsverdediging. Voor het uitvoeren van zijn taken stonden het CLV luchtverdedigingsjagers en – vanaf 1961 – geleidewapensystemen tegen luchtdoelen ter beschikking. De tactische luchtstrijdkrachten, de offensieve tak van de KLU, hadden als voornaamste taak het verkrijgen van luchtoverwicht door het uitvoeren van aanvallen op het luchtpotentieel van de vijand. Verder behoorden interdictie, directe luchtsteun aan grondtroepen en fotoverkenning tot de taken van de tactische squadrons. Tot de niet-gevechtstaken behoorde het verzorgen van luchtransport, terwijl de KLU ook voorzag in de KL-behoefte aan lichte vliegtuigen en helikopters voor artilleriewaarneming, licht transport en verbindingstaken. Dit 'traditionele' takenpakket werd na de introductie van TNW's uitgebreid met een tweetal nucleaire taken, een defensieve en een offensieve. De defensieve taak betrof de luchtverdediging met geleide wapens van het type Nike-Hercules, die van een nucleaire lading kon worden voorzien. Hierdoor was het mogelijk om met één enkele raket een grote vliegtuigformatie uit te schakelen. Het zou niettemin tot 1966 duren eer de eerste van de zes aangewezen squadrons over kernkoppen kon beschikken. De tweede nucleaire taak was offensief van aard: twee tactische squadrons ruilden hun conventionele bewapening in voor kernbommen.⁹³

Hoewel minister Staf al in februari 1957 door het hoofd van de MAAG op de hoogte werd gebracht dat de KLU *conversion kits* tegemoet kon zien om haar F-84F-vloot geschikt te maken voor het vervoeren van een type Mk.7 kernwapen, vond de overdracht van de eerste *kits* niet voor december 1958 plaats.⁹⁴ De KLU ontving vier MA-2 en 106 MA-1A *kits* voor de installatie van het *Low Altitude Bombing System* (LABS). Niet alleen de Thunderstreaks van het als *strike squadron* aangewezen 311 Squadron, maar ook het gros van de F-84F's van de overige squadrons ondergingen de modificatie om het kernwapen te kunnen dragen. Deze ombouw bestond uit het plaatsen van een bedieningspaneel in de cockpit en het aanbrengen van een afwerpmechanisme in het linker vleugelophangpunt. Een Amerikaans team assisteerde bij het installeren van de eerste

systemen, waarna het Nederlandse personeel zelf de resterende F-84F's onder handen nam. Het Depot Elektronisch Materieel (DELM) werd na het uitvoeren van enkele infrastructurele aanpassingen geschikt bevonden voor het hoger onderhoud aan het LABS-systeem, waarvoor uit het MDAP reservedelen en testapparatuur beschikbaar werden gesteld. Het eerste- en tweede-lijns onderhoud vond op de bases plaats door Nederlands onderhoudspersoneel, dat hiervoor *on the job training* kreeg van Amerikaanse technici. Uit veiligheidsoverwegingen werd het project binnen de KLU aangeduid met de codenaam *Blue Danube*.⁹⁵

Het modifieren van de F-84F's vormde in feite het gemakkelijkste deel van de opdracht. Daarnaast moesten er overeenkomsten met de VS worden getekend waarin de overdracht van atoominformatie en de opslag van kernwapens op Nederlands grondgebied werden geregeld, terwijl de autorisatie voor de training van 311 Squadron een afzonderlijk *technical agreement* vereiste.⁹⁶ Verder dienden er trainingsprogramma's te worden geschreven en extra personeel opgeleid voor het uitvoeren van onderhouds-, bewapenings-, en bewakingstaken. Bovendien moest er een speciale bunker, de *Weapon Storage Area (WSA)*, op Vliegbasis Volkel worden ingericht.⁹⁷ De WSA kreeg een plekje aan de rand van de basis en werd dag en nacht bewaakt door een ongeveer vijftig man sterk Amerikaans bewakingsteam, de zogeheten *custodians*. Zij bewaakten het binnenterrein rondom de WSA, terwijl het personeel van het Luchtmacht Bewakingskorps de beveiliging van het gebied daarbuiten op zich nam.⁹⁸ Het bleek nog een lastige opgave om in de vereiste, forse aantallen LBK-personeel te voorzien.

In juni 1959 ving de training op de gemodificeerde F-84F's aan. Een tweekoppig Amerikaans instructieteam van de *United States Air Forces in Europe* nam de zes meest ervaren vliegers van 311 Squadron twee maanden lang onder zijn hoede. De vliegers werden vertrouwd gemaakt met twee verschillende aanvalsmethoden: de *High Altitude Bombing System*-methode (HABS), waarbij het wapen met behulp van het richtvizier vanaf circa 8 km hoogte op het doel werd afgeworpen, en de LABS-methode, een aanval op extreem lage hoogte (10 á 20 meter) en hoge snelheid (900 km/h), waarbij de vlieger de kernbom in een steile klim boven het doel losliet om zich met een halve looping bliksemsnel uit de voeten te maken om de atoomexplosie voor te blijven. Deze methode stond onder de vliegers wel bekend als *over the shoulder bombing*. In ongeveer vijftien á twintig oefenmissies op oefenterrein De Vliehors werd het zestal klaargestoomd tot volwaardige HABS/LABS-instructeurs. Op hen rustte de taak hun ervaring op de overige negentien squadronleden over te brengen. Voor deze groep begon de HABS/LABS-training begin augustus. Vrijwel dagelijks vlogen de F-84F's, bewapend met ruim elf kilogram zware Mk.76 oefenbommen, naar De Vliehors om beide aanvalsmethoden tot in de puntjes te leren beheersen.⁹⁹ Tussen november 1959 en februari 1960 deed een 34 man sterk USAFE-team Vliegbasis Volkel aan om 311 Squadron aan een afsluitend trainingsprogramma te onderwerpen. Door theorielessen, (vlieg)oefeningen en een eindevaluatie werd het squadron – vliegers, grond- en inlichtingenpersoneel – op de SHAPE-standaard gebracht. Het vliegprogramma omvatte *initial training* (vliegtuigbeheersing, alsmede navigatie-, formatie- en instrumentvliegen), *bomb training* (HABS- en LABS-techniek) en *combat profile training* (nagebootste oorlogsmisssies, inclusief het aanvlieprofiel). Een vlieger werd pas operationeel verklaard wanneer hij in zes opeenvolgende missies zijn Mk.76 oefenbom binnen een straal van 300 meter (HABS) of 450 meter (LABS) van het oefendoel kon werpen.¹⁰⁰ Na ruim een jaar kon 311 Squadron op 1 juli 1960 als eerste niet-Amerikaans *Fighter Bomber Strike*-squadron operationeel aan de NAVO worden aangeboden. Daarmee zat de taak voor het Amerikaanse instructieteam er nog niet op: in 1960 brachten zij van elk van de overige conventionele tactische

squadrons zes vliegers de beginselen van de HABS- en LABS-technieken bij. De uitverkorenen droegen op hun beurt deze kennis over aan de overige leden van hun eenheid.¹⁰¹

Die ervaring kwam vooral de vliegers van 312 Squadron goed van pas. Dit squadron werd in 1960 aangewezen om als tweede tactische squadron de conventionele aanvalstaak in te ruilen voor de nucleaire. Doordat de Scandinavische lidstaten geen kernwapens op hun grondgebied duldden, dreigde er een tekort aan nucleaire squadrons binnen de NAVO te ontstaan. Nederland stemde daarop in met het verzoek van de NAVO een tweede *strike squadron* op te richten. 312 Squadron begon op 1 oktober 1961 aan het lange opwerktraject tot nucleair squadron. Daardoor schoof het de operationele conversie cursus op de F-84F, die '312' begin 1959 van het gedeactiveerde 313 Squadron had overgenomen, door naar 315 Squadron.¹⁰² Op 1 juni 1962 kon het squadron in zijn nieuwe rol operationeel aan de NAVO worden aangeboden. Samen met zustersquadron '311' vormde het eveneens op Volkel gestationeerde 312 Squadron de *Volkel Wing*.¹⁰³

Enmaal als operationeel aangemerkt, kregen de squadrons van SHAPE vaste aanvalsdoelen toegewezen. Bij de NAVO-alarmering *General Alert*, die het uitbreken van een oorlog aankondigde, zouden de Thunderstreaks in actie komen om hun oorlogsdoelen uit te schakelen. Hiervoor stelde elk squadron een eigen *Launch Sequence Plan* op. Deze afzonderlijke plannen werden op SHAPE-niveau op elkaar afgestemd.¹⁰⁴ Wanneer hun nucleaire taak was volbracht, kwamen de F-84F's ter beschikking van C-2ATAF voor aanvallen met conventionele munitie op gelegenhedsdoelen.¹⁰⁵ SHAPE kende 311 Squadron in eerste instantie drie aanvalsdoelen toe, een aantal dat in 1961 tot dertien was uitgegroeid.¹⁰⁶ Ofschoon SHAPE voornemens was het aantal doelen tot twintig uit te breiden, achtte de KLU – ook na het operationeel worden van 312 Squadron – uit materieel en personeel oogpunt veertien doelen het maximum haalbare. Het geallieerde hoofdkwartier trachtte de luchtmachtleiding te bewegen nog een derde en vierde squadron naar een nucleaire taak te converteren, doch die verzoeken ketsten af op operationele, personele en financiële bezwaren van Nederlandse zijde.¹⁰⁷

Om bij een verrassingsaanval snel te kunnen reageren, stonden continu twee bewapende F-84F's op *Quick Reaction Alert* (QRA), gereed om binnen een kwartier na een alarmmelding op weg te zijn naar hun doelen. Aanvankelijk stond de QRA-vlucht alleen paraat tijdens daglichturen, maar vanaf 1963 stelde SHAPE een 24-uurs QRA verplicht.¹⁰⁸ Dit betekende een zware belasting, niet alleen voor de vliegers, maar evengoed voor het bewapenings- en grondpersoneel. Op Volkel verrezen dat jaar *Alert Hangars*, overdekte *dispersals* en een stand-by-gebouw voor het personeel dat QRA-dienst draaide. Hoewel het nut van SHAPE's nieuwste eis door de Luchtmachtstaf in twijfel werd getrokken, startte de vliegbasis een intensief nachtvliegprogramma. De F-84F was niet uitgerust voor nachtelijke operaties, zodat er maar een "zeer kleine kans" bestond dat vliegers in duisternis of slecht weer hun doelen zouden kunnen vinden, laat staan raken. SHAPE was niettemin van mening dat iedere kans, hoe gering ook, moest worden gegrepen.¹⁰⁹ Het geallieerde hoofdkwartier drong er bij de KLU bovendien op aan de 24-uurs QRA voortaan met vier F-84F's te verzorgen. Omdat daarvoor de vereiste mankracht (vliegers, bewakingspersoneel) ontbrak, accepteerde SHAPE dat de KLU aan die eis vooralsnog niet kon voldoen.¹¹⁰ In geval van verhoogde spanningen kon de QRA-sterkte wel tijdelijk worden opgevoerd. De crises rond Berlijn en Cuba gaven hier begin jaren zestig twee keer aanleiding toe. Hoewel uit de bronnen niet duidelijk blijkt of deze maatregelen echt zijn doorgevoerd, lagen er in september 1961 in reactie op de Berlijnse crisis wel plannen gereed om de QRA-vlucht van 311 Squadron met ingang van 18 september met twee F-84F's uit te breiden.¹¹¹ Ten tijde van de Cuba-crisis lijkt de QRA-

sterkte wel te zijn verhoogd. In het boek *Jachtvliegers in de Koude Oorlog* van S.A. Netto verhaalt deze oud-vlieger dat in oktober 1962 zowel 311 Squadron als het pas vier maanden daarvoor operationeel verklaarde 312 Squadron elk met vier bewapende Thunderstreaks paraat stond. De vliegers, die lange diensten van acht uur op en af draaiden, wachtten gespannen in hun cockpit op het bevel hun doelwit aan de andere zijde van het IJzeren Gordijn aan te vallen. Op het hoogtepunt van de crisis, in het laatste weekeinde van oktober 1962, hield Volkel zelfs twaalf F-84F's stand-by. De squadrons hielden die uiterste krachtsinspanning een etmaal vol, tot het bericht de vliegbasis bereikte dat de Sovjet-schepen op weg naar Cuba rechtsomkeert hadden gemaakt.¹¹² Zonder in actie te hoeven komen, hadden 311 en 312 Squadron hun waarde bewezen. Desondanks begon hun 'werktuig', de uit de vroege jaren vijftig stammende F-84F, tekenen van tactische veroudering te vertonen. Het wekte dan ook geen verbazing dat beide squadrons in de moderniseringsplannen van de KLU genoteerd stonden om te worden uitgerust met de moderne F-104G.

3.4 De opbouwplannen van de KLU: een verschuiving van bemande vliegtuigen naar geleide wapens

Met de afronding van het Luchtmachtplan 1951-1954 telde de Koninklijke Luchtmacht begin 1957 zestien operationele squadrons: zes dagjager-, drie nachtjager-, zes tactische en een fotoverkenningssquadron. Zij waren uitgerust met tweede-generatie-jachtvliegtuigen, met uitzondering van enkele dagjagersquadrons, die nog met de Meteor F. Mk.8 opereerden. De Luchtmachtstaf voorzag de conversie van het zesde en laatste Meteor-squadron op de Hunter niet voor 1959. Zover zou het nooit komen: al in januari 1958 nam de KLU afscheid van de eerste van haar dagjagersquadrons (327 Squadron). Met 316 Squadron werd ook een van de tactische squadrons ontbonden. De KLU liep met de maatregelen vooruit op de presentatie van het SHAPE MC 70 minimumbehoefstenplan, die in april 1958 plaatshad. De dagjager had geen toekomst meer, zo luidde een van de uitkomsten van deze studie, die als richtsnoer fungeerde voor de tweede opbouwfase.

De opheffing van de dagjagersquadrons was niet de enige ingrijpende verandering die de KLU in de komende jaren te wachten stond. In de bijlagen bij MC 70 stond per lidstaat vermeld welke bijdrage het zou moeten leveren. Nederland stond voor 1963 te boek voor 5 squadrons *all weather*-jachtvliegtuigen (80 vliegtuigen), 4 tactische squadrons (100 vliegtuigen) en 4 groepen grond-lucht geleide wapens van het type Nike. De dagjagersquadrons verdwenen geleidelijk van de sterkte, tot de opheffing van de laatste squadrons in 1962. Opvallend was het feit dat de KLU na 1960 niet langer een fotoverkenningssquadron zou bijdragen, maar in plaats hiervan een groep grond-grond geleide wapens (*surface-to-surface missile*; SSM) moest leveren.¹¹³ Hoewel de KLU door haar vertegenwoordiging in de diverse NAVO-staven over het algemeen goed van de inhoud van plannen op de hoogte was, kwam de opheffing van het gespecialiseerde 306 Squadron als een volslagen – en onplezierige – verrassing. Aangezien de lidstaten op bilaterale wijze aanpassingen in de verdeling van hun strijdkrachten mochten aanbrengen, stelde de Luchtmachtstaf zich onmiddellijk in contact met zijn Duitse evenknie. De *Luftwaffe* moest naast een tweetal SSM-groepen ook elf verkenningssquadrons leveren, maar kon deze door een tekort aan jachtvliegers voorlopig niet allemaal bemannen. CLS luitenant-generaal Schaper stelde de oosterburen daarop een ruil voor, waarbij de KLU haar verkenningssquadron behield en de *Luftwaffe* een verkenningssquadron minder en een SSM-groep extra opbracht. De *Inspekteur der Bundesluftwaffe*, generaal Josef Kammhu-

ber, het brein achter de succesvolle Duitse *Nachtjagd* in de Tweede Wereldoorlog, stemde hiermee in.¹¹⁴ Deze ruil liet onverlet dat het vliegtuigbestand van de KLU aanzienlijk zou worden ingekrompen: van 16 naar 10 operationele squadrons, aangevuld met 1 transportsquadron (16 vliegtuigen) en 4 squadrons lichte vliegtuigen (72 vliegtuigen). Daartegenover stond de introductie van twee nieuwe wapensystemen: het geleide wapen en een AWX-jachtvliegtuig van de derde generatie, die de Hunter, F-86K, F-84F en RF-84F zou vervangen.

Voor het behoud van vier tactische squadrons had de KLU zelfs een ‘aanval’ van SACEUR Norstad moeten pareren, die in de herfst van 1957 met de gedachte speelde de KLU met de Belgische luchtmacht te laten integreren. De opperbevelhebber stelde voor dat de KLU zich geheel op de luchtverdedigingstaak zou toelagen, terwijl België zich zou beperken tot het leveren van tactische luchtstrijdkrachten. Minister Staf, die hier om financiële redenen oren naar had, liet namens Nederland weten “hiertoe in beginsel wel bereid te zijn”. De Luchtmachtleiding dacht daar wat genuanceerder over, omdat zij bang was haar onafhankelijke status te verliezen. Tevens verwachtte de KLU dat SACEUR’s voorstel problemen van politieke aard met zich mee zou brengen, waaronder de inbreuk op de soevereiniteit. Uiteindelijk kwam het slechts tot een integratie van de vliegopleidingen van de beide buurlanden. Een samenwerking op opleidingsgebied kon – zonder het verlies van zeggenschap – mankracht en geld besparen; geld dat de KLU nodig had voor de aanschaf van vliegtuigen en geleide wapens.¹¹⁵ Ondanks de talrijke problemen die MC 70 op financieel, personeel, organisatorisch en operationeel gebied met zich zou meebrengen, conformeerde de Luchtmachtstaf zich aan SHAPE’s minimumbehoefteplan. Ze vertaalde de Nederlandse luchtmachtbijdrage, als vermeld in het NAVO-document, naar een nationaal plan.

Voor het blok gezet

De beslissing over de toekomstige samenstelling van de KLU hing echter af van de acceptatie van MC 70. Terwijl de luchtmachtleiding en minister van Oorlog Staf achter SHAPE’s plannen stonden, was het kabinet huiverig voor de financiële consequenties. Op 11 april 1958 bracht Staf de ministerraad op de hoogte. Minister-president Drees meende dat Nederland al meer uitgaaf aan defensie dan vergelijkbare lidstaten en met de zorgelijke situatie in Nieuw-Guinea waren de financiële lasten volgens de premier niet “ongewijzigd te dragen”. Met de bijeenkomst van NAVO-defensie-ministers voor de deur drukte Drees Staf op het hart “generlei toezeggingen te doen bij de bespreking van de nieuwe verdedigingsplannen en de gelegenheid aan te grijpen om erop te wijzen, dat Nederland met zijn defensie-uitgaven omlaag zal moeten”. Minister H.J. Hofstra (PvdA) riep in herinnering dat de militaire autoriteiten er dikwijls een handje van hadden om plannen te maken die de financiële grenzen te buiten gingen. Staf zegde zijn collega van Financiën toe op de NAVO-bijeenkomst op het financiële vlak een voorbehoud te maken. De ministerraadsleden waren dan ook *not amused* toen zij vernamen dat Staf op de NAVO-top “namens de Nederlandse regering in de meest volstreekte zin [zou] hebben gezegd, dat de voorgestelde plannen als minimum worden aanvaard, terwijl door ministers van andere landen allerlei voorbehouden zijn gemaakt”.¹¹⁶ Toen de minister van Oorlog na zijn terugkeer uit Parijs op 25 april in de ministerraad tekst en uitleg kwam geven, wachtte hem dan ook een warm onthaal. Drees vond dat Staf de regering “moreel gebonden” had door “het nieuwe plan te aanvaarden als basis voor de opzet van de voorgestelde Nederlandse defensiebijdrage”. Dit had tot gevolg dat

“men op een minimumbasis plannen maakt en dat men moest besluiten zich elke inspanning te getroosten om de doeleinden van die plannen te bereiken en te handhaven”. Hofstra was evenmin gelukkig met Stafs optreden in Parijs, waarmee deze de regering “met huid en haar” aan MC 70 had overgeleverd. Staf bestreed dit: hij had MC 70 slechts voor plandoeleinden aanvaard. Mocht Nederland financieel niet in staat blijken zijn verplichtingen na te komen, dan kon het dit tijdens de *Annual Reviews* kenbaar maken.¹¹⁷

Zelf beschouwde Staf de plannen als een “minimum”, zo vertrouwde hij de Defensiecommissie toe. Op een vraag van Korthals, die namens de VVD in de commissie zat, of MC 70 hogere dan wel lagere eisen stelde dan thans het geval was, antwoordde de minister van Oorlog dat Nederland noch omhoog kon (tegenover de bevolking), noch omlaag (om de VS geen aanleiding te geven zich terug te trekken).¹¹⁸ MC 70 vroeg niettemin aanzienlijk grotere financiële offers dan de in 1956 overeengekomen verhoging van het defensieplafond toeliet. Het kabinet vreesde dat Staf Nederland in een lastige positie had gemanoeuvreed.

Door enkele deelbeslissingen kwam de realisatie van de luchtmachtplannen intussen dichterbij. Zo ging Nederland in juni 1958 in op het Amerikaanse aanbod om een onder het MDAP te leveren Nike-groep op te richten. De opleiding van personeel was bij het aanbod inbegrepen.¹¹⁹ Toen bleek dat dezelfde gunstige voorwaarden van toepassing waren op de uitrusting en opleiding van een tweede groep, hapte Nederland nogmaals toe. Het zou bij twee Nike-groepen blijven. De Nike was ontworpen voor de bescherming van de hogere luchtlagen. Het gevaar onderkend dat vliegtuigen onder de Nike-gordel door zouden vliegen, deed het geallieerde hoofdkwartier besluiten het originele MC 70-plan tussentijds te wijzigen. De resterende twee door Nederland op te brengen geleidewapeneenheden dienden geschikt te zijn voor de bestrijding van luchtdoelen op lage en middelbare hoogten. SHAPE schoof hiervoor het Amerikaanse HAWK-systeem naar voren. De VS waren bereid de benodigde technologische kennis te delen, zodat een Europees HAWK-productieprogramma kon worden opgezet. De mogelijkheid om de nationale industrie in te schakelen bij de wapenproductie in NAVO-verband deed de Nederlandse regering besluiten zich bij Frankrijk, Duitsland, Italië en België aan te sluiten in de *NATO HAWK Working Group*. In december 1958 kreeg minister Staf mandaat van het kabinet om de twee vereiste HAWK-bataljons te bestellen.¹²⁰ Hoewel Staf in januari 1959 in de Defensiecommissie nog had laten weten het niet verstandig te vinden een derde bataljon af te nemen, gezien het forse prijskaartje (circa zestig miljoen gulden per eenheid) en het feit dat Nederland zelf voor de aanschaf moest zorgdragen, veranderde hij binnen een maand van gedachten.¹²¹ Het aantal bataljons dat een lidstaat afnam, bepaalde het aandeel dat de nationale industrie in de productie mocht leveren. Door te benadrukken dat België drie bataljons afnam, tegenover twee door Nederland, wist Staf op 20 februari 1959 de ministerraad te winnen voor zijn voorstel de Nederlandse bestelling tot drie HAWK-bataljons te verhogen – op voorwaarde dat de financiering tot na 1964 kon worden uitgesteld.¹²² Noch de KLU, noch SHAPE had om een verhoging gevraagd. CLS Schaper verklaarde op 2 juli 1959 in de Defensiecommissie dat dit besluit berustte “op een persoonlijke beslissing” van de minister. Deze ‘soloactie’ was een van Stafs laatste daden als minister van Oorlog. Het zou een daad blijken die zijn opvolgers ernstig in verlegenheid zou brengen.¹²³

Hoewel Nederland zich intussen had gecommitteerd aan de oprichting van twee Nike-eenheden en maar liefst drie HAWK-bataljons, had het kabinet zich formeel nog altijd niet uitgesproken over MC 70. Na de val van het kabinet-Drees IV raakte het onderwerp in de luwte, totdat het nieuwe kabinet-De Quay medio 1959 opnieuw met het vraagstuk werd geconfronteerd.¹²⁴ De slechts kort

zittende Van den Bergh wees erop dat zijn voorganger MC 70 als grondslag had erkend, zodat Nederland zijn verplichtingen wel moest nakomen. Zijlstra (ARP), de nieuwe minister van Financiën, meende dat “minister Staf dan verder is gegaan dan in het kabinet was beslist”.¹²⁵ De meningen over de mate waarin Nederland “gebonden” was bleven verdeeld.¹²⁶ Intussen groeide de druk op het kabinet om knopen door te hakken, aangezien de order voor de vervanging van de bestaande vliegtuigtypen uiterlijk eind 1959 geplaatst zou moeten worden. Op 23 oktober 1959 gaf staatssecretaris Calmeyer een uiteenzetting in de ministerraad over de kosten die met de opbouw gemoeid zouden zijn. Voor de KLU bedroegen de totale kosten voor 1960-1963 naar schatting 1.526 miljoen gulden, waarvan 680 miljoen gulden was bestemd voor de aanschaf van de benodigde nieuwe jachtvliegtuigen.¹²⁷ Voor de landmacht gaf Calmeyer een soortgelijk exposé. Hoewel het kabinet een definitief besluit uitstelde tot na de beraadslaging over de *Defensienota 1960*, kon defensie minister Visser de KLU begin maart 1960 alvast een gedeeltelijk succesje melden: met minister Zijlstra was hij het eens geworden over de aanschaf van een eerste serie van vijftig F-104 Starfighters, met een optie op een tweede serie van vijftig.¹²⁸ De resterende honderd vliegtuigen, zo was de verwachting, kwamen voor Amerikaanse rekening. In een Kamerdebat lichtte de minister de noodzaak voor de miljoenen aanschaf nog diezelfde maand toe.¹²⁹

Eind mei 1960 verscheen de langverwachte *Defensienota 1960*. Vanwege de onzekerheid over een voortzetting van de Amerikaanse hulp hadden de verantwoordelijke bewindslieden er van afgezien in de nota een uitvoerig Luchtmachtplan te presenteren. De plannen voor wat betreft de KLU waren “opzettelijk vaag gehouden”, zo gaf staatssecretaris Calmeyer later toe.¹³⁰ Wel vermeldde de nota dat MC 70 de basis vormde voor de Nederlandse luchtmachtbijdrage. Dit bracht de invoering van HAWK's en Nikes en “de vervanging van de drie huidige typen gevechtsvliegtuigen door een geringer aantal vliegtuigen van één nieuw type” met zich mee. Dit “dubbele vernieuwingsproces” zou “vanzelfsprekend” gepaard gaan met organisatorische en logistieke problemen, maar, zo vervolgde de nota hoopvol, de KLU had “sinds de oorlog reeds tweemaal haar straalvliegtuiginventaris in een betrekkelijk korte periode geheel vernieuwd”. De werving van technisch hoogwaardig personeel en het handhaven van de gevechtsgereedheid tijdens de transitiefase werden als voornaamste knelpunten geïdentificeerd. Verder stond de vervanging van de C-47B door twaalf Fokker F-27-transportvliegtuigen op de rol, waren de “oude en versleten voertuigen” aan vervanging toe en werden er GAR-8 Sidewinder lucht-luchtraketten ingevoerd. De nota sloot voor wat betreft het luchtmachtgedeelte af met de waarschuwing dat het programma van de KLU niet te verwezenlijken was “zonder – voor enkele projecten – een aanzienlijke mate van MDAP-hulp”.¹³¹

De Tweede Kamer ging in juni, na opnieuw haar ongenoegen over de financiële ondoorzichtigheid te hebben uitgesproken, akkoord met de defensienota. Door het nieuwe defensieplafond van 1.850 miljoen gulden te accorderen, ontstond de financiële ruimte voor het aanschaffen van de tweede serie F-104G's.¹³² Daarmee leek tevens de laatste grote financiële hindernis voor de uitvoering van de KLU-plannen genomen.

Een halvering van de Nederlandse luchtvloot

Dat bleek echter niet het geval. In de zomer werd stilaan duidelijk dat de KLU zich geen derde HAWK-bataljon kon veroorloven. De kosten per bataljon waren in korte tijd explosief geste-

gen, zodat staatssecretaris Calmeyer voorstelde het derde bataljon uit de defensiebegroting te schrappen. Hij hoopte dat de KLU nog onder het bataljon uit kon door SHAPE erop te wijzen dat MC 70 van Nederland slechts twee bataljons vroeg. DMLU generaal-majoor Maurenbrecher maakte Calmeyer attent op de financiële consequenties van een dergelijk besluit. Nederland was contractueel gebonden en kon niet meer terug. Annulering leverde een schadepost van 40 à 50 miljoen gulden op. Dat zou aan het parlement moeilijk uit te leggen zijn.¹³³ Drie maanden later was de prijs opgelopen tot 100 miljoen gulden per eenheid, maar van de benodigde 300 miljoen gulden was slechts 160 miljoen gulden in de luchtmachtbegroting opgenomen. Meer geld was er eenvoudigweg niet.¹³⁴

Half september 1960 kreeg de KLU een tweede tegenslag te verwerken, toen bleek dat de VS niet meer dan 25 Starfighters wilden bijdragen. Minister Visser meende door de VS om de tuin te zijn geleid en weigerde aanvankelijk het contract te ondertekenen. Hierop kwam hij naar eigen zeggen terug toen bleek dat daardoor het hele F-104-programma op losse schroeven zou komen te staan. Het was lastig het been stijf te houden als je tegelijkertijd de hand moest ophouden, zo verklaarde hij in de Defensiecommissie.¹³⁵ Dit belette hem echter niet de Nederlandse order tot 75 F-104G's te beperken, hetzelfde aantal als België zou afnemen. Met dit "pokerspel", zoals Visser het noemde, hoopte hij een handreiking van de Amerikanen uit te lokken. Die opzet slaagde wonderwel: de VS zegden ter waarde van 30 miljoen dollar extra hulp toe aan projecten voor de KL en KM, waarop de minister de Nederlandse order tot 95 vliegtuigen verhoogde.¹³⁶ Tezamen met de 25 'Amerikaanse' F-104's kwam het totale aantal daarmee op 120, hetgeen ver verwijderd bleef van de 200 stuks die de Luchtmachtstaf nodig achtte. Dit kwam de minister in het parlement op veel kritiek te staan. De Kamerleden konden de door Visser aangekondigde reductie van het aantal Starfighters niet rijmen met zijn eerdere uitspraken dat de aanschaf van 200 vliegtuigen absoluut noodzakelijk was om aan de NAVO-verplichtingen te kunnen blijven voldoen. Met name de KVP en PvdA trokken fel van leer.¹³⁷ De KLU zou met 120 Starfighters en het in dienst houden van de "uitmuntend[e]" F-84F niettemin "ten volle" aan haar bondgenootschappelijke verplichtingen voldoen, zo verdedigde staatssecretaris Calmeyer zijn minister.¹³⁸

De reden hiervoor lag in SHAPE's vervolgplan op MC 70, in de bronnen MC 70-1966 genoemd, dat de Luchtmachtstaf in januari 1961 onder ogen had gekregen. Na 1966 lag een vermindering van 198 tot 141 vliegtuigen in het verschiep, onder handhaving van de 5 geleidewapeneenheden.¹³⁹ De vermindering van het aantal vliegtuigen en de toename van het aantal geleide wapens hadden elkaar "in evenwicht gebracht", aldus de staatssecretaris, die deze nieuwste ontwikkelingen beschouwde als "een geluk bij een ongeluk".¹⁴⁰ In de Memorie van Toelichting was er niettemin met geen woord gerept over SHAPE's laatste wijzigingen, terwijl de Memorie van Antwoord er welgeteld één zin aan wijdde. De defensiewoordvoerder van de KVP, Moorman, bracht de alom heersende verbijstering in de Kamer als volgt onder woorden. "Wij zitten (...) nog midden in de schrik van de mislukte Starfighter-deal, of de Minister zegt ons: vergeet MC-70-1963 maar en vergeet ook dat getal van 200 vliegtuigen, dat daarbij hoort. Want er zijn alweer nieuwe plannen en daarin ligt het aantal vliegtuigen aanmerkelijk lager dan die 200, waarover je je zo druk maakt." Moorman voegde hieraan toe "dat de Regering niet door kan gaan met de Kamer plannen, miljarden kostende plannen, voor te leggen, die alweer verouderd zijn nog voordat de discussies erover in het Parlement hun beslag hebben gekregen".¹⁴¹ Het was het zoveelste voorbeeld van de gebrekkige informatievoorziening aan het parlement. Tegelijkertijd zei het echter iets over de grillige plannenmakerij binnen SHAPE.

Toen de storm was gaan liggen, overheerste de tevredenheid dat de Starfighterkwesitie door de lagere eisen tot een gunstig einde was gekomen. In de beslotenheid van de Defensiecommissie liet Calmeyer twee dagen later weten dat de vs zich tijdens de onderhandelingen over de F-104 waarschijnlijk reeds hadden gebaseerd op de gewijzigde MC 70-plannen en daardoor hun steun hadden verminderd. “De gelukkige wending kan (...) wel eens niet zo toevallig zijn als het oppervlakkig gezien lijkt”, zo vermoedde de staatssecretaris.¹⁴² Wat hij echter voor de commissieleden verzweeg, was dat de vermindering van het aantal vliegtuigen mede mogelijk werd gemaakt doordat MC 70 na 1963 voorzag in de vervanging van een tactisch squadron door een niet nader gespecificeerd aantal MRBM’s. De als een vroom christen bekend staande Calmeyer zat bijzonder met dit vraagstuk in zijn maag. In een nota aan minister Visser riep hij in herinnering dat de mogelijke aanleg van raketbases op Nederlands grondgebied eind jaren vijftig onder de bevolking en in het parlement reeds tot “grote beroering” had geleid. De regering had destijds het standpunt gehuldigd daartoe slechts bereid te zijn, als dit “op militaire gronden noodzakelijk” was. “Thans wordt, zonder dat aan de Nederlandse regering een gewijzigd standpunt is uiteengezet, als het ware langs een achterdeur toch overgegaan tot het plaatsen van één of meer raketbases op Nederlands grondgebied”, zo waarschuwde Calmeyer. Slechts wanneer de andere lidstaten eveneens tot een aanleg besloten, zou de staatssecretaris zich hierbij neerleggen, al achtte hij “de gevolgen voor de Nederlandse defensie funest”.¹⁴³

Het krijgsmachtdeel dat de ballistische raketten in zijn beheer zou krijgen, en waarvoor de KLU de eerst aangewezen kandidaat leek, zou flink in aanzien stijgen. Chef Luchtmachtstaf Schaper liet blijken Calmeyers gewetensbezwaren niet te delen. In december 1960 schreef hij minister Visser dat de eenzijdige vermindering van het aantal Starfighters, zonder daar iets voor in de plaats te kunnen stellen, “desastreuze gevolgen [zou] hebben in de gehele opbouw van de Koninklijke Luchtmacht”. Voor het voldoen aan MC 70, ook voor de periode na 1966, kwam de luchtmacht gevechtsvliegtuigen tekort. De CLS betwijfelde evenwel of het MRBM-programma wel (tijdig) van de grond zou komen. Mocht dat niet het geval zijn, zo liet Schaper zijn politieke baas weten, dan bleef er van de Nederlandse luchtmachtbijdrage aan de NAVO maar “weinig over”.¹⁴⁴ De nota leek dan ook een onverhulde poging om de minister tot de aanschaf van een groter aantal Starfighters te bewegen. Extra Starfighters zouden er nooit komen – evenmin overigens als een raketbasis op Nederlands grondgebied. Derhalve moest de KLU roeien met de riemen die zij had. CLS Schaper nam de uitdaging aan. Na de minister een maand eerder nog gewaarschuwd te hebben voor de ‘desastreuze gevolgen’ van zijn beleid, voerde Schaper de plannen uiteindelijk ‘braaf’ uit. Gehandicapt door de ‘halvering’ (van 200 naar 95) van het oorspronkelijk beraamde aantal Starfighters, besloot de chef Luchtmachtstaf om toch “zoveel mogelijk aan de operationele eisen te voldoen”. Twee luchtverdedigingssquadrons, het verkenningssquadron en twee tactische squadrons kregen elk de beschikking over achttien nieuwe gevechtsvliegtuigen. De resterende F-104G’s vormden de reserve. Twee tactische squadrons moesten zich met de op leeftijd rakende F-84F ‘behelpen’, terwijl de reductie van het aantal luchtverdedigingssquadrons ten dele kon worden opgevangen door het derde HAWK-bataljon. Hiervoor ging Schaper het gevecht aan met de KL, die aanspraak maakte op het derde bataljon voor de luchtverdediging van 1 Lk (zie pagina 241).¹⁴⁵

In tegenstelling tot het Luchtmachtplan 1951-1954, dat tot aan zijn afronding eind 1956 vrijwel geen wijzigingen onderging, zou het daaropvolgende luchtmachtplan meerdere keren moeten worden aangepast. De snelle ontwikkelingen op technologisch gebied waren daar mede

debet aan. Voor de KLU kwam dit tot uiting in de vraag in hoeverre en op welke termijn geleide wapens bemande vliegtuigen zouden vervangen. Een tweede variabele die de planning bemoeilijkte, was de onduidelijkheid op hoeveel Amerikaanse steun de KLU bij de realisatie van de plannen zou kunnen rekenen. Begin jaren zestig kwam op de eerste vraag een voorlopig, en op de tweede vraag een definitief antwoord, waarna de Luchtmachtstaf de plannen aan de internationale eisen en nationale mogelijkheden aanpaste. Het 'levende' document MC 70 gold daarbij als richtsnoer. Door een reeks van deelbeslissingen kreeg het moderniseringsproces stukje bij beetje vorm, maar het was vanaf het begin duidelijk dat de 'NAVO-verplichtingen' de mogelijkheden ver te boven gingen.

3.5 Het bondgenootschappelijke luchtverdedigingsvraagstuk: Nederland in de rol van pleitbezorger

Alvorens de blik te richten op de uitvoering van de luchtmachtplannen, onderwerpen we het vraagstuk van de bondgenootschappelijke luchtverdediging en de Nederlandse rol hierin aan een nadere beschouwing. De invoering van geleide wapens en een nieuwe generatie jachtvliegtuigen in de NAVO-strijdkrachten ging namelijk gepaard met nieuwe inzichten op het gebied van de bondgenootschappelijke luchtverdediging. Om het maximale uit de geavanceerde wapensystemen te halen, was een centrale commandovoering geboden. Immers, in een tijdperk waarin vliegtuigen zich met snelheden van 2.000 km/h verplaatsten, telde iedere seconde. Die snelheid, gekoppeld aan het toenemende vliegbereik, maakte het onmogelijk het doelwit van een aanval tijdig te onderkennen en de verantwoordelijke (nationale) luchtverdedigingssector te alarmeren. Dat betekende dat de bondgenootschappelijke luchtverdediging nog slechts effectief kon zijn wanneer zij de nationale grenzen definitief zou overstijgen en in handen van één bevelhebber zou worden gelegd. Dit raakte evenwel direct aan de nationale soevereiniteit van de lidstaten. Hoewel de integratie van alle luchtverdedigingssystemen in zijn bevelsgebied het beoogde einddoel was, zag SACEUR Gruenther coördinatie als een noodzakelijke tussenstap.¹⁴⁶ Met document MC 54 *Air Defence Command and Control in NATO Europe* gaf de opperbevelhebber hiertoe eind 1955 een hernieuwde aanzet en plaatste hij het politiek gevoelige luchtverdedigingsvraagstuk andermaal op de NAVO-agenda. Terwijl Gruenther's voorstel als verwacht veel weerstand ontmoette, ontpopte Nederland zich gaandeweg tot een enthousiast pleitbezorger van verregaande bondgenootschappelijke samenwerking op luchtverdedigingsgebied.

Een eerste stap: de coördinatie van de bondgenootschappelijke luchtverdediging

Zoals in het vorige hoofdstuk al vermeld, hadden Nederland en België in 1952 met de koppeling van hun luchtverdedigingsmiddelen in *No. 69 Group*, als eerste lidstaten gehoor gegeven aan de langgekoesterde wens van SACEUR om tot een betere coördinatie op luchtverdedigingsgebied te komen. Frankrijk bracht alleen zijn noordoostelijke luchtverdedigingsgroep in, terwijl Groot-Brittannië iedere vorm van medewerking weigerde. Tot onvrede van Gruenther bleef de luchtverdediging zodoende de zwakste schakel in de NAVO-defensie. Teneinde aan deze ongewenste situatie een einde te maken, gaf de opperbevelhebber in 1954 opdracht het probleem van de West-Europese

luchtverdediging als één geheel te laten bestuderen. Hiertoe beval hij de oprichting van het *SHAPE Air Defence Technical Centre* (SADTC), een door de VS gefinancierd studiecentrum voor luchtverdedigingsvraagstukken dat in 1954 in Den Haag werd gevestigd. De keuze viel op de Hofstad door de aanwezigheid van een aanvaardbare contractpartner in de vorm van de Rijksverdedigingsorganisatie Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (RVO-TNO), die zich in opdracht van Nederland al geruime tijd met studie- en ontwikkelingswerk op het terrein van de luchtverdediging bezighield. De Nederlander G.J. Sizoo stond aan het hoofd van het SADTC.¹⁴⁷

Het SADTC speelde een voorname rol in de totstandkoming van document MC 54 *Air Defence Command and Control in NATO Europe*. Bij zijn presentatie in het *Military Committee* liet Gruenther weten dat de dagen van de nationale luchtverdediging geteld waren. Hoewel “nations were somewhat sensitive on this point”, zou het NAVO-luchtverdedigingssysteem op geïntegreerde basis moeten worden ontwikkeld om succesvol te zijn. Dit vroeg om “concessions by the nations from the standpoint of national sovereignty”.¹⁴⁸ SACEUR verzocht de lidstaten om hem te belasten met de coördinatie van hun luchtverdedigingsmiddelen, zonder dat zij de zeggenschap over de luchtverdediging in vredetijd uit handen zouden hoeven geven. Namens *SHAPE* werd een *Air Defence Coordinator* belast met de coördinatie, in overleg met door lidstaten aan te wijzen *National Air Defence Representatives* om de nationale belangen te kunnen waarborgen.¹⁴⁹ Als belangrijkste taak zag Gruenther de constructie van een vroegtijdig waarschuwingssysteem, gevormd door een keten van radarstations. Daarnaast voorzag MC 54 in een gecoördineerd luchtverdedigingsstelsel, waarvoor het Europese NAVO-grondgebied in een viertal *Air Defence Regions* (ADR) zou worden verdeeld. Dit waren ADR-Noord (Denemarken, Noorwegen), ADR-Midden (de Bondsrepubliek, Benelux en Frankrijk), ADR-Zuid (Italië, Griekenland, Turkije) en de op zichzelf acterende luchtverdediging van Groot-Brittannië.¹⁵⁰

Hoewel Nederland Gruenther's streven naar coördinatie toejuichte, achtte de luchtmachtleiding de aanwijzing van Groot-Brittannië als een afzonderlijke ADR “moeilijk aanvaardbaar”. De luchtverdediging moest ‘in de diepte’ worden gevoerd, wat niet overeenkwam met de voorgestelde regionale indeling. Toen minister Staf deze bezwaren kenbaar maakte, daarbij wijzend op “de noodzakelijkheid van een nauwe binding van de Nederlandse en Engelse luchtverdedigingsstelsels”, deelde de *Air Deputy* bij *SHAPE*, generaal Norstad, hem mee dat deze indeling was gebaseerd “op administratieve gronden”. Volgens DMLU Reijnierse was het waarschijnlijker “dat de Engelsen er niet voor voelden behulpzaam te zijn bij de Franse luchtverdediging”. Daarnaast lag een deel van Frankrijk buiten de door *SHAPE* aangewezen gevechtszone, waardoor het niet in een van de *Air Defence Regions* was opgenomen en SACEUR hierover geen controle kon uitoefenen.¹⁵¹ Norstad's bezoek aan Den Haag op 6 december 1955 kon het Nederlandse ongenoegen niet wegnemen.¹⁵² Zes dagen later, tijdens een vergadering van het *Military Committee*, erkende Gruenther dat de regionale indeling kritiek had uitgelokt. De gekozen indeling was het resultaat van maandenlange planning. In dit late stadium nog wijzigingen aanbrengen zou slechts tot tijdverlies leiden. Mocht de gekozen indeling in de praktijk onwerkbaar blijken, dan zegde Gruenther toe deze opnieuw te bezien. Die toezegging trok de Nederlandse en Belgische delegaties over de streep, hoewel zij de indeling een “imperfect solution” vonden. Portugal en Italië toonden zich al even kritisch, maar gingen net als de overige lidstaten akkoord.¹⁵³

Op 15 december was het de beurt aan de NAVO-Raad om zich over het luchtverdedigingsplan uit te spreken. SACEUR legde uit dat het probleem van de luchtverdediging twee elementen kende. In de eerste plaats de commandovoering, ten tweede de middelen om het luchtverdedi-

gingssysteem te kunnen implementeren, zoals een vroegtijdig waarschuwingssysteem, verbindingen, vliegtuigen en geleide wapens. MC 54 richtte zich op het eerste probleem: de coördinatie van de luchtverdediging. De verantwoordelijkheid hiervoor lag vooralsnog bij de individuele lidstaten, behoudens de luchtverdediging in de gevechtszone. Met het accorderen van MC 54 zouden lidstaten SACEUR in staat stellen de coördinatie ter hand te nemen. Minister Staf liet namens Nederland weten volledig achter dit voorstel te staan. Op persoonlijke titel voegde hij hieraan toe te hopen dat SACEUR in de nabije toekomst niet slechts *operational control*, maar *operational command* over de bondgenootschappelijke luchtverdediging zou krijgen. Dat nu ging Frankrijk een stap te ver. De Franse defensie-minister, generaal Pierre Billotte, was bereid zijn regering te vragen “any measures which could improve the situation” te nemen, maar benadrukte dat de coördinatie niet te ver moest worden doorgevoerd. “Action to co-ordinate or give general guidance at the various levels of the Alliance must have a definite limit.” Van het opgeven van nationale soevereiniteit kon geen sprake zijn.¹⁵⁴ Hoewel de voltallige NAVO-Raad met de *recommendations* van MC 54 instemde, verried Billottes opmerking de starre houding die de Franse bondgenoot in de toekomst tegenover het luchtverdedigingsvraagstuk zou aannemen.

Begin 1956 ving de besprekingen over de nadere uitwerking van de commandostructuren en de bezetting van de posten aan. De weinig coöperatieve Franse *attitude* bleek vrijwel meteen een struikelblok. Minister Staf vertrouwde de Defensiecommissie toe dat de VS met de Fransen in hun maag zaten, zo was hem uit een gesprek met de generaals Gruenther en Norstad gebleken. Om te voorkomen dat Frankrijk de zaak zou stagneren, schoven de Amerikanen een Fransman als *Air Defence Coordinator* naar voren. Staf, die al enige tijd lobbyde om een Nederlander op deze sleutelpositie benoemd te krijgen, uitte zijn bezwaren. Hij deed een tegenvoorstel om, hoewel een Nederlander of Belg ook zeer geschikt zou zijn, een Canadees te benoemen. Canada toonde zich volgens Staf een voorstander van een gecoördineerde luchtverdediging, zonder dat het daarbij politieke belangen had. Hoewel Gruenther zich terdege bewust was van de politieke implicaties, stonden de militaire belangen voorop. Niettemin wilde hij aan Stafs wensen tegemoet komen door een Nederlander als plaatsvervangend coördinator aan te wijzen. Daarnaast zouden de *National Air Defence Representatives*, een functie die C-CLV commodore A.J. de Vries voor Nederland ging vervullen, als *consultant* worden betrokken bij het overleg op het SHAPE-hoofdkwartier. Op die manier zou Nederland voldoende controle kunnen uitoefenen op de voortgang en de richting van de coördinatie. Gruenther stelde voor om deze organisatiestructuur een jaar de kans te geven, waarmee een tevreden minister Staf akkoord ging.¹⁵⁵ De Franse luitenant-generaal Lionel Chassin werd in juni 1956 aangesteld als *SHAPE Air Defence Coordinator*, terwijl de Nederlandse generaal-majoor Van Giessen ging fungeren als diens ‘tweede man’.¹⁵⁶

De realisatie van een geïntegreerd vroegtijdig waarschuwingssysteem vormde de eerste concrete stap op weg naar een effectievere bondgenootschappelijke luchtverdediging. Op de NAVO-bijeenkomst in oktober 1955 attendeerde Gruenther de verzamelde defensie-ministers op de “inadequacies of the radar early warning system in Allied Command Europe and (...) the need for early improvement”. Het bestaande, nationaal georiënteerde systeem bood onvoldoende tijd om de strijdkrachten voor een verrassingsaanval te behoeden. Parallel aan MC 54 werkte SHAPE aan een studie waarin de eisen voor een dergelijk systeem werden vastgelegd. Een eerste studie zag op 30 november 1955 het daglicht. Deze voorzag in een keten van aaneengesloten radarstations, die een luchtaanval op grote afstand kon signaleren en zodoende het strategisch vergeldingspotentieel – dé sleutel tot de NAVO-strategie – de kans bood om tijdig het luchtruim te

kiezen. De bestaande nationale plannen waren gebaseerd op de verdediging van objecten van nationaal belang, maar vanwege de hogere snelheden was de lucht oorlogvoering niet langer gebonden aan nationale grenzen. "A gap in the early warning system, although of minor importance from a purely national viewpoint, may expose elsewhere an interest of vital concern for the Alliance as a whole." Een gecoördineerd systeem om de aanvliegroutes naar Centraal-Europa af te dekken, was daarom in het belang van alle lidstaten. Dit vroeg om een continue dekking, door radarstations die via beveiligde communicatielijnen onderling werden verbonden. De kosten voor de benodigde radaruitrusting en bijbehorende verbindingsmiddelen bedroegen naar schatting respectievelijk 25 en 15 miljoen pond. De studie sloot af met de aanbeveling het gehele project, vanwege de grote internationale belangen, voor gemeenschappelijke financiering aan te merken.¹⁵⁷ Voor een afdoende radardekking van Centraal-Europa waren achttien radarsystemen nodig, die ieder aan nauwgezette technische specificaties moesten voldoen. Met het opbouwen was veel tijd gemoeid. SHAPE voorzag de opbouw in drie fasen. De eerste fase bestond uit het realiseren van een *early warning*-capaciteit op 24-uurs basis in Centraal-Europa. De volgende fase voorzag in het uitbreiden van de radardekking van Noorwegen tot en met Turkije, terwijl de derde en laatste fase was gericht op het perfectioneren van het opgebouwde radar- en verbindingsstelsel. SHAPE sprak de verwachting uit dat de opbouw uiterlijk 1958 afgerond kon zijn.¹⁵⁸ Dit tijdschema bleek al snel te optimistisch, hetgeen in hoofdzaak te wijten was aan de trage besluitvorming over een exacte verdeling van de kosten over de verschillende lidstaten.

Gezien de ligging van Nederland – op amper tien minuten vliegen van de Duits-Duitse grens – zal het weinigen verbazen dat de Nederlandse politiek en krijgsmacht unaniem instemden met het voorstel. Vooral voor de kleinere landen was het bittere noodzaak hun waarschuwingssystemen te coördineren. Een "doelmatig waarschuwingssysteem" zou het Sovjet-verrassingsvoordeel teniet doen, aldus CLS Baretta.¹⁵⁹ Daarnaast ontbrak het aan standaardisatie van de te volgen procedures, die nog nationaal van snit waren. Hiervoor was een centraal orgaan, waaraan deze informatie kon worden doorgegeven, van groot belang.¹⁶⁰ Ook de gemeenschappelijke financiering klonk Nederland als muziek in de oren. Minister Staf kreeg van de ministerraad permissie op de NAVO-vergadering in december 1955 het voorstel voor gemeenschappelijke financiering te ondersteunen.¹⁶¹ Drie maanden later bracht de Nederlandse delegatie dit standpunt bij de multilaterale NAVO-besprekingen opnieuw krachtig naar voren. De delegatie had daarvoor "een zeer ruime instructie" meegekregen. Voor wat betreft de internationale financiering was Nederland bereid "zeer ver te gaan", blijkens de notulen van de eerste departementale voorbespreking.¹⁶² Niet alle lidstaten dachten daar eender over. Groot-Brittannië verzette zich het hevigst tegen de voorgestelde kostenverdeling onder de lidstaten, die niet in Brits voordeel was.¹⁶³ Terwijl discussies over de verdeelsleutel voortduurden, werkte SHAPE zijn eerdere studie verder uit. Het definitieve plan, dat in juni 1956 gereed was, kreeg het nummer MC 61. Over de noodzaak van een vroegtijdig waarschuwingssysteem liet het geen misverstand bestaan: "National air defense authorities and NATO commanders (...) are impotent without an adequate early warning system."¹⁶⁴ Desondanks zou het nog tot januari 1957 duren alvorens Groot-Brittannië zijn bezwaren tegen een gemeenschappelijke financiering ophief en onder voorwaarden akkoord ging met het onderbrengen van het project in het gezamenlijke NAVO-infrastructuurfonds. Daarmee was de kous nog niet af, want het vroegtijdig waarschuwingssysteem zou uitgroeien tot het veel kostbaarder en omvangrijker *NATO Air Defence Ground Environment* (NADGE), dat later in dit hoofdstuk aan bod komt. Over de minder kostbare verbindingsmiddelen, het *Forward Scatter System*,

was al in mei 1956 overeenstemming bereikt. Na de ingebruikname van het laatste station werd dit NAVO-communicatiesysteem in 1963 operationeel.¹⁶⁵

Document MC 54/1: coördinatie moet wijken voor integratie

Met MC 54 zette Gruenther in 1955 de belangrijke eerste stap richting de realisatie van een gecoördineerde bondgenootschappelijke luchtverdediging. Het was aan generaal Norstad om Gruenther's werk te voltooien, toen hij hem eind 1956 opvolgde. Norstad wist dat coördinatie niet langer afdoende was om in de toekomstige behoeften van het bondgenootschap te voorzien. Aan coördinatie kleefden in de praktijk te veel haken en ogen: het coördineren van afzonderlijke nationale luchtverdedigingsmiddelen bood de opperbevelhebber, mede door het gebrek aan standaardisatie van de uitrusting en procedures, onvoldoende flexibiliteit.¹⁶⁶ Norstad gaf het SADTC daarom opdracht de mogelijkheden en vereisten voor een geïntegreerde bondgenootschappelijke luchtverdediging te bestuderen. Eind 1957, op de achttiende sessie van het *Military Committee*, presenteerde hij de resultaten, vastgelegd in een studie genaamd *Action Leading Towards the Integration of the Air Defence of NATO Europe*. Cruciaal was het verzoek aan de lidstaten “to assign their air defence forces to Supreme Allied Commander Europe operational command in peace and war”. Norstad vroeg lidstaten de soevereiniteit over hun nationale luchtverdediging definitief uit handen te geven. Het hoogste militaire bevelsorgaan van de NAVO nam met “satisfaction” kennis van het voorstel en droeg SACEUR, gelet op de “important national repercussions” die hiermee gemoeid waren, op om in samenspraak met de nationale autoriteiten de randvoorwaarden voor integratie nader uit te werken.¹⁶⁷

Het streven naar integratie kwam geheel tegemoet aan de wensen van de Nederlandse regering, die mede ingegeven door de financiële sores, vanaf de tweede helft van de jaren vijftig nadrukkelijker pleitte voor een hechtere samenwerking binnen het bondgenootschap. De luchtverdediging was een uitgesproken voorbeeld van te boeken doelmatigheidswinst door een betere onderlinge samenwerking.¹⁶⁸ De krijgsmachttop stond op militaire gronden eveneens een integratie voor. Vooruitlopend op de uitkomst van Norstads studie naar een geïntegreerde luchtverdediging, maakten de Nederlandse en Belgische luchtmachtstaven in maart 1957 een einde aan de niet langer functionele No. 69 Group, in afwachting van een integratie in 2ATAF.¹⁶⁹ Omdat voorgaande pogingen van SHAPE in deze richting “weinig voortgang maakten”, besloot de Luchtmachtstaf, inmiddels beducht voor de trage bondgenootschappelijke besluitvorming, niet langer op één paard te wedden. Met België en de Bondsrepubliek onderzocht hij de mogelijkheden om tot een integratie en een semiautomatisering van hun nationale meldings- en gevechtsleidingssystemen te komen (zie pagina ???).¹⁷⁰ Tezelfdertijd bleef de Luchtmachtstaf de ‘officiële’ lijn volgen en stemde in met SHAPE’s studie, die aan alle wensen voldeed.¹⁷¹ Hoewel SHAPE’s studie door een “Luchtmacht-bril” was gezien, waardoor de LUA “over het hoofd” was gezien, kon ook de KL zich er in grote lijnen mee verenigen. De KM uitte evenmin bezwaar.¹⁷²

Het weinige Nederlandse commentaar werd bij de opmerkingen van de overige lidstaten gevoegd en verwerkt in het door de *Standing Group* opgestelde document MC 54/1, *The Integration of Air Defence in NATO Europe*. Hierin werd de geloofwaardigheid van de NAVO-strategie van *Massive Retaliation* expliciet gekoppeld aan de totstandkoming van een geïntegreerde luchtverdediging: “In order that NATO forces shall be able to maintain their effectiveness in the face of

surprise attack, and that their ability to deter aggression should accordingly be recognized by the potential aggressor, it is essential that in time of peace, an effective system of air defence should give them both warning and protection, so minimizing the effects of surprise attack. The effectiveness of such a system depends on the timely integrating of the existing air defence systems of Europe into one system placed under the operational authority of SACEUR.” Hiertoe zouden lidstaten het bevel over *alle* nationale luchtverdedigingsmiddelen – luchtverdedigingsjagers, geleide wapens, luchtdoelartillerie en eenheden belast met commando- en bevelvoering – moeten overdragen.¹⁷³ Vanwege de omvang van het NAVO-territoire bleef het luchtverdedigingssysteem georganiseerd volgens de in 1955 vastgelegde regionale structuur. Elk van de vier *Air Defence Regions* had een regionaal hoofdkwartier, het *Regional Air Operations Centre* (RAOC). De commandant van een RAOC kreeg *operational command* over de luchtverdedigingsmiddelen en -faciliteiten in zijn regio. Bevelhebbers op het onderliggende niveau, te weten de ATAF's en de Franse *Défense Aérienne Territoriale* (DAT), hadden *operational control* over de eenheden in hun bevelsgebied, die zij vanuit een *Air Defence Operations Centre* (ADOC) coördineerden en aanstuurden. Op *Sector*-niveau, ten slotte, het laagste niveau waarop de luchtverdediging zelfstandig werd gevoerd, droeg de met *tactical control* belaste sectorcommandant zorg voor de feitelijke gevechtsleiding.¹⁷⁴ De integratie moest volgens SACEUR's planning in het gebied van 2ATAF en 4ATAF (inclusief Noordoost-Frankrijk) aanvangen, waarna achtereenvolgens de rest van continentaal Frankrijk, Groot-Brittannië en de noordelijke (AFNORTH) en zuidelijke Europese regio's (AFSOUTH) zouden worden toegevoegd.

MC 54/1 vermeldde een aantal waarborgen om de nationale belangen te beschermen. Zo mochten de luchtverdedigingsmiddelen niet zonder overleg worden ingezet voor andere dan luchtverdedigingstaken, opereerden zij waar mogelijk boven nationaal grondgebied en vormde de samenstelling van de staven een afspiegeling van de individuele bijdragen. SACEUR maakte zijn wensen kenbaar, maar “the decision on the size and shape of the forces to be provided, and their equipment, will remain (...) a national responsibility”. Met het oog op te verwachten moeilijkheden bij de standaardisatie en automatisering van de gronduitrusting wilde SACEUR het liefst ook het meldings- en gevechtsleidingssysteem onder NAVO-verantwoordelijkheid brengen, maar hiervoor was een afzonderlijke overeenkomst vereist. De aanschaf en de bemanning van de apparatuur bleven, net als de logistieke en administratieve ondersteuning van eenheden, een nationale zaak. Ten slotte ging MC 54/1 in op de te volgen planningsprocedure. SACEUR zou een algemeen plan opstellen en aanbevelingen doen over de rol, functie en gewenste samenstelling van de luchtverdedigingsmiddelen. Zijn ondercommandanten vertaalden dit plan, in overleg met betrokken lidstaten en indachtig hun nationale opbouwplannen, naar regionale luchtverdedigingsplannen. Latere wijzigingen in die gedetailleerde plannen mochten pas worden doorgevoerd nadat hieraan goedkeuring door de betreffende lidstaten was verleend.¹⁷⁵

De luchtverdediging boven het Kanaal en de Noordzee was een van de weinige zaken die vanuit Nederlands oogpunt in MC 54/1 “nog niet afdoende geregeld” waren, zo liet CLS Schaper zijn beide collega-stafchefs weten. Hij had dit punt reeds bij SACEUR en COMAIRCENT onder de aandacht gebracht. Om het verlies van de soevereiniteit werd geen traan gelaten: “Het afzien van een nationale luchtverdediging is (...) een logische consequentie van de omstandigheid dat deze onuitvoerbaar is geworden”, aldus de hoogste luchtmachtfunctionaris. De CMS en CGS konden zich met deze zienswijze verenigen.¹⁷⁶ Na de laatste wijzigingen te hebben gezien, gaf het Comité Verenigde Chefs van Staven op 10 november 1958 het groene licht.¹⁷⁷ In het *Military*

Committee, dat zich diezelfde maand over het plan uitsprak, bracht de Nederlandse delegatie een positieve stem uit. Op de Deense, Britse en Franse delegaties na gold dit voor alle aanwezigen. Begin december bood het *Military Committee* MC 54/1, voorzien van de drie reserves, aan de NAVO-Raad aan.¹⁷⁸

Nederland was ontstemd over de Britse en Franse weigering. Beide landen waren nota bene lid van de *Standing Group*, waardoor zij al vanaf het begin bij de ontwikkeling van dit plan waren betrokken. Volgens de Nederlandse plaatsvervangend Permanente Vertegenwoordiger bij de NAVO, jonkheer J.A. de Ranitz, riepen de reserves “geheel nieuwe problemen” op en hielden ze de goedkeuring van deze “urgente kwestie” tegen. De Ranitz stipte in het bijzonder de “uiterst gevaarlijke situatie” aan die zou ontstaan bij het handhaven van de Franse reserve. Verder meldde hij door Den Haag te zijn geïnstrueerd mede te delen, dat, “indien geen overeenstemming wordt bereikt, de Nederlandse regering zich ernstig zal moeten afvragen of het de moeite waard is om grote bedragen voor de luchtverdediging uit te geven indien deze, zoals Norstad zegt, toch geen resultaat zou hebben. Voor landen als Nederland en België was het volstrekt uitgesloten deze materie zelfstandig op te lossen.” België, de Bondsrepubliek, Noorwegen en de Verenigde Staten drongen eveneens aan op een spoedige beslissing in deze zaak. De Franse afgevaardigde liet weten dat de reserve van zijn land veel meer behelsde dan een reserve: “het hele probleem moe[s]t opnieuw worden gezien”. Het principe van integratie stond volgens de Fransman niet ter discussie, het probleem lag hem in het ontbreken van de voor de geïntegreerde NAVO-luchtverdediging noodzakelijke middelen, zoals geleide wapens en een vroegtijdig waarschuwingsstelsel, alsmede een doctrine voor de inzet van deze middelen. De geopperde commandostructuur kon in Franse ogen evenmin genade vinden. De halsstarrige opstelling van Frankrijk, die vooral politiek gemotiveerd leek, belette dat de NAVO-Raad overeenstemming bereikte. Een nieuwe zitting, vijf dagen later, zou wellicht uitkomst bieden.¹⁷⁹

Bij aanvang van de tweede raadsvergadering kon de Britse afgevaardigde mededelen dat tussentijdse gesprekken tussen SACEUR en de Britse nationale autoriteiten de lucht hadden geklaard. Hij overhandigde de NAVO-Raad hierop een ontwerp-resolutie, die de inhoud van MC 54/1 in meer algemene termen stelde, en meldde dat de Britse reserve zou worden opgeheven als de lidstaten deze resolutie konden aanvaarden. De delegaties verwelkomden het Britse initiatief, op Frankrijk na – dat zijn hakken nog steviger in het zand zette.¹⁸⁰ Minister Staf hekelde de “latente Franse medewerking”, waardoor “geen enkele vooruitgang” kon worden geboekt. Hij vroeg zich in de Defensiecommissie dan ook hardop af of het nog wel zin had op deze manier verder te gaan.¹⁸¹ De “moeilijke Franse houding”, die zich niet beperkte tot het vraagstuk van de luchtverdediging, maar zich ook openbaarde bij besprekingen over bijvoorbeeld infrastructuur en de opslag van kernwapens, frustreerde ook Norstad. Om een beslissing te forceren verstuurde Norstad op de slotdag van december een brief aan de negen defensie-ministers die zich voor MC 54/1 hadden uitgesproken. Hierin verzocht hij hun in afwachting van een besluit door de NAVO-Raad nu reeds de noodzakelijke “preparatory steps in the military field” te zetten, een verzoek dat hij begin januari in een briefing voor de NAVO-Raad herhaalde. Desnoods moest zonder Frankrijk worden begonnen met de integratie van de luchtverdediging. De hamvraag, “how to assume responsibility without full authority from the council”, bleef onbeantwoord.¹⁸²

Daarvoor was Franse medewerking een vereiste. Dat leek een utopie, getuige ook de verklaring die de Franse vertegenwoordiger op 14 januari 1959 aflegde. De inhoud hiervan hield in wezen een terugkeer in naar een coördinatie van de luchtverdediging.¹⁸³ In een onderhoud

met Stikker, het hoofd van de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiging, vroeg de opperbevelhebber naar de Nederlandse reactie op de verklaring. Stikker liet weten het voorstel als “een stap terug” te beschouwen en te willen voorkomen dat het gehele vraagstuk van de raadsagenda zou worden terugverwezen naar het *Military Committee*.¹⁸⁴ Om verder tijdverlies te voorkomen besloot de Nederlandse delegatie buiten de gebaande paden te treden. Achter de schermen overlegde zij met de Belgische, Amerikaanse en Britse collega's om te komen tot een gezamenlijk standpunt dat een uitweg uit de impasse kon bieden. Ook Norstad werd erbij betrokken.¹⁸⁵ Op 28 januari 1959 las De Ranitz in de NAVO-Raad namens Nederland en België een verklaring voor, waaruit bleek dat veertien lidstaten zich konden verenigen met de Britse ontwerpresolutie. Frankrijk was de eenzame uitzondering. Erkennend dat er nog vele technische problemen overwonnen dienden te worden alvorens SACEUR de verantwoordelijkheid voor een geïntegreerde luchtverdediging op zich kon nemen, meende De Ranitz dat de oplossing van deze problemen niet afhankelijk was van het politieke besluit over het principe van integratie. Hij riep voorstanders van integratie op om – zonder formele beslissing over het principe – in te stemmen met het uitvoeren van de door SACEUR noodzakelijk geachte maatregelen. Daarvoor zou de NAVO-Raad de kwestie alleen op de agenda hoeven houden, terwijl Norstad de raad door rapportages op de hoogte hield. Hoewel onconventioneel, bood deze “pragmatische oplossing” een uitweg om zonder gezichtsverlies de patstelling te doorbreken: een uitweg waarmee ook Frankrijk ten slotte kon instemmen.¹⁸⁶

In zijn eerste voortgangsrapport, ruim een half jaar later, moest Norstad echter somber concluderen dat ondanks “some improvement” van werkelijke progressie geen sprake kon zijn zolang de NAVO zich niet uitsprak over de vraag “whether (...) to continue a loose, ineffective coordination of individual national air defence capabilities or establish an allied system using our collective air defence capabilities”.¹⁸⁷ De plooiën met Denemarken (dat grondwettelijke bezwaren had tegen een integratie in vredetijd) en Groot-Britannië werden relatief gemakkelijk gladgestreken, maar de gesprekken met Frankrijk sleepten zich tot in de zomer van 1960 voort. In een serie topontmoetingen kwamen De Gaulle en Norstad langzaam dichtertot elkaar.¹⁸⁸ De territoriale luchtverdediging (DAT) zou grotendeels buiten de integratie blijven. Van de DAT werd alleen Sector II, naast de noordoostelijke luchtverdedigingsgroep (1 CATAC), onder SACEUR's bevelen geplaatst. Toestemming om het vuur te openen boven Frans territorium bleef een Franse verantwoordelijkheid. Frankrijk zou wel participeren in het vroegtijdig waarschuwingssysteem, terwijl het voorzieningen trof om de inzet van de niet-geïntegreerde Franse DAT-eenheden met SACEUR's luchtstrijdkrachten te coördineren. Alleen onder deze voorwaarden was Parijs bereid zijn handtekening onder MC 54/1 te zetten.¹⁸⁹ Hoewel de overige lidstaten een volledige integratie als de “enige juiste oplossing” beschouwden, gingen zij akkoord met de Franse eisen. Hoewel De Gaulle hiermee slechts ten dele aan MC 54/1 tegemoetkwam, overheerste bij Norstad opluchting dat de NAVO “can move forward on the basis of the French position”.¹⁹⁰ Op 28 september 1960 stemde de NAVO-Raad in met het principe van een geïntegreerde luchtverdediging. De lidstaten werd verzocht hun luchtverdedigingsmiddelen aan SACEUR toe te wijzen (*assigned forces*).¹⁹¹ Concreet hield dit in dat C-2ATAF zowel in vredes- als in oorlogstijd *operational command* ging uitoefenen over de CLV-squadrons. De sedert begin jaren vijftig van kracht zijnde regeling dat altijd een derde van het Nederlandse luchtverdedigingspotentieel ‘gereserveerd’ bleef voor nationale taken kwam nu te vervallen.¹⁹²

Integratie in de praktijk gebracht: de geleidewapengordel en het NATO Air Defence Ground Environment

Nadat de belangrijke psychologische barrière van het uit handen geven van de nationale luchtverdediging was geslecht, boog SACEUR zich over de praktische uitwerking van het integratieprincipe. Begin december 1960 bracht SHAPE een concept uit met concrete aanbevelingen voor de integratie.¹⁹³ Een van de meest zichtbare manieren waarop de integratie vorm kreeg was de constructie van een geleidewapengordel (*missile belt*), die dwars door de Bondsrepubliek liep en zich uitstreckte van Denemarken tot aan de grens met het neutrale Zwitserland. Achter deze statische gordel van grond-lucht geleidewapensystemen namen jachtvliegtuigen de luchtverdediging voor hun rekening. De luchtverdediging op de noord- en zuidflank van het NAVO-grondgebied zou eveneens in hoofdzaak aan luchtverdedigingsjagers worden toevertrouwd.

Aan het besluit de geleide wapens in een gordel op te stellen ging een lange periode van studie vooraf. Idealiter zou elke belangrijke militaire en civiele installatie door een geleidewapeneenheid worden beschermd, maar dit bleek te duur. Een *missile belt* was uit politiek-financieel oogpunt het maximaal haalbare. Het grootste operationele probleem waarmee de planners bij SHAPE worstelden, was het identificatieprobleem. Het nog niet geautomatiseerde meldings- en gevechtsleidingssysteem was niet in staat om tijdig een bevriend van een vijandelijk vliegtuig te onderscheiden, wat de inzet van geleide wapens en vliegtuigen in één en hetzelfde operatiegebied bemoeilijkte. De oplossing lag in een tweedeling van het operatiegebied, waarbij de geleidewapengordel de eerste verdedigingslinie vormde (de zogeheten *Forward Missile Intercept Zone*; *FMIZ*). Daarachter vormden jachtvliegtuigen een buffer voor het geval de gordel zou worden doorbroken (de *Fighter Engagement Zone*; *FEZ*). Door de stellingen vóór de *FEZ* te positioneren werden de voordelen waarover geleide wapens ten opzichte van vliegtuigen beschikten – een kortere reactietijd, grotere trefkans en hogere snelheid – optimaal benut.¹⁹⁴

Ondanks de vele bezwaren die er tegen een statische verdedigingslinie waren aan te voeren – zoals de mogelijkheid dat vliegtuigen er simpelweg omheen zouden vliegen, de kans dat de gordel al in de eerste uren zou worden overlopen door grondtroepen, de kwetsbaarheid voor verzadiging bij een geconcentreerde aanval op één punt en de gevoeligheid voor elektronische tegenmaatregelen – bleken de alternatieven stuk voor stuk te kostbaar. Ook uit politiek oogpunt bezien leverde de geleidewapengordel, die immers voorzag in een gelijke mate van bescherming van het gehele achterliggende grondgebied, de minste hoofdbrekens op.¹⁹⁵ Sommige zwakke plekken in de gordel konden worden verholpen. Tot de introductie van de *HAWK* konden vliegtuigen nog onder de *engagement zone* van de Nike, dat zich uitstreckte van een hoogte van 1.500 tot 30.000 meter, het luchtruim binnendringen. De *HAWK*, die de verdediging van grondhoogte tot 3.000 meter op zich nam, werd vanwege zijn kleinere bereik in een tweede, aparte gordel ten oosten van de Nike-stellingen gepositioneerd. SHAPE paste hierop in 1963 het *FMIZ*-concept aan, dat nu werd opgedeeld in een *High Missile Engagement Zone* (*HIMEZ*) voor de Nike en een *Low Missile Engagement Zone* (*LOMEZ*) voor de *HAWK*.¹⁹⁶

Ook de vijf Nederlandse Groepen Geleide Wapens (GGW's) zouden als onderdeel van deze geleidewapengordel op Duits grondgebied worden gestationeerd, waar zij tezamen met Duitse, Belgische, Britse, Franse en Amerikaanse geleidewapeneenheden zorgdroegen voor de luchtverdediging van West-Europa. Teneinde deze *missile belt* zo snel mogelijk operationeel te krijgen, stelde Norstad voor om ook dit bouwproject gezamenlijk te financieren. Hierop ontspon zich

een herhaling van het debat over de financiering van het vroegtijdig waarschuwingssysteem, met veelal dezelfde spelers en meningen. Pas in februari 1959 werd het principe van gemeenschappelijke financiering door alle lidstaten aanvaard. Dit betrof uitsluitend de lanceerstellingen, de gebouwen voor technische ondersteuning en communicatiemiddelen. Alle niet-militaire infrastructuur moesten de lidstaten zelf bekostigen en individueel met de Bondsrepubliek regelen. Voor de bondgenootschappelijke luchtverdediging bleek de Duitse wetgeving, die de deelstaten veel bevoegdheden toekende, een minstens zo formidabel obstakel als een luchtaanval door de Sovjets.¹⁹⁷ Nederland ondervond grote moeilijkheden bij het inrichten van de stellingen. In de Defensiecommissie liet CLS Schaper zich ontvallen de Nikes als “een blok aan het been” te beschouwen en gezien de problemen bij de grondverwerving zelfs het liefst af te willen zien van de tweede groep. Zijn zorg bleek niet ongegrond: toen het eerste in de VS opgeleide personeel terugkeerde, was hun beoogde Nike-stelling nog niet klaar.¹⁹⁸

Naast het niet tijdig gereed zijn van de stellingen was er een tweede probleem dat de operationele waarde van de geleidewapengordel aantastte. De introductie van nieuwe luchtverdedigingssystemen, of dit nu geleide wapens of moderne jachtvliegtuigen betrof, had op zichzelf namelijk weinig waarde als deze niet vergezeld ging van een modernisering en automatisering van het meldings- en gevechtsleidingssysteem. “The present air defence control and reporting system suffers from serious limitations, which will become increasingly significant with the introduction of modern weapons of attack and defence”, aldus SACEUR in zijn op 28 juli 1960 verschenen studie *ACE Long Term Requirements for the Air Defence of NATO Europe*. Commandanten belast met de luchtverdediging moesten kunnen beschikken over actuele luchtbeelden en volautomatische middelen, die hen in staat stelden in een fractie van een seconde doelen toe te wijzen, het meest geschikte wapensysteem (geleide wapens hetzij vliegtuigen) te alarmeren en een onderschepping te initiëren. De “electronic ground environment” die SHAPE voor ogen stond omvatte passieve en actieve detectiemiddelen, onderling verbonden door datalinks en bestand tegen elektronische tegenmaatregelen. In het operatiegebied van *Allied Command Europe* konden de voor het vroegtijdig waarschuwingssysteem geïnstalleerde en in aanbouw zijnde radars, aangevuld met tientallen nieuwe systemen, als basis dienen.¹⁹⁹

Dit vormde de aanzet tot wat zou uitgroeien tot het *NATO Air Defence Ground Environment* (NADGE), een van de grootst opgezette en succesvolste voorbeelden van samenwerking binnen de NAVO. Daar zag het lange tijd niet naar uit, omdat de lidstaten het vanwege de immense industriële belangen die op het spel stonden niet eens konden worden over de voorwaarden waaraan de elektronische apparatuur moest voldoen. Nederland speelde met België en de Bondsrepubliek een opvallende rol in dit verhaal. Als gezegd hadden de drie buurlanden in afwachting van een doorbraak op het allerhoogste niveau de handen ineengeslagen om een integratie en semiautomatisering van hun meldings- en gevechtsleidingssystemen te bewerkstelligen.²⁰⁰ Op initiatief van Nederland formeerden zij de *International Planning Group* (IPG), die zich ging toeleggen op het uitwerken van een basisfilosofie voor de luchtverdediging in het ZATAF-gebied. Door in samenspraak met ZATAF een gedetailleerd plan te ontwerpen alvorens het aan SACEUR voor te leggen, hoopte Nederland het als NAVO-plan aangenomen en zodoende uit gemeenschappelijke fondsen gefinancierd te krijgen.²⁰¹ Nadat overeenstemming was bereikt over de grondslagen van het plan, benaderde de IPG het Amerikaanse General Electric en I.B.M. France om het luchtverdedigingsplan technisch vorm te geven. Dit initiatief lokte een reactie uit bij SHAPE, dat zich tot dan toe afzijdig had gehouden. Het kwam in 1959 met een volledig

op Britse apparatuur afgestemd plan, volgens Calmeyer omdat de officieren bij SHAPE belast met het luchtverdedigingsvraagstuk bijna allemaal Britten waren. De IPG-landen wezen dit plan resoluut van de hand. Niet ontmoedigd vervaardigde SHAPE een tweede versie, de hierboven beschreven *ACE Long Term Requirements*. De IPG-landen vermoedden echter opnieuw belangenverstrengeling, toen de technische specificaties van het SHAPE-plan exact overeen bleken te stemmen met de apparatuur van de *Anglo-French Cooperation for Air Defence*, een Brits-Franse bedrijvencombinatie met overheidssteun.²⁰² De reactie van de IPG-landen, die hun nationale industrieën graag bij het project ingeschakeld wilden zien en hierin tevens hun uit nationale middelen aangeschafte radarapparatuur wilden zien opgenomen, liet zich raden. Zo stak het de Luchtmachtstaf dat de recent door de KLU bestelde ER 438-radarsystemen volgens SHAPE “geen waarde [zouden] hebben voor de toekomstige luchtverdediging”. Ondanks druk van SHAPE, dat dreigde de IPG-landen van gemeenschappelijke financiering uit te sluiten, gaven zij geen millimeter toe. Geconfronteerd met zoveel onverzettelijkheid, zag het geallieerde hoofdkwartier geen andere mogelijkheid dan de plannen zodanig te herzien, dat de nieuwe Nederlandse radars “niet waardeloos zouden worden”.²⁰³

In het voorjaar bereikten SHAPE en de IPG vervolgens een akkoord over de procedures voor de materieelaanschaf, waarin de IPG-landen hun belangen voldoende gewaarborgd wisten. De vertragingen die voortvloeiden uit de voor Nederland voordelige gemeenschappelijke financiering nam CLS Schaper op de koop toe. “De niet eenvoudige internationale organisatie zal ongetwijfeld tot extra vertraging leiden, maar deze vertraging moet worden geacht op te wegen tegen de voordelen van de infrastructuur aanschaffing van het materieel”, zo meende hij.²⁰⁴ Nadat aldus het groene licht voor een gemeenschappelijke financiering was verkregen, staakten Nederland, België en de Bondsrepubliek hun verzet, “erop rekenende dat het NADGE-project in 1964 volgens de planning” gerealiseerd zou zijn.²⁰⁵ Het plan werd in zijn ‘definitieve’ vorm gegoten, waarna de NAVO-Raad het in maart 1962 als MC 54/2 accordeerde. Het *Infrastructure Committee*, bijgestaan door een subcomité van luchtmachtdeskundigen en een werkstaf, nam de uitvoering van het immense bouwproject op zich.²⁰⁶

Een half jaar later was het project niettemin hopeloos vastgelopen. De vs, vanaf het begin kritisch over de geraamde kosten en de effectiviteit van het plan, blokkeerden ieder voorstel in de overlegorganen. De Amerikaanse defensie-minister Robert McNamara twijfelde openlijk aan de waarde van een systeem dat het antwoord op een aanval met ballistische raketten schuldig bleef, hetgeen een opmerkelijk argument mag worden genoemd gelet op het feit dat de Amerikanen dit op eigen houtje evenmin wisten te realiseren. Toen ook de door de vs gewenste managementvorm voor de lidstaten niet acceptabel bleek, besloten zij zelfstandig een *ground environment* in ‘hun’ 4ATAF-sector te realiseren, waarvoor zij in zee gingen met de Amerikaanse firma General Electric. In tegenstelling tot de vs, die een compleet nieuw systeem ontwierpen, stond Nederland een stapsgewijze automatisering van het bestaande meldings- en gevechtsleidingsstelsel voor, bij voorkeur te financieren uit NAVO-fondsen. CLS Schaper sprak in een brief aan SACEUR zijn bezorgdheid uit over “de vertraagde gang van zaken”, waardoor de Starfighters door het ontbreken van geautomatiseerde grondapparatuur na hun indiensttreding niet in staat zouden zijn tot intercepties met supersonische snelheid.²⁰⁷ In het subcomité verkondigden de Nederlandse en Belgische vertegenwoordigers een identieke boodschap, wijzend op het “hiaat” van drie tot vijf jaar dat zou ontstaan tussen de introductie van de F-104G en het gereedkomen van de benodigde infrastructuur. Als interim-oplossing stelden zij een stapsgewijze invoering

van NADGE voor, waarbij lidstaten op basis van nationale voorfinanciering maatregelen konden nemen onder het voorbehoud dat de gemaakte kosten in een later stadium uit de NAVO-infrastructuurfondsen werden terugbetaald. Door de daaropvolgende Britse weigering was ook deze mogelijkheid om de patstelling te doorbreken verkeken.²⁰⁸

De besprekingen bevonden zich op een dood spoor, waarna het subcomité het complete vraagstuk terugverwees naar de NAVO-Raad.²⁰⁹ De Raad droeg SACEUR op de militaire waarde van het NADGE-plan uiteen te zetten. Op een meeting op 18 december 1962 nodigde Norstad alle lidstaten uit hun visie te geven, waarbij hij hun drie opties in het vooruitzicht stelde: het plan herschrijven, modificeren of handhaven. Zich baserend op *partial war games* en kosten/baten analyses, drong de Amerikaanse afgevaardigde erop aan het plan volledig te herschrijven. Nederland, bevreesd voor verder oponthoud, probeerde op zijn beurt de lidstaten warm te maken voor “installatie van die delen van het plan, die beslist noodzakelijk zijn om met de F-104G vliegtuigen optimaal te kunnen opereren”. Op de vs na begroetten alle lidstaten dit voorstel met instemming. Ook Norstad, die het bestaande plan nog altijd als “a reasonable basis” beschouwde, koos de zijde van de IPG. Hij rapporteerde de *Standing Group* dat het vraagstuk nadere studie vereiste, maar dat in de tussentijd tot een stapsgewijze invoering van de meest urgente elementen moest worden overgegaan.²¹⁰

In de daaropvolgende maanden weigerde SHAPE zich echter uit te spreken over de vraag welke grondapparatuur als urgent gold. Herhaalde verzoeken stuitten op “SHAPE’s onwil”. Het hoofdkwartier leek te zijn gaan twijfelen over de toekomst van het vliegtuig in de luchtverdediging. Dat zou voor de landen die zich reeds tot de aanschaf van de Starfighter hadden verplicht, een ernstige tegenslag betekenen. Om SHAPE tot een uitspraak te dwingen, spoorde Nederland zijn beide IPG-partners aan de kwestie onder Norstads aandacht te brengen. Na hun ongenoegen in februari 1963 eerst afzonderlijk bij de opperbevelhebber te hebben geuit, probeerden de IPG-landen een maand later door een gezamenlijke verklaring in de NAVO-Raad de zaak op scherp te zetten.²¹¹ Tevergeefs, zo bleek. Hierop dreigden de drie landen in de raad hun positie ten aanzien van het hele luchtverdedigingsvraagstuk te willen heroverwegen in de hoop op deze manier een beslissing te forceren.²¹² Bovendien gaf staatssecretaris Calmeyer in april toestemming als noodoplossing drie miljoen gulden te spenderen aan een eenvoudige interceptiecomputer, de Britse Elliot (die in maart 1965 op Navigatiestation Noord-Holland in gebruik werd genomen), waardoor de F-104G als onderscheppingsjager op korte termijn in ieder geval beter tot zijn recht zou komen. In een later stadium moest worden getracht dit bedrag uit het NAVO-infrastructuurfonds terug te vorderen.²¹³

Kort na dit besluit kreeg het NADGE-project een nieuwe impuls. SHAPE riep de landen in de eerste week van mei te Fontainebleau bijeen voor een tweedaagse presentatie van het herschreven NADGE-plan. Hieruit bleek dat “de algemene gedachte over NADGE meer uitgaat in de richting welke door de IPG-landen wordt voorgestaan”, zo deelde Schaper in de Luchtmachtraad mede. De belangrijkste conclusie was dat de luchtverdedigingsjager wel degelijk toekomst had. Bestaande luchtverdedigingsmiddelen, zoals de F-104G, moesten in het NADGE-plan worden ingepast. Bovendien waren de vs bijgedraaid en accepteerden ze dat “er geen kruid gewassen [zou zijn] tegen een grote hoeveelheid geleide projectielen”. Zij verklaarden zich bereid hun aandeel van 30% in de kosten van het NADGE-project te dragen, op voorwaarde dat de totale uitgaven zouden worden gelimiteerd op 1,1 miljard gulden en dat het op Amerikaanse kosten inmiddels gerealiseerde *ground environment* in de 4ATAF-sector hierin zou worden betrokken.

Kon zodoende over de grondslagen eindelijk overeenstemming worden bereikt, voor het voorfinancieren van de *minimal facilities*, hét belangrijkste Nederlandse speerpunt, stak Groot-Brittannië (opnieuw) een stokje. Dit tot grote frustratie van de C-CLV, generaal-majoor Wolff, die namens de Nederlandse autoriteiten verklaarde, dat “we will find ourselves in the position of having married a new wife and not providing the clothes to take her out”.²¹⁴

Met het oog op de aanstaande vergadering van de NAVO-Raad troffen de IPG-landen en Italië, dat eveneens voor de F-104G had gekozen, elkaar op 14 mei 1963 om vervolgstappen af te stemmen. Om het Britse verzet te breken zouden de delegaties afzonderlijk contact zoeken met de Britse vertegenwoordiger. In zijn openingsverklaring zou Stikker, inmiddels opgeklommen tot secretaris-generaal van de NAVO, bovendien aandringen op de autorisatie van gelden voor de aanschaf van de minimale grondapparatuur. Indien de NAVO-Raad niet tot een besluit kwam, zouden Nederland en België hun voor het NADGE-project gereserveerde infrastructuurkosten terugnemen en aan een regionale oplossing gaan werken. De Duitsers, die zo'n verregaande stap niet aandurften, zouden in dat geval hun positie reserveren.²¹⁵ Zover kwam het niet, omdat alle hoofdrolspelers vooraf op de hoogte werden gesteld. Na vooroverleg met Frankrijk, de VS en SACEUR werd de openingsverklaring zodanig aangepast dat het Amerikaanse verlangen naar een financieringsplafond werd bevredigd en de Franse angst voor het bevoordelen van de F-104-landen werd weggenomen.

Op 15 mei 1963 opende Stikker de raadsvergadering met de aangepaste verklaring. Deze bevatte richtlijnen voor een nieuw op te richten *panel of experts*, dat de opdracht kreeg een NADGE-plan voor de Centrale Regio te ontwerpen binnen het door de Verenigde Staten als heilig beschouwde plafond. Vervolgens verzocht Stikker de raad de aanschaf van *minimal facilities* door de IPG-landen te autoriseren. Het vaststellen van “minimal automatic facilities necessary to operate the modern AWX aircraft which are now coming into the inventories” moest de *first order of business* voor het nieuw te vormen *panel* zijn.²¹⁶ De voltallige NAVO-Raad, in het Britse geval na enige aarzeling, ging hiermee akkoord, waarmee de impasse doorbroken leek.²¹⁷ Leek, want toen het SHAPE-panel een maand later voorrekende dat het NADGE-plan bijna de helft duurder zou uitvallen, rezen er tal van nieuwe vragen. Nederland zag de hoop op een spoedig besluit over de voorfinanciering van *minimal facilities* vervliegen, want zonder overeenstemming over een allesomvattend NADGE-plan weigerde onder meer Groot-Brittannië een dergelijk besluit te sanctioneren.²¹⁸ Het zou uiteindelijk zes maanden en eindeloze besprekingen vergen voordat er een plan op tafel lag dat de uiteenlopende wensen, belangen en concepten van SHAPE, de Verenigde Staten, Groot-Brittannië, de IPG en de overige lidstaten het dichtst benaderde. Belangrijke concessies die moesten worden gedaan om binnen de financiële marges te blijven, waren een reductie van de bestendigheid van de elektronische grondapparatuur tegen stoormaatregelen en een halvering van het aantal gelijktijdig te volgen doelwitten.²¹⁹ NADGE ging 84 onderling aaneengesloten radarsystemen omvatten, verspreid over negen lidstaten.²²⁰ “Na jaren van moeizaam onderhandelen en touwtrekken” keurde de NAVO-Raad op 20 november 1963 het NADGE-plan voor Europa goed, berichtte het hoofd van de Permanente NAVO Vertegenwoordiging, H.N. Boon. Hoewel hiermee nog slechts “een begin is gemaakt met de uitvoering van een nog weinig omljnd en uitgewerkt plan”, achtte Boon dit resultaat niettemin “bevredigend”, “omdat met de aanschaf van uitrusting nodig voor de operatie van de F-104G thans in het kader van een algemeen plan kan worden begonnen”.²²¹

Hierop vooruitlopend hadden Nederland en België in de zomer van 1963 binnen- en buitenlandse

bedrijven aangeschreven om offertes op te vragen. De Bondsrepubliek voegde zich eind november bij hen. Na een zorgvuldige afweging viel de keuze in 1964 op het Amerikaanse Hughes, dat als enige kon voldoen aan de technische specificaties en de door de drie landen gestelde eisen. Aangezien de NAVO-procedure internationale competitie door meer dan één firma voorschreef ter bescherming van de nationale belangen, leidde deze keuze tot scheve gezichten bij Frankrijk en Groot-Brittannië. Die blokkeerden hierop de vrijgave van gelden uit het NAVO-infrastructuurfonds voor *minimal facilities* voor de IPG-landen.²²² Pas toen de Bondsrepubliek, na de vs de grootste financier van NADGE, uit het project dreigde te stappen, gingen zij in juli 1964 “door de knieën”. Dit maakte voor Nederland de weg vrij om in september het contract met Hughes te ondertekenen. Het Amerikaanse bedrijf begon een klein jaar later met de installatie van *minimal facilities* (MiniFac) in Navigatiestation “V” te Nieuw-Milligen. Met dit contract was een bedrag van 25 miljoen gulden gemoeid, wat neerkwam op ruwweg 60% van het Nederlandse aandeel in het volledige NADGE-project.²²³

Het IPG-plan, dat de radarstations in Nieuw-Milligen, het Belgische Glons en het Duitse Udem en Brockzetel koppelde, werd zo geconstrueerd dat het naadloos paste in het overkoepelende NADGE-plan. Hughes wist in 1966 eveneens het megacontract voor de realisatie van het totaalplan in de wacht te slepen. Het had hiervoor de krachten gebundeld met vijf grote internationale partners, waaronder Hollandse Signaal Apparaten, in een consortium genaamd NADGECO Ltd. Het *NADGE Management Office* (NADGEMO), hield toezicht op de uitvoering van de werkzaamheden, waarvoor het een contract met NADGECO Ltd. sloot. De *NADGE Policy Board*, ten slotte, van juni 1965 tot april 1967 voorgezeten door luitenant-generaal Den Toom, zag toe op de naleving van de bepalingen in het contract. De financieringswijze week af van de gebruikelijke methode bij infrastructuurprojecten. Een serie complexe financiële spelregels garandeerde onder meer dat de werk- en productieorders van de lidstaten overeenkwamen met hun financiële bijdrage in het gehele NADGE-project. Eind 1966 tekenden negen *host countries*, op wier grondgebied de gebouwen, apparatuur en verbindingen zouden verrijzen, individuele contracten met NADGECO Ltd. Onder hen bevond zich ook Frankrijk, dat in juli 1966 weliswaar uit de NAVO was gestapt, maar niet uit NADGE.²²⁴

Eind goed...

De langgerekte onderhandelingen hadden de realisatie van het project jarenlang vertraagd. Het zou nog tot 1973 duren voor het 84e en laatste radarstation van het systeem werd opgeleverd. Niet voor niets noemde staatssecretaris Calmeyer NADGE een “schoolvoorbeeld” van de wijze waarop de “militair noodzakelijke integratie” werd “gefrustreerd door de industriële belangen der verschillende staten”.²²⁵ Zoals in de voorgaande paragraaf is betoogd, speelden militaire argumenten ook bij de overige deelaspecten van het bondgenootschappelijke luchtverdedigingsvraagstuk niet altijd een hoofdrol. Dat een op nationale leest geschoeide luchtverdediging door de introductie van straalvliegtuigen, gekoppeld aan de vernietigingskracht van kernwapens, achterhaald raakte, weerhield een aantal lidstaten er niet van hun nationale belangen te laten prevaleren boven militaire afwegingen. Dit trad het duidelijkst naar voren bij de discussies over het integreren van de luchtverdediging, een vraagstuk dat immers direct aan de soevereiniteit van landen raakte. Geruime tijd leek coördinatie het maximaal haalbare.

Nederland had zich reeds vanaf het prille begin laten kennen als een “voorvechter van een sterke, geïntegreerde luchtverdediging”.²²⁶ In 1952 sloot het zich met België aaneen in *No. 69 Group*, hoewel deze samenwerking door de technologische ontwikkelingen op luchtvaartgebied een kort leven beschoren was. Toen SACEUR in 1955 nieuwe pogingen ondernam om tot een gecoördineerde luchtverdediging te komen, kon hij dan ook op Nederlandse steun rekenen. Door het gebrek aan geografische diepte was Nederland op luchtverdedigingsgebied immers gebaat bij een hechte samenwerking in bondgenootschappelijk verband. Deze mening werd gedeeld door de meeste Kamerleden, die gezien SACEUR’s alarmerende berichten, de als ‘zwak’ betitelde Nederlandse luchtverdediging liever vandaag dan morgen in NAVO-verband wilden onderbrengen. Ook uit de opstelling in latere jaren, toen een integratie van de NAVO-luchtverdediging de inzet vormde, bleek er Nederland veel aan gelegen de weifelende lidstaten tot samenwerking te bewegen. De verklaring die De Ranitz in de NAVO-Raad aflegde vormde hiervan een overtuigend bewijs, terwijl ook het Nederlandse initiatief om België en de Bondrepubliek te benaderen met het verzoek om gedrieën alvast tot integratie en semi-automatisering van hun meldings- en gevechtsleiding over te gaan, hiervan getuigde. Toch waren het niet uitsluitend de militair-strategische noodzaak en de behartiging van veiligheidsbelangen die het Nederlandse verlangen naar integratie dreven. Vanaf eind jaren vijftig kleurden ook overwegingen van financiële aard het Nederlandse optreden. Om zonder verhoging van de defensie-uitgaven aan MC 70 te kunnen (blijven) voldoen, zag minister van Oorlog Staf zich genoodzaakt op integratie aan te dringen.²²⁷ Zijn opvolger benadrukte eveneens het belang van integratie om de stijgende kosten te beteugelen. Dit gold overigens niet uitsluitend voor de luchtverdediging. “Om het parlement mee te krijgen” moest de krijgsmacht kunnen wijzen op een hechte samenwerking c.q. integratie, resulterend in meer efficiency en besparingen. Dat was volgens minister Visser het enige middel waarmee men de bevolking nog zou kunnen overtuigen “de militaire zienswijze te accepteren”. Integratie diende daarmee dus tevens een politiek doel.²²⁸

3.6 De Koninklijke Luchtmacht klaargestoomd voor de Sixties: aanpassing aan de financiële realiteit

De minister leek met zijn beroep op integratie te anticiperen op het naderende einde van de Amerikaanse hulpverlening. Dat de MDAP-hulp eindig was, kwam niet als een verrassing. Het moment waarop echter wel. Voor de KLu had de timing moeilijk ongelukkiger kunnen uitpakken: ze stond aan de vooravond van de gelijktijdige invoering van de F-104 Starfighter en geleidewapensystemen, hetgeen een uiterste financiële krachtsinspanning zou vergen. Het MDAP, cruciaal bij de (weder)opbouw, was in de ogen van de politieke en militaire leiding bijna tot een vanzelfsprekendheid geworden. Toen die steun eenmaal wegviel, openbaarde zich de keerzijde van de krijgsmachttopbouw met Amerikaanse hulp. Nederland beschikte begin jaren zestig over een omvangrijk defensieapparaat met hoge exploitatiekosten, waardoor de marge voor nieuwe investeringen beperkt was geworden.²²⁹ De gevolgen van de financiële druk waren niet alleen merkbaar op het terrein van de materiële vernieuwing, waar de veramerikanisering zich met de vervanging van de Britse Hunter door de Amerikaanse Starfighter doorzette, maar evengoed op het personele, infrastructurele en logistieke vlak. Zo verraadden de organisatorische veranderingen een streven naar meer efficiency en kostenbesparingen. Evenals de beide andere

krijgsmachtdelen had de KLU jarenlang op te grote voet geleefd. Nu het hiervoor de rekening gepresenteerd kreeg, probeerde de luchtmachtleiding de talloze problemen die het moderniseringsproces op haar pad wierp naar vermogen op te lossen. Daarbij zou ze meer dan eens haar improvisatietalent moeten aanspreken.

De verticale organisatiestructuur doet zijn intrede: de bekroning van de jarenlange emancipatiestrijd

De 'sterke man' die de KLU tussen november 1956 en november 1961 door de eerste helft van dit woelige tijdvak loodste, was luitenant-generaal Schaper. In zijn periode als CLS kreeg hij flink wat op zijn bord: de vervanging van de Hunter, Sabre, Thunderstreak en Thunderflash door de Starfighter, de invoering van geleide wapens en de uitzending naar Nieuw-Guinea, en dit alles tegen de achtergrond van het ten einde lopen van de Amerikaanse hulpverlening. In 1954, toen schout-bij-nacht-vlieger Schaper de functie van vlagofficier MLD bekleedde, maakte hij een opmerkelijke carrièremove door als plaatsvervangend CLS bij de KLU in dienst te treden. Hoewel hij als oud-MLD-vlieger de vliegerij een warm hart toedroeg, leidde zijn overstap tot gefronste wenkbrauwen. Zelfs de politiek liet zich erover uit. In het Voorlopig Verslag merkten enkele Kamerleden op de benoeming van een 'marineman' op een hoge luchtmachtpositie "weinig aanmoedigend" te vinden. Had de KLU zelf niet genoeg bekwame officieren, zo vroegen zij zich af.²³⁰ Een gebrek aan geschikt hoger kader was inderdaad een van de redenen voor Schapers 'transfer'. Maar ook zijn organisatorische kwaliteiten, het ontbreken van verdere promotiekansen bij de Marine Luchtvaartdienst en zijn goede relatie met minister Staf speelden een rol.²³¹

Na twee jaar lang als plaatsvervanger van Baretta zijn sporen te hebben verdiend, deed Schapers promotie tot hoogste luchtmachtfunctionaris in 1956 geen stof meer opwaaien. Als chef Luchtmachtstaf sprak hij zijn organisatietalenten onder meer aan om de organisatie verder te stroomlijnen. Zo besloot hij uit efficiency-oogpunt tot een samenvoeging van de commando's Luchtvaartopleidingen en Luchtvaarttroepen. De grondverdedigingstaak waaraan het Commando Luchtvaarttroepen zijn bestaansrecht ontleende, raakte midden jaren vijftig op de achtergrond ten faveure van de op de militaire vorming gerichte opleidingsfunctie. Daarmee begaf het zich steeds meer op het terrein van het CLO, zodat een samenvoeging voor de hand lag. Deze kreeg in december 1959 haar beslag met de opheffing van het Commando Luchtvaarttroepen. De onder het CLT ressorterende onderdelen gingen over naar het Commando Luchtvaartopleidingen. Gevoeliger lag de samensmelting van beide operationele commando's, het CTL en het CLV. Dit onderwerp was in 1956 al eens voorzichtig aangeroerd, maar mede omdat hiervan geen grote personele besparingen te verwachten vielen, was daar destijds van afgezien. De vraag drong zich opnieuw op na de integratie van de NAVO-luchtverdediging, waardoor naast het CTL nu ook het CLV reeds in vredestijd onder NAVO-bevel stond. Temeer daar ditzelfde vraagstuk in België had geresulteerd in het samenvoegen van de operationele commando's. Toch ging een vergelijking met de zuiderbuur op een aantal punten mank, hield Schaper de Luchtmachtraad voor. Zo kende België maar liefst drie operationele commando's en behoorden de geleide wapens er tot de landmacht. Daarnaast telde de Koninklijke Luchtmacht meer vliegbases en squadrons, waarbij "een duidelijke geografische en materiële scheiding" bestond tussen de beide commando's. Het CLV bezette vliegbases in

Noord- en Midden-Nederland en was overwegend uitgerust met Brits materieel, terwijl het qua uitrusting Amerikaans georiënteerde CTL vanaf vliegbases in het zuiden des lands vloog. Hoewel Schaper best voelde voor een fusie, achtte hij de verschillen tussen het CTL en CLV vooralsnog te groot.²³²

Toen Schaper op 1 december 1961 het commando overdroeg aan luitenant-generaal Zielstra, was de vermindering van het aantal commando's tot vier zijn meest in het oog springende organisatorische 'wapenfeit'. De samenvoeging van de ministeries van Oorlog en Marine in mei 1959 had voor de KLU geen wezenlijke veranderingen teweeggebracht. Behoudens in naam behield de Koninklijke Marine ook nadien haar zelfstandige status, hetgeen bijvoorbeeld bleek uit de toewijzing van een eigen staatssecretaris. Haar stormachtige groei ten spijt moest de KLU haar staatssecretaris nog altijd 'delen' met de landmacht. Toch sprak uit de reorganisatieronde van 1959 een voorzichtig verlangen naar een meer verticale structuur. Een herstructurering van de topleiding van de krijgsmacht langs verticale lijnen zou evenwel nog tot 1963, tot het aantreden van het kabinet-Marijnen, op zich laten wachten. Defensie-minister De Jong stond, als gezegd, aan het roer van deze ingrijpende reorganisatie, die was gericht op het maximaliseren van het 'product' (slagkracht) dat de krijgsmachtdelen aan de NAVO leverden. De verticale structuur garandeerde de daarvoor benodigde organisatorische zelfstandigheid, die vorm kreeg door de invoering van een vaste financiële verdeelsleutel voor het toekennen van de defensiegelden (overigens dezelfde sleutel die al sinds de jaren vijftig werd gehanteerd) en het omvormen van de land- en luchtmachtleiding naar analogie van de topleiding van de Koninklijke Marine. De belangrijkste uitkomst van de reorganisatie was echter de instelling van een drietal staatssecretariaten, een voor elk van de krijgsmachtdelen. Hoewel de KLU drie maanden langer op een staatssecretaris had moeten wachten dan de andere krijgsmachtdelen, trad dan toch op 25 november 1963 luitenant-generaal Den Toom aan als de allereerste staatssecretaris voor luchtmachtzaken. Reikhalzend had de KLU naar deze dag uitgekeken. De benoeming van een 'eigen' staatssecretaris was de bekroning van een jarenlange emancipatiestrijd.²³³

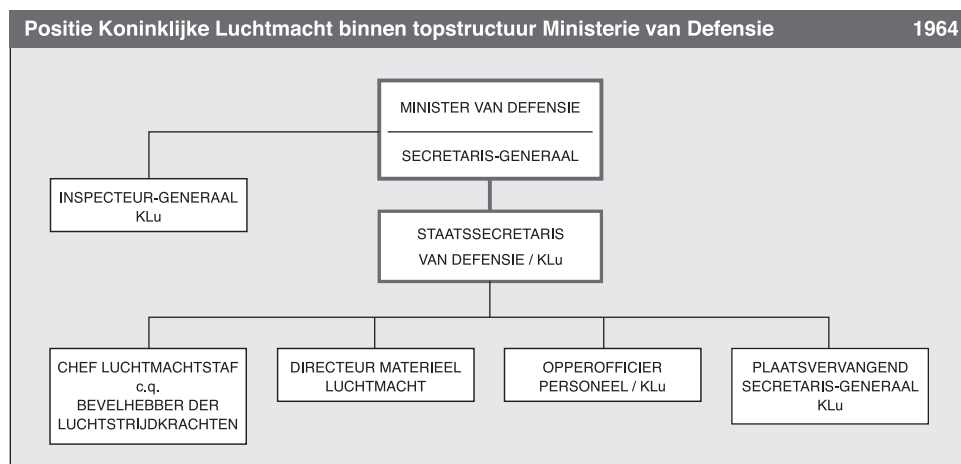
De benoeming vormde "de bevestiging van haar gelijkwaardigheid als zelfstandig deel van de strijdkrachten", oordeelde KVP-Kamerlid Moorman.²³⁴ Volgens minister De Jong was het "slechts een logische afronding" van de verticale organisatie, waarop in het verleden ook vanuit de Kamer meermaals was aangedrongen.²³⁵ Dat mocht dan misschien zo zijn, de reorganisatieplannen gaven bij de PvdA aanleiding tot hevige kritiek. De defensiewoordvoerder van de PvdA, W. Wierda, liet de minister weten "niet kapot" te zijn van de "vier militairen aan de top van het departement". "Hun militaire bloed zal kruipen, waar het politiek niet gaan kan". Wierda plaatste ook vraagtekens bij de benoeming van Den Toom en de rol die de VVD-fractie hierin had gespeeld.²³⁶ Daarmee refereerde de PvdA'er aan de commotie rondom kolonel J.L. Bosch, de basiscommandant van Leeuwarden die in eerste instantie voor het staatssecretariaatschap was benaderd. Na het ambt al te hebben aanvaard, trok hij zich na een onderhoud met de VVD-fractie te elfder ure terug. De liberale regeringspartij, overigens een voorstander van de door De Jong gewenste verticale organisatie, had geen vertrouwen in Bosch. Blijkbaar was Bosch "niet liberaal genoeg" voor de VVD, aldus Roosjen (ARP) in de *Leeuwarder Courant*.²³⁷

Minister De Jong nam de honneurs tijdelijk waar, totdat er in de persoon van DMLU Den Toom een geschikte kandidaat was gevonden. Na diens roerige entree, waaraan hij part nog deel had gehad, stortte Den Toom zich vol overgave op zijn taken. Conform de nieuwe verticale bevelsverhoudingen was hij als staatssecretaris van Defensie/KLU belast met de dagelijkse leiding over

de KLU. Om hem te helpen, kon hij een beroep doen op vier nevenschikte functionarissen, die ieder hun eigen functiegebied beheerden. Allereerst was daar de CLS, die de staatssecretaris informeerde over het operationele beleid (beleidsfunctie van het ministerie) en daarnaast zijn bevelvoerende taak als BDL uitoefende (hoogste uitvoerende functie). De bevoegdheden van de DMLU, eveneens een oude bekende uit een vorig hoofdstuk, beperkten zich tot aangelegenheden in de materiële sfeer. De zorg voor het personeelsbeleid, die voorheen op ministerieel niveau was belegd bij de Directeur Personeel, ging nu eveneens over in handen van de krijgsmachtdelen. De nieuw ingestelde Opperofficier Personeel/KLU (OOP/KLU) nam de personeelstaak voor de KLU op zich. Luitenant-generaal G.H. Gijbels was de eerste die deze functie ging bekleden. Ook voor de afwikkeling van administratieve en financieel-economische zaken werd een nieuwe functie gecreëerd. Dit markeerde het einde van een decennium waarin directeur-generaal Duyverman deze taken voor de KL en de KLU gezamenlijk had uitgevoerd. De krijgsmachtdelen namen hun financiële zaken voortaan zelf ter hand via het instellen van een plaatsvervangend secretaris-generaal, een functie die P.P. Kuntze voor de KLU vervulde.

Het verticale organisatiemodel, waardoor de KLU nu ook op personeel en financieel gebied onafhankelijk van de KL kon opereren, versterkte de zelfstandige positie van dit jongste krijgsmachtdeel in belangrijke mate. De afstemming tussen de krijgsmachtdelen onderling vond plaats in diverse overlegorganen, zoals het Comité Verenigde Chefs van Staven, de Materieelraad, de Personeelraad en de nieuw op te richten Financiële Raad. Met de Defensieraad vormden zij “sterke horizontale bindingen”, waardoor een “zo groot mogelijke doelmatigheid” gegarandeerd zou zijn. Doordat deze raden echter stuk voor stuk beslissingsbevoegdheid ontbeerden, vormden zij geen bedreiging voor de autonome status van de krijgsmachtdelen. Het Ministerie van Defensie, dat zich in het nieuwe organisatiemodel vooral beperkte tot een coördinerende rol, tastte hun status evenmin aan, waardoor de drie krijgsmachtdelen relatief meer vrijheid kenden dan in het verleden.²³⁸

De reorganisatie had ook gevolgen voor de samenstelling van de Luchtmachtraad. Daarin hadden naast de minister van Defensie, de staatssecretaris van Defensie/KLU en zijn adjudant, de CLS, de DMLU, de OOP/KLU, de plaatsvervangend secretaris-generaal/KLU en de inspecteur-generaal van de KLU zitting. Die samenstelling deed de naam ‘Luchtmachtraad’ eindelijk eer aan: het luchtmachtblauw overheerste. De tijd waarin KL-militairen het hoogste overlegorgaan van



de luchtstrijdkrachten hadden gedomineerd, behoorde tot het verleden. Na jarenlange strijd had de KLU zich definitief aan de zeggenschap van de KL ontworsteld.

De toekenning van een eigen vaandel benadrukte nog eens de gelijkwaardige positie die de KLU naast de andere krijgsmachtdelen innam. Op 19 mei 1965 vond de uitreiking van “het hoogste korpssymbool” plaats. “Het vaandel van de luchtmacht, in zijn geheel, bevestigt de integratie van het operationele, zowel vliegend en geleide-wapens personeel enerzijds en het technische en logistieke grondpersoneel anderzijds”, zo sprak Koningin Juliana, die erop stond het vaandel persoonlijk uit te reiken. In de aanwezigheid van talloze hoogwaardigheidsbekleders overhandigde de vorstin het luchtmachtvaandel aan luitenant-generaal Wolff, die ruim een maand daarvoor Zielstra als bevelhebber der Luchtstrijdkrachten was opgevolgd.²³⁹

De operationele commando's: organisatorische aanpassingen binnen het CLV en CTL

Van de vier commando's kreeg het CLV tussen 1957 en 1966 verreweg de grootste veranderingen voor de kiezen. In een tijdbestek van amper tien jaar zag dit commando het aantal operationele vliegtuigsquadrons slinken van negen tot drie (waarvan één squadron tot 1968 met Hunter F. Mk.6 dagjagers vloog), onder de gelijktijdige oprichting van vijf Groepen Geleide Wapens. In 1957 was om de toewijzing van deze wapens, waarop zowel de KLU als de KL aanspraak maakten, hard gevochten. Minister Staf, de belangen van beide krijgsmachtdelen behartigend, verwees de zaak door naar het Comité vcs. Daarin zetten beide stafchefs op 13 mei 1957 hun standpunt uiteen.²⁴⁰ De argumentatie van de CGS, generaal Hasselman, beruiste op een uitspraak van de minister, die in zijn Memorie van Antwoord de luchtdoelartillerie geleide wapens had beloofd. Volgens CLS Schaper lag indeling bij de KLU meer voor de hand, aangezien ook Groot-Brittannië, de Bondsrepubliek en Italië voornemens waren hun geleide wapens bij de luchtmacht onder te brengen. De bondgenootschappelijke luchtverdediging was immers gebaat bij een eenduidige organisatorische inbedding.²⁴¹ De KLU beschikte over de beste papieren, zo bleek een week later. Het Comité vcs besloot in meerderheid dat de wapens onder de hoede van de luchtmacht zouden vallen, omdat die al de verantwoordelijkheid droeg voor de luchtverdediging. Hoewel de territoriale LUA administratief tot de landmacht behoorde, stond zij onder operationeel bevel van de KLU. Daarnaast vertoonden geleide wapens technisch beschouwd veel overeenkomsten met vliegtuigen, zodat de luchtmacht in personeel en materieel opzicht beter in staat was voor het onderhoud en de instandhouding zorg te dragen.²⁴² Tot slot gold als argument dat de landmacht, dat over minder technische capaciteit beschikte, de handen al vol had aan de invoering van de Honest John. De luchtmachtleiding prees zich gelukkig met de toewijzing van de geleide wapens. Hoewel nimmer zo uitgesproken, speelden naast zakelijke argumenten het krijgsmachtdeelbelang een belangrijke rol in de opstelling van de luchtmachtleiding. Het ware belang van de indeling bij het jongste krijgsmachtdeel school in het feit dat de KLU verantwoordelijk bleef voor de luchtverdediging, waarmee zij voortijdig de angel uit een eventuele toekomstige aanval van de KL op haar zelfstandige status haalde.²⁴³

Een van de onmiskenbare voordelen van geleide wapens was dat hun inzet geen dure vliegbases vereiste. Dit leidde ertoe dat Vliegbasis Twenthe in juni 1964 overging naar het CTL. Voortaan waren alle luchtverdedigingssquadrons geconcentreerd op de bases Leeuwarden en Soesterberg. Laatstgenoemde vliegbasis herbergde bovendien het Amerikaanse squadron, dat eind 1960 zijn

F-100C Super Sabres had ingeruild voor 21 Convair F-102A Delta Daggers. De naamswijziging van *32nd Fighter Day Squadron* in *32nd Fighter Interceptor Squadron (FIS)* weerspiegelde het feit dat de Delta Dagger, in tegenstelling tot zijn voorganger, geschikt was om onder alle weersomstandigheden te opereren. De onderscheppingsjager, vernoemd naar zijn deltavormige vleugels, beschikte onder andere over een geavanceerd radarsysteem, een infraroodzoeksysteem en geleide lucht-luchtraketten.²⁴⁴ Vliegbasis Ypenburg bood onderdak aan 334 (Transport)squadron en de nieuw opgerichte *Search and Rescue/Tactical Air Rescue*-vlucht (SAR/TAR), behorend tot de Groep Lichte Vliegtuigen. Dit onderdeel was in december 1959 van het Commando Luchtvaartopleidingen naar het CLV overgegaan. Na de oprichting van 300 Squadron in oktober 1962 telde de GPLV drie squadrons, die op Ypenburg (300 Squadron) en Deelen (298 en 299) waren gestationeerd.²⁴⁵

Door het integreren van de bondgenootschappelijke luchtverdediging en de ingebruikname van drie moderne Franse ER 438-radarsystemen, tussen 1961 en 1962 geplaatst op de navigatiestations Veluwe, Noord-Holland en Groningen, nam het CLV afscheid van twee stations. In 1964 kwam daar met NS “G” een derde bij, waarna de vrijgekomen ER 438 naar het Duitse Schöppingen verplaatste om vanaf 1966 dienst te doen als vroegtijdige waarschuwingsradar voor het Groeps Operatie Centrum (GOC) van 2GGW. Het SOC was van Driebergen naar Nieuw-Milligen overgeplaatst, waar het in augustus 1958 met Navigatiestation Veluwe tot één onderdeel werd samengevoegd.²⁴⁶ Na de integratie van de Nederlandse luchtverdediging in NAVO-verband stond dit radarstation vanaf 1962 bekend als *Control Reporting Centre/Sector Operations Centre (CRC/SOC)*. In juli 1964 verhuisde ook de luchtverkeersleiding, het *Flight Information Centre (FIC)*, van Hilversum naar Nieuw-Milligen. De verplaatsing van het FIC resulteerde in een naamswijziging van het eind 1958 tot Groep verheven CVV-squadron, dat tot Meteorologische Voorlichtings- en Verbindingsgroep (MVGVP) werd omgedoopt. Onder de bevelen van de C-CLV vielen verder nog de Administratie Groep Staf CLV, de LUYA-squadrons, de geleidewapeneenheden en de restanten van het Korps Luchtwachtdienst, dat van de oorspronkelijke acht luchtwachtgroepen er na 1964 nog twee telde (Leeuwarden en Alkmaar).²⁴⁷

In de opleiding van het commando was het evenmin rustig. Commodore De Vries droeg na vijf jaar dienst in februari 1960 het bevel over aan ranggenoot Wolff, die het uiteindelijk tot BDL zou schoppen. Een verschil van inzicht over de rol van geleidewapensystemen is waarschijnlijk mede debet geweest aan deze functiewisseling. De bron van het kwaad vormde een lezing die commodore De Vries in november 1958 op een bijeenkomst van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap ten gehore had gebracht. Hierin had de C-CLV onomwonden gesteld dat geleide wapens de toekomst hadden. Dit wapen was goedkoper, doeltreffender en vereiste minder personeel dan het vliegtuig, dat hij nog slechts een bijrol toedichtte in de luchtverdediging. Bovendien zou met de invoering van geleide wapens ook “de absolute noodzaak van een ver doorgevoerde internationale geïntegreerde en geautomatiseerde luchtverdediging” vervallen. Daarmee propageerde De Vries in feite dus een herstel van de nationale luchtverdediging.²⁴⁸ Zijn opmerkelijke uitspraken dreunden na tot in de Tweede Kamer, waar minister Staf de Kameralden voorhield dat hij waardering had voor de generaal, maar dat het bepaald niet zo was, “dat hij [De Vries] alleen beslist over aard en vorm van onze luchtverdediging”.²⁴⁹ Diens opvattingen werden hem binnen de KLU evenmin in dank afgenomen. Chef Luchtmachtstaf Schaper keerde zich er openlijk van af. Op de Luchtmachtstaf, waar de voorbereidingen voor de vervanging van de tweede-generatie-vliegtuigen in volle gang waren, huldigde men het inzicht dat een luchtverdediging zonder vliegtuigen tekortschoot.²⁵⁰ Souschef Wolff wierp zich op als De Vries’ belang-

rijkste opponent. In zijn voordracht getiteld “een andere visie op de ontwikkeling van de Luchtverdediging” brak Wolff een lans voor het bemande vliegtuig, dat *naast* het grond-lucht geleide wapen in de nabije toekomst een onmisbaar element in de luchtverdediging zou blijven. Bovendien onderschreef de souschef SACEUR’s streven om een geïntegreerde bondgenootschappelijke luchtverdediging tot stand te brengen.²⁵¹ Het leek Wolff tot de meest geschikte kandidaat te maken om het CLV leiding te geven in een tijdsgewricht waarin zowel nieuwe vliegtuigen als geleide wapens het luchtverdedigingscommando zouden komen versterken. Wolff stond vier jaar lang aan het hoofd van het CLV. Begin 1964 maakte hij plaats voor generaal-majoor A.L. Cox, die slechts een jaar als C-CLV aanbleef. Zijn opvolger, commodore G.W. de Zwaan, bekleedde de functie een half jaar langer. Met het aantreden van generaal-majoor D. Berlijn, in september 1966, keerde de continuïteit in de leiding van het Commando Luchtverdediging evenwel terug.

Net als De Vries voor hen, hadden Cox en Berlijn hun strepen deels verdiend als commandant van het ‘rivaliserende’ commando, het Commando Tactische Luchtmachtstrijdkrachten. Commodore Cox volgde in augustus 1959 kolonel Maurenbrecher op, terwijl hij op zijn beurt in maart 1964 plaats moest maken voor commodore Berlijn. Na de overgang van Berlijn naar het CLV nam commodore R.A. Sleeuw diens plaats in. Onder hun leiding maakte ook het CTL een flinke metamorfose door. Uit organisatorisch oogpunt trok de opheffing van het Nederlands Administratief Commando Nr. 2 Group (NAC-2 Group) de meeste aandacht. Nadat de Britse bezuinigingsplannen hadden geleid tot de liquidatie van de Brits-Nederlandse No. 2 Group in Sundern, keerde het Nederlandse stafpersoneel van NAC-2 Group terug naar villa ‘t Djekt in Zeelst. Hierdoor ging ook het operationele commando over de tactische squadrons en de vliegbases in vredestijd over van NAC-2 Group naar het op 1 april 1958 heropgerichte Commando Tactische Luchtmachtstrijdkrachten. De inventaris van het ‘nieuwe’ CTL bedroeg zes squadrons, aangezien 316 Squadron enkele maanden eerder door een gebrek aan personeel op non-actief was gezet. 313 Squadron volgde in januari 1959. Door de conversie van 311 en 312 Squadron naar een nucleaire taak bleef de slagkracht, zo werd gesteld, gelijk.

De resterende vijf tactische squadrons waren verdeeld over Vliegbasis Eindhoven, Volkel, Twenthe (vanaf juni 1964) en enkele *redeployment airfields*.²⁵² Deelen bood tussen 1957 en 1962 onderdak aan 306 Squadron (het verkenningssquadron), dat RAF-vliegbasis Laarbruch voor het Gelderse landschap verruilde. Na de omscholing op de RF-104G verhuisde het squadron naar Twenthe. Vliegbasis Gilze-Rijen behoorde eveneens voor kortere tijd, van 1962 tot 1966, tot het CTL, toen de basis diende als *redeployment field* voor 314 Squadron. Nadien ging Gilze-Rijen opnieuw over in handen van het CLO, waarvan het afkomstig was. Ook *redeployment field* De Peel, dat als oorlogsstandplaats voor 312 Squadron gold, behoorde tot het CTL. Zowel in vredes- als oorlogstijd lag het bevel over De Peel in handen van de vliegbasiscommandant Volkel.

De aansturing van het CLV en CTL door 2ATAF

De ontwikkelingen in internationaal verband, in het bijzonder het integreren van de bondgenootschappelijke luchtverdediging, de opheffing van No. 2 Group (en de Brits-Belgische No. 83 Group) en de formering van de eerste Duitse luchtmachtonderdelen, leidden tot een reorganisatie van de internationale bevelsorganen. Het in Rheindahlen gevestigde 2ATAF-vredes hoofdkwartier, dat vanaf de oprichting in 1952 weinig meer behelsde dan het ‘aankleden’ van de

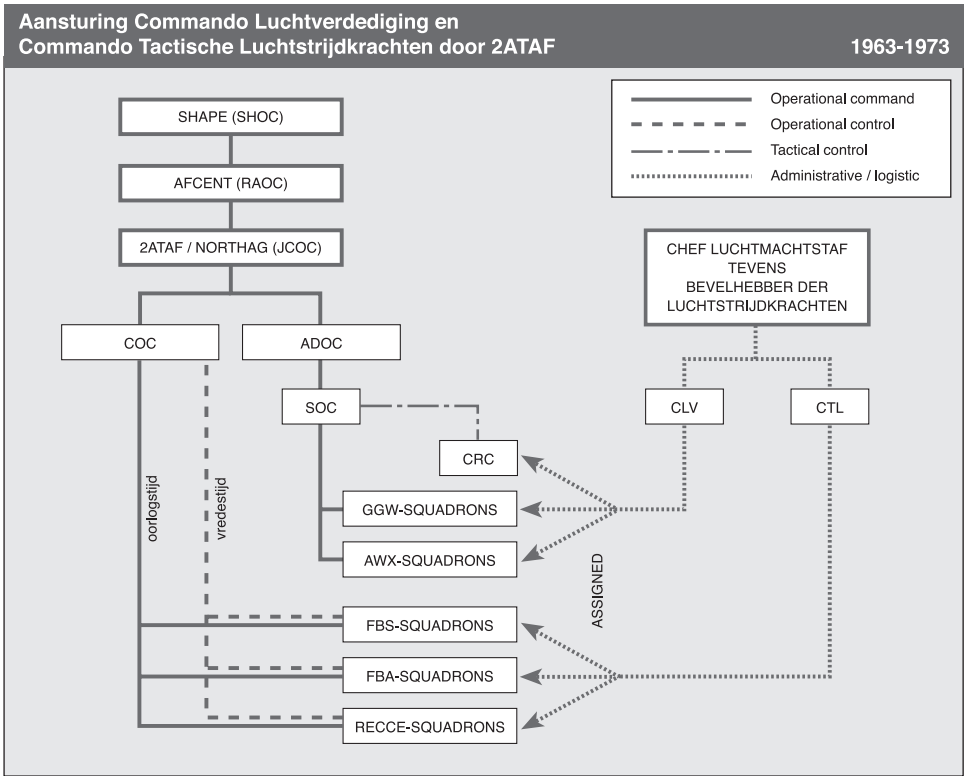
bestaande Britse organisatie met een enkele Belgische en Nederlandse officier, werd in 1958 met internationale financiering tot een daadwerkelijk geïntegreerd hoofdkwartier omgevormd. De organisatietabel telde 567 vaste functies, proportioneel te verdelen over het viertal deelnemende lidstaten. Groot-Brittannië, België en de Bondsrepubliek tekenden samen voor 428 posities, terwijl de KLU de overige 139 posten (waaronder 21 officiersfuncties) voor haar rekening nam. Ondanks het nog altijd niet verholpen tekort aan stafpersoneel, genoot het bezetten van deze 2ATAF-posten voor wat betreft de KLU de hoogste prioriteit.²⁵³

Om de samenwerking met de landstrijdkrachten in het 2ATAF-gebied te bevorderen, werd ook de integratie tussen 2ATAF en NORTHAG door de oprichting van het *Joint Command and Operations Centre* (JCOC) een stap verder doorgevoerd. In vreedstijd bleven de taken van het JCOC beperkt tot het leiden en plannen van internationale oefeningen, maar in oorlogstijd zou het de onder 2ATAF gestelde *assigned forces* van bevelen voorzien. Daarbij gold een strikt onderscheid tussen de luchtverdedigings- en de tactische c.q. verkenningssquadrons, waarvoor de operationele staf van het JCOC in tweeën werd gesplitst. Hiertoe was besloten omdat de tactische taken de luchtverdedigingstaak van 2ATAF nadelig beïnvloedden.

Op het *Air Defence Operations Centre* (ADOC) bevond zich het personeel dat zich uitsluitend om defensieve luchtoperaties bekommerde. Het ADOC verzorgde de algehele leiding over de luchtverdediging in het 2ATAF-bevelsgebied. Het verstrekke daarvoor bevelen aan de *Sector Operations Centres*, die permanent in verbinding stonden met de vliegbases, squadrons en geleidewapeneenheden in hun sector. Om *tactical control* te kunnen uitoefenen, beschikte iedere soc over *Control and Reporting Centres* en *Control and Reporting Posts* (CRP) – de radarstations die de gedetailleerde gevechtsleiding verzorgden. In 1958, met de ingebruikname van de Britse type 80-radarsystemen in Brockzetel, Uedem, Brekendorf en Auenhausen, werd het vroegtijdig waarschuwingssysteem in het 2ATAF-gebied operationeel. Uedem en Brockzetel werden uitverkoren om als soc's te fungeren. Dat betekende dat Navigatiestation Veluwe in Nieuw-Milligen zijn status als soc verloor. Het ging vanaf 1962 als CRC/SOC door het leven, wat inhield dat het uitsluitend in noodgevallen als soc dienst zou doen. Navigatiestation Noord-Holland bleef een CRP.²⁵⁴ Beide waren gekoppeld aan soc 1 Brockzetel, dat na de herindeling van het 2ATAF-gebied als gevolg van de integratie van de NAVO-luchtverdediging waakte over de noordelijke luchtverdedigingssector (Sector 1). De vijf Groepen Geleide Wapens van de KLU bevonden zich allemaal in Sector 2, de zuidelijke sector. Voor deze sector fungeerde radarstation Uedem als het *Sector Operations Centre*. Uedem stuurde, door tussenkomst van *Control and Reporting Centre* Auenhausen, de Nederlandse GGW's aan door orders aan het Groeps Operatie Centrum (GOC; in het geval van de Nike-groepen) en Bataljons Operatie Centrum (BOC; HAWK), van waaruit het operationele commando over de geleidewapensquadrons werd gevoerd.²⁵⁵

De leiding over alle offensieve operaties lag in handen van het *Offensive Operations Centre* (OOC). Analogie aan een soc werd de operationele controle over de tactische bases en de aldaar gestationeerde tactische en verkenningssquadrons uitgeoefend door een tweetal *Tactical Operations Centres* (TOC). De eerste bevond zich te Goch (1TOC), de tweede in Sundern (2TOC), waar voorheen het hoofdkwartier van No. 2 Group was gesitueerd. Zij vulden de leemte die de opgeheven groepen hadden achtergelaten. Met het wegvallen van No. 2 Group en No. 83 Group was het planningsaspect verlegd naar het niveau van 2ATAF/NORTHAG, terwijl de detailuitvoering van de operaties berustte bij de TOC's. Zij zetten bevelen van het JCOC en OOC om in opdrachten voor de tactische squadrons, zonder de tijdrovende tussenkomst van nationale hoofdkwartieren.²⁵⁶

Niettemin leverde de afstemming tussen beide TOC's geregeld problemen op, hetgeen na de introductie van de eerste nucleaire squadrons in 2ATAF de uitvoering van het *Atomic Strike Plan* in gevaar bracht. Om de aansturing van de nucleaire squadrons te verzorgen werd daarom een nieuw orgaan, het *Combat Operations Centre* (COC), in het leven geroepen. Het COC groeide binnen korte tijd uit tot het primaire uitvoerende orgaan voor het leiden van alle offensieve operaties. Het verdrong allereerst het OOC. Om het COC te bemannen en van de vereiste kostbare verbindingsmiddelen te voorzien, werd in april 1961 tevens afscheid genomen van 2TOC. De taken van dit *Tactical Operations Centre* gingen over op 1TOC.²⁵⁷ Toen de Koninklijke Landmacht lucht kreeg van de op handen zijnde fusie, was ze er niet gerust op. 2TOC was namelijk verantwoordelijk voor het verzorgen van luchtsteun aan het Nederlandse 1 Lk en het Eerste Duitse Legerkorps, een taak die door de samenvoeging van de TOC's in het geding dreigde te komen. 2ATAF onderkende dit door *Forward Air Support Operations Centres* (FASOC's) aan de hoofdkwartieren van de vier legerkorpsen binnen NORTHAG toe te voegen, die contact met het COC onderhielden. Op korps- en divisieniveau traden *Air Liaison Officers* (ALO's) op als adviseurs van de legercommandanten. Nog een trede lager in de bevelsketen, op de tactische vliegbases, waren de legerkorpsen vertegenwoordigd door *Ground Liaison Officers* (GLO's). De *Forward Air Controllers* (FAC's), leden van het *Air Contact Team* die zich in de voorste lijn bevonden om jachtbommenwerpers naar hun doelen te 'praten', vormden ten slotte de laatste link in dit uitgebreide systeem.²⁵⁸ Voor verkenningstaken kon het Eerste Legerkorps daarnaast een beroep doen op de vliegtuigen en helikopters van de Groep Lichte Vliegtuigen.



In 1963, vrijwel gelijktijdig met de opname van deze nieuwe schakels in de organisaties van 2ATAF en NORTHAG, viel eveneens het doek voor 1TOC. Het droeg de controle over de conventionele offensieve eenheden over aan het COC, dat na het gereedkomen van de benodigde verbindingsovereenkomsten voortaan vanuit het *Joint Operations Centre* (JOC), het ondergrondse 2ATAF/NORTHAG-oorlogshoofdkwartier in de Cannerberg te Maastricht, de nucleaire én de conventionele offensieve operaties aanstuurde. Daarmee viel tevens de laatste tussenschakel weg: voortaan ontvingen de tactische squadrons hun operatieorders direct van het COC, dat in verbinding stond met de *Wing Operations Centres* (WOC) op de vliegbases. Het COC kreeg een permanente bezetting en nam sindsdien ook de alarmering van 2ATAF-luchtstrijdkrachten voor zijn rekening. In oorlogstijd (en bij oefeningen) kreeg het COC gezelschap van *National Liaison Teams*, die bemiddelden tussen 2ATAF en de nationale staven. De Staf CTL leverde de vereiste mankracht voor het Nederlandse liaisonteam.²⁵⁹ De overige stafleden zochten op telegram 'P' (het equivalent van NAVO-alarmfase *Simple Alert*) hun toevlucht tot de CLV-bunker in Driebergen, waar zij de CTL Oorlogsstaf vormden. Daar troffen zij de Oorlogsstaf van het CLV, die naast zijn oorlogstaken als alternatieve staf voor de BDL fungeerde. De BDL betrok met zijn oorlogsstaf het bunkercomplex Rijksdorp in Wassenaar. De taken van de Oorlogsstaf BDL omvatten het adviseren van de regering; het onderhouden van contacten met de bevelhebber der Landstrijdkrachten en met de civiele en militaire instanties; het laten uitvoeren van luchttransport, luchtverkenning (gebruikmakend van lesvliegtuigen) en speciale missies voor de nationale sector. Bovendien stuurde de staf de personeels- en materieelvoorziening ten behoeve van de KLU aan.²⁶⁰

Een ondersteunende rol: CLO en CDML

Het Commando Luchtvaartopleidingen droeg zorg voor de “bevoorrading met vakkundig militair personeel”, waaruit de BDL in oorlogstijd kon putten.²⁶¹ Dit oudste luchtmachtcommando maakte tussen 1959 en 1961 op organisatorisch vlak een zeer hectische tijd door. Dat begon op 1 december 1959, toen het de taken en onderdelen (LOKS, LBKS²⁶² en LIR) van het opgeheven Commando Luchtvaarttroepen overnam. Aan het takenpakket, dat bestond uit het verzorgen van de vaktechnische en vliegopleidingen, mocht daarmee ook de militaire vormingstaak worden toegevoegd. Die eerste decemberdag vond tevens de samenvoeging van de LTS en LES tot Luchtmacht Electronische en Technische School (LETS) plaats, die in Schaarsbergen een onderkomen vond. Dit Gelderse dorp herbergde bovendien de nieuwe Luchtmacht Kaderschool (LKS), waar de opleiding van beroepsonderofficieren voortaan ging plaatsvinden. Bijna vijftig kilometer westwaarts, in het Utrechtse De Bilt, leidde het Luchtmacht Meteorologisch Squadron (LMS) nieuwe ‘weerwaarnemers’ op. De opleidingen ondergingen voortdurend aanpassingen. Niet slechts in naam, zoals de naamswijzing van het LIR in Luchtmacht Instructie en Militaire Opleidingen School (LIMOS), maar ook qua vakinhoud en opleidingsmethoden. Bij de militair-vormende opleidingen speelde de “geestelijke weerbaarheid” een steeds belangrijker rol, terwijl de vaktechnische opleidingen zich meer in de richting van technische specialisatie bewogen.²⁶³

Toen de MLD in staat was het merendeel van de opleidingen zelf te verzorgen, besloten de KLU en KM in februari 1960 officieel een punt te zetten achter hun samenwerkingsverband op opleidingsgebied. Dit resulteerde in een naamswijziging van het CLO, dat voortaan als het Commando Luchtmachtopleidingen bekend stond. Een aantal opleidingsrichtingen werd des-

ondanks voorlopig nog gezamenlijk uitgevoerd. Een daarvan was de vliegeropleiding, op welk terrein het CLO in deze jaren de belangrijkste veranderingen doormaakte. Hoewel SACEUR's voorstel eind 1957 niet tot een geïntegreerde Belgisch-Nederlandse luchtmacht leidde, bracht het wel een dialoog op gang over gebieden waarop de landen de samenwerking konden verbeteren. De vliegopleidingen leken zich daarvoor het beste te lenen. De eerste gesprekken dateerden van december 1957, waarbij de gedachten uitgingen naar een taakverdeling bij de afzonderlijke opleidingen.²⁶⁴ Nederland zou bijvoorbeeld de Jachtvliegopleiding kunnen verzorgen, terwijl België zijn opleidingsvliegbasis in Kamina, in de Belgische kolonie Congo, beschikbaar stelde voor de Voortgezette Vliegopleiding. De speciaal daartoe opgerichte gecombineerde Commissie Detailregeling Integratie Vliegeropleidingen (CDIV) boog zich over zaken als behoeftestelling, urenbepaling en samenstelling van een vliegersyllabus. Het bleek vooral lastig tot een eerlijke kostenverdeling te komen, een taak waarvoor de Belgisch-Nederlandse Verrekeningscommissie zich gesteld zag. Toen over de financiële aspecten medio 1959, "zij het na moeitvolle onderhandelingen", op een haar na overeenstemming was bereikt, gooide politieke onrust in het naar onafhankelijkheid strevende Congo roet in het eten. Het voornemen om de eerste geïntegreerde vvo-opleiding in september 1960 te starten, kon daardoor in de prullenbak.²⁶⁵ Na het uitroepen van de Congolese onafhankelijkheid op 30 juni 1960 moest er naar een nieuwe locatie worden uitgekeken om het Belgische gedeelte van de vliegopleiding te verzorgen. De Nederlandstalige Belgische vliegers die op dat moment in het onrustige Kamina hun opleiding volgden, 27 in getal, konden in twee groepen op Vliegbasis Gilze-Rijen hun scholing vervolgen.²⁶⁶ Daarmee werd *en passant* de eerste binationale vvo-opleiding een feit.²⁶⁷ De zoektocht naar alternatieve huisvestingsmogelijkheden leidde onder meer langs Suriname, dat financieel slechts rendabel zou zijn wanneer ook de Bondsrepubliek aan de vliegopleidingen zou deelnemen, en de Nederlandse Antillen. Tot leedwezen van de gevolmachtigde minister van de Nederlandse Antillen wogen ook hier de kosten echter niet op tegen de baten.²⁶⁸

Uiteindelijk viel de keuze op de Belgische vliegbasis Brustem, nabij de stad Sint-Truiden. Terwijl de financiële onderhandelingen nog gaande waren, arriveerde daar op 1 oktober 1961 een eerste groepje Nederlanders. Onder hen bevond zich een achttal vlieginstructeurs, van de KLU en MLD elk vier, voor een korte omscholingscursus op de Fouga Magister. Op dit Franse straalvliegtuig, waarvan de Belgische luchtmacht 45 exemplaren had aangeschaft, zou de vvo worden verzorgd. Op 20 november meldden ook de eerste negen Nederlandse 'studenten' zich in België. Datzelfde jaar werd voor het in België verblijvende personeel het Nederlands Opleidingsdetachment (NOD) Brustem in het leven geroepen.²⁶⁹ Het geïntegreerde opleidingstraject zag er als volgt uit. De EVO bleef een nationale verantwoordelijkheid. De aansluitende vvo kwam voortaan voor Belgische rekening, terwijl de KLU zich belastte met de tot Transitie Vliegopleiding (TVO) omgedoopte JVO en de Operationele Conversie Cursus (OCC), waar de pas gebrevetteerde leerlingvliegers werden klaargestoomd voor het operationele werk. Met de realisatie van de geïntegreerde Belgisch-Nederlandse vliegopleiding verviel de behoefte om jaarlijks dertig vliegers tegen betaling in Canada te laten opleiden, waarop de KLU besloot deze overeenkomst niet te verlengen.²⁷⁰ Op 1 mei 1962 ving de eerste geïntegreerde TVO aan, drie maanden later gevolgd door de eerste OCC. Voor het 'Nederlandse deel' van de opleiding verbleven de leerlingvliegers eerst op Woensdrecht, waar de TVO plaatsvond. De OCC doorliepen zij op Eindhoven, bij het hiervoor aangewezen 315 Squadron.²⁷¹ Na de aanwijzing van Gilze-Rijen als operationele basis werden de aldaar ondergebrachte EVO, de Vlieg Instructeursopleiding (VIO) en Lichte

Vliegtuigen Opleiding (LVO) per juli 1962 op Woensdrecht gehuisvest. Dit bood als voordeel dat de vliegopleidingen voortaan gecentraliseerd op één opleidingsvliegbasis plaats hadden. Naast Woensdrecht beheerde het Commando Luchtmachtopleidingen een tweede basis. Deelen, waar de LETS en de nieuwe Luchtmacht Kaderschool huisden, ging uit doelmatigheidsoverwegingen in 1960 over van het CTL naar het CLO.

Bij oorlogsdreiging namen de operationele eenheden bezit van de opleidingsbases. De opleidingen werden gestaakt, waarop de aspirant-vliegers van de TVO en de VVO naar de VS werden geëvacueerd. De Nederlandse F-27's, niet behept met een trans-Atlantisch bereik, vlogen hen naar Portugal, vanwaar zij met Belgische vliegtuigen de oversteek ondernamen.²⁷² De BDL nam het bevel over de Nederlandse lesvliegtuigen over. Deze kon hij inzetten voor verkennings- en liaisontaken. Uit de Staf CLO werd het Commando Depots Personeel Luchtmacht gevormd, dat de aansturing verzorgde van de depots personeel Noord, Oost en Zuid, waar het mobilisabele personeel werd samengebracht in afwachting van hun oorlogsbestemming. De in vreedetijd aanwezige eenheden van het Luchtmacht Bewakingskorps, in oorlogstijd aangevuld met door de KL te formeren eenheden Object Bewaking (OB), droegen zorg voor bewakings- en beveiligingstaken.²⁷³

Het vierde en laatste commando, het Commando Depots Materieel Luchtmacht (CDML), verzorgde de opslag, het onderhoud en de distributie van goederen. Daartoe beschikte het in 1960 over zes depots. Met het oog op de invoering van de nieuwe F-104G en in een poging de exploitatiekosten te drukken, zette het CDML een jaar later een grondige reorganisatie in. Dit bracht het aantal depots tot een drietal terug. Zo fuseerde het Depot Kleding en Uitrusting (DKU) met het Depot Vliegtuigmaterieel 1 (DVM1) tot het Depot Algemeen Technisch en Intendance Materieel (DATIM). De benodigde ruimte ontstond doordat DVM1 zijn te Soestduinen opgeslagen Britse vliegtuigonderdelen begin 1963 overdroeg aan DVVM 2, dat voortaan het Depot Vliegtuigmaterieel (DVM) ging heten. DVM groeide uit tot het voornaamste depot van de luchtmacht, dat naast de opslag van depotgoederen onder meer modificaties uitvoerde en hoger onderhoud verzorgde. Samen met het Depot Elektronisch en Bewapeningsmaterieel (DEBM), ontstaan uit een fusie van het Depot Elektronisch Materieel en het Depot Bewapeningsmaterieel en Munitie, speelde DVM de logistieke hoofdrol bij de invoering van de F-104. DEBM tekende voor het onderhoud en de reparatie van de elektronische en radarapparatuur.²⁷⁴ Het Depot Motortransportmaterieel (DMTM), ten slotte, onderhield het wagenpark, een bonte verzameling van Britse oldtimers en Nederlandse en uit het MDAP ontvangen Amerikaanse voertuigen. Uit efficiencyoverwegingen ging DMTM, dat een "ongunstig overhead-cijfer had", eind 1966 op in DATIM.²⁷⁵

Het beheer over de depots lag in de handen van de commandant CDML, in de regel een kolonel. Vanuit de centraal in Nederland gelegen depots vonden de voorraden hun weg naar de gebruiker, te weten de onder de Technische Dienst ressorterende logistieke squadrons op de vliegbases en navigatiestations in Nederland en de Geleide Wapen Groepen in de Bondsrepubliek. Twee Aan- en Afvoer Squadrons (AAS), 'Noord' en 'Zuid', verzorgden het wegvervoer van de depots naar de operationele onderdelen, die voor de opslag over eigen magazijnen en magazijnpersoneel beschikten. Het op peil houden van depotvoorraden behoorde niet tot de competenties van de C-CDML, maar was een zaak van de chef Technische Zaken & Materieel (CTZM). De afweging tussen investeren in nieuw materieel of in reservedelen kon alleen worden gemaakt op de Luchtmachtstaf, waartoe de CTZM behoorde. De CTZM bleef tot 1964 verantwoordelijk voor de instandhouding. De invoering van de technisch complexe F-104G had niet alleen een reorganisatie van de depots tot gevolg, het maakte ook een einde aan de tot dan toe gescheiden

verantwoordelijkheden voor de instandhouding (CTZM) en de verwerving (DMLU). Aangezien beide aspecten steeds nauwer met elkaar verweven raakten, droeg de CTZM per april 1964 zijn taken over aan de directeur Materieel Luchtmacht.²⁷⁶

De onder de DMLU geplaatste Straalmotorenwerkplaats ging in de herfst van 1964 over naar het CDML, waar het als Groep Straalmotorenwerkplaats (GSMW) haar onderhoudswerkzaamheden aan straalmotoren voortzette. Lang had het ernaar uitgezien dat de werkplaats bij gebrek aan orders haar deuren zou moeten sluiten. De KLU beschikte over twee faciliteiten voor straalmotorenonderhoud: de Straalmotorenwerkplaats, waar onderhoud aan Britse straalmotoren plaatsvond, en de door de KLM geëxploiteerde Turbine Motoren Afdeling, die zich specialiseerde in Amerikaanse straalmotoren. In 1963 besloot de Luchtmachtstaf TURMA af te stoten en het onderhoud aan de Amerikaanse J-33 (T-33) en J-65 (F-84F) straalmotoren eveneens bij de Straalmotorenwerkplaats onder te brengen. Gezien het naderende einde van het 'Britse vliegtuigtijdperk' betekende dit de redding voor de werkplaats. De GSMW reviseerde zowel motoren voor de KLU als voor diverse NAVO-partners.²⁷⁷ Het onderhoud aan de J-79-straalmotor van de Starfighter werd aan het Belgische Fabrique Nationale gelaten. Na de overgang van de GSMW telde het CDML 2.371 personen, een aantal dat in de daaropvolgende jaren nog licht steeg. Opvallend was het grote aandeel burgers in het commando, dat de 40% ruimschoots overtrof.²⁷⁸ In geval van oorlog werd het verlies van niet-dienstplichtige c.q. niet-reserveplichtige burgerkrachten deels opgevangen door de instroom van mobilisabel personeel. De oorlogstaken van het CDML omvatten onder andere het vlieg- en gebruiksgereed maken van de oorlogsreserve aan vliegtuigen, geleide wapens, motoren, voertuigen en reservedelen (*key items*); het afhandelen van prioriteitsaanvragen en het bieden van onderhouds- en bevoorradingssteun. Op *Simple Alert* werden voorts tien vliegtuigherstellingsgroepen geformeerd uit het bij het Directoraat Materieel Luchtmacht, de GSMW en de nationale vliegtuigindustrie (Fokker, Aviolanda, Avio-Diepen) werkzame personeel. Deze mobiele hersteleenheden, merendeels bemand door dienstplichtigen, verplaatsten zich op bevel van de BDL naar de vliegbases om aldaar reparatie- en onderhoudswerkzaamheden te verrichtten.²⁷⁹

De aanschaf van de Fokker F-27: een 'een-tweetje' tussen Fokker en Economische Zaken

Het Fokker-personeel had in vreedstijd andere zorgen. Het einde van de productie van de Hunter F. mk.6, de verbeterde uitvoering waarvan het eerste exemplaar in maart 1957 van de productielijn rolde, kwam eind jaren vijftig in zicht. Het ten einde lopen van de productie werd nog bespoedigd door het besluit de laatste vijftien Hunters af te bestellen, om geld vrij te maken voor de aanschaf van twintig Hunter T.7 tweezitters.²⁸⁰ Begin 1958 was de situatie zo nijpend dat voor zevenhonderd werknemers ontslag dreigde. Dat zou een flinke klap betekenen voor de Nederlandse vliegtuigindustrie. In de ministerraad van 18 april 1958 stelde minister van Economische Zaken Zijlstra (ARP) zijn collega van Oorlog voor om op de vervanging van de C-47B's van 334 Squadron vooruit te lopen door Fokkers nieuwste product, de F-27, aan te schaffen. Om de kans op exportorders voor dit vliegtuig te vergroten moest Nederland zelf het goede voorbeeld geven.²⁸¹ De ministeries van Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat, Financiën en Oorlog werkten het idee gezamenlijk verder uit, waarna minister Staf op 4 juli in de ministerraad meedeelde dat de KLU twaalf F-27's zou aanschaffen. De afbetaling zou pas na 1960 plaats hoeven

vinden. Minister Zijlstra verduidelijkte “dat deze defensie-opdracht plaats vindt op verzoek van Economische Zaken om Fokker aan een goede order-portefeuille te helpen, hetgeen ook voor het Nederlands Instituut voor Vliegtuig-ontwikkeling gunstig is”.²⁸²

Hoewel de invoering van twaalf splinternieuwe transportvliegtuigen een mooie meevaller leek, had de KLU pas rond 1963 afscheid willen nemen van haar C-47-vloot. Plannen om de C-47B's te reviseren, een goedkopere optie, had de minister al goedgekeurd.²⁸³ Ook de militaire NAVO-autoriteiten wezen erop dat het geld beter besteed kon worden aan “more important tasks”.²⁸⁴ In feite prees de luchtmachtleiding zich weinig gelukkig met de bemoeienissen van het Ministerie van Economische Zaken. Uit een brief van kolonel J.W. Thijssen, luchtmachtattaché te Londen, aan Fokker blijkt dat op de Luchtmachtstaf het gevoel leefde dat “men door Economische en Sociale Zaken gedwongen is een vliegtuig te nemen, dat weliswaar de industrie helpt, doch niet de KLU, terwijl toch de volle kosten uiteindelijk op de Luchtmachtbegroting blijven drukken”. Die kosten bleken ook nog eens veel hoger dan verwacht door de aanpassingen die nodig waren om de voor civiele doeleinden ontwikkelde F-27 tot vrachtvliegtuig om te bouwen, terwijl het bovendien niet aan alle eisen voldeed.²⁸⁵ De uitgaven bedroegen circa 37 miljoen gulden, 6 miljoen meer dan begroot.²⁸⁶

Op 6 juli 1960 droeg Fokker-directeur Diepen de eerste F-27 over aan DMLU Maurenbrecher. In april 1961 hadden ook de resterende elf F-27's hun weg naar het op Vliegbasis Ypenburg gestationeerde 334 Squadron gevonden. De eenheid telde naast drie ‘basic’ F-27's (Friendship), waarvan er één fungeerde als vip-vliegtuig, negen van laaddeuren voorziene F-27M-300's in de transportconfiguratie (Troopship) en een negental De Havilland Beavers. Met deze grotendeels vernieuwde luchtvloot kweet het druk bezette 334 Squadron zich van zijn aloude takenpakket: het in vredes- en oorlogstijd transporteren van materieel en personeel. In oorlogstijd kreeg het squadron versterking van het mobilisabele 335 Squadron, bemand door KLM-vliegers en uitgerust met vliegtuigen uit de inventaris van diezelfde nationale luchtvaartmaatschappij. Wanneer het *earmarked* 334 Squadron na uiterlijk zes oorlogsdagen door SACEUR in de internationale *transportpool* werd ingedeeld, nam het mobilisabele squadron de transporttaak ten behoeve van de nationale sector over. Toen de KLM haar DC-3's, het civiele ‘broertje’ van de C-47, verving door een voor transporttaken minder geschikt type passagiersvliegtuig, werd 335 Squadron in juni 1963 opgeheven. Om het opengevallen gat deels te vullen, zou de KLU bij het uitbreken van oorlog drie civiele F-27's vorderen.²⁸⁷

Ondanks beperkingen op het gebied van vliegbereik, laadvermogen en snelheid, bewees de F-27 de KLU jarenlang goede diensten. Het groeide uit tot Fokkers meest succesvolle exportproduct, waarvan er wereldwijd bijna achthonderd aan civiele en militaire gebruikers werden verkocht. Onder de NAVO-lidstaten vond het type nauwelijks aftrek: de bestellingen beperkten zich tot de Nederlandse en Italiaanse luchtmacht, de Spaanse kustwacht en het *Parachute Demonstration Team ‘Golden Knights’* van het Amerikaanse leger. Die ‘teleurstelling’ werd ruimschoots gecompenseerd door Fokkers inschakeling bij de Starfighter-productie.

Frans of Amerikaans: één gevechtvliegtuig voor drie verschillende taken

In voorgaande paragrafen is al het nodige gezegd over het omvangrijkste materieelproject waarvoor de KLU zich eind jaren vijftig gesteld zag: de aanschaf van de Lockheed F-104G Starfighter. De zoektocht naar een opvolger voor de Hunter en de Sabre begon in de lente van 1957, toen de

Luchtmachtstaf de technische en operationele specificaties formuleerde waaraan de toekomstige onderscheppingsjager zou moeten voldoen. Tijdens een dienstreis naar de VS kwam DMLU Reijnierse begin 1957 voor het eerst oog in oog te staan met de voor zijn tijd futuristisch ogende F-104. Dit Amerikaanse vliegtuig, dat door zijn ranke vorm en kleine vleugels wat weg had van 'een raket op wielen', omschreef Reijnierse als "een zeer gelukkige ontwikkeling". Het leek een goede kandidaat, hoewel de KLU zich niet uitsluitend op de Amerikaanse markt oriënteerde.²⁸⁸

Zocht de KLU aanvankelijk specifiek naar een opvolger voor de defensieve taak (luchtverdediging), vanaf 1958 vermeldde de stafeseisen dat het nieuwe jachtvliegtuig ook de offensieve taken van de F-84F en de verkenningstaak van de RF-84F moest kunnen overnemen. De Luchtmachtstaf herzag haar standpunt naar aanleiding van MC 70, dat ervan uitging dat zich op luchtverdedigingsgebied een geleidelijke overgang van het bemande vliegtuig naar geleide wapens zou voltrokken. Omdat niet te voorzien was hoelang onderscheppingsjagers nog een rol in de luchtverdediging zouden spelen, werden kandidaten ook op hun geschiktheid voor offensieve en verkenningstaken getoetst. Vervanging van het huidige operationele vliegtuigbestand door één type vliegtuig bood verder het voordeel van standaardisatie, wat vooral op het gebied van opleidingen en logistiek tot forse besparingen kon leiden. Het nadeel was dat de KLU genoeg moest nemen met een compromis, dat zich noch in de defensieve, noch in de offensieve taak kon meten met gespecialiseerde (en daardoor duurdere) gevechtstvliegtuigen.²⁸⁹ Na een papieren evaluatieronde, waarin ook uitsluitend op de tekentafel bestaande ontwerpen zoals de Britse TSR.2 meedongen, bleven begin 1959 vijf serieuze kandidaten over. Dit betrof de Amerikaanse F-104, F-105, F-106 en N-156F, alsmede de Franse Mirage III. Uit een stafstudie bleek dat de N-156F op defensief en offensief gebied tekortschoot, zodat een aanschaf "onaanvaardbaar" was. De Nederlandse voorkeur ging evenmin uit naar de F-106, een pure onderscheppingsjager, noch naar de in grondaanvalstaken gespecialiseerde F-105. Beide typen waren bovendien te duur en te zwaar. Van de twee overgebleven kandidaten moest de Mirage III het bij de offensieve taakuitvoering afleggen tegen de F-104, hoewel beide als onderscheppingsjager "aan de hoogste eisen" voldeden. De studie kwam tot de slotsom dat de F-104 uit operationeel oogpunt "verreweg het meest gewenste type" voor de KLU zou zijn.²⁹⁰

Omdat België voor eenzelfde keuze stond, sloegen beide luchtmachtstaven de handen ineen. Een Nederlands-Belgische evaluatiecommissie streek in juli 1959 neer op de Franse vliegbasis Istres om de Mirage III aan de tand te voelen. Een maand later bezocht de commissie de VS om de vliegeigenschappen van de F-104, F-105, F-106 en N-156F te testen. De testvluchten bevestigden de keuze voor de F-104. "Vermoedelijk zal de keuze van de Luchtmachtstaf wel op de F 104 vallen", antwoordde CLS Schaper toen Calmeyer hem op 25 augustus vroeg hoe het er mee stond.²⁹¹ Deze boodschap bracht de staatssecretaris drie dagen later over aan de ministerraad, waar de vliegtuigaanschaf in verband met de vaststelling van het defensieplafond voor de periode 1961-1963 op de agenda stond. De F-104G gooide op militair-technisch gebied de hoogste ogen, zo lichtte Calmeyer toe, terwijl de keuze voor een Amerikaans product tevens de beste vooruitzichten op MDAP-steun bood. Voorts hadden ook de VS, Canada en de Bondsrepubliek voor dit type gekozen. Vooral de Duitse keuze was voor Nederland van belang, aangezien de Bondsrepubliek de exclusieve rechten voor de productie van de F-104G in Europa had bemachtigd. Omdat de Duitse behoefte aan Starfighters de productiecapaciteiten van de eigen vliegtuigindustrie ver te boven ging, stond Bonn niet onwelwillend tegenover inschakeling van de Nederlandse en Belgische vliegtuig- en elektronische industrie. De Duitse minister van Defensie, Franz Josef

Strauß, wenste wel voor 1 oktober te vernemen of Nederland wilde deelnemen. Gebaseerd op een Nederlandse behoefte aan 293 vliegtuigen (te weten 198 vliegtuigen in de eerste lijn, het restant voor training en reserve) bedroeg de geschatte stuksprijs 5 miljoen gulden bij een aanschaf in de vs en 4,3 miljoen gulden als Nederland deelnam aan de Europese productie. Calmeyer schatte de MDAP-hulp op 60%, hoewel “de Amerikaanse bereidwilligheid ten nauwste zal samenhangen met onze bereidwilligheid om het NAVO-plan MC 70 uit te voeren”. Door de luchtmachtbegroting met een vijfde te verhogen, zou de ruimte ontstaan om – naast de HAWK en de modernisering van het meldings- en gevechtsleidingsstelsel – genoeg F-104’s aan te schaffen om Washington tevreden te stellen. Minister van Economische Zaken J.W. de Pous (CHU) had zijn huiswerk goed gedaan en merkte op dat de Mirage “veel goedkoper” was, terwijl volgens zijn bronnen het inschakelen van de Nederlandse industrie bij de productie eenvoudiger zou zijn. Zijlstra hield de raadsleden voor dat de Europese vliegtuigbouw bij een keuze voor de Starfighter opnieuw “geen kans” zou krijgen. De minister van Financiën vergeleek de MDAP-hulp wel met “goedkope export-hulp”. Bovendien deelde hij Calmeyers *sense of urgency* niet: Zijlstra zag geen reden waarom de Bondsrepubliek niet wat langer op een Nederlands antwoord zou kunnen wachten. Hij kreeg steun van minister-president J.E. de Quay, die een overzicht van alle defensieplannen en -uitgaven verlangde alvorens een besluit te willen nemen. Hoewel hiervoor volgens Calmeyer de tijd ontbrak, moest de staatssecretaris lijdzaam toezien hoe een besluit over de aanschaf enkele weken werd aangehouden.²⁹²

De Luchtmachtstaf hakte medio september de knoop door. Schaper zette zijn handtekening onder een voorstel aan minister Visser, waarin hij de F-104 als droomkandidaat voor de KLU naar voren schoof.²⁹³ Nu de “operationele beslissing” was gevallen, stond DMLU Maurenbrecher voor de taak om in samenspraak met afgevaardigden van Defensie, Buitenlandse Zaken, Economische Zaken en Financiën de financiële en economische details van een Nederlandse deelname aan de Europese productie uit te werken. Tijdens de eerste bijeenkomst waarschuwde de DMLU de aanwezigen dat hun werk vooralsnog “hypothetisch” was, “daar het nog helemaal niet vaststaat dat wij de F-104G krijgen gezien de financiële consequenties”.²⁹⁴ De factor die de meeste invloed zou hebben op die keuze, was de omvang van de Amerikaanse hulpverlening. Pogingen om de Amerikanen in deze een uitspraak te ontlokken, liepen op niets uit. Uit een gesprek met de Amerikaanse *Deputy Secretary of State for Defence*, Charles Shuff, kon slechts worden afgeleid dat bij een keuze voor de Mirage niet op steun hoefde te worden gerekend. De Amerikaan liet zich niet verleiden tot uitspraken over de Starfighter, maar brak vreemd genoeg juist een lans voor de goedkopere N-156F.²⁹⁵ Hij bevond zich in goed gezelschap, want ook prins Bernhard had de Luchtmachtstaf al ettelijke keren gewezen op dit product van Northrop.²⁹⁶ De prins voegde zelfs brochures toe aan zijn IGKLU jaarverslag.²⁹⁷ Hoewel de KLU de N-156F al lang had afgeschreven, moest minister Visser in oktober wel gehoor geven aan het verzoek van de prins alsnog met vertegenwoordigers van Northrop rond de tafel te zitten.²⁹⁸ Niet alleen Northrop oefende flinke druk uit om zijn product aan de KLU te verkopen. “Vertegenwoordigers van de verschillende vliegtuigfabrieken kloppen bij alle mogelijke autoriteiten aan om hun producten aan te bevelen”, verzuchtte CLS Schaper. Zo ook het Franse Dassault, dat aasde op exportorders voor de Mirage. Door de mogelijkheid zelf een licentieovereenkomst te sluiten had het een streepje voor bij de Nederlandse industrie, terwijl ook België gevoelig leek voor de avances van Parijs. In oktober bracht een zware delegatie de Mirage opnieuw onder de Nederlandse aandacht, waarbij zij vooral de lagere aanschafprijs benadrukte. Dit deed staatssecretaris Calmeyer besluiten een

nieuwe Nederlands-Belgische commissie in te stellen, die ditmaal naast militair-technische ook financiële en economische aspecten in de evaluatie zou betrekken.²⁹⁹

De Luchtmachtstaf bleef achter zijn keuze staan. Minister Visser achtte het van groot belang dat Nederland, België en de Bondsrepubliek tot een “gelijkluidende, definitieve evaluatie” kwamen, “waaruit blijkt dat de F 104 het meest geschikte vliegtuig is”. Hij had deze evaluatie naar eigen zeggen nodig “om de Ministerraad te kunnen overtuigen”.³⁰⁰ Op 31 oktober presenteerde de evaluatiecommissie haar conclusies. Op drie van de vijf criteria (offensieve en defensieve capaciteiten, standaardisatie, vliegeigenschappen en prijs) scoorde de F-104 het hoogst. De Mirage kwam opnieuw als *runner up* uit de bus. De commissie beval daarom aan, de keuze tot deze twee typen te beperken en de VS te polsen over de mate van hulpverlening. Zouden ondanks eventuele Amerikaanse steun de financiële lasten te zwaar blijken, dan moest volgens het rapport de oplossing worden gezocht “in [een] vermindering van kwantiteit doch nimmer in kwaliteit”.³⁰¹ Dat realiseerde ook de Luchtmachtstaf zich. Door de beperkt operationeel inzetbare TF-104G-lesvliegtuigen³⁰² mee te tellen, de verliescijfers kritischer door te rekenen en een versnelde vervanging door geleide wapens in te calculeren, werd “optimistisch gerekend” met tweehonderd F-104’s de eerstelijnsbehoefte afgedekt.³⁰³

Op 4 november kwamen minister Visser en zijn Belgische evenknie Arthur Gilson overeen dat beide landen hetzelfde vliegtuig zouden kiezen. Welk type dat zou zijn, lieten zij afhangen van de omvang van de Amerikaanse hulpverlening.³⁰⁴ Gilson, die een pessimistisch beeld had over de mate van MDAP-hulp bij de vliegtuigaanschaf dan zijn Nederlandse ambtscollega, sloot uit financiële overwegingen de minder kostbare Mirage nog niet uit.³⁰⁵ De volgende dag lichtte Visser in de Defensiecommissie beide opties toe. Het ging tussen de “goedkopere” Mirage III en de “uit militair oogpunt betere” F-104G. Calmeyer vroeg de leden “niet vooringenomen” te zijn, maar moest constateren dat de meesten hun keuze al lang en breed hadden gemaakt. PvdA-defensiespecialist E.A. Vermeer stak als enige zijn nek uit voor de Mirage. Een keuze voor het Franse vliegtuig zou het isolement van Frankrijk binnen de NAVO een halt toeroepen. Fens (KVP) vond dat een beslissing op operationele gronden genomen moest worden, waarbij de technisch superieure F-104 zijn voorkeur genoot. Dat was koren op de molen van de KLU, die bij monde van Schaper betoogde dat het Amerikaanse vliegtuig op operationele gronden boven de Mirage te verkiezen was. Visser realiseerde zich dat bij een keuze “tevens beslist wordt over een mogelijk laatste kans voor de Europese vliegtuigindustrie”, maar zijn grootste zorg betrof de vraag welk bedrag Washington zou willen bijpassen.³⁰⁶

De minister hoopte daarover duidelijkheid te krijgen bij zijn bezoek aan de VS en Canada. Hoewel harde toezeggingen uitbleven, keerde hij op 22 november huiswaarts in de overtuiging dat de MDAP-hulp de komende drie jaar wel verzekerd was. Op hoeveel steun Nederland mocht rekenen, bleef evenwel een raadsel.³⁰⁷ Ondanks de voortdurende onzekerheid begon met het aanbreeken van de maand december de tijd te dringen. De Duitse defensie-minister Strauß, die de deadline reeds tweemaal had verschoven, eiste vóór 15 december uitsluitel over deelname.³⁰⁸ De Bondsrepubliek, dat politiek gezien prijs stelde op een bevestiging van haar keuze voor de Starfighter door België en Nederland, was bereid 450 miljoen gulden aan orders aan de Nederlandse industrie uit te besteden. Daarmee kwam Bonn tegemoet aan de wensen van het ministerie van Economische Zaken.³⁰⁹ Na een dag eerder met Strauß gesproken te hebben, die hem op het hart drukte dat hernieuwd uitstel betekende dat de order aan de Nederlandse (en Belgische) neus voorbij zou gaan, verzocht minister Visser directeur-generaal Duyverman op 8 december een

nota voor de ministerraad voor te bereiden. Hoewel de opdracht luidde de F-104 naar voren te schuiven, verraadde de uiteindelijke nota geen voorkeur voor een van beide typen. Wel pleitte het stuk voor een verhoging van het defensieplafond, om de KLU in staat te stellen “over het aantal vliegtuigen te beschikken dat op grond van internationaal militaire overwegingen noodzakelijk wordt geacht”.³¹⁰ De ministerraad boog zich op 11 december over de nota. Minister-president De Quay trapte af met de mededeling dat de Franse minister van Buitenlandse Zaken, Maurice de Murville, bij zijn recente bezoek aan Den Haag had aangedrongen op de Mirage en hij verzocht Visser nog eens met de vertegenwoordigers van Dassault van gedachten te wisselen. Hoewel deze daarmee instemde, maakte de premier uit Vissers betoog op dat die zijn keuze in feite al had gemaakt en met de Duitsers in zee wilde gaan. Minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen J.M.L.Th. Cals (KVP) wees Visser op het feit dat de F-104 al drie testvliegers het leven had gekost. Cals schoof de F-105 naar voren, waarop de VS zelf ook zouden willen overstappen. Zijlstra verweet Visser dat er te weinig aandacht was geschonken aan politieke, financiële en economische aspecten. De vliegtuigaanschaf moest in eerste instantie “zakelijk” worden benaderd. Volgens Zijlstra telde uiteindelijk slechts de vraag bij welk van de vliegtuigtypen de nationale industrie het meest kon profiteren.³¹¹ Volgens Bert Kreemers, de auteur van het boek *Hete Hangjijzers*, werd Visser “het vuur na aan de schenen gelegd”, zodanig dat hij uiteindelijk geïrriteerd zijn bril aan diggelen sloeg en boos de ministerraad verliet.³¹²

Toen de ministers elkaar een week later opnieuw in de Trèveszaal troffen, had het gesprek tussen minister Visser en de Franse vertegenwoordigers plaatsgehad. Hieruit was “geen enkel nieuw gezichtspunt” naar voren gekomen. Navraag bij Nederlandse, Duitse en Amerikaanse deskundigen leerde dat de F-105 evenmin geschikt was voor de KLU. De F-104 was voor Nederland de enige juiste keuze. Dit vliegtuig bood de Nederlandse industrie de beste kansen, omdat deze zo bij de Duitse productie kon aansluiten. Calmeyer vulde aan dat de F-104G geschikt was om zowel offensieve, defensieve als verkenningstaken uit te voeren. Ook het voordeel van de standaardisatie woog zwaar. En hoewel duurder dan de Mirage, moest het kabinet zich realiseren dat bij een keuze voor het Franse product niet op Amerikaanse steun gerekend kon worden. Dit betoog, waarbij de nadruk op de economische mogelijkheden lag, trok de kabinetsleden over de streep. Visser werd gemachtigd vijftig F-104G’s, het maximaal haalbare binnen het defensieplafond, te bestellen.³¹³

Doordat de ministerraad dit nieuws niet meteen naar buiten bracht, meende Dassault nog een kans te maken om de Nederlandse order in de wacht te slepen. Dit had een “on-Nederlandse perscampagne [tot gevolg], ontketend door instanties, die bij de productie van vliegtuigen belangen hebben”.³¹⁴ Frankrijk haalde alles uit de kast om de keuze te beïnvloeden, variërend van ruime kredietmogelijkheden tot het aannemen van een soepeler houding ten aanzien van het integreren van de bondgenootschappelijke luchtverdediging. Dat vertrouwde minister Visser de leden van de Defensiecommissie toe, die hij op 23 december haastig bijeen had geroepen om het kabinetsbesluit toe te lichten. De keuze voor de F-104G, door Visser het beste “compromis” genoemd, motiveerde hij door te wijzen op de operationele capaciteiten van dit toestel, SACEUR’s wens tot integratie, het “veel en veel later” beschikbaar komen van de Mirage en de voordelen van standaardisatie. Bij het vijfde en laatste punt, de Amerikaanse hulpverlening, stond de minister langer stil. Hij schatte de hulp op 40% van de prijs. Op vragen van Moorman liet de bewindsman weten te geloven “dat het aandeel hoger dan 40% komt te liggen”. Staatssecretaris Calmeyer had via het MAAG soortgelijke signalen ontvangen. Hoewel de termijn door

de Bondsrepubliek tot 15 januari 1960 was opgeschort, had de minister met het oog op de Nederlandse industriële belangen “niet langer durven wachten met het nemen van een beslissing”. Op kerstavond maakte Visser de Nederlandse keuze voor de F-104G wereldkundig. België, dat om een maand uitstel had gevraagd, sloot zich in januari bij dit Nederlandse besluit aan.³¹⁵

Valse hoop

Vervolgens begon het touwtrekken tussen Nederland, België en de Bondsrepubliek over de exacte verdeling van de order. Voor de productie van de geplande 750 Starfighters gingen de gedachten uit naar het opzetten van twee afzonderlijke productielijnen: een in Zuid-Duitsland, de andere in Nederland. Vroeg in de onderhandelingsronde eiste ook België plotseling een eigen productielijn. Omdat Brussel met geen mogelijkheid van dit idee afgebracht kon worden, stemden de andere landen hiermee in. Kwajikter voor Nederland was het feit dat bij de toewijzing van de Duitse compensatieorders de zuiderburen een aantal van honderd aan te schaffen F-104G's vermeldden, terwijl luitenant-kolonel Stokla namens Nederland niet meer dan de vijftig door het kabinet geaccordeerde Starfighters mocht inbrengen. Hierdoor sleepte België voor 1.014 miljoen DM aan tegenorders binnen, terwijl Nederland op 470 miljoen DM bleef steken. Deze verdeling was voor Calmeyer onaanvaardbaar.³¹⁶ Nadat deze plooiën eveneens waren gladgestreken, en het Nederlandse aandeel ten koste van het Belgische aandeel tot 740 miljoen DM was verhoogd, zetten de ministers Gilson, Visser en Strauß op 5 maart 1960 in Bonn hun handtekening onder het F-104-protocol.

Zeven maanden later moest deze overeenkomst noodgedwongen worden herzien, doordat de vs de inschakeling van Italië in het programma als voorwaarde verbonden aan de eventuele hulpverlening. Het Zuid-Europese land had inmiddels ook zijn oog laten vallen op de F-104G, waarvan het er 120 wilde kopen. De Italiaanse deelname hield in dat Nederland en België een deel van hun Duitse orders moesten afstaan, terwijl het opzetten van een vierde eindassemblagelijijn in Italië de stuksprijs opdreef. Schoorvoetend gingen de landen akkoord met die ongunstigere voorwaarden om de MDAP-hulp veilig te kunnen stellen.³¹⁷ Toen *Deputy Secretary* Shuff op 13 september de delegaties van de vier landen eindelijk het langverwachte nieuws over de omvang van de Amerikaanse hulp meedeelde, bleek deze boodschap, “mede gezien de informele berichten die waren uitgelokt”, volgens delegatieleider Duyverman “wel zeer teleurstellend”. Evenals België ontving Nederland 25 vliegtuigen, terwijl Italië er 50 van de vs ‘cadeau’ kreeg. Duyverman stak zijn teleurstelling niet onder stoelen of banken. De volgende dag, tijdens een intiëmer onderonsje tussen de Amerikaanse en Nederlandse delegaties, vroeg hij Shuff waarom Nederland evenveel Starfighters kreeg als België, dat zijn bestelling nochtans tot 75 stuks had teruggebracht. De Amerikaan weet dit aan de “moeilijke situatie” van dat land. Verder merkte hij op dat de Nederlandse teleurstelling voortkwam uit toezeggingen die door niet-bevoegde Amerikaanse autoriteiten “in de richting van meerdere hulp” waren gedaan. Latere navraag leerde dat van concrete toezeggingen, zoals door de CLS wel beweerd, nooit sprake was geweest.³¹⁸

In een poging de vs tot inkeer te brengen, ontving Nederland op 7 oktober een zware Amerikaanse delegatie, bestaande uit officieren van de USAF, de MAAG en het hoofdkwartier *US European Command*, op het Ministerie van Defensie. Volgens Schaper, die een briefing over de operationele aspecten verzorgde, was de keuze voor de Starfighter naast operationele afweging-

gen mede gebaseerd op de verwachting van MDAP-hulp. "Right from the start it was known that without (...) considerable help from the USA it would be impossible to get anywhere near the MC 70 goals, on which the Netherlands defense planning is based." Hij verweet de vs Nederland in de waan te hebben gelaten dat de kosten zouden worden gedeeld, totdat het zich geëmmiteerd had en de hulp "a fraction of what has been planned on" bleek. Zoals te verwachten leverde deze bijeenkomst geen tastbare resultaten op, behoudens dat Washington zou worden ingelicht.³¹⁹ Toen een Amerikaanse delegatie onder leiding van *Deputy Secretary* Shuff zich twee maanden later in Den Haag meldde om de ondertekening van een *memorandum of agreement* voor te bereiden, greep een hevig ontstemde minister Visser dit bezoek aan om zijn gal te spuwen. Hij vond het "politiek onverkoopbaar" dat Nederland bij een grotere eigen inspanning dan België en Italië het kleinste aantal vliegtuigen toegewezen kreeg. Visser weigerde het memorandum te tekenen tenzij het aantal door Nederland te bekostigen F-104's tot 75 werd verminderd onder handhaving van de 25 Starfighters uit het MDAP. Geëmotioneerd verklaarde hij "gelukkiger te zijn zonder hulp dan met deze hulp".³²⁰ Schaper had zijn bedenkingen bij de harde opstelling van zijn politieke baas. Wanneer Washington niet zou zwichten, moest hij zich met de helft van het oorspronkelijk geplande aantal F-104's zien te redden.³²¹ Op 12 december had Washington nog geen krimp gegeven. Omdat voor een berekening van de behoefte aan opleidingen en reser vedelen het definitieve aantal F-104's bekend moest zijn, groeiden Schapers zorgen.³²²

Hij bleef nog vijf dagen in onzekerheid verkeren. Op 17 december 1960 tekenden de ministers van Defensie van Nederland, België, de Bondsrepubliek, Italië en de Verenigde Staten het gewijzigde protocol. Nederland stond, afhankelijk van parlementaire goedkeuring, voor 95 Starfighters genoteerd. Amerikaanse toezeggingen om 30 miljoen dollar in de modernisering van de KM en KL te steken hadden minister Visser op het laatste moment van gedachten doen veranderen. De dertig miljoen gulden die werd bespaard door vijf vliegtuigen minder te bestellen, kwam weer ten goede aan de betaling van het derde HAWK-bataljon.³²³ Het geïntegreerde productieprogramma voorzag in de constructie van 949 Starfighters.³²⁴ De waarde van de Duitse opdrachten aan Nederland en België bedroeg 1.800 miljoen DM, eerlijk verdeeld over beide landen. Daarnaast besteedde het land voor 250 miljoen DM in Italië. Nederland droeg op zijn beurt voor 180 miljoen DM aan orders aan Italië over, dat tevens de assemblage van de 100 MDAP-vliegtuigen (waarde 140 miljoen dollar) zou gaan uitvoeren.³²⁵

In 1961 merkte de NAVO-Raad het geïntegreerde bouwprogramma aan als officieel NAVO-project. De leiding lag in handen van de *NATO F-104G Starfighter Production Organization* (NASPO) in Koblenz. Het *NATO F-104G Starfighter Management Office* (NASMO) was verantwoordelijk voor het coördineren van het productieproces, een fikse klus gezien het feit dat daarbij meer dan honderd bedrijven waren betrokken. De N.V. Fokker trad op als hoofdaannemer voor de Noordgroep, de productielijn waarin verder Aviolanda en het Duitse Focke-Wulf, Weserflug en de Hamburger Flugzeugbau waren verenigd. De Duitse fabrieken vervaardigden delen van de romp, die bij Aviolanda tot een vrijwel complete romp werden samengevoegd. Bij Fokker vond de eindassemblage en de inbouw van de los aangekochte straalmotoren, vlieginstrumenten en elektronische systemen plaats. Fokker verzorgde eveneens het test- en invliegen van het eindproduct.³²⁶ Bonn en Den Haag waren hiervoor een fifty-fifty-verdeling op basis van het aantal manuren overeengekomen. Het aantal door de Noordgroep te bouwen Starfighters bedroeg 350 stuks, waaronder 95 voor Nederland. De 25 MDAP-vliegtuigen voor de KLU werden door het Italiaanse FIAT (Zuidwestgroep) vervaardigd, terwijl de vereiste 150 straalmotoren voor het merendeel van het

Belgische Fabrique Nationale werden betrokken. De eerste dertig vliegtuigen werden als componenten door Lockheed aangeleverd om het productieproces op gang te helpen en ervaring op te doen. Het doel was een maandelijkse output van veertien F-104G's, waarna de productie begin 1965 zou worden afgerond. Na zeer intensieve prijsonderhandelingen, waarbij Nederland er na het miljoenenverlies op het Hunter-project voor waakte niet opnieuw voor verrassingen te worden gesteld, kwamen de betrokken partijen een vaste prijs van 4,2 miljoen gulden per vliegtuig overeen. Dit betrof de prijs van een 'kale' Starfighter: met de elektronische uitrusting, straalmotoren, gronduitrusting en testapparatuur was per toestel 2,1 miljoen gulden gemoeid. Bij de productie van de elektronische uitrusting speelden ook Nederlandse bedrijven een rol. Hollandse Signaal Apparaten produceerde delen van het radarsysteem, n.v. Optische Industrie 'Oude Delft' vervaardigde infraroodvizieren, terwijl Van der Heem boordradio's fabriceerde.³²⁷

De in te bouwen elektronische uitrusting, waarvan met name het LN-3-traagheidsnavigatiesysteem en de NASARR-radar een zorgenkindje bleken, verschilde al naar gelang de taak. De Nederlandse order voorzag in 39 F-104G's in een luchtverdedigingsconfiguratie, 54 jachtbommenwerpers en 27 verkenners.³²⁸ Het verraste directeur-generaal Duyverman dat de verschillende Starfighter-configuraties onderling niet inwisselbaar waren. Hij vroeg zich af wat het argument van de "all-round inzetbaarheid" dan feitelijk nog waard was.³²⁹ De KL had zich die allround capaciteiten ook iets anders voorgesteld. In een SHAPE-studie naar de invoering van de F-104 in *Allied Command Europe* trok één zin in het bijzonder de aandacht van de Generale Staf: "the F-104G is an uneconomical and inefficient weapon in the conventional role". Hoewel een prima keuze voor defensieve en verkenningstaken, school de kracht van de F-104 op het offensieve vlak volgens SHAPE voornamelijk in de nucleaire rol. Toen CGS luitenant-generaal Le Fèvre de Montigny daarop aansloeg, maakte Schaper hem duidelijk dat de Starfighter nooit was aangeschaft met het doel de landstrijdkrachten te ondersteunen. Het was daar "onmogelijk voor te gebruiken", aldus de CLS, "evenmin als voor transportdoeleinden".³³⁰ Die opmerkingen verrasten de CGS, aangezien de F-104G toch mede gekozen was op basis van zijn offensieve kwaliteiten. Kwaliteiten die, althans in de conventionele rol, in de praktijk tegenvielen. Toch was Le Fèvre de Montigny's verontwaardiging niet terecht. In oorlogstijd was niet de KLU, maar de *Luftwaffe* met de nieuwe FIAT G-91 lichte jachtbommenwerper de eerst aangewezen om luchtsteun aan de NORTHAG-eenheden, waaronder 1 Lk, te leveren.

Aangezien de F-104G geen 'volwassen' ontwerp was, maar een specifiek op de Duitse behoeften afgestemde geavanceerdere versie van de F-104A, werden nog talloze ontwerpaanpassingen doorgevoerd. Nederland en België moesten alle zeilen bijzetten om niet te worden overlopen door het "kapitaalkrachtige" buurland, dat op sommige punten andere eisen stelde aan zijn Starfighter-vloot. Het kwam voor dat de KLU opdraaide voor *research and development*-kosten voor ontwerpveranderingen die voor Nederland weinig meerwaarde hadden.³³¹ In dat opzicht bleek het aansluiten bij de Duitse order voor de kleinere contractpartners veeleer een nadeel. Andere modificaties, zoals de installatie van de M-2-bomcomputer, werden door SHAPE voorgeschreven in reactie op nieuwe operationele inzichten. Los daarvan stelde ook moederbedrijf Lockheed nog eens 215 aanpassingen voor, die onder meer betrekking hadden op de vliegveiligheid. Het aantal modificaties dreigde de pan uit te rijzen, waardoor de kosten opliepen en de datum van invoering verder opschoof. Onder druk van de Nederlandse vertegenwoordiging in het NASMO werden vanaf mei 1962 – operationeel noodzakelijke aanpassingen daargelaten – voorlopig alleen nog modificaties ten behoeve van de vliegveiligheid en betrouwbaarheid verwerkt.³³²

Op 19 november 1961 koos de eerste door de Noordgroep geassembleerde F-104G het luchtruim. Het vliegtuig, opgebouwd uit de door Lockheed geleverde *knock-down kits*, was bestemd voor de *Luftwaffe*. De eerste twee voor de KLU bestemde Starfighters verlieten woensdag 12 december 1962 de fabriekshal van Fokker. Nog dezelfde dag verruilden zij Schiphol voor hun nieuwe thuisbasis Twenthe, dat de conversie voor de gehele KLU ging verzorgen. Eenmaal aangekomen fungeerden zij als 'sleutelkist' om het technisch personeel wegwijs te maken. 306 Squadron was aangemerkt om per 1 januari 1963 als eerste de overstap te maken. Problemen bij de productie van elektronische apparatuur en een tekortschietende voorziening in reservedelen en gronduitrusting wierpen het afleverschema enige maanden terug, waardoor de conversie vertraging opliep.³³³ De Luchtmachtstaf trok deels het boetekleed aan: vanwege de continue ontwikkeling op het gebied van elektronica had men te lang gewacht met het doorgeven van de behoefte aan reservedelen.³³⁴ Het oponthoud bood tegelijkertijd ook verlichting, doordat de financiering over een langere periode kon worden uitgesmeerd. Begin 1963 nam de productieachterstand, deels buiten de schuld van Fokker om, zorgelijker vormen aan, waardoor het afleverschema moest worden bijgesteld. De opbouw van de vijf Nederlandse squadrons liep circa een half jaar achter op de planning. Toen 1963 ten einde liep bedroeg de achterstand 36 F-104's.³³⁵ Desondanks kreeg de KLU in 1963 de beschikking over voldoende vliegtuigen om op Vliegbasis Twenthe een *Operational Conversion Unit* (OCU) op te richten en een eerste squadron met Starfighters uit te rusten.

Een jaar later had Fokker de vertragingen goeddeels ingelopen, wat bleek uit het aantal van 172 vliegtuigen dat in 1964 de fabriekshal op Schiphol-Oost verliet. 18 mei 1965, na de aflevering van de 350e Starfighter, kwam de productie bij de Noordgroep ten einde. Hoewel het er in 1963 even somber had uitgezien, was het afleverschema dicht benaderd. Met ieder nieuw project leek Fokker aan vertrouwen en kunde te winnen. Daar plukte zowel het bedrijf, bij de ontwikkeling van eigen vliegtuigontwerpen, als de KLU de vruchten van. Fokker speelde geen rol bij de productie van de TF-104G, waarvan de benodigde aantallen te gering waren om een verantwoorde productielijn te kunnen opzetten. Lange tijd hoopte de KLU dat deze naar verhouding duurdere tweezitsvariant in de vorm van het MDAP zou worden geleverd. Toen die hoop ijdel bleek, plaatste de DMLU in december 1961 een order voor tien TF-104G's bij het Amerikaanse moederbedrijf Lockheed. In 1964 en 1965 volgden nog eens twee series van vier. Het gros daarvan werd ingedeeld bij de OCU, dat vliegers met ervaring op andere vliegtuigtypen wegwijs maakte op de F-104G.³³⁶

De transformatie van het operationele vliegtuigbestand: een mix van twee generaties

De vliegers van 306 Squadron vormden de eerste 'klanten' van de OCU. De conversie van deze eenheid genoot prioriteit, aangezien het grote aantal vliegongevallen en het uitblijven van vervolgleveringen van de specialistische RF-84F Thunderflash de sterkte van het verkenningssquadron tot ontoelaatbare proporties had gereduceerd. Al in 1960, nadat zeven van zijn 24 RF-84F's verloren waren gegaan, had het squadron de sterkte noodgedwongen van achttien naar zestien vliegtuigen moeten verminderen.³³⁷ Door het gebrek aan reservevliegtuigen zakte de gevechtsgereedheid tot onder de NAVO-norm van 70%. Na de omscholing op de Starfighter werd de squadronsterkte weer tot achttien opgevoerd. Het squadron kreeg de beschikking over de RF-104G, een onbepaalde variant voorzien van door Oude Delft ontworpen camera's in de romp.

Als tweede stond de vervanging van de drie nachtjagers squadrons op de rol. De F-86K Sabre, die de hoge verwachtingen nooit geheel kon waarmaken, vertoonde begin jaren zestig “ouderdomsgebreken”. Bovendien hadden de Sabres “altijd veel zorgen (...) gegeven”.³³⁸ Met die uitspraak doelde CLS Zielstra op de lage vlieggereedheid, een euvel dat het jachtvliegtuig gedurende zijn loopbaan bij de KLU achtervolgde. De voornaamste reden was de schaarste aan reservedelen, als gevolg van een inschattingsfout bij de start van het MDAP-productieprogramma van de voor de Europese markt te vervaardigen K-versie.³³⁹ Bovendien hield de KLU eind 1958 doelbewust de bestelling van reservedelen aan, omdat er vergevorderde plannen bestonden om de drie F-86K-squadrons om te ruilen voor vier squadrons met de geavanceerdere F-86D.³⁴⁰ CLS Schaper had de minister positief geadviseerd. Als redenen voerde hij onder meer de raketbewapening van de F-86D aan, de mogelijkheid om – in lijn met MC 70 – de dagjagers squadrons versneld te vervangen door AWX-squadrons en de logistieke voordelen, daar de USAFE met hetzelfde type vlog. De KLU zag in de ruil bovenal een betaalbare oplossing om de periode tot 1965 te overbruggen, waarin zou worden beslist over het lot van het ‘bemande’ vliegtuig.³⁴¹ De MAAG stelde de aflevering van de F-86D’s herhaaldelijk uit. Toen de Luchtmachtstaf daarop medio 1959 de deal alsnog aflies, zat hij opgescheept met een vertraging in de onderdelenvoorziening.³⁴² Andere oorzaken van het lage vlieggereedheidspercentage waren tekorten aan technisch personeel, testapparatuur en vooral gronduitrusting. Door de squadrons begin 1959 allemaal op Vliegbasis Twenthe te concentreren, werd getracht de beschikbare gronduitrusting optimaal te benutten.

Hield de vlieggereedheid van de nachtjagers squadrons niet over, hetzelfde gold lange tijd voor hun operationele waarde. De beslissing om uit financiële overwegingen de 20mm-kanonnen van de Meteor in de F-86K in te bouwen pakte totaal verkeerd uit. Het inkorten van de kanonlopen had een onvoorzien effect op de kogelbaan en resulteerde in erbarmelijke schietresultaten. Kolonel F.E. Broers, commandant van Vliegbasis Twenthe, kwalificeerde de operationele waarde van de Sabre-squadrons als “vrijwel nihil”.³⁴³ De invoering van de GAR-8 Sidewinder bracht hierin pas verandering. Eind 1960, in de nadagen van zijn carrière bij de KLU, werd de ‘Kaasjager’ uitgerust met twee van deze infraroodgeleide lucht-luchtraketten. Toen was het einde echter reeds in zicht. Daar reservedelen bijna niet meer verkrijgbaar waren, besloot de Luchtmachtstaf de geplande uitfasering te versnellen. Tussen 1962 en 1964 werden 700, 701 en 702 Squadron ontbonden.

Hun nachtelijke onderscheppingstaak werd overgenomen door 322 en 323 Squadron, die in 1964 gingen beschikken over de onder alle weersomstandigheden inzetbare luchtverdedigingsvariant van de F-104G. Conform MC 70 wachtte de resterende dagjagers squadrons een triest lot: opheffing. 327 Squadron ging in januari 1958 als eerste voor de bijl. Daarmee liep de KLU vooruit op MC 70, dat de ontbinding van het eerste dagjagers squadron niet voor 1959 voorzag. De personeelsbesparing woog niettemin zwaarder.³⁴⁴ Tijdens de eerstvolgende *Annual Review* drukten de militaire NAVO-autoriteiten de Nederlandse delegatie op het hart de opheffing van de dagjagers squadrons parallel te doen verlopen met de invoering van de Nike. Ditmaal nam de KLU het advies ter harte. In december 1961, nadat de eerste Nederlandse Nike-eenheid in de Bondsrepubliek operationeel was geworden, viel het doek voor 326 Squadron. 324 Squadron volgde in april 1964.

325 Squadron ontsprong als enige de dans. Hoewel het evenals de overige dagjagers squadrons op de nominatie stond om te worden opgeheven, kon de KLU gezien het geringe aantal F-104G's onmogelijk aan de in MC 70 vastgelegde eis van vijf AWX-squadrons voldoen. Ter compensatie hield de Luchtmachtstaf daarom een squadron Hunter F. Mk.6's aan, die waren bewapend met twee GAR-8 Sidewinder lucht-luchtraketten om hun gevechtswaarde te verhogen. 325 Squa-

dron werd aan de NAVO aangeboden voor de luchtverdediging op lage hoogte, tot het moment waarop de HAWK-gordel operationeel zou worden. Vliegers in afwachting van hun plaatsing bij de Starfighter-squadrons hielden hun operationele vliegvaardigheid bij het squadron op peil, terwijl de eenheid ook de sleepvluchten voor het schietprogramma ging verzorgen. Het ranke Britse jachtvliegtuig was bijzonder geliefd onder de vliegers. Een krachtiger straalmotor, een 'zaagtandvleugel' en de introductie van pylontanks maakten de 'Mark 6' een klasse beter dan zijn voorganger, de F. Mk.4.³⁴⁵ Met de ontbinding van ieder volgend dagjagerssquadron kwamen bovendien extra reservedelen en vliegtuigen vrij, zodat de aanvankelijk matige vlieggereedheidscijfers begin jaren zestig tot het verleden behoorden.

De Hunter zou pas in 1968 uit dienst worden genomen, hoewel het zijn operationele waarde toen al geruime tijd had verloren. Bij de materiële uitrusting van het CTL was de Luchtmachtstaf op een soortgelijke noodoplossing aangewezen. MC 70 schreef vier tactische squadrons voor, maar de middelen ontbraken om er meer dan twee met de F-104G uit te rusten. 314 en 315 Squadron bleven aangewezen op de F-84F. Zij verzorgden de conventionele aanvalstaak (*Fighter Bomber Attack*; FBA), waarin de F-104G niet uitblonk. De F-84F was een 'werkpaard', dat tot zijn 'pensionering' in 1970 de KLU nuttige diensten bleef bewijzen.³⁴⁶ In zijn beginjaren in Nederlandse dienst ging de F-84F Thunderstreak nog gebukt onder problemen met de J-65-straalmotor en een gebrekkige onderdelenvoorziening, waardoor de inzetbaarheid zo rond de 40% schommelde. Na een omvangrijk modificatieprogramma liep het aantal defecten terug, waarna in november 1959 voor het eerst een inzetbaarheid van meer dan 70% werd behaald. Deze trend zette zich door.³⁴⁷ Wel baarde het hoge ongevalpercentage zorgen. Behoudens 315 Squadron, dat vanwege zijn neventaak als conversiesquadron 37 F-84F's telde, zakten de operationele squadrons eind 1963 onder de geautoriseerde sterkte. Rekening houdend met een gemiddelde van twaalf F-84F's die voor hoger onderhoud (*Inspection and Repair as Necessary*) bij Avio-Diepen verbleven, was de eerstelijnsreserve definitief uitgeput.³⁴⁸

Als gevolg van de conversie van 311 Squadron op de Starfighter, die in september 1964 begon, kwamen er F-84F's vrij om de andere squadrons weer op sterkte te brengen. Vanwege zijn belangrijke taak kwam 311 Squadron, dat sinds juli 1960 de nucleaire FBS-taak vervulde, voor de F-104G in aanmerking. Op 1 oktober 1965 had het de nucleaire taak met dit nieuwe gevechtsvliegtuig onder de knie. Drie dagen later startte het eveneens 'nucleaire' 312 Squadron aan de conversie, om in maart 1966 zijn operationele status te herwinnen.³⁴⁹ De F-104G stelde de nucleaire squadrons beter in staat hun nucleaire taak onder alle weersomstandigheden te volbrengen. Voorts zagen zij hun nucleaire arsenaal, dat aanvankelijk alleen het Mk.28 tactisch kernwapen omvatte, uitgebreid met de gestroomlijnde Mk.43 en Mk.57, waarmee ook supersonische vluchten mogelijk waren. De Starfighter kon een kernwapen aan het centrale wapenophangpunt onder de romp vervoeren.³⁵⁰

Het operationeel worden van 312 Squadron als vijfde en laatste Starfighter-squadron voltooide de transformatie van het operationele vliegtuigbestand. Het resultaat was een luchtmacht met vijf squadrons voorzien van het modernste materieel, aangevuld met drie squadrons met gevechtsvliegtuigen daterend uit het midden van de jaren vijftig. Een mix van oud en nieuw, die volgens de militaire NAVO-autoriteiten een "moderate operational capability" bezat.³⁵¹ Deze matige beoordeling was niet louter gebaseerd op het handhaven van de Hunter en F-84F in de sterkte, hoewel hun operationele bruikbaarheid door de NAVO niet bijzonder hoog werd aangeslagen.³⁵² Ook het tekort aan technisch personeel en de lage vlieggereedheid van de nieuwste aanwinst van de KLU, in het bijzonder bij de AWX-squadrons, droegen bij aan dit oordeel.

Ofschoon de introductie van nieuwe vliegtuigtypen nimmer vlekkeloos verliep, zakte de inzetbaarheid van de F-104-vloot in 1964 onder de 30%!³⁵³ De grootste boosdoener was wederom het gebrek aan reservedelen. Uit financiële nood had de KLU bezuinigd op de aanschaf van de door Lockheed voorgeschreven aantallen reservedelen. Tot overmaat van ramp bleek het verbruik van bepaalde artikelen fors boven de volgens de Amerikaanse fabriek benodigde aantallen te liggen.³⁵⁴ Gronduitrusting was eveneens schaars. Het opmerkelijke verschil in gereedheid tussen de op Leeuwarden en Twenthe gestationeerde squadrons was terug te voeren op de lagere modificatiestandaard van de 'Friese' F-104's. De Starfighters op Leeuwarden waren vliegtuigen van het eerste uur, waarop nog niet alle modificaties waren aangebracht. Hierdoor kenden zij een groter aantal klachten en deed het tekort aan gronduitrusting zich extra gevoelen. Verder kon het technisch personeel op Vliegbasis Twenthe bogen op jarenlange ervaring met de eveneens Amerikaanse F-86K, terwijl de ervaring van het personeel op Leeuwarden zich beperkte tot Britse typen.³⁵⁵ Naarmate hun ervaringspeil toenam, kroop het percentage vlieggerede F-104G's bij de luchtverdedigingssquadrons richting de 60%. Hiermee liepen zij desondanks achter bij de tactische squadrons, die in 1966 de SHAPE-eis benaderden.³⁵⁶

Griekse godin

De vijf Starfighter-squadrons vertegenwoordigden midden jaren zestig de belangrijkste vliegende slagkracht van de KLU. Getalsmatig werden zij niettemin ruimschoots overvleugeld door de geleidewapensquadrons, in luchtmachtjargon batterijen genoemd, waarvan er tussen 1960 en 1967 negentien het levenslicht zagen. Acht daarvan waren uitgerust met de Nike, door de VS in de vorm van MDAP-hulp ter beschikking gesteld. Dit wapensysteem gold zeker niet als eerste keus van de Luchtmachtstaf, maar werd onder "vrij sterke druk" van Amerikaanse zijde in de inventaris opgenomen.³⁵⁷ De resterende elf batterijen beschikten over de in licentie geproduceerde HAWK, waarvan de aanschaf eveneens een bijzondere voorgeschiedenis kende.

Halverwege de jaren vijftig, toen de interesse voor geleide wapens ontstond, oriënteerde Nederland zich in eerste instantie op de Europese markt. De Commissie Ontwikkeling Raketten (COR), in 1956 opgericht om kennis te vergaren over het 'raketwapen', bracht diverse bezoeken aan het Britse bedrijf English Electric om te informeren naar de in ontwikkeling zijnde Bloodhound en Thunderbird. Ook het Zwitserse Oerlikon, dat een eigen raket ontwierp, genoot de aandacht van de COR. Uit de verkregen informatie trok de COR al snel de conclusie dat Nederland de financiële middelen ontbeerde om zelf geavanceerde raketssystemen te ontwikkelen. Licentieproductie, waarvoor het Nederlandse bedrijfsleven interesse toonde, behoorde echter wel tot de mogelijkheden.³⁵⁸ Onder meer Philips drong er bij het Ministerie van Defensie op aan te worden betrokken bij het onderzoek van de COR, in de hoop bij een eventuele licentiebouw eerste rang te zitten.³⁵⁹

Terwijl de commissie haar blik op Groot-Brittannië gericht hield, meldde cgs Hasselman dat een van zijn officieren bij SHAPE informeel was gepolst hoe Nederland tegenover een gratis aanbod van Nikes stond.³⁶⁰ Vanwege de kosten verbonden aan plaatsing, onderhoud en opleiding gaf de militaire top er de voorkeur aan SACEUR's in bewerking zijnde studie voor de bondgenootschappelijke luchtverdediging af te wachten. Hoewel beducht voor de exploitatiekosten, volde minister Staf zich onder druk gezet om op het aanbod in te gaan.³⁶¹ Bij zijn bezoek aan

de vs, in mei 1957, kreeg de bewindsman de vraag opnieuw voorgelegd. Het aanbod behelsde niet slechts het materieel voor de uitrusting van een Nike-bataljon, het voorzag ook in de opleiding van het vereiste personeel.³⁶² Het addertje onder het gras was dat de wapensystemen in een gordel in de Bondsrepubliek moesten worden gestationeerd. De Luchtmachtstaf hield zo zijn bedenkingen. Naast operationele bezwaren tegen een statische en daardoor kwetsbare verdedigingslinie, bekeek ze ook de prestaties en het groeipotentieel van de op gedateerde technologieën gebaseerde Nike met argwaan.³⁶³ Een door het SADTC uitgebracht negatief rapport, dat op last van SHAPE overigens snel werd ingetrokken, leek die vermoedens te bevestigen.³⁶⁴ Om ervaring met geleide wapens te kunnen opdoen, zegde minister Staf in de herfst van 1957 de opleiding van het personeel voor een half bataljon toe. Het materieelaanbod aanvaardde hij vooralsnog niet.³⁶⁵ In de daaropvolgende maanden draaiden de vs de duimschroeven wat strakker aan. In een schrijven aan het Britse *Air Ministry* liet de Nederlandse luchtmachtattaché in Londen, kolonel Bosch, weten dat hem uit gesprekken met de Luchtmachtstaf was gebleken dat de Amerikanen “a good deal of pressure” op Nederland uitoefenden om tot aanvaarding van het Nike-bataljon te besluiten. Ondanks een voorkeur “in zekere kringen” van de Luchtmachtstaf voor Britse geleide wapens, waren deze het ontwikkelingsstadium nog niet gepasseerd, zodat de Nike waarschijnlijk geaccepteerd moest worden.³⁶⁶

Op 5 juni 1958, een maand nadat SHAPE met zijn MC 70 had laten weten dat van Nederland vier geleidewapeneenheden werden verwacht, aanvaardde de regering het Amerikaanse materieelaanbod. Enerzijds bij gebrek aan alternatieven, anderzijds omdat ze zonder financiële steun nooit aan de eisen van MC 70 kon voldoen. De gratis Nikes betekenden een mooie “meevaller”, zo verdedigde Staf deze keuze.³⁶⁷ De daaraan verbonden voorwaarde, de stationering in de *missile belt*, kon op minder sympathie rekenen.³⁶⁸ Gezien het trage verloop van de onderhandelingen over de internationale financiering van de stellingen stelde Staf voor te proberen het eerste Nike-bataljon op Nederlands grondgebied gestationeerd te krijgen, om “even tijd te hebben om de ontwikkeling[en] verder aan te zien”.³⁶⁹ Een studie naar de mogelijkheid het bataljon in Limburg onder te brengen werd door de realiteit ingehaald. SHAPE’s beslissing om twee van de vier Nike-bataljons te vervangen door het HAWK-wapensysteem tegen luchtdoelen op lage en middelbare hoogten leidde tot een herverdeling van de door Nederland te bezetten vakken in de Bondsrepubliek. Het aan de KLU toewezen vak 4 (pal ten oosten van Limburg) werd uit operationele en logistieke overwegingen met België geruild. In het gewijzigde SHAPE-plan kreeg de KLU de vakken 9 (1GGW) en 7 (2GGW) toegewezen.³⁷⁰ De vakken, ter grootte van een kleine Nederlandse provincie, lagen ter hoogte van Twente en de Achterhoek. De nabijheid tot Vliegbasis Twenthe bracht directeur-generaal Duyverman op het idee het personeel op de vliegbasis te huisvesten en daags op en neer naar de sites te laten rijden. Dit plan liep spaak op de geringe personeelsbesparing die het pendelen zou opleveren, nog afgezien van de operationele onwenselijkheid.³⁷¹ Ook Schapers verzoek aan de *Inspekteur der Bundesluftwaffe*, generaal Kamhuber, om de Nederlandse stellingen te laten bemannen door Duits personeel liep op niets uit.³⁷²

Het werd duidelijk dat Nederland niet onder de legering in de Bondsrepubliek uitkon, waarvoor het als niet-bezettende mogendheid vanwege de kosten terugschrok. De in 1959 moeizaam overeengekomen gemeenschappelijke financieringsregeling beperkte zich immers tot de militair noodzakelijke infrastructuur. Al het overige, van legeringsgebouwen en gezinswoningen tot kerken en scholen, kwam ten laste van de Nederlandse staatskas. Omdat onduidelijk was hoelang het verblijf op Duitse bodem zou duren, paste het Ministerie van Defensie er aanvankelijk voor om op

grote schaal te investeren. Dat standpunt bleek echter niet lang houdbaar en de geschatte investeringskosten liepen spoedig in de tientallen miljoenen guldens.³⁷³ Financieringsproblemen, gekoppeld aan het feit dat er tal van verschillende instanties bij het project waren betrokken, leidden ertoe dat het huisvestingsprobleem tot in de jaren zestig een *issue* bleef.³⁷⁴ Ondertussen bezorgde ook de vertraagde oplevering van de operationele stellingen de Luchtmachtstaf hoofdbreken. Als gezegd hielden de Duitse deelstaten lange tijd hun poot stijf, zelfs na de tussenkomst van Bonn. Toen het begon te dagen dat de oplevering van de *site* van 1GGW nooit op tijd gereed zou zijn, verzocht Schaper het geallieerde hoofdkwartier tevergeefs om de opleiding van het Nederlandse GGW-personeel te vertragen.³⁷⁵ Toen het personeel in oktober 1959 uit de VS terugkeerde, diende kamp Holterbroek in Eibergen als tijdelijk onderkomen – waarmee het Nike-bataljon ironisch genoeg alsnog op nationale bodem werd gestationeerd. Op het kamp vond op 1 november 1959 ook de officiële oprichting van de 1e Groep Geleide Wapens plaats. Begin februari 1960 verplaatste de groep zich naar de Bondsrepubliek, aan het eind van de maand gevolgd door het materieel.³⁷⁶ Het te Handorf gelegerde B-squadron had in oktober 1960 de eer als eerste Europese geleidewapeneenheid zijn operationele stelling in de geleidewapengordel te betrekken. Een lang opwerktraject resulteerde in december 1961 in de felbegeerde operationele status. D-squadron (Rheine) en A-squadron (Vörden) volgden respectievelijk in januari en mei 1962, C-squadron in juli 1963.³⁷⁷

Ondertussen werd al druk gebouwd aan de stellingen voor een tweede op te richten geleidewapengroep. Het formele verzoek voor de oprichting van een tweede bataljon bereikte Nederland op 24 december 1958. Aangezien de uitrusting en opleiding wederom in de vorm van MDAP-hulp werden verleend, viel het besluit Nederland ditmaal minder zwaar.³⁷⁸ Onterecht, zo bleek in mei 1960, toen Schaper DMLU Maurenbrecher meedeelde vanwege de uitzending naar Nieuw-Guinea van de tweede Nike-Groep te willen afzien.³⁷⁹ Toen SHAPE hiertegen fel ageerde, zette Schaper in op de formering van slechts twee batterijen.³⁸⁰ De “precaire personeelsituatie” sloot het bemannen van meer squadrons uit. In de ogen van C-CLV Wolff was dit te wijten aan de paraatheidseisen van *Allied Air Forces Central Europe* (AIRCENT), die “ongemotiveerd hoog” waren en onnodig veel personeel opslokten.³⁸¹ Eind augustus 1960 berichtte het hoofd van de MAAG staatssecretaris Calmeyer dat de VS geen materieel onder het MDAP beschikbaar zouden stellen wanneer Nederland niet de geplande vier batterijen zou realiseren.³⁸² Onder Amerikaanse druk koos Schaper eieren voor zijn geld. In april 1961 informeerde hij SACEUR dat ook 2GGW het voorgeschreven aantal squadrons zou tellen. Twee jaren later, op 8 april 1963, werd 2GGW officieel opgericht. De plechtigheid vond plaats in Fort Bliss, de Amerikaanse legerbasis waar de 250 man tellende personeelskern van het tweede bataljon zijn opleiding had genoten.³⁸³

Het jaar erop bereikte 220 Squadron, dat evenals de andere geleidewapeneenheden per augustus 1964 de tradities en nummering van opgeheven ‘vliegende’ squadrons overnam³⁸⁴, als eerste 2GGW-squadron een operationele status. Het was ondergebracht in Schöppingen. 221 Squadron (Erle) volgde begin 1965. De volgende in de rij, 222 Squadron, kon vanwege bouwproblemen zijn tijdelijke onderkomen op Vliegbasis Twenthe pas in 1970 vervullen voor een permanente stelling in Nordhorn. Het werd eind 1972 operationeel verklaard. Het van 1GGW overgenomen 223 Squadron (Rheine) ging het squadron in oktober 1966 voor.³⁸⁵

Zij beschikten over de Nike-Hercules-raket, een verbeterde uitvoering van de Nike-Ajax waarop ook 1GGW in 1964 overstapte. Naast een groter bereik (140 kilometer) en een hogere snelheid (mach 3) kon de Hercules – in tegenstelling tot de Ajax – van een nucleaire lading worden

voorzien. Na de ondertekening van een overeenkomst met de vs kregen zes van de acht squadrons vanaf 1966 kernkoppen toebedeeld. Amerikaanse beveiligingsdetachementen, een per groep, bewaakten deze zogeheten ‘*special weapons*’.³⁸⁶

De HAWK: een Europees succesverhaal met een moeizame aanloop

Hoewel aanvankelijk ook voor de HAWK een nucleaire rol was voorzien, werden de proefnemingen in 1961 gestaakt toen bleek dat de op lage hoogte exploderende kernkop (stralings)gevaar opleverde voor de eigen grondtroepen.³⁸⁷ Voorzien van een conventionele lading bleek de HAWK evengoed een geducht wapen. De KLU zegde haar laatste HAWK-bataljon pas in 2004 vaarwel. Dat had de Luchtmachtstaf in de zomer van 1958 zeker niet voorzien, toen hij de HAWK als “bruikbaar, maar zeker niet het beste (...) wapen” omschreef.³⁸⁸

Bij de ‘keuze’ voor het Amerikaanse HAWK-systeem speelden economische motieven de hoofdrol. In december 1957 lieten de vs weten open te staan voor een geïntegreerd Europees productieprogramma van geleidewapensystemen met Amerikaanse steun, op voorwaarde van “een zo breed mogelijke samenwerking (...) tussen de Europese regerings- en militaire instanties en de industrieën”. De dagen van steun in de vorm van bilaterale of *off-shore procurement*-contracten waren verleden tijd.³⁸⁹ Om de mogelijkheden tot productie in West-Europa te inventariseren bezocht een delegatie Amerikaanse industriële experts begin 1958 diverse Europese fabrieken. De delegatie deed daarbij ook Nederland aan, waar Fokker, HSA, Philips en Wilton-Fijenoord popelden om een bijdrage te leveren.³⁹⁰ Minister Staf had wel oren naar de inschakeling van het Nederlandse bedrijfsleven bij de NAVO-productie. Speciaal met dit doel voor ogen richtte hij de Commissie van Advies voor de Productie van Geleide Projectielen op, die vergezeld van Franse, Duitse, Italiaanse en Belgische commissies begin 1958 een tegenbezoek aan de vs bracht. Gesterkt door de opgedane ervaringen richtten de vijf landen een *NATO HAWK Working Group* op, dat de haalbaarheid van een licentieproductie van de HAWK in Europa in studie nam. De Nederlandse afgevaardigde in de werkgroep ontving zijn instructies rechtstreeks van de afdeling WEU en NAVO-zaken van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. Dit ministerie vernam als eerste dat SHAPE in een aangepast MC 70 twee geleidewapensystemen tegen laagvliegende doelen zou verlangen van Nederland. Tot zijn ongenoegen leerde de Luchtmachtstaf niet voor 17 juli 1958 van deze behoeftewijziging en de Nederlandse belangstelling voor het HAWK-project. De staf gelastte vervolgens halsoverkop een evaluatie van het Amerikaanse HAWK-systeem, dat blijkens de summier beschikbare gegevens noch als beste, noch als goedkoopste wapensysteem uit de bus kwam. Het autonome optreden van Buitenlandse Zaken verbaasde niet alleen de KLU. Ook CGS luitenant-generaal Le Fèvre de Montigny sprak zijn verwondering uit dat dit ministerie “blijkbaar de behoeftebepaling aan HAWK bataljons bepaalde”.³⁹¹ Terwijl de vs en Frankrijk op een snel besluit aandrongen, adviseerde CLS Schaper de besprekingen in de werkgroep te traineren totdat er een evaluatie en behoeftebepaling hadden plaatsgehad.

In de herfst van 1958 volgde een tweede werkbezoek van de *Working Group* aan de Amerikaanse industrieën, bedoeld om gegevens in te winnen. De namens de KLU afgevaardigde generaal-majoor Reijnierse keerde enthousiast terug. Volgens de Directeur Materieel Luchtmacht zou er “niet gemakkelijk nogmaals zo een goed project worden gevonden waarbij de Am.[erikaanen] reeds in een zo vroeg stadium bereid zijn NATO-partners in te schakelen”. Hij adviseerde

minister Staf gelden voor deelname aan het project beschikbaar te stellen.³⁹² De bewindsman, die betreunde dat de industrie in het Nike-project geen rol had kunnen spelen, greep de geboden kans met beide handen aan. De HAWK bood de industrie alsnog de kans om kennis en ervaring op te doen.³⁹³ De keuze voor de HAWK was “een toevallige”, gebaseerd op het gegeven dat hierbij “de mogelijkheid van ‘know how’ voor onze industrie openstond”, zo lichtte de minister de beslissing toe.³⁹⁴ Andere redenen waren de Amerikaanse technische en financiële steun en het feit dat de door Nederland te investeren gelden grotendeels ten goede kwamen aan de eigen industrie. Bovendien leek met het HAWK-project de door Nederland gepropageerde Europese defensie-industrie eindelijk van de grond te komen.³⁹⁵

CLS Schaper, die voortdurend achter de feiten had aangelopen, beklaagde zich in het Comité VCS over het feit dat de nationale chefs van Staven “in een te laat stadium” bij het project waren betrokken.³⁹⁶ Toch gaf hij zich in november gewonnen. Onder de aantekening een Brits wapensysteem te prefereren, liet Schaper weten, gezien de economische mogelijkheden voor Nederland, de HAWK te aanvaarden.³⁹⁷ Op 5 december 1958 maakte de vertegenwoordiger in de *Working Group* de Nederlandse order voor een tweetal bataljons bekend. België nam er drie af, Italië bestelde er vier, de Bondsrepubliek negen en Frankrijk tien. Als gezegd wist minister Staf begin 1959 de ministerraad ervan te overreden dat Nederland te “voorzichtig” was geweest. Om een gunstiger productieaandeel ten opzichte van België te creëren, kreeg hij toestemming de Nederlandse order tot drie bataljons te verhogen.³⁹⁸ Een tweede aanpassing in het productie-verdelingsplan kwam op conto van Frankrijk, dat zich het hoofdaannemerschap toe-eigende op grond van het hoogste aantal orders. De overige leden stonden echter een bundeling van de industrieën in een consortium voor, dat tevens als hoofdaannemer fungeerde.³⁹⁹ Met de oprichting van de *Société Européenne de Téléguidage* (SETEL) kregen zij hun zin, waarop Frankrijk zijn order later alsnog tot drie bataljons verlaagde. Elk land wees voor SETEL een nationale hoofdaannemer aan, een rol die Philips voor Nederland vervulde.⁴⁰⁰ SETEL onderhandelde namens de Europese industrie met de afnemers, op regeringsniveau verenigd in de *HAWK Production Organization*. De *HAWK Management Organization*, geleid door de tot *general manager* benoemde DMLU Reijnierse, bewaakte het productieproces, onder supervisie van een *Board of Directors*.

Het HAWK-project kampte vanaf het begin met oplopende kosten. Nergens in de talloze regelingen was een maximumprijs per bataljon vastgelegd. Verder hadden de regeringen zich “enigszins vergist” in de kosten van de Amerikaanse technische assistentie en licenties, aldus een evaluatie door de sectie L-3 van de Luchtmachtstaf. Volgens dit rapport had de regering alleen oog gehad voor de commerciële aspecten.⁴⁰¹ De KLU draaide op voor de kosten. Met een stuksprijs van honderd miljoen gulden kon het derde bataljon niet in de begroting worden ingepast. Maurenbrecher, die Reijnierse als DMLU was opgevolgd, meende dat “wellicht niet alle financiële consequenties zijn overzien”. Nederland was gebonden aan de afname van drie bataljons op straffe van een boete van tientallen miljoenen guldens. “De Hawks worden alsmaar duurder, terwijl wij aan onze begroting zijn gebonden en maar niet steeds meer geld kunnen uitgeven aan Hawks”, wanhoopte staatssecretaris Calmeyer.⁴⁰² Pogingen om van het derde bataljon af te komen bleken vergeefs.

In de lente van 1961 stond het Europese HAWK-productieprogramma op het punt van beginnen. De zes maanden vertraging die het project inmiddels had opgelopen betekende dat de Nederlandse bataljons niet voor 1964 beschikbaar kwamen. Hoewel de vermindering van de Starfighter-order tot 95 vliegtuigen al wat extra lucht had verschaft, kwam de verlate aflevering volgens Calmeyer “financieel niet ongelegen”.⁴⁰³ Ook in latere jaren werd elk oponthoud verwel-

komd. Totdat de betalingspiek, gelegen tussen 1963 en 1964, was gepasseerd, bleef de financiering van de bataljons de luchtmachtleiding een molensteen om de nek.⁴⁰⁴

De KLU had het zich makkelijker kunnen maken door het derde bataljon aan de landmacht te laten. Dit bataljon, oorspronkelijk bedoeld voor de KL, vormde de inzet van felle strijd tussen de krijgsmachtdelen. CGS Le Fèvre de Montigny maakte zich hard voor de toewijzing van het bataljon aan de KL in verband met de luchtverdediging van het Eerste Legerkorps. Wanneer ook dit bataljon in de geleidewapengordel werd opgesteld, beschikte 1 Lk over onvoldoende “adequate luchtverdedigingsmiddelen”. Schaper wees erop dat ditzelfde lot ook zijn vliegbases en radarstations trof. “De KL dient haar bezwaren tegen operationele concepties op internationale hoofdkwartieren naar voren te brengen, in stede van hierop terug te komen binnen het Departement van Defensie.”⁴⁰⁵ Het feit dat staatssecretaris Calmeyer in de zomer van 1961 de ‘voogdij’ over het derde bataljon definitief aan de KLU toewees, deed Le Fèvre de Montigny naar andere manieren zoeken om ‘zijn’ legerkorps van een adequate luchtverdediging te voorzien. In februari 1962 verzocht hij de CLS om het aan de KLU toegewezen vak 58 in de geleidewapengordel met de Bondsrepubliek te ruilen voor vak 61, dat zich in het Eerste Legerkorpsgebied bevond. Dat zou de Commandant 1 Lk in staat stellen, nadat het HAWK-bataljon zijn aandeel in de FMIZ had volbracht (de levensduur van de *missile belt* bedroeg naar schatting uiterlijk 48 uur), het bevel over het bataljon over te nemen.⁴⁰⁶ Het verzoek kreeg geen warm onthaal. Volgens de CLS druiste het voorstel van de CGS volkomen in tegen de luchtverdedigingsprincipes. Bovendien betekende het onttrekken van een bataljon aan de geleidewapengordel “dat incidenteel volledig wordt afgeveken van de terzake gemaakte internationale afspraken, toezeggingen en overeenkomsten”.⁴⁰⁷

Hoewel het vraagstuk zelfs nog aan CINCENT zou worden voorgelegd, bleef de uitkomst dezelfde. De drie HAWK-bataljons werden opgesteld in de geleidewapengordel, waar zij de vakken 58, 59 en 60 ten oosten van de Nike-gordel innamen. Anders dan de Nike was de HAWK een mobiel wapensysteem. Toch maakten ook de HAWK-squadrons in vreedstijd gebruik van permanente stellingen. Ofschoon aan de HAWK-sites minder eisen werden gesteld dan aan de omvangrijker Nike-stellingen, waren de operationele sites ook ditmaal niet tijdig gereed. Na het voltooiën van zijn opleiding in de VS maakte het personeel van de op 15 augustus 1963 opgerichte 3GGW dan ook een gedwongen ‘tussenstop’ op Vliegbasis Gilze-Rijen. Als eerste 3GGW-eenheid liet het ‘hernieuwde’ 324 Squadron in november 1964 het Brabantse landschap achter zich om zijn stelling in het Duitse Laatzen te bezetten. De overige drie eenheden volgden al snel en in september 1965 waren alle 3GGW-squadrons operationeel. Gilze-Rijen vormde eveneens de tussenhalte voor de squadrons van 4GGW, die op 1 oktober 1964 te Fort Bliss het levenslicht had gezien. In de loop van 1965 betrokken drie squadrons hun stellingen. 420 Squadron sloot in juni 1966 de rij, om zes maanden later als laatste 4GGW-squadron een operationele status te bereiken. Door personele, financiële, maar bovenal materiële tekorten (bij een brand in een loods van 3GGW gingen in 1968 veel *main items* verloren) telde de laatste groep, de op 1 september 1966 opgerichte 5GGW, drie in plaats van de gebruikelijke vier squadrons. De eenheden namen in 1967 bezit van hun stellingen.⁴⁰⁸ Na het operationeel verklaren van 502 Squadron in november 1967 beschikte de KLU over achttien parate geleidewapeneenheden op Duits grondgebied, verdeeld over vijf Groepen Geleide Wapens.⁴⁰⁹ Elke groep had haar eigen hoofdkwartier. Deze bevonden zich voor de respectievelijke GGW’s te Handorf, Schöppingen, Blomberg, Hessisch-Oldendorf en Stolzenau. Het dorp Hesepe, tot slot, bood onderdak aan de Groep Techniek en Materieel Geleide Wapens (GTMGW), dat een cruciale rol vervulde bij de logistieke verzorging en het onderhoud voor de vijf groepen.

Op eigen benen

Toen het initiële Europese HAWK-programma in 1967 ten einde kwam, was het Nederlandse bedrijfsleven naar schatting 190 miljoen gulden rijker. Militair gezien bleek de HAWK eveneens uitstekend te voldoen, hoewel de Europese productieprijs het dubbele bedroeg van de prijs waarvoor de Amerikaanse industrie de HAWK kon leveren. Het HAWK-programma bood de Europese industrie niettemin “een stevige technische basis” op het gebied van geleide wapens en bevorderde voorts de materiële standaardisatie in de NAVO.⁴¹⁰ Het was het eerste programma dat direct vanaf het begin als een geïntegreerd NAVO-project werd opgezet. Dat baande de weg voor verdere coöperatieve productie in bondgenootschappelijk verband. Wanneer een bepaald type vliegtuig, wapensysteem of uitrustingsstuk aan de behoefte van meerdere lidstaten beantwoordde, werd waar mogelijk door de zogeheten *NATO Basic Military Requirements* (NBMR)-procedure getracht tot een gezamenlijk productieprogramma te komen.⁴¹¹ Voorbeelden van coöperatieve projecten waarvan de Nederlandse industrie een graantje meepikte, waren de licentieproductie van de GAR-8 lucht-luchtraket (Philips), waarvan Nederland er vijfhonderd afnam, en het Breguet Atlantique maritieme patrouillevliegtuig. Fokker fabriceerde de romp-middenstukken voor dit Franse vliegtuig, dat bij de MLD in dienst trad. Het Starfighter-programma werd in 1961 met terugwerkende kracht als officieel NAVO-project aangewezen.

Nederlands bekendste vliegtuigfabrikant deed in de vroege jaren zestig met een eigen ontwerp, de Fokker/Republic D-24 Alliance, een gooi naar *NATO Basic Military Requirement Nr. 3*. NBMR-3 beschreef de behoefte aan een gevechtsvliegtuig met *Vertical/Short Take Off and Landing* (v/STOL) eigenschappen. Anders dan conventionele gevechtsvliegtuigen, die waren gebonden aan lange start- en landingsbanen en goed geoutilleerde vliegbases, had een verticaal startend en landend vliegtuig voldoende aan onverharde en haastig geïmproviseerde *airstrips* om te kunnen opereren.⁴¹² Dit kwam de overlevingskansen ten goede. Het optimistisch gestemde geallieerde hoofdkwartier sprak de hoop uit vanaf de tweede helft van de jaren zestig te kunnen beginnen met de vervanging van conventionele vliegtuigen, waaronder de Starfighter, door een v/STOL-type. Nog voor de invoering van de F-104G werd dus reeds nagedacht over diens opvolging. De Luchtmachtstaf had zo haar twijfels of de experimentele v/STOL-technologie wel tijdig in een bruikbaar ontwerp zou resulteren. Die twijfel bleek gegrond. Fokkers revolutionaire ontwerp haalde de eindstreep niet, evenmin als de Duitse, Britse en Franse inzendingen. In juli 1962 sloot de NAVO-werkgroep haar studie naar een v/STOL-vliegtuig af. Geen enkel ontwerp kon voldoen aan de in NBMR-3 geformuleerde eisen.⁴¹³

Hoewel Fokker met haar D-24 achter het net viste, kon het de toekomst met vertrouwen tegemoet zien. De vliegtuigfabrikant speelde een vooraanstaande rol in het moderniseringsproces van de Koninklijke Luchtmacht. Wanneer we de vier grote materieelprojecten van de jaren zestig, de F-27, HAWK, F-104G en Nike, tegen het licht houden, valt verder op dat de ‘eigen agenda’-these van Honig voor wat betreft het aanschafbeleid in deze periode geen stand houdt. Dat trad het duidelijkst aan het licht bij de Fokker F-27, waarbij de luchtmachtleiding om redenen van werkgelegenheid een type vliegtuig kreeg opgedrongen dat niet alleen niet aan de operationele eisen voldeed, maar waarnaar binnen de NAVO ook geen vraag was. Bij de keuze voor de HAWK gaven andermaal niet de operationele wensen van de KLU, maar economische motieven de doorslag. In feite stelde het Ministerie van Buitenlandse Zaken de luchtmachtleiding voor een fait accompli, terwijl het besluit om een derde bataljon af te nemen evenmin uit de koker van

de KLU kwam. Met de F-104 kreeg de luchtmachtleiding wel het vliegtuig waarop ze haar zinnen had gezet, hoewel niet in de gewenste aantallen. Het tekort vulde zij op door de uitfasering van de technisch en tactisch verouderde Thunderstreak en Hunter met enkele jaren uit te stellen. De Nike, ten slotte, werd schoorvoetend aanvaard, aangezien de KLU het zich gezien haar financiële positie niet kon veroorloven het aanbod te laten schieten.

Honig heeft daarentegen wel een punt wanneer hij stelt dat vooral de Amerikaanse hulpverlening van de krijgsmachtdelen jarenlang in staat heeft gesteld boven hun stand te leven.⁴⁴⁴ Uit de halvering van het aantal F-104G's bleek duidelijk hoe afhankelijk ook de KLU van het Amerikaanse MDAP was geworden. Net als de andere krijgsmachtdelen moest de KLU zich na 1961 conformeren aan de nieuwe realiteit. De 25 F-104G's, de twee Nike-bataljons, de opleidingen van het geleidewapenpersoneel (Nike en HAWK) en een financiële bijdrage aan het HAWK-project vormden de laatste druppels uit de Amerikaanse geldkraan. Hoewel het exacte bedrag onmogelijk te achterhalen is, geeft de Memorie van Antwoord van februari 1961 een indicatie van de omvang van het hulpprogramma. Volgens deze officiële bron injecteerde Washington tussen 1951 en 1961 bijna 4,5 miljard gulden in de Nederlandse krijgsmacht.⁴⁴⁵ Dit bedrag kwam vooral ten goede aan de materiële uitrusting van de krijgsmachtdelen, die voor ongeveer de helft bestond uit materieel dat uit het MDAP was verkregen.⁴⁴⁶ Procentueel gezien was de KL de belangrijkste begunstigde, direct gevolgd door de KLU.⁴⁴⁷ Vanaf 1962 moesten de krijgsmachtdelen hun eigen boontjes doppen, waarbij de KLU door de gelijktijdige financiering van de F-104 en de HAWK binnen de kortste keren tegen problemen aanliep. In oktober 1963 waren de tekorten zodanig dat CLS Zielstra in de Luchtmachtraad de noodklok luidde: "Kan de financiële situatie bij de KL als niet rooskleurig worden aangemerkt, bij de KLU kan van een noodsituatie worden gesproken." Er bestond reeds een tekort van 81 miljoen gulden over 1964. Bovendien moest als onderdeel van defensiebrede bezuinigingen ergens op de luchtmachtbegroting een besparing van 290 miljoen worden gevonden.⁴⁴⁸ De KLU haalde de broekriem strakker aan. Diverse materieelprojecten werden op de lange baan geschoven, waaronder de vervanging van de T-33-straaltrainer en de aanschaf van extra TF-104G's. De aanvulling van het aantal HAWK-raketten tot de door SHAPE voorgeschreven hoeveelheid van 220 raketten per groep moest wachten tot 1967. Verder bezuinigde de Luchtmachtstaf op de aanschaf van (transport)materieel om de HAWK-groepen volledig mobiel te maken. De mobiliteit bleef voorshands op 25% steken, ofwel een squadron per groep. Tegen SHAPE's wens in zette de luchtmachtleiding een streep door de MSQ-18-centrale-vuurleidingsapparatuur voor de HAWK-squadrons. Met het terugbrengen van de vredesbezetting moest de KLU ook op personeelsgebied een flinke veer laten. Het was een zaak van "slank zijn en blijven", zo vatte staatssecretaris Den Toom de situatie samen.⁴⁴⁹ Om de KLU ook in de toekomst 'op gewicht' te houden, werd op het infrastructurele en logistieke vlak eveneens naar besparingen gezocht.

Vliegbases: verspreiden is het devies

In 1957 nam de KLU de vliegbases Ypenburg en De Peel in gebruik.⁴²⁰ Hiermee kwam het totaal op dertien, conform het oorspronkelijke Vliegveldenplan. De oplevering van beide bases verruimde de mogelijkheden om aan SHAPE's verspreidingsseisen tegemoet te komen. Toch volstond dit aantal nog altijd niet om aan de eis van een squadron per vliegbasis te voldoen, aangezien drie vliegbases in oorlogstijd Britse squadrons zouden huisvesten. In deze situatie kwam vanaf 1958

verandering. Door de (gefaseerde) realisering van de ‘voorwaartse defensie’-strategie was het niet langer zo dat de *redeployment airfields* Gilze-Rijen, Valkenburg en Deelen bij dreigend oorlogsgevaar automatisch door Britse eenheden zouden worden bezet. Dat opende de mogelijkheid ook deze bases in het vliegveldbeleggingsplan van de KLU op te nemen.⁴²¹

COMAIRCENT kreeg nul op het rekest toen hij in mei 1958 informeerde of een van de vrijgekomen bases niet voor de plaatsing van Duitse squadrons in aanmerking kon komen.⁴²² Daarvoor leende alleen Deelen zich, maar de KLU had andere plannen met deze basis. De Luchtmachtstaf had Deelen op het oog als nieuw vredesonderkomen voor 306 Squadron, dat vanwege Britse bezuinigingen de RAF-vliegbasis Laarbruch in de Bondsrepubliek moest verlaten. De beoogde stationering van een straaljagersquadron op de Gelderse vliegbasis, gelegen nabij Nationaal Park de Hoge Veluwe, riep echter weerstand op. Niet in de laatste plaats in de ministerraad, die in 1951 akkoord was gegaan met het ‘Vliegveldenplan’ op voorwaarde dat Deelen geen straalvliegtuigen zou herbergen.⁴²³ “Met bezwaard hart” liet minister Staf zijn collega-ministers op 22 maart 1957 weten op die belofte te willen terugkomen. Alternatieven waren Vliegbasis Ypenburg, dat zich door de dichte bebouwing en het drukke burgerluchtverkeer minder goed voor plaatsing leende, of De Peel, waaraan dan voor zeven miljoen gulden moest worden verbouwd. Minister Cals was mordicus tegen de optie Deelen. Er was juist fors geïnvesteerd in uitbreiding van de recreatiemogelijkheden op de Hoge Veluwe, waardoor het park nu jaarlijks een half miljoen bezoekers trok. “Als men het vliegveld Deelen voor straaljagers in gebruik gaat nemen, gaat (...) het hier liggende recreatiegebied eraan”, zo waarschuwde de minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen. Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening Mansholt deelde Cals’ bezwaren. Het was minister Zijlstra van Economische Zaken die een voor allen aanvaardbare oplossing aandroeg. Hij stelde voor de stationering op Deelen doorgang te laten vinden, mits het squadron in de zomermaanden de basis tijdelijk verliet.⁴²⁴ Terwijl de Luchtmachtstaf het beleggingsplan aanpaste, spande minister Staf zich met succes in om de zaak aan een kritische Kamer te ‘verkopen’. Ofschoon zij het verlies van dit stukje “natuurschoon” betreuden, gingen de Kamerleden akkoord.⁴²⁵ Op hun beurt roerden ook de natuuractivisten zich, die vreesden dat de dierenpopulatie zou lijden onder het lawaai van de straalmotoren.

Nadat de vorige bewoner, de GPLV met haar helikopters en lichte vliegtuigen, had plaatsgemaakt, landde in december 1957 de eerste RF-84F Thunderflash op zijn nieuwe thuisbasis. Het personeel leefde en werkte onder “primitieve omstandigheden”, terwijl het ontbreken van *Ground Controlled Approach* en alle vereiste lijnverbindingen de operationele inzet aanvankelijk beperkten. Bovendien was de basis (nog) niet berekend op het opereren met straalvliegtuigen, wat zich uitte in een tijdelijk verminderde vlieggereedheid. Overigens bleek de angst voor een verstoring van het dierenleven ongegrond. Niet alleen nam de wildstand toe, de dieren zochten verontrust door de “menigte vakantiegangers” massaal hun toevlucht op de basis!⁴²⁶ Medio juli, wanneer de bronstijd van de edelherten aanbrak, vertrok het squadron voor enkele weken naar een andere basis, in de regel naar Volkel.⁴²⁷ Militaire belangen moesten dus wijken voor ‘natuurlijke drijven’.

Doorgaans was het echter de natuur die plaatsmaakte voor militaire belangen. Zo kocht Defensie eind jaren vijftig gronden rondom de bases aan om de start- en landingsbanen tot 2.990 meter te verlengen. Een langere baan zou de vliegbases in staat stellen om met zwaardere typen, zoals de F-104, te opereren. Door het verharden van de *overruns* (de honderden meters lange veiligheidsstrook aan beide uiteinden van de startbaan) kon deze nieuwste SHAPE-eis relatief eenvoudig en goedkoop worden ingewilligd.

De nieuwe richtlijnen van het geallieerde hoofdkwartier voor de verspreiding over de vliegbases stelden de luchtmachtleiding voor een grotere uitdaging. In het vorige hoofdstuk zagen we reeds dat de KLU onder meer uit financiële, sociale en planologische overwegingen niet aan alle verspreidingsmaatregelen kon voldoen. Wel maakte de Luchtmachtstaf vanaf 1957 serieus werk van het inrichten van de vereiste verspreidingsgebieden (*dispersed sites*). De op minimaal zeven kilometer van de vliegbases te bouwen *dispersed sites* herbergden voor vliegoperaties essentiële vliegbasisfaciliteiten, zoals het *Wing Ops Centre*, een verbindingscentrum, technische magazijnen, loodsen, drinkwateropslag, brandstof- en munitiedepots. Voor sommige voorzieningen kon de KLU een beroep doen op het NAVO-infrastructuurfonds. Het restant kwam, net als de aanschaf van de benodigde gronden, voor eigen rekening. Om de hinder van nucleaire fall-out te minimaliseren, werd de locatie mede gekozen aan de hand van de overheersende windrichting.⁴²⁸ De Luchtmachtstaf goot SHAPE's richtlijnen in de vorm van nationale instructies en directieven, aan de hand waarvan de vliegbases, navigatiestations en staven zelfstandig verspreidingsplannen ontwierpen. De staf beoordeelde deze en gaf – mits akkoord – het Bureau Aanleg, Beheer en Onderhoud Vliegvelden van het Ministerie van Defensie opdracht de bouwwerkzaamheden te starten. Vliegbasis Leeuwarden voerde de lijst aan. Nog in 1957 verhuisden het WOC en de Meteo van de vliegbasis naar het buurtschap Dronrijp, terwijl er ook in het naburige Ried en Beetgumermolen militaire faciliteiten verzezen.⁴²⁹ Niet overal liepen de zaken zo soepel. Het verwerven van de gronden bleek een tijdrovend procedé, waarvoor de goedkeuring van gemeenten, de Provinciale Planologische Dienst en tal van andere instanties vereist was. In andere gevallen, zoals bij Vliegbasis Soesterberg, bleek het lastig om een geschikt terrein te vinden. Bovendien vergde een volledige realisatie van de plannen flinke investeringen, waarvoor het geld simpelweg ontbrak. Het nettoresultaat was dat in 1964 slechts een vijftal *main airfields* over een *dispersed site* kon beschikken.

Om geen kostbare tijd te verliezen bij het omschakelen van de vredes- naar de oorlogslocatie werd de operationele leiding reeds in vredestijd vanaf de *dispersed site* gevoerd. In oorlogstijd opereerden bases met een minimale bezetting. Het personeel en materieel verplaatsten zich naar de verspreidingsgebieden. Het werken vanuit *dispersed sites* werd frequent beoefend, zoals tijdens de jaarlijkse CTL-oefening *Huifkar*. De CLV-bases werden eveneens geregeld aan verspreidingsoefeningen onderworpen. Basisfaciliteiten die in een oorlogssituatie op de vliegbasis achterbleven, denk aan de verkeersleiding, werden ondergebracht in verharde onderkomens.⁴³⁰ De bunkerbouw kwam deels voor rekening van het NAVO-infrastructuurfonds. Vanaf 1964 ving het BABOV ook aan met de constructie van personeelsschuilplaatsen. Aangezien de KLU een groot deel van deze bouwkosten zelf moest dragen, nam ze genoegen met eenvoudige schuilplaatsen. Bovendien werden enkele bunkers uit de Tweede Wereldoorlog opgeknapt en weer in gebruik genomen.⁴³¹ Bij het uitvoeren van passieve beschermingsmaatregelen genoot Volkel voorrang, aangezien deze basis in oorlogstijd onderdak bood aan 311 Squadron, een van de twee squadrons met een nucleaire taak. De Peel, oorlogsstandplaats van 312 Squadron, kreeg om diezelfde reden eveneens een 'voorkeursbehandeling'.⁴³²

Vliegbasis Gilze-Rijen, in oorlogstijd de thuishaven van 314 Squadron, kwam er qua infrastructuurle voorzieningen bekaaid vanaf. In november 1963 waarschuwde C-CTL Cox dat de Brabantse vliegbasis nog altijd niet over de vereiste operationele faciliteiten, een *dispersed site* en adequate verbindingen beschikte. Uit operationeel en technisch oogpunt oordeelde Cox Gilze-Rijen "onaanvaardbaar" als oorlogsstandplaats voor een CTL-squadron.⁴³³ Bouwplannen voor dit rede-

ployment airfield hadden evenwel een lage prioriteit, omdat de opleidingsbasis van weleer na het vertrek van de vliegopleidingen in 1962 een ‘slapende’ status kreeg toebedeeld. Dat deze ‘eer’ Gilze-Rijen en niet Eindhoven toekwam, had een financiële achtergrond. Door de reductie van het aantal squadrons en het integreren van de vliegopleidingen met die van België deed zich begin jaren zestig de mogelijkheid voor om een van de vliegbases voor gebruik in vredestijd te sluiten. Het inmiddels tot serieuze proporties uitgegroeide geluidshindervraagstuk had de druk van de civiele autoriteiten op Defensie om Soesterberg, Leeuwarden en/of Eindhoven te sluiten doen toenemen. Beide eerstgenoemde vliegbases vielen af vanwege hun sleutelrol in de luchtverdediging, maar CTL-basis Eindhoven was een serieuze optie. Voorwaarde was dat Gilze-Rijen tot een operationele vredesbasis zou worden uitgebouwd, alvorens Eindhoven tot ‘slapende’ vliegbasis aan te wijzen. Het gemeentebestuur van de Lichtstad bleek echter niet bereid een deel van het circa tien miljoen gulden kostende verbouwingsplan voor de verbouwing van Gilze-Rijen tot *main airfield* te dragen, zodat de keuze alsnog op Gilze-Rijen viel.⁴³⁴

Bij oorlogsgevaar zou Gilze-Rijen uit zijn slaap ontwaken. 314 Squadron nam met zijn F-84F's bezit van de basis, terwijl de NAVO-plannen vanaf 1960 opnieuw in een stationering van Britse eenheden op de Nederlandse velden voorzagen. Gilze-Rijen kreeg bezoek van twee *Flights* met vier Canberra-vliegtuigen. Ook De Peel, en in latere jaren Deelen en Woensdrecht, boden onderdak aan een of meer *Flights*.⁴³⁵ De verplaatsingen maakten deel uit van het verspreidingsplan ‘*Big Move*’, een initiatief van 2ATAF om de kwetsbaarheid van haar nucleaire en verkenningspotentieel te verminderen. Op alarmfase *Reinforced Alert* splitsten de Britse squadrons zich op in *Flights* en verspreidden zich over verschillende bases, onder meer in Nederland. Vanaf die uitwijkhavens voerden de *Flights* hun eerste oorlogsmissie uit, waarna zij naar hun moederbases in de BRD terugkeerden. Nederland, bij monde van minister Visser, stemde op 5 april 1960 in met het gebruik van zijn bases.⁴³⁶

Het verspreidingsplan onderging in de loop der jaren menige aanpassing. In december 1961 presenteerde 2ATAF een herziene versie van het *Redeployment Plan*, waarin voor het eerst ook Nederlandse FBS-squadrons voor verspreiding werden aangewezen. Volgens het plan moesten *Flights* van 311 Squadron naar Vliegbasis Twenthe en Deelen verplaatsen, terwijl 312 Squadron vier Thunderstreaks naar Leeuwarden en Soesterberg uitzond. Aan dit plan kleefden wel enige bezwaren. Zo moest Amerikaanse toestemming worden verkregen om kernwapens te verplaatsen naar andere bases, waren er meer *special weapons*-specialisten vereist om de wapens op de uitwijkhavens op scherp te stellen en moesten extra bewakingsmaatregelen worden getroffen. Bovendien had de Luchtmachtstaf uit logistiek en operationeel oogpunt bezwaren tegen een keuze voor Leeuwarden en Soesterberg.⁴³⁷ In tegenstelling tot Soesterberg, dat in het plan plaatsmaakte voor Eindhoven, trof Leeuwarden wel de vereiste maatregelen om nucleaire *Flights* te kunnen ontvangen. Datzelfde gold voor Deelen, Woensdrecht en Twenthe. In mei 1965 waren alle nationale voorzieningen gereed.⁴³⁸ Een jaar later, toen de F-104G de nucleaire taak van de F-84F had overgenomen, zag het beleggingsplan er als volgt uit. Leeuwarden, Eindhoven en Twenthe zouden elk een vlucht van vier Starfighters ontvangen, terwijl de resterende F-104G's van 311 en 312 Squadron hun eerste oorlogsmissies respectievelijk vanaf Volkel en *redeployment airfield* De Peel startten. Britse Canberra B1 Mk.8-bommenwerpers met kernbewapening zouden neerstrijken op Deelen, Woensdrecht en Gilze-Rijen. Net als De Peel boden beide laatstgenoemde bases tevens onderdak aan de onbewapende verkenningsvariant van de Canberra. Eind 1966 lagen de verspreidingsplannen gereed, alle voorzieningen waren getroffen. De Verenigde

Staten zouden zorgdragen voor het transport van de kernwapens. Het wachten was op de formele goedkeuring van de NAVO-Raad.⁴³⁹

Ofschoon de Luchtmachtstaf Vliegbasis Soesterberg buiten het *Big Move*-plan had gehouden, werd deze vliegbasis wel anderszins met kernwapens in verband gebracht. Op 11 december 1961 benaderde de *Commander-in-Chief United States Air Forces in Europe* (CINCUSAFE) de Luchtmachtstaf met het verzoek op Soesterberg kernwapens voor het 32nd FIS te mogen opslaan. Het ging hier vermoedelijk om de opslag van 1,5 kiloton zware gevechtsskoppen voor de AIM-26A Falcon nucleaire lucht-luchtraket, een krachtig wapen dat was ontwikkeld om bommenwerperformaties te vernietigen. De F-102A Delta Daggers dienden tevens een modificatieprogramma te doorlopen voor zij met de Falcon konden worden bewapend.⁴⁴⁰ Uit het fragmentarische bronnenmateriaal blijkt niet waarom de Luchtmachtstaf de Amerikanen aanvankelijk nee verkocht, noch welke redenen de staf bewogen om in maart 1963 ineens van mening te veranderen. Hoe het ook zij, op 7 maart 1963 berichtte de Luchtmachtstaf CINCUSAFE met de opslag te kunnen instemmen. Als bijlage bij zijn brief voegde de staf een concept *Technical Agreement concerning the use of Soesterberg Airfield* toe, met een plattegrond waarop de locaties voor een *Weapon Storage Area* stonden ingetekend.⁴⁴¹ Een reactie bleef evenwel uit, waarop de Luchtmachtstaf eind september nog maar eens aan de bel trok. Ook van ministeriële zijde was inmiddels formeel goedkeuring verkregen voor de opslag van de wapens.⁴⁴² Uiteindelijk is het plan afgeblazen. Over het waarom geven de bronnen (opnieuw) geen uitsluitsel, maar het staat wel vast dat de F-102A's van 32nd FIS geen van alle het modificatieprogramma hebben doorlopen.⁴⁴³

Het vraagstuk van de infrastructuur in deze periode in ogenschouw nemend, blijkt dat Nederland zo goed mogelijk aan de NAVO-eisen heeft trachten te voldoen. Met name het inrichten van de *dispersed sites* was een mammoetklus, waaruit duidelijk de wil bleek om uitvoering te geven aan de richtlijnen van SHAPE. Bovendien kwamen de inspanningen in eigen land nog eens bovenop de bouwwerkzaamheden voor de (niet-militaire) infrastructuur voor de Groepen Geleide Wapens in de Bondsrepubliek. Om zulke omvangrijke infrastructurele projecten te financieren, ontkwam de luchtmachtleiding er niet aan prioriteiten te stellen. Zo koos de KLU er doelbewust voor om niet tot een verspreiding van de niet-gevechtsgerede vliegtuigen buiten de vliegbases over te gaan. Ook de verspreiding van vliegtuigen op de bases zelf liet “veel te wensen over”. Verder werden niet alle voor eigen rekening te bouwen bunkers en personeelsschuilplaatsen gerealiseerd, terwijl de constructie van verharde onderkomens voor het materieel “dermate grote financiële offers” vroeg, dat hiervan eveneens werd afgezien.⁴⁴⁴ Volgens een door de NAVO uitgevoerde studie schoot de passieve bescherming van Nederlandse vliegbases in 1966 tekort. “The RN[L]AF forces are vulnerable to attack without complete dispersal facilities, soft shelter, camouflage, and/or tonedown”, zo luidde het oordeel.⁴⁴⁵ Datzelfde jaar werd bovendien een bestedingsbeperking van kracht, zodat er voorlopig geen zicht was op verbetering.

Helaas was het met de actieve luchtverdediging weinig beter gesteld. De luchtdoelartillerie, waarop de KLU voor de bescherming van haar vliegbases vertrouwde, maakte in de jaren zestig zware tijden door. De snelle ontwikkelingen op luchtvaartgebied deden de waarde van dit wapen op het slagveld rap afnemen, aangezien de snelheid en het plafond van moderne vliegtuigen hen buiten het bereik van de LUA plaatste. De zware LUA werd daarom tussen 1959 en 1960 opgeheven. Vier jaar later nam de KL eveneens afscheid van de territoriale luchtdoelartillerie, een van een rits aan bezuinigingsmaatregelen om voldoende gelden voor de motorisering en mechanisering van 1 Lk vrij te maken.⁴⁴⁶ Ook het Korps Luchtwachtdienst, dat onder andere tot taak had

de vliegbases te behoeden voor verrassingsaanvallen door laagvliegende jachtbommenwerpers, werd door de techniek ingehaald. Na de ingebruikname van drie moderne ER 438-radarsystemen speelde de Luchtmachtstaf, mede uit het oogpunt van bezuinigingen, met de gedachte de KLD volledig op te heffen. C-CLV Wolff vocht dit voornemen met succes aan door erop te wijzen dat in “een vervangingsmiddel voor de waarneming en melding van laagvliegende toestellen voorshands niet is voorzien”. Bovendien speelde de KLD een belangrijke rol in de rapportering van fall-out en voorzag het in een secundair verbindingsnet.⁴⁴⁷ Nadat ZATAF begin 1962 meer interesse begon te tonen in de bescherming van haar kwetsbare noordflank, werd besloten een strook luchtwachtposten van de noordelijke kustlijn tot het Noordzeekanaal te handhaven. Vanaf 1 april 1964 vertegenwoordigden de Luchtwachtgroepen 4 (Alkmaar) en 6 (Leeuwarden; gefuseerd met de Luchtwachtgroep Groningen) het voltallige KLD. De overige groepen werden opgeheven.⁴⁴⁸ Omdat de KLU geen passende functie voor hen had, werd van 2.500 KLD'ers de reserveverbintenis niet verlengd. De circa 150 vrijwilligers die recentelijk nog een nieuw contract hadden getekend, wachtte eervol ontslag.⁴⁴⁹ De bescherming van de vliegbases was voortaan toevertrouwd aan de ER 438-radars, de geleide wapens en de vliegtuigen onder SACEUR's bevel.

Verbindingen, logistiek en de kwestie van de oorlogsvoorraden

De hogere snelheden van vliegtuigen en hieruit voortvloeiende kortere reactietijd stelden eveneens hogere eisen aan de operationele verbindingen. In 1961 nam de KLU de laatste tak van het straalzendernetwerk in gebruik. Bij oorlogsdreiging werden de capaciteiten van het bestaande verbindingsnetwerk uitgebreid door voor de commandostaven extra verbindingscentra te formeren.⁴⁵⁰ De chef Verbindingen had bovendien een aantal mobiele verbindingseenheden tot zijn beschikking, terwijl iedere onderdeelcommandant de bevoegdheid bezat om de PTT een uitbreiding of aanpassing van de lokale lijnverbindingen op te dragen.⁴⁵¹ Landelijke luchtmachtverbindingssystemen, waaronder het straalzender- en het *tape relay*-net (ponsband), werden met ingang van juli 1964 in 46 Luchtmacht Verbindingseenheid (46 LUVÉ) geconcentreerd. Met het oog op het centraliseren van de leiding werd dit overkoepelende orgaan direct onder de BDL geplaatst. Daar voegde zij zich bij 45 LUVÉ, die zich onder meer bezighield met het monitoren van de verbindingen van de Warschaupact-luchtmachten. De aanvankelijk matige bedrijfszekerheid van het straalzendernetwerk verbeterde door het beheer over te dragen van de PTT op de in 1965 geformeerde 115 LUVÉ. Daarmee behoorde het gedurende meerdere dagen opschorten van vliegoperaties voor onderhoudswerkzaamheden aan het straalzendernet, een operationeel onwenselijk doch jaarlijks terugkerend ritueel, grotendeels tot het verleden. Ook de overige verbindingsafdelingen werden medio jaren zestig tot LUVÉ's ghestructureerd.⁴⁵²

Het algemene beeld dat midden jaren zestig naar voren trad was dat van een redelijk functionerend verbindingsnetwerk. Omvangrijke oefeningen, waaronder de tweejaarlijkse NAVO-commandopostoefening *Fall Exercise* (*FALLEX*), wezen uit dat de verbindingen, in tegenstelling tot de jaren vijftig, steeds minder een storende factor vormden. *FALLEX*-oefeningen waren bedoeld om de (inter)nationale planning te testen in een scenario dat via oplopende spanningen onttaarde in een nucleair conflict. Bleken de verbindingen bij *FALLEX 62* nog een zwakke schakel, waardoor de informatie-uitwisseling tussen de NAVO-commandanten en de nationale militaire staven tekortschoot en de alarmering en mobilisatie onacceptabel traag verliepen, bij de *Fall*

Exercises in 1964 en 1966 bleken de belangrijkste lessen geleerd. Naast het aanscherpen van de procedures nam de effectiviteit van de verbindingen toe door de ingebruikname van online-verbindingen, terwijl de automatisering van vercijferapparatuur op de grotere verbindingcentra het aloude probleem van de verwerking van grote hoeveelheden geclassificeerd berichtenverkeer goeddeels oploste.⁴⁵³ Een mijlpaal op verbindingengebied was voorts de langverwachte overstap van VHF naar UHF-verbindingen, die normaliter minder storingsgevoelig waren en met compactere zend- en ontvangstapparatuur toekonden.

Op logistiek gebied gaf de situatie minder aanleiding tot juichen. In de loop van 1957 maakten de tactische vliegbases als eerste de overstap naar Centraal Geleid Onderhoud (CGO), waarbij het onderhoud en de bevoorrading op Amerikaanse leest werden geschoeid. CGO beoogde door *pooling* de beschikbare mankracht en schaarse middelen waaronder testapparatuur en reservedelen, efficiënter te benutten. Een gecentraliseerd onderhoudsproces bood de mogelijkheid vliegtuiginspecties vooraf in te plannen en de bevoorrading te stroomlijnen. Kort daarop deed CGO ook zijn intrede op bases van het CLO en CLV.⁴⁵⁴ Het positieve effect van CGO op de vlieggereedheid van de squadrons werd deels teniet gedaan door het reeds vermelde tekort aan reservedelen. Washington wilde de modernisering van de NAVO-(lucht)strijdkrachten ondersteunen door het beschikbaar stellen van wapensystemen en technische kennis, op voorwaarde dat lidstaten voortaan zelf de kosten voor onderhoud, onderdelenvoorziening en slijtagevervangning droegen.⁴⁵⁵ Toen de onder het MDAP verkregen logistieke ondersteuning geleidelijk werd afgebouwd, ondervond de KLU vrijwel meteen de gevolgen doordat het geld ontbrak om voor 1957 genoeg reservedelen aan te kopen.⁴⁵⁶ In maart 1958 zetten de VS definitief een punt achter de kosteloze verstrekking van reservedelen. Door hun krachten te bundelen in een supranationaal depotsysteem, het *NATO Maintenance and Supply System* (NAMSS), hoopten lidstaten het wegvallen van de Amerikaanse logistieke verzorgingstaak te compenseren. De *NATO Maintenance and Supply Agency* (NAMSA), het uitvoerende orgaan van de overkoepelende *NATO Maintenance and Supply Organization* (NAMSO), verzorgde de gezamenlijke aanschaf, distributie en reparatie van reservedelen voor uiteenlopende Amerikaanse wapensystemen, waaronder de Nike, F-86 en F-84F. In een later stadium nam de NAMSO tevens de logistieke verzorging van de F-104, NADGE, HAWK en de GAR-8 op zich. De bevoorrading liep via het *NATO Supply Centre* (NSC) in het Franse Chateauroux.

Het NAMSS kende een moeizame start. Verkeerd management, onvoldoende afstemming van nationale logistieke organisaties op het nieuwe depotsysteem en een gebrekkige informatieverstrekking van logistieke behoeften en consumptieniveaus door de lidstaten droegen bij aan lange wachttijden en hoge(re) prijzen.⁴⁵⁷ Vliegtuigen stonden soms wekenlang aan de grond in afwachting van essentiële onderdelen. Dat probleem trof ook de KLU, die mede daardoor bij *Annual Reviews* op het onderdeel gevechtsgereedheid ondermaats scoorde. De remedie lag voor de hand, meende directeur-generaal Duyverman. Het leek hem beter “meer geld in een grotere onderdelenvoorraad te steken dan, zoals nu, vliegtuigen, waarin een groot kapitaal is geïnvesteerd, aan de grond te laten staan”. DMLU Maurenbrecher wees deze optie van de hand, aangezien onmogelijk te voorspellen viel aan welke onderdelen er in de toekomst behoefte zou ontstaan.⁴⁵⁸ Wel maakte Nederland, evenals andere landen, gebruik van de mogelijkheid om elders naar onderdelen te ‘shoppen’. Zo kocht de KLU veel reservedelen rechtstreeks van de Amerikaanse (en Britse) industrie, terwijl zij voor het verkrijgen van de schaars wordende reservedelen voor de F-86K zaken deed met de *Luftwaffe*. Bovendien groeide de onderdelenvoorraad voor de oudere vliegtuigtypen door de opheffing van squadrons.

Midden jaren zestig baarde de onderdelenpositie van de F-104G de meeste zorgen. Omdat er voor het gebruik in vredetijd al niet voldoende reservedelen beschikbaar waren, werd het aanleggen van oorlogsvoorraden voorlopig opgeschort. Daarvoor ontbraken bovendien de vereiste SHAPE-richtlijnen.⁴⁵⁹ Toen die eenmaal bekend werden, bleken met de *pre-stocking* van oorlogsvoorraden zulke “astronomische bedragen” te zijn gemoeid, dat de KLU niet verder kon gaan dan een voorraad voor zeven oorlogsdagen.⁴⁶⁰ Voor haar overige squadrons beschikte de KLU over oorlogsvoorraden reservedelen, munitie en brandstof voor dertig dagen, berekend op zeven dagen van maximale inspanning en 23 dagen intensieve inspanning. Daarmee bleef de KLU ver verwijderd van de door SHAPE geëiste oorlogsvoorraad voor negentig dagen. Dit was een bewuste keuze, enerzijds uit financiële noodzaak, anderzijds omdat SHAPE bij het vaststellen van de voorraadniveaus geen rekening hield met vliegtuigverliezen als gevolg van gevechtshandelingen.⁴⁶¹ Dat de Luchtmachtstaf in deze kwestie zijn eigen plan trok, bleek eveneens uit de categorische weigering miljoenen guldens neer te leggen voor het aanleggen van een oorlogsvoorraad pylontanks voor de Hunters. Gezien de aanstaande uitfasering van deze dagjager vond Schaper die investering de moeite niet waard.⁴⁶² Het bleek een druppel op een gloeiende plaat. De financiële schaarste vroeg om drastischer maatregelen, waarop de Luchtmachtstaf in 1966 besloot voorlopig ook de dertig dagen oorlogsvoorraad te halveren.⁴⁶³ Van bepaalde artikelen, zoals brandstof en diverse soorten munitie, was wel voldoende voorraad aanwezig.

Het personeelsvraagstuk: “Op sommige plaatsen dreigt de inhoud buiten de vorm te lopen...”

Hoewel minder explosief dan in de eerste helft van de jaren vijftig, groeide het personeelsbestand tussen 1957 en 1966 van ruim 21.000 tot meer dan 24.400 militairen. Waar het aantal burgerkrachten met circa 4.300 man door de jaren heen vrij constant bleef, vertoonde de grafiek met militaire personeelsaantallen in 1964 en de eerste helft van 1965 een opmerkelijke daling, om in de tweede helft van 1965 de weg omhoog weer in te slaan. Deze daling kan worden verklaard uit de bezuinigingsmaatregel om het aantal opgeroepen dienstplichtigen met ongeveer 1.400 te minderen, een maatregel die tot eind juli 1965 van kracht bleef. Doordat inmiddels ook de werving van vrijwillig dienend personeel, na een weinig hoopvolle start, steeds betere resultaten voortbracht, sloot de KLU het jaar 1966 uiteindelijk zelfs af met een recordaantal van 24.413 militairen. Meer nog dan de uitdijende personeelsomvang, voor het merendeel bij te schrijven op het conto van de oprichting van de geleidewapeneenheden, was de gewijzigde verhouding beroepspersoneel versus dienstplichtigen van betekenis. In 1957 sloeg deze balans, zij het nipt, voor de eerste keer door in het voordeel van beroepsmilitairen. Hoewel het streefcijfer van 70% voorlopig mijlenver uit zicht bleef, zou het aandeel beroepsmilitairen ook in de daaropvolgende jaren gestaag blijven groeien.⁴⁶⁴

Deze verschuiving ten gunste van het beroepspersoneel kwam mede door een grondige herziening van het personeelsbeleid. In 1957 leunde de KLU, ondanks geïntensiverde wervingsactiviteiten, nog altijd meer op dienstplichtigen dan haar lief was. Dienstplichtigen dienden onder andere in specialistische en technische functies die idealiter door beroepspersoneel vervuld dienden te worden. De noodgedwongen lange opleidingsduur van vooral de technische vakopleidingen resulteerden in een laag rendement, doordat de KLU nog slechts korte tijd profijt kon

trekken van dienstplichtigen nadat zij hun opleiding hadden voltooid. Die enorme investering in tijd en geld liet zich moeilijk terugbetalen. Berekeningen wezen uit dat gemiddeld 40 á 45% van de dienstplichtigen “niet productief” waren, omdat zij juist in dienst kwamen, in opleiding waren of op het punt stonden de dienst met groot verlot te verlaten.⁴⁶⁵ Een kwalijker gevolg van het vullen van technische beroepsfuncties met dienstplichtigen was dat hun onervarenheid een verhoogd ongevalrisico met zich meebracht, in het ergste geval resulterend in vliegtuigongelukken. Met de invoering van geleide wapens en een derde-generatie-gevechtsvliegtuig in het verschiet – geavanceerde wapensystemen die de lat nog hoger legden voor het bedienend personeel – leek het meer dan ooit zaak de redenen voor de geringe animo voor een loopbaan als beroepsmilitair bij de KLU te achterhalen. Die eer kwam de Commissie-Gijbels toe. De tekorten aan beroepspersoneel deden zich het sterkst voelen bij het technisch personeel in de categorie onderofficieren, korporaals en soldaten, waarop het onderzoek zich dan ook toespitste.⁴⁶⁶

De commissie wees in haar rapport de bestaande opleidings- en bevorderingsgang als hoofdoorzaak aan van het achterblijven van het aantal aanmeldingen bij beide andere krijgsmachtdelen. Het starre, ranggebonden bevorderingsvoorschrift van de KLU liet namelijk geen ruimte tot het bevorderen van personeel beneden de rang van tweede luitenant wanneer de organisatietabellen niet in een vacature voor de desbetreffende rang voorzagen. Door het geringe aanbod aan leidinggevende functies telde de KLU, die zeer veel vakbekwame technici behoefde om aan de SHAPE-eis van 24 uursparaatheid te kunnen voldoen, een aanzienlijk aantal korporaals zonder uitzicht op bevordering. Het niet kunnen bieden van een carrièreperspectief vormde een fikse belemmering bij de werving van beroepspersoneel voor het vervullen van cruciale technische functies. De onzekere promotiekansen bemoeilijkten bovendien het behoud van het reeds aanwezige beroepspersoneel. Veelvuldige overplaatsingen en de daarmee samenhangende huisvestingsproblematiek, de onaantrekkelijke militaire nevenwerkzaamheden (te denken valt bijvoorbeeld aan piketdienst of wachtlopen) en de groeiende vraag naar technisch personeel vanuit het beter betalende bedrijfsleven, stelden de bereidheid van de beroepsmilitair om de KLU trouw te blijven verder op de proef.⁴⁶⁷

De KLU nam de conclusies van het rapport ter harte. Het oude bevorderingsvoorschrift, daterend uit de tijd dat de luchtmachtdeel uitmaakten van de KL – waar het voorschrift inmiddels ook voor problemen zorgde – werd in samenspraak met de militaire belangenorganisaties op de schop genomen. Na alle mitsen en maren tegen elkaar te hebben afgewogen, was het *Bevorderingsvoorschrift Kader Luchtmacht* in augustus 1960 gereed. CLS Schaper was vol vertrouwen dat hiermee de opgelopen achterstand in de hogere onderofficiersrangen spoedig zou worden ingelopen. Het oude voorschrift, zo gaf Schaper in de Defensiecommissie te kennen, was “een warwinkel (...), waarbij praktisch niemand meer bevorderd kon worden”. Dat bleek alleen al uit de enorme ‘wildgroei’ aan ranglijsten, waarbij de KLU voor onderofficieren niet minder dan 51 verschillende ranglijsten hanteerde! In het nieuwe *Bevorderingsvoorschrift Kader Luchtmacht* waren alle onderofficieren voortaan in een enkele ranglijst gegroepeerd. Dat jaar werd ook de Luchtmacht Kadernschool opgericht, die aspirant-onderofficieren “een geordend begin” van hun loopbaan bood. Voor het doorlopen van de onderofficiersopleiding stond twee jaar en drie maanden, waarna de rang van sergeant wachtte. Andere noviteiten waren de invoering van een systeem van periodieke bevordering, beperkte mogelijkheden tot “bevordering bij keuze” bovenop de normale bevorderingsgang en de bezetting van functies door personeel in verschillende rangen. September 1960, de maand waarin het nieuwe voorschrift van kracht werd, gaf

een ongekend hoog aantal bevorderingen te zien: bijna 900 onderofficieren en korporaals kregen er een 'streepje' bij.⁴⁶⁸

Voorstellen van de Adviesgroep Personeelsbeleid Officieren om ook voor de officiersrang tot een versneld promotiebeleid te komen, werden door de luchtmachtleiding daarentegen juist getemperd. De doorstroom in het officierskorps verliep naar wens, terwijl een snellere bevordering bovendien het gevaar met zich meebracht dat officieren onvoldoende tijd kregen om genoeg ervaring op te doen.⁴⁶⁹ Wat het officierskorps met de onderofficieren, korporaals en manschappen gemeen had, was een niet aflatende vraag naar beroepspersoneel. Teneinde scheefgroei te voorkomen en het aantal posities aan de top beperkt te houden, werd de oplossing gezocht in het invoeren, in juni 1961, van zogeheten dienstgroepen, die voortaan ook voor reserveofficieren met een 'lang verband' de mogelijkheid opende om in beroepsdienst te treden. Voor diegenen die in het bezit waren van een HTS-, HBS- of gymnasiumdiploma, volgde een indeling in de dienstgroep 'Officieren KLU'. "Gunstig beoordeelde" reserveofficieren die niet aan deze vooropleidingseisen voldeden, werden geplaatst in de dienstgroep 'Officieren Speciale Diensten KLU', waarop beperktere bevorderingsmogelijkheden van toepassing waren. De derde en laatste groep, de 'Officieren Vakdiensten', bevatte de tot officier bevorderde onderofficieren, die voorheen werden aangeduid als reserveofficier speciale diensten. Vanaf 1962 konden ook reserveofficieren LUYA ervoor kiezen tot het beroepsofficierskorps toe te treden.⁴⁷⁰

Naast het tekort aan beroepspersoneel hield een tweede vraagstuk van personeel aard Defensie eind jaren vijftig in zijn greep. Dit betrof de constante maatschappelijke en politieke druk om de duur van de eerste oefening van dienstplichtigen te verkorten. Blijkens een rapport van de Nationale Raad Welzijn Militairen (NRWM) uit 1959 schortte er het nodige aan de verhouding tussen volk en krijgsmacht, wat zich uitte in "de algemene apathie van het volk jegens het wel en wee van de krijgsmacht" en weerzin tegen de dienstplicht.⁴⁷¹ Het was dan ook niet verwonderlijk dat het Belgische besluit uit 1957 om de duur van de eerste oefening tot vijftien maanden te verminderen, een beslissing die binnen de NAVO weinig stof deed opwaaien, ook in Nederland de interesse voor dit onderwerp deed aanwakkeren. Minister Staf, die zich krachtig weerde tegen de groeiende politieke druk om het Belgische voorbeeld te volgen, hield de voorstanders van een verkorting van de duur van de eerste oefening voor dat Nederland in dat geval zijn NAVO-taken niet langer meer naar behoren zou kunnen uitvoeren. Hoewel de bewindsman met zijn beroep op de NAVO-verplichtingen wat tijd wist te winnen, moest hij een jaar later alsnog buigen voor de wensen van een ruime Kamermeerderheid om een commissie in te stellen die zich zou moeten uitspreken over de mogelijkheid en wenselijkheid van een verkorting van de dienstplichtduur.⁴⁷²

Een tussentijds uitgevoerd intern onderzoek door het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten voorspelde daarvan weinig goeds. Een vermindering met drie maanden vereiste een verhoging van de intake met tweehonderd dienstplichtigen per jaar, waardoor de lichten – nog meer dan voorheen – vervroegd in werkelijke dienst zouden moeten treden. Een verhoging van de instroom vergde bovendien extra opleidingsfaciliteiten, instructeurs en legeringscapaciteit, terwijl het opleiden van dienstplichtigen voor specialistische functies zoals meteoroloog of verbindingsman niet langer rendabel was. Het verkorten van de dienstduur zou de productiviteit en continuïteit van het bedrijf aantasten en de vliegveiligheid ongunstig beïnvloeden.⁴⁷³ Tot opluchting van de luchtmacht kwam de door minister Staf eigenhandig samengestelde Commissie Werkelijke Dienstduur Dienstplichtigen (CWDD) in oktober 1959 tot exact diezelfde slotsom. De CWDD concludeerde dat van dienstduurverkorting geen sprake kon zijn zolang de

krijgsmacht gebukt ging onder personeelstekorten.⁴⁷⁴ Pas wanneer de openstaande vacatures waren gevuld, behoorde verkorting van de diensttijd tot de mogelijkheden. Om de personele tekorten te verhelpen, adviseerde de commissie op grote schaal “contractanten” aan te trekken en bovendien het vrijwillig nadienen krachtig te stimuleren.⁴⁷⁵

Het kabinet-De Quay nam deze adviezen over. In de *Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963*, beter bekend als de Defensienota 1960, liet de regering weten de mening te delen dat “het paard niet achter de wagen mag worden gespannen en dat niet tot enige verkorting van de diensttijd mag worden overgegaan, voordat de resultaten van de werving van vrijwillig dienenden zulks inderdaad wettigen”. De nota voorzag een “overgangstijdvak, waarin de werving van contracten ter vervanging van dienstplichtigen tot ontwikkeling komt”. Het stimuleren van vrijwillig nadienen richtte zich op de kortere termijn en beoogde de duur van deze overgangsfase te verkorten. Verder maakte de defensienota gewag van een pakket maatregelen, bedoeld om het aantrekken van beroepspersoneel te stimuleren en de uitstroom van het reeds aanwezige beroepspersoneel te helpen terugdringen. Hogere bezoldiging; betere secundaire arbeidsvoorwaarden, met speciale aandacht voor de huisvestingsproblematiek; het naar een wetenschappelijk niveau tillen van de officiersopleidingen en betere bevorderingsmogelijkheden voor de onderofficieren, voor de KLU vastgelegd in het hierboven beschreven *Bevorderingsvoorschrift Kader Luchtmacht*, moesten de militaire professie haar aanzien teruggeven.⁴⁷⁶

“Contractanten”, een term die spoedig plaatsmaakte voor die van Kort Verband Vrijwilliger (KVV), boden de KLU en de KL begin 1961 de mogelijkheid om personeel aan te trekken dat zich voor enkele jaren aan het bedrijf wilde binden, zonder daar een afgeronde carrière te ambiëren. Voor de werving van KVV'ers zocht de KLU in eerste instantie binnen de eigen organisatie. Ze moedigde dienstplichtige (onder)officieren aan een contract als KVV'er te tekenen, dat hen voor nog eens vier jaren aan de luchtmacht verbond. Bij het verlaten van de dienst streken zij een premie op. Dat lokmiddel moest ook de Vrijwillig Nadienenden (VND), de tweede nieuwe personeelscategorie bij de KL en KLU, over de streep trekken. Dienstplichtigen tot en met de rang van tweede luitenant kwamen in aanmerking. De contractduur varieerde van een tot vier jaar. Behorend tot de reservisten, genoten zowel KVV'ers als VND'ers de bezoldiging en privileges van een beroepsmilitair.⁴⁷⁷ Naast deze twee nieuwe personeelscategorieën handhaafde de KLU ook de categorie reserveofficieren-vlieger.⁴⁷⁸

In de lente van 1961 ging de wervingscampagne van start. Duizenden goedgekeurde, nog niet in werkelijke dienst getreden dienstplichtigen werden gewezen op de mogelijkheden van vrijwillige dienstneming, net als de duizenden reserveofficieren, dienstplichtige onderofficieren, korporaals en soldaten die recentelijk met klein c.q. groot verlof waren vertrokken. Wervingsadvertenties verschenen in dagbladen, omroepbladen en tijdschriften; affiches sierden de muren van postkantoren, gemeentehuizen en de sociale dienst, terwijl de arbeidsbureaus en belangrijkste beroepskeuzeadviesbureaus met voorlichtingsmateriaal werden overladen. Niettemin waren de verwachtingen vooraf niet hooggespannen, hetgeen aanvankelijk gerechtvaardigd bleek. Na twee maanden hadden zich honderd personen opgegeven voor een dienstverband als KVV'er of VND'er bij de KLU. Daarnaast waren er driehonderd aanmeldingen in behandeling. Hoewel hij erkende dat het nog te vroeg was om conclusies te trekken, liet minister Visser de Eerste Kamer in mei 1961 weten “dat de genoemde aantallen niet de verwachting wekken dat het mogelijk zal zijn binnen redelijke tijd voldoende gegadigden er toe te brengen op een dergelijk verband in militaire dienst te treden”.⁴⁷⁹ De KLU weet de tegenvallende resultaten aan de ‘zuigkracht’ van de

private sector. In een periode van aanhoudende hoogconjunctuur moest de luchtmacht het in de slag om de schaarse technische krachten dikwijls afleggen tegen kapitaalkrachtige bedrijven als Philips en Fokker. Pogingen om nieuwe markten aan te boren, zoals afspraken met negentien Uitgebreid Technische Scholen (uts'en) om de diensttijd als praktijkervaring mee te tellen voor het behalen van het diploma, in de hoop hierdoor uts-scholieren te verleiden een contract als kvv'er te tekenen, bleken redelijk succesvol, doch hielpen de KLU niet terstond aan voldoende vrijwillig dienend personeel.⁴⁸⁰

Zodoende bleef de personeelssituatie in de eerste helft van de jaren zestig een bron van zorg. In een interview in *de Vliegende Hollander* weet OOP/KLU Gijbels de problemen aan de (te) snelle opbouw in de naoorlogse jaren. "Het is net alsof je een mal wat haastig hebt gevuld met specie. Op sommige plaatsen dreigt de inhoud buiten de vorm te lopen en op andere plaatsen zijn er gaten te constateren".⁴⁸¹ De aanwas van vrijwilligers was nog onvoldoende om alle tekorten in te lopen. Vooral de oprichting van de geleidewapengroepen vergde veel mankracht. Een Nike-groep telde ongeveer 1.300 man personeel, een HAWK-groep vereiste pakweg de helft van dit aantal. Voorts moest de KLU tussen 1960 en 1962 de missie in Nieuw-Guinea onderhouden. Met lede ogen zag ze het in Nederland zo hard nodige (beroeps)personeel, onder wie veel onderhoudstechnici, vertrekken. Van de 'achterblijvers' was een deel eveneens geruime tijd niet inzetbaar als gevolg van de omscholing op de F-104. De grootste tekorten manifesteerden zich in deze jaren in de diverse categorieën technisch personeel (met name elektronica-, radar- en radiopersoneel), het bewapeningspersoneel, de brandweer, de verkeersleiding en jachtvliegers.

Door de medio 1964 afgekondigde bezuinigingsmaatregelen kwam de personele sector nog verder onder druk. Stijgende exploitatiekosten, voor het merendeel personeelskosten, drukten dermate zwaar op de begroting dat CLS Zielstra opdracht gaf de vredesbezetting voorlopig tot 90% van de organieke behoefte te beperken. Dat doorkruiste eerdere plannen om vast te houden aan een volledige personele bezetting van de F-104-squadrons en de geleidewapeneenheden. Bij de F-104-squadrons werd de realisatie van een tweede onderhoudsploeg aangehouden, terwijl bij elk van de geleidewapensquadrons een lanceersectie onbemand bleef.⁴⁸² Aan de werving van kvv'ers en beroeps Personeel werd niet getornd. Weliswaar gaven de wervingsresultaten intussen aanleiding tot optimisme, zo was 1964 een goed jaar met zeventienhonderd geworven kvv'ers, maar vooralsnog bleef het aanbod achter bij de vraag. De KLU gaf gehoor aan de politieke wens de duur van de eerste oefening voor dienstplichtigen in dienstvakken waarvoor 24 maanden stond, met 3 maanden te verkorten. Dat deed zij door de militaire vakopleidingen in te korten. Behoudens het kader, dat wel voor 24 maanden opkwam, verbleven dienstplichtigen voortaan niet langer dan 21 maanden onder de wapenen. Gezien de tekorten aan vrijwillig dienend en beroeps Personeel wekte de bezuinigingsmaatregel om voorlopig minder dienstplichtigen op te roepen bevreemding. Het besluit trok een zware wissel op de ondersteunende diensten, waarbij vooral de luchtmachtbewakingseenheden rake klappen incasseerden. De vermindering van het aantal dienstplichtigen ontwrichtte het operationele bedrijf, verhoogde de werkdruk voor het overige personeel en bracht bovendien het moreel een forse knauw toe.⁴⁸³ In augustus 1965 werd de maatregel teruggedraaid en in 1966 bevond het aantal dienstplichtigen zich weer op het oude niveau.⁴⁸⁴

Ook de GGW's telden grote aantallen dienstplichtigen. Waarschijnlijk was de personeelssituatie in de jaren zestig nergens zo zorgwekkend als bij de 1e Groep Geleide Wapens. De strenge paraatheidseisen, waarbij permanent een Nike-squadron op 15 minuten paraatheid stond, een tweede op dertig minuten, een derde op drie uur en een vierde squadron op twaalf uur, eisten

hun tol van het personeel. Na vijf jaren van continue dienst in een drieploegensysteem, dikwijls onder primitieve omstandigheden en met een personeelskern die zelfs te smal was om de absentie van crewleden wegens verlof of ziekte behoorlijk te kunnen opvangen, had zich geleidelijk een “geestelijke vermoeidheid” van het personeel meester gemaakt. De voor de hand liggende oplossing, uitbreiding van het personeelsbestand, bleek uit financieel en personeelstechnisch oogpunt evenwel problematisch.⁴⁸⁵ Zo was de animo om bij de geleidewapeneenheden te dienen, na een voortvarende start, in 1962 gedaald tot het niveau waarop de luchtmachtleiding gedwongen werd beroepspersoneel aan te wijzen.⁴⁸⁶ Ergens konden ‘weigeraars’ wellicht ook wel op enige sympathie rekenen. Zelfs CLS Schaper was immers de mening toegedaan dat, anders dan de levendige vliegerij, het geleide wapen “een dode beweging” was. “Het personeel ingedeeld bij de geleide projectielen kan in vredetijd niets actiefs verrichten”, zo had de hoogste luchtmachtfunctionaris zich laten ontvallen.⁴⁸⁷

Daar kwam bij dat de luchtmachtleiding, uit angst dat een te lange stationering in het buitenland zou leiden tot “een afzonderlijke luchtverdedigingsgroep met weinig of geen binding met Nederland”, besloot het beroepspersoneel onder dwang te rouleren. De aanvankelijke plannen voorzagen in een aflossingstermijn van drie jaren, maar na lang beraad besloot de Luchtmachtraad om deze termijn met twee jaar op te rekken.⁴⁸⁸ In het laatste kwartaal van 1965 introduceerde de KLU een roulatieschema voor de geregelde aflossing van het personeel, waarvan de meesten al ruim vijf jaar in het buurland verbleven.⁴⁸⁹ Het voorstel sloeg in als een bom bij de GGW-‘gemeenschap’. In Nederland waren immers geen geleidewapeneenheden, zodat een terugkeer voor het gros een functiewisseling en omscholing zou betekenen. Zij vreesden dan ook “een breekpunt in de loopbaan”. Velen hadden een sociaal leven in de Bondrepubliek opgebouwd, hun kinderen gingen er naar school. Bovendien ging met het naar Nederland terugkerende personeel een brok aan operationele en technische ervaring verloren. Ofschoon noch het GGW-personeel, noch hun Nederlandse vervangers stonden te trappelen, werd de gedwongen roulatie doorgezet. Wel versoepelde de luchtmachtleiding het beleid en kneep ze soms een oogje dicht als dat beter uitkwam. In *Blazing Skies* concludeert Rinus Nederlof dat de KLU door haar roulatiebeleid “veel ervaring en goodwill” verloor, terwijl het bovendien de ontwikkeling van de geleidewapengroepen in opbouw heeft gehinderd.⁴⁹⁰

Geleide wapens deden nog op een andere manier hun invloed op het personeelsvraagstuk gelden. Hun komst had namelijk een averechts effect op de werving van jachtvliegers.⁴⁹¹ De luchtmachtvoorlichting probeerde tevergeefs uit alle macht het hardnekkige beeld te corrigeren dat de KLU in de toekomst geen vliegers meer nodig zou hebben. Vanaf 1959 nam het aantal aanmeldingen drastisch af. Wijzend op het ‘chronische’ vliegertekort wist de luchtmachtleiding SHAPE te overreden de bezettingsgraad van 1,5 vlieger per vliegtuig tijdelijk terug te brengen tot 1,2 vlieger per vliegtuig, maar ook deze verlaagde eis bleek begin jaren zestig nog te hooggegrepen. Zelfs het afzwakken van de selectiecriteria haalde weinig uit, een noodmaatregel die bovendien met de komst van de geavanceerde Starfighter moest worden teruggedraaid. Naast ‘concurrentie’ van de geleide wapens en (vanaf 1961) de strengere selectienormen, identificeerde de KLU de zuigkracht van de burgerluchtvaart en de gevaren die het beroep van vlieger nu eenmaal met zich meebracht, als de voornaamste factoren voor de teleurstellende wervingsresultaten. De vroege jaren zestig bleken uit wervingsoogpunt uiterst magere jaren en het was wel duidelijk dat het tekort door de werving van nieuw personeel alleen niet verholpen kon worden. CLS Schaper klaagde dat het “de jongelui met een middelbare schoolopleiding” daarvoor

onder meer aan “voldoende liefhebberij” ontbrak.⁴⁹² Zijn opvolger, Zielstra, moest dat helaas beamen. Vooral 1964 was “een droevig jaar”, waarin er “praktisch geen jachtvlieger [was] bijgekomen”. In de Luchtmachtraad bekende Zielstra het vliegertekort als de “meest zorgwekkende” erfenis te beschouwen die hij op zijn beurt aan zijn opvolger zou moeten nalaten.⁴⁹³ Een blik op de wervingscijfers onderstreepte zijn zorgen. Het aantal aanmeldingen was gekelderd van 912 in 1959 tot een schamele 317 in 1964. In de wetenschap dat het afvalpercentage door de strengere selectienormen alleen maar toenam, bleef er van deze 317 naar schatting slechts een handjevol over.⁴⁹⁴ Het beschikbaar komen van ervaren vliegers uit de opgeheven dag- en nachtjagerssquadrons bood evenmin uitkomst, omdat velen van hen niet geschikt werden bevonden om op de supersonische F-104G te vliegen.

Om in de nabije toekomst toch verzekerd te blijven van voldoende jachtvliegers, greep de luchtmachtleiding naar dezelfde instrumenten als bij het ‘gewone’ personeel: het stimuleren van vrijwillig nadienen (zoals door een verlenging van de reserveverbintenis) en het promoten van een overgang naar beroepsdienst. Daartoe werd de maximumleeftijd voor beroepsofficieren die tot de vliegeropleiding wilden worden toegelaten, met twaalf maanden opgerekt, naar 25 jaar. Dit bleek een geslaagd initiatief. De animo bleek juist voldoende om de beperkte wervingsresultaten te compenseren en het vliegerbestand op peil te houden. De KLU liet bovendien geen kans onbenut om het reservoir waaruit zij kon putten uit te breiden. Toen de luchtmachtleiding medio 1962 bijvoorbeeld ter ore kwam dat de KLM afscheid wilde nemen van honderd bij de Rijksluchtvaartschool (RLS) in opleiding zijnde verkeersvliegers, was ze er als de kippen bij om hen op een militaire carrière te wijzen. Een late wijziging in het plan van de burgervliegmaatschappij voorkwam echter dat deze wervingspoging iets opleverde.⁴⁹⁵ Een grotere tegenvaller was het afketsen van de herziene vliegtoelageregeling. De Luchtmachtstaf ijverde al geruime tijd voor een verhoging van de vliegtoelage, waarin ze een belangrijke troefkaart zag om de werving te bevorderen. Echter, keer op keer stuitten deze voorstellen op “onoverkomelijke bezwaren” van marinezijde. Omdat beide partijen elkaar geen duimbreed toegaven verdween het gehele vraagstuk – tot verdriet van de KLU – vooralsnog in de ijskast.⁴⁹⁶

Met uitzondering van het bestand aan vliegers, dat zorgwekkend klein bleef, en het onverminderd schaarse technisch personeel, leken de inhoud en vorm van Gijbels’ spreekwoordelijke “mal met specie” vanaf 1965 geleidelijk steeds beter overeen te komen. Het aanbod van beroepspersoneel karakteriseerde de OOP/KLU als “bevredigend”. De opleidingen aan de Luchtmacht Kaderschool konden “op de nodige belangstelling (...) bogen”, terwijl de belangstelling voor de officiersopleiding aan de Koninklijke Militaire Academie groter was “dan ze ooit na de oorlog is geweest”. Het aantal ‘kortverbanders’ viel evenmin tegen, hoewel Gijbels hen “toch wel graag in grotere aantallen [wilde] zien”. Gelet op de krappe arbeidsmarkt toonde de OOP/KLU zich al met al echter niet ontevreden over de vullingsgraad. Langzamerhand begon de personeelsopbouw, zoals beoogd met de introductie van de nieuwe maatregelen in de vroege jaren zestig, de voorgestane piramidevorm aan te nemen. Deze piramidevorm, met een select aantal plekken aan de top en de dienstgroepen en kvv’ers daaronder, bood beroepsofficieren en onderofficieren uitzicht op een “behoorlijke carrièreopbouw”. Deze carrièreopbouw, gevoegd bij “een regelmatige kans op promotie” en een goede rechtspositie, vormden de drie voornaamste wapens waarmee de Koninklijke Luchtmacht zich tegen de aantrekkingskracht van de private sector weerde. Vanaf 1965, toen de contracten voor de F-104G en HAWK grotendeels afbetaald waren, zat de KLU ruimer in haar financiële jas. De vrijgekomen gelden kwamen deels ten goede aan

het personeelsbeleid, dat nieuwe plannen in de maak had om de werving te bevorderen en de “opengevallen gaten” zo snel mogelijk te dichtten.⁴⁹⁷ Het moge duidelijk zijn dat de KLU daarbij afhankelijk bleef van dienstplichtigen, maar niet meer in dezelfde mate als voorheen. Van de 24.413 militairen die eind 1966 op de loonlijst stonden, diende meer dan de helft vrijwillig. Hoewel hun aantal door de jaren heen wel iets was teruggelopen, bevonden zich onder hen nog altijd 300 vrouwen. Aangevuld met de 4.274 burgers die de KLU in diverse functies dienden, bracht dit het totaal aan personeel op 28.687 man. Hiermee bereikte de Koninklijke Luchtmacht in *absolute* zin een hoogtepunt, dat nadien niet meer geëvenaard zou worden. Het jaar 1967 noteerde echter de hoogste *gemiddelde* sterktecijfers.⁴⁹⁸

Het Commando Luchtmachtopleidingen: opleidingen op maat

Na hun keuring meldden nieuwe rekruten zich bij het Commando Luchtmachtopleidingen voor hun militaire vorming. Deze militair-algemeen vormende opleiding kneedde ‘groentjes’ tot volwaardige militairen. Onder invloed van technologische ontwikkelingen en zich wijzigende denkbeelden over de oorlogvoering in het nucleaire tijdperk onderging de militaire vorming begin jaren zestig een gedaanteverwisseling. Naast meer traditionele onderdelen, zoals militaire en lichamelijke opvoeding, vormde het verhogen van de “geestelijke weerbaarheid” van de militair een van de speerpunten. Om de ‘mentale component’ te verstevigen stonden bijvoorbeeld lessen in “persoonsvorming” en “ideologische en psychologische vorming” op het programma. Veel aandacht ging bovendien uit naar het aankweken van leiderschapskwaliteiten bij de toekomstige (onder)officieren. Het hulpkader (korporaals) en dienstplichtigen beneden de rang van onderofficier genoten hun eerste militaire vorming op de Luchtmacht Instructie en Militaire Opleidingen School. Voor dienstplichtige onderofficieren en reserveofficieren was de Luchtmacht Officers- en Kaderschool daarvoor de aangewezen instelling, terwijl aspirant-beroepsofficieren de mili-

Sterktestaat militair- en burgerpersoneel, inclusief LUVA-personeel					eind 1966
	vrijwillig dienend personeel		dienstplichtig personeel		totaal:
	onbepaalde tijd	bepaalde tijd	op functie	in opleiding	
Officieren	1.707	529	336	4	2.576
Onderofficieren	7.443	833	493	218	8.987
Korporaals en Manschappen	1.994	1.665	6.707	2.484	12.850
totaal:	11.144	3.027	7.536	2.706	24.413
Burgers					4.274
totaal generaal:					28.687

taire basisbeginselen op de Koninklijke Militaire Academie kregen aangeleerd. Voor beroepsonderofficieren in spe vond de militaire vorming vanaf 1960 plaats op de nieuwe LKS.⁴⁹⁹

Na afloop wachtte een vaktechnische dan wel vliegeropleiding. Verreweg de meeste vaktechnische opleidingen werden verzorgd op de Luchtmacht Electronische en Technische School, ofschoon fotografen, verkeersleiders, inlichtingenpersoneel (Vliegbasis Gilze-Rijen), meteorologen en weerwaarnemers (De Bilt), administratief kader (Middelburg) en automonteurs (Soesterberg) hun technische scholing elders genoten. De LETS hanteerde een systeem van instructiesquadrons. Elk van deze in totaal zeven squadrons had zijn specialisme, variërend van vliegtuigtechniek, electro/instrumenten en bewapening tot gronduitrusting, verbindingen en militair transport.⁵⁰⁰ Een daarvan, de *Mobile Training Unit F-104G*, bevond zich op de vliegbasis Twenthe. Bovendien nam de LETS in 1964 de opleidingstaak voor het aanvullende operationele Nike-personeel over van 1GGW, terwijl ze een jaar later ook de HAWK-opleidingen ging verzorgen.⁵⁰¹ De opleiding van technisch specialisten voor de HAWK vond met dank aan een samenwerkingsverband met België vanaf 1964 plaats op de School voor Lucht doelartillerie in het Belgische Lombardsijde.⁵⁰² Aard en niveau van de opleidingen werden afgestemd op de categorie op te leiden personeel (dienstplichtig, beroeps of reserve), en op de genoten vooropleiding. Een uitzondering op deze regel vormden de beroepsonderofficieren die niet aan de vooropleidingseisen voldeden. Zij werden op de LKS in een schakelklas naar het vereiste niveau getild om de aansluiting op de vaktechnische opleiding te versoepelen. Reserve- en beroepsofficieren wachtte na de technische opleiding een aanvullende vakopleiding van respectievelijk zes en twaalf maanden. Om de kloof tussen opleiding en praktijk te slechten, deed in 1961 het fenomeen Opleiding Tijdens Tewerkstelling (OTT) zijn intrede. OTT liet leerlingen praktijkervaring opdoen door hen gedurende een langere periode op een vliegbasis of bij een ander luchtmachtonderdeel te detacheren.⁵⁰³ Voor het opleiden van personeel voor de geleidewapeneenheden was dit bittere noodzaak, aangezien de LETS niet over complete Nike of HAWK-wapensystemen beschikte.

Aanvankelijk baarde het tekort aan instructeurs de staf van het CLO zorgen. Die tekortkoming werd begin jaren zestig deels gecamoufleerd door de tegenvallende intake bij de meeste opleidingen, waarbij de Luchtmacht Kaderschool er in negatieve zin uitsprong. De zorgen bleken niet slechts van tijdelijke aard.⁵⁰⁴ Ook lagen de afvalpercentages, afhankelijk van de opleidingsrichting, aan de hoge kant. Uit het *Jaarverslag 1966* blijkt dat het CLO de hoop koesterde dat de introductie van nieuwe onderwijsmiddelen, waaronder audiovisuele hulpmiddelen, in aanvulling op visuele, mondelinge en praktische instructiemethoden uitkomst zou bieden. In de lente van 1966 vond bovendien de aftrap plaats van de eerste drieweekse Voortgezette Instructeurs Vorming, gericht op het bijschaven van de didactische en pedagogische vaardigheden van het instructief kader.⁵⁰⁵

De nieuwe instructietechnieken wierpen pas in latere jaren vruchten af. In de tussentijd lieten jaarlijks enkele duizenden leerlingen de opleidingsscholen achter zich om zich bij de onderdelen te voegen. Het aantal door de LETS afgeleverde nieuwe 'luchtmachters' groeide van 2.200 man in 1963 tot een kleine 3.500 in 1965. De overige vaktechnische opleidingen leverden jaarlijks een paar honderd geslaagden op.⁵⁰⁶ Voor wat betreft de intake braken na 1965 betere tijden aan. De grootste financiële perikelen waren achter de rug en de werving van beroepskader en kvv'ers nam een vlucht. Gevoegd bij de algemene stijging van de personeelssterkte kon het CLO nu slechts met moeite het hoofd bieden aan de vergrote lichtingsploegen op de opleidingsinrichtingen. De personele aanwas voor de eerstvolgende jaren leek daarmee verzekerd.⁵⁰⁷

Deze constatering ging niet op voor het vliegend personeel. Tot 1964 maakte het jaarlijks aan de operationele squadrons afgeleverde aantal jachtvliegers een vrije val door. 'Scoorde' het jaar 1957 met 27 vliegers nog goed, in 1963 en 1964 bedroeg de gezamenlijke opbrengst niet meer dan 16.⁵⁰⁸ De oorzaak daarvan moest niet gezocht worden bij de vliegopleidingen, die zich blijken een rapport van de *SHAPE Air Training Advisory Group (ATAG)* uit 1959 op een behoorlijk niveau bevonden. Het aantal vlieginstructors was voldoende, de kwaliteit van de vlieglessen en theorielessen was gemiddeld genomen naar behoren en er werd goed gebruikgemaakt van de beschikbare lesmiddelen. ATAG ontging echter niet de "very high wastage rate" in alle fasen van de vliegopleidingen, die volgens het rapport een gevolg waren van het besluit om de doorstroom te verbeteren door de vooropleidingeisen te verlagen.⁵⁰⁹ De praktijk wees niettemin uit dat de hoge afvalpercentages niet zozeer te wijten waren aan het aannemen van kandidaten met een lagere schoolopleiding, maar aan "onvoldoende vliegaanleg".⁵¹⁰ De meesten van hen sneuvelden in de aanloop naar en tijdens de Elementaire Vliegopleiding. Het was de taak van Luchtmacht Selectie Orgaan I (LUSO I), de voormalige Selectiecommissie Vliegtuigbemanningen⁵¹¹, er strenger op toe te zien dat de kandidaten zonder 'vliegershandje' er zo vroeg mogelijk werden uitgefilterd.

De selectie en keuring bleven een nationale verantwoordelijkheid, ook toen de vliegopleidingen per 22 januari 1962 officieel in gezamenlijk beheer met België werden uitgevoerd. Beide landen verzorgden ook hun Elementaire Vliegopleiding in eigen beheer. Wel spraken zij af dat de kandidaten een overeenkomstige vooropleiding genoten moesten hebben, terwijl de graad waarop zij zouden worden aangenomen ook zo werd gekozen dat het afvalpercentage tijdens de Voortgezette Vliegopleiding de 15% niet overschreed.⁵¹² De praktijk bleek weerbarstiger. In de beginjaren werden circa vier op de tien leerlingvliegers van de door België op Vliegbasis Brustem verzorgde Voortgezette Vliegopleiding verwijderd. Pas na 1965 trad hier verbetering in en stabiliseerde dit afvalpercentage zich rond de 15 á 20%.⁵¹³ Daarnaast bleek het tevens nodig tijdens de EVO al stil te staan bij "het ethische en morele probleem bij gebruik van speciale wapens", gezien het verkeerde beeld dat sommigen hadden van de taak van de *strike*-squadrons.⁵¹⁴ Vergeleken met de Nederlandse vvo kende de geïntegreerde vvo een nieuwe opzet. Bij de integratie was het Harvard-propellervliegtuig ingeruild voor de Magister-straaltrainer, zodat leerlingvliegers voortaan reeds in de voortgezette fase van hun vliegopleiding bekend raakten met het besturen van een straalvliegtuig. Na 150 vlieguren op de Fouga Magister en de nodige uurtjes theorie, met onder meer lessen in aerodynamica, luchtverkeersregels, navigatieleer, meteorologie en motortech-niek, droeg de vvo de vliegers over aan de Transitie Vliegopleiding. De KLU nam deze fase van de geïntegreerde vliegeropleiding voor haar rekening. Hiervoor maakte zij gebruik van de Lockheed T-33. Hoewel de syllabus aanvankelijk maar 40 vlieguren op deze straaltrainer voorschreef, bleek een verhoging van het aantal vlieguren tot 75 spoedig gewenst. Na het afronden van de TVO kregen vliegers het Groot Militair Vliegbrevet uitgereikt, dat hen toegang bood tot de laatste fase van de vliegopleiding: de eveneens door de KLU verzorgde Operationele Conversie Cursus.

Op de OCC, verzorgd door het op Vliegbasis Eindhoven gestationeerde 315 Squadron, werden de recent gebrevetteerde leerlingvliegers opgeleid tot operationele jachtvliegers. Voorafgaand verbleven zij een week op het Vliegveiligheids Oefen- en Test Centrum (VOTC) op Vliegbasis Soesterberg. Aansluitend brachten zij een week door op de *Mobile Training Unit*, waarna er tien dagen grondschool wachtten. Pas na alle systemen en vlieginstrumenten op de vluchtsimulator te hebben doorgrond, werden zij op de F-84F 'losgelaten'. In 75 vlieguren leerden zij daar onder andere navigatie- en aanvalsvluchten uitvoeren. Na het volbrengen van de OCC telde het logboek

een dikke 300 vliegers (30 uur EVO, 150 uur VVO, 75 uur TVO en 75 uur OCC). Gezien het geringe aantal vliegers op een operationeel type, waarvoor alleen de F-84F kwalificeerde, leek het niet vertrouwd om de nieuwelingen meteen tot de operationele F-104-squadrons toe te laten. Zij kwamen pas in aanmerking voor conversie op de Starfighter met 500 uur straalvliegtuigervaring op zak, waarvan tenminste 150 vliegers op operationele typen. Toekomstig F-104G-vliegers doorliepen na hun vliegeropleiding eerst een 200-urig Jaarlijks Oefen Programma (JOP) bij een operationeel squadron.⁵¹⁵

De F-104G-vliegers van het allereerste uur werden zorgvuldig geselecteerd uit de ervaren rotten in de operationele squadrons. Voor diegenen afkomstig uit de Hunter-squadrons gold dat zij eerst de overstap naar de F-84F maakten om ervaring op te doen op een Amerikaans vliegtuigtype, alvorens op de F-86K te worden ingewijd in de geheimen van naverbranding en de boordradar. Vliegers op de (R)F-84F doorliepen alleen de tweede stap. De feitelijke conversie op de F-104G nam negentien weken in beslag en begon met een week theorie op de MTU. De Verenigde Staten stelden dit drie miljoen dollar kostende mobiele instructiesysteem, waarop naast vliegers ook het technisch personeel werd opgeleid, ter beschikking in de vorm van MDAP-hulp. De MTU vond haar weg naar Vliegbasis Twenthe. In navolging van het integreren van de vliegeropleidingen spraken Nederland en België af om bij het opleiden en omscholen van het technisch personeel voor de Starfighter de handen opnieuw ineen te slaan. Na de MTU-cursus stond een bezoek aan de *Operational Flight and Tactics Trainer* (OFTT) op het programma. Op de OFTT werden de vliegers in een week tijd onder andere vertrouwd gemaakt met het NASARR-radarsysteem van de F-104G. Vervolgens was het tijd de vluchtsimulator in te ruilen voor het echte werk. Een overeenkomst met de Bondsrepubliek bood de ongeveer dertig uitverkoren Nederlandse jachtvliegers de kans om, evenals hun Italiaanse en Belgische wapenbroeders, bij *Waffenschule 10* op Nörvenich de Starfighter te leren 'temmen'. De *Luftwaffe* beschikte destijds met de F-104F namelijk als enige Europese luchtmacht over een tweezitsvariant van de Starfighter. In zeven vliegers mochten zij alvast aan de 'raket op wielen' ruiken. Na hun terugkeer op Twenthe volgde een laatste opfriscursus op de MTU, waarna de *Operational Conversion Unit* hen in 35 vliegers uitcheckte op de F-104G. Voorafgaand aan elke oefenvlucht werd deze eerst in ieder aspect beoefend op de OFTT.⁵¹⁶

De opleiding van latere lichtingen volgde in grote lijnen ditzelfde patroon, met dien verstande dat na de komst van de eerste TF-104G tweezitters in 1963 de conversie geheel in Nederland plaatsvond. Na het oefenen op de MTU en OFTT leerden cursisten in drie fasen van twaalf vliegers de F-104 onder de knie te krijgen. De eerste zes vluchten vonden plaats in de TF-104G. Op zijn zevende vlucht vloog de leerling voor het eerst solo in een F-104G, gadeslagen door de vlieg instructeur die achter hem vloog. De tweede fase stond in het teken van radartraining, de derde fase behandelde operationeel vliegen in squadronverband.⁵¹⁷ Vervolgens droeg de conversievlucht hen over aan de operationele squadrons, waar zij een specialistische training kregen die was afgestemd op de operationele taak van de eenheid: luchtverdediging, verkenning of (nucleaire) offensieve taken. Deze taakspecialisatie bemoeilijkte de onderlinge uitwisseling van vliegers.⁵¹⁸

Het was niet iedereen gegeven om straalvliegtuigen, laat staan het 'paradepaardje' van de KLU, te mogen vliegen. Kandidaten die tijdens de vliegopleiding net tekort bleken te komen om het als jachtvlieger te redden, hoefden niet per definitie een streep door hun jongensdroom van een vliegerscarrière te zetten. Uit hun midden werden de vliegers voor de transportvloot en de Groep Lichte Vliegtuigen gerekruteerd. Het vliegerbestand van de GPLV werd verder aangevuld met jachtvliegers die door demobilisatie of afkeuring op vliegtechnische of vliegmedische gronden

de operationele squadrons moesten verlaten. Na afloop van de Elementaire Vliegopleiding werd een tweedeling gemaakt tussen kandidaten die de potentie hadden om als jachtvlieger te slagen en diegenen die meer voor het vliegen van transportvliegtuigen, lichte vliegtuigen of helikopters leken weggelegd. Die groep maakte de overstap naar de Lichte Vliegtuigen Opleiding (LVO). Helikoptervliegers vervolgden hun weg op de Helikopter Vlieg Opleiding. De vraag naar helivliegers nam toe doordat de helikopter – die haar waarde inmiddels had bewezen – geruisloos de Super Cub vliegtuigen in de GPLV-squadrons verving. De KLU plaatste in de herfst van 1958 een order voor zes Franse Alouette II-helikopters voor reddingstaken. Het zestal werd ingedeeld bij de *Search and Rescue/Tactical Air Rescue* (SAR/TAR) vlucht op Vliegbasis Ypenburg, waar zij eind 1962 gezelschap kregen van twee voor uitzending naar Nieuw-Guinea aangeschafte extra exemplaren.⁵¹⁹ Drie jaar later ruilde de SAR/TAR-vlucht de Alouette II in voor vijf capabeler Alouette III's, waarvan de Koninklijke Landmacht er voor de GPLV-squadrons nog eens 72 bestelde.⁵²⁰ Tegen veler verwachting in bleken aspirant-vliegers die tijdens de EVO over minder vliegaanleg beschikten, in veel gevallen evenmin geschikt om helikopters of lichte vliegtuigen te besturen.

Daar het slinkende vliegerbestand steeds zorgwekkender vormen aannam, opende het CLO in augustus 1963 de mogelijkheid om voortaan ook rechtstreeks op de functie van GPLV-vlieger te solliciteren. Dit ging gepaard met het ontwikkelen van een nieuw leerplan, dat in een Elementaire Lichte Vliegtuigen Opleiding (ELVO) en een Voortgezette Lichte Vliegtuigen Opleiding (VLVO) voorzag. Ondanks een kortstondige opleving, overigens te danken aan meer dan driekwart rechtstreekse aanmeldingen, bleef de vliegerbezetting ondermaats. De drie GPLV-squadrons telden in 1966 67 vliegers, 19 minder dan de organisatietabellen voorschreven.⁵²¹ De lage bezettingsgraad gaf de commandant van de GPLV, luitenant-kolonel A.J. Marinus, in de zomer van 1966 aanleiding er bij zijn meerderen op aan te dringen de GPLV twee maanden te willen ontzien. Marinus wilde die tijd benutten om “orde op zaken te stellen”. Vooral het vliegveiligheidsaspect verdiende aandacht, getuige de buitengewone toename van het aantal ongevallen binnen de GPLV in de voorgaande periode.⁵²²

Ongevallenpreventie: voorkomen is beter dan genezen

De toename van het aantal ongevallen bij de GPLV was opmerkelijk, omdat dit haaks stond op de dalende lijn waarvan KLU-breed sprake was. Deze daling moest in de eerste plaats worden toegeschreven aan het ervaringspeil van het vliegend en technisch personeel, dat sinds de invoering van de eerste generatie straalvliegtuigen naar een hoger niveau was gegroeid. Bovendien nam de technische betrouwbaarheid met elke generatie vliegtuigen toe. *Last but not least* zette de KLU vanaf midden jaren vijftig op het gebied van ongevallenpreventie een proces van verregaande professionalisering in. Dit was een geleidelijk proces, dat enige tijd nodig had alvorens het vruchten afwierp.

Gezien de grote financiële waarde van het vliegend materieel en de gevolgen van uitval voor de slagkracht, stelde de luchtmachtleiding alles in het werk om het aantal vliegongevallen terug te dringen. Tegelijkertijd had de KLU oog voor de veiligheid van haar vliegers, die eveneens een forse investering vertegenwoordigden. Het in 1957 in het leven geroepen Vlieger en Test Centrum, opgericht bij wijze van proef om vliegers de correcte toepassing van hun vliegveiligheidsuitrusting bij te brengen, bewees in korte tijd zijn waarde.⁵²³ Het juiste gebruik van de uitrusting

liet nogal eens “te wensen over”, terwijl aan de kennis van de noodprocedures ook het een en ander schortte en een enkeling zelfs niet kon zwemmen. Al een jaar later kreeg het centrum een permanent karakter. De naamswijziging in Vliegveiligheids Oefen en Test Centrum benadrukte nog sterker de doelstelling: het vergroten en verdiepen van de kennis c.q. vaardigheden van vliegers op het gebied van vliegveiligheid. Het cursusprogramma voorzag onder andere in het oefenen van de *dinghy drill* (opblaasbaar reddingsvlot) en uitleg over het gebruik van de schietstoel. Voor leerlingvliegers bedroeg de cursusduur veertien dagen. Gastvliegers (ervaren vliegers met een staffunctie die hun vliegvaardigheid op peil hielden) verbleven drie dagen op het VOTC, terwijl de operationele vliegers zich elke achttien maanden voor een vijftal dagen meldden. Zodoende doorliepen zij zowel het zomer- als winterprogramma, waardoor ze de *dinghy drill* niet alleen in het binnenbad beoefenden, maar ook in het buitenbad en op open zee.⁵²⁴

De oprichting van het VOTC was slechts een eerste stap. De volgende stap was het opzetten van een orgaan dat zou toezien op de vlieg- en (vanaf 1961) bedrijfsveiligheid binnen de luchtmachtorganisatie. De hiertoe in het leven geroepen Sectie Vlieg- en Bedrijfsveiligheid maakte deel uit van de persoonlijke staf van de bevelhebber der Luchtstrijdkrachten. De onder dit orgaan ressorterende bureaus Vliegveiligheid en Bedrijfsveiligheid herbergden een keur aan specialisten, die de geleerden in de loop der jaren waren komen versterken. Zo vroeg de groeiende complexiteit van gevechtsvliegtuigen om wetenschappelijk geschoolde onderzoekers om de toedracht van crashes te achterhalen, terwijl de toenemende snelheden waarmee en hoogten waarop moderne vliegtuigen vlogen gespecialiseerde vliegerartsen vereisten. Met een ornitholoog (met het oog op het terugdringen van het aantal vogelaanvaringen) en personeel voor het beproeven van vliegveiligheidsuitrustingen, behoorden deze onderzoekstechnici en vliegerartsen tot het Bureau Vliegveiligheid. Het Bureau Bedrijfsveiligheid boog zich over de veiligheid van mens en materieel op de grond. Het telde vijf specialistische afdelingen: werkruimte- en lijnveiligheid, geleidewapenveiligheid, brandveiligheid, nucleaire veiligheid en wegverkeersveiligheid. Om commandanten, op wier schouders de verantwoordelijkheid voor de naleving van de veiligheidsregels rustte, van specialistisch advies te dienen, werden op elk niveau vlieg- en/of bedrijfsveiligheidsfunctionarissen aan de onderdelen toegevoegd. Dit nam de vorm aan van een eigen Bureau Vlieg- en Bedrijfsveiligheid voor commandanten van de vier commando's, de GPLV, de vliegbases en navigatiestations. De GGW's, GTMGW en depots beschikten alleen over een Bureau Bedrijfsveiligheid. Aan de vliegende squadrons werden vlieg- en bedrijfsveiligheidsfunctionarissen toegewezen, terwijl de niet-vliegende squadrons versterking kregen van een bedrijfsveiligheidsfunctionaris. Alle onderdelen kregen eens in de twee jaar bezoek van een officier van de Sectie Vlieg- en Bedrijfsveiligheid. Preventieve maatregelen omvatten onder andere de uitgifte van bladen als *Veilig Vliegen*, ongevallenpublicaties en brochures, het vertonen van films, het verzorgen van lezingen aan de KMA en de Luchtmacht Stafschool en het opstellen van voorschriften en richtlijnen. Voorts trachtte de sectie door de analyse van ongevallenrapporten tendensen waar te nemen.⁵²⁵

Toch halveerde het aantal vliegongevallen niet van de ene op de andere dag. De ongevallenratio, een getal dat het aantal (zeer lichte, lichte en ernstige) ongevallen per 10.000 vlieguren uitdrukte, vertoonde pas na 1960 een daling. In 1957 was de ongevallenratio 18, een jaar later 21. CLS Schaper schreef het hoge aantal vliegongevallen toe aan de overgang op nieuwe vliegtuigtypen en het ervaringspeil van het personeel. Hij beschouwde de ongevallen als “een natuurlijk gevolg (...) van een te grote omschakeling in korte tijd”, een probleem dat zich evengoed in andere lan-

den voordeel. Ofschoon vliegerfouten de primaire veroorzaker bleven, deed zich een verschuiving voor in de richting van technische storingen.⁵²⁶ Zelfs het kleinste technische defect kon rampzalige gevolgen hebben, zo bleek uit een voorval dat G. Ritmeester op 28 maart 1957 op de drie-maandelijke bespreking van de ongevallenrapporten in de Defensiecommissie naar voren bracht. Gealarmeerd door het oplichten van de brandcontrolelampjes, een indicator dat de straalmotor had vlamgevat, nam de vlieger het besluit zijn Thunderstreak te verlaten. Nader onderzoek van het vliegtuigwrak wees uit dat niet de straalmotor, maar het brandcontrolelampje defect was. Ritmeester vermoedde dat “angst” voor een breuk in het turbineblad van de J-65-straalmotor, een kwaal die de F-84F-vloot vanaf het begin parten speelde, onbewust een rol gespeeld kon hebben. Schaper gaf toe dat het gebruik van de motor aan beperkingen was gebonden, maar verzekerde de commissieleden dat de risico’s “acceptabel” waren.⁵²⁷ Desondanks zou de J-65 in latere ongevalrapportages nog menigmaal als de hoofdschuldige worden aangewezen. De Raad van Advies inzake Luchtvaartongevallen oordeelde eind 1958 dat het aantal ongevallen bij het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten “onrustbarend groot” was. Hoewel dit commando op grond van haar operationele taken, waarvoor de jachtbommenwerpers vaak vlak boven de grond vlogen, een hoger percentage vogelaanvaringen kende dan het CLV en het CLO, weet de raad het hogere aantal vliegongevallen in de eerste plaats aan “technische tekortkomingen”, het gevolg van “ingebouwde fouten” in de “onvolmaakte” J-65-straalmotor van de Thunderstreak. Bovendien schoot de Amerikaanse hulpverlening in dit opzicht schromelijk tekort. Met de ingediende *Unsatisfactory Reports* werd weinig gedaan: maatregelen ter verbetering lieten soms een jaar op zich wachten of bleven zelfs geheel uit. Op de vraag of het Directoraat Materieel Luchtmacht de “onbevredigende” situatie wel dwingend genoeg bij de Amerikanen aankaartte, antwoordde de bij het Directoraat werkzame luitenant-kolonel H.K. Stokla dat de dienstverlening door de VS via het MDAP gratis werd verzorgd. Dat gegeven beperkte de DMLU in zijn mogelijkheden om dwang uit te oefenen. Het enige drukmiddel waarvoor de Amerikanen zwichtten was het dreigen met een vliegverbod totdat aan de meest dringende technische eisen was voldaan. Die tactiek was met succes gehanteerd na een ongeval in september 1958, toen DMLU de MAAG meedeelde dat de KLU niet langer zou vliegen op straalmotoren waarop geen modificaties waren uitgevoerd. België en Denemarken schaalden zich achter de KLU. Stokla sloot zijn betoog af met de geruststellende mededeling dat eind december het “ergste leed geleden” was.⁵²⁸ Hoewel de ongevallenoverzichten zijn bewering niet staven – tot 1961 vertoonde het aantal ongevallen door technische oorzaken (hoewel niet uitsluitend motorisch) een stijgende lijn – bleek de F-84F betrouwbaarder dan zijn voorganger, de F-84E/G Thunderjet. In 320.528 vliegreuren schreef de KLU 74 Thunderstreaks af.⁵²⁹

Na 1960 begon de aandacht voor vliegveiligheid vruchten af te werpen. Dat de maatregelen effect sorteerden bleek uit de afname van het aantal lichte vliegongevallen. Dit type ongeval, bijvoorbeeld door klapbanden of ricochets (het afketsen van munitie), viel met intensieve voorlichting en aangescherpte veiligheidsregels redelijk te bedwingen. Vogelaanvaringen waren daarentegen lastiger uit te bannen. Een noodmaatregel was het aan banden leggen van het laagvliegen van en naar de *ranges*.⁵³⁰ De ongevallenratio zakte van 22,6 in 1960 naar 21,4 in 1961. Met 21,0 was 1962 opnieuw een gunstig jaar. Met de komst van de supersonische F-104G zouden de ongevallencijfers spoedig weer oplopen, althans, als men de pers begin jaren zestig mocht geloven. De reputatie van de Starfighter als ‘weduwemaker’, een bijnaam die het vliegtuig kreeg na een reeks ongevallen bij de *Luftwaffe*, was het toestel vooruitgesneld. Politici bleken gevoelig voor de negatieve berichtgeving in de pers, getuige de vraag van Moorman aan minister Visser of het “man-killing element”

er inmiddels uit was.⁵³¹ Dat bleek inderdaad het geval. De vuistregel dat de introductie van een nieuwe type gevechtsvliegtuig gepaard ging met een toename van het aantal vliegongevallen, werd door de F-104G “voor het eerst in de geschiedenis van de KLU” doorbroken.⁵³²

Hoewel de F-104G zelfs een van de veiligste gevechtsvliegtuigen in dienst van de KLU zou blijken, bleef het niet verschoond van ongevallen.⁵³³ Een van de meest tragische en bizarre vliegongevallen had plaats op 17 november 1964, toen majoor W. Heitmeijer, de commandant van 322 Squadron, tijdens een missie het bewustzijn verloor. Zijn F-104G stortte door brandstofgebrek uiteindelijk in Noorwegen neer. In de daaropvolgende maanden ervoeren nog eens negen F-104G-vliegers ademhalingsproblemen. Terwijl RVO-TNO, Lockheed en laboratoria zich op het raadsel stortten, beval CLS Zielstra om voorlopig uitsluitend nog met pure zuurstof te vliegen. Toen de klachten aanbleven, verbood hij vluchten boven de 13.000 meter. Ook nachtvluchten waren voorlopig uit den boze. Boven 3.000 meter mocht uitsluitend nog in paren worden gevlogen. Verder werd de reinigingsprocedure voor zuurstoftanks en -slangen herzien.⁵³⁴ Na 1 maart 1965 deden zich geen nieuwe klachten meer voor.⁵³⁵ De metalen ring in de zuurstofslang van het vliegmasker bleek de boosdoener. De reactie van het metaal op de zuivere zuurstof resulteerde in een giftig mengsel.⁵³⁶

Het aantal fatale ongevallen door vergiftigingsverschijnselen bleef tot dit eenzame geval beperkt. Daarmee verstoorde het niet de dalende ongevallenratio, die in 1964 een “laagterecord” bereikte van 14,9 vliegongevallen per 10.000 vliegreuren.⁵³⁷ Toch lag verslappening constant op de loer. Toen zich in het tweede kwartaal van 1964 in korte tijd meerdere F-84F ongevallen in zijn commando voordeden, hamerde C-CTL commodore Berlijn bij zijn vliegbasiscommandanten op het belang van “agressieve supervisie”, frequente voorlichtingsbijeenkomsten en preventieve maatregelen. Berlijn weet de ongevallen in de eerste plaats aan een gebrek aan vliegdiscipline. CLS Zielstra signaleerde bij het CLV inmiddels hetzelfde euvel. Zo maakten vliegers er “veelal een gewoonte” van om laag en hard over “gelegenheidsdoelen”, waaronder het REM-eiland en de Deltawerken, te scheren, waarbij zij “ten overvloede nog kunstvluchten uitvoer[d]en”. Hij beval zijn ondercommandanten erop toe te zien dat dergelijke overtredingen zwaar werden bestraft.⁵³⁸ Door de teugels strakker aan te halen, wist de KLU de ongevallenratio in 1965 en 1966 nog verder omlaag te brengen. Ze anticepeerde snel en adequaat op de ervaringen bij andere luchtmachten. Toen problemen met het besturingsmechanisme in 1965 bijvoorbeeld tot een vliegverbod voor de Duitse Starfighters leidde, liet de KLU uit voorzorg alle Nederlandse F-104G's nakijken, hoewel dit euvel nog in geen enkel ander land was geconstateerd.⁵³⁹ De voortdurend dalende ongevallenratio was het beste bewijs dat de 150.000 gulden die de Koninklijke Luchtmacht jaarlijks aan vlieg- en bedrijfsveiligheid uitgaf, geen weggegooid geld was.⁵⁴⁰

Oefeningen: “Train like you fight, fight like you train”

Om zelfs in onverwachte situaties de volledige controle over hun vliegtuig te kunnen behouden, besteedden de vliegers pakweg een kwart van de in het Jaarlijks Oefen Programma opgenomen vliegreuren aan de “beheersing van het vliegtuig in alle mogelijke omstandigheden”. Dit onderdeel van het JOP omvatte onder andere het instrument- en nachtvliegen. De resterende vliegreuren stonden in dienst van het trainen van de operationele vaardigheden en bestond uit wapen- en navigatietraining. Thunderstreak-vliegers besteedden zelfs het grootste deel van hun tijd aan het aanscherpen van hun navigatievaardigheden, een must gezien het ontbreken van navigatie-

hulpmiddelen in de F-84F. Zij moesten alle aspecten van het navigeren op lage hoogten “tot in perfectie” leren beheersen. Hiervoor waren jaarlijks ongeveer 90 vliegers uitgetrokken.⁵⁴¹ Dat liet hen circa 150 uren voor *general aircraft handling* en wapentraining. Tot begin jaren zestig telde het JOP voor de offensieve squadrons 240 vliegers, waarvan 24 op de bij de Basisvlucht ingedeelde T-33's. Dit aantal was conform het door SHAPE in de *Forces Standards* voorgeschreven minimum, dat 240 uren als ondergrens beschouwde voor het behoud van de operationele standaard. Dat SHAPE's minimumeisen voor de KLU niet heilig waren, bleek uit de stapsgewijze vermindering van het aantal vliegers in het JOP. Na een eerste vermindering tot 200 vliegers in 1961, werd het oefenprogramma voor de F-84F-vliegers in 1964 verder uitgekleeft. Ondanks protest van C-CTL Berlijn, die dit 200-urig JOP als het absolute minimum beschouwde en waarschuwde voor een “ernstige reductie in operationele vaardigheid van de tactische vliegers” als hieraan opnieuw werd getornd, gebood BDL Zielstra in mei 1964 uit bezuinigingsoverwegingen de JOP-norm tot 180 vliegers te verlagen.⁵⁴² Deze 180 vliegers werden aangevuld met 24 vliegers op de T-33 ten behoeve van instrumentvliegen. De collega's van het CLV klokten jaarlijks 176 vliegers op de Hunter of Sabre. Ook hun Jaarlijks Oefen Programma voorzag daarnaast in een 24-tal instrumentvliegers.

Oefeningen vormden nog altijd de beste graadmeter om te beoordelen of de vliegers, ondanks het slinkende aantal vliegers in het JOP, aan de operationele standaard voldeden. Jaarlijks participeerden squadrons in nationale en/of internationale vlieg oefeningen, variërend in omvang, complexiteit en realisme. Enkele nationale oefeningen, zoals paradedvluchten, vlieg-demonstraties en calibratievluchten voor de LUA, het KLD of het meldings- en gevechtsleidingsstelsel, droegen weinig bij aan de verbetering van het operationele peil van de vliegers. Datzelfde gold voor sommige NAVO-oefeningen. *Round Robin* was bijvoorbeeld een oefening waarin *cross servicing*, het tanken en gereedstellen van bezoekende vliegtuigen, centraal stond. Hiervoor deden vliegers een andere NAVO-vliegbasis aan, waarna het grondpersoneel zich in het zweet werkte om de ‘bezoekers’ binnen de gestelde tijdslimiet van twee uur weer op pad te sturen.⁵⁴³

Oefeningen waarin de operationele standaard van de vliegers wel op de proef werd gesteld, gaven een wisselend beeld te zien. Zo bleken de schietresultaten van het Commando Luchtverdediging in 1959 “dermate slecht, dat de gevechtswaarde van de KLU ernstig aangetast werd”, blijktens het eindverslag van een onderzoek naar de schietproblemen. Zowel de Hunter- als de Sabre-vliegers scoorden matig bij het *air-to-air* schieten, toch de *raison d'être* van de luchtverdedigingsjagers. Het onderzoek concludeerde dat de oorzaken zowel op het technische (harmonisatie van vuurwapens, het richtmiddel) als op het personele vlak (onvoldoende geoefendheid van de vliegers) moesten worden gezocht. Hoewel niet alle aanbevelingen van het rapport uitvoerbaar bleken – zo bleef het gebrek aan ervaren monteurs voor het MG-4-richtstelsel van de F-86K “het bereiken en behouden van gunstige schietresultaten ten sterkste belemmeren” – gaven de resultaten in daaropvolgende jaren wel een verbetering te zien.⁵⁴⁴ Dat bleek bijvoorbeeld bij de jaarlijkse *AIRCENT Firing Competition*, een internationale schietcompetitie waarin teams van verschillende lidstaten het tegen elkaar opnamen. Eindigde het Nederlandse team in 1958 bij de eerste *Firing Competition* nog op een troosteloze laatste plaats, drie jaar later wist het team de derde prijs in de wacht te slepen.⁵⁴⁵ Met het jaarlijks uitloven van een schietbeker werd ook binnen het Commando Luchtverdediging het competitie-element gestimuleerd.

Voor het schieten op luchtdoelen maakten alle squadrons gebruik van de faciliteiten op Vliegbasis Leeuwarden, dat een ideale springplank vormde naar de vier *air-to-air ranges* ten noorden van de Wadden. Tot 1961 konden zij daarbij vertrouwen op de expertise van het op Leeu-

warden gehuisveste 323 Squadron, dat liefst tien jaar lang de schietopleidingen had verzorgd. In september 1961 sloot de 'Schietschool' echter definitief haar deuren, waarna de eenheid tot de conversie op de F-104G als operationeel squadron door het leven ging. Sinds de aanwijzing tot 'Schietschool' in mei 1950 genoten 504 vliegers hun schietopleiding bij 323 Squadron, dat daarnaast 60 schietinstructeurs voortbracht en 74 herhalingscursussen organiseerde.⁵⁴⁶ Het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten kende het *air-to-air*-schieten een minder hoge prioriteit toe. Na een jarenlange afwezigheid wegens de omschakeling op de F-84F streken 314 en 315 Squadron in 1959 op Leeuwarden neer om hun schietvaardigheid te testen. Het resultaat stelde teleur: aangezien de boordwapens waren afgesteld op het beschieten van gronddoelen, kwamen de meeste kogels ver voor het sleepdoel neer.⁵⁴⁷ Vanaf 1962 werd het schieten op luchtdoelen ten slotte geheel uit het JOP van de CTL-vliegers geschrapt. Gezien het "specialistische" takenpakket achtte het CTL dat niet langer noodzakelijk.⁵⁴⁸

De CTL-leiding zag liever dat vliegers de kostbare vliegunen besteedden aan het beoefenen van de primaire oorlogstaken van de tactische luchtstrijdkrachten. Hoog op het lijstje stonden *counter air*-operaties, luchtoperaties gericht op het veroveren van het luchtoverwicht. Conform het 2ATAF War Plan hadden de conventionele squadrons elk een of meer zogeheten Snowcat-doelen (*Support of Nuclear Operations with Conventional Attacks*) toegewezen gekregen, vijandelijke radarinstallaties die binnen drie uur na aanvang van de vijandelikheden moesten worden uitgeschakeld ter ondersteuning van nucleaire aanvalsmisssies.⁵⁴⁹ Op deze wijze droegen de conventionele squadrons hun steentje bij aan SACEUR's *Atomic Strike Plan*. Per doelwit werden zes F-84F's uitgezonden, elk bewapend met twee napalmbommen – het meest geëigende wapen om de uiterst kwetsbare radarantennes mee te vernietigen.⁵⁵⁰ Om de aanvlieg- en afwerptechnieken onder de knie te krijgen, deden de vliegers geregeld het schietterrein De Noordvaarder op Terschelling aan. Hier mocht evenwel alleen met oefenbommen, oefenraketten en boordwapens worden geoefend. Voor het trainen met andere soorten munitie, zoals napalm, scherpe bommen en ongeleide raketten, waren de tactische vliegers veelal aangewezen op de oefenmogelijkheden in de omringende NAVO-landen, in het bijzonder Helchteren (België), Suippes (Frankrijk) en de Duitse *range* bij Nordhorn. Ook op De Vliehors op Vlieland mocht met zwaardere munitie worden geoefend. Na hun omschakeling op de nucleaire aanvalstaak genoten 311 Squadron – en later 312 Squadron – bij het toewijzen van *range*-uren voorrang boven conventionele tactische squadrons.⁵⁵¹ Eind jaren vijftig had De Vliehors-*range* enkele aanpassingen ondergaan opdat de nucleaire squadrons er hun HABS- en LABS-afwerpmanoeuvres konden beoefenen. Hoewel het oefenen van luchtsteunmissies minder prioriteit genoot, zond het CTL jaarlijks een paar F-84F's naar de Franse vliegbasis Chateauroux om de KL-oefeningen op oefenterrein La Courtine te ondersteunen.

Evenals het CLV nam het CTL deel aan een internationale schietcompetitie, die voor tactische luchtstrijdkrachten de naam AIRCENT *Tactical Weapons Meet* droeg. In deze jaarlijkse strijd namen 2ATAF- en 4ATAF-teams het tegen elkaar op. Anders dan de CLV-vliegers, die maanden vooraf in training gingen, hoorden CTL-vliegers pas enkele weken van tevoren van hun kandidatuur. Dit garandeerde een realistisch inzicht in de algehele operationele standaard van de vliegers.⁵⁵² De strijd tussen de verkennings squadrons van 2ATAF en 4ATAF werd uitgevochten in de jaarlijkse *Royal Flush*. Deze oefening, die elk jaar in omvang groeide, leverde voor 306 Squadron wisselende resultaten op. Depots, vliegbases, radarposten en rivierovergangen werden op de gevoelige plaat vastgelegd. Niet alleen het lokaliseren en fotograferen van de doelen, maar ook de snelheid waarmee het fotopersoneel van de *Mobile Field Processing Unit* de foto's ontwikkelde en afdruckte,

bepaalde de score.⁵⁵³ Het waarnemen van kleine doelen, zoals individuele voertuigen of infanterie, stelde de verkenningsvliegers voor de grootste problemen, helemaal als de ‘vijand’ niet mee wilde werken. Het verslag van de in mei 1963 gehouden *Royal Flush VIII* vermeldde bijvoorbeeld dat de landmachteenheden “too well camouflaged” waren om te vinden, gevolgd door de aanbeveling hen voortaan “with the minimum of camouflage” ten toon te stellen! Over het algemeen bood *Royal Flush* vliegers, grondpersoneel en fotopersoneel evenwel een uitstekende oefening.

Competities zoals de *Tactical Weapons Meet* en *Royal Flush* beoefenden vooral deelaspecten van het operationele takenpakket. Hoewel waardevol, bleek alleen uit grootschalige NAVO-oefeningen zoals *Full Play*, *Top Weight* en *Flash Back* hoe de Koninklijke Luchtmacht er eind jaren vijftig, begin jaren zestig in haar totaliteit voor stond. De in juni 1958 gehouden driedaagse oefening *Full Play* simuleerde de openingsdagen van een nucleair treffen. De oefening viel uiteen in twee delen, een luchtverdedigingsoefening onder de naam *Good Play* en een atoomoefening genaamd *Fast Play*, waarin de tactische en strategische luchtmachtstrijdkrachten de uitvoering van SACEUR’s *Atomic Strike Plan* testten. De KLU nam deel met diverse luchtverdedigings- en tactische squadrons, terwijl ook het Korps Luchtwachtdienst een bijdrage leverde.⁵⁵⁴

Full Play vormde de eerste beproeving van het geïntegreerde NAVO-waarschuwingssysteem, waarbij de Nederlandse luchtverdediging door de type 80-radars in de Bondsrepubliek vroegtijdig op de hoogte werd gebracht. Ondanks de onvermijdelijke “kinderziektes” constateerde het CLV een merkbare verbetering in de waarschuwingstijden en de rapportering, hetgeen het commando in staat stelde sneller en adequater op indringers te reageren.⁵⁵⁵ De oefening wees verder uit dat de capaciteiten van het Nederlandse meldings- en gevechtsleidingssysteem nog altijd groeiende waren. Volgens het oefenverslag van Navigatiestation Groningen, dat de gevechtsleiding deels verzorgde, voldeden de SGR-109- en SGR-114-radarsystemen “in hoge mate”, verliep de samenwerking met het SOC Driebergen “efficiënter dan tijdens menig andere oefening” en kweet het personeel zich prima van zijn taken. De oefening bracht ook minpunten aan het licht. Zo bleek de personeelssterkte “juist voldoende” om gedurende langere tijd een 24 uursdienst te kunnen handhaven. Kwalijker waren de slechte UHF-radioverbindingen. “Diverse onderscheppingen mislukten volkomen omdat F-86K’s en F-100’s [van het op Soesterberg gestationeerde *32nd Fighter Day Squadron*] slecht of helemaal niet werden gehoord.”⁵⁵⁶ De verbindingproblemen gingen grotendeels voorbij aan de dagjagersquadrons, die met hun van VHF-radiotoestellen voorziene Hawker Hunters redelijke tot goede scores lieten noteren.⁵⁵⁷ De voornaamste conclusie die het CTL uit oefening *Full Play* trok, was dat *redeployment airfield* Gilze-Rijen de noodzakelijke faciliteiten ontbeerde om in oorlogstijd een operationeel squadron te kunnen ontvangen.⁵⁵⁸

Dat bleek opnieuw tijdens NAVO-oefening *Top Weight*, die in april 1959 plaats had. De oefening, de opvolger van *Full Play* en wederom opgedeeld in een luchtverdedigings- en een *atomic exercise*-gedeelte, voorzag in een verplaatsing van 315 Squadron naar Gilze-Rijen.⁵⁵⁹ Het eerste deel, de verplaatsing van het grondpersoneel en de Thunderstreaks van thuisbasis Eindhoven naar Gilze-Rijen, kende “een vlot verloop”. Eenmaal op Vliegbasis Gilze-Rijen gearriveerd, ondervonden de vliegoperaties hinder van het tekort aan verkeersleidingspersoneel, dat bovendien maar weinig ervaring bezat in de omgang met straalvliegtuigen. De apparatuur en verbindingen op de verkeerstoren schoten tekort, net als het aantal bruikbare *dispersals*. De grootste tekortkoming was echter de afwezigheid van een geschikte rolbaan, zodat de F-84F’s op een en dezelfde baan waren aangewezen om te taxiën, te starten en te landen. Dat vergde kostbare minuten.⁵⁶⁰ Ondanks de infrastructuurtekortkomingen bracht het squadron het er goed van af. Datzelfde

gold voor de overige deelnemers. Een blik op het oefenverslag van Vliegbasis Leeuwarden leert bijvoorbeeld dat 323 en 324 Squadron, mede vanwege het prachtige lenteweer, tal van geslaagde onderscheppingen uitvoerden.⁵⁶¹

De in september 1960 gehouden oefening *Flash Back* vormde de volgende grote testcase waarin de squadrons aan de tand werden gevoeld. Maar ook zaken als de bevelvoeringslijnen tussen de nationale en NAVO-staven, de staat van de verbindingen, de procedures voor personeelsaanvulling, de rapportering van nucleaire fall-out en de logistieke (her)bevoorrading werden hierbij weer op hun merites beoordeeld.⁵⁶² Om bij een oefening als *Flash Back* goed voor de dag te komen, doorliepen de luchtmachtonderdelen een rigoureuus trainingsprogramma. Oefenen, oefenen en nog eens oefenen was het devies. Het verbindingsnet werd geregeld aan een test onderworpen, terwijl logistieke oefeningen doorgaans “op papier” plaatsvonden. Vliegbases organiseerden frequent oefeningen om hun paraatheid te testen. Bij het CLV stonden dergelijke alarmeringsoefeningen bekend onder de naam *Ballon*, vanaf 1962 *Vanglijn*. Deze in 1960 ingestelde oefening kende een moeizaam begin. De resultaten in het eerste jaar waren volgens C-CLV Wolff allesbehalve “fraai” geweest, zelfs niet op het “voor een alarm meest gunstige tijdstip”.⁵⁶³ Blijkbaar kon het personeel zich slechts met moeite aan dit nieuwe fenomeen gewennen, want het zou tot medio 1964 duren eer de profalarmeringen in de regel goed en geordend verliepen.⁵⁶⁴ Naast alarmeringsoefeningen hield het CLV maandelijks een *Driftkop*-oefening, waarin een of meer aspecten van de luchtverdedigingstaak werden beproefd. Naast vliegbases werden ook radarstations en luchtwachtcentra hieraan onderworpen.⁵⁶⁵

Om hen vertrouwd te maken met de werking van radarapparatuur onder condities van elektronische storing, trainde het CLV het radarpersoneel en de F-86K-vliegers eveneens in elektronische oorlogvoering (EOV). Twee van ruisgeneratoren voorziene T-1131-radiozenders op het straalzendercomplex op de Leuserheide boden het personeel van de radarstations de mogelijkheid intercepties onder radiostoring te beoefenen.⁵⁶⁶ Voorts deed de KLU met ingang van 1962 een beroep op de Amerikaanse luchtmacht, die wekelijks een in Engeland gestationeerd RB-66-storingsvliegtuig voor een als *Dancing Doll* bekend staande EOV-oefening beschikbaar stelde.⁵⁶⁷ Onder de codenaam *Stream* zette de KLU vanaf midden jaren zestig tevens enkele F-84F's en T-33's in om *chaff* af te werpen. Deze in grote aantallen afgeworpen bundels metalen folie weerkaatsten radarsignalen en creëerden valse radarecho's, wat de kansen op een succesvolle interceptie verkleinde.⁵⁶⁸

Evenals het CLV kende ook het CTL enkele specifieke oefeningen. Een van de minst populaire was *Orange Readiness*, een paraatheidsoefening waarbij de vliegers urenlang in hun cockpit op de baan wachtten op het bevel van *Wing Operations Centre* om te mogen starten – een startbevel dat zelden tot nooit kwam.⁵⁶⁹ In een oorlogssituatie zouden de zwaarbeladen Thunderstreaks, net als hun voorganger, de Thunderjet, in het geval van zo'n alarmstart gebruik moeten maken van starttraketten om tijdig van de startbaan los te komen. Het JOP schreef twee van dergelijke *Rocket Assisted Take-Off* (RATO) starts per jaar voor. Verplaatsingsoefeningen waren sinds jaar en dag een veel voorkomend verschijnsel, zowel bij het CLV als het CTL. Daarbij deden de squadrons bases over heel Europa aan, maar voor 314 Squadron stond jaarlijks ten minste één bezoekje aan de Noorse vliegbasis Bodø op de agenda. Als onderdeel van *Allied Command Europe Mobile Force* moest het squadron geregeld testen of het in staat was binnen 48 uur naar Noorwegen te verplaatsen, en vanaf Bodø dertig dagen oorlogsinspanning te kunnen leveren.⁵⁷⁰ Squadronverplaatsingen binnen Nederland maakten al dan niet deel uit van een verspreidingsoefening, waarbij het basispersoneel

de vliegbasis verliet om vanuit het verspreidingsgebied de vliegoperaties gaande te houden. Ook herhalingsoefeningen stonden meermaals op het oefenprogramma, bedoeld om de alarmering, opkomst, verplaatsing en inschakeling van mobilisabel personeel te toetsen. Datzelfde gold voor ABC-oefeningen, die het vermogen van vliegbases of eenheden om een aanval met atomaire, biologische of chemische strijdmiddelen te overleven op de proef stelden.

Op internationaal niveau stelde SACEUR twee à drie keer per jaar zijn *assigned forces* op de proef door een oefenalarm af te kondigen. Het doel van de oefening, *Quick Train* geheten, was het meten van de paraatheid en reactiesnelheid van de strijdkrachten. Tot halverwege de jaren zestig gooiden Nederlandse eenheden zelden hoge ogen. Datzelfde gold voor de *Tactical Evaluation* (TACEVAL), een NAVO-examen dat het midden hield tussen een evaluatie en een oefening. Jaarlijks werd elke eenheid aan een TACEVAL onderworpen. Op de vingers gekeken door een internationaal evaluatieteam, moest een vliegbasis of eenheid tijdens de TACEVAL aantonen haar oorlogstaak naar behoren te kunnen uitvoeren. Onvoldoende oorlogsvoorraden, personele perikelen en een tekort aan passieve beschermingsmaatregelen stonden een hoge waardering op ieder examenonderdeel in de weg. Daar enkele steeds weer terugkerende gebreken een financiële achtergrond kenden waarvoor op korte termijn geen oplossing voorhanden was, bleef de op een na hoogste waardering vooralsnog het hoogst haalbare.⁵⁷¹ Wanneer we de TACEVAL van Vliegbasis Soesterberg in mei 1964 als voorbeeld nemen, dan signaleerde het ZATAF-evaluatieteam tekortkomingen in de werkwijze van de *Wing Operations Room* en de inlichtingendienst door een tekort aan gekwalificeerd personeel. Het tweede kritiekpunt betrof de passieve verdediging, waaraan een TACEVAL altijd veel aandacht schonk. De vliegbasis beschikte over te weinig bunkers en beschermende kleding voor het personeel, dat bovendien onvoldoende getraind was in beschermingsmaatregelen tegen een aanval met ABC-wapens. Ten derde haperde de logistieke ondersteuning en lag ook de oorlogsvoorraad GAR-8-raketten beneden de SHAPE-norm. Het vierde kritiekpunt betrof de *Quick Reaction Alert* (QRA). Vliegbases hielden voortdurend bewapende onderscheppingsjagers gereed (*Battle Flights*) om binnen luttele minuten na een alarmsignaal het luchtruim te kunnen kiezen en indringers in het aan Nederland toegewezen luchtverdedigingsgebied te onderscheppen. De Hunter-squadrons namen deze QRA-taak tijdens de daguren op zich, terwijl de F-86K-squadrons en de F-102A's van het Amerikaanse 32nd FIS de nachtelijke uren voor hun rekening namen.⁵⁷² Doordat de op QRA staande Hunters van 325 Squadron tijdens deze TACEVAL niet binnen de vereiste vijf minuten in de lucht waren, kreeg het squadron voor dit onderdeel de laagste waardering (*unsatisfactory*).⁵⁷³ Over het geheel beoordeelde het evaluatieteam de prestaties van 325 Squadron echter als *satisfactory*. Het Amerikaanse squadron kreeg dezelfde beoordeling. Dit was typisch voor de squadrons midden jaren zestig.

Tijdens de halfjaarlijkse NAVO-oefening *CO-OP* in februari 1964 maakte de F-104G voor het eerst zijn opwachting in een oefenscenario. De KLU greep deze oefening aan om onderscheppingstechnieken uit te proberen, waarbij de hoogvliegende B-66's en Canberra's als weerloze oefendoelen fungeerden. Anders dan de F-86K, waarvan de radar even goed bruikbaar was als zoek- en vuurleidingsradar, was het NASARR-radarsysteem in de neus van de F-104G een prima vuurleidingsradar, maar kende het "grote beperkingen" als zoekradar. Daarom loodste een gevechtsleider de supersonische Starfighter naar zijn doelwit, waarna de vlieger pas in de eindfase van de onderschepping de regie overnam om de wapens af te vuren.⁵⁷⁴ De komst van de F-104G had mede tot gevolg dat de training van jachtvliegers en gevechtsleiders beter op elkaar werd afgestemd. Onvoldoende samenhang in de trainingsprogramma's van "de beide benen van het CLV" was tot die tijd een "bottleneck" geweest,

verklaarde majoor W. van Gastel in een briefing voor C-CLV Cox. Volgens Van Gastel, die een belangrijke rol speelde bij de invoering van de F-104G in het Commando Luchtverdediging, had de introductie van de F-86K midden jaren vijftig de situatie “verergerd”, doordat diens boordradar de vlieger in staat stelde om zonder hulp van radarstations doelen te onderscheppen – daarmee de gevechtsleiders berovend van de zo broodnodige trainingsmogelijkheden. “Uiteindelijk kwam het zover dat de F-86K vliegers op de flight simulator moeilijke oefeningen uitvoerden en in de lucht zgn. wybertjes [vernoemd naar het ruitvormige snoepje; QydV] vlogen.” “Van doelbewuste training was geen sprake meer”, hield Van Gastel zijn gehoor voor.⁵⁷⁵ Om het tij te keren werd het jaarlijks oefenprogramma voor gevechtsleiders herschreven en waar mogelijk in overeenstemming gebracht met het 176-urig JOP voor F-104G-vliegers.⁵⁷⁶ Naast een nieuw oefenprogramma kregen de gevechtsleiders in 1961 de beschikking over nieuw materieel in de vorm van een drietal ER 438-radar systemen. De verslagen van de nationale *Driftkop*-oefeningen logen er niet om: de Franse radar tilde de gevechtsleiding naar een voorheen ongekend niveau. Het beeld dat het Nederlandse meldings- en gevechtsleidingssysteem met de ER 438 enorm aan potentie had gewonnen, werd nadien keer op keer bevestigd tijdens periodieke NAVO-luchtverdedigingsoefeningen, waaronder *Sky Blue*, *Roulette* en *CO-OP*.

Behalve door de F-104G en de ER 438 werd de slagkracht van het Commando Luchtverdediging in de jaren zestig vergroot door de op sterkte gerakende GGW's. Na de operationele status te hebben verkregen, werden ook deze squadrons blootgesteld aan TACEVAL's en alarmeringsoefeningen. Naarmate het personeel ervaring opdeed met het wapensysteem en de ergste materiële tekorten (in het bijzonder bij de HAWK-eenheden) tot het verleden behoorden, stegen de TACEVAL-scores. Lieten ze in de beginjaren nog wel eens een *marginal* noteren, eind jaren zestig was de op een na hoogste score (*satisfactory*) de norm. Voor de mobiele HAWK-eenheden vormden verplaatsingen een vast onderdeel van een TACEVAL. Onder dekking van de nacht verplaatsten de squadrons zich één voor één naar hun secundaire lanceerstellingen. Een *move* moest binnen de SHAPE-norm van twee uur voltooid zijn, hetgeen ondanks bezuinigingen op de aanschaf van voertuigen om de HAWK-squadrons geheel mobiel te maken, na veelvuldig oefenen mogelijk bleek.⁵⁷⁷ Geleidewapeneenheden, de eerste verdedigingslinie tegen een verrassingsaanval uit het oosten, moesten aan strenge paraatheidseisen voldoen. Die paraatheid werd dan ook ettelijke keren per jaar getest met een *Operational Readiness Evaluation* (ORE), een onaangekondigde paraatheidstest. De opdracht voor een ORE kon zowel afkomstig zijn van het CLV als van 2ATAF. Een inspectieteam beoordeelde het squadron hierbij op paraatheid, de bekwaamheid van het personeel en de staat van het wapensysteem.⁵⁷⁸

De NAVO worstelde geruime tijd met de vraag hoe de geleidewapeneenheden in te passen in haar luchtverdedigingsoefeningen. De Nike beleefde zijn vuurdoop tijdens de oefening *Good Play* in juni 1958, waarbij meteen het identificatieprobleem weer op de voorgrond trad. Het bleef lang zoeken naar de juiste formule om de geleide wapens en vliegtuigen in hetzelfde gebied te laten optreden. Maar hoewel dergelijke gezamenlijke oefeningen waarde hadden, schotelde een simulator het geleidewapenpersoneel in feite een realistischer oefenscenario voor dan er met *live flying* bereikt kon worden. De KLU telde een simulator voor de Nike en drie voor de HAWK, die – bemand door instructieteams – tussen de squadrons rouleerden.⁵⁷⁹ Desgewenst konden tientallen doelwitten op het scherm worden getoverd, terwijl het vuurleidingspersoneel bij de uitvoering van zijn taken tezelfdertijd hinder ondervond van elektronische storingsmaatregelen. Wat de simulator echter niet kon was het nabootsen van de daadwerkelijke lancering van een raket. Om ook dat aspect te oefenen trokken de squadrons eens per jaar naar de VS voor hun *Annual Service Practice* (ASP). Tot 1968 vond de ASP voor zowel de Nike als de HAWK plaats

op de McGregor Range in de staat Texas. Gebruikmakend van de aldaar aanwezige apparatuur, trachtte het ingevlogen squadronpersoneel een score van 90% of hoger te halen, hetgeen dikwijls lukte. Naast de ASP kende de NAVO ook enkele jaren een zogeheten *Short Notice Annual Practice* (SNAP), waarbij de eenheden vooraf amper waarschuwingstijd kregen. Met gemiddelden van ruim boven de 80% sloegen de Nederlandse Nike-squadrons van 1GGW en 2GGW in 1964, het laatste jaar waarin de SNAP-oefeningen plaatsvonden, een redelijk goed figuur.⁵⁸⁰

Niet alleen de gevechts- en ondersteunende eenheden, ook de staven moesten tijdens oefeningen hun kunnen tonen. De reeds genoemde jaarlijkse *Fall Exercise* was daarvoor de belangrijkste graadmeter. In oktober 1966 stond *FALLEX 66* op de rol. De groots opgezette commandopostoefening viel uiteen in drie oefeningen, die achtereenvolgens een fase van beperkte agressie, de uitwisseling van nucleaire wapens en een periode van reorganisatie, herstel en herbevoorrading simuleerden. *FALLEX 66* beproefde de plannen, besluitvormingsprocessen en de bevelvoering op het internationale en nationale niveau. Van KLU-zijde namen alle staven en onderdelen deel aan de eerste twee oefenfasen, terwijl het nationaal liaisonsteam bij 2ATAF tijdens de gehele oefening een rol speelde. De oefening ving aan op 17 oktober met de afkondiging van *Simple Alert*. Op deze NAVO-alarmfase volgde een uitgifte van de nationale mobilisatietelegrammen 'P' en 'Q'. De BDL activeerde hierop zijn kernstaf. 24 uur later, op alarmfase *Reinforced Alert*, volgden de telegrammen 'B' en 'C', die de algehele mobilisatie van de Nederlandse strijdkrachten aankondigden. Op 21 oktober formeerde CLS Wolff de Oorlogsstaf BDL om leiding te geven aan de op voet van oorlog gebrachte luchtmacht. Volgens het scenario werd de locatie van de Oorlogsstaf BDL diezelfde dag nog getroffen door een kernwapen, waarna de Reserve Oorlogsstaf BDL zijn taken overnam. De overname door de Reserve Oorlogsstaf BDL, samengesteld uit de Oorlogsstaf CLV, aangevuld met stafleden van het CTL, CLO en DMLU, verliep soepel. Over het geheel gezien was *FALLEX 66* een succes. De oorlogsorganisatie had de test glansrijk doorstaan, de verbindingen bleken solide (met die aantekening dat net als bij voorgaande oefeningen de onnodig hoge classificatie van berichten tot kleine vertragingen leidden) en het inlichtingenbeeld was "goed te noemen". De belangrijkste minpunten die aan de dag traden, waren de vertraagde ontvangst door Vliegbasis Twenthe van alarmeringsberichten van het COC, het tekort aan luchttransportcapaciteit zolang het vorderen van de civiele luchtvloot niet had plaatsgehad en het gebrek aan tactische vliegers om het FASOC te bemannen.⁵⁸¹

Grote oefeningen zoals *FALLEX* leerden dat de KLU er midden jaren zestig in vele opzichten beter voorstond dan een decennium eerder. De tekortkomingen die resteerden, op infrastructureel, logistiek en personeel vlak, waren veelal dezelfde als die in de jaren vijftig. Aan de vooravond van de strategiewisseling die zich in de NAVO inmiddels aandiende, en waarop *FALLEX 66* door het simuleren van een oefening met beperkte agressie reeds vooruitliep, leek de KLU klaar voor de uitdagingen die haar wachtten. In 1966 waren de eerste F-104G-squadrons zover opgevoerd dat zij aan grotere oefeningen konden meedoen. Zo nam 306 Squadron met zijn F-104's deel aan de *Royal Flush*, terwijl een team van 322 en 323 Squadron een stevig partijtje meeblied tijdens de 2ATAF *Air Defence Competition* – met de eerste plaats als resultaat.

3.7 Deelconclusies: kwaliteit boven kwantiteit

Het operationeel worden van het achttiende geleidewapensquadron op Duits grondgebied (222 Squadron verbleef tot 1970 noodgedwongen op Nederlandse bodem) vormde in 1967 het voor-

lopige sluitstuk van een ongekende transformatie van de Koninklijke Luchtmacht. De KLU had een totaal ander gezicht gekregen. Vergeleken met 1957, toen ze met 450 gevechtsvliegtuigen een numeriek hoogtepunt bereikte, was het aantal gevechtvliegtuigen in de luchtmachtinventaris ultimo 1966 meer dan gehalveerd. De invoering van tactische nucleaire wapens enerzijds en geleide wapens anderzijds tekende voor deze vermindering van het vliegtuigbestand. De kwantitatieve achteruitgang werd evenwel ruimschoots gecompenseerd door een toename in kwaliteit. Het gros van de tweede-generatie-gevechtsvliegtuigen had inmiddels het veld geruimd voor een mengeling van Nike- en HAWK-geleide-wapensystemen en 120 (R)F-104G Starfighters. Waar de Nike en HAWK een eerste kennismaking betekenden met de nieuw(st)e rakettechnologie, zette de luchtmacht met de F-104 tegelijkertijd haar eerste schreden in het supersonische tijdperk. Fokkers nieuwste product, de F-27, voorzag de transportvloot van een kwalitatieve impuls, terwijl het Nederlandse meldings- en gevechtsleidingsstelsel de beschikking kreeg over het voor die tijd zeer moderne ER 438-radarsysteem.

Hierbij past de aantekening dat niet alle bovenstaande (wapen)systemen door de Luchtmachtstaf zelf als eerste keus – of noodzakelijk – naar voren waren geschoven. Zo drukte de politieke leiding, in casu de minister van Economische Zaken, geruggensteund door minister Staf, om sociaal-economische redenen (werkgelegenheid) de aankoop van de F-27 door – tegen de wens van de KLU en NAVO. Bij de aanschaf van het HAWK-geleidewapensysteem ging het initiatief evenmin van de luchtmacht uit. Ze werd ‘overvallen’ door het Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat – nog voor de Luchtmachtstaf bekend was met de wijziging van MC 70 en de hierin opgenomen behoefte aan dit wapensysteem – namens de Nederlandse industrie al onderhandelingen voerde over een Europese licentieproductie van de HAWK. De daarmee gemoeide Nederlandse industriële en economische belangen maakten het tot een bij voorbaat gelopen koers, ongeacht de voorkeur van de Luchtmachtstaf voor een Brits wapen. De ‘keuze’ voor de Amerikaanse Nike, ten slotte, werd door de Amerikanen opgedrongen. Noch overtuigd van de effectiviteit van het wapen, noch van het operationele concept dat de stationering ervan in een geleidewapengordel voorschreef, en beducht voor de hoge kosten die waren verbonden aan hun plaatsing in de Bondsrepubliek, moest de KLU uit financieel oogpunt het aanbod niettemin accepteren.

Dat was de keerzijde van de MDAP-hulp, waarmee Washington Nederland in zijn greep hield. Meer nog dan de beide andere krijgsmacht delen was de KLU voor de realisatie van haar moderniseringsplannen overgeleverd aan de bereidwilligheid van de Amerikanen, die niet aarzelden de MDAP-hulp – net als het toekennen van de *off-shore production*-contracten in de jaren vijftig – als drukmiddel te hanteren om hun wil op te leggen. Zo dreigde Washington de militaire hulpverlening stop te zetten als de Luchtmachtstaf bleef volharden in zijn plan om minder Nike-bataljons te formeren teneinde personeel vrij te maken voor Nieuw-Guinea. Een ander voorbeeld was de Amerikaanse weigering om financieel bij te dragen wanneer de KLU zou kiezen voor de Franse Mirage III, hetgeen – naast diens operationele kwaliteiten – de balans definitief deed omslaan in het voordeel van de 30% duurdere Amerikaanse F-104 Starfighter. Minister van Financiën Zijlstra vergeleek de MDAP-hulp niet geheel ten onrechte met “goedkope exporthulp”.⁵⁸² De omvang van de hulpverlening werd bovendien gekoppeld aan de bereidheid van lidstaten om het MC 70-plan uit te voeren, waarmee de *commitments* gestaag verder groeiden. Op deze wijze oefenden de Verenigde Staten invloed uit op het luchtmachtbeleid.

De Amerikaanse inmenging moest op de koop toe worden genomen, aangezien de afronding van het moderniseringsproces zonder Amerikaanse hulp weinig kans van slagen had. Voor

de vernieuwing van het materieel moest namelijk een stevige prijs worden betaald. De ontwikkelingen op technologisch gebied, die zich nergens zo sterk voordeden als op het terrein van de militaire luchtvaart, waren daar in belangrijke mate debet aan. De wapenwedloop met de Sovjet-Unie dwong tot de ontwikkeling van geavanceerdere – en dus duurder – wapensystemen. Zo was met de aanschaf van de in luchtmachtkringen onvolprezen F-104 per vliegtuig een bedrag van omgerekend 6,3 miljoen gulden gemoeid. Ter illustratie, dat was ruim vijf keer zoveel als de prijs van een enkele Hunter, een van de vier typen die het verving.⁵⁸³ Tegelijkertijd worstelde de KLU met de financiële erfenis van minister Stafs beslissing om het Nederlandse aandeel in het Europese HAWK-productieprogramma te verhogen. Zonder de Luchtmachtstaf hierin te kennen had de bewindsman Nederland (en daarmee de KLU, de ‘winnaar’ in de strijd met de KL om het beheer van de geleide wapens) gebonden aan de bestelling van niet twee, maar liefst drie bataljons, waarvan de prijs per eenheid circa 40% hoger uitviel dan begroot. Deze miljoenenstrop drukte zwaar op de luchtmachtbegroting.

Als klap op de vuurpijl viel na 1961 de Amerikaanse hulp weg. Waar de KLU in voorgaande jaren bij financiële schaarste gewoonlijk had kunnen terugvallen op de vrijgevege Amerikanen, stond ze er plotseling alleen voor. Vooral het moment waarop de Verenigde Staten de geldkraan dichtdraaiden kwam als een verrassing. Nog in september 1959 had defensie-minister Visser zijn collega's het immense belang van de Amerikaanse hulpverlening voor de moderniseringsplannen van de krijgsmacht duidelijk gemaakt, door in de ministerraad te laten optekenen dat “het Nederlandse defensiehuis door het Amerikaanse familielid is gemeubileerd”.⁵⁸⁴ Twee jaren later moesten de krijgsmachtdelen ineens zelf voor hun inboedel zorg dragen.

De defensie-uitgaven, die in 1957 na de afronding van de initiële opbouw vooral op last van premier Drees aan banden waren gelegd, vertoonden vanaf 1961 eens te meer een stijgende lijn om het verlies van het MDAP te compenseren en de moderniseringsprogramma's op koers te houden.⁵⁸⁵ Het kabinet-De Quay stelde een additionele 420 miljoen gulden beschikbaar. De felle kortstondige opleving van de Koude Oorlog droeg eveneens bij aan de politieke bereidheid om hogere defensielasten te dragen. Zo greep minister van Buitenlandse Zaken Luns de Berlijnse crisis met succes aan om te pleiten voor een extra kapitaalinjectie. Nederland beantwoordde hiermee aan het door A. van Staden geschetste beeld van de “trouwe bondgenoot”. Toch was de handreiking van de regering niet voldoende om de kostbare moderniseringsplannen volledig te kunnen verwezenlijken, temeer daar de krijgsmachtdelen met deze extra financiële krachtsinspanning eveneens de inzet in Nieuw-Guinea en de paraatheidsmaatregelen in reactie op de Berlijnse crisis moesten financieren. Het MDAP verbloemde dat de krijgsmachtdelen jarenlang boven hun stand hadden geleefd. De Koninklijke Luchtmacht ondervond als eerste de gevolgen van het wegvallen van de Amerikaanse hulp.

De krijgsmachtdelen bevonden zich begin jaren zestig in verschillende fasen van hun ontwikkeling. De technologische ontwikkelingen maakten dat de levensduur van gevechtsvliegtuigen aanmerkelijk korter was dan die van bijvoorbeeld tanks of schepen. Voor de landmacht en marine liet de vernieuwing van hun materieelbestand nog even op zich wachten, maar de luchtmacht maakte zich op voor haar derde materiële vernieuwing sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog. Hoewel de luchtmachtleiding dus kon bogen op ruime ervaring en in de persoon van Schaper bovendien over een bekwame chef Luchtmachtstaf beschikte om het vernieuwingsproces in goede banen te leiden, kwamen de financiële grenzen al snel in zicht. Onder Schapers opvolger, luitenant-generaal Zielstra, bereikten de problemen een hoogtepunt. Niet in de laatste

plaats omdat de betalingen van de twee kostbaarste vervangingsinvesteringen, de Starfighter en de HAWK, ongelukkigerwijze samenvielen. Gevoegd bij het wegvallen van het Amerikaanse financiële ‘vangnet’ en het gegeven dat er aan de verdeelsleutel voor de toebedeling van het budget over de krijgsmachtdelen niet mocht worden getornd, restte de noodlijdende KLU niets anders dan haar toevlucht te zoeken tot het temporiseren van de plannen. Met de bezuinigingsmaatregelen van 1964 beoogde de luchtmachtleiding de uitgaven voor 1964 en 1965 te beperken tot de “meest urgente behoeften”. Alle minder noodzakelijke behoeften werden doorgeschoven.⁵⁸⁶ De bezuinigingen lieten geen sector ongemoeid, hoewel de personele en infrastructurele sectoren het zwaarst werden getroffen. De gevolgen logen er niet om: de maatregelen resulteerden zelfs in een tijdelijke ontwrichting van het operationele bedrijf. In de tweede helft van 1965, toen de betalingspiek eenmaal was gepasseerd, zette een voorzichtig herstel in. Dat bleek bijvoorbeeld uit de personeelsomvang, die weldra nieuwe hoogten bereikte. Ofschoon eind 1966 de financiële crisis zeker nog niet was bezworen, kon Nederland niettemin een meer dan redelijk geëquipeerde luchtmacht in de NAVO inbrengen, welke op hoofdlijnen was gemodelleerd naar het NAVO-plandocument MC 70. Schaper en Zielstra verdienen lof voor de manier waarop zij de Koninklijke Luchtmacht door de financieel moeilijke jaren wisten te ‘manoeuvreren’.

Evenals het Luchtmachtplan 1951-1954 in de jaren vijftig, vormden de in bondgenootschappelijk verband aangegane verplichtingen opnieuw de basis voor de luchtmachtplannen zoals die in de jaren zestig werden uitgevoerd. De NAVO-behoeften, zoals vastgelegd in het reeds gememoreerde MC 70, vormden de leidraad. Tegen de uitdrukkelijke wens van minister-president Drees en minister van Financiën Hofstra had de eigenzinnige minister van Oorlog Staf MC 70 als minimum aanvaard voor de door Nederland te leveren defensiebijdrage.

Hiermee had hij de regering ‘moreel gebonden’ aan de uitvoering van MC 70. De Luchtmachtstaf vertaalde de door SHAPE voorgeschreven aantallen squadrons en wapensystemen vrijwel één op één naar nationale plannen. Dit roept de vraag op in hoeverre er sprake was van wisselwerking bij het tot stand komen van het MC 70-plan. Kon de KLU, door haar vertegenwoordiging in de internationale staven redelijk ingevoerd, deze plannen in haar voordeel ‘sturen’? Speelde zij wellicht, zoals Honig doet voorkomen, onder één hoedje met de militaire NAVO-autoriteiten om eigen wensen te realiseren? Bewijsmateriaal dat Honigs these bevestigt ontbreekt. Zo leek de Luchtmachtstaf bijvoorbeeld eveneens verrast door het ontbreken van 306 Squadron in de tabellen. Er leek veeleer sprake van eenrichtingsverkeer, tot het moment aanbrak waarop de plannen na het onverwachts wegvallen van de Amerikaanse hulp aan de nieuwe financiële realiteit moesten worden aangepast. Dat leidde er onder andere toe dat de KLU slechts de helft van het in MC 70 aan Nederland opgedragen aantal squadrons met de Starfighter kon uitrusten. Om toch zo goed mogelijk aan haar NAVO-verplichtingen te voldoen, hield de KLU uit eigen beweging twee squadrons F-84F’s alsmede een squadron Hunters in dienst, vliegtuigtypen die in tactische zin niet meer geheel voldeden. Het derde HAWK-bataljon, oorspronkelijk bedoeld voor de KL, hielp evenzeer mee het gebrek aan F-104’s te compenseren. De exacte materiële invulling van de in MC 70 vereiste squadronaantallen werd bepaald door financiële beperkingen.

Aan het beoogde tijdschema kon omwille van financiële, personele en/of infrastructurele redenen evenmin strak de hand worden gehouden. Dat er soms doelbewust werd gekozen voor temporisering, zoals bij de oprichting van de geleidewapeneenheden, doet echter niets af aan het feit dat de luchtmachtleiding voor wat betreft het nakomen van haar NAVO-verplichtingen – uitzonderingen daargelaten – van goede wil was. De financiële situatie dwong nu eenmaal tot

harde keuzes. Zo bezuinigde de luchtmachtleiding onder meer op het voorgeschreven aantal HAWK-raketten en op het transportmaterieel om de HAWK-groepen de voorgeschreven mobiliteit te verschaffen. Verder besloot zij af te zien van de aanleg van oorlogsvoorraden voor meer dan dertig dagen. Ook de vervanging van T-33-straaltrainers werd uitgesteld. Op infrastructuureel gebied stelde de KLU eveneens prioriteiten, waardoor midden jaren zestig de passieve verdediging van de vliegbases op een aantal punten (bunkers, personeelsschuilplaatsen, *dispersals*) te wensen overliet. Van uitstel kwam overigens geen afstel: met uitzondering van de oorlogsvoorraden, die op een niveau van dertig dagen gehandhaafd bleven, zouden de bovenstaande projecten in latere jaren alsnog worden gerealiseerd.

Ten opzichte van in omvang vergelijkbare luchtmachten gold de KLU overigens niet als het 'lelijke eendje'. De Deense luchtmacht stond er het slechtst voor. De *Flyvevåbnet* bleef in kwantitatief en kwalitatief opzicht ruim achter bij haar NAVO-verplichtingen.⁵⁸⁷ De Belgische luchtmacht verkeerde in een min of meer vergelijkbare situatie als de KLU, terwijl de Noorse *Luftforsvaret* garen spon bij het feit dat de VS besloten het MDAP met het oog op het groeiende strategisch belang van het Hoge Noorden langer voort te zetten.⁵⁸⁸ Maar ook grotere luchtmachten, zoals de RAF en *Luftwaffe*, hadden moeite aan de NAVO-eisen te voldoen.

De modernisering van het materieel, de behoeften op organisatorisch, logistiek, infrastructuureel en personeel gebied, stuk voor stuk vloeiden zij voort uit de voortgaande nuclearisering van de NAVO-strategie. *Massive Retaliation* bracht voor de KLU bovendien een nieuwe, nucleaire taak met zich mee. Het formeren van twee tactische squadrons met een nucleaire taak stelde de KLU in staat met een gelimiteerd budget een belangrijke bijdrage aan de verdediging in bondgenootschappelijk verband te blijven leveren.⁵⁸⁹ Ofschoon de toewijzing van nucleaire taken de zelfstandige status van de KLU versterkte, steeg ze hierdoor niet in aanzien. De Koninklijke Landmacht en Koninklijke Marine kregen immers eveneens nucleaire taken.

Het relatieve gemak waarmee de conversie van 311 en 312 Squadron tot *Fighter Bomber Strike*-squadrons verliep, getuigde van de toegenomen kwaliteit en professionaliteit van de Koninklijke Luchtmacht in de jaren zestig. Dit beeld werd bevestigd tijdens de NAVO-oefeningen waaraan de KLU deelnam, maar bleek bijvoorbeeld evengoed uit de afname van het aantal vliegongevallen, de handhaving van een hoge graad van paraatheid tijdens de crises rond Berlijn en Cuba en de hogere standaard van haar personeel. Toch was het niet alles goud wat er blonk. Het tekort aan vliegers en technisch geschoold personeel bleef een hardnekkig probleem, dat bij voortdurende aandacht van de luchtmachtleiding vroeg. Voorts was de KLU, ondanks de geleidelijke toename van het beroepspersoneel, nog altijd te afhankelijk van dienstplichtigen. De magere vliegereedheidscijfers, toe te schrijven aan de tekorten aan technisch personeel, reservedelen en gronduitrusting, herstelden zich weliswaar, maar bleven ook in latere jaren nog een aandachtspunt. Iets wat evenzeer gold voor het aantal vliegreuren in het Jaarlijks Oefen Programma, dat hiermee nauw verband hield.

Het beeld dat midden jaren zestig evenwel overheerste was dat van een professionele luchtmacht, die kon beschikken over merendeels modern materieel, een gedegen organisatorische basis, goed getraind en gemotiveerd personeel en adequate (vlieg)opleidingen. Met de toekenning van een staatssecretaris voor luchtmachtzaken kwam de KLU in 1963 ook op beleidsniveau op gelijke voet te staan met de landmacht en de marine. De Koninklijke Luchtmacht was in haar totaliteit ingebed in de NAVO-commandostructuur. Binnen 2ATAF leverden de Nederlandse tactische luchtstrijdkrachten een waardevolle bijdrage aan de uitvoering van SACEUR's *Atomic*

Strike Plan. De Nederlandse luchtverdedigingsmiddelen leverden op hun beurt een belangrijk aandeel in de geïntegreerde bondgenootschappelijke luchtverdediging – een integratie waarbij de KLU voortdurend voorop had gelopen en die mede door Nederlands toedoen tot stand was gekomen. De keuze voor de Starfighter droeg zeer veel bij aan de intensieve samenwerking tussen de F-104-gebruikers. Bovendien had Nederland de buurlanden België en de Bondsrepubliek weten te enthousiasmeren voor een plan om de radarstations van de landen onderling te koppelen, waardoor zij ruim voor het gereedkomen van het NAVO-brede NADGE-project al konden beschikken over een geïntegreerd, semigeautomatiseerd meldings- en gevechtsleidingssysteem. Het integreren van de vliegopleidingen met België was een ander voorbeeld van succesvolle internationale militaire coöperatie met de Koninklijke Luchtmacht in een hoofdrol.

Met de oprichting van het eerste niet-Amerikaanse nucleaire squadron liep de KLU opnieuw voor op de rest, terwijl zij bovendien als eerste Europese luchtmacht een Nike-squadron in de geleidewapengordel op Duits grondgebied stationeerde. De overwinning van de KLU op de KL in de strijd om het beheer van de geleide wapens was zowel een vloek als een zegen. Enerzijds stelde het de KLU voor hoge infrastructurele en personele kosten, anderzijds hielp het de KLU haar bestaansrecht ook voor de toekomst te verzekeren.

Zes van de acht Nike-eenheden kregen vanaf 1966 de beschikking over kernkoppen. Dit vormde het sluitstuk van de succesvolle aanpassing van de KLU aan de nuclearisering. De nucleaire Nikes stelden de KLU in staat voortaan ook haar defensieve nucleaire taak uit te voeren. Op datzelfde moment kondigde zich in de NAVO echter een strategiewisseling aan, waarin het zwaartepunt verschoof naar de conventionele verdediging. Deze nieuwe strategie, die bekend stond als *Flexible Response*, zal centraal staan in het volgende hoofdstuk.

HOOFDSTUK 4

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

Waar de nuclearisering in het vorige hoofdstuk nog centraal stond, bepaalde de eind 1967 door de NAVO aangenomen *Flexible Response*-strategie de richting waarin de ontwikkeling van de Koninklijke Luchtmacht zich vanaf de late jaren zestig bewoog. De nieuwe strategie, in Nederland ook wel de strategie van het Aangepaste Antwoord genoemd, verlegde de nadruk van nucleaire naar conventionele operaties. Kwalitatief sterke conventionele strijdkrachten, uitgerust met hoogstaande wapen- en verbindingssystemen, moesten het bondgenootschap een serieus alternatief bieden voor de inzet van zijn kernwapenarsenaal. De gevolgen van de koerswijziging beperkten zich niet tot het materiële vlak; ook organisatorisch, logistiek en infrastructureel moesten de strijdkrachten van de lidstaten zich aanpassen aan het flexibele strategische concept. De luchtmachtleiding, die zich door de scheef gegroeide verhouding tussen de investerings- en exploitatiekosten in een alsmar strakker financieel keurslijf geperst zag, had steeds meer moeite aan haar NAVO-‘verplichtingen’ te voldoen. In een tijdvak dat zich kenmerkte door ontspanning op het internationale toneel leek de politieke en maatschappelijke bereidheid om de defensielasten te torsen bovendien tanende. Grote materieelinvesteringen, waaronder de aanschaf van 105 voor conventionele aanvalstaken ontworpen NF-5-jachtbommenwerpers, noopten de luchtmachtleiding op andere gebieden tot soberheid. De logistieke en infrastructurele sectoren werden eens te meer het slachtoffer, ofschoon de operationele sector evenmin werd ontzien. Ook de personeelssterkte liep na 1967 terug. Op personeelsgebied richtten de schijnwerpers zich echter vooral op de vermaatschappelijking, een proces waarbij de Koninklijke Luchtmacht voorop liep.

Wederzijdse verzekerde vernietiging

De Cuba-crisis, waarin de strijd tussen de beide machtsblokken de wereld in oktober 1962 op de drempel van een atoomoorlog had gebracht, liet een onuitwisbare indruk achter op president John F. Kennedy. Het Amerikaanse staatshoofd oordeelde dat kernwapens een te prominente rol speelden in het buitenlands beleid van zijn land, een mening die hij deelde met zijn energieke *Secretary of Defense* Robert McNamara. De regering-Kennedy sloeg dan ook een andere koers in, die er op was gericht een oorlog ‘controleerbaar’ te houden en niet langer per definitie te laten ontaarden in een wederzijdse uitwisseling van kernwapens. De moord op Kennedy, in november 1963, bracht dit Amerikaanse streven niet aan het wankelen. Gezien het gestaag groeiende Sovjet-arsenaal aan kernkoppen en primaire overbrengingsmiddelen (onderzeeboten, intercontinentale ballistische raketten, strategische bommenwerpers) was nucleaire pariteit nog slechts een kwestie van tijd. Hierna zou *Massive Retaliation* definitief haar geloofwaardigheid verliezen.¹

De Verenigde Staten stonden een nieuwe, flexibeler strategie voor, die het bondgenootschap meer opties zou bieden om op uiteenlopende vormen van agressie te reageren dan het aan

geloofwaardigheid inboetende nucleaire dreigement. Daarvoor was het allereerst zaak om, hoe paradoxaal dit op het eerste gezicht misschien ook leek, het aantal beschikbare Amerikaanse nucleaire strategische opties te vergroten. In 1965 nam het *Strategic Air Command* de laatste van maar liefst achthonderd nieuwe LGM-30A Minuteman I intercontinentale ballistische raketten in dienst, die beschermd stonden opgesteld in verharde silo's diep onder de grond. Vier jaar later was deze eerste versie van de Minuteman al volledig vervangen door de verbeterde Minuteman II. In de tussentijd was het aantal Polaris-kernonderzeeboten bovendien vergroot tot 41 stuks.² Deze zeer moeilijk op te sporen nucleair bewapende onderzeeboten boden Washington een zogeheten *second strike capability*, ofwel het vermogen om zelfs na een verrassingsaanval over voldoende kernwapens te blijven beschikken om de Sovjet-Unie te vernietigen. Het duurde niet lang eer de Sovjet-Unie in de vorm van de SS-9 Scarp en de SS-11 Sego ICBM, alsmede de Yankee-klasse kernonderzeeboot, deze Amerikaanse dreiging beantwoordde. Het resultaat was een toestand van *Mutual Assured Destruction* (MAD). Een Derde Wereldoorlog stond in feite gelijk aan zelfmoord, aangezien zowel de aanvallende als de verdedigende partij genoeg nucleaire wapens overhield om de ander te vernietigen.³

Doordat de machtsblokken elkaar nucleair min of meer in evenwicht hielden, verlegde de aandacht zich nadrukkelijker naar de kwaliteit en de kwantiteit van hun conventionele strijdkrachten. Daarbij wezen nieuwe, in de vroege jaren zestig door het Pentagon geïnitieerde studies uit dat het kwantitatieve verschil in de conventionele strijdkrachten tussen de NAVO en het Warschaupact minder omvangrijk was dan in het verleden steeds werd voorgesteld. Een extra krachtsinspanning zou het mogelijk maken dit 'gat' te dichten. Washington meende dat de verantwoordelijkheid voor de uitbreiding en verbetering van de conventionele NAVO-strijdkrachten bij de Europese bondgenoten moest liggen. Die onderschreven op hun beurt wel de noodzaak van het verhogen van de atoomdrempel, maar deinsden terug voor de financiële implicaties van verdere 'conventionalisering'. Voorts zou het uitvechten van een conflict met louter conventionele wapens West-Europa tot slagveld maken, terwijl de Verenigde Staten buiten schot bleven. De angst voor een 'ontkoppeling' van de Amerikaanse en Europese veiligheidsbelangen stak weer de kop op. Het verhogen van de atoomdrempel leek namelijk afbreuk te doen aan de Amerikaanse bereidheid de West-Europese veiligheid met zijn nucleaire arsenaal te willen verdedigen. De kwetsbaarheid van het Amerikaanse vasteland voor een Sovjet-aanval met kernwapens, een aanval waartegen vrijwel geen verdediging mogelijk was, deed op zijn minst twijfels rijzen over de bereidheid van Washington om zijn toevlucht tot kernwapens te nemen. De Europese lidstaten bekeken het voorgestelde strategische concept dan ook met het nodige wantrouwen. Geen enkel land verzette zich echter zo fel als Frankrijk. Parijs wilde *coûte que coûte* vasthouden aan het concept van nucleaire afschrikking, een houding waarin voor verhoging van de atoomdrempel geen plaats was. Met de terugtrekking van Frankrijk uit de militaire structuur van de NAVO viel in 1966 weliswaar de meest uitgesproken tegenstander weg, maar het zou desondanks ruim een jaar duren alvorens de veertien overgebleven bondgenoten het nieuwe strategische denkbeeld aanvaardden.⁴

Op 12 december 1967 schonk de NAVO-Raad ten slotte zijn goedkeuring aan de in document MC 14/3 opgetekende nieuwe strategie, *Flexible Response* genaamd. De aanvaarding van *Flexible Response* vereiste van de NAVO-strijdkrachten, die – behoudens het voeren van een korte conventionele beginfase in een conflict – waren georganiseerd, toegerust en getraind op nucleaire oorlogvoering, een omschakeling naar conventioneel optreden. Er moesten nieuwe operatieplannen worden ontwikkeld, terwijl investeringen in moderne, conventionele wapensystemen

de uitvoering van de NAVO-strategie mogelijk moesten maken. De militaire NAVO-autoriteiten zouden evenwel spoedig leren dat er tussen de politieke aanvaarding van de strategie en de hiervoor door landen op te brengen financiële inspanningen een wereld van verschil school.

4.1 Internationale ontwikkelingen: de Koude Oorlog ontdoet

Het politieke klimaat voor de uitvoering van de ambitieuze plannen was eind jaren zestig verre van ideaal. De opbloei van politieke ontspanning, de toenemende Amerikaanse militaire bemoeienis in Vietnam en de zorgwekkende betalingsbalans van twee van de belangrijkste bondgenoten, de Verenigde Staten en Groot-Brittannië, werkten stuk voor stuk remmend op de uitbreiding van de conventionele troepensterkte, waartoe regeringen zich met de ondertekening van MC 14/3 hadden verplicht. De inkt was nog maar nauwelijks opgedroogd toen de twee bovengenoemde landen met het oog op hun negatieve betalingsbalans een deel van hun strijdkrachten van het continent terugtrokken. Ook België, de Bondsrepubliek en Canada troffen voorbereidingen om hun conventionele troepen- en vliegtuigsterkte te verminderen. Evenals in 1950, toen de oorlog in Korea de herbewapening van de NAVO op gang bracht, leek alleen een crisis de lidstaten er daadwerkelijk toe te kunnen bewegen hun woorden ook in daden om te zetten. De Sovjet-interventie in Tsjechoslowakije leek het bondgenootschap daarvoor in augustus 1968 een perfecte aanleiding te bieden.⁵

Wake-up call: de Sovjet-interventie in Tsjechoslowakije, 1968

Op zondag 20 augustus 1968, even na elven in de avond, werd het luchtbeeld van vier NAVO-radarstations langs de Duits-Duitse grens plotseling overspoeld door valse radarecho's. Onder dekking van elektronische tegenmaatregelen, onder meer in de vorm van door Sovjet-vliegtuigen afgeworpen *chaff*, werd een bataljon *spetsnaz* het burgervliegveld van Praag ingevlogen. Deze elitetroepen namen snel bezit van het vliegveld. Met het vliegveld stevig in handen landde een tweede golf transportvliegtuigen, die eenheden van de 103e Luchtmobiele Divisie aanvoerde. Deze troepen baanden zich razendsnel een weg naar strategische punten in de Tsjechoslowaakse hoofdstad. Terwijl eenheden van het 24e Sovjet-luchtleger de overige vliegbases in het land bezetten, trokken divisies van de Sovjet-Unie, Oost-Duitsland, Polen en Hongarije op verscheidene plaatsen de Tsjechoslowaakse grenzen over om de omsingeling van hun 'afvallige' communistische bondgenoot te completeren. De snelheid waarmee de operatie werd uitgevoerd voorkwam bloedvergieten.⁶

De gewapende interventie maakte een einde aan de zogeheten Praagse Lente, een periode waarin Tsjechoslowakije zich onder aanvoering van de nieuw verkozen eerste secretaris van de communistische partij Alexander Dubček bewoog in de richting van meer democratisering en liberalisering. In tegenstelling tot de burgerbevolking, die zijn hervormingsplannen met gejuich begroette, vielen Dubčeks progressieve ideeën slecht bij de regeringsleiders van de andere lidstaten van het Warschaupact. Lijdzaam toezien hoe Tsjechoslowakije zich van het communistische pad afkeerde, hield niet alleen een direct gevaar in voor de cohesie van het Warschaupact, maar zou bovendien hun eigen positie aantasten. Toch voelde Sovjet-leider Leonid Brezjnev, de opvolger van de in 1964 aan de kant geschoven Chroesjtsjov, aanvankelijk weinig voor militair ingrijpen. Moskous pogingen de Tsje-

choslowaakse communistische partij op diplomatieke wijze van haar 'fouten' te overtuigen bleken echter vruchteloos. Daarop verlegde de Sovjet-Unie haar aandacht naar militaire opties, waarbij ditmaal – anders dan bij de eenzijdige reactie op de Hongaarse Opstand – haar meest loyale bondgenoten betrok. Het beschermen van de socialistische belangen tegen interne en externe contrarevolutionaire bedreigingen werd opgevoerd als legitimatie voor een gewapende ingreep. In feite gold de invasie van Tsjechoslowakije als een schoolvoorbeeld van de enkele maanden later geformaliseerde Brezjnev-doctrine, die bepaalde dat de keuze van een land voor het socialisme een onherroepelijke was. Moskou behield zich op grond hiervan het recht voor om in te grijpen wanneer een socialistische staat door 'contrarevolutie' (lees: democratie) werd bedreigd.⁷

Een drietal gezamenlijke oefeningen in de zomer van 1968 bereidde de Oost-Duitse, Hongaarse, Poolse en Sovjet-troepen voor op de aankomende operatie.⁸ Hoewel dit ongewoon hoge aantal oefeningen een teken aan de wand had moeten zijn, kwam de interventie voor de NAVO als een verrassing. De ongebruikelijke troepenverplaatsingen aan de communistische zijde van het IJzeren Gordijn waren geenszins onopgemerkt gebleven. Inlichtingen uit diplomatieke kanalen, aangevuld met satellietbeelden en luchtfoto's 'geschoten' door ultrageheime Amerikaanse SR-71 Blackbird verkenningsvliegtuigen, lieten er geen twijfel over bestaan dat Warschaupact-troepen de ring rondom hun 'socialistische broeder' sloten. Westerse inlichtingendiensten hielden het echter niet voor mogelijk dat Moskou een oorlog in Europa zou riskeren om de orde in Tsjechoslowakije te herstellen. Met dank aan deze foutieve inschatting van de Sovjet-intenties kon het gebeuren dat de belangrijkste NAVO-commandant in Europa, SACEUR generaal Lyman L. Lemnitzer, in Griekenland verbleef toen de Warschaupact-troepen Tsjechoslowakije binnenvielen. Lemnitzer moest zich, evenals het NAVO-hoofdkwartier, het eerste etmaal behelpen met persrapporten, aangezien de rapportage via officiële kanalen "extremely slow" verliep. De communicatie tussen de politieke en militaire NAVO-autoriteiten verliep eveneens moeizaam. In zijn totaliteit traden er meerdere serieuze tekortkomingen in het NAVO-communicatiesysteem aan het licht, dat naar aanleiding hiervan volledig op de schop zou worden genomen. Andere *lessons learned* betroffen de gebrekkige informatie-uitwisseling tussen de nationale en de NAVO-inlichtingendiensten en de kwetsbaarheid van de westerse radarsystemen voor elektronische tegenmaatregelen. Om de kosten van het *NATO Air Defence Ground Environment* te drukken was onder andere beknibbeld op mogelijkheden om de radarapparatuur weerbaarder te maken tegen elektronische storingen (*jamming*), een maatregel die na deze jongste ervaring wellicht een heroverweging verdiende. Tot slot had de invasie aangetoond "that it is not possible to read the other side's intentions reliably". Niet de vijandelijke intenties, maar diens militaire capaciteiten moesten het uitgangspunt blijven vormen voor de militaire planning van het bondgenootschap.⁹ Het in 1967 in bondgenootschappelijk verband geaccepteerde denkbeeld dat een Warschaupact-aanval zou worden aangekondigd door een lange periode van politieke spanningen, hetgeen de NAVO de tijd zou bieden zich te prepareren, lag plotseling minder voor de hand. Nederland had de waarde van de "politieke waarschuwingstijd" reeds vanaf het begin af aan als "onjuist" beoordeeld. Gelet op de manier waarop de NAVO zich door de Sovjetinval had laten verrassen, bleek dat een juiste inschatting.¹⁰

De NAVO toonde zich onder de indruk van het geïntegreerde, effectieve en snelle optreden van de Warschaupact-troepen in Tsjechoslowakije en de plannings-, geheimhoudings- en misleidingsaspecten van de operatie.¹¹ Hoewel in werkelijkheid op de uitvoering het nodige viel af te dingen – zo zouden de lange aanvoerlijnen in een conflict met de NAVO een kwetsbaar doelwit

hebben gevormd voor luchtaanvallen – zag de NAVO in de invasie het bewijs dat het Warschau-pact in staat was complexe militaire operaties tot een goed einde te brengen.¹² Met de stationering van extra Sovjet-divisies op Tsjechoslowaaks grondgebied sloeg bovendien de numerieke balans in de Centraal Europese regio verder in Sovjet-voordeel door. Om de balans te herstellen deden de militaire NAVO-autoriteiten aanbevelingen om de gevechtskracht te vergroten en de paraatheid te verhogen. Daarnaast deed SACEUR een dringend beroep op alle lidstaten hun aangegane verplichtingen, waarvan de uitvoering op financiële gronden was uitgesteld, thans na te komen.¹³ België en Canada zetten voorlopig een streep door hun bezuinigingsplannen, terwijl ook de Verenigde Staten hun voornemen om ten behoeve van de strijd in Vietnam de troepensterkte op het continent verder uit te dunnen opschortten. De overige bondgenoten gaven eveneens gehoor aan de noodroep van de NAVO. Nederland besloot tot een eenmalige verhoging van de defensiebegroting met 225 miljoen gulden, een bedrag dat voornamelijk ten goede kwam aan de versnelde aanschaf van Leopard I-tanks voor de KL.¹⁴

Het duurde echter niet lang eer het 'shokeffect' was uitgewerkt. De invasie van Tsjechoslowakije bleek niet de voorbode van een opmars naar het Westen, zodat de roep om bezuinigingen alras weer luider klonk. In 1969 kondigde na België ook Canada aan de voorgenomen bezuinigingsmaatregelen alsnog door te voeren. Aan de overzijde van de Atlantische Oceaan nam tezelfdertijd de binnenlandse druk op de pas aangetreden Amerikaanse president Richard M. Nixon toe om nog eens tienduizenden manschappen extra uit West-Europa terug te halen, teneinde de zorgwekkende staatsfinanciën op orde te helpen brengen. De geldverslindende oorlog in Zuidoost-Azië, een hernieuwde fase van politieke ontspanning en een groeiend ongenoegen onder de Amerikanen dat de Europese bondgenoten nog altijd niet evenredig bijdroegen aan hun eigen defensie, leken stuk voor stuk valide argumenten voor verdere reducties. De Europese lidstaten wisten het schrikbeeld van nieuwe Amerikaanse troepenverminderingen af te wenden door Washington een *European Defence Improvement Program* (EDIP) in het vooruitzicht te stellen, een programma ter waarde van 1 miljard dollar dat vooral diende om de Amerikanen ervan te overtuigen dat het de Europese lidstaten wel degelijk ernst was om aan hun eigen verdediging bij te dragen.¹⁵ Het EDIP zal later in dit hoofdstuk nog uitvoeriger aan de orde komen. Het volstaat hier te vermelden dat deze extra Europese kwaliteitsinjectie niet in een uitbreiding van het aantal conventionele strijdkrachten in Centraal Europa resulteerde.

De wisseling van een nucleair georiënteerde NAVO-strategie voor een strategisch concept dat de conventionele strijdkrachten nadrukkelijker op de voorgrond plaatste, had lidstaten niet kunnen verleiden tot extra investeringen in de conventionele sector. Integendeel, gedreven door financiële motieven bleven zij zoeken naar wegen om de omvang van hun strijdkrachten verder in te krimpen. Zelfs de Sovjet-interventie in Tsjechoslowakije en de hieruit voortvloeiende toename van het aantal Sovjet-divisies langs de West-Duitse grens konden de lidstaten niet stimuleren tot meer dan een kortstondige onderbreking van die neerwaartse spiraal.

Waakzaamheid en ontspanning

De stabilisatie van de Oost-West-verhoudingen biedt een tweede verklaring voor de terughoudende opstelling van regeringen om hun defensie-uitgaven drastisch te verhogen. De inval in Tsjechoslowakije had weliswaar even nieuwe twijfels gezaaid omtrent Moskou's ware intenties, maar deze

maakten even zo snel plaats voor de inmiddels geaccepteerde gedachte dat een directe confrontatie in Europa niet langer waarschijnlijk was. Om G. Teitler en F.Th. Olivier in *Mars in de lage landen* aan te halen, had “de Berlijnse Muur (...) het laatste conflictpunt ingekapseld, dat in Europa nog manoeuvreerruimte bood”.¹⁶ Nadat de Koude Oorlog begin jaren zestig in Cuba zijn ijzingswekkende hoogtepunt had beleefd, nam de belangstelling voor ontspanning gaandeweg toe. De pijnlijke les van Praag was dat het Westen gebaat was bij rust in Oost-Europa, en niet bij democratische woelingen.

Een van de hoofdrolspelers in het ontspanningsproces was de West-Duitse bondskanselier Willy Brandt. Zijn *Ostpolitik* opende de deur naar een normalisering van de Duits-Duitse betrekkingen. Brandts streven naar een verbetering van de kille Oost-West-relaties wierp in 1970 zijn eerste vruchten af, toen de Bondsrepubliek verdragen met de Sovjet-Unie en Polen sloot waarin de naoorlogse grenzen werden erkend. Een jaar later bereikten de vier grote mogendheden een akkoord over de status van Berlijn. Met het in december 1972 tussen de Bondsrepubliek en de Duitse Democratische Republiek tot stand gekomen *Grundlagenvertrag*, waarin de buurlanden elkaars bestaan erkennen, bereikte de Detente een van zijn hoogtepunten.¹⁷

Deze ontspanning in de internationale relaties schiep de ruimte om ook op andere punten nader tot elkaar te komen. Waar de NAVO in het verleden Moskous toenaderingspogingen vooral had afgedaan als ‘glimlachpolitiek’, speelde het bondgenootschap in de tweede helft van de jaren zestig een constructieve rol bij het heropenen van de politieke dialoog. Een in 1967 afgeronde studie naar de toekomst van de alliantie, het naar de Belgische minister van Buitenlandse Zaken vernoemde Harmel-Rapport, concludeerde dat de NAVO-veiligheid op twee pijlers diende te berusten: militaire kracht en politieke ontspanning.¹⁸ In juni 1968 bleek de waarde die het bondgenootschap aan de uitkomsten van het rapport hechtte, toen de NAVO-Raad de lidstaten van het Warschaupact uitnodigde over wederzijdse troepenverminderingen te onderhandelen.¹⁹ De ondertekening van het Non-proliferatieverdrag, dat de verspreiding van kernwapens aan banden legde, vormde een maand later de volgende mijlpaal. De Sovjet-interventie in Tsjecho-Slowakije leek weinig invloed te hebben op het ontspanningsstreven, hoewel het voeren van besprekingen over troepenreducties tijdelijk minder opportuun leek.²⁰ Wel was eind 1969 de lucht voldoende geklaard om bilaterale gesprekken tussen beide supermachten over de begrenzing van hun strategisch kernwapenarsenaal mogelijk te maken. Deze *Strategic Arms Limitation Talks* (SALT) resulteerden in mei 1972 in de ondertekening van het SALT I-verdrag. De succesvolle SALT-besprekingen effenden het pad voor de langverwachte onderhandelingen over *Mutual Balanced Force Reductions* (MBFR), die ruim een jaar later aanvingen. Afgevaardigden van de NAVO en het Warschaupact schoven daarvoor in oktober 1973 in Wenen aan de onderhandelingstafel aan. Bij de MBFR-besprekingen kwamen uitsluitend militaire zaken ter sprake. De tegelijkertijd plaatshebbende gesprekken in de Conferentie over Veiligheid en Samenwerking in Europa (CVSE) behandelde de politieke dimensie van het wapenbeheersingsvraagstuk. Dit forum bood ruimte voor overleg over veiligheidsvraagstukken en samenwerking op economisch, technologisch, humanitair, wetenschappelijk en cultureel gebied. In 1975 zetten de 35 deelnemende landen in de Finse hoofdstad hun handtekening onder de Helsinki-akkoorden. De voortvarendheid waarmee Oost en West ten aanzien van niet-militaire zaken tot een akkoord kwamen stak schril af tegen de moeizaam verlopende onderhandelingen over wederzijdse en evenwichtige troepenverminderingen, waarbij pas tegen het einde van de Koude Oorlog een doorbraak werd bereikt.²¹

Daaruit bleek wel dat – de normalisering van de internationale relaties ten spijt – geen van beide machtsblokken het risico nam zijn waakzaamheid te laten verslappen. Zo bleef de NAVO beducht

voor het omvangrijke bewapeningsprogramma dat de Warschaupact-strijdkrachten in een hoog tempo van moderne typen tanks, gevechtsvliegtuigen en oorlogsschepen voorzag. Zorgwekkend waren ook de geavanceerde grondgebonden luchtverdedigingsystemen, die in groten getale hun weg vonden naar de landstrijdkrachten van de Sovjet-Unie en haar bondgenoten. Bovendien had de onder Brezjnev ingezette inhaalrace voor wat betreft aantallen intercontinentale ballistische raketten omstreeks 1970 geresulteerd in de zo felbegeerde nucleaire pariteit, die Moskou een veel sterkere positie aan de onderhandelingstafel opleverde. Op haar beurt volgde de Sovjet-Unie de snelle Westerse technologische wapenontwikkelingen met argusogen.²² De betrekkingen mochten dan warmer zijn geworden, het einde van de Koude Oorlog leek nog niet in zicht.

De grenzen van Detente: lessen uit het Oosten

In de herfst van 1973 kreeg de Detente bovendien een gevoelige knauw te verwerken. De tot de tanden toe bewapende supermachten hielden elkaar in Europa weliswaar in een wurggreep, doch dat belette hen niet hun machtsstrijd in andere werelddelen uit te vechten. Ver verwijderd van het Europese strijdtoneel staken Egyptische troepen op 6 oktober 1973 het Suezkanaal over om gebieden te heroveren die Egypte na de Zesdaagse Oorlog in 1967 aan Israël had moeten prijsgeven. Dit Egyptische offensief werd gecoördineerd met een aanval door Syrische strijdkrachten, die grote delen van de Golanhoogte bezetten. De belangrijkste Israëlische troefkaart, de luchtmacht, werd aanvankelijk geneutraliseerd door een scherm van luchtafweermiddelen op te trekken. Hiervoor had Moskou zijn beide cliëntstaten voorzien van moderne wapensystemen, waaronder mobiele geleide wapens van het type SA-6 Gainful en ZSU-23-4 Shilka-luchtdoelgeschut. Terwijl het Syrische offensief na een voortvarend begin al na twee dagen doodbloedde, bood het Egyptische offensief Israël reden tot zorg. Pas toen het succes van hun opmars de Egyptische grondtroepen buiten het bereik van de beschermende 'luchtafweerparaplu' bracht, wist het Israëlische leger – gesteund door luchtaanvallen – het initiatief te herwinnen. Een Egyptische oorwassing leek ophanden.²³

Op dat moment, de kalender wees 10 oktober aan, besloot Moskou in te grijpen. Brezjnev, die de Egyptische en Syrische leiders steeds had afgeraden een oorlog tegen Israël te beginnen, gaf opdracht zijn Arabische bondgenoten te hulp te schieten. Diezelfde dag landden de eerste Sovjet-transportvliegtuigen op Egyptische en Syrische bases om voorraden en wapens af te leveren. Een Amerikaanse reactie kon niet uitblijven en op 13 oktober besloot Nixon de Israëlische roep om versterkingen positief te beantwoorden. De twee supermachten werden alsmaar dieper het conflict in gezogen, hoewel een directe confrontatie uitbleef. De Amerikaanse steun omvatte onder meer vliegtuigen, tanks en reservedelen. Beslissend voor het verloop van de strijd was echter de levering van elektronische stoorzenders en zogeheten 'slimme' vliegtuigmunitie. De aan een wapenophangpunt mee te voeren stoorzender verstoort de frequenties van de radarsystemen en bood de Israëlische jachtbommenwerpers zo een zekere mate van bescherming, terwijl 'slimme' wapens zoals de optisch-geleide AGM-65 Maverick-raket hen in staat stelde luchtafweersystemen van een veilige afstand en met grote precisie aan te vallen. Gekoppeld aan nieuwe aanvalstactieken sloegen de Israëlische gevechtsvliegtuigen gaten in het hechte luchtverdedigingsnetwerk. Dit bood hun vrij spel het tegenoffensief op de grond te ondersteunen, waartegen Egypte geen verweer meer had. Een op 24 oktober door de VN-Veiligheidsraad opgelegd staakt-het-vuren moest het ingesloten Egyptische leger van vernietiging redden.²⁴

Israël zette zijn tegenoffensief echter voort, waardoor de Oktoberoorlog nog een gevaarlijk staartje kreeg. De Egyptische leider Anwar Sadat deed een dringend beroep op Washington en Moskou om op de naleving van het staakt-het-vuren toe te zien. In een brief aan Nixon stelde Breznev voor gezamenlijk op te treden, waarschuwend dat de Sovjet-Unie desnoods bereid was militair in te grijpen als Israël zich niet aan de afspraak hield. De Verenigde Staten, die Moskou geen aanleiding wilden geven om troepen in de regio te stationeren, reageerden op dit dreigement door hun strijdkrachten in een verhoogde staat van paraatheid te brengen. Op Amerikaans aanraden besloot Sadat zijn hulpverzoek aan de supermachten in te trekken en in plaats daarvan een VN-vredesmacht op de naleving van het staakt-het-vuren te laten toezien. Bovendien was Egypte bereid met Israël te onderhandelen over een wapenstilstand. Deze toezegging haalde de angel uit het conflict, dat de wereld – elf jaar na Cuba – opnieuw op de rand van een wereldoorlog had gebracht.²⁵

De Oktoberoorlog toonde aan hoe snel een lokaal conflict kon uitgroeien tot een mondiale strijd. In die zin leek deze gebeurtenis de validiteit van de nieuwe NAVO-strategie, gericht op conflictbeheersing, te onderschrijven. Tegelijkertijd maakte de oorlog duidelijk dat de Detente aan grenzen gebonden was.²⁶ Tevens diende de oorlog als waardevolle leerschool voor militaire staven aan weerszijden van het IJzeren Gordijn. Immers, de oorlog – uitgevochten met Westers en Sovjet-materieel, door strijdmachten gemodelleerd naar Warschaupact- en NAVO-voorbeeld – gaf enig inzicht hoe een gewapend conflict tussen de machtsblokken in Europa eruit kon zien. Tot de voornaamste lessen behoorde het besef dat de moderne oorlogvoering zich in een hoger tempo en met een grotere intensiteit voltrok. De noodzaak het luchtoverwicht te winnen, de kwetsbaarheid van tanks voor draadgeleide antitankwapens en de rol van elektronische oorlogvoering trokken evenzeer de aandacht. De reeds gememoreerde Zesdaagse Oorlog, waarin de Israëlische luchtmacht in één enkele aanval de luchtmachten van zijn opponenten op hun vliegbases vernietigde, had eerder al de noodzaak van verharde vliegtuigonderkomens gedemonstreerd. Zowel de NAVO als het Warschaupact verwerkten deze waardevolle lessen in hun plannen.

De oorlogen in het Midden-Oosten vormden niet de enige kans om praktische kennis op te doen. Ook elders bleven de supermachten verwickeld in hun strijd om mondiale invloed. Mees-tentijds, zoals bij de oorlogen op het Afrikaanse continent en het conflict tussen India en Pakistan, speelden zij een rol achter de schermen. De Vietnamoorlog vormde de uitzondering op deze regel.²⁷ Hoewel de Sovjet-Unie (en China) het Noord-Vietnamese regime uitsluitend steunden door adviseurs en wapenleveranties, namen Amerikaanse troepen actief deel aan de strijd. De jaarlijks in omvang groeiende Amerikaanse troepenmacht kon echter niet voorkomen dat Hanoi begin 1968 voldoende krachten wist te verzamelen om een grootschalig offensief te lanceren. Dit zogeheten Tet-offensief werd weliswaar afgeslagen, maar maakte duidelijk dat de strijd voor Washington niet te winnen viel. De steun voor de oorlog in Vietnam, die zich nog eens vijf lange jaren zou voortslepen, brokkelde na 1968 snel af. Niet alleen de Amerikaanse bevolking keerde zich ervan af, ook in andere Westerse landen, waaronder Nederland, nam de weerszin tegen het als zinloos en gewelddadig gekenmerkte Amerikaanse optreden toe. De Nederlandse regering liet haar belangrijkste bondgenoot echter niet vallen, zelfs niet toen Washington in 1970 het controversiële besluit nam om het Vietnamese buurland Cambodja eveneens tot strijdtoneel te verklaren. Nederland was de enige NAVO-lidstaat die zich openlijk achter de Amerikaanse inval schaarde.²⁸

Anders dan in het verleden, toen Washington en Den Haag botsten over Nederlands-Indië, de 'Suezkwestie' en Nieuw-Guinea, presenteerde Nederland zich vanaf het midden van de jaren zestig steeds nadrukkelijker als een pro-Amerikaanse en "trouwe bondgenoot". Dat bleek ander-

maal in 1973, toen Nederland, de Bondsrepubliek en Portugal als enige Europese lidstaten bereid waren om de Amerikaanse luchtbrug naar Israël te faciliteren.²⁹ Nederland ging nog een stap verder, door ook zelf militair materieel te leveren.³⁰ Geoordeeld naar het buitenlands beleid lijkt er voor de “trouwe bondgenoot”-these in de periode 1967-1973 veel te zeggen. De vraag of dit ook voor het Nederlandse defensiebeleid geldt, komt hieronder aan de orde.

4.2 Nationale ontwikkelingen: het Nederlandse veiligheids- en defensiegebied onder vuur

Om met de deur in huis te vallen: een blik op de tussen 1967 en 1973 jaarlijks gestegen defensie-uitgaven, vaak aangevoerd als een belangrijke – zo niet de belangrijkste – graadmeter van de Nederlandse loyaliteit jegens het bondgenootschap, lijkt Van Stadens stelling van de “trouwe bondgenoot” eveneens te onderschrijven.³¹ Toch vertellen deze cijfers maar de helft van het verhaal. De hogere defensie-uitgaven vertaalden zich namelijk niet één-op-één in een toename van gevechtskracht, maar waren een *conditio sine qua non* om de Nederlandse krijgsmacht op het medio jaren zestig bereikte peil te kunnen handhaven. De jaarlijkse verhogingen werden merendeels “opgeslokt” door de fors toegenomen exploitatiekosten, waarvan personeelsuitgaven met afstand de snelst groeiende kostenpost vormden. Het resterende bedrag, bedoeld voor nieuwe investeringen ten behoeve van de *Flexible Response*-strategie, werd bedreigd door constante prijsstijgingen. In reële zin vertoonden de defensie-uitgaven in deze jaren dan ook nauwelijks een stijging.³²

De Defensienota 1968: de broekriem strakker aanhalen

De financiële zorgen hielden na 1966 derhalve aan. Tot ongenoegen van minister Luns vertoonde “men in Nederland steeds de neiging (...) op de defensie-uitgaven te besnoeien”. In 1968 besteedden alleen België, Denemarken en Luxemburg verhoudingsgewijs minder aan Defensie.³³ De Atlantisch georiënteerde Joseph Luns maakte deel uit van het in april 1967 aangetreden centrumrechtse kabinet-De Jong, dat in de *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid* op 20 juni 1968 zijn visie gaf op de (financiële) toekomst van de krijgsmacht. In een inleidend woord benadrukten de ministers van Buitenlandse Zaken en Defensie dat de regering geenszins blind was voor het feit “dat in talloze over het gehele land verspreide groeperingen intens wordt gediscussieerd over het fundamentele vraagstuk van oorlog en vrede en de daarmee verband houdende beginselkwesties”.³⁴ Een van de thema’s die volop in de belangstelling stond, was de vraag of Nederland lid moest blijven van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie. In de eerste 38 pagina’s van het omvangrijke beleidsstuk beantwoordde de regering deze vraag in positieve zin. De NAVO zou de eerstkomende jaren de hoeksteen van het veiligheids- en defensiebeleid blijven vormen. Dat noopte bovendien tot de conclusie, dat “Nederland een defensiebeleid moe[s]t blijven voeren dat gericht (...) [was] op handhaving van het bestaande [defensie]apparaat, onder aanpassing van de voortgaande technische ontwikkeling en versterking van de innerlijke samenhang door verhoogde doelmatigheid.” De krijgsmacht zou aan het nieuwe strategische concept van het bondgenootschap worden aangepast. De nota vervolgde evenwel met de waarschuwing dat de financieel-economische beperkingen die de regering zich op vrijwel elk gebied van staatszorg moest

opleggen, haar noodzaakten “ook de financiële grenzen voor de veiligheidszorg nog strakker te trekken”.³⁵ Om de benodigde investeringsruimte te scheppen moesten de hoge exploitatiekosten drastisch worden teruggedrongen. Besparingen en doelmatigheid vormden eens te meer sleutelwoorden. Den Toom, de nieuwe minister van Defensie in het kabinet-De Jong, moest voor de periode 1969 tot en met 1971 genoeg nemen met een jaarlijks bedrag van 3.275 miljoen gulden. Dat basisbedrag, gebaseerd op de defensiebegroting voor 1968, werd met het oog op de prijsontwikkeling voor 1969 verhoogd met een accrès van 75 miljoen gulden. In 1970 en 1971 kon Defensie een verhoging van 95 miljoen tegemoet zien. Bovendien kwamen de algemene salarissen en pensioenmaatregelen niet ten laste van de defensiebegroting. Als voorheen werden de gelden volgens de 1:2:1 formule verdeeld over respectievelijk de Koninklijke Marine, de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Luchtmacht.³⁶

Blijkens het witboek meende de regering dat de krijgsmacht binnen deze financiële grenzen haar taken “nog op redelijke wijze” moest kunnen vervullen.³⁷ Niet iedereen was daar zo zeker van. Zo had Luns al gewaarschuwd dat Nederland met zijn defensie-uitgaven inmiddels “tot de staartgroep van de NAVO (...) [was] afgezak”.³⁸ Naar eigen zeggen was minister Den Toom tot enkele “rigoureuze ingrepen” gedwongen om binnen het defensiebudget de NAVO-verplichtingen zo goed mogelijk na te komen. Zo moest de marine vervroegd afscheid nemen van haar vliegkampschip, de Hr.Ms. *Karel Doorman*, terwijl de landmacht een inkrimping van het personeelsbestand en een grote reorganisatie te wachten stond. De KLU, ten slotte, moest de sterkte van haar twee F-104-squadrons met een nucleaire taak van achttien naar twaalf vliegtuigen inkrimpen. Andere bezuinigingsmaatregelen omvatten de sluiting van de vliegbases Ypenburg en Woensdrecht, de definitieve opheffing van het Korps Luchtwachtdienst en het in vredetijd onbemand laten van een Nike- en een HAWK-squadron. Als klap op de vuurpijl moest de KLU ook twintig Starfighters verkopen.³⁹

De krijgsmachtdelen zouden vooral zelf moeten ‘bloeden’ om de vervanging van hun verouderende materieel mogelijk te maken. De 225 miljoen gulden die het kabinet naar aanleiding van de Sovjet-invasie in Tsjechoslowakije ter beschikking stelde, bracht geen structurele verlichting. Den Toom verdeelde dit ‘extraatje’ naar eigen inzicht over de krijgsmachtdelen.⁴⁰ De legerleiding mocht het geld zoals gezegd investeren in de aanschaf van tanks. De KLU benutte haar deel van de ‘Tsjechische injectie’, een bedrag van zestig miljoen gulden, om de nucleaire squadrons op sterkte te houden, daarmee gehoor gevend aan een dringende eis van SACEUR. Dit had tevens tot gevolg dat het aantal in de ‘uitverkoop’ gedane F-104’s tot acht zou worden verminderd.⁴¹

Het kabinetsbesluit om eenmalig een miljoenenbedrag te voteren bracht scheuren in de voorheen breed gedragen steun voor het defensiebeleid aan het licht. Tijdens de behandeling van het voorstel in de Tweede Kamer nam ditmaal ook de pvda stelling tegen deze verdere verzwaring van de defensielasten.⁴² Daarmee toonde de grootste linkse oppositiepartij de kritischer houding die ze, ingegeven door de interne vernieuwingsbeweging ‘Nieuw Links’, eind jaren zestig was gaan aannemen ten aanzien van de NAVO, het Nederlandse defensiebeleid en de rol van de Verenigde Staten. In oktober 1968 had de pvda haar nieuwe standpunten over het defensievraagstuk in een eigen defensienota, *Doelmatig Defensiebeleid*, gepubliceerd. Het hierin opgetekende streven naar bezuinigingen, taakverdeling en taakspecialisatie binnen de NAVO stond haaks op het regeringsbeleid.⁴³ De ongemeen felle oppositie uit linkse hoek deed minister-president De Jong zelfs besluiten om de ‘Tsjechische injectie’ in een televisietoespraak aan de bevolking uit te leggen. Het negatieve pvda-standpunt kon in de Kamer weliswaar niet op

voldoende steun rekenen, maar het was wel een duidelijk signaal dat de consensus over het veiligheids- en defensiebeleid geleidelijk afbrokkelde.⁴⁴

Een ongewisse toekomst

Na twee jaren van relatieve rust blies de gezaghebbende historicus L. de Jong de discussie over het defensiebeleid in de zomer van 1970 nieuw leven in. In een toespraak voor de Nederlandse Vereniging van Ex-Politieke Gevangenen uit de Bezettingstijd trok hij fel van leer tegen wat hij omschreef als “de uitholling van ons defensieapparaat”. Slechts een verhoging van de defensie-uitgaven kon voorkomen dat de krijgsmacht opnieuw zo “dodelijk zwak” zou worden als het in de meidagen van 1940 was geweest. De snelle capitulatie had destijds laten zien waartoe een verwaarlozing van de krijgsmacht kon leiden. Ook deelde De Jong een sneer uit aan de PvdA, die het dispuut over het defensiebeleid had aangezwengeld. De PvdA, die nog “niet zo heel lang geleden een zuiver begrip toonde voor een verstandige defensie-inspanning”, maar die zich nu volgens De Jong weer begon te “wiegen in illusies die de vooroorlogse SDAP al te boven was gekomen”.⁴⁵ De Jongs vurige pleidooi lokte veel politieke reacties uit. In antwoord op Kamervragen liet de minister-president weten de kritiek van zijn naamgenoot slechts ten dele te onderschrijven. VVD-fractievoorzitter H. van Riel en minister Luns behoorden tot de meest uitgesproken voorstanders, terwijl de PvdA, bij monde van fractievoorzitter J.M. den Uyl, de historicus ervan betichtte zich door Defensie te hebben laten influisteren.⁴⁶

Naarmate de Detente voortduurde, tekenden de partijpolitieke tegenstellingen zich steeds scherper af. Was het defensiebeleid in Van Stadens woorden in de jaren vijftig en zestig nog “gedepolitiseerd”, eind jaren zestig schrokken politieke partijen er niet voor terug om ook de krijgsmacht aan te grijpen als legitiem onderwerp om zich te onderscheiden.⁴⁷ De toekomst van de Nederlandse krijgsmacht vormde dan ook een van de belangrijke verkiezingsthema's bij de verkiezingen van april 1971. Premier De Jong had zijn kabinet, in weerwil van de politieke polarisatie, veilig naar de eindstreep weten te loodsen, maar was er niet in geslaagd knopen door te hakken ten aanzien van het defensiebeleid. Het nieuw te vormen kabinet kreeg die opdracht in de schoenen geschoven.

Scheidend defensie-minister Den Toom probeerde in een nota aan de informateur de richting van de formatiebesprekingen nog wel in een voor Defensie positieve zin te sturen. Den Toom pleitte ervoor de defensie-uitgaven te verhogen en deze bovendien rechtstreeks aan het nationaal inkomen te koppelen. Zijn gedachten gingen uit naar een stijging tot 4,2% van het nationaal inkomen voor de periode 1972-1975. Den Tooms ideeën werden opgepikt door de VVD en DS'70, die tezamen met de ARP, CHU en KVP op 6 juli 1971 het nieuwe kabinet vormden. Dit kabinet-Biesheuvel droeg opnieuw een centrumrechts signatuur. Ten opzichte van het vorige kabinet was DS'70, een van de PvdA afgesplitste partij, de enige nieuwkomer. Bij de formatiebesprekingen bleek het defensievraagstuk een teer punt, hetgeen het ook na het moeizaam tot stand gekomen regeerakkoord zou blijven. De coalitiepartners bereikten weliswaar overeenstemming over een koppeling van de defensie-uitgaven aan het nationaal inkomen, maar bleven intern verdeeld over de hoogte van het daarbij te hanteren percentage. Een commissie moest alle partijen op een lijn krijgen. Deze zogeheten Commissie-Van Rijckevorsel, samengesteld uit civiele en militaire deskundigen, afgevaardigden van de regeringspartijen en de PvdA en D'66, diende in maart 1972 met een rapport te komen. Het kabinet wilde zich tot die tijd alleen vast-

leggen op de in het regeerakkoord overeengekomen defensiebegroting voor 1972, te weten een stijging van de defensie-uitgaven met 6% en een 'fooï' van 55 miljoen gulden.⁴⁸

Het rapport dat de Commissie-Van Rijkjevorsel op 27 maart 1972 presenteerde, maakte duidelijk dat de deskundigen het niet eens konden worden. De poging tot depolitisering van het defensievraagstuk was mislukt. Een meerderheid van de commissie sprak zich uit voor het verhogen van de defensie-uitgaven voor de periode 1973-1976 tot 4,25% van het nationaal inkomen. De afgevaardigden van de KVP, ARP, PvdA en D'66 vertolkten het minderheidsstandpunt. Zij meenden dat de regering er goed aan deed het huidige percentage van 3,945% te handhaven en een aantal NAVO-taken af te stoten. Omdat Nederland de financiële middelen ontbeerde om drie volwaardige krijgsmachtdelen in stand te houden, stelde de commissieminderheid het voortbestaan van de luchtmacht ter discussie.⁴⁹ In deze adviezen klonk het geluid van de PvdA door, die eind 1971 met *Doelmatig Defensiebeleid II* een vervolg op haar eerdere defensienota had gepubliceerd. Maar nog voor er harde noten konden worden gekraakt, viel het kabinet-Biesheuvel. Nieuwkomer DS'70 stapte in juli 1972 uit de regering na onenigheid over het te voeren financieel-economisch beleid. Het rompkabinet-Biesheuvel II nam de honneurs waar tot de vervroegde Kamerverkiezingen van november 1972.

Gelijk zijn voorganger liet minister H.J. de Koster (VVD), die slechts korte tijd de verantwoordelijkheid voor het Ministerie van Defensie had gedragen, de kabinetsformateur zijn "persoonlijke denkbeelden over het defensiebeleid voor de komende tien jaar" na. In De Koster's politieke testament, dat de titel *Defensiebeleid. Waarheen in de komende 10 jaar?* droeg, vormde de "onverminderde handhaving" van de NAVO-taken het uitgangspunt. Om dat te realiseren zonder verhoging van de defensie-uitgaven, waartegen volgens De Koster nog te veel politieke weerstand bestond, stond hij "vrij ingrijpende wijzigingen in de bestaande militaire plannen" voor. Zijn voorstellen in die richting omvatten onder meer een verkorting van de duur van de eerste oefening, een verregaande standaardisatie op materieel gebied, een verlaging van de exploitatiekosten door personeelsreducties en een reorganisatie van de topstructuur van het Ministerie van Defensie.⁵⁰ Voor dat laatste had De Koster het startsein tijdens zijn ambtstermijn al gegeven. Bij zijn aantreden verving hij de krijgsmachtdeelgebonden staatssecretarissen door één staatssecretaris voor Defensie, A. van Es (ARP). Vervolgens waardeerde de bewindsman in 1972 de rol van de Defensieraad op, van een louter coördinerend tot een beleidsvormend en -bepalend orgaan. Hiermee beoogde De Koster de bestaande verticale organisatiestructuur, die de drie krijgsmachtdelen naar zijn mening te veel autonomie bood, te verzwakken door de 'horizontale' (functionele) elementen te versterken.⁵¹ Een gedeeltelijk gerenoveerde topstructuur van het ministerie en een defensiebegroting voor 1973, die opnieuw noodgedwongen teruggreep op een verhoging met een accrès, waren de belangrijkste erfenissen die De Koster het nieuwe kabinet naliet. Tal van zaken, waaronder een besluit over de vervanging van de F-104G, liet het kabinet-Biesheuvel echter onaangeroerd. Alle hoop was gevestigd op de nieuwe regering om aan de aanhoudende onzekerheid over de toekomst van de krijgsmacht een einde te maken.⁵²

Een Keerpunt?

De schrik sloeg de militaire leiding echter om het hart toen de progressieve partijen PvdA, D'66 en PPR (Politieke Partij Radikalen) in 1972 als winnaars uit de verkiezingsstrijd tevoorschijn kwamen. *Keerpunt '72*, hun gezamenlijke verkiezingsprogramma, leek voor Defensie dan ook zware tijden

aan te kondigen. De progressieve partijen waren voornemens de defensielasten in vier jaar tijd met 1,5 miljard gulden te verminderen. Andere speerpunten betroffen ontwapening en het afstoten van nucleaire taken, terwijl ook de voortzetting van het Nederlands lidmaatschap aan de NAVO ter discussie werd gesteld. Toch werd de soep niet zo heet gegeten als ze werd opgediend. Gedrieën behaalden de partijen geen meerderheid. Pas na langdurige formatiebesprekingen trad op 11 mei 1973 het kabinet-Den Uyl aan, waarin verder ook de ARP en KVP zitting namen. In ruil voor hun toetreding moesten de progressieve partijen op defensiegebied concessies doen, wat resulteerde in de matiging van de meer “radicale uitgangspunten” van *Keerpunt* '72.⁵³

Na een lastige start, waarin de nieuw aangetreden minister van Defensie H. Vredeling (PvdA) en zijn staatssecretarissen A. Stemerink (PvdA; beleidsterrein Materieel) en J.A. Mommersteeg (KVP; Personeel) hun aandacht onder meer moesten wijden aan de ‘Generaalsruzie’⁵⁴, werd de al in de regeringsverklaring aangekondigde defensienota op 9 juli 1974 dan eindelijk gepresenteerd. Het was het eindproduct van een maandenlang gevecht, waarbij minister Vredeling, zijn collega-ministers, de leden van de oppositiepartijen, de drie krijgsmacht delen en de NAVO-bondgenoten elkaar veelvuldig in de haren waren gevlogen. *Om de veiligheid van het bestaan. Defensiebeleid in de jaren 1974-1983*, zoals de Defensienota 1974 voluit heette, verkoos kwaliteit boven kwantiteit. Door fors te snijden in de personeelsomvang van het defensieapparaat daalden de exploitatiekosten, waardoor de investeringsruimte ontstond om de materiële achterstanden weg te kunnen werken.⁵⁵ Een nieuw financieringssysteem (programmabudgettering) verving de plafondmethode. Dit systeem van financiële meerjarenafspraken, gebaseerd op een planning in fysieke eenheden (aantallen tanks, vliegtuigen, personeel, enzovoort), zou naar verwachting beter in staat zijn prijsstijgingen op te vangen. Ook de vaste verdeelsleutel werd in de ban gedaan.⁵⁶ Op het oog eerbiedigde de nota de in *Keerpunt* '72 opgetekende bezuinigingswens van 1,5 miljard gulden, maar van een bezuiniging in absolute zin was in de praktijk geen sprake. De defensie-uitgaven groeiden alleen niet in dezelfde mate als het nationaal inkomen.⁵⁷ Enkele andere wensen van het verkiezingsprogramma, zoals een verkorting van de diensttijd, werden daarentegen wel (deels) ingewilligd.

Hoffenaar concludeert terecht dat de Defensienota 1974 achteraf gezien niet het in militaire kringen gevreesde ‘keerpunt’, maar juist het startsein voor de transformatie tot een weliswaar kleinere, doch veel beter geëquipeerde Nederlandse krijgsmacht betekende.⁵⁸ Het kabinet-Den Uyl gaf de luchtmachtleiding groen licht voor de vervanging van de Starfighter. Het zette zijn handtekening onder een nieuwbouw- en moderniseringsprogramma voor de marine en stond de KL toe de mechanisering van 5 Divisie te voltooien. Mede dankzij de instroom van dit moderne materieel zou Nederland in latere jaren tot het spreekwoordelijke ‘A-Team’ van de NAVO gaan behoren.⁵⁹

4.3 Het militair-strategische en militair-operationele niveau: ‘flexibiliteit’ als het nieuwe toverwoord

De aanschaf van een nieuwe generatie tanks, schepen en vliegtuigen stelde de Nederlandse krijgsmacht in staat haar aanpassing aan de NAVO-strategie van *Flexible Response* af te ronden. Op luchtmachtgebied, bijvoorbeeld, voldeed de veelgeprezen F-104G Starfighter niet langer volledig aan de eisen van de nieuwe strategie. De F-104G behield zijn waarde als onderscheppingsjager, maar naar zijn voornaamste kwaliteit in offensieve zin – het uitvoeren van nucleaire bombardementen – was na de strategiewisseling minder vraag.

In tegenstelling tot voorgaande strategische concepten, waarin voor de conventionele strijdkrachten slechts een bescheiden rol als 'schild' (in Britse ogen vooral als 'struikeldraad') was weggelegd, plaatste de nieuwe strategie de conventionele eenheden prominenter op de voorgrond. Crisisbeheersing vormde het sleutelbegrip van *Flexible Response*: het was in de eerste plaats zaak de agressie in te dammen. Een gewapend conflict moest zo snel mogelijk en op een zo laag mogelijk geweldsniveau worden beëindigd. De primaire doelstelling, het afschrikken van een Warschaupact-aanval, had ze gemeen met haar voorgangers, maar indien afschrikking onverhoopt mocht falen, dan voorzag *Flexible Response* niet langer automatisch in een nucleair antwoord. "The deterrent concept of the Alliance is based on (...) a flexibility which will prevent the potential aggressor from predicting with confidence NATO's specific response to aggression, and which will lead him to conclude that an unacceptable degree of risk would be involved regardless of the nature of his attack."⁶⁰ De nieuwe strategie liet dus in het midden met welke middelen de NAVO agressie zou beantwoorden. Echter, niet alleen Moskou verkeerde in het ongewisse over de geallieerde reactie. Binnen het bondgenootschap bestond evenmin duidelijkheid. Het ambigue taalgebruik waarvan het strategische document zich bediende, was bewust zo gekozen om alle bondgenoten met de strategie te kunnen laten instemmen. Washington, dat een oorlog in West-Europa 'conventioneel' wilde houden om het Amerikaanse continent te vrijwaren van een nucleair Sovjet-tegenoffensief, en de Europese landen, die alleen bij afschrikking gebaat waren en een garantie eisten dat de Verenigde Staten hun kernwapenarsenaal zouden aanspreken. Iedere lidstaat interpreteerde de strategie naar eigen inzicht.⁶¹

Flexible Response onderscheidde drie mogelijke wijzen van militair optreden. Als uitgangspunt gold dat de vijandelijkheden in eerste instantie op een naar aard en omvang gelijk geweldsniveau (nucleair of conventioneel) zouden worden beantwoord (*direct defence*), behoudens bij een massale kernwapenaanval. NAVO-strijdkrachten moesten sterk genoeg zijn om de agressie te bedwingen of de agressor tot escalatie te dwingen. Mocht *direct defence* evenwel falen, dan nam de NAVO haar toevlucht tot *deliberate escalation*. Zoals de naam al aangeeft, voorzag deze tweede optie in een opzettelijke escalatie, met dien verstande dat getracht moest worden de omvang en intensiteit van het conflict beheersbaar te houden. Dit sloot de inzet van bijvoorbeeld tactische kernwapens niet uit om de vijand tot inkeer te brengen en zijn agressie te staken. Nog een trede hoger op de escalatieladder stond de inzet van strategische kernwapens. Dergelijke wapens waren voorbehouden voor een *general nuclear response*, een massale kernwapenaanval tegen militaire en industriële doelen. Deze optie was ook het enige antwoord op een grootschalige Sovjet-kernwapenaanval.⁶²

De bondgenoten werden het onderling nooit eens waarop de nadruk moest liggen. De Verenigde Staten benadrukten *direct defence*, dat de meeste kans bood een conflict te beëindigen nog voor deze tot nucleaire dimensies kon uitgroeien. De Europese lidstaten zetten al hun kaarten op *deliberate escalation* en de daarvan uitgaande dreiging dat de Verenigde Staten tot de inzet van kernwapens zouden besluiten.⁶³ Dat gold evengoed voor Nederland. Hoewel de regering zich al in de *Defensienota 1960* had uitgesproken voor een flexibeler strategie die niet louter op nucleaire afschrikking berustte, bleek zij evenmin bereid of in staat om de voor de versterking van de conventionele strijdkrachten vereiste financiële offers te brengen.⁶⁴

De maatregelen om *Flexible Response* met succes te kunnen uitvoeren, waren vervat in document MC 48/3, *Measures to Implement the Strategic Concept for the Defence of the NATO Area*. De flexibiliteit van de strategie vereiste een breed spectrum aan conventionele, tactisch nucleaire

en strategisch nucleaire middelen. Om flexibel en tijdig op de verscheidenheid aan mogelijke agressievormen te kunnen reageren, onderstreepte MC 48/3 onder meer het belang van vroegtijdige waarschuwing, moderne verbindingen, een hoge paraatheidsgraad, verbeterde luchtverdediging, parate eenheden, mobilisatie en 'flexibele' logistiek.⁶⁵

Europese initiatieven

Bovenal vereiste *Flexible Response* een versterking van de conventionele NAVO-strijdkrachten teneinde de 'conventionele optie' van de strategie meer geloofwaardigheid te geven. Zolang de Europese lidstaten echter hun strijdkrachten niet op de door *Flexible Response* voorgeschreven sterkte brachten, bleven zij afhankelijk van het Amerikaanse kernwapenarsenaal. In die zin verschilde de strategie weinig van *Massive Retaliation*. Als gezegd bleven de Europese lidstaten op dit punt aanvankelijk in gebreke. Frankrijk onttrok in 1966 zijn strijdkrachten aan de NAVO. De Franse troepen bleven echter wel 'beschikbaar', waarmee de Franse houding de in de nieuwe NAVO-strategie ingebouwde onzekerheid in zekere zin zelfs vergrootte. De Verenigde Staten en Groot-Brittannië dunden een jaar later hun troepenmacht op het continent met respectievelijk 35.000 en 6.000 man uit, ofschoon ook deze eenheden ter beschikking van de NAVO bleven staan. België, Canada, de Bondsrepubliek en Luxemburg hadden zoals gezegd eveneens plannen in de maak om hun bijdragen te minderen. SACEUR Lemnitzer zag deze "downward trend" met lede ogen aan. "The net result is a further degradation and reduction of a force posture which I already consider to be marginal – both quantitatively and qualitatively."⁶⁶ *Flexible Response* leek voortijdig failliet verklaard. Pas toen de Verenigde Staten, mede door de toenemende politieke ontspanning en de geldverslindende oorlog in Vietnam, hun interesse in de verdediging van West-Europa dreigden te verliezen, toonden de Europese landen de bereidheid een groter aandeel in de bondgenootschappelijke defensielasten te dragen.

Om de zwakke plekken in haar verdediging te identificeren, ondernam de NAVO in 1969 een studie naar de problemen die het bondgenootschap het komende decennium te wachten stonden. Het resultaat, *Alliance Defence Problems for the 1970s (AD'70)*, wees uit dat de beschikbare conventionele strijdkrachten in de Centrale Regio zonder toename van het aantal eenheden en verbeteringen in hun uitrusting niet in staat waren gedurende langere tijd een *direct defence* te voeren.⁶⁷ Tot de belangrijkste geïdentificeerde tekortkomingen behoorden de tank- en anti-tankcapaciteit, de luchtverdediging (in het bijzonder de actieve vliegbasisverdediging en het gebrek aan verharde vliegtuigonderkomens), de onderzeebootbestrijding, de verbindingen, de oorlogsvoorraden en de dislocatie van eenheden. Lidstaten werden aangemoedigd hun defensie-uitgaven te verhogen om deze verbeteringen te bekostigen. AD'70 vormde een eerste aanzet de verzwakking van de conventionele slagkracht een halt toe te roepen.⁶⁸

De Europese defensie-ministers besloten de Verenigde Staten hun goede wil te tonen en een aantal van de in AD'70 gesignaleerde tekortkomingen aan te pakken. Daartoe verenigden zij zich in de Eurogroep, waarin met uitzondering van Frankrijk, Portugal en IJsland alle Europese lidstaten waren vertegenwoordigd. In de persoon van minister Den Toom speelde Nederland een vermeldenswaardige rol bij dit Europese topperleg, dat tot doel had "een Europese prestatie" te stellen tegenover de Amerikaanse presentie in Europa. In essentie betrof het hier een hernieuwd debat over *burden sharing*.⁶⁹ Den Toom, hoewel hem min of meer bij toeval het voorzitterschap

van de Eurogroep was toebedeeld, volbracht zijn taak met verve. In een onderhoud met de secretaris-generaal van de NAVO, Manlio Brosio, en de Amerikaanse *Secretary of Defence*, Melvin Laird, opperde Den Toom de mogelijkheid dat de Eurogroeplanden een extra financiële bijdrage zouden leveren aan het NAVO-infastructuurfonds. Hiermee konden voor de uitvoering van *Flexible Response* essentiële zaken worden gefinancierd, waarbij zijn gedachten uitgingen naar de constructie van verharde vliegtuigonderkomens en een verbeterd communicatiesysteem. Laird was meteen enthousiast.⁷⁰ Den Toom wist op de novembervergadering van de Eurogroep ook de meeste Europese collega's warm te krijgen voor zijn voorstel. Alleen Groot-Brittannië, dat vond dat het reeds genoeg aan de Europese defensie had bijgedragen, spartelde even tegen.⁷¹ In december 1970 zetten de tien Europese defensie ministers hun paraaf onder het *European Defence Improvement Programme*. Dit moderniseringsprogramma bevatte drie elementen. Over een periode van vijf jaar stelden de landen gezamenlijk 420 miljoen dollar ter beschikking voor de bouw van vliegtuigonderkomens en een geïntegreerd NAVO-communicatiesysteem. Nederland zette hiervoor jaarlijks een bescheiden bedrag (circa 30 miljoen gulden) opzij, een bedrag dat zou worden gefinancierd bovenop de defensiebegroting. Ten tweede zegden Groot-Brittannië, de Bondsrepubliek, België en Noorwegen toe extra nationale verbeteringen door te voeren, waarmee omgerekend 500 miljoen dollar was gemoeid. Tot slot zou de Bondsrepubliek voor circa 80 miljoen dollar aan transportvliegtuigen aan Turkije leveren.⁷²

De Europese geste had het gewenste effect. President Nixon reageerde met de toezegging het aantal in Europa gestationeerde Amerikaanse eenheden te handhaven en tevens van nieuw materieel te voorzien. Daarmee nam Nixon de angst bij de Europese lidstaten voor eenzijdige troepenreducties weg.⁷³

De strijdkrachten van het Warschaupact: een kwalitatieve inhaalslag

Terwijl de NAVO met hangen en wurgen een meer geloofwaardige conventionele strijdmacht op de been bracht, ondergingen de Warschaupact-strijdkrachten een modernisering die zijn weerga niet kende. De belangrijkste prestaties werden geboekt op nucleair-strategisch gebied, waar de Sovjet-Unie nucleaire pariteit bereikte.⁷⁴ Tegenover het Amerikaanse kernwapenarsenaal van 1.054 ICBM's en 656 SLBM's kon de Sovjet-Unie in 1970 een aantal van 1.465 ICBM's en 229 SLBM's stellen. Ofschoon de Verenigde Staten verwachtten dat de Sovjet-Unie met nucleaire pariteit genoeg zouden nemen, voerde Moskou nadien haar kernwapenarsenaal verder op. Vanaf 1971 sloeg de balans duidelijk in Sovjet-voordeel door.⁷⁵

Ook in kwalitatief opzicht maakte de Sovjet-Unie vorderingen. Drie nieuwe typen ICBM's maakten in de tweede helft van de jaren zestig hun opwachting in de Strategische Raketstrijdkrachten. De belangrijkste was de SS-9 Scarp, de eerste Sovjet-Russische ICBM van de tweede generatie. De SS-9, waarvan er ruim driehonderd operationeel werden, werd door de NAVO gevreesd om zijn zware kernkop en trefzekerheid.⁷⁶ De tweede nieuwe aanwinst was de SS-11 Sego, die gold als tegenhanger van de Amerikaanse Minuteman I. Van deze kleinere ICBM werden er circa duizend gebouwd. Het was de eerste ICBM van Sovjet-makelij die was voorzien van *Multiple Re-entry Vehicles* (MRV). MRV's hadden in plaats van een enkele kernlading meerdere kleinere kernkoppen, daarmee de kans op een voltreffer vergrotend. Begin jaren zeventig was de technologie zelfs zover gevorderd dat het mogelijk werd deze kernkoppen elk een afzonderlijk doel te laten treffen (*Multiple Independent*

ently Targeted Re-entry Vehicles; MIRV).⁷⁷ Zowel de Sovjet-Unie als de Verenigde Staten gingen massaal over tot het 'MIRV'en' van hun ICBM-arsenaal. De SS-13 Savage, die in 1972 in kleine aantallen in dienst kwam, bezat daartoe echter geen mogelijkheid.⁷⁸

Eenzelfde kwantitatieve en kwalitatieve verbetering deed zich voor bij de andere krijgsmachtdelen. De rol van *air power* in het strategisch concept van het Warschaupact was groeiende. De belangrijkste begunstigde van Moskou's hernieuwde bewapeningsdrift waren dan ook de luchtstrijdkrachten, waarvan het aandeel in de defensiebegroting tussen 1967 en 1977 sneller steeg dan dat van andere krijgsmachtdelen.⁷⁹ De tactische luchtstrijdkrachten, een van de vier componenten van de Sovjet-luchtstrijdkrachten, zagen hun vliegtuigbestand met pakweg 50% toenemen.⁸⁰ De invoering van meer en betere jachtbommenwerpers had tevens consequenties voor het takenpakket van de tactische squadrons. De beperkte offensieve kwaliteiten van vroegere typen jachtbommenwerpers hadden de tactische luchtstrijdkrachten lange tijd veroordeeld tot een luchtverdedigingsrol. De introductie van de Su-17M Fitter en MiG-23B Flogger, jachtbommenwerpers van de derde generatie die hun voorgangers op het gebied van actieradius, wapenlast en doelopsporingsapparatuur ruimschoots overtroffen, stelden de tactische luchtstrijdkrachten begin jaren zeventig in staat deze luchtverdedigingstaak te verruilen voor meer offensieve taken, zoals directe luchtsteun en interdictie.⁸¹

De MiG-23B jachtbommenwerper vond zijn oorsprong in de MiG-23 Flogger luchtverdedigingsjager, die tezelfdertijd bij de nationale luchtverdediging werd ingevoerd. De Flogger was het eerste jachtvliegtuig van Sovjet-makelij dat over een radarsysteem beschikte met (beperkte) mogelijkheden om laagvliegende vliegtuigen op te sporen. Het was bovendien bewapend met een nieuwe generatie lucht-luchtraketten, waarmee doelen *beyond visual range* (op afstanden verder dan 30 kilometer) konden worden aangevallen. Ofschoon de Flogger een capabel jachtvliegtuig was, eiste een ander ontwerp van ontwerpbureau Mikoyan en Gurevich in deze jaren vrijwel alle Westerse aandacht op. Deze eer kwam de gelijktijdig ontwikkelde MiG-25 Foxbat toe, een onderscheppingsjager met een topsnelheid van ruim 3.000 km/h. De revolutionaire Foxbat kwam als een enorme schok voor de NAVO. Het Westerse ontzag voor de MiG-25 ebde pas weg nadat een Sovjet-deserteur, luitenant Viktor Belenko, in 1976 zijn MiG op de Japanse vliegbasis Hakodate aan de grond had gezet. Dit bood Westerse analisten een onverwachte kans om dit 'superjachtvliegtuig' te bestuderen. Opnieuw bleken perceptie en werkelijkheid ver uiteen te liggen: hoewel een uitstekende onderscheppingsjager, beschikte de Foxbat zeker niet over alle capaciteiten die de NAVO dit vliegtuig had toegedicht.⁸² De Foxbat, de Flogger en een nieuw geleid wapensysteem tegen hoogvliegende doelen, de SA-4 Ganef, voegden nieuwe capaciteiten toe aan de toch reeds moeilijk door-dringbare luchtverdediging van het Warschaupact. Dit geïntegreerde luchtverdedigingssysteem beruiste op vroegtijdige waarschuwing door duizenden elkaar overlappende radarsystemen, met een apart radarnetwerk voor de detectie van laagvliegende vliegtuigen.⁸³

De belangrijkste nieuwe aanwinst voor de strategische luchtstrijdkrachten was de Tu-22M Backfire, die in 1973 zijn operationele debuut maakte. Deze doorontwikkeling van de Tu-22 Blinder werd geruime tijd geplaagd door kinderziektes, maar nadat deze eenmaal waren verholpen beschikte de Sovjet-Unie over een middelzware bommenwerper die de NAVO door zijn snelheid, bereik en bewapening angst inboezemde.⁸⁴ De vierde en laatste component van de Sovjet-luchtstrijdkrachten, de militaire luchttransportvloot, profiteerde eveneens van de moderniseringsgolf. Zij zag haar inzetmogelijkheden verruimd door de invoering van de gigantische An-22 Cock, destijds 's werelds grootste transportvliegtuig, en de An-26 Curl.

Onder Brezjnev werden de maritieme strijdkrachten, voorheen een ondergeschoven kindje, sterk opgewaarderd. Midden jaren zestig gaf de Sovjet-leider het startsein voor een omvangrijke vlootuitbreiding. Tot de voornaamste aanwinsten van de Sovjet-marine behoorden twee helikoptervliegkampschepen van de Moskva-klasse, geleidewapenkruisers van de Kresta-klasse en Delta I- en Yankee-kernonderzeeboten. Deze moderne schepen boden Moskou de middelen aan *power projection* te doen. Sovjet-schepen gingen zich op alle zeeën vertonen, waaronder in de door de NAVO als haar 'binnenzee' beschouwde Middellandse Zee. Met het oog op de bestrijding van Amerikaanse onderzeeboten groeiden de maritieme luchtmachtverdedigingskrachten eveneens in aanzien. In haar jacht op Amerikaanse vliegkampschepen kon de marineluchtmacht beschikken over de dodelijke combinatie van de Tu-22 Blinder bommenwerper en de AS-4 Kitchen antischeepsraket.⁸⁵

Een blik op de Sovjet-landstrijdkrachten leert dat ook deze door het Kremlin niet werden vergeten. De Sovjet-divisies groeiden in omvang, terwijl de invoering van nieuw materieel zoals de T-64 en T-72-tank, het BMP-1-infanteriegevechtsvoertuig en mobiele artillerie hun mobiliteit en vuurkracht vergrootten. Divisies kregen voorts de beschikking over geleide antitankwapens en mobiele luchtafweersystemen, waaronder de draagbare infrarood-geleide SA-7 Grail, de reeds beschreven Gainful en Shilka en de eveneens volledig mobiele SA-8 Gecko en SA-9 Gaskin.⁸⁶ Een derde belangrijke ontwikkeling was de invoering van krachtiger helikopters. Een aantal nieuwe helikoptertypen, in het bijzonder de Mi-8 Hip-transporthelikopter en de Mi-24 Hind-aanvalshelikopter, gaven een krachtige impuls aan het uitvoeren van luchtmobiele operaties.⁸⁷

Waar de NAVO zich in het verleden nog kon voorstaan op de kwalitatieve voorsprong die zij op de Sovjet-Unie had, leek deze thans geslonken. Voor zowel de land- als de luchtmachtverdedigingskrachten gold bovendien dat het Warschaupact wat betreft aantallen wapensystemen nog altijd veruit de overhand had. Tegenover de 10.500 tanks die de NAVO in 1969 in het veld kon brengen, stelde het Warschaupact er ruim drie keer zoveel. Grofweg eenzelfde verhouding gold de aantallen artilleriestukken en grond-lucht geleidewapensystemen. Bij de anti-tankwapens hielden beide zijden elkaar met 10.000 stuks in balans, maar bij de gevechtsvoertuigen sloeg de balans met 19.000 tegen 37.000 weer ruim in Warschaupact-voordeel uit. Op luchtmachtgebied stond de NAVO er met 3.100 tactische gevechtsvliegtuigen tegenover 5.700 vliegtuigen aan Warschaupact-zijde (exclusief 2.600 jachtvliegtuigen van de Sovjet-luchtverdediging) weinig beter voor.⁸⁸

Voorts had het Warschaupact lering getrokken uit de Zesdaagse Oorlog en besteedde het enorme sommen geld aan de passieve en actieve luchtverdediging van haar vliegbases. Vooral op vliegbases in de DDR en Polen verrezen op grote schaal betonnen vliegtuigonderkomens om de overlevingskansen van de vliegtuigen te vergroten. Bovendien werden de bases omgeven door luchtdoelgeschut en geleide wapens.⁸⁹ Die maatregelen boden een goede bescherming tegen luchtaanvallen met conventionele wapens, waartoe de NAVO zich in lijn met de *Flexible Response*-strategie wellicht moest beperken. Andere punten die in het voordeel van de luchtmachtverdedigingskrachten van het Warschaupact spraken, waren een grotere mate van standaardisatie; de mogelijkheid van de meeste tactische Sovjet-gevechtsvliegtuigen om vanaf korte, onverharde oppervlakten (autowegen) te opereren; en hun betere training en uitrusting op het gebied van elektronische oorlogvoering.

Natuurlijk kenden zij evengoed zwakke punten. Deze lagen volgens de NAVO in hoofdzaak op het elektronische vlak, waardoor operaties bij nacht of slecht zicht en onderscheppingen op zeer lage hoogten moeilijkheden opleverden. Ook wat betreft actieradius en wapenlast bleven de Sovjet-jachtbommenwerpers achter bij hun Westerse tegenhangers. Bovendien moes-

ten de satellietlanden zich behelpen met minder geavanceerde 'exportversies' van Sovjet-gevechtsvliegtuigen, terwijl zij evenmin beschikten over offensieve vliegtuigen. Ook de andere krijgsmachtdelen kenden tekortkomingen. De achilleshiel van het ongeveer 2,4 miljoen man sterke Sovjet-leger bleef zijn afhankelijkheid van de spoorwegen voor strategische mobiliteit en de logistiek. De Sovjet-marine, hoewel over de hele linie verbeterd, had nog geen afdoende antwoord gevonden op het probleem van onderzeebootbestrijding. Bovendien bleef de onderhoudscapaciteit achter bij de constructie van nieuwe oorlogsbodems, waren Sovjet-onderzeeboten luidruchtiger (en daardoor makkelijker te detecteren) dan hun Westerse soortgenoten en beschikte de Sovjet-marine niet over vliegkampschepen. En voor wat betreft de strijdkrachten van de satellietlanden, die samen een kleine maritieme strijdmacht, 63 divisies en 2.600 luchtverdedigingsjagers inbrachten, hun loyaliteit bleef als voorheen omgeven door vraagtekens.⁹⁰

Hoewel het afhaken van een of meer satellietlanden de zaken logischerwijs zou compliceren, was hun bijdrage niet van doorslaggevende betekenis voor de uitvoering van de operatieplannen. Evenmin leek Moskou er aanvankelijk veel aan gelegen zich aan de Westerse 'spelregels' te houden en een oorlog conventioneel te houden. Sovjet-analisten deden *Flexible Response* lange tijd af als ongeloofwaardig, aangezien de NAVO gezien haar conventionele inferioriteit niet in staat werd geacht een oorlog zonder kernwapens te beslechten. Gaandeweg begon het Moskou te dagen dat deze nieuwe NAVO-strategie, met haar nadruk op conventionele operaties, het Warschaupact juist in de kaart speelde. De Sovjet-doctrine onderging daarop, vanuit de optiek dat de aanval de beste verdediging vormde, in de vroege jaren zeventig een verandering. De operatieplannen van het Warschaupact, waarin (strategische en tactische) nucleaire wapens als vanouds een vast ingrediënt vormden, voorzagen niet langer in een uitputtingsoorlog, maar in een korte, zeer intensieve "blitzkrieg", waarbij gepantserde en gemechaniseerde eenheden, ondersteund door tactische luchtstrijdkrachten, helikopters en luchtmobiele operaties, tot diep in West-Europa zouden binnendringen.⁹¹ Het doel was de Bondsrepubliek en Frankrijk snel onder de voet te lopen om vervolgens naar de Atlantische kust en het Iberisch schiereiland door te stoten. Tegelijkertijd vond een offensief plaats tegen de zwakkere noordflank van de NAVO, teneinde de Sovjet-marine toegang te verschaffen tot de Baltische kust, van waaruit ze de geallieerde communicatielijnen kon verbreken en maritieme operaties in de Noordzee kon ondernemen. Tegelijkertijd namen intercontinentale ballistische raketten, aangevuld met strategische bommenwerpers, het NAVO-vergeldingspotentieel onder handen om het bondgenootschap – mocht het daartoe al willen besluiten – de nucleaire kaart uit handen te nemen voor het deze kon uitspelen.⁹²

Onzekerheid troef: de NAVO-reactie

Flexible Response mocht dan politiek verantwoord zijn, militair gezien stelde het de NAVO voor problemen. De ontzagwekkende kwantitatieve en kwalitatieve groei van de zijde van het Warschaupact, die mede een reactie was op de nieuwe NAVO-strategie, leek de kansen op een succesvolle conventionele verdediging door de NAVO te verkleinen. Bovendien nam hierdoor ook het gevaar van overrompeling (en het daarmee samenhangende gevaar van onvoldoende tijd voor besluitvorming) exponentieel toe. Gelet op de schaarste aan conventionele strijdkrachten bood een verdediging in de diepte het bondgenootschap veruit de beste vooruitzichten. Uit politieke overwegingen wenste de Bondsrepubliek, maar bijvoorbeeld ook Nederland, desondanks aan

‘voorwaartse defensie’ vast te houden. NAVO-oefeningen wezen evenwel keer op keer uit dat het onmogelijk was zonder inzet van ten minste een gering aantal tactische nucleaire wapens stand te houden tegen een grootschalig grondoffensief. Dit zou ongetwijfeld een Sovjet-reactie uitlokken. Het gevaar van nucleaire escalatie lag voortdurend op de loer.⁹³

De NAVO schatte de kans dat de Sovjet-Unie doelbewust een grote oorlog in Europa zou initiëren niet erg hoog in. Het gevaar school lager in het geweldsspectrum, waar een beperkte oorlog in de periferie van het verdragsgebied weleens onbedoeld in een grootschalige oorlog zou kunnen ontaarden. De NAVO-strijdkrachten stonden dan ook voor de lastige taak zich te voorbereiden op een scenario dat kon variëren van een lokaal conflict tot een wereldoorlog, te beslechten met conventionele, tactisch nucleaire- of strategisch nucleaire middelen, ofwel een combinatie daarvan. De NAVO-operatieplannen werden afgestemd op een verdediging met conventionele middelen, zonder daarbij de nucleaire oorlogvoering uit het oog te verliezen.

Ook binnen de strategie van *Flexible Response* bleef het belang van het luchtwapen onverminderd groot. Als kernwapendrager, mocht het tot een nucleaire uitwisseling komen, maar evenzeer als tegenwicht tegen de overmacht aan conventionele wapensystemen aan Warschaupact-zijde. Door de nadruk op conventioneel optreden nam de behoefte aan interdictie en directe luchtsteun (*close air support*; CAS) verder toe. Bovendien zou het winnen en behouden van het luchtoverwicht boven het slagveld cruciaal zijn om de landstrijdkrachten te vrijwaren van luchtaanvallen door vijandelijke (jacht)bommenwerpers.⁹⁴ Volgens het ideale (niet noodzakelijkerwijs meest realistische) scenario zouden luchtverdedigingsjagers offensieve *fighter sweeps* vliegen boven het gevechtsgebied op zoek naar ‘prooi’, terwijl NAVO-jachtbommenwerpers *counter-air*-missies uitvoerden om de vliegtuigen van het Warschaupact op hun vliegbases te verrassen. Radarsystemen en commandocentra vormden eveneens *high priority targets*. De geleidewapengordel in de Bondsrepubliek, met een flexibele verdedigingslinie van luchtverdedigingsjagers daarachter, moest verhinderen dat vijandelijke luchtmachten de NAVO-luchtmachten met gelijke munt konden terug betalen. De hoofdtaak van de bondgenootschappelijke luchtverdediging bleef echter de bescherming van het Amerikaanse en Britse strategische vergeldingspotentieel, waarop wellicht een beroep moest worden gedaan. Tactische en strategische verkenningsvliegtuigen voedden de NAVO-bevelhebbers ondertussen met informatie, terwijl transportvliegtuigen af en aan vlogen om materieel en personeel aan te voeren. In tactische mobiliteit werd voorzien door helikopters, die, zo had de Vietnamoorlog uitgewezen, daarvoor uitermate geschikt waren.⁹⁵

Flexibiliteit en een snel reactievermogen maakten het luchtwapen volgens SHAPE tot een “powerful instrument for escalation or de-escalation as the political situation requires”.⁹⁶ Veel jachtbommenwerpers onder SHAPE’s hoede waren *dual capable* en konden in betrekkelijk korte tijd hun conventionele munitie inruilen voor tactische kernwapens, of vice versa. Andere waren *multi-role* inzetbaar. De veelzijdigheid van het luchtwapen zorgde tezelfdertijd voor dilemma’s. Moesten *multi-role*-gevechtsvliegtuigen in de eerste uren van de strijd worden ingezet in een defensieve of toch in een offensieve rol? Kon SACEUR het verlies van kostbare *dual capable*-gevechtsvliegtuigen bij het uitvoeren van conventionele luchtoperaties riskeren? Wat nu als de situatie op de grond verslechterde en de troepen op de grond om luchtsteun schreeuwden?⁹⁷

De NAVO-landstrijdkrachten moesten iedere aanval op agressieve wijze beantwoorden om zo snel mogelijk inzicht te krijgen in de omvang van de vijandelikheden. Indien er slechts sprake bleek van *limited aggression*, dan schreven de operatieorders een tegenaanval voor om de integri-

teit van het NAVO-territoir te herstellen. Waren de grondtroepen echter duidelijk in het nadeel, dan moesten zij de vijand zo lang mogelijk 'binden' om voldoende tijd te winnen voor de politieke besluitvorming over een mogelijke kernwapeninzet.⁹⁸ Een mogelijke uitkomst van dit politieke beraad was *deliberate escalation*. Wanneer een 'demonstratieve' inzet van een of meer tactische nucleaire wapens de agressor evenwel niet tot inkeer bracht of in een totale nucleaire oorlog ont-aardde, dan werd het geallieerde voortzettingsvermogen in hoofdzaak bepaald door de tijdige aanvoer van strategische versterkingen vanuit de Verenigde Staten en Canada. De bescherming van de vitale communicatielijnen tussen Europa en het Amerikaanse continent gold nog altijd als een van de hoofdtaken van de maritieme NAVO-strijdkrachten. Voor sommige maritieme wapensystemen was bovendien een rol weggelegd bij het nucleaire tegenoffensief. Zo vertegenwoordigden de met ballistische raketten bewapende onderzeeboten de belangrijkste *second strike capability* en vervulden op vliegekampschepen gestationeerde gevechtsvliegtuigen zowel een conventionele als nucleaire taak. In een grootschalig conventioneel conflict speelden maritieme strijdkrachten ook een rol in de beveiliging van de noordflank van het verdragsgebied.⁹⁹

Het hierboven geschetste scenario geeft de ideale situatie weer. In werkelijkheid kende de NAVO diverse zwakke plekken die de Warschaupact-troepen in oorlogstijd konden uitbuiten. Zo deden de conventionele eenheden van de NAVO niet alleen in aantal onder voor die van het Warschaupact, maar leenden zij zich ook minder voor het voeren van een kortere, intensieve oorlog. NAVO-divisies telden verhoudingsgewijs veel ondersteunende eenheden, wat ten koste ging van het aantal gevechtseenheden, en waren afhankelijk van een uitgebreid logistiek systeem. Verder bevonden de beste landstrijdkrachten van het bondgenootschap, de Amerikaanse en Duitse divisies van *Central Army Group*, zich hoofdzakelijk in de zuidelijke helft van Centraal Europa, terwijl het gros van de Sovjet-divisies was gepositioneerd tegenover de door de *Northern Army Group* verdedigde Noord-Duitse laagvlakte.¹⁰⁰ Een oorlog kon dagen, weken of wellicht zelfs maanden duren. Het karakter en de intensiteit waren evenmin te voorspellen. Veel, zo niet alles, hing af van de vraag hoelang de conventionele strijdkrachten zonder inzet van kernwapens konden standhouden. De (reële) verwachting was dat de NAVO het conventioneel niet lang kon bolwerken.

De Nederlandse luchstrijdkrachten onder Flexible Response: de accenten verlegd

De NAVO-strategie resulteerde niet in een uitbreiding van het takenpakket van de Koninklijke Luchtmacht, maar legde wel meer dan voorheen de nadruk op een ondersteunende rol van tactische luchstrijdkrachten bij de conventionele oorlogvoering. Hoewel *counter air*-operaties prioriteit hielden, kregen *close air support*, interdictie en visuele verkenningen, de soorten missies waarnaar bij conflicten in een lager geweldsspectrum vraag zou zijn, meer aandacht in het Jaarlijks Oefen Programma van de tactische vliegers. Bovendien kreeg het kwartet tactische squadrons hulp uit onverwachte hoek. Beide *Fighter Bomber Strike*-squadrons van Volkel zouden zich niet langer exclusief toelagen op de beoefening van hun nucleaire taken, maar gingen zich daarnaast bekwamen in conventionele operaties. 311 en 312 Squadron kregen een nucleair-conventionele dubbelrol (*dual capability*).

De accentverschuiving richting conventionele aanvalsoperaties had geen gevolgen voor de overige bondgenootschappelijke taken van de KLu. Met twee tactische squadrons in een dubbelrol en een zestal met kernkoppen uitgeruste Nike-squadrons in de Bondsrepubliek bleef

haar nucleaire bijdrage ongewijzigd. Op het gebied van luchtverdediging, fotoverkenning en luchttransport bleef de KLU eveneens haar steentje bijdragen, terwijl zij voor de KL artillerie-waarnemings-, transport- en verbindingstaken vervulde. Daarnaast kende de KLU een gering aantal taken die niet voortvloeiden uit de bondgenootschappelijke verplichtingen, waaronder opsporings- en reddingsoperaties, gewondenvervoer en transportvluchten voor de regering.¹⁰¹ Verder stelde de KLU een F-27 en drie Alouette III-helikopters, inclusief vliegend en technisch personeel, beschikbaar voor een eventuele deelname aan VN-operaties. Deze luchtmachtbijdrage werd tevens opgenomen in de door defensie minister Den Toom in 1969 in het leven geroepen krijgsmachtbrede Rampenbrigade.¹⁰² Het kwam meerdere keren tot een uitzending, waarbij F-27's onder meer Australië, Soedan en Senegal aandeden.¹⁰³

4.4 Plannen voor de toekomst: instandhouding, modernisering en vervanging binnen smalle marges

De middelen die de luchtmachtleiding nodig achtte om dit takenpakket te kunnen uitvoeren, het tijdschema waarop zij beschikbaar moesten zijn en hun financiële implicaties, stonden vermeld in het Luchtmachtplan. Dit plandocument, waarvan de eerste versie in 1966 verscheen en dat jaarlijks aan de hand van de interne en externe ontwikkelingen werd bijgesteld, bood inzicht in de KLU-plannen voor de eerstkomende tien jaren. Als voorheen dienden de *NATO Force Goals* als leidraad voor de samenstelling van het nationale opbouwplan. Overigens was de bondgenootschappelijke planningsprocedure midden jaren zestig op de schop genomen. Vanaf 1963 stelde het nieuw in het leven geroepen *Defence Planning Committee* (DPC), waarin de NAVO-landen uitgezonderd Frankrijk op ministerieel hetzij ambassadeursniveau hun collectieve defensiebehoeften op elkaar afstemden, op basis van een voortschrijdend vijfjarenplan een *NATO Force Plan* op. Dit nieuwe planningsstelsel voorzag in een snelle aanpassing van de NAVO-strijdkrachten aan de technologische en strategische behoeften. Lidstaten gingen alleen voor het eerste jaar vaste verplichtingen (*Force Goals*) aan.

De NAVO-bevelhebbers stelden de minimale behoeften vast, waarvoor zij midden jaren zestig twee sets doelstellingen uitwerkten: *Alpha Force Goals* en de minder veeleisende *Bravo Force Goals*.¹⁰⁴ Weinig verwonderlijk spraken de Europese lidstaten zich ultimo 1965 uit voor de tweede optie, die een jaar later onder politieke druk verder werd uitgekleeft. Ook Nederland drong met succes aan op een versoepeling van de *Bravo Force Goals*. Voor wat betreft de luchtmachtinbreng had SHAPE zich neer te leggen bij een vermindering van het aantal luchtverdedigingssquadrons van drie tot twee.¹⁰⁵ De in die zin gewijzigde *Force Goals* tot en met 1973 vroegen van Nederland een bijdrage van zeven operationele vliegtuigsquadrons, onderverdeeld in vier tactische squadrons, twee luchtverdedigingssquadrons en een verkenningssquadron. Voorts stond de KLU internationaal te boek voor vijf groepen geleide wapens en een transportsquadron.¹⁰⁶

Wat betreft omvang en samenstelling bleef de KLU, in voorgaande jaren volledig gemodelleerd naar de eisen van MC 70, zodoende een nieuwe transformatie bespaard. De voltooiing en instandhouding van haar met Starfighter, HAWK en Nike uitgeruste squadrons namen in het op 10 maart 1967 gepresenteerde *Luchtmachtplan 1967/1* een prominente plaats in. De meest in het oog springende verandering betrof de tussen 1969 en 1972 gepland staande vervanging van de RF-104G-fotoverkenner, de tactisch verouderde F-84F Thunderstreak en de T-33-straaltrai-

ner door één nieuw type gevechtsvliegtuig, de Northrop NF-5. De onderhandelingen over een aanschaf van 105 van deze in licentie te produceren jachtbommenwerpers, waaraan het kabinet eind 1966 zijn fiat had gegeven, bevonden zich op dat moment reeds in de afrondende fase (zie pagina 311). Andere omvangrijke materieelinvesteringen waarin het Luchtmachtplan voorzag, waren de uitbouw van het bestaande semiautomatische meldings- en gevechtsleidingsysteem tot een “Full NADGE”-status, de invoering van elektronische beschermingsapparatuur voor de Starfighters van het tweetal *strike*-squadrons, de aanschaf van zogeheten verkenningsgondels (*reconnaissance pods*) met ingebouwde infrarood/elektro-optische verkenningssystemen, een verbeteringsprogramma voor de HAWK en het opbouwen van oorlogsvoorraden. Indien mogelijk moest tevens alvast een voorschot worden genomen op de omstreeks 1975 gepland staande vervanging van de Starfighter door een nader te bepalen vliegtuigtype.¹⁰⁷

Voor het opstellen van een investeringsplan was uitgegaan van “een regelmatige opbouw van het budget”. Ook de ontwikkeling van exploitatie- en investeringskosten kon slechts globaal worden geschat.¹⁰⁸ Geconfronteerd met de harde financiële realiteit, zag de luchtmachtleiding zich al spoedig genoodzaakt in dit ‘verlanglijstje’ te schrappen. In september 1967 informeerde CLS Wolff de leden van de Defensiecommissie dat de aanschaf van zowel verkenningsgondels als beschermingsapparatuur en de opbouw van oorlogsvoorraden zouden moeten worden uitgesteld, tenzij er “alsnog door bezuiniging in de exploitatiesector middelen gevonden kunnen worden om de harmonie in het oorspronkelijke luchtmachtplan (...) te herstellen”.¹⁰⁹ Het tegendeel bleek echter het geval, waarop het HAWK-verbeteringsprogramma het eerstvolgende slachtoffer vormde.¹¹⁰

De luchtmachtleiding had steeds meer moeite de eindjes aan elkaar te knopen. Dat kwam duidelijk tot uiting in het herziene *Luchtmachtplan 1968/3*, dat ten opzichte van zijn voorgangers verder was uitgekleeft. Doordat het kabinet-De Jong zich inmiddels had uitgesproken over de hoogte van het defensiebudget voor 1968 tot en met 1971 kregen de planners meer inzicht in de financiële mogelijkheden. Er gaapte een fikse kloof tussen hetgeen er in NAVO-verband van de KLU werd verlangd en datgene wat er financieel mogelijk was. “Teneinde de toekomst van de Koninklijke Luchtmacht toch in zekere mate veilig te stellen”, zo stond vermeld, moest het investeringspercentage op een kwart van de beschikbare gelden worden gehandhaafd. De exploitatiekosten moesten verder omlaag, ook al bracht dit met zich mee dat “noodzakelijkerwijs moet worden afgeweken van de ‘SHAPE Standards’ betreffende de kwantitatieve en kwalitatieve bezetting, de paraatheid en de operationele vaardigheid, en zelfs voor wat betreft het vereiste aantal wapensystemen”.¹¹¹

De schoen wrong bij het NF-5-project, waarmee een bedrag van 601 miljoen gulden was gemoeid. Hierdoor moesten ten aanzien van andere investeringen “offers” worden gebracht, aldus minister Den Toom. Dat de luchtmachtleiding uitkwam op een reductie van het aantal F-104’s in de *strike*-squadrons en het aanhouden van de RF-104G, vond hij politiek echter “moeilijk te verdedigen”. De bewindsman vroeg zich af waarom deze opties niet al in 1967, bij de voorbehandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de rijksbegroting voor de aanschaf van de NF-5, ter sprake waren gebracht. Destijds was de Tweede Kamer voorgehouden dat de RF-104G’s nodig waren als reserve voor de overige Starfighter-squadrons. Bovendien stond het afstoten en verkopen van twintig F-104’s haaks op Den Tooms uitlatingen dat alle lidstaten onverkort hun ‘NAVO-verplichtingen’ dienden na te leven. Ook staatssecretaris van Defensie/ (KLU) A.E.M. Duynstee, die in april 1967 de eerste ‘civiele’ staatssecretaris voor luchtmachtzaken werd nadat hij oud-bevelhebber Schaper op deze post had afgelost, voorzag dat de Kamer

de “vergaande bezuinigingsmaatregel” zou aanvechten.¹¹² Toch meende hij “deze ommezwaai in het beleid” bij de begrotingsbehandeling in de Kamer te kunnen verdedigen door te wijzen op de financiële situatie en “de noodzaak de toekomst van de KLU veilig te stellen”. CLS Wolff bezwoer zijn politieke meesters geen alternatieven te zien om het tekort van 120 miljoen gulden, dat zelfs na de talrijke in het *Luchtmachtplan 1968/3* reeds verwerkte bezuinigingsmaatregelen nog bleef openstaan, af te dekken. Ondanks “ingrijpende besnoeiingen” in de exploitatiesector, zoals de sluiting van Vliegbasis Woensdrecht en het toekennen van een ‘slapende status’ aan Vliegbasis Ypenburg, het niet activeren van een HAWK- en Nike-squadron, het “versoberen” van de organisatietabellen, een reductie van het aantal op te roepen mobilisabel personeel en een beperking van nieuwbouw, bleek deze “forse ingreep” noodzakelijk. Doordat SHAPE vanwege de omschakeling naar een nucleair-conventionele dubbelrol de eisen ten aanzien van de *Quick Reaction Alert* voor *strike*-squadrons had verzacht, konden zij ook in uitgedunde vorm (twaalf F-104G’s) aan hun QRA-verplichtingen blijven voldoen. Dit “belangrijk[e] gegeven” trok Den Toom uiteindelijk over de streep. Ter compensatie van de verminderde vliegtuigsterkte van beide *strike*-squadrons, die zonder gevolgen bleef voor de Nederlandse QRA-verplichtingen, kon de bewindsman de NAVO vanaf 1970 een vergroting van de conventionele slagkracht van de KLU in het vooruitzicht stellen. Met de voor het verkenningsquadron aangewezen NF-5’s zou een nieuw squadron worden geformeerd.¹¹³

Het in die zin gewijzigde *Luchtmachtplan 1968* vormde de basis voor het luchtmachthoofdstuk in de Defensienota 1968. Daarin werd het parlement deelgenoot gemaakt van de toekomstplannen van de KLU, alsmede van de bezuinigingsmaatregelen die waren genomen om deze wensen te verwezenlijken. De nota liet weten dat “de keuze tussen de steeds oplopende exploitatiekosten en de mogelijkheid van een doeltreffende investering (...) ten gunste van de toekomst [was] uitgevallen, met als gevolg dat het huidige peil van de exploitatie-uitgaven ernstig (...) [moest] worden aangepast”. De introductie van de NF-5 had aanleiding gegeven tot een herziening van het vliegveldbeleggingsplan. Hierdoor zou Vliegbasis Woensdrecht begin 1969 haar poorten sluiten, terwijl een verplaatsing van de op Ypenburg gestationeerde vliegende onderdelen het mogelijk maakte om aan die basis voortaan een ‘slapende’ status toe te kennen. Desondanks waren “zelfs bij een optimale belegging en een tot de grens van het uit vliegveiligheidsoopunt nog toelaatbaar geachte beperking van de vliegveldutilisatie de voor de investeringen en exploitatie beschikbare fondsen niet toereikend”. Daaruit vloeide het besluit voort om de vliegtuigsterkte van de *strike*-squadrons te verminderen en de vrijkomende F-104’s “te gelde te maken”. Dit verlies, zo vervolgde de defensienota, zou “worden gecompenseerd door extra ‘conventionele’ capaciteit in de vorm van een (...) NF-5 squadron”. De daarvoor benodigde vliegtuigen kwamen beschikbaar doordat “recente wijzigingen in tactische inzichten en technische overwegingen” pleitten voor een handhaving van de RF-104G in de tactische verkenningsrol. De aantekening dat de KLU hiermee tegemoet kwam aan de “door SACEUR zo gewenste, verhoging van de conventionele capaciteit” leek in de eerste plaats bedoeld om de Kamer milder te stemmen. Vervolgens ging de nota in op de onmiddellijke afstoting van de Hunters van 325 Squadron, die uitsluitend nog werden aangehouden voor het slepen van luchtdoelen, het onderhouden van de vliegvaardigheid van de staf- en gastvliegers en de (nationale) luchtverdediging op lage hoogte. Andere onderwerpen betroffen de definitieve opheffing van het Korps Luchtwachtdienst (waarvoor volgens de nota op het moderne slagveld “geen plaats meer” was) en het in vreedestijd onbezet laten van een nog te realiseren

HAWK- en Nike-stelling. Ook het temporiseren van de opbouw van oorlogsvoorraden en het HAWK-verbeteringsprogramma passeerden kort de revue.¹¹⁴

Onder het kopje ‘materieelaanvullingen’ stond de defensienota stil bij de voorgenomen aankoop van 105 NF-5’s, waarmee “in de voornaamste materieelbehoefte (...) voor de komende jaren” was voorzien. Na de uitrusting van de squadrons met de NF-5, zou, tot de tweede helft van de jaren zeventig, wanneer de F-104G het einde van zijn technische levensduur naderde, het gehele vliegtuigbestand van de KLU volgens het beleidsstuk “op het peil van de moderne ontwikkeling zijn”. De plannen voor de opvolging van de Starfighter voorzagen in een in Europa te ontwikkelen en produceren gevechtsvliegtuig, het *Multi-Role Combat Aircraft* (MRCA 75). De KLU werkte met de Italiaanse, Belgische en Duitse luchtmachten, stuk voor stuk ‘F-104-gebruikers’, aan het formuleren van gezamenlijke stafeisen. Voor 1968 en 1969 waren er gelden opgebracht voor studie- en researchkosten. Dat gold opvallend genoeg ook voor de aanschaf van elektronische beschermingsapparatuur. Hoewel dit project aanvankelijk nog voor temporisering was aangemerkt, had de oorlog in Vietnam de onschatbare waarde van dergelijke apparatuur inmiddels aangetoond. De aanschaf van de verkenningsgondels met hun bijbehorende ontwikkelapparatuur bleef als voorheen minder urgent. Verder waren gelden uitgetrokken voor de meldings- en gevechtsleiding, de passieve bescherming (voor de aanschaf van gasmaskers en detectiemiddelen waarmee biologische en chemische besmetting kon worden onderkend), de overname van overtollige Franse Nike-raketten en de aanschaf van HAWK-raketten, om “niet te ver beneden de door de NAVO gestelde behoeften te zakken”.¹¹⁵

Het luchtmachtdeel van de nota besloot met een overzicht van deelonderwerpen die de komende jaren “bijzondere aandacht” vroegen. Zo werd voor het eerst melding gemaakt van de moeilijkheden die de KLU ondervond bij het uitvoeren van oefeningen. Deze waren aan “velerlei beperkingen” gebonden, doordat “aan de bevolking en civiele belangen zo weinig mogelijk overlast (...) [mocht worden] aangedaan”. Dat raakte aan een tweede probleem dat een aparte vermelding verdiende: het geluidshindervraagstuk. Waar nodig werd er “corrigerend” opgetreden, maar het bleek niet altijd mogelijk geluidsoverlast te vermijden. Het verbeteren van de leef- en werkomstandigheden voor het militaire personeel, het verder opvoeren van de vliegveiligheid en het introduceren van een intern budgetteringsysteem werden eveneens afzonderlijk benoemd. Al bovengenoemde luchtmachtwensen moesten worden vervuld met een luchtmachtbegroting die door het kabinet-De Jong voor de periode 1969 tot en met 1971 op 2.557 miljoen gulden was gesteld.¹¹⁶

“Politieke squadrons”

Nog voor het parlement de gelegenheid kreeg om de minister over de defensienota aan de tand te voelen, resulteerde de Sovjet-invasie van Tsjecho-Slowakije in een kabinetsvoorstel voor een extra financiële injectie. Beide nota’s werden in een levendig debat in november 1968 gelijktijdig door de Tweede Kamer behandeld. Enkele maanden eerder had Den Toom zich nog zorgen gemaakt hoe hij de verkoop van de Starfighters in de Kamer moest verantwoorden. Hoewel hij nu kon meedelen dat de luchtmacht van haar aandeel in de eenmalige verhoging van 225 miljoen gulden beide *strike*-squadrons op sterkte zou houden, kwam hem dat evengoed op een karrenvracht kritiek te staan. PvdA-fractievoorzitter Den Uyl noemde het een “foute beslissing” van de regering om terug te komen op haar besluit de twintig vliegtuigen af te stoten. Toen Den

Toom hem erop wees dat de F-104 evengoed 'conventioneel' kon worden ingezet, sloeg Den Uyls partijgenoot P. Dankert de defensie-minister om zijn oren met een eerdere uitspraak van een van zijn staatssecretarissen. Want had Duynstee enkele maanden daarvoor bij het Kamerdebat over de aanschaf van de NF-5 de aankoop van deze jachtbommenwerper niet juist verdedigd door te wijzen op de moeilijkheden bij de inzet van de Starfighter in een tactische rol? De volgende vergadering deed Wierda namens de PvdA een extra duit in het zakje, door amendementen in te dienen tegen enkele voor de KLU opgebrachte artikelen op de begroting. Volgens de PvdA'er was de regering zelf "ook niet zo diep overtuigd van de noodzaak" van *strike*-squadrons, maar hield ze deze veeleer aan als "politieke squadrons".¹¹⁷ Desgevraagd bevestigde Duynstee dat de Starfighter weliswaar "niet ideaal" was voor het uitvoeren van conventionele aanvalstaken, "maar dit type is wel hiertoe in staat". Die flexibiliteit bood de KLU volgens Duynstee de mogelijkheid om op het juiste moment "met goede spullen, in dit geval met redelijke spullen", op te treden. De staatssecretaris ontkende niet dat aan de handhaving van de *strike*-squadrons eveneens een belangrijk "politiek aspect" kleefde.¹¹⁸ Namens de van de KVP afgesplitste Groep-Aarden liet P.J. Janssen weten dat ook zijn fractie het besluit moeilijk kon rijmen met het regeringsstreven naar ontspanning en ontwapening. Van alle oppositiepartijen verzette D'66 zich het hevigst, door in de persoon van M.J.J.A. Imkamp een motie in te dienen waarin ze de regering verzocht de voorgenomen verkoop van twintig F-104G's alsnog door te zetten.¹¹⁹

Steun voor de luchtmachtplannen kwam er vooral uit coalitiekringen. G. Koudijs, oud-marieneofficier en defensiewoordvoerder van de VVD, liet weten de handhaving van beide *strike*-squadrons toe te juichen. Bovendien maakte hij zich sterk voor een snelle aanschaf van essentiële "hulpmiddelen", waartoe hij onder meer elektronische beschermingsapparatuur rekende. Regeeringspartij ARP sprak zich eveneens uit voor het aanhouden van de Starfighters. Wat de PvdA afschilderde als een ongewenste "vermeerdering" van het wapenarsenaal, vormde in de ogen van Tj. Walburg niet meer dan "het op peil houden van onze defensie". Daar was dan ook alle aanleiding toe, meende KVP-lid J.H. Jansen. "De strijdkrachten hebben zich beperkt tot de hoognodige voorzieningen. Deze waren nodig, daar in de tijd van ontspanning de modernisering en vervanging uit financiële beperkingen feitelijk te lang werden uitgesteld", aldus de oud-officier. Ook de CHU, de Groep Harmsen (een afsplitsing van de Boerenpartij) en de Staatkundig Gereformeerde Partij (SGP) schaarden zich achter het defensiebeleid. SGP-fractievoorzitter C. van Dis noemde de in de defensienota opgenomen begroting voor 1969, voordat deze naar aanleiding van de gebeurtenissen in Tsjechoslowakije financieel werd opgewaardeerd, zelfs "een aanfluiting". W. van Harselaar van de Groep Harmsen twijfelde bovendien of het aan de KLU toegekende bedrag in de gewijzigde defensiebegroting wel voldoende was.¹²⁰

Nadat de Kamerleden hun zegje hadden gedaan, was het de beurt aan Den Toom om een en ander toe te lichten. Hij liet weten dat het een van SACEUR's "eerste en dringendste wensen" was dat Nederland het besluit aangaande de reductie van de vliegtuigsterkte in de *strike*-squadrons zou herzien. Hiermee leverde Nederland een directe bijdrage aan het verhogen van de waakzaamheid, zonder uitbreiding van materieel en personeel. Het aanvaarden van de ingebrachte motie en amendementen raadde hij dus "ten sterkste" af. KVP-lid Jansen viel hem bij. Er was naar diens mening thans sprake van een verschuiving, waarbij de *strike*-squadrons primair voor conventionele taken werden bestemd. Dus, "als (...) er één maatregel past in de gedachtegang van de heer Den Uyl [dan] is het wel het op sterkte brengen van de squadrons vliegtuigen", zo liet hij weten.¹²¹ Jansen was overigens ook het enige Kamerlid dat enkele woorden wijdde aan de in de nota aangekondigde vorming van een

extra NF-5-squadron, een onderwerp dat door alle commotie rondom de *strike*-squadrons 'onder de radar' was gebleven. Hoewel de KVP'er begrip had voor de welkome uitbreiding van het aantal squadrons, betreunde hij het dat de wijziging niet eerst in de Kamercommissie was besproken.¹²²

De PvdA greep de behandeling van de defensienota eveneens aan om een ander teer onderwerp aan te snijden: de in *Doelmatig Defensiebeleid* geopperde samenvoeging van de KL en de KLU. Wierda liet weten best te kunnen begrijpen dat de luchtmachtleiding "niet (...) [had] geapplaudisseerd" toen de PvdA in haar nota had geopperd beide krijgsmachtdelen in een commando onder te brengen. "Niemand is objectief in eigen zaak, ook de leiding van de luchtmacht niet." Daar stond volgens hem echter tegenover dat de indeling van de geleide wapens bij de KLU "zuiver willekeurig" was. In veel andere landen behoorden deze wapens tot de landmacht. De helikopters van de landmacht werden op het moment van spreken reeds gevlogen en onderhouden door de KLU. "Wat wij nog langer met die twee nucleaire squadrons moeten weet ik niet". Terwijl hij gemakshalve beide luchtverdedigingssquadrons en het transportsquadron over het hoofd zag, restten volgens hem alleen nog de tactische squadrons, "die al innig met de landstrijdkrachten samenwerken in gemengde uniformering". "Het moest toch iedere Minister van Defensie een vrolijke dag bezorgen – en die zijn niet zo bijzonder talrijk – als hij de heren van de Van den Boschstraat en de Thérèse Schwartzestraat samen in de Prinses Julianakazerne kon onderbrengen, maar dan zonder verbouwing!", grapte Wierda.¹²³ Zijn voorstel oogstte geen bijval. Wel drongen onder meer de KVP en VVD aan op hechtere samenwerking en meer integratie tussen de lidstaten onderling, een jaarlijks terugkerend onderwerp.¹²⁴

Dat gold evenzeer voor vragen over de voortgang van het NADGE-project en de luchtverdediging op lage hoogte. De PvdA en D'66 leken het Kamerdebat vooral te hebben aangegrepen om hun afwijkende standpunten over Defensie voor het voetlicht te brengen, vooralsnog evenwel zonder resultaat. De motie van Imkamp werd verworpen. Eenzelfde lot trof ook de door de PvdA ingediende amendementen. Onder aantekening op enkele artikelen op de begroting te hebben tegengestemd, betuigden beide partijen niettemin steun aan de op 28 november 1968 door een meerderheid van de Tweede Kamer aanvaarde defensienota.¹²⁵ Het debat in de Eerste Kamer verliep volgens een overeenkomstig patroon. De consensus over het defensiebeleid mocht dan aan het afbrokkelen zijn, een definitieve breuk bleef uit.¹²⁶

Met de parlementaire goedkeuring was het in het Luchtmachtplan neergelegde beleid in ieder geval voor de eerstkomende drie jaren verzekerd. Omdat de begroting niet volstond om alle wensen in te willigen, zocht de luchtmachtleiding bij de besteding van de tot en met 1971 geacordeerde gelden steeds naar een balans tussen de nationale mogelijkheden en de best mogelijke naleving van haar 'NAVO-verplichtingen'. Onder een niet aflatende financiële druk zette de luchtmachtleiding eind jaren zestig het sein op groen voor de transformatie van de Koninklijke Luchtmacht naar een slankere, efficiëntere en primair op de uitvoering van conventionele (aanvals)taken toegeruste luchtmacht. Het accent verschoof nog meer van kwantiteit naar kwaliteit.

4.5 Nieuwe uitdagingen: de ombuiging van de Koninklijke Luchtmacht naar een flexibele strijdmacht

Het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten profiteerde op het oog het meest van de kwalitatieve inhaalslag. Met de introductie van de NF-5A konden 314 en 315 Squadron hun oudge-

diende F-84F Thunderstreaks eindelijk inruilen voor een snellere, geavanceerdere jachtbommenwerper. Door het besluit de RF-104G in de verkenningssrol te handhaven kon het commando tevens een uitbreiding van het aantal tactische squadrons tegemoet zien. Met de uitfasering van de Hawker Hunter F. Mk.6 nam het Commando Luchtverdediging in augustus 1968 eveneens afscheid van een oudgediende. Het uit dienst nemen van de laatste van haar Britse jachtvliegtuigen betekende de afronding van het begin jaren vijftig ingezette proces van veramerikanisering van de Koninklijke Luchtmacht.¹²⁷ Zelfs het oude KLU-uniform, een kopie van het RAF-tenuë, had plaatsgemaakt voor een Amerikaans model, ofschoon de rangonderscheidingstekens en de kleur wel behouden bleven.

Het besluit de Hunters vaarwel te zeggen was evenwel een bezuinigingsmaatregel. Hoewel de KLU zich in de tussenliggende jaren zo goed en kwaad als het ging had ingesteld op de beëindigde MDAP-hulp, bleef de situatie onverminderd zorgelijk. De financiële sores lopen als een rode draad door deze episode in de geschiedenis van de Nederlandse luchtmacht. Bezuinigingsvoorstellen volgden elkaar snel op – voorstellen die de KLU niet slechts op materieel, doch ook op organisatorisch, infrastructureel en personeel gebied hard troffen. Gevoegd bij de maatschappelijke veranderingen die vanaf de vroege jaren zeventig de krijgsmacht in hun greep kregen, wachtte de luchtmachtleiding een lastige taak. De vraag of zij desondanks aan haar bondgenootschappelijke verplichtingen heeft voldaan, staat centraal in de volgende paragrafen.

De autonomie ingedamd: de verticale organisatiestructuur op de schop

Luitenant-generaal Wolff, die tot juni 1970 aan het roer stond van de Koninklijke Luchtmacht, had bij zijn aantreden in 1965 een luchtmachtorganisatie geërfd die in voorgaande jaren was geprofessionaliseerd en volgroeid. Eind 1967 zag Wolff zijn staf zelfs uitgebreid met een afdeling Geneeskundige Dienst, nadat de KLU na jaren soebatten met de KL haar eigen Geneeskundige Dienst Koninklijke Luchtmacht had gekregen.¹²⁸ De geneeskundige zorg was voorheen een *interservice*-aangelegenheid van de KL en KLU, maar bij de luchtmacht begon begin jaren zestig het gevoel te knagen dat dit te weinig recht deed aan haar zelfstandige status.¹²⁹ De KL wist aanvankelijk de aanvallen te pareren door te wijzen op het feit dat zij nooit “ernstige klachten” had vernomen. Bovendien, zo stipte CGS Le Fèvre de Montigny fijntjes aan, bracht de luchtmachtleiding dit onderwerp ter sprake op het moment dat geleide wapens het vliegtuig begonnen te verdringen en de vraag of er “voor een klein land als Nederland voor een zelfstandige luchtmacht op den duur nog wel plaats is”, zich aandiende.¹³⁰ De luchtmachtleiding nam haar verlies, maar wist jaren later het pleit dus alsnog in haar voordeel te beslechten.

Inmiddels wist zij zich ook steviger verankerd in de hogere defensieleiding. De emancipatie van de KLU moest als gezegd in 1963 met het toekennen van een ‘eigen’ staatssecretaris als voltooid worden beschouwd. Erg lang kon ze echter niet in die weelde baden. Eigenlijk vanaf het moment van invoering lag het verticale organisatiemodel, dat in combinatie met de ‘vaste verdeelsleutel’ de krijgsmachtdelen veel vrijheden bood, onder vuur. Met het afbrokkelen van de consensus over het defensiebeleid nam de roep vanuit de politiek om “een sterkere greep” op Defensie en een beheersing van de defensie-uitgaven, toe. Ondanks herhaaldelijk aandringen van de oppositie hield minister Den Toom de invoering van een meer horizontaal ‘getinte’ organisatiestructuur nog tegen. Zijn opvolger, De Koster, zette na zijn benoeming in 1971 daar-

entegen een eerste stap in de richting van een verzwakking van het verticale organisatiemodel. Onder zijn bewind verloren de krijgsmacht delen hun afzonderlijke staatssecretaris. Viceadmiraal Van Es, sinds 1963 onafgebroken in functie als staatssecretaris van Marine, zou voortaan de belangen van alle drie de krijgsmacht delen gaan behartigen – op de beleidsterreinen personeel, onderhoud en materieelbeheer.¹³¹

De Koster besluit hield ook in dat de samenstelling van de krijgsmachtdeelraden opnieuw moest worden gezien. Na het verdwijnen van de krijgsmachtdeelgebonden staatssecretarissen zaten de minister of zijn enig overgebleven staatssecretaris de vergaderingen van de Luchtmachtraad, de Legerraad en de Admiraliteitsraad zoveel mogelijk zelf voor. Bij verhindering nam de plaatsvervangend secretaris-generaal van het betreffende krijgsmachtdeel het voorzitterschap waar. Omdat deze functionaris niet de bevoegdheid had om zelfstandig besluiten te nemen, liep het besluitvormingsproces geregeld vertraging op in afwachting van politieke autorisatie. Met de plaatsvervangend secretaris-generaal/KLU, de chef Luchtmachtstaf, de opperofficier Personeel/KLU, de directeur Materieel KLU en de inspecteur-generaal van de KLU vormden de minister en zijn staatssecretaris de Luchtmachtraad. Na september 1972 bleef de stoel van de staatssecretaris evenwel leeg, doordat Van Es uit onvrede met de door De Koster voorgestane afschaffing van het verticale organisatiemodel zijn staatssecretarisschap opgaf. Er kwam geen vervanger voor terug.¹³²

Het voorstel van De Koster, wiens gedachten in de richting van een horizontale organisatie gingen, sloot naadloos aan bij de zienswijze van de Commissie-Van Rijckevorsel, die zich in haar rapport eveneens unaniem voor een versteviging van de horizontale elementen in de departementale organisatie uitsprak. De bestaande, 'productgerichte' verticale organisatiestructuur liet kansen onbenut tot meer "kostenbesparende samenwerking" tussen de krijgsmacht delen. Een van de commissieadviezen betrof een herwaardering van de positie van de Defensieraad. In plaats van een louter coördinerende rol zou deze raad, samengesteld uit de minister, de staatssecretaris, de secretaris-generaal en de voorzitters van het Comité Verenigde Chefs van Staven, de Materieelraad, de Personeelraad en de Financiële Raad, meer invloed moeten krijgen op het beleid. De Koster was de commissie een stap voor. In maart 1972 waardeerde hij de Defensieraad, uitgebreid met de chefs van Staven, op tot het allerhoogste beleidsvormende orgaan van het ministerie. Hij hoopte daarmee de autonomie van de krijgsmacht delen in te dammen en zijn politieke greep op Defensie te verstevigen. Medio juli ontvouwde De Koster vervolgens zijn plannen voor een horizontaal georiënteerd organisatiemodel, die staatssecretaris Van Es twee maanden later tot opstappen deden besluiten.¹³³

Door de val van het kabinet-Biesheuvel moest De Koster echter het veld ruimen voordat hij zijn reorganisatieplannen kon uitvoeren. Vredeling zette de door zijn voorganger ingezette 'horizontale lijn' waar mogelijk voort. Dit bleek onder meer uit de benoeming van twee krijgsmachtbrede staatssecretarissen, Mommersteeg en Stemerink, respectievelijk belast met het personeels- en materieelbeleid voor de gehele defensieorganisatie. Toch bleek het niet mogelijk alle verticale elementen uit te bannen. De in 1976 pas na veel discussie ingevoerde 'matrixstructuur' was dan ook een compromis tussen beide uiteenlopende organisatieprincipes. Hoewel de KLU, KL en KM door het behoud van hun krijgsmachtdeelraden hun autonomie niet volledig verloren, behoorden de dagen dat zij relatief zelfstandig hun beleid konden bepalen en uitvoeren (in theorie) tot het verleden.¹³⁴ De reorganisatiedrang bleef niet beperkt tot de topleiding van het ministerie. Ingegeven door de noodzaak van verdere bezuinigingen in de exploitatiesfeer

werd ook de organisatiestructuur van de KLU begin jaren zeventig onder de loep genomen. Het resultaat was een halvering van het aantal uitvoerende commando's.

Een fusie van de operationele commando's: het 'Groot CTL'

Zoals in het voorgaande hoofdstuk vermeld, waren eerdere initiatieven om beide operationele commando's te fuseren voortijdig gestrand. Begin jaren zeventig stond het voortbestaan van een zelfstandig Commando Luchtverdediging en een Commando Tactische Luchtmachtkrachten opnieuw ter discussie. De gedachte dat een vermindering van het aantal uitvoerende commando's, waarvan de KLU er op dat moment vier telde, tot besparingen in de exploitatiekosten (minder personeel, gebouwen) en een verhoogde efficiency zou leiden, vormde de voornaamste drijfveer. Daarmee kwam de KLU tegemoet aan de bevindingen van de Commissie-Van Rijckevorsel, die eveneens pleitte voor het wijzigen van de bestaande commandostructuur.¹³⁵ Toen minister De Koster in juni 1972 ten slotte groen licht gaf voor het uitvoeren van de fusieplannen waren de operationele commando's al dicht naar elkaar toe gegroeid. Zo waren ze inmiddels volledig ingebed in de ZATAF-organisatie, vlogen hoofdzakelijk met Amerikaans materieel en beschouwden de F-104G als hun primaire vliegende wapensysteem – met dien verstande dat hun F-104G-varianten onderling verschilden.¹³⁶ Tegelijkertijd echter waren beide commando's in de loop der jaren volledig ingericht op het uitvoeren van hun specifieke, uiteenlopende taken, waarop ook hun organisatiestructuur en onderdelen waren afgestemd.

Het Commando Luchtverdediging voerde naast het met de luchtverdedigingsvariant van de F-104G uitgeruste 322 en 323 Squadron het bevel over de vijf groepen geleide wapens, die na het operationeel worden van 222 Squadron eind 1972 achttien geleidewapeneenheden van de typen HAWK en Nike telden. Ook de onlosmakelijk aan de GGW's verbonden Groep Techniek en Materieel Geleide Wapens ontving haar bevelen van de commandant-CLV, een positie die tussen 1966 en 1973 achtereenvolgens door generaal-majoor D. Berlijn, generaal-majoor G. van der Wolf en generaal-majoor W.M. van den Bosch werd bekleed. De vliegbases Leeuwarden, inclusief de detachementen op de schietterreinen De Vliehors en Noordvaarder, en Soesterberg behoorden eveneens tot zijn ressort. Het op Soesterberg gehuisveste Amerikaanse squadron rondde eind 1969 de transitie van de F-102A Delta Dagger naar de McDonnell Douglas F-4E Phantom II af. Dat ging wederom gepaard met een naamswijziging, ditmaal in het 32nd Tactical Fighter Squadron (TFS). Ondanks deze aanwijzing als tactisch squadron werd de F-4E uitsluitend in een luchtverdedigingsrol ingezet.

Ten behoeve van computergestuurde onderscheppingen met de F-4E werden interceptieprofielen, afgestemd op de eigenschappen en tactieken van dit vliegtuigtype, geschreven voor de semiautomatische gevechtsleidingsapparatuur van het CRC/SOC in Nieuw-Milligen, dat in 1969 operationeel in gebruik werd genomen.¹³⁷ Voortaan konden er in *real time* data worden uitgewisseld met de Belgische en Duitse radarcentra te Glons, Uedem en Brockzetel. Terwijl het personeel nog maar nauwelijks bekend was met alle nieuwe mogelijkheden van het *minimal facilities*-systeem, diende zich in 1971 een volgende verbetering van het Nederlandse CRC/SOC aan, met dank aan de installatie van een Franse ARES 3-D-radar. Rond deze tijd werd ook de luchtverkeersleiding op het CRC/SOC geautomatiseerd met het Pharos-computersysteem. Achter de schermen werd intussen hard gewerkt om ook de laatste stap te zetten, namelijk het volledig automatiseren van de meldings- en gevechtsleidingsapparatuur en de inpassing in

NADGE. Op 9 maart 1972 was het moment daar. Onder grote belangstelling van de vaderlandse pers kreeg de opname van het CRC/SOC Nieuw-Milligen in het *NATO Air Defence Ground Environment* zijn beslag. Ook het Navigatiestation Noord-Holland, waarvan de uit nationale middelen aangeschafte Elliot-interceptiecomputer medio 1969 eveneens was gemoderniseerd, maakte per diezelfde datum als *Control and Reporting Post* deel uit van NADGE.¹³⁸

De staf, het Administratief Squadron CLV, de Meteorologische Voorlichtings- en Verbindingsgroep, het LUVA-squadron Apeldoorn en de Groep Lichte Vliegtuigen completeerden het geheel. Ter vermindering van de exploitatiekosten (personeelsreducties) werd de staf GPLV in 1971 in de staf van Vliegbasis Deelen geïntegreerd, terwijl de functies van commandant Vliegbasis Deelen en commandant GPLV werden gecombineerd. Deelen ging van het CLO over naar het CLV.¹³⁹ Daarentegen ging Vliegbasis Ypenburg, dat als 'slapende' vliegbasis werd aangewezen, voor het luchtverdedigingscommando verloren. Het aldaar gestationeerde 334 Squadron en de SAR/Fotovlucht verruilden hun Haagse thuisbasis voor Soesterberg, terwijl 300 Squadron neerstreek op Deelen, waar het in 1968 opnieuw met de Helikopter Vliegeropleiding belaste 299 Squadron eveneens zijn domicilie had.¹⁴⁰ Dit dwong 298 Squadron om plaats te maken en op Soesterberg een nieuw onderkomen te zoeken. Naast Ypenburg verdween ook het Korps Luchtwachtdienst voorgoed uit de CLV-organisatie, na het opheffen van de laatste twee Luchtwachtgroepen op 1 juni 1968.¹⁴¹

Het aantal onder het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten gestelde onderdelen was beperkter. Onder de achtereenvolgende commandanten van het CTL, de commodores R.A. Sleeuw (1966-1968) en J.P. Kuipers (1968-1970), generaal-majoor P.A.C. Benjamins (1970-1972) en commodore L.W. Hansen (1972-1973), ressorteerden de staf CTL en de vliegbases Volkel, Eindhoven, Twenthe en De Peel. Ook de aldaar gestationeerde tactische squadrons vielen onder de zeggenschap van de C-CTL. Dit waren er begin jaren zeventig zeven in getal. Volkel bood onderdak aan 311 en 312 Squadron met de F-104G en het van Twenthe afkomstige 306 Squadron met de RF-104G fotoverkenner. De Brabantse vliegbasis fungeerde als 'Starfighterbasis' voor het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten. De nieuw in te voeren NF-5's werden geconcentreerd op de vliegbases Eindhoven en Twenthe. Eindhoven huisvestte het 314 Squadron, dat eind 1970 zijn laatste F-84F Thunderstreaks inruilde voor de gloednieuwe NF-5. Ook het van de Lichtstad naar Vliegbasis Twenthe overgeplaatste 315 Squadron werd uitgerust met achttien NF-5's. Op Twenthe kreeg '315' versterking van het op 12 oktober 1972 nieuw leven ingeblazen 313 Squadron, dat ten behoeve van de in Canada opgeleide jachtvliegers de *Theatre Operational Conversion Course* (TOCC) op de NF-5 verzorgde.¹⁴² Het op 1 juli 1971 op Eindhoven heropgerichte 316 Squadron, ten slotte, werd in april 1972 halsoverkop gesommeerd naar Vliegbasis Gilze-Rijen uit te wijken, omdat de basisfaciliteiten op Eindhoven tekortschoten om naast 314 Squadron nog met een tweede NF-5-squadron te opereren.¹⁴³ De oorspronkelijk als tijdelijke maatregel bedoelde verhuizing van 316 Squadron kreeg spoedig een permanent karakter.¹⁴⁴

Alle bovenstaande onderdelen moesten dus gezamenlijk in één orgaan worden ondergebracht. Om de weg te bereiden liet bevelhebber der Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal Van der Wolf, die Wolff half juni 1970 als hoogste luchtmachtfunctionaris had afgelost, onder leiding van de C-CLV een voorstudie uitvoeren naar een samensmelting van beide commandostaven. Deze voorstudie moest uiterlijk 1 juni 1972 klaar zijn en diende "te worden afgesloten met een voorstel voor de organisatie en verdere aanbevelingen die realisatie per 1 mei 1973 mogelijk maken", zo verordonneerde Van der Wolf.¹⁴⁵ Aan deze opdracht werd voldaan. Na enkele kleine

wijzigingen legde de BDL de studie op 26 juni 1972 voor aan de Luchtmachtraad, die zich er positief over uitsprak. Ook minister De Koster ging akkoord met de fusie, waarmee het besluit was bezegeld. Vanaf 1 januari 1973 gingen het CTL en het CLV op in een nieuw commando, dat de naam Commando Tactische Luchtstrijdkrachten droeg (in de wandelgangen ook wel het 'Groot CTL' genoemd). De feitelijke integratie nam echter meer tijd in beslag en zou niet voor het einde van 1973 worden afgerond. Generaal-majoor A.J.W. Wijting had de eer als eerste commandant te worden benoemd. Gesteund door de staf CTL en het Administratief Squadron CTL, gaf Wijting vanuit zijn hoofdkwartier in Zeist leiding aan alle operationele luchtmachtonderdelen, inclusief de van het Commando Luchtmachtopleidingen overgehevelde Vliegbasis Gilze-Rijen. De fusie deed de verschillen en tegenstellingen tussen het voormalige CLV en CTL niet op stel en sprong verdwijnen, maar met het verstrijken van de jaren verdwenen deze 'eigen' culturen.¹⁴⁶

De ondersteunende commando's: het Commando Logistiek en Opleidingen

De fusieplannen beperkten zich niet tot de operationele commando's. Ook de ondersteunende commando's moesten eraan geloven. Gelijktijdig met de studie naar het fuseren van het CLV en CTL liet Van der Wolf de mogelijkheid onderzoeken om de commando's Luchtmachtopleidingen en Depots Materieel Luchtmacht samen te voegen. De bevindingen waren opnieuw positief, waarop eveneens per 1 januari 1973 de twee ondersteunende commando's opgingen in het Commando Logistiek en Opleidingen (CLO). De staf CLO nam zijn intrek in het CDML-stafgebouw op Vliegbasis Soesterberg.¹⁴⁷ De taakomschrijving van het nieuwe commando vermeldde "het ondersteunen van de KLU op het gebied van materieel, de logistieke taak (...) [en] het uitvoeren van militaire en vaktechnische opleidingen".¹⁴⁸ Voor de uitvoering van zijn materiële en logistieke taken erfde het CLO de onderdelen van het voormalig Commando Depots Materieel Luchtmacht. Een van die onderdelen was het Depot Elektronisch Materieel (DELM), dat de bij de KLU in gebruik zijnde elektronische en radarapparatuur verzorgde. Het DELM kwam voort uit het vroegere Depot Elektronisch en Bewapeningsmaterieel, dat begin 1967 zijn bewapenings- en munitiewerkzaamheden overdroeg aan het Depot Vliegtuigmaterieel (DVM). Met het DVM is meteen een tweede belangrijk onderdeel genoemd. Dit depot was gevestigd op Vliegbasis Gilze-Rijen, terwijl het buiten de basis op het zogeheten Buitenveld meerdere magazijnen beheerde. Naast de opslag van vliegtuigmaterieel droeg het DVM zorg voor het modificeren van de Nederlandse gevechtsvliegtuigen en het hoger onderhoud van diverse vliegtuigtypen en ander materieel.¹⁴⁹

Het overzicht van de overige van het CDML overgenomen onderdelen voert ons langs het DATIM, oftewel het Depot Algemeen Technisch en Intendance Materieel. Het DATIM was belast met de behoeftebepaling, opslag en distributie van het algemeen technisch materieel (zoals voertuigen, gronduitrusting en vliegveiligheidsuitrusting) en intendancematerieel (kleding, uitrusting), alsmede het onderhoud, de vervaardiging en de technische keuring van dit materieel.¹⁵⁰ Daarnaast nam het de onderhoudswerkzaamheden voor het wagenpark over van het in 1967 ter ziele gegane Depot Motortransportmaterieel. Het onderhoud van straalmotoren was een taak van de straalmotorenwerkplaats. Door het sluiten van Woensdrecht als operationele vliegbasis werd de aldaar gevestigde straalmotorenwerkplaats in 1968 met de basis tot één entiteit gesmeed: de Groep Straalmotorenwerkplaats tevens Vliegbasis Woensdrecht. Deze benaming werd na de fusie in 1973 veranderd in het al even originele *Depot Straalmotoren tevens Vliegbasis*

Woensdrecht (DSM/Vlb WDT). Belangwekkender was het feit dat dit depot, na in 1966 reeds een contract te zijn overeengekomen met het *NATO Maintenance and Supply Agency* voor het reviseren van Bendix-starters en J-65-straalmotoren voor de Griekse en Turkse luchtmacht, twee jaar later ook de revisie van de J-85-straalmotor van de NF-5 kreeg toegewezen. Bovendien kon het onderhoud aan de J-79 (F-104), dat tot dan toe werd uitbesteed aan het Belgische Fabrique Nationale, voortaan in eigen beheer worden uitgevoerd. In beide laatstgenoemde gevallen betrof het evenwel alleen de revisie en reparatie van motoren voor de Koninklijke Luchtmacht.¹⁵¹ Voorts waren daar nog de Aan- en Afvoergroepen 'Noord' en 'Zuid', de logistieke levensaders tussen de depots en de onderdelen. Zij zouden spoedig samengaan in de Motortransportgroep Koninklijke Luchtmacht (MTG/KLU). De jongste loot aan de CLO-stam was het Voorraad Administratie Centrum (VAC), dat in september 1967 werd opgericht om "de administratie van voorraden van de Koninklijke Luchtmacht centraal te voeren met behulp van elektronische informatieverwerkende apparatuur".¹⁵² Met de automatisering van haar voorraadadministratie liep de Koninklijke Luchtmacht voorop in Nederland, aldus D. Starink.¹⁵³

De bijdrage van het voormalig Commando Luchtmachtopleidingen aan het nieuwe ondersteunende commando bestond aanvankelijk uit de Luchtmacht Instructie en Militaire Opleidingen School (LIMOS), de Luchtmacht Electronische en Technische School (LETS), het Luchtmacht Meteorologisch Squadron (LMS), het in 1970 van het CLV overgenomen LUYVA-squadron Zeist, het Nederlands Opleidingsdetachement Lombardsijde (NOD Lombardsijde) en de thans *Koninklijke Kaderschool Luchtmacht* (KKSL), de oude LKS. Na een roerige tijd had de Luchtmacht Officiers- en Kaderschool (LOKS) begin jaren zeventig haar deuren moeten sluiten. Haar opleidingstaken werden verdeeld over de KKSL, dat de opleidingen voor dienstplichtig onderofficieren verzorgde, en de op 1 april 1973 op Gilze-Rijen opgerichte Verkeersleidings-, Inlichtingen- en Militaire Opleidingen School (VIMOS), die voortaan de officiersopleidingen voor haar rekening nam.¹⁵⁴

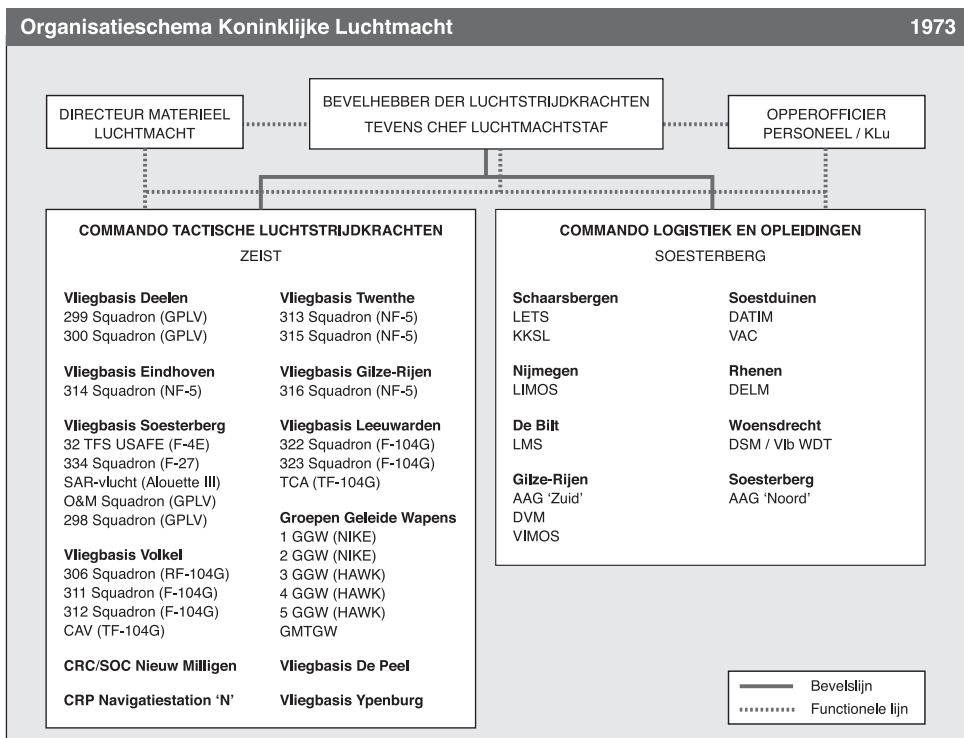
Ook op het gebied van de vliegeropleidingen was er ten tijde van de samenvoeging veel veranderd. De opvallendste wijziging was de inmiddels beëindigde geïntegreerde Nederlands-Belgische vliegopleiding. In tegenstelling tot de KLU had de Belgische luchtmachtstaf het oog laten vallen op de Franse Mirage V als opvolger van de F-84F. België trok zich terug uit de Operationele Conversie Cursus van de geïntegreerde vliegeropleiding, omdat de voor deze cursus in gebruik te nemen NF-5B-tweezitters geen goede aansluiting boden op de nieuwe Franse aanwinst. Omdat de door Nederland verzorgde Transitie Vlieger Opleiding zijn T-33-straaltrainers eveneens inruilde voor de NF-5B, werd het zinloos de samenwerking te continueren.¹⁵⁵ De KLU vond in 1971 in Canada, deelgenoot in de productie van de Nederlandse NF-5, een nieuwe partner voor het verzorgen van de vliegopleidingen.

Door de sluiting van Woensdrecht en de invoering van de NF-5 werden enkele opleidings-eenheden opgeheven. Andere wisselden van standplaats. De op Twenthe gehuisveste *Operational Conversion Unit* voor de omscholing van vliegers op de F-104G werd na het voltooiën van de squadrongewijze conversie en met het oog op de komst van de NF-5 in oktober 1968 opgesplitst, waarna de vliegtuigen werden verdeeld over Leeuwarden en Volkel. Individuele vliegers volgden voortaan op Leeuwarden hun typeconversie op de Transitie en Conversie AWX (TCA), dat daarnaast ook de operationele opleiding tot CLV-vlieger verzorgde. F-104-vliegers voor de tactische squadrons meldden zich, na de TCA te hebben doorlopen, op Volkel voor hun operationele scholing bij de eveneens nieuwe Conversie en All-Weather Vlucht (CAV; zie pagina 345).¹⁵⁶ De Elementaire Vliegopleiding, de Lichte Vliegopleiding en de Vlieg Instructeursopleiding hadden

een jaar eerder, in 1967, met Gilze-Rijen al een nieuw thuishonk gekregen. Voor de EVO zou het de laatste verhuizing in haar bestaan betekenen: op 10 mei 1971 viel het doek. Hiermee kwam de samenwerking met de KM, waarmee sinds 1948 in gezamenlijk beheer vliegopleidingen waren uitgevoerd, definitief ten einde. De plaats van de EVO op Gilze-Rijen werd ingenomen door de Selectie Vliegopleiding (SVO), die in 1971 opnieuw in het leven werd geroepen om aspirant-vliegers in acht vliegreuen te testen op hun aanleg voor de 'vliegerij'. De SVO nam hiervoor enkele Fokker S-11-lesvliegtuigen van de ter ziele gegane EVO over.¹⁵⁷ Geschikt bevonden kandidaten vervolgden hun verdere opleiding tot (jacht)vlieger vanaf 1971 in Canada.¹⁵⁸

Ter completering van dit overzicht zij nog vermeld dat sommige onderdelen niet onder een van de commando's vielen, maar direct rapporteerden aan de in Den Haag zetelende Luchtmachtstaf. Dat waren het Korps Luchtmachtstaf, de Luchtmacht Stafschool, de Nederlandse Administratieve Korpsen bij SHAPE, AFCENT en NORTHAG/2ATAF, alsmede 1 en 2 Luchtmacht Verbindingsgroep (voorheen 45 en 46 LUVe).

In haar zoektocht naar besparingen had de luchtmachtleiding afscheid genomen van de in 1950 ingevoerde commandostructuur, die haar oorsprong vond in de snelle naoorlogse groei, in de samenwerking in NAVO-verband en in het streven naar een zelfstandiger positie ten opzichte van de andere krijgsmacht delen. Na het voltooiën van de reorganisatie resteerden er nog slechts twee van de vijf na de Tweede Wereldoorlog opgerichte luchtmachtcommando's. Deze nieuwe commandostructuur, met een operationeel commando en een commando voor alle ondersteunende taken, zou tot aan het einde van de Koude Oorlog gehandhaafd blijven. De reorganisatie resulteerde in een geringe personeelsvermindering van ongeveer 125 personen.¹⁵⁹ Voor de inzet



in bondgenootschappelijk verband had de reorganisatie geen gevolgen. Als voorheen werden de Nederlandse tactische en luchtverdedigingssquadrons aangestuurd door de commandant van 2ATAF, door tussenkomst van respectievelijk het *Combat Operations Centre* en het *Air Defence Operations Centre*.

De aanvaarding van *Flexible Response* bracht overigens zwaktes in de 2ATAF-commandostructuur aan het licht. Het bestaande systeem, begin jaren zestig ontworpen om onmiddellijk het *Atomic Strike Plan* ten uitvoer te kunnen brengen, moest worden aangepast aan de flexibeler eisen van de nieuwe strategie. De accentverschuiving van nucleaire naar conventionele offensieve luchtoperaties, het groeiend aantal voor conventionele taken inzetbare gevechtsvliegtuigen, het grotendeels verdwijnen van *preplanned missions* en de noodzaak snel te reageren op verzoeken om luchtsteun van NORTHAG, stelden het *Combat Operations Centre* in toenemende mate voor problemen ten aanzien van de aansturing en de bevelvoering.¹⁶⁰ Pas in 1974, met de creatie van een nieuwe gecentraliseerde commandolaag in de vorm van *Allied Air Forces Central Europe* en het overdragen van de verantwoordelijkheid voor de planning van defensieve en offensieve luchtoperaties aan een viertal nieuw geformeerde *Allied Tactical Operations Centres* (ATOC's), verdeeld over 2ATAF en 4ATAF, kwam een efficiëntere aansturing van de luchtoperaties in de Centrale Sector tot stand.¹⁶¹ Tot het door de nieuwe commando-organen aangestuurde offensieve NAVO-potentieel behoorden ook 105 Nederlandse NF-5's, waarvan de KLU in 1972 het laatste exemplaar in ontvangst nam.

De aanschaf van de NF-5: een race tegen de klok

In 1965 maakte de Luchtmachtstaf ernst met het vervangen van de F-84F, waarvan 314 en 315 Squadron zich noodgedwongen bedienden omdat het aantal aangeschafte Starfighters ver beneden de geraamde behoefte van tweehonderd stuks was gebleven, en de T-33, een ongecompliceerde straaltrainer waarvan de aansluiting op de F-104G te wensen overliet. Omdat beide vliegtuigtypen rond 1970 zouden uitfaseren, zette de Luchtmachtstaf in op de vervanging door één type vliegtuig.¹⁶² Dit streven was geleidelijk gegroeid. In het voortraject had de nadruk nog in hoofdzaak gelegen op het vervangen van de F-84F Thunderstreak. De luchtmachtleiding had al in een vroeg stadium een streep moeten zetten door de geprefereerde optie, de vervanging van de F-84F door een verticaal landend en startend gevechtsvliegtuig. Bij de ontwikkeling van deze nieuwe technologie stuitten fabrikanten op tal van moeilijkheden, zodat vóór 1972 geen resultaat te verwachten viel en deze vliegtuigen voor Nederland bovendien te prijzig werden.¹⁶³ Een alternatief plan, de aanschaf van Pershing ballistische raketten om de F-104G's van de nucleaire naar de conventionele squadrons door te schuiven, bleek om financiële redenen evenmin een haalbare kaart (om maar te zwijgen van de politieke gevolgen van een dergelijk besluit!). Gevangen in haar strakke "financiële keurslijf", leek daarom aanvankelijk een vervanging van de F-84F-vloot door extra F-104G's de meest realistische optie.¹⁶⁴

Begin 1965 verscheen de F-5A Freedom Fighter van de Amerikaanse firma Northrop voor het eerst op het toneel. Deze eenvoudige jachtbommenwerper had drie jaar eerder de Amerikaanse F-X *competition* voor een goedkoop exporttoestel op zijn naam geschreven. Noorwegen werd in 1964 de eerste exportklant. In de Luchtmachtraad van 2 februari 1965 vroeg Den Toom, toentertijd staatssecretaris van Defensie/(KLU), om nadere gegevens van deze potentiële F-84F-op-

volger.¹⁶⁵ Blijkens een memorandum, waarin de F-5A werd afgezet tegen de F-104G, was men op de Luchtmachtstaf niet meteen onder de indruk van de kwaliteiten van het nieuwe toestel. De destijds geldende *NATO Force Goals* verlangden voor 1970 een Nederlandse inbreng van vier tactische squadrons, alle vier met een primaire nucleaire *strike*-taak. Navraag bij SACEUR leerde dat deze de F-5A in de voorgestelde configuratie niet acceptabel vond voor de nucleaire taak, een oordeel dat de KLU na een door Northrop verzorgde briefing met de opperbevelhebber deelde. Wat betreft vliegbereik en kruissnelheid op lage hoogte voldeed de F-5A “in het geheel niet” aan de aan een nucleair aanvalsprofiel te stellen eisen, terwijl de lage snelheid het vliegtuig ook “ongeschikt” maakte voor een secundaire luchtverdedigingstaak.¹⁶⁶

In de daaropvolgende maanden tekende de op handen zijnde verandering van strategie van de NAVO zich scherper af. De Luchtmachtstaf kreeg “indicaties” van SHAPE dat – in tegenstelling tot eerdere eisen – de vervanger van de F-84F als primaire taak een conventionele offensieve rol zou worden toebedeeld, met dien verstande dat het tevens in staat moest zijn nucleaire taken te vervullen. Meer dan signalen waren het evenwel niet. Vooruitlopend op het officieel aanvaarden van *Flexible Response* door de NAVO besloot chef Luchtmachtstaf Wolff na ruggespraak met C-2ATAF om “redenen van personeelstechnische en financiële aard” de conventionele taak niettemin voorop te stellen.¹⁶⁷ Zodoende keerde de F-5A terug op het lijstje met potentiële vervangers, waarop verder de namen prijkten van de Italiaans-Duitse G-91Y, de Duitse AJ-7, de Franse Mirage V en Breguet 121 en de Amerikaanse A-7A, A-4E en een tweetal F-104-varianten. Voor het vervangingsproject was in totaal 600 miljoen gulden beschikbaar. De Luchtmachtstaf werkte drie plannen uit. In twee daarvan speelde de Starfighter een hoofdrol. Het eerste plan voorzag in de aanschaf van de gespecialiseerde F-104S-luchtverdedigingsjager, waardoor de F-104G’s van het CLV vrijkwamen voor de tactische squadrons. Binnen de gestelde financiële marges was dit plan echter “niet haalbaar”. De tweede optie, het vervangen van de F-84F door de F-104H, een eenvoudiger uitvoering van de Starfighter, genoot evenmin de voorkeur. In feite kleefden aan beide plannen dezelfde bezwaren: zij ontstegen het beschikbare budget, voorzagen niet in de beoogde standaardisatie aangezien een deel van de T-33’s alsnog diende te worden vervangen door nieuwe lesvliegtuigen, en belastten de F-104 met een conventionele aanvalstaak waarvoor het type “minder geschikt” was. De voorkeur van de Luchtmachtstaf ging aldus uit naar optie drie; de vervanging van de Thunderstreak door een ongecompliceerde en goedkope jachtbommenwerper, primair geëquipeerd voor de conventionele aanvalstaak, waarvan de tweezitsversie bovendien in staat moest zijn de opleidingstaken van de T-33 over te nemen. Deze optie zou het beste tegemoetkomen aan de wens van standaardisatie en de opleidingstechnische- en verwervingsbehoeften.¹⁶⁸

Hoewel CLS Wolff op operationele gronden een voorzichtige voorkeur voor de F-5 uitsprak, werd – naar beproefd recept – bij het bepalen van een definitieve keuze eerst toenadering gezocht tot de Belgische luchtmachtstaf, die voor dezelfde opgave stond. Toen 1965 ten einde liep, lag er een memorandum met gezamenlijke stafeisen waaraan de opvolger van de Nederlandse en Belgische F-84F moest voldoen. Om de kans op een succesvolle penetratie van het vijandelijke luchtruim te vergroten, moest het doelwit laag en hard worden aangevlogen. De stafeisen schreven een snelheid van mach 0.9 (ongeveer 1.100 km/h) op lage hoogte voor, naast een goede wendbaarheid en een actieradius van 555 kilometer (interdictie) c.q. 740 kilometer (nucleaire en *counter air*-missies). Bovendien moest het vliegtuig beschikken over apparatuur om zonder visuele referenties naar het doel te navigeren, hoewel bombardieren nog altijd op zicht gebeurde.¹⁶⁹ Beide landen voerden de evaluaties onafhankelijk van elkaar uit. De Neder-

landse shortlist dunde uit tot vijf kandidaten. Van half januari tot half februari 1966 voelde een operationeel en een technisch evaluatieteam, vergezeld door een specialist van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, de A-4E en verbeterde versies van de F-5 en A-7 aan de tand. Ook de CL-984, een 'uitgeklede' F-104, zat nog in de race.¹⁷⁰ Voor de evaluatie van de vijfde kandidaat, de Mirage v, vertrokken de teams in de derde week van februari naar Frankrijk. De vlieg-eigenschappen en prestaties van het ranke Franse jachtvliegtuig vielen bijzonder in de smaak bij de Nederlandse testvliegers, hoewel het vliegbereik achterbleef bij de stafeisen.¹⁷¹ De Mirage v schopte het uiteindelijk zowel tot het Nederlandse als Belgische lijstje met eindkandidaten, naast de F-5 en de A-4. De Belgische voorkeur ging, volgens Wolff na een "veel minder grondige evaluatie" en mede om "politieke redenen", uit naar het Franse product. De zuiderbuur drong erop aan spoedig de knoop door te hakken, liefst voor de eerstvolgende Belgisch-Nederlandse ministeriële bijeenkomst half maart. Voor het maken van een "weloverwogen keuze" had de KLU echter meer tijd nodig. Uiterlijk 1 juli zou zij haar keuze bekend maken.¹⁷²

Nu de Luchtmachtstaf aan de hand van operationele en technische eisen het aantal kandidaten had ingeperkt, was het tijd de overgebleven vliegtuigen aan een nadere evaluatie te onderwerpen. Bij deze fase in het aanschaftraject werden ook andere overheidsinstanties betrokken. Op 23 maart 1966 belegde directeur Materieel Luchtmacht luitenant-generaal Cox, in wiens handen de verwerving van het materieel rustte, een eerste bijeenkomst met afgevaardigden van de ministeries van Economische Zaken, Buitenlandse Zaken en Financiën en de afdeling Comptabiliteit van het Ministerie van Defensie. Cox deelde zijn gehoor mee dat het in de bedoe-ling lag 221 vliegtuigen in licentie te produceren, te weten 105 voor Nederland (75 eenzitters, 30 tweezitters) en 116 voor België. Kolonel Stokla, eveneens van het Directoraat Materieel Luchtmacht, vulde aan dat de bouw van ten minste 150 vliegtuigen nodig was om van "een economisch verantwoorde productie [te] kunnen spreken". Bovendien beantwoordde geen van de drie typen zonder verdere aanpassingen aan de Belgisch-Nederlandse stafeisen. De deadline van 1 juli naderde snel. Het werkschema voor het restant van de maand maart stond dan ook bol van de besprekingen tussen het Directoraat Materieel Luchtmacht, het Ministerie van Economische Zaken, de Belgische luchtmachtstaf, de vertegenwoordigers van de vliegtuigindustrieën van de beide landen en de Belgische motorenindustrie.¹⁷³

Aan Nederlandse zijde werden Fokker, Aviolanda, Philips, Lichtwerk en 't Hart & Zn. Instrumenten- en Apparatenfabriek N.V. uitgenodigd in het miljoenenproject te stappen. Saillant detail was dat Northrop amper vier maanden eerder 20% van de Fokker aandelen had overgenomen. Het Amerikaanse bedrijf, dat bovendien ongewoon goed geïnformeerd bleek over de exacte stafeisen, verkeerde in een ideale positie om zijn F-5 naar voren te schuiven.¹⁷⁴ Tijdens de eerste bespreking, op 25 maart 1966, waarschuwde adjunct-directeur Materieel Luchtmacht commodore C.A. Robertus het selecte groepje industriële genodigden dat een samenwerking met de Belgen nog geen uitgemaakte zaak was. Door de recente kabinetswisseling waren er twijfels ontstaan of België de financiering rond zou krijgen, waardoor Nederland er na 1 juli wellicht alleen voor zou staan.¹⁷⁵ Vooralsnog ging men op gezamenlijke voet verder. In april brachten vertegenwoordigers van het Directoraat Materieel Luchtmacht, de Belgische luchtmacht en de Nederlandse en Belgische industrieën een bezoek aan de Amerikaanse en Franse fabrikanten. Eind mei volgden offerteaanvragen. Naast offertes voor de gezamenlijke aanschaf van 221 vliegtuigen en de kosten van licentiebouw, werd eveneens een offerte opgevraagd die alleen in de Nederlandse behoefte voorzag.¹⁷⁶

Alle technische, tactische, economische en financiële factoren in ogenschouw nemend, bevelen de Nederlandse en Belgische evaluatieteams in juni unaniem de Amerikaanse Northrop F-5 als ‘beste koop’ aan. Nu de militairen hun voorkeur hadden uitgesproken, lag de bal bij de politieke defensieleiding. Als oud-marineofficier kon minister De Jong niet bogen op specifieke kennis van het luchtmachtbedrijf. Daarom verzocht hij de partijloze oud-luchtmachtbevelhebber Schaper hem als staatssecretaris van Defensie/ κ LU, een ambt dat sinds het overlijden van J.J.F. Borghouts in februari 1966 onvervuld was gebleven, terzijde te staan. Terwijl Schaper zich het dossier eigen maakte, nam het vliegtuigproject een onverwachtse wending. Nadat België Nederland eerst tot spoed had gemaand, trapte de Belgische minister van Landsverdediging, Charles Poswick, op 28 juni plotseling op de rem. Hij verzocht zijn Nederlandse collega een definitief besluit uit te stellen tot 1 oktober 1966. De Jong stemde in met het verzoek van zijn Belgische collega, mede omdat de κ LU onvoldoende gelden in kas had om haar aandeel in het Nederlands-Belgische productieprogramma, door DMLU geschat op 530 miljoen gulden, te financieren. Voor de aanschaf was een aanvullende begroting vereist, die volgens De Jong op zijn vroegst pas in augustus kon worden ingediend. Bovendien vergde het uitwerken van een protocol voor de gezamenlijke productie meer tijd, terwijl de beide luchtmachtstaven van mening verschilden over de configuratiestandaard. Voor C.L.S. Wolff stond de kwaliteit van het materieel voorop, desnoods ten koste van het aantal vliegtuigen. Zijn Belgische evenknie, generaal-majoor J. Ceuppens, stond daarentegen op het standpunt liever modificaties te laten vallen dan concessies te doen aan de kwantiteit. Het Nederlandse verzoek om in een gezamenlijke openbare verklaring alvast hun beider voorkeur voor de F-5 bekend te maken, werd echter niet gehonoreerd. Poswick leek niet bereid de deur voor het Franse Dassault, dat beide landen daags ervoor “bepaalde aanbiedingen” had gedaan, in het slot te gooien.¹⁷⁷ Terwijl Northrop met – naar later bleek slechts gedeeltelijk – succes werd om de offertes tot 31 december 1966 te verlengen, deed de ontwijkende Belgische houding in de daaropvolgende weken vermoeden dat de zuiderbuur zich uit het project wilde terugtrekken. “Indien de Belgen niet willen meedoen”, liet adjunct-directeur DMLU Robertus op 27 juli in de Luchtmachtraad weten, dan bood samenwerking met Canada, dat inmiddels de rechten voor licentieproductie van de F-5 had gekocht, wellicht mogelijkheden.¹⁷⁸

Het omzien naar andere partners leek een juist besluit. 1 oktober verstreek zonder het verlossende woord uit Brussel. Tot overmaat van ramp werd dertien dagen later, na de beruchte ‘Nacht van Schmelzer’, het kabinet-Cals demissionair. Hoewel de handen van het demissionaire kabinet gebonden waren, bracht De Jong op 18 oktober de vliegtuigvervanging in de ministerraad ter sprake. Hij liet de ministers weten dat de vervanging van de F-84F een aanvullende begroting zou vereisen, maar haastte zich erbij te zeggen dat hierover thans geen beslissing hoefde te worden genomen. Wel vroeg – en kreeg – hij toestemming de voorbereidingen voort te zetten.¹⁷⁹ Drie dagen later blikte De Jong alvast vooruit op het aankomende Nederlands-Belgische ministeriële overleg, waarin hij hoopte zijn Belgische collega “te kunnen overreden” tot een gezamenlijke aanschaffing te besluiten. “Als de Belgen nog langer aarzelen, kan moeilijk langer met een beslissing (...) worden gewacht”, dreigde hij.¹⁸⁰ Zijn Belgische ambtgenoot deelde De Jongs *sense of urgency* totaal niet, zo bleek tijdens hun ontmoeting op 25 oktober in Den Haag. Poswick wilde de Belgische beslissing opnieuw uitstellen, ditmaal tot 15 februari 1967. Verrassender was zijn mededeling dat de Belgische regering naast de straalmotorenproductie bovendien een eigen productielijn voor de *airframes* wenste. Deze doublure was naar Nederlands inzicht “niet lonend” en zou slechts de stuksprijs opdrijven. De ministers kwamen uiteindelijk overeen dat

Nederland de contractuele besprekingen alleen zou voortzetten, met dien verstande dat de optie voor Belgische deelname aan een gezamenlijk productieprogramma tot 15 februari bleef openstaan. In het perscommuniqué besloot De Jong de Nederlandse keuze voor de F-5 niet langer geheim te houden.¹⁸¹ Toen hij op 28 oktober in de ministerraad verslag deed van zijn teleurstellende onderhoud met Poswick, reageerden zijn collega's gepikeerd dat zij uit de pers hadden moeten vernemen dat de keuze dus blijkbaar op de F-5 was gevallen. Waarom, vroeg minister van Economische Zaken Den Uyl zich af, moest een besluit over deze miljoenenkwestie in de demissionaire periode worden genomen? Het antwoord lag voor de hand: de offerte verstreek over twee maanden. De tijd begon stilaan te dringen.¹⁸²

Op gezag van staatssecretaris Schaper was de industrie daarom reeds op 12 oktober "vertrouwelijk geïnformeerd" over de keuze voor de F-5. Na het voorlopig afhaken van België zette Nederland in op een "solo-programma" voor de licentiebouw van 105 vliegtuigen, hetgeen naar schatting 601 miljoen gulden zou kosten. In oktober en november deed een industrieel team Northrop aan om gegevens te vergaren waarop de Nederlandse industrie haar offerte aan de KLU kon baseren. Tezelfdertijd onderhandelde Nederland met de Amerikaanse regering over een *technical agreement*, een vereiste voor de aanschaf c.q. licentiebouw van de F-5. De onderhandelingen verliepen uitermate moeizaam. De Verenigde Staten wilden niet voldoen aan de van Nederlands-Belgische zijde gevraagde compensaties.¹⁸³ Begin december liet de Amerikaanse gesprekspartner bovendien weten een licentiebouw van 105 F-5's "niet economisch verantwoord" te vinden. De KLU kon de vliegtuigen beter 'van de plank' kopen. Van Nederlandse zijde werd er op aangedrongen in dat geval tenminste de eindassemblage in eigen land uit te voeren. Verder wenste Nederland in het geval van rechtstreekse aankoop in de Verenigde Staten compensaties ter waarde van 70% van het bij Northrop te plaatsen orderbedrag. De Amerikanen bleken niet bereid meer te bieden dan 50%, een percentage dat bovendien moest worden gedeeld wanneer België besloot mee te doen. Makkend gaf De Jong ten slotte toe. Ook over het tweede struikelblok, de bijdrage aan de door de Verenigde Staten reeds geïnvesteerde ontwikkelingskosten, bereikten de partijen half december overeenstemming.¹⁸⁴

Om een tijdig besluit te kunnen nemen, hetzij voor rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten, hetzij voor licentiebouw in Nederland, sommeerde de KLU de Nederlandse industrie om voor 31 december een prijsopgave af te geven. Ondanks vier bezoeken beschikte de industrie nog altijd niet over voldoende gegevens. Om tijd te winnen verzocht het Directoraat Materieel Luchtmacht Northrop de offertedatum tot 31 januari 1967 te verlengen. Het daaropvolgende ontkenkende antwoord betekende een lelijke streep door de luchtmachtrekening. Northrop liet het DMLU weten dat een offerteverlenging gepaard zou gaan met een prijsstijging van 11%, waardoor de aanschaf ongeveer 50 miljoen gulden duurder zou uitvallen dan het kabinet was voorgehouden. Verwoede pogingen om Northrop op andere gedachten te brengen haalden niets uit.¹⁸⁵ Om een financiële strop te voorkomen, moest snel ministeriële toestemming worden verkregen. Op 18 december, een dag na Northrops onheilstijding, trachtte staatssecretaris van Defensie/KLU Schaper de ministerraad te overtuigen van de noodzaak de contracten voor 1 januari te tekenen. Alleen zo kon een miljoenenverlies worden voorkomen. Ten tweede benadrukte Schaper de vliegveiligheid, die in het geding kwam als de vervanging van het verouderende vliegtuigbestand langer werd uitgesteld. De staatssecretaris rekende de ministerraad voor dat met het project een bedrag van 625 miljoen gulden was gemoeid, waarvan 80 miljoen te financieren uit de luchtmachtbegroting van 1966. Een deel van het bedrag zou voorts suppletoir moeten worden

aangevraagd. Zijlstra, minister-president van het overgangskabinet dat op 22 november 1966 het demissionaire kabinet-Cals had afgelost, wierp hem tegen dat “dit gesprek in wezen een gesprek is over de hoogte van het defensieplafond in de komende jaren”, waarvoor de premier “meer tijd” wenste. Die tijd ontbrak nu juist, benadrukte Schaper nogmaals. “Door de moeilijkheid dat de Belgische regering niet tot een keuze kon komen is men hier in tijdnood gekomen; als thans de beslissing wordt aangehouden, zal deze pas geruime tijd na de verkiezingen vallen.” Een beslissing bleef vooralsnog uit.¹⁸⁶

Vijf dagen later was het de beurt aan De Jong om de ministerraad tot actie te bewegen. Hij trapte af met de waarschuwing dat langer wachten met het aantrekken van een vervanger tot “grote moeilijkheden” kon leiden, zoals de versnelde invoering van de Starfighter bij de Duitse luchtmacht had bewezen. De vraag of het overgangskabinet “een dergelijke beslissing” wel mocht nemen, beantwoordde hij met een volmondig ‘ja’. “Indien een beslissing zou worden overgelaten aan een volgend kabinet, [dan] zou deze vertraging een prijsverhoging van meer dan f. 50 (...) [miljoen] betekenen.” “Verder tijdsverlies” zou ook het aandeel van de Nederlandse industrie bij de productie nadelig beïnvloeden. Bovendien bezwoer De Jong dat de order geen verhoging van het defensieplafond met zich meebracht als de KLU andere programma’s zou uitstellen. “De aanschaffing van nieuwe vliegtuigen is echter essentieel voor het voortbestaan van de luchtmacht, mede omdat deze nieuwe toestellen een functie hebben bij de opleiding van Starfighterpiloten”, hield hij zijn gehoor voor.¹⁸⁷ Zijlstra liet zich overtuigen.¹⁸⁸ Hoewel de minister-president een beslissing liever drie maanden had uitgesteld, wogen “de door minister De Jong genoemde complicatie[s]” uiteindelijk zwaarder. De knoop werd op de vervolvergadering op 27 december doorgemaakt. Nadat Zijlstra nogmaals was gerustgesteld dat deze beslissing een volgend kabinet niet zou opzadelen met verhoogde defensie-uitgaven, machtigde de ministerraad defensie-minister De Jong om een *letter of intent* te tekenen voor de aanschaf van 105 F-5’s.¹⁸⁹

Gezien de geringe aantallen en het gebrek aan gegevens bij Fokker hield de KLU op dat moment al “ernstig rekening” met een rechtstreekse aanschaf in de Verenigde Staten. Zich noodgedwongen baserend op onvolledige gegevens prees Fokker zichzelf op 28 december definitief uit de markt door een offerte uit te brengen, die ongeveer 41 miljoen gulden boven het door het kabinet goedgekeurde bedrag van 625 miljoen gulden lag. Daarmee verdween de optie om de F-5’s in Nederland in licentie te bouwen van tafel. Tot “grote verrassing” van de DMLU bleek het alternatief, een rechtstreekse aankoop, door verschillende interpretaties over de geldigheidsduur van de offertes ook niet langer binnen het budget te realiseren. Northrop liet weten dat de tot 31 december 1966 geldende prijsopgave alleen betrekking had op het licentiebouwprogramma bij Fokker, niet op rechtstreekse aanschaf. De offerte voor een aankoop in de Verenigde Staten was eind juli al verlopen en nooit verlengd. De KLU dreigde plotseling met lege handen achter te blijven. Tegen beter weten in deed staatssecretaris Schaper op de voorlaatste dag van december een wanhoopspoging om alsnog een *deal* te sluiten. Hij liet Northrop weten gebruik te willen maken van het aanbod zoals vervat in de offerte van mei 1966.¹⁹⁰ De vliegtuigfabrikant repliceerde Schaper “onder deze condities” niet in staat te zijn een opdracht te aanvaarden.¹⁹¹ Wat nu? Langer uitstel was geen optie, het heroverwegen van de Mirage of A-4 evenmin. De KLU besloot terstond al haar pijlen te richten op aansluiting bij het Canadese licentiebouwprogramma.¹⁹²

Canadees-Nederlandse samenwerking

Na een eerste telefonisch contact op 28 december troffen vertegenwoordigers van beide landen elkaar een week later in Ottawa. Terwijl in Canada aan een oplossing werd gewerkt, gaf De Jong de ministerraad tekst en uitleg over de stukgelopen onderhandelingen met Northrop. De minister speelde Northrop de zwartepiet toe. Het bedrijf had “plotseling een andere dan gebruikelijke interpretatie” aan de aflopende optie gegeven en vijftig miljoen gulden extra geëist. Die “exorbitante prijsstijging”, volgens De Jong ingegeven door de oorlog in Vietnam, had hem doen besluiten de onderhandelingen met Northrop af te breken en contact te zoeken met Canada, in de hoop de Nederlandse opdracht in het Canadese productieprogramma te kunnen inpassen. Als Canada bereid werd gevonden om zijn productielijn uit te breiden met een Nederlandse (en eventueel Belgische) order, dan kon “wellicht nog onder de Northrop-prijs worden geleverd”. Aangezien de optie thans was vervallen, kwam het “niet [meer] aan op enkele maanden”. De ministerraad deelde deze zienswijze.¹⁹³

Al op 20 januari kon staatssecretaris Schaper het kabinet evenwel heugelijk nieuws melden. De gesprekken met de Canadese vliegtuigfabrikant Canadair, die de licentiebouw van 115 CF-5's voor de Canadese luchtmacht verzorgde, hadden in korte tijd “bevredigende resultaten” opgeleverd. Canadair stond open voor aansluiting. Met 601 miljoen gulden bleef het project binnen de financiële grenzen. Bovendien waren de Canadese autoriteiten bereid om “belangrijke compensatieorders” te plaatsen bij de Nederlandse industrie. Met dit vooruitzicht en onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring stemde de ministerraad voor de tweede keer in korte tijd in met het tekenen van een contract voor de levering van 105 F-5's.¹⁹⁴ Op 30 januari 1967 overhandigde de Nederlandse ambassadeur een *letter of intent* aan de Canadese regering. Met België, dat keurig van alle onderhandelingsresultaten op de hoogte werd gehouden, was afgesproken in de *letter of intent* de optie van een Belgische deelname eens te meer open te laten. Hoewel Schaper, na half februari het zoveelste verzoek om uitstel van Poswick te hebben ontvangen, zijn buik onderhand vol had van de Belgische besluiteloosheid, zou de deelname van België de stukprijs verder kunnen drukken.¹⁹⁵

In de daaropvolgende maanden onderhandelden Nederland en Canada over de modificaties die de KLU in het vliegtuigontwerp verwerkt wilde zien. De naar Canadese wensen aangepaste versie van de F-5, de CF-5, week op meerdere punten af van de door de Luchtmachtstaf voorgestane configuratie. Zo wenste de KLU een in hoogte verstelbaar neuswiel voor de bevestiging van een kernwapen onder de romp. Haar eisenpakket omvatte verder onder andere verstevigde vleugelkleppen ter vergroting van de wendbaarheid, krachtiger motoren, een vanghaak, nieuwe cockpitinstrumentatie, een *doppler*-navigatiesysteem, versterkte vleugels, grotere brandstoftanks en voorzieningen voor de inbouw van een radarwaarschuwingssysteem. Door de vele wijzigingen ten opzichte van de Canadese versie ontstond de specifiek Nederlandse NF-5.¹⁹⁶

De onderhandelingen over de compensatieorders hadden meer voeten in de aarde. Schaper wees met een beschuldigende vinger naar de Nederlandse industrie, die de voortgang “onnodig” vertraagde door “een te groot deel van de eventuele orders naar zich toe te willen trekken”. DMLU Cox onderschreef dit.¹⁹⁷ Gedoeld werd op Fokker en Aviolanda, die ondanks herhaaldelijk weigeren van Canadair en de Canadese overheid bleven aandringen op een eindmontagelijijn. Op 8 mei gaf Den Toom, minister van Defensie in het nieuwe kabinet-De Jong, de Fokker-directie mede namens de minister van Economische Zaken vriendelijk doch dringend te verstaan eindassem-

blage te vergeten en zich te bezinnen op “alternatieve mogelijkheden, welke voor de werkgelegenheid in de industrie van belang kunnen zijn”. Het was, zo vervolgde Den Toom zijn brief, “na maandenlang zeer moeizaam onderhandelen met de Canadese en Amerikaanse regeringen en industrieën gelukt een basis te vinden, waarop een definitief contract zou kunnen worden afgesloten”.¹⁹⁸ Inderdaad waren in de voorgaande maand de meeste plooiën gladgestreken, hoewel harde afspraken over de door Canada te plaatsen compensatieorders achterwege bleven. De minister van Economische Zaken, L. de Block (KVP), wees er in de ministerraad van 28 april op dat “slechts een deel” van het inmiddels reeds van 90 tot 45 miljoen Canadese dollars gehalveerde bedrag aan tegenorders was vastgelegd. Het restant, vreesde hij, zou na ondertekening van het contract nooit meer worden geplaatst, tenzij dit als voorwaarde werd gesteld. Den Toom, die het ijzer wilde smeden nu het heet was, voelde daar niets voor. Iedere maand uitstel kostte Defensie een miljoen gulden, liet hij weten. Minister-president De Jong, geen onbekende met de materie, stelde voor Den Toom te machtigen de *letter of intent* bindend te verklaren, waarmee het kabinet instemde.¹⁹⁹

Op de kop af twee maanden later, op 28 juni 1967, wist Den Toom zich eveneens te verzekeren van de steun van de Tweede Kamer. Teneinde het wetsontwerp nog voor het zomerreces door de Kamer te loodsen, had de KLU opdracht gekregen een nota te schrijven waarin duidelijk de noodzaak van vervanging naar voren kwam, evenals de financieringswijze, de positieve ervaringen met de F-5 in de Vietnamoorlog en de (waslijst aan) negatieve consequenties wanneer de Kamer zou besluiten de aanschaf te blokkeren.²⁰⁰ De week voorafgaand aan de plenaire behandeling, bood een bijeenkomst van de Defensiecommissie Den Toom en Wolff de gelegenheid de defensiespecialisten van de partijen nog eens op het hart te drukken zich “positief” op te stellen.²⁰¹ Die opzet slaagde: met tweederde meerderheid werd de op 10 februari ingediende suppletoire begroting, waarin om “een ronde som” van 601 miljoen gulden werd gevraagd, aangenomen.²⁰² Vrijwel alle partijen deelden de mening dat langer uitstel uit (vlieg)veiligheidsoogpunt niet verantwoord was. “Het [kan] niet door de beugel de vliegveiligheid van de vliegers op losse schroeven – letterlijk en figuurlijk – te zetten doordat de Regering minder zuinig is op haar piloten dan op haar financiën”, zo vatte D’66-Kamerlid Imkamp de situatie samen.²⁰³

Toch vielen her en der ook kritische geluiden te noteren. Zo ‘bereed’ de pvda haar stokpaardje van “atomaire verdunning” en kropen de PSP en de CPN weer in hun gebruikelijke rol.²⁰⁴ Anderen zetten vraagtekens bij het moment waarop dit wetsvoorstel werd ingediend, aangezien de minister hiermee vooruit liep op de aangekondigde defensienota. De “weifelende houding” van België riep eveneens vragen op.²⁰⁵ Ten aanzien van het vraagstuk van de compensatieorders kon Den Toom de Tweede Kamer geruststellen. Nederland beschikte over een “schriftelijke toezegging” voor dertig miljoen Canadese dollars aan opdrachten, aangevuld met een order van elf miljoen Canadese dollars bij Hollandse Signaal Apparaten. Naast Fokker en Aviolanda vielen ook Avio-Diepen, Philips, Lichtwerk, de N.v. Hengelosche Electricische en Mechanische Apparaten Fabriek, Duiker en Werkspoor ‘in de prijzen’. Zij zouden onder meer rompstukken, motordelen en staartdelen gaan leveren, die op de assemblagelijnen in Montreal met de in Canada gefabriceerde vliegtuigcomponenten tot een geheel werden gesmeed. Alles stond of viel met een snel besluit, benadrukte de minister meermaals. Met uitstel of een vermindering, zoals pvda-Kamerlid Wierda opperde, “zouden alle compensatieorders op losse schroeven zijn gezet, waarvoor letters of intent zijn afgegeven”. Hoewel Den Toom het anders deed voorkomen, had hij de Tweede Kamer min of meer voor een *fait accompli* gesteld.²⁰⁶

Met de parlementaire goedkeuring op zak leek niets het project nog te kunnen bedreigen. Daarbij hadden Den Toom en de KLU evenwel buiten de Nederlandse industrie gerekend. Fokker had een knap onderhandelingsresultaat laten noteren door de fabricage van 190 rompmiddenstukken naar Nederland te halen. De vreugde over de hiermee gepaard gaande verdubbeling van het aantal manwerkuren verdween als sneeuw voor de zon toen bleek dat Fokker de KLU een “exorbitante” uurprijs in rekening wilde brengen. Den Toom was des duivels en betichtte Fokker van “hoog spel” en het afwentelen van overheadkosten op Defensie. De zaak werd weliswaar in den minne geschikt, maar Fokkers manuurprijs zou ook nadien een veelvoud blijven van die van Canadair.²⁰⁷ Elk bedrijf probeerde het onderste uit de kan te halen. Zo diende Aviolanda een prijsopgaaf in voor de productie van brandstoftanks die 385.000 dollar boven de Canadese offerte lag. Een etmaal nadat de commissaris voor de Militaire Productie Aviolanda had verzocht de ontwerptekeningen terug te sturen, bleek het bedrijf ineens voor nagenoeg eenzelfde prijs te kunnen leveren.²⁰⁸

Ironisch genoeg begon ook de mogelijkheid van een verlate Belgische inschakeling hoe langer hoe meer een bedreiging te vormen. Nadat België in de zomer een aanbod voor deelname aan het Canadees-Nederlandse productieprogramma als economisch “weinig interessant” van de hand had gewezen, werkten Northrop en de Amerikaanse regering aan een offerte die Brussel definitief over de streep moest trekken.²⁰⁹ Op 15 september 1967 kwam een delegatie van het Amerikaanse Ministerie van Defensie aan in Den Haag om met vertegenwoordigers van het DMLU, de ministeries van Economische Zaken, Buitenlandse Zaken en het Canadese *Department of Defense Production* van gedachten te wisselen over Belgische inschakeling. De delegatie wachtte een koele ontvangst. Canada en Nederland waren al zover gevorderd dat Belgische deelname in dit stadium slechts tot tijdverlies en verhoogde kosten zou leiden. Bovendien hield Nederland België verantwoordelijk voor de tot dusverre opgelopen vertraging. Daarbij stelde België “exorbitante eisen”, zoals de eindassemblage van alle Belgische vliegtuigen, de productie en eindassemblage van de Belgische en Nederlandse straalmotoren en 75 miljoen dollar aan compensaties. Gesteund door de Amerikanen leek België evenwel beloond te worden voor zijn afwachtende houding. Hoewel Nederland naar de buitenwereld toe bleef volhouden België graag bij het programma te willen betrekken, leek de liefde voorlopig even bekoeld.²¹⁰

In november namen de geruchten toe dat Brussel de Franse Mirage zou kiezen. Op de suggestie nog eens contact op te nemen met minister Poswick, antwoordde Den Toom dat er “van alle contacten met de Belgen en de daarbij gemaakte afspraken tot nog toe niets terecht is gekomen”.²¹¹ In de ministerraad herhaalde hij twee dagen later geen mogelijkheid te zien met zijn Belgische ambtgenoot tot een vergelijk te komen, maar wellicht dat de minister-president of minister De Block nog een “poging in deze richting (...) [wilde] doen”.²¹² Premier De Jong voelde daar wel voor. Zijn belletje naar de Belgische premier, Paul Vanden Boeynants, bracht de Belgische regering kortstondig aan het twijfelen, maar uiteindelijk opteerde België toch voor de Mirage.²¹³ Hiermee kwam een (voorlopig) eind aan een jarenlange vruchtbare samenwerking tussen Nederland en België op het gebied van de aanschaf en licentiebouw van gevechtsvliegtuigen. De Belgische keuze voor de Mirage had tevens tot gevolg dat de geïntegreerde vliegopleiding in 1971 werd stopgezet.

Op 24 november 1967 ondertekende DMLU Cox het definitieve contract met de Canadese regering, die zich liet vertegenwoordigen door de Canadian Commercial Corporation. Deze overeenkomst omvatte de fabricage en levering van 75 NF-5A's en 30 NF-5B's door Canadair en een door Northrop (Norair) uit te voeren ontwikkelings- en testprogramma voor de specifiek

door de KLU gewenste modificaties. Met Canadair sloot de DMLU bovendien een apart contract af voor een logistiek ondersteuningsprogramma, dat onder andere voorzag in technische ondersteuning, het beschikbaar stellen van opleidingsplekken voor technisch personeel en het doen van aanbevelingen voor de aankoop van reservedelen en gronduitrusting. Het testprogramma door Norair nam tot februari 1970 in beslag. Tijdens 329 testvluchten werden speciaal de versterkte vleugelkleppen, de vergrote brandstoftanks en het navigatiesysteem stevig aan de tand gevoeld. Aansluitend voerde Norair wapenkwalificatie- en verificatieproeven uit, die medio 1971 werden afgerond.²¹⁴ Soms noopten de testresultaten tot verdere, tijdrovende aanpassingen, een van de hoofdoorzaken voor het uitlopen van het overeengekomen afleverschema. Dat de vertraging tot slechts zes maanden beperkt bleef, was vooral te danken aan de Canadese bereidheid om aan de bouw van de NF-5's voorrang te verlenen.²¹⁵

Bovendien brachten modificaties aan het basisontwerp, zogeheten *Engineering Change Proposals*, kosten met zich mee. In de zomer van 1969 kropen de schattingen waarmee het projectbedrag zou worden overschreden richting de tachtig miljoen gulden, een bedrag waarvan Den Toom "nogal geschrokken" was. De prijsstijging van reservedelen en "te laag" geschatte invoerrechten waren de grootste boosdoeners. Ook wreekte zich hier volgens staatssecretaris Duynstee "de grote haast" waarmee het contract destijds tot stand was gekomen. Op sommige punten, zoals het doorberekenen van loonkostenstijgingen, was de tekst "zo vaag" dat die voor velerlei uitleg vatbaar was.²¹⁶ De "meningsverschillen op contractueel gebied" liepen medio 1970 zelfs zover op dat een *Dispute Committee* zich hierover moest uitspreken. Het kostte dit comité bijna twee jaar om "deze geschillen op een voor beide partijen aanvaardbare wijze definitief te regelen".²¹⁷ Bij het opmaken van de balans was Nederland Canada 670 miljoen gulden verschuldigd. Weliswaar geen overschrijding met tachtig miljoen gulden, maar toch nog altijd 69 miljoen meer dan door het parlement was goedgekeurd. Het verschil moest de luchtmachtleiding door bezuinigingen elders terug zien te verdienen.²¹⁸

De stuksprijs per NF-5 kwam daarmee op 6,4 miljoen gulden.²¹⁹ De eerste van de 105 exemplaren, een NF-5B, werd op 7 oktober 1969 door Canadair aan de Koninklijke Luchtmacht overgedragen. Evenals de 104 NF-5's die nog zouden volgen, vertrok de tweezitter na de overdracht te Montreal naar de Canadese vliegbasis Bagotville. Bagotville vormde het startpunt voor operatie *High Flight*, de codenaam voor de bij benadering 6.000 kilometer lange vliegreis via Groenland, IJsland en Schotland naar Nederland. De Luchtmachtstaf had uitgerekend dat overvliegen in eigen beheer verreweg de goedkoopste optie was.²²⁰ Met ingang van september 1969 huisvestte Bagotville permanent een detachement Nederlandse technici, die de NF-5's voorbereiden voor de oversteek. Negen in Canada op de CF-5 omgeschoolde KLU-vliegers, later aangevuld met anderen, vlogen de vliegtuigen in groepjes van vier of zes naar Nederland. De in totaal twintig uitgevoerde *High Flights* stonden onder leiding en verantwoording van de Amerikaanse luchtmacht. Bij het oversteken van de uitgestrekte Atlantische Oceaan werden de NF-5's begeleid door speciaal geëquipeerde Amerikaanse C-130 Hercules-transportvliegtuigen, die de navigatie voor hun rekening namen. Bovendien waren deze transportvliegtuigen uitgerust met reddingsmiddelen om bij een *bail out* boven het ijskoude zeewater hulp te verlenen. Op 19 november 1969 arriveerden de eerste NF-5's op hun Nederlandse thuisbasis, Vliegbasis Twenthe.²²¹

In Nederland had de KLU inmiddels alles in het werk gesteld om de invoering van de NF-5 in goede banen te leiden. Onder auspiciën van de daartoe in het leven geroepen Stuurgroep NF-5 en het Centraal NF-5 Projectbureau was er een nieuw vliegveldbeleggingsplan uitgewerkt en had

het Technisch Instructie Squadron NF-5 een start gemaakt met de omscholing en opleiding van technisch en elektronisch personeel op de NF-5. De op Vliegbasis Twenthe geplaatste *Field Technical Training Unit* (FTTU) was daarbij van onschatbare waarde. Ook de vliegers kregen technisch onderwijs op de FTTU, maar de conversie van het vliegend personeel kon pas echt aanvangen na de aankomst van de eerste vliegtuigen. De ervaren vliegers die verantwoordelijk waren voor de eerste *High Flight*-vluchten namen die taak in eerste instantie op zich.²²² De omscholing van vliegend en technisch personeel op de ongecompliceerde NF-5 gaf weinig problemen. Tussen 1969 en 1972 werden achtereenvolgens de operationele 315, 314 en 316 Squadrons en de tot 313 Squadron omgedoopte Transitie Vlieger Opleiding op de groepsgewijs arriverende NF-5's omgeschoold.²²³

Met de gemodificeerde NF-5 kreeg de KLU de beschikking over de meest geavanceerde F-5 variant die er op dat moment rondvloog. De laatste van deze kleine jachtbommenwerpers zou de KLU pas in 1991 verlaten, jaren later dan was voorzien. Eind 1966, toen de aanschaf aan een zijden draadje leek te hangen, bood de aansluiting bij het Canadese bouwprogramma de KLU op de valreep de mogelijkheid om binnen de beperkte financiële kaders haar vervangingsplan te verwezenlijken, in kwantitatieve en in kwalitatieve zin.²²⁴ De "uiterst marginale prijs" die Canada om politieke redenen (werkgelegenheid, bevestiging van haar keuze voor de F-5) voor de vliegtuigen in rekening bracht, was daar mede debet aan.²²⁵ Hoewel eindassemblage te hooggegrepen bleek, pikte de Nederlandse (vliegtuig)industrie opnieuw een graantje mee. Belangrijker was dat de KLU, door de conventionele taak van de NF-5 te benadrukken, in weerwil van groeiende kritiek op de defensielasten zelfs het in de Defensienota 1968 aangekondigde extra squadron wist te realiseren. Met de NF-5's bestemd voor het verkenningssquadron werd 316 Squadron nieuw leven ingeblazen. Naast 314 en 315 Squadron, die hun F-84F's in 1970 van de hand deden, leverde de KLU met 316 Squadron een tactisch squadron boven de door de NAVO geëiste *Force Goals*. De KLU als 'braafste jongetje van de klas'?

Op het tandvlees

Een grondiger blik op de kwantitatieve luchtmachtbijdrage nuanceert het beeld van het 'braafste jongetje'. Begin 1970 stond het water de KLU eens te meer aan de lippen. Het effect van de eerdere bezuinigingsmaatregelen was weggeëbd, de vooruitzichten voor de eerstkomende jaren toonden opnieuw rode cijfers. Op de commandantenvergadering van 7 januari 1970 lichtte Wolff zijn ondercommandanten in dat het niet langer mogelijk was "om zonder afbreuk te doen aan de slagkracht van de Koninklijke Luchtmacht dan wel (...) de NATO verplichtingen nog verder diepgaande bezuinigingen door te voeren".²²⁶ Om het hoofd boven water te houden, zag de KLU zich genoodzaakt haar toevlucht te nemen tot een tijdelijke sterktevermindering van de operationele eenheden. Met de oprichting en instandhouding van vijf Groepen Geleide Wapens, zo kan worden geconcludeerd, had zij in voorgaande jaren wellicht te veel hooi op haar vork genomen. De geleidewapeneenheden vereisten forse aantallen personeel, met dito exploitatiekosten tot gevolg. Dit gold in nog sterkere mate voor de met een nucleaire taak belaste Nike-squadrons, die alleen aan bewakingspersoneel al een 'klein leger' vereisten. Smeekbedes aan het adres van SACEUR om de nucleaire taak van de Nike-squadrons te mogen afstoten, een taak die naar de mening van chef Luchtmachtstaf Wolff dankzij de strategiewisseling aan importantie had verloren, leidden tot niets.²²⁷ Een aanlokkelijk alternatief om op de exploitatiekosten te bezuinigen was het onttrekken van enkele geleidewapeneenheden aan de vredessterkte. Nadat in 1969 al

voorgoed een streep was gehaald door de oprichting van het twaalfde HAWK-squadron, zette de Luchtmachtstaf een jaar later opnieuw het mes in haar geleidewapeneenheden.²²⁸ Het idee was om bij de HAWK-eenheden 324 en 420 Squadron per 1 juni 1970 tijdelijk op non-actief te stellen. Met het vrijkomende personeel en materieel konden de resterende squadrons dan eindelijk op het vereiste peil worden gebracht. Het overige materieel kwam ten gunste van het onderhoudsprogramma. Bij de Nike-eenheden viel het oog niet toevallig op 121 Squadron, dat op het punt stond te worden opgewerkt tot *dual capable*-squadron. Het kreeg tijdelijk een verlaagde vredesparaatheid aangemeten, wat inhield dat er alleen een kernbezetting op de site te Bad Essen achterbleef om de apparatuur gebruiksklaar te houden.

De vliegende squadrons kwamen er evenmin zonder kleerscheuren vanaf. Waar de Sovjet-inval in Tsjechoslowakije de *strike*-squadrons in 1968 nog ternauwernood had behoed voor het verminderen van de squadronsterkte, wisten zij de dans ditmaal niet te ontspringen. Ook 306, 322 en 323 Squadron moesten zich voorlopig met twaalf in plaats van de gebruikelijke achttien gevechtsvliegtuigen zien te redden. Het aantal jachtvliegers per squadron ging terug naar zestien. Zij vlogen jaarlijks een compleet Jaarlijks Oefen Programma. De overige F-104-vliegers, veelal ervaren rotten die tijdelijk in een staffunctie werden geplaatst, moesten voorlopig genoegen nemen met een half JOP. Het kwartet door het Commando Luchtverdediging geleverde F-104G's op *Quick Reaction Alert* werd gehalveerd, terwijl de *strike*-squadrons van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten drie in plaats van vier Starfighters op stand-by hielden.²²⁹

Half april bracht CLS Wolff SACEUR Andrew Goodpaster van de tijdelijke “beperkingsmaatregelen” op de hoogte. De opmerkelijk coulante opperbevelhebber toonde volgens Wolff “zeer veel begrip voor de Nederlandse situatie”.²³⁰ Op voorwaarde dat de geleidewapeneenheden en Starfighter-squadrons op korte termijn op sterkte konden worden gebracht, de vliegers in de squadrons ten minste tweehonderd vliegreuren per jaar klokten en de uit de sterkte genomen F-104's mee rouleerden ten behoeve van de vlieggereedheid, ging SACEUR akkoord – met dien verstande dat de maatregelen uiterlijk in 1972 zouden zijn opgeheven.²³¹ Goodpaster betreunde vooral, dat “the Netherlands Proposals, although hopefully of a limited duration only, will reduce the 2ATAF capability during its most critical period of re-equipment”.²³² Soortgelijke kritiek viel Nederland ten deel bij de behandeling van de Nederlandse NAVO-bijdrage in de *Defence Planning Review*, waarin de NAVO-examinatoren er op hamerden deze maatregelen zo snel mogelijk ongedaan te maken.²³³ Zonder dat de luchtmachtleiding het aan de grote klok hing, stelde een van SACEUR's voorwaarden de KLU in feite zelfs voor een onoverkomelijk probleem. Intern werd om “materieel-technische redenen” namelijk “betwijfeld” of de eis om binnen twaalf uur na *Simple Alert* de HAWK-squadrons te reactiveren überhaupt wel realiseerbaar was. De aanschaf van voertuigen om de HAWK-squadrons de vereiste 100% mobiliteit te verschaffen was als gezegd meermaals getemporeerd. Daar op *Simple Alert* alle beschikbare transportcapaciteit nodig was voor het verplaatsen van de operationele squadrons, ontbrak het aan middelen om de opgeslagen apparatuur voor de te reactiveren squadrons naar hun sites te vervoeren.²³⁴

De kopzorgen namen toe toen in de herfst van 1971 bleek dat de luchtmachtbegroting voor 1972 niet toestond alle bezuinigingsmaatregelen terug te draaien. Op de vergadering van de Luchtmachtraad van 20 september 1971 stonden de luchtmachtleiding, defensie-minister De Koster en staatssecretaris Van Es voor lastige keuzes. Na rijp beraad besloten ze de vijf Starfighter-squadrons per 1 januari 1972 op sterkte te brengen en het Nike-squadron in de loop van 1972 te reactiveren, doch uitsluitend in een conventionele rol. De beide HAWK-squadrons waren het

kind van de rekening. Zij zouden niet opnieuw worden geactiveerd. Door de hierdoor beschikbaar komende HAWK-raketten over de negen resterende squadrons te verdelen, kon bovendien de ontoereikende rakettenvoorraad per squadron zonder investeringen worden verholpen.²³⁵ Helaas voor de KLU was Goodpaster ditmaal minder coulant. Op 12 oktober 1971 liet hij CLS Van der Wolf in een persoonlijk onderhoud weten geen bezwaar te hebben tegen een puur conventionele rol voor het Nike-squadron. Het deactiveren van de HAWK-squadrons stuitte daarentegen “op een zo groot verzet van SACEUR”, dat Van der Wolf zich gedwongen zag een compromis te sluiten. Met dit compromis, het reactiveren van een van de squadrons, kon ook De Koster instemmen.²³⁶ De keuze viel op 324 Squadron, dat in december 1972 zijn vertrouwde plek in de bondgenootschappelijke luchtverdediging weer innam. Aan het voortbestaan van 420 Squadron kwam op 1 januari 1972 een eind.²³⁷

De Koninklijke Luchtmacht liep tussen 1970 en 1972 op haar tandvlees. Alleen noodgrepen als het tijdelijk verminderen van de vredesparaatheid stelden haar nog in staat de toegezegde aantallen squadrons op de been te brengen. In theorie dan. In de praktijk was het maar de vraag of de geleidewapeneenheden (tijdig) gereactiveerd hadden kunnen worden. Bij een verrassingsaanval stonden zij sowieso buitenspel. Het vrijwel afbetaalde NF-5-contract, het afstoten van de nucleaire taak van 121 Squadron en de opheffing van een HAWK-squadron verschaften de KLU in 1973 wat lucht, maar de instandhouding van haar omvangrijke materieelbestand bleef ook nadien onverminderd op gespannen voet staan met de financiële middelen. Dit temeer daar het volgende kostbare materieelproject zich inmiddels reeds aandiende: de vervanging van de Starfighter. Ofwel, de ‘aankoop van de eeuw’, zoals de vervanging in de volksmond spoedig bekend stond.

Een Europees gevechtsvliegtuig: buigen voor de “grote broeders”

De lange zoektocht naar een opvolger voor de F-104, die in 1975 zou uitmonden in de aanschaf van de succesvolle F-16, was acht jaar eerder aangevangen. In het voorjaar van 1967 nam Nederland het initiatief om de vruchtbare samenwerking met België, de Bondsrepubliek en Italië bij de licentiebouw van de Starfighter te continueren en gezamenlijk een Europese opvolger te ontwikkelen. Het idee sloeg aan bij de overige ‘F-104-gebruikers’. Begin 1968 voegde de Canadese luchtmacht, die ook met de F-104 vloog, zich bij dit viertal. Op uitnodiging van CLS Wolff kwamen stafleden van de vijf luchtmachten in maart 1968 bijeen om gezamenlijke stafeisen op te stellen voor het tot *Multi-Role Combat Aircraft* (MRCA 75) omgedoopte gevechtsvliegtuig. De bijeenkomst verliep niet zoals Wolff had gehoopt. Hij stoorde zich vooral aan de “overpowering and leadtaking manner” waarop Canada, nota bene niet eens partner in het oorspronkelijke Starfighter-consortium, zich gedroeg.²³⁸

Wolff deed er wijs aan zich hieraan vast te gewennen. Mede op aandringen van de Bondsrepubliek trad in juni 1968 ook Groot-Brittannië toe tot het MRCA-project. Het duurde niet lang eer de Britten de regie overnamen. De *Royal Air Force* wilde een tweepersoons, middelzware, tweemotorige jachtbommenwerper met geavanceerde radar- en navigatiemogelijkheden, terwijl Nederland, België, Italië en Canada behoefte hadden aan een licht, goedkoop en wendbaar vliegtuig primair belast met het verkrijgen van luchtoverwicht. De *Luftwaffe* had haar zinnen gezet op een eenpersoons gevechtsvliegtuig voor luchtsteun. De moeilijkheid alle uiteenlopende wensen zonder kostenoverschrijdingen in een en hetzelfde ontwerp te verenigen, deed

België en Canada besluiten het project de rug toe te keren.²³⁹ Ofschoon ook Nederland bedenkin- gen had, zette Den Toom op 17 juli 1968 niettemin zijn handtekening onder een *Memorandum of Understanding* voor de eerste, conceptuele fase – op voorwaarde dat met de Nederlandse wensen rekening werd gehouden.²⁴⁰

Het in december bereikte akkoord tussen CLS Wolff en zijn Italiaanse, Britse en Duitse collega's over de aan de MRCA te stellen stafeisen leek zulks te bevestigen. Om de verschillen te overbruggen werd geopteerd voor een basisontwerp, waaruit dan een goedkopere een- en een duurder tweeper- soonsversie werden ontwikkeld. Na deze doorbraak bogen de deelnemende nationale vliegtuigin- dustrieën Fokker, Fiat, Messerschmitt-Bölkow-Blohm en British Aircraft Corporation zich middels een haalbaarheidsstudie over de technische uitwerking van de stafeisen. Het resultaat van deze studie stelde uit Nederlands oogpunt teleur. Volgens Den Toom had de studie een vliegtuig voort- gebracht dat voldeed aan de door de Britse en Duitse luchtmachten gestelde eisen, maar waarin van de Nederlandse wensen maar “weinig [was] overgebleven”. Hij informeerde de ministerraad op 18 april 1969 te overwegen Nederland “uit deze samenwerking terug te trekken”.²⁴¹ Een voornemen dat hij herhaalde in een communiqué voor de Vaste Commissie voor Defensie, waarin de bewindsman ook even kort stilstond bij de kosten. Die waren inmiddels schrikbarend gestegen.²⁴²

Op 25 april deed Den Toom in de ministerraad uitvoeriger verslag van het “ongunstige verloop van de onderhandelingen”. Hij had zijn Britse ambtgenoot Denis Healy drie dagen eerder gedreigd dat Nederland zich uit het project zou terugtrekken “wanneer de configuratie van het ontwor- pen vliegtuig niet wezenlijk verandert en de prijs niet sterk omlaag gaat”. Bedroeg de geraamde stuksprijs bij aanvang van het project nog negen miljoen DM, inmiddels was dit bedrag al bijna verdubbeld. De aanschaf van de vereiste honderd vliegtuigen zou ergens tussen de 1,5 en 2,5 mil- jard gulden gaan kosten en de luchtmachtbegroting jarenlang belasten. Het was nu al een pro- bleem om de tot 160 miljoen gulden opgelopen bijdrage aan de ontwikkelingskosten op te hoesten, waarvoor de KLU tot 1972 slechts 30 miljoen gulden had begroot. Voor het restant kon Den Toom “onmogelijk compensatie vinden”. De KLU zocht een gevechtsvliegtuig dat het luchtoverwicht kon bevechten en luchtsteun kon verlenen, dat “betaalbaar” was en de Nederlandse industrie een “redelijk” aandeel in de productie bood. In plaats hiervan dreigde zij nu te worden opgezadeld met een peperduur vliegtuig, dat niet aan de stafeisen voldeed en uit industrieel oogpunt evenmin gunstige vooruitzichten bood. Bovendien zou de MRCA niet voor 1978 gereed zijn, drie jaar te laat. Den Toom kreeg van de ministerraad toestemming uit het project te stappen, tenzij het ontwerp alsnog aan de Nederlandse operationele en financiële wensen zou worden aangepast.²⁴³

Op 29 april ontmoetten de defensie ministers van de vier projectpartners elkaar op vliegveld Wahn. De Britse, Duitse en Italiaanse ministers gaven te kennen hun regeringen te adviseren het MRCA-contract te ondertekenen. Den Toom liet zich, mede door geruchten over Franse inte- resse in het project, overhalen een beslissing tot 1 juli uit te stellen. Nederland bleef voorlopig aan het overleg in de MRCA-werkgroepen deelnemen in de hoop vóór die tijd tot een operati- oneel en financieel aantrekkelijke oplossing te komen.²⁴⁴ In werkelijkheid, zo vertrouwde Den Toom de Permanente Vertegenwoordiger bij de NAVO, H.N. Boon, toe, had hij maar “weinig ver- trouwen” in een goede afloop. Het was “een politieke zaak”, waarvan de kleine lidstaten steeds de dupe werden. Onder druk van de “grote broeders”, in het bijzonder Groot-Brittannië, was een vliegtuig gecreëerd dat geheel op hun eisen was afgestemd. Bovendien dreigden de kosten “uit de hand” te lopen. Ambassadeur Boon drong er niettemin op aan de mogelijkheden van Euro- pese samenwerking te blijven onderzoeken. Ook staatssecretaris Duynstee vond het te vroeg om

het MRCA-project af te schrijven. Er moest iets worden gedaan, wilde Nederland in de NAVO straks niet “in de ‘2^e klasse’ [terecht]komen”.²⁴⁵

De KLU bleek evenmin bereid de handdoek in de ring gooien. De “uiterst sterke verleiding” die er op economisch gebied van het project uitging “bleef de luchtmachtleiding bekoren”, concludeert Bert Kreemers in zijn proefschrift *Hete Hangijzers*.²⁴⁶ Uit de koker van CLS Wolff en de directeur van Fokker, Frits Diepen, rolde op 9 juni 1969 een alternatief plan om op het eventuele succes van het MRCA-project mee te liften. Zij wisten ook Den Toom warm te krijgen voor hun “twee fasen voorstel”: een gelijktijdige ontwikkeling van de geavanceerde MRCA en een “minder gecompliceerd” en “betrekkelijk goedkoop” vliegtuigtype. Daarvoor zou niet langer een ‘uitgeklede’ variant van het huidige MRCA-ontwerp, maar een reeds bestaand of een in vergevorderd stadium van ontwikkeling zijnd vliegtuigtype model moeten staan. Zo’n “goedkoper” vliegtuig voorzag in de behoeften van andere kleinere lidstaten, zoals Noorwegen, die zich dan bij het consortium konden aansluiten. Dat zou op zijn beurt de ontwikkelingskosten verminderen en de KLU uit de brand helpen. De industrie zou profiteren doordat zij toegang kreeg tot alle onderzoeksresultaten voor beide vliegtuigtypen.²⁴⁷ De rest van de maand gebruikte Den Toom om steun voor het Nederlandse voorstel te vergaren, in eigen land – bij de ministerraad en de industrie, die als tegenprestatie de ontwikkelingskosten van tien miljoen gulden voor de eerste fase van de voortgezette deelname aan het MRCA-project moest ophoesten – alsook bij zijn Italiaanse en Duitse ambtgenoten. De reacties waren verdeeld. Den Toom wist de ministerraad voor zich te winnen, maar behoudens Fokker liep de industrie niet warm.²⁴⁸ Italië en de Bondsrepubliek voelden voor een gezamenlijke evaluatie van een eenvoudig en goedkoper vliegtuig, maar niet voor de ontwikkeling ervan.

Signalen dat de Italiaanse en Duitse regeringen Nederland voor het consortium wilden behouden, sterkten Den Toom in zijn vertrouwen dat zijn voorstel kans van slagen had. In hetzelfde telegram waarin de bewindsman op 30 juni 1969 zijn Duitse, Italiaanse en Britse ambtgenoten meedeelde dat hij zou afzien van de ondertekening van de definitieve overeenkomst, liet hij weten bereid te zijn tot “verder overleg indien een voorstel wordt gedaan om een goedkoper en eenvoudiger vliegtuig te ontwikkelen”.²⁴⁹ Hoewel de KLU geen enkele intentie had de MRCA aan te schaffen, die in Den Tooms woorden “onnodig ingewikkeld, zwaar en duur” was geworden, bleef hij tegen beter weten in hopen dat het MRCA-consortium als platform kon dienen voor de licentieproductie van een eenvoudiger vliegtuig, terwijl de Nederlandse industrie tegelijkertijd een rol kon spelen in de ontwikkeling van de geavanceerdere MRCA.²⁵⁰ Tegen betaling van tien miljoen gulden aan ontwikkelingskosten wilde Nederland tot 1 juni 1970 aan het project blijven deelnemen.²⁵¹ Op 25 juli 1969 boorde de Britse defensie-minister Healy die hoop de grond in. Het door Den Toom geopperde tweesporenbeleid was onder meer uit financiële overwegingen niet acceptabel. Daarmee kwam het ‘MRCA-sprookje’ voor Nederland, in 1967 nota bene de grondlegger van het project, ten einde.²⁵²

Daarmee was de KLU terug bij af. Bij de hervatte zoektocht naar een geschikte opvolger voor de F-104 ging de KLU opnieuw niet in haar eentje te werk, maar wendde zij zich tot Canada en Noorwegen. Gedrieën ondernamen zij begin 1970 een ‘papieren evaluatie’ van zes bestaande of in ontwikkeling zijnde Amerikaanse, Zweedse en Franse typen. Op hetzelfde moment verrichtte Fokker in opdracht van de DMLU onderzoek naar de combinatie van eigenschappen en prestaties waarover een “theoretisch ideale opvolger” moest beschikken. Canada verliet in de zomer van 1970 voortijdig het samenwerkingsverband, omdat zijn eisen (vooral voor wat betreft de actieradius) te zeer verschilden van de Nederlandse en Noorse wensen.²⁵³ Mede op basis van de

inbreng van experts van de KLU, het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, werd eind 1970 begonnen aan een eindrapport, aan de hand waarvan de luchtmachtleiding in de loop van 1971 haar standpunt zou bepalen.²⁵⁴

Het aantreden van het kabinet-Biesheuvel op 6 juli 1971, waarin de consensus over het toekomstig defensiebeleid ver te zoeken was, gooidde roet in het eten. De Commissie-Van Rijkevorsel was verdeeld over de vervanging, zij het dat ze het er wel over eens was dat een opvolger op termijn ook de NF-5 zou moeten vervangen. Een commissiemeerderheid onderschreef de noodzaak van een spoedig besluit, maar de minderheid wilde de vervanging uitstellen tot de besprekingen over taakspecialisatie in NAVO-verband resultaten opleverden. Half juni 1972 werden nog wel offertes opgevraagd voor drie vliegtuigen op de shortlist, te weten de Franse Mirage F-1, de Zweedse Saab 37 Viggen en de in Noorse ogen favoriete Amerikaanse P-530 Cobra, maar de aanhoudende politieke onrust bleef de zaak frustreren. Het verdere verloop van het aanschaftraject valt buiten het bestek van dit boek, maar in het kort kwam het erop neer dat geen van bovenstaande kandidaten de F-104 zou opvolgen. De keuze viel in 1975 op de Amerikaanse General Dynamics F-16 Fighting Falcon. Opmerkelijk was dat het in defensiekringen 'gevreesde' kabinet-Den Uyl deze knoop doorhakte.²⁵⁵

Hoe technologisch geavanceerd ook, gelijk zijn voorgangers bleef de F-16 afhankelijk van goed geoutilleerde vliegbases en lange, verharde start- en landingsbanen. Van de oorspronkelijke dertien bases bleven er na 1968 acht over, waarvan het gros door het verrijzen van grote betonnen (vliegtuig)shelters een nieuw aanzien zou krijgen.

Vliegbases: bescherming in plaats van verspreiding

De sluiting van de vliegbases Woensdrecht en Ypenburg kreeg met ingang van 1969 haar beslag. Opnieuw had Eindhoven lange tijd op de nominatie gestaan om in vreedetijd zijn poorten te sluiten, op grond van in het verleden gemaakte afspraken tussen de gemeente Eindhoven en toenmalig defensie-minister De Jong. De gemeente oefende "grote pressie" uit om de sluiting doorgang te laten vinden. Staatssecretaris Duynstee kwam na enig spitwerk evenwel tot de slotsom dat De Jong geen formele toezegging had gedaan. Tot opluchting van CLS Wolff besloot Duynstee Eindhoven in plaats van Woensdrecht als operationele basis aan te houden.²⁵⁶

De statuswijziging van Woensdrecht en Ypenburg, die van de laatste tot *Prior Permission Required*-status, beperkte de openstelling voor militair vliegverkeer. Beide bases bleven wel geopend voor hun civiele medegebruikers, waaronder Fokker, het op Woensdrecht huizende Aviolanda en het op Ypenburg gehuisveste Avio-Diepen. Ypenburg kreeg er met de uit Den Haag overgekomen Luchtmacht Stafschool, dat de Hoofd Officiers Cursus en de cursus Hogere Stafvorming verzorgde, een nieuwe bewoner bij.²⁵⁷ Mede op SHAPE's verzoek bleven beide bases behouden als *redeployment airfields*. Zo stond Woensdrecht eind jaren zestig in de plannen nog vermeld als uitvalsbasis voor een squadron Britse Canberra's. Dat bracht met zich mee dat de KLU in vreedetijd fondsen moest reserveren voor het onderhouden van het banenstelsel en de verkeersleidings- en navigatieapparatuur. Een uit 1973 daterende *site survey* van Ypenburg, die melding maakte van de slechte staat van de startbanen, doet vermoeden dat de financiële prioriteiten ergens anders lagen. De status van burgervliegvelden wijzigde eveneens. Schiphol en Eelde bleven uit logistiek oogpunt van belang, maar de KLU benutte hen in oorlogstijd niet lan-

ger als operationele reservebases. Voortaan bleven ze tijdens de mobilisatie onder civiel beheer, om na het uitbreken van vijandelijkheden in militaire handen over te gaan. Dat gold ook voor Beek, een voormalig *redeployment airfield* voor de Britse luchtmacht, en Zestienhoven.²⁵⁸

Na de nodige verschuivingen zag het vliegveldbeleggingsplan in oorlogstijd er in 1973 als volgt uit. Volkel herbergde beide *dual capable* F-104G-squadrons en een vlucht van negen TF-104G-tweezitters, die op *Simple Alert* hun opleidingstaken verruilden voor een (beperkt) operationeel takenpakket. 306 Squadron verliet Volkel om zijn intrek te nemen op een nieuwe oorlogsstandplaats, het *redeployment airfield* De Peel. Twenthe bood onderdak aan twee NF-5-squadrons, Eindhoven en Gilze-Rijen huisvestten er elk een. Beide F-104G-luchtverdedigingssquadrons vlogen vanaf Leeuwarden, waar zij gezelschap kregen van een vlucht met het resterende negental TF-104G's. Het Amerikaanse 32nd TFS verrichtte zijn luchtverdedigingstaken vanaf Vliegbasis Soesterberg, terwijl de in vreedstijd op Soesterberg en Deelen residerende squadrons van de Groep Lichte Vliegtuigen vertrokken naar waar de commandant 1 Lk hen dirigeerde.

Uit het voorgaande kan worden opgemaakt dat de KLU het beleid van een squadron per vliegbasis had losgelaten. Zonder het verspreidingsbeleid "officieel prijs te geven", stond SHAPE inmiddels oogluikend toe dat lidstaten hiervan afweken.²⁵⁹ De dreiging van een kernwapenaanval, die in de jaren vijftig en zestig aanleiding had gegeven tot kostbare verspreidingsplannen en -maatregelen, was niet geweken, maar tegen de destructieve kracht van de laatste typen kernwapens bood ook verspreiding geen bescherming meer. Het leek zinvoller energie te steken in het treffen van voorzieningen ter bescherming tegen een aanval met conventionele middelen, een gevaar waartegen (nog) wel zinvolle tegenmaatregelen te nemen waren.²⁶⁰ Met de lessen van de Zesdaagse Oorlog in het achterhoofd onderzocht SACEUR in 1968 de overlevingskansen van NAVO-vliegbases bij conventionele luchtaanvallen. Die kansen schatte de opperbevelhebber niet hoog in. Om de talrijke tekortkomingen te verhelpen, presenteerde hij begin november 1968 een verbeteringsprogramma, *SACEUR's Program for Physical Protection of Airfields*. De aanbevelingen vielen uiteen in actieve beschermingsmaatregelen, zoals het opstellen op en rondom de vliegbases van geleidewapensystemen voor de luchtverdediging op lage hoogte, en passieve maatregelen. Laatstgenoemde omvatten onder andere camouflage, het aanleggen van extra *dispersals* op de vliegbases, de constructie van verharde onderkomens voor vliegtuigen, personeel en onmisbare basisfaciliteiten en het oprichten van een organisatie voor het snel herstel van vernielde start- en taxibanen (*rapid runway repair*). De lidstaten werd verzocht om op basis van SACEUR's aanbevelingen nationale plannen te schrijven en ter goedkeuring aan SHAPE voor te leggen. Voor het bekostigen van de duurste voorzieningen, zoals de bouw van betonnen onderkomens, konden lidstaten in aanmerking komen voor gemeenschappelijke financiering, echter op voorwaarde dat zij de actieve luchtverdediging van hun vliegbases voor eigen rekening namen.²⁶¹

De Luchtmachtstaf riep een Werkgroep Vliegbasisbeveiliging in het leven om plannen uit te werken, waarbij de aandacht in de eerste plaats uitging naar de actieve verdediging. Voor de aanschaf van de door SHAPE aanbevolen combinatie van radargeleide luchtdoelartillerie en (draagbare) geleidewapensystemen ontbraken de financiële middelen. Voor de nabije toekomst moest de actieve vliegbasisverdediging worden opgebouwd rondom de beschikbare luchtafweermiddelen.²⁶² Een van de aanbevelingen van de werkgroep was de afdelingen lichte luchtdoelartillerie van de Koninklijke Landmacht reeds in vreedstijd meer bij de vliegbasisverdediging te betrekken.²⁶³ CLS Wolff nam dit advies ter harte en wendde zich tot de KL. Die bleek, na bij de geleide wapens al eens aan het kortste eind te hebben getrokken, niet bijster toeschietelijk. Volgens

afpraak droeg ze in oorlogstijd met twee mobilisabele afdelingen LUA zorg voor de bescherming van Volkel, de belangrijkste KLU-vliegbasis. Wolffs voorstel om deze twee mobilisabele afdelingen te ruilen tegen de drie parate LUA-afdelingen van de KL kon bij de Landmachtstaf op weinig sympathie rekenen. Sterker nog, de KL wees het voorstel niet alleen van de hand, maar eiste op grond van de gebrekkige luchtverdediging van 1 Lk bovendien haar twee aan de KLU toegezegde mobilisabele afdelingen terug. Een levendige briefwisseling was het gevolg. Plaatsvervangend CGS generaal-majoor G. IJsselstein stelde dat de KLU de kwestie enkel en alleen aan de orde stelde om zo de infrastructuurgelden veilig te stellen. Wolff antwoordde hierop dat het KL-besluit om de territoriale luchtdoelartillerie op te heffen destijds een “foutieve beslissing” was geweest, waardoor ‘zijn’ vliegbases thans onvoldoende bescherming genoten. Bovendien waren de drie parate LUA-eenheden niet eens in de Bondsrepubliek gelegerd. Als deze eenheden dan toch in Nederland verbleven, konden ze beter op de vliegbases worden geplaatst, waar ze bij een verrassingsaanval tenminste waarde zouden hebben. Om hieraan venijnig toe te voegen, dat, “indien de KL evenwel in geval van oorlog geen luchtsteun kan krijgen omdat de vliegvelden onbeschermd zijn, (...) de KL hierdoor de meeste verliezen [zal] leiden”.²⁶⁴

Het vraagstuk werd doorverwezen naar het Comité Verenigde Chefs van Staven, terwijl C-2ATAF en COMNORTHAG zich eveneens in de discussie mengden.²⁶⁵ Uiteindelijk kwam een compromis tot stand. Totdat de KLU zelf voor de verdediging kon zorgdragen, stelde de Koninklijke Landmacht twee mobilisabele afdelingen lichte luchtdoelartillerie beschikbaar voor de actieve luchtverdediging, aangevuld met wat “uit de reserves van de KL” tijdelijk beschikbaar kon worden gesteld. 105 en 125 Afdeling Lichte Luchtdoelartillerie namen met radargeleide 40L70-kanonnen elk de verdediging van drie vliegbases voor hun rekening; een groep met Twenthe, Leeuwarden, Soesterberg en een groep met Volkel, De Peel en Eindhoven. Gilze-Rijen en het CRC/SOC Nieuw-Milligen werden beschermd door 40L70-luchtdoelgeschut zonder radarleiding.²⁶⁶ De KL stond daarnaast een aantal overtollige M.55- en M.63-mitrailleurs af aan de KLU, die deze verouderde maar doeltreffende wapens verdeelde over de vliegbases, de geleidewapeneenheden en het SOC/CRC. Deze wapens werden bemand door luchtmachtpersoneel, dat de bediening als neventaak kreeg opgedragen.²⁶⁷

Het akkoord over de KL-bijdrage aan de luchtverdediging kwam pas tot stand lang nadat de KLU in februari 1970 haar *masterplan* voor de actieve en passieve vliegbasisverdediging bij SHAPE had ingediend. Acht maanden later ontving de KLU bericht dat haar weinig gedetailleerde plan niet voldeed aan de vereiste actieve beschermingsmaatregelen en niet in aanmerking kwam voor gemeenschappelijke financiering.²⁶⁸ Zelfs de extra financiële inspanning waartoe Nederland zich in december 1970 door het ondertekenen van het eerder vermelde *European Defence Improvement Programme* had verplicht, kon SHAPE niet op andere gedachten brengen. Den Toom was furieus. In een onderonsje met D.P. Spierenburg, een van Nederlands topdiplomaten en de opvolger van de al even succesvolle Boon als de Permanente Vertegenwoordiger bij de NAVO, reageerde de doorgaans zo kalme bewindsman ongemeen fel.²⁶⁹ “Als SHAPE denkt dat zij aan dit additioneel infrastructuurprogramma eveneens de voorwaarde kan stellen van volledig geconcretiseerde nationale plannen voor actieve luchtverdediging van de vliegvelden, is zij volkomen fout!”²⁷⁰ Ook nadien liet Den Toom nog talloze keren zijn ongenoegen blijken over de “onverstandig[e]” handelswijze van SHAPE.²⁷¹

Nederland was bij lange na niet de enige lidstaat die niet aan de eisen voldeed. Zelfs de Verenigde Staten gingen ertoe over HAWK-eenheden uit de geleidewapengordel terug te trekken

om hun vliegbases op Duits grondgebied van actieve luchtverdedigingsmiddelen te voorzien. Deze gedachte sprak de Luchtmachtstaf evenzeer aan, maar hierop zou ze nog enkele jaren moeten wachten.²⁷² In 1971 besloot SHAPE het eisenpakket alsnog te versoepelen om zo de uitvoering van het *physical protection programme* niet langer te vertragen. Voorlopig zou het geallieerde hoofdkwartier genoegen nemen met luchtafweerpapens zonder *all weather*-capaciteit. SHAPE verbond hieraan de voorwaarden dat de lidstaten hun passieve beschermingsmaatregelen op orde zouden brengen en bovendien de intentie zouden uitspreken hun “goedzicht”-wapens, zoals de M.55 en M.63, in een later stadium aan te vullen met onder alle weersomstandigheden inzetbare wapensystemen.²⁷³

Nu deze barrière eindelijk was geslecht, kreeg de KLU groen licht om haar inmiddels herziene plan uit te voeren. Het door de Werkgroep Shelterplan uitgewerkte shelterbouwprogramma voorzag in de constructie van 129 betonnen vliegtuigshelters, waarmee 70% van de vloot beschermd kon worden opgesteld. De Luchtmachtstaf liet haar oog vallen op een Noors ontwerp, dat aan alle SHAPE-eisen voldeed. Behoudens vliegtuigshelters voorzag het plan tevens in de constructie van commandobunkers en verharde onderkomens voor personeel en gronduitrusting. Het gigantische shelterbouwproject kostte naar schatting 107 miljoen gulden, waarvan 97 miljoen gulden uit het NAVO-infrastructuurfonds en het *European Defence Improvement Programme* (75 shelters) kwam. Het resterende bedrag kwam voor rekening van de Nederlandse staatskas. Medio maart 1973 ging de schop de grond in voor de eerste van 32 shelters op Vliegbasis Volkel, dat als ‘nucleaire’ basis prioriteit genoot.²⁷⁴ Eindhoven, Twenthe en de andere vliegbases volgden. Naarmate hun verharde onderkomens gereed kwamen, keerden de in verspreidingsgebieden ondergebrachte basisfaciliteiten, zoals het *Wing Operations Centre*, terug naar hun bases. Eind jaren zeventig, enkele jaren later dan gepland, werd het immense bouwproject afgerond.

De her en der verrijzende betonnen kolossen gaven de vliegbases een ander aanzien, maar na de realisatie van de overige passieve beschermingsmaatregelen waren zij letterlijk en figuurlijk onherkenbaar. Althans, dat was de bedoeling. De Werkgroep Camouflage KLU-objecten deed aanbevelingen om de bases vanuit de lucht aan het zicht te onttrekken. Deze maatregelen waren afgestemd op conventionele aanvallen op lage hoogte en omvatten onder meer het plaatsen van camouflagenetten, het schilderen van start-, taxi- en rollbanen, *dispersals*, hangars, werkplaatsen en andere gebouwen in camouflagekleuren (*tone-down*), het invoeren van verduisteringsmaatregelen en het verven van voertuigen, vliegtuigen en gronduitrusting.²⁷⁵ Vanaf 1972 kregen ook de witte Nike- en HAWK-raketten een “groene” verfbeurt.²⁷⁶ Zelfs van het personeel werden ‘groene vingers’ verwacht: het op ongewenste plekken opkomende struikgewas moest niet worden omgehakt, maar uitgegraven en gepoot op plekken die nog wel wat extra camouflage konden gebruiken!²⁷⁷

Ook bij de realisatie van de resterende passieve beschermingsmaatregelen werd optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare middelen. Grind en puin van bouwwerkzaamheden werden centraal op de vliegbases opgeslagen ten behoeve van de *rapid runway repair*. Het basispersoneel bouwde onder het toezicht van het Bureau Aanleg, Beheer en Onderhoud Vliegvelden van oude rioolbuizen zelf de voorgeschreven personeelsschuilplaatsen, terwijl de inmiddels uit dienst gestelde F-84F Thunderstreaks werden verspreid over de vliegbases om als *decoy* te fungeren.²⁷⁸ Dankzij deze beschermingsmaatregelen scoorde de KLU op infrastructureel gebied, vanouds een zwakke plek, op de jaarlijkse NAVO-‘examens’ midden jaren zeventig beter dan in de voorgaande jaren.

De verbindingen in het teken van de automatisering

Ook op verbindingengebied veranderde er veel ten goede, niet in de laatste plaats dankzij de automatisering. Op sommige gebieden had de KLU een voorsprong op bevriende luchtmachten. Zo was zij in 1968 een van de eersten die het *Tapeless Rotorless On Line*-systeem op het zogeheten “verreschrijverstelsel” (telexnet) in gebruik nam. Hierbij zette in de telexverbinding geschakelde vercijferapparatuur de letters na het typen en voor ontvangst om in code. Een jaar later kon de vlag opnieuw uit, toen de KLU het beheer over de telefooncentrales op de luchtmachtonderdelen, die tot op dat moment deel uitmaakten van het door de KL beheerde militaire diensttelefoonnet, overnam. Het burgerpersoneel stapte in één keer over, terwijl de op de vliegbases en overige onderdelen geplaatste KL-dienstplichtigen na verloop van tijd hun arbeidsplaats afstonden aan dienstplichtige telefonisten van de luchtmacht. De volgende stap was het versnellen van de berichtenwisseling tussen de relaisstations. Elk KLU-onderdeel stond in verbinding met een van de – onderling verbonden – relaisstations. Het versturen van een bericht verliep via het ‘eigen’ relaisstation, waarna het bericht na menselijke tussenkomst direct of – afhankelijk van het station waaronder het ontvangende onderdeel viel – via een relaisstation bij de ontvanger terechtkwam. Om de groei van het berichtenverkeer te kunnen bijbenen was het gewenst de menselijke tussenschakel te vervangen door computers, die alle berichten automatisch registreerden, reproduceerden, adresseerden en verstuurden. Het nieuwe *Automated Message Switching System* (AMSS) bood daartoe de mogelijkheid. Naast het administratieve- en logistieke berichtenverkeer werden ook de netwerken van de luchtverkeersbeveiliging en de Meteo op dit automatische systeem aangesloten. De apparatuur werd ondergebracht in bunkers, één op de Zwaluwenberg en een tweede op de Saksen Weimarkazerne te Arnhem. De operationele ingebruikname van het AMSS, die tot 1975 op zich liet wachten, leidde tot een personeelsbesparing van 120 functies, een hogere verwerkingssnelheid van het berichtenverkeer en een gereduceerde kans op fouten.²⁷⁹

Het beheer over het AMSS werd aanvankelijk toevertrouwd aan de 2^e Luchtmachtverbindingsgroep (2 LVG), de naam waaronder de 46^e Luchtmachtverbindingseenheid (LUVÉ) met ingang van 24 maart 1969 voortleefde. Als gevolg van een gelijktijdig doorgevoerde reorganisatie van de KLU Verbindingsdienst sloot het relaisstation in Driebergen (112 LUVÉ) in 1969 zijn deuren, terwijl de resterende vier relaisstations voortaan als verbindingafdeling (VBA) door het leven gingen. Dit waren VBA Wassenaar (bunkercomplex ‘Rijksdorp’, het oorlogshoofdkwartier van de BDL), VBA Hilversum, VBA Vessem en het voor de groepen geleide wapens op Duits grondgebied gesitueerde VBA Hesepe. De met het onderhoud en beheer van het straalzendernet belaste 115 LUVÉ werd voortaan als VBA Zwaluwenberg aangeduid, terwijl 2 LVG met VBA Ypenburg (crypto-technische afdeling) nog een nieuwkomer verwelkomde.²⁸⁰ Een jaar voor het AMSS in gebruik werd genomen, verhuisde 2 LVG naar Hilversum om met de Meteorologische Voorlichtings- en Verbindingsgroep (MVGVP) tot de Luchtmacht Verbindings- en Meteorologische Groep (LVMG) te fuseren. Niet 2 LVG, maar de nieuwe LVMG zou het AMSS gaan beheren. De tot 1 LVG hernoemde 45 LUVÉ was wel een langer leven beschoren. Haar takenpakket omvatte als voorheen het monitoren van het ‘vijandelijk’ berichtenverkeer en de controle op en analyse van de berichtenuitwisseling op het eigen verbindingenet.²⁸¹

De KLU was, meer dan de andere krijgsmacht delen, afhankelijk van statische verbindingen. Begin jaren vijftig had ze het besluit genomen om van kwetsbare landlijnen over te stappen op straalzenders. Tot de tweede helft van de jaren zeventig bleef dit straalzendernet het primaire

transmissiesysteem, aangevuld met *High Frequency*-verbindingen en – alleen in uiterste nood – het interlokale PTT-verbindingssysteem.²⁸² Daarnaast beschikte de KLU over mobiele verbindingfaciliteiten, zoals mobiele straalverbindingseenheden en autoradiostations, die na uitgifte van Telegram 'P' hun marsorders ontvingen van de Oorlogsstaf/BDL.²⁸³ Oefeningen, zoals de NAVO-commandopostoefening *Winter Exercise (WINTEX)*, testten het functioneren van het verbindingennetwerk onder gesimuleerde oorlogsomstandigheden. Hoewel de verbindingseenheden en -middelen over het geheel genomen zeer verdienstelijk presteerden tijdens de tweejaarlijkse *WINTEX*, bleef er ruimte voor verbetering. De verbinding tussen het 2ATAF/JOC in Maastricht en de Oorlogsstaf/BDL bleek bijvoorbeeld jarenlang een zwakke plek, waardoor berichten soms zestien uur (!) later aankwamen.²⁸⁴

De logistiek in oorlogstijd: de achilleshiel van de KLU?

Behoudens een negatieve aantekening had een vertraging in vreedetijd geen gevolgen. In oorlogstijd kon het daarentegen het verschil betekenen tussen slagen of falen. De primaire taak van de Oorlogsstaf/BDL was logistiek van aard. De staf was verantwoordelijk voor de materiële (inclusief de infrastructurele) en personele verzorging van Nederlandse en op Nederlandse bodem gelegerde buitenlandse eenheden, opdat die hun NAVO-taken konden uitvoeren. Zijn taken omvatten onder meer het bepalen van prioriteiten bij de inzet van derdelijnsreparatieploegen van de luchtmachtdepots en aangewezen civiele industrieën, het initiëren en coördineren van herstelwerkzaamheden, het toewijzen en verdelen van aardolieproducten, het (her)distribueren van essentiële artikelen (*key items*)²⁸⁵ en het selecteren van prioriteitsartikelen (*critical items*). Na uitgifte van Telegram 'P' en/of *Simple Alert* trad het oorlogsbevoorradingssysteem in werking.²⁸⁶

Elk KLU-onderdeel richtte een Centraal Informatie Punt in, dat de Oorlogsstaf door rapportages op de hoogte hield van zijn materiële en personele behoeften. Met uitzondering van *key items* en klasse I (levensmiddelen) en klasse III (brandstof, olie, smeermiddelen) goederen, richtten de onderdeelcommandanten hun materieelaanvragen rechtstreeks tot de luchtmachtdepots. De Aan- en Afvoergroepen 'Noord' en 'Zuid' brachten de aangevraagde artikelen vervolgens van de depots over naar de onderdelen, een klus die onder oorlogsomstandigheden verre van eenvoudig beloofde te worden. Dreigde een artikel schaars te worden, dan meldde het depot dit aan de Oorlogsstaf/BDL en de Staf DMLU, welke laatste dan zo spoedig mogelijk een reparatie- of afleveringsopdracht aan de hiertoe geëigende nationale industrie of NAVO-organen gaf.²⁸⁷

Voor onderdelen voor de geleidewapensystemen, de Starfighter en de radarsystemen wendde de DMLU zich tot het *NATO Maintenance and Supply Agency*, dat evenals het *NATO Supply Centre* – na de Franse uittreding uit de NAVO – van Chateauroux naar het Luxemburgse Cappel was overgebracht. Ofschoon de doorlooptijden eind jaren zestig verbeterden, baarden de lange levertijden van reservedelen voor de HAWK en F-104 onverminderd zorgen. Voor de aanschaf van HAWK-onderdelen kon de DMLU in noodgevallen terugvallen op een *open end requisition case*-overeenkomst met de US Army, waardoor bepaalde artikelen rechtstreeks uit de Amerikaanse voorraden konden worden geleverd. Met de USAF was eenzelfde contract gesloten voor specifieke vliegtuigonderdelen. Bovendien tekende de DMLU met de Amerikaanse luchtmacht een afzonderlijk *stocklevel case*-contract voor ruim 6.000 artikelen voor de NF-5, die conform de door het Directoraat Materieel Luchtmacht voorgeschreven aantallen, werden opgenomen

in de Amerikaanse voorraad. De resterende NF-5-onderdelen bestelde de DMLU bij de Canadian Commercial Corporation.²⁸⁸

Het bleek in vreedstijd al een hels karwei om de onderdelenvoorziening in goede banen te leiden, laat staan onder oorlogsomstandigheden. De moeilijkheden hadden enerzijds een financiële oorzaak, aangezien het aanhouden van een grotere voorraad reservedelen voor de KLU (te) hoge investeringskosten met zich meebracht, maar waren anderzijds te wijten aan de lange levertijden van de industrie en NAVO-organen. Ter illustratie; de levertijd van reservedelen voor de TF-104G kon oplopen tot liefst achttien maanden. Het tekort aan reservedelen had een belangrijke invloed op de vlieggereedheidscijfers. De commandant van het CTL, generaal-majoor Benjamins, waarschuwde eind maart 1972 dat de “steeds weerkerende tekorten aan bepaalde onderdelen” voor de NF-5 en F-104 “nadelige gevolgen” hadden voor de gevechtsgereedheid en de realisatie van het Jaarlijks Oefen Programma. Bovendien werden in Benjamins ogen de reparatiefaciliteiten “niet optimaal” benut.²⁸⁹ Gesprekken om met Noorwegen en Canada, die beide vliegtuigtypen eveneens in hun inventaris hadden, tot nauwere logistieke samenwerking te komen, liepen spaak. Begin jaren zeventig namen de logistieke zorgen verder toe toen de (R)F-104-vloot ‘vermoeidheidsverschijnselen’ ging vertonen. Een groeiend aantal Starfighters stond voor kortere of langere tijd aan de grond voor reparaties en modificaties.²⁹⁰ Het vlieggereedheidspercentage van de F-104 squadrons zakte, na een ongeëvenaarde 100% score in 1971 als gevolg van de tijdelijke vermindering van de squadronsterkte, naar gemiddeld 67% (voor de CTL-squadrons) en 58% (voor de CLV-squadrons) over 1973. Daarmee zakten de squadrons tot onder de grens van 70% die SHAPE voorschreef. De NF-5-squadrons voldeden, nadat in 1973 de voornaamste (logistieke) problemen achter de rug waren, met een ruime 70% inmiddels wel aan deze eis.²⁹¹

Een eis van het geallieerde hoofdkwartier waarmee de KLU al vanaf de jaren vijftig worstelde, was het opbouwen van een negentig dagen oorlogsvoorraad. Keer op keer kwam deze logistieke tekortkoming tijdens de Nederlandse NAVO-‘examens’ naar voren, om door de luchtmachtleiding even zo vele keren op financiële gronden te worden afgewezen. De oorlogsvoorraden vormden dikwijls de sluitpost op de KLU-begroting. De met *Flexible Response* gepaard gaande accentverschuiving naar de inzet van conventionele wapens vereiste een kostbare uitbreiding van het wapenarsenaal, waarin nu ook een plekje moest worden ingeruimd voor clusterbommen, 2.75" ongeleide raketten, alsmede Mk.81 en Mk.82 Snake Eye-bommen. Om ‘zijn’ begroting sluitend te krijgen, besloot Wolff medio april 1968 in overleg met staatssecretaris Duynstee en minister Den Toom om het opbouwen van oorlogsvoorraden vooralsnog te beperken tot veertien dagen. De voorraad moest voldoende zijn voor zeven dagen maximale en zeven dagen intensieve inspanning. Om heibel te voorkomen, moest “deze beperking niet aan SACEUR (...) worden gemeld”, aldus de generaal.²⁹² Toen Wolff, met de oprichting van de NF-5-squadrons in het vooruitzicht, een jaar later nog eens de vraag stelde of de beschikbare voorraad conventionele wapens moest worden verhoogd, kreeg hij van Duynstee een resoluut ‘nee’ ten antwoord. De staatssecretaris onderschreef de gedachte dat een conflict hetzij snel afgelopen zou zijn, dan wel binnen korte tijd tot nucleaire proporties zou uitgroeien. Dat de conventionele wapenvoorraad, na te zijn verdeeld over de vier in oprichting zijnde NF-5-squadrons en beide *dual capable* F-104-squadrons, tijdelijk tot beneden de zeven dagen dreigde te dalen, vond hij zelfs “nog acceptabel”.²⁹³

Hoewel de oorlogsvoorraden in de daaropvolgende jaren alsnog werden uitgebouwd, gebeurde dit zeer geleidelijk, selectief en bovendien tot een niveau voor dertig dagen. De kostbaarste uitrustingsstukken, waaronder Sidewinder lucht-luchtraketten en brandstoftanks,

dekten slechts de behoefte voor vijftien dagen oorlogsinspanning, terwijl de aanschaf van dure clusterbommen (en goedkopere Snake Eye-bommen) niet voor 1973 plaatsvond.²⁹⁴ De onderhoudscapaciteit, logistieke voorzieningen en voorraadniveaus, inclusief reservedelen, waren blijkens het Nederlandse antwoord op de *Defence Planning Questionnaire* van 1973 “generally adequate” om de gevechtseenheden 30 dagen (7 dagen maximale, en 23 dagen intensieve oorlogsinspanning) te kunnen ondersteunen, met uitzondering van “a limited number of expensive items”.²⁹⁵ Dat kwam neer op 365 oorlogsvluchten voor de luchtverdedigingssquadrons en pakweg 300 *sorties* voor de tactische squadrons. In de eerste zeven dagen van maximale oorlogsinspanning moesten de squadrons 175 *sorties* per eenheid kunnen genereren, een aantal dat nadien onder meer vanwege verliezen daalde.²⁹⁶ De KLU had geen intentie om de oorlogsvoorraden tot 45 dagen, laat staan tot 90 dagen te verhogen. “The RNLAf [Royal Netherlands Air Force] does not envisage an increase of its war-consumables and other war-reserves stock to 45 combat days, as this is not considered to be costeffective.”²⁹⁷ De helft van de oorlogsvoorraden lag, conform de SHAPE-eisen, op of nabij de onderdelen opgeslagen, indien mogelijk in gebruiksgereide toestand. Het overige deel bevond zich in de depots en was binnen 48 uur beschikbaar.

Het personeelsbestand: uitdunnen en opvullen

Na twee zeer succesvolle wervingsjaren op rij bevond de KLU zich in 1967, met een *gemiddelde* werkelijke sterkte van 27.708 man militair en burgerpersoneel, op het personele hoogtepunt in haar geschiedenis.²⁹⁸ Ingegeven door de noodzaak tot bezuinigingen zette de daaropvolgende jaren evenwel een snelle daling in, waardoor de gemiddelde sterkte afnam van 27.108 man in 1968 tot 25.751 in 1971, om in 1973 uit te komen op 24.825 man. Een reductie van bijna 3.000 mensen in zes jaar tijd, waarvoor de verklaring hoofdzakelijk moet worden gezocht in het slinkende aantal dienstplichtigen bij de luchtmacht. Tussen 1967 en 1973 liep het aantal “niet vrijwillig dienenden” terug van ongeveer 8.000 naar 5.500 man. Het geringere aantal dienstplichtige militairen had tezelfdertijd een positieve uitwerking op de verhouding dienstplichtig versus beroepspersoneel, dat in 1970 voor de eerste keer het gewenste percentage – 30:70 – bereikte. Die verhouding kwam de daaropvolgende jaren zelfs nog gunstiger te liggen.²⁹⁹ Ofschoon geringer in aantal, bleken de nieuwe lichten dienstplichtigen die de KLU vanaf eind jaren zestig mocht verwelkomen, mondiger en veeleisender dan hun voorgangers. Ditzelfde gold in principe voor de jonge beroepsmilitair die een loopbaan bij de KLU ambieerde. De vermaatschappelijking van de krijgsmacht, een geleidelijk proces dat midden jaren zestig werd ingezet en begin jaren zeventig een belangrijke mijlpaal bereikte met een serie maatregelen ter verbetering van het “militair leefklimaat”, waaronder een verhoging van de wedde en het afschaffen van de groetplicht, drukte in deze jaren nadrukkelijk haar stempel op het personeelsbeleid.³⁰⁰

Terug nu naar 1967, toen discussies over de toegestane lengte van de ‘tochtlatten’ (bakkebaarden) nog niet aan de orde waren. In april van dat jaar deelde de opperofficier Personeel KLU, generaal-majoor B.H. Slager, in de Luchtmachtraad mede dat “de werving thans zo goed verloopt, dat nu zelfs het probleem zich voordoet hoe dit op verantwoorde wijze af te remmen”.³⁰¹ De Luchtmacht Kaderschool puilde in 1967 bij wijze van spreken uit van de nieuwe rekruten, mede dankzij de warme banden die het hoofd Bureau Werving had opgebouwd met enkele Lagere Technische Scholen (Its'en), waarvan de lesprogramma's goed aansloten op de KLU-oplei-

dingen. De inname van 470 leerlingen overtrof ruimschoots de behoefte aan 382 man, met dien verstande dat het aantal aanmeldingen voor de verkeersleiding en grondverdediging achterbleef bij de vraag. De aantallen geworven Kort Verband Vrijwilligers en Vrijwillig Nadienenden vertoonden eveneens een stijgende lijn, zij het dat ook hier bepaalde sectoren (grondverdediging, geleide wapens, verbindingen) minder aantrekkingskracht genoten. De hoge bezettingsgraad op de officiers- en onderofficiersfuncties, die eind 1967 bijna 95% bedroeg, maakte het mogelijk het accent bij de werving van KVV'ers te verleggen naar het hulpkader, waar diverse functies vacant waren. De KLU was, om met de woorden van Slager te spreken, van "de periode van de knellende tekorten" thans aanbeland in "de periode van een nagenoeg volledige bezetting".³⁰²

Die luxepositie bracht nieuwe problemen met zich mee, zoals een gestage scheefgroei in de hogere onderofficiersrangen. De ongekend snelle personeelsuitbreiding in de naoorlogse jaren had eind jaren vijftig geleid tot een onregelmatige opbouw van het onderofficierskorps en een stagnatie in de bevorderingsgang, waardoor veel vakbekwame onderofficieren een carrière buiten de luchtmacht zochten. De introductie van het *Bevorderingsvoorschrift Kader Luchtmacht* in 1960, dat hun uitzicht gaf op het behalen van de hoogste onderofficiersrangen, riep deze uitloop weliswaar een halt toe, maar ging gepaard met "een niet gewenst[e], doch niet te voorkomen, onregelmatigheid in de rangen-opbouw". Die bewuste keuze "voor een veilige KLU met vakbekwaam personeel boven een minder veilige KLU met onvoldoende ervaren personeel" zadelde de luchtmacht begin jaren zeventig op met een tijdelijk overschot aan onderofficieren.³⁰³ Dat bracht met zich mee dat een aantal van hen onder hun functieniveau werd tewerkgesteld. Het verkiezen van kwaliteit boven een "evenwichtige leeftijdsopbouw" resulteerde voorts in "een relatief oud bestand aan beroepspersoneel", dat als een ervaren en hoogwaardig, maar ook "ouder (...) en duurder wordend blok" door de KLU schoof.³⁰⁴

Een positief gevolg van de hogere bezettingsgraad was een dalende behoefte aan dienstplichtigen, die functies vervulden waarvoor geen of onvoldoende vrijwillig dienend personeel kon worden geworven. Aangezien ook korporaalsfuncties in toenemende mate werden bezet door vrijwillig dienenden, bestond er bij de KLU in hoofdzaak behoefte aan "ongegradueerde dienstplichtigen" voor soldatenfuncties. Daarnaast waren "enige tientallen functies" aangemerkt om bij voorkeur te worden bekleed door dienstplichtigen met een academische achtergrond.³⁰⁵ Het luchtmachtbedrijf mocht in vergelijking met voorgaande jaren dan weliswaar minder afhankelijk zijn geworden van dienstplichtigen voor haar functioneren, het besluit om de duur van de eerste oefening bij de Koninklijke Landmacht met ingang van januari 1968 met drie maanden te verkorten, bracht de KLU toch in een lastig parket. OOP/KLU Slager, vrezend dat de kortere duur van de eerste oefening veel aspirant-dienstplichtigen voor de landmacht zou doen kiezen, liet daarom uitzoeken of een soortgelijke verkorting ook bij de luchtmacht tot de mogelijkheden behoorde. Op de bezetting in de (onder)officiersrangen was het effect te verwaarlozen. Op korporaals- en soldatenniveau, waar veruit de meeste dienstplichtigen werkzaam waren, zou de bezettingsgraad weliswaar dalen, maar bleef deze gezien de toestroom van vrijwillig dienenden op een acceptabele 90%. De langste opleidingen voor korporaals en soldaten duurden 6 maanden, zodat een dienstitjverkortening tot 18 maanden binnen de "minimaal aanvaardbare rendementseis" van 12 maanden zou blijven. Een enkele uitzondering daargelaten (officier verkeersleiding), kon de duur van de eerste oefening voor dienstplichtige (onder)officieren, die nog 24 maanden bedroeg, eveneens met 3 maanden worden ingekort.³⁰⁶ C.L.S. Wolff deelde Slagers mening "dat verkorting van de dienstitj voor dienstplichtigen bij de KLU een onontkoombaar

feit” was. Uit het oogpunt van “public relations” leek het hem van groot belang om “een en ander zo spoedig mogelijk te realiseren”.³⁰⁷ Door sanering van de leerplannen, een betere toepassing van Onderwijs Tijdens Tewerkstelling en een grootschaliger toepassing van moderne onderwijs-technieken, in het bijzonder audiovisuele hulpmiddelen, kon de opleidingsduur worden ingekort. Met ingang van 1 januari 1968 dienden bij de KLU onder de wapenen geroepen dienstplichtigen hetzij 18 (korporaals, manschappen), hetzij 21 maanden (onderofficieren, officieren).³⁰⁸

Dankzij een verhoging van het aantal jaarlijks op te roepen dienstplichtigen bleef het mogelijk in de behoefte aan 8.000 man dienstplichtig personeel te voorzien. Echter, nauwelijks was de diensttijdverkorting een feit of de noodzaak tot het terugdringen van de exploitatiekosten gooide roet in het eten. De in 1968 doorgevoerde bezuinigingsmaatregelen troffen ook de personeelssector. Het militaire personeelsbestand moest inkrimpen van 23.300 naar 22.000 man. Teneinde deze personeelsreductie te bewerkstelligen, lag het snijden in het dienstplichtigenbestand meer voor de hand dan het ontslaan van beroepspersoneel. Aan het eind van het jaar telde de KLU ruim 1.300 dienstplichtigen minder, een gemis dat Wolff als “bijzonder nijpend” ervoer.³⁰⁹ Deze tekorten werden voornamelijk gevoeld bij de Luchtmacht Bewaking (LB), dat na de opheffing van het Luchtmacht Bewakingskorps (LBK) in 1968 als dienstvak gold en in sterke mate steunde op dienstplichtigen. De LB voorzag in de ongeveer 1.400 benodigde bewakers voor de vijf Groepen Geleide Wapens, de vliegbases en de andere luchtmachtobjecten. Deze bewakingstaak stond overigens, getuige bijvoorbeeld het eindrapport *Dienstplichtigen geven hun mening*, dankzij de eentonigheid van het werk, de vele weekenddiensten en de geringe waardering voor hun werkzaamheden, bij de dienstplichtigen niet hoog in aanzien.³¹⁰ Vanaf 1970 werden hun ergste grieven weggenomen door de invoering van het vijfploegenstelsel (drie weken dienst, een week verlof en een week militaire vorming) en een verbetering van het leef- en werkklimaat, waarop verderop in de tekst nog zal worden teruggekomen (zie pagina 338).³¹¹

De werving van vrijwillig dienend personeel bleef begin jaren zeventig over het geheel genomen “bevredigend”. Gaandeweg kon de KLU met minder dienstplichtigen af, te meer daar enkele lastig te vullen functies in de verkeersleiding, technische dienst, meteorologische dienst en verzorging naar burgerfuncties werden ‘omgebogen’.³¹² Door het stroomlijnen van de organisatie, het ‘rationaliseren’ van werkzaamheden en de toenemende automatisering kon de personeelsbehoefte eind 1971 tot 22.000 worden teruggebracht. Toch bleek het einde nog niet in zicht. De volgende personeelsreductie, ditmaal van 350 dienstplichtigen en 650 vrijwillig dienenden, kondigde zich reeds aan. Deze moest door “natuurlijk verloop” haar beslag krijgen. In 1972 en 1973 werd (opnieuw) een aantal dienstplichtigen vervroegd met groot verlof gezonden, terwijl meerdere kvv-contracten niet werden verlengd. Om de slagkracht zo min mogelijk aan te tasten werden de personeelsreducties hoofdzakelijk gezocht in de ondersteunende sector. Voor sommige functies werd de werving beperkt, voor andere stopgezet.³¹³ Ultimo 1973 was het militaire personeelsbestand ‘uitgekled’ tot 20.186 man. Van hen werkten er ongeveer honderd op de internationale hoofdkwartieren, zoals SHAPE en 2ATAF. Bescheidener aantallen waren onder meer gedetacheerd bij de *NATO Missile Firing Installation* (NAMFI, zie pagina 355) op Kreta, het NSC Cappellen, de *Royal Air Force* en de Canadese luchtmacht. De 4.077 burgerpersoneelsleden brachten het totale bestand op 24.263. De KLU had op dat moment 5.521 dienstplichtigen in de gelederen. De hoogtijdagen van 1967, met ruim 27.700 man luchtmachtpersoneel, waren enkel nog een vage herinnering.³¹⁴

Onderbemande squadrons

Gaf de werving van vrijwillig dienend personeel als gezegd over de gehele linie “bevredigende” resultaten te zien, voor één categorie bleef de term “knellende tekorten” onverminderd van toepassing: (jacht)vliegers. Hoewel nooit meer dan 1,5% uitmakend van het totale personeelsbestand, baarde het tekort aan vliegers, meer dan in voorgaande jaren, de luchtmachtleiding zorgen. Het probleem zat hem enerzijds in de te geringe aanwas van nieuwe vliegers, anderzijds in de uitstroom onder het bestaande vliegerbestand. Het aantal aanmeldingen liep zienderogen terug, terwijl een groeiend percentage kandidaten de selectie en keuring niet ‘overleefde’.

De meest knellende tekorten deden zich voor bij de F-104-vliegers. Gelet op de complexiteit van de Starfighter kwamen alleen officieren-vlieger voor dit type in aanmerking, een eis waar de luchtmachtleiding op terugkwam toen het aantal kandidaten in het bezit van het vereiste HBS-diploma onvoldoende bleek om alle squadrons te bemannen. Toen het openstellen van de functie voor reserveofficieren-vlieger evenmin de gewenste aantallen voortbracht, ging de luchtmachtleiding ertoe over ook onderofficieren-vlieger te contracteren. Zij werden op organieke officiersfuncties geplaatst en vervulden in de squadrons jarenlang dezelfde taken als (reserve) officieren, echter zonder daarvoor dezelfde (financiële) waardering te genieten. Langzaam groeide de “ontevredenheid” onder deze groep, totdat in maart 1968 op Vliegbasis Leeuwarden, waar het merendeel van deze 31 onderofficieren was gestationeerd, zelfs een “explosieve situatie” dreigde. De luchtmachtleiding zat in haar maag met de ontevreden jachtvliegers. Zij konden node gemist worden, maar de meesten van hen werden op grond van onvoldoende studieaanleg door de Commissie Overgang Beroepdienst niet geschikt bevonden om via de gangbare procedure (het op rijkskosten volgen van een HBS-studie in de avonduren) tot de officiersrangen op te klimmen. CLS Wolff maakte zich hard voor deze groep, die tussen wal en schip dreigde te raken. Zijn voorstel om hen bij Koninklijk Besluit bij wijze van uitzondering groepsgewijs tot Officier Speciale Diensten te bevorderen vond steun in de Luchtmachtraad.³¹⁵ Minister Den Toom wees Wolffs verzoek, mede op aanraden van de personeelsofficieren van beide andere krijgsmachtdelen, evenwel van de hand.³¹⁶ Onderofficieren-vlieger moesten dezelfde weg bewandelen als iedere andere onderofficier met officiersambities. Navraag leerde dat achttien van hen belangstelling hadden voor een HBS-opleiding, van wie de overgangscommissie er tien accepteerde.³¹⁷ Van de overigen schreef een enkeling zich op eigen gelegenheid in voor de HBS.³¹⁸ Ofschoon zij niet allemaal de eindstreep wisten te halen, betekende het voor de ‘happy few’ een drie jaar lange terugkeer naar de schoolbanken. Teneinde hun slagingskansen te maximaliseren, hoefden zij niet mee te draaien in de *Quick Reaction Alert* en andere diensten. Het fenomeen van ‘studerende vliegers’ was overigens niets nieuws. In de jaren vijftig en zestig wierf de KLU al aspirant-vliegers door hen de mogelijkheid te bieden onder werktijd hun papertje te halen. Toch bleven ook de nadelen van het systeem onveranderd: de last op de schouders van de rest nam toe.³¹⁹

De groeiende werkdruk en de zuigkracht van de burgerluchtvaart deden het verloop onder vliegers toenemen. De belangstelling onder vliegers om hun contract te verlengen nam zienderogen af. Bovendien keerden enkele gedesillusioneerde onderofficieren-vlieger de luchtmacht de rug toe. Het geringe aantal voor de *Quick Reaction Alert* beschikbare F-104-vliegers bereikte in de zomer van 1969 een punt waarop het Commando Luchtverdediging zijn verplichtingen niet langer kon nakomen. In overleg met SHAPE handhaafde de KLU tot begin 1970 de QRA op Leeuwarden met drie in plaats van vier F-104's, een aantal dat na de bezuinigingsoperatie van 1970

zelfs tijdelijk tot twee werd teruggebracht. De eveneens fors onderbezette *strike*-squadrons van het Commando Tactische Luchtmacht leverden sinds 1969 slechts drie in plaats van vier Starfighters op QRA. De luchtmachtleiding vond bij AFCENT geen steun voor “herhaalde pogingen” om deze zware QRA-taak voor de *strike*-squadrons af te schaffen. Hoewel dringend vers bloed nodig was, bood het versneld doorschuiven van jonge vliegers uit de Thunderstreak-squadrons geen uitkomst. De minimumeis van vijfhonderd uren ervaring op *jets* moest onverkort gehandhaafd blijven. De ervaring leerde namelijk dat de jonge F-104-vliegers na hun overgang de eerste tijd al “op de grens van hun kunnen” opereerden.³²⁰ Tot de ‘groentjes’, wier aantal in de opleidingspijplijn overigens niet overhield, waren klaargestoomd, trachtte de luchtmachtleiding op korte termijn het verloop onder de reeds aanwezige Starfighter-vliegers te temperen door betere financiële voorwaarden te creëren.

De animo voor contractverlenging hield op zijn zachtst gezegd niet over. De in 1967 doorgevoerde wijziging van het besluit *Verbintenissen Luchtvaardenden Luchtmacht 1952* bood de mogelijkheid het aantal contractverlengingen uit te breiden (tot maximaal achttien dienstjaren). Bij elke verlenging maakten vliegers dan aanspraak op een premie, conform de herziene *Premieregeling Luchtvaardenden Luchtmacht 1965*. De respons viel bitter tegen. In 1970 daalde de bereidheid tot het verlengen van de zesjarige vliegerverbintenis tot een absoluut dieptepunt: welgeteld één vlieger gaf aan zijn dienstverband te willen verlengen. Het aantal kvv-vliegers dat opteerde voor een overgang in beroepsdienst, bedroeg slechts drie man.³²¹ Gezien deze weinig bemoedigende cijfers reageerde de luchtmachtleiding verheugd dat de vliegtoelagen, na jaren van bakkeleien met de KM, nog datzelfde jaar eindelijk werden herzien. Ze had goede hoop dat de herziene regeling “appaiserend” zou werken en de “slechte stemming” onder de vliegers zou wegnemen.³²² De oude, uit 1951 daterende regeling, die onder meer onderscheid maakte tussen officieren- en onderofficieren-vlieger en waarin de bedragen sinds 1963 niet meer waren aangepast aan het gestegen loon- en prijspeil, werd gezien als een van de “direct aanwijsbare factoren” voor de verminderde bereidheid om bij te tekenen. In het nieuwe voorstel werd bij de vaststelling van de vliegtoelage voortaan onderscheid gemaakt tussen vijf categorieën; te weten (R/T)F-104-vliegers en -vlieginstrueteurs bij de operationele squadrons (categorie A), vliegers op andere straalvliegtuigtypen, overige vlieginstrueteurs en gezagvoerders op de Fokker F-27 (B) alsmede de categorieën C, D en E voor luchtvaardenden met andersoortige brevetten (zoals luchtfotografen, waarnemers, boordmonteurs en -telegrafisten). Vliegers uit de categorie A kregen maandelijks 750 gulden, de categorie B-vliegers 600 gulden. De overige categorieën ontvingen maximaal 400, minimaal 280 gulden. Aangezien de vliegtoelage niet meer afhankelijk was van rang, maar van de mate van verantwoordelijkheid, ervaring en vliegtuigtype, behoorde het financiële onderscheid tussen officieren- en onderofficieren-vlieger nu tot het verleden. Vlieggelden maakten voortaan een vast bedrag uit van de vliegtoelage. Voorts werden de bedragen aangepast aan het hogere loon- en prijspeil en waren er betere financiële garanties wanneer een vlieger om redenen van dienstbelang (staffuncties, instructeur) in een lagere categorie belandde.³²³ Bij Koninklijk Besluit werd deze vliegtoelagerегeling voor de KLU en de KM op 10 augustus 1970 van kracht.³²⁴

Overigens had de onderverdeling in categorieën in de aanloop naar het definitieve ontwerp flink wat voeten in de aarde gehad. Zo ontving minister Den Toom in april 1970 een telegram waarin vliegers van de Groep Lichte Vliegtuigen en de SAR-eenheid hun ongenoegen uitten over hun indeling in de C-categorie.³²⁵ Zij vingen bot. De gezagvoerders op de F-27 vochten hun inde-

ling in diezelfde categorie met meer succes aan. Nadat de staatssecretaris van Marine, viceadmiraal Van Es, reeds zijn goedkeuring aan het ontwerp had gegeven, gaf Den Toom de KLU toestemming om de F-27-vliegers in de B-categorie onder te brengen. De bezwaren van marinezijde tegen deze eenzijdige wijziging van de vliegtoelageregeling schoof de minister terzijde. Het kwam hem onredelijk voor gezagvoerders op de F-27, die net als hun collega's van de Marine Luchtvaartdienst meermotorige vliegtuigen bestuurden, in een lagere categorie onder te brengen.³²⁶

Wat betreft de vliegerbezetting was 334 Squadron, waartoe de kleine twintig man sterke groep van F-27-vliegers behoorde, de enige eenheid die begin jaren zeventig (ruim) voldeed aan de SHAPE-eis van 1,5 vlieger per vliegtuig. De bezettingsgraad van de operationele squadrons kwam daar niet in de buurt. Door de vliegerschaarste zette de luchtmachtleiding noodgedwongen in op 1,3 vlieger per vliegtuig, hoewel de bezetting in oorlogstijd op lastgeving 'D' kon worden verhoogd door stafvliegers en vlieginstrueteurs bij de squadrons in te delen. Toch duurde het tot 1973 voor zelfs de vliegerbezetting van 1,3:1 daadwerkelijk werd gerealiseerd.³²⁷ Waar de (R)F-104-squadrons dat ternauwernood redden, scoorden de op de NF-5 omgeschoolde tactische squadrons met 1,4 beter.³²⁸ De nieuwe, kleine jachtbommenwerper liet zich eenvoudiger 'temmen' dan de F-104G. Dit was echter weinig relevant zolang de toestroom van aspirant-vliegers ondermaats bleef. Onder het motto *if you can't beat them, join them*, opperde de OOP/KLU bij de werving op de "relatief kleine [Nederlandse] vliegermarkt" de krachten te bundelen met de KLM. Zijn plan voorzag erin om KVV-vliegers in het vervolg een tienjarige verbintenis te laten ondertekenen. Op de helft van de contractduur werd hun de mogelijkheid geboden om op rijkskosten en onder diensttijd een theoretisch B1-brevet met *instrument rating* te behalen, waarmee zij na hun militaire carrière als verkeersvlieger bij de KLM in dienst konden treden.³²⁹ Het plan kwam niet van de grond. Tot overmaat van ramp mengden ook buitenlandse concurrenten zich in de strijd om Nederlandse vliegers. Eind 1973 slaagde de Zwitserse luchtvaartmaatschappij Swissair erin vijf jachtvliegers uit de KLU-gelederen 'los te weken', naast vijftien leerlingvliegers van de Rijksluchtvaartschool.

Een nieuw mensbeeld

Hoewel de KLU het, zoals in bovenstaand voorbeeld, in de strijd om het werven en behouden van personeel van tijd tot tijd moest afleggen, kon ze als werkgever inmiddels wel beter concurreren met het bedrijfsleven. Zo waren op het terrein van de arbeidsvoorwaarden flinke vorderingen gemaakt. Dit was slechts een van de vele uitvloeiselen van de vermaatschappelijking van de krijgsmacht, een proces waarin de "roep naar meer persoonlijke vrijheid en mogelijkheden tot individuele zelfontplooiing" tot de kernbegrippen behoorde. Het militaire personeel eiste meer verantwoordelijkheid en inspraak, alsmede betere materiële voorzieningen.³³⁰ De krijgsmachtleiding realiseerde zich dat ze de maatschappelijke invloeden onmogelijk buiten de deur kon houden en nam zelf ook initiatieven om de kloof tussen maatschappij en krijgsmacht te helpen verkleinen. Zo waren begin jaren zestig al enkele voorzichtige maatregelen getroffen, te beginnen met de invoering van de vijfdaagse werkweek. In de tweede helft van de jaren zestig volgde een tweede, veel omvattender serie maatregelen ter bevordering van het leefklimaat in de krijgsmacht. Deze betroffen onder andere een verhoging van de bezoldiging voor het militair personeel (met inbegrip van dienstplichtigen), een verbetering van de leefaccommodaties, een

vermindering van het aantal appels, de invoering van de vrije reveille, toestemming tot het dragen van burgerkleding na de dienst voor alle personeelscategorieën, een opheffing van het lift- en leetuurverbod en de afschaffing van militaire treinen. Bovendien verbeterde de rechtspositie van het militair personeel, mede dankzij de *Uitkeringswet* en de nieuwe *Algemene militaire pensioenwet*. Militairen bij de land- en luchtmacht verlieten voortaan op 55-jarige leeftijd de dienst, bij de marine op hun vijftigste.³³¹

Voor sommigen, met name het oudere beroepspersoneel, zullen de vele veranderingen in korte tijd even slikken zijn geweest. Toch sprak minister Den Toom in de Defensienota 1968 over een groeiend besef “onder de commandanten en andere gezagsdragers, dat een ontwikkeling naar grotere zelfstandigheid en naar nieuwe vormen van gezagsverhoudingen gaande is, die door de marine-, leger- en luchtmachtleiding worden gewenst”. Van dat drietal leek de luchtmachtleiding het meest open te staan voor veranderingen.³³² Ze zocht actief naar manieren om de ontwikkelingen op maatschappelijk gebied een plaats te geven in haar beleidsvorming. Hier toe organiseerde ze in april 1969 op eigen initiatief een tweedaags symposium, getiteld “de mens in de Koninklijke Luchtmacht in de zeventiger jaren”, waarin de intermenselijke verhoudingen binnen het luchtmachtbedrijf centraal stonden. Acht burgerdeskundigen maakten de in groten getale aanwezige leidinggevende luchtmachtofficieren deelgenoot van hun kennis van de maatschappelijke ontwikkelingen. De luchtmachtleiding beoogde met het symposium een basis te leggen “voor voortgezette bezinning, studie en discussie”. Vier werkgroepen namen de bestudering van de gerezen vraagstukken op personeelsgebied vervolgens ter hand. Hun bevindingen werden gebundeld in het in de herfst van 1970 verschenen rapport *De mens in de Koninklijke Luchtmacht in de zeventiger jaren*, dat “in de toekomst als uitgangspunt [zou] moeten dienen voor te nemen beslissingen in het belang van de mens in de Koninklijke Luchtmacht”. Het rapport benadrukte dat het personeelsbeleid voorwaarden moest scheppen die iedere medewerker de kans zou bieden op maximale zelfontplooiing, in het belang van de werknemer, werkgever en de maatschappij. De “eenzijdig[e] nadruk (...) op het verschaffen van zekerheid aan groepen personeel” moest wijken voor een “op het individu gericht beleid”. Verder sprak het rapport zich uit over de relatie tussen volk en krijgsmacht. Suggesties om “te voorkomen dat de krijgsmacht in een maatschappelijk isolement” zou raken, omvatten het “versoberen van de uiterlijke verschijningsvormen (...) en het aanpassen van de onderlinge omgangsvormen”, het “intensiveren en stimuleren van de betrekkingen” met de burgermaatschappij, “het bevorderen van maatschappelijk dienstbetoon” en “het maximaal aanpassen van structuren en regelingen” aan in de maatschappij gangbare normen.³³³ Hoewel financieel (vooralnog) niet aan alle aanbevelingen gehoor kon worden gegeven, wilde de luchtmachtleiding niettemin een ‘vliegende’ start maken. Op 19 januari 1971 installeerde staatssecretaris Duynstee een stuurgroep, met als taak de Luchtmachtraad te adviseren en de projectuitvoering te bewaken.³³⁴

De voortvarende wijze waarop de luchtmachtleiding haar maatschappelijke verantwoordelijkheid nam, kreeg spoedig navolging in de rest van de defensieorganisatie. In feite gaf de luchtmacht met haar stuurgroep de voorzet voor de in 1972 opgerichte *Stuurgroep Maatschappelijke Invloeden Krijgsmacht* (STUMIK), die het personeelsvraagstuk krijgsmachtbreed in beschouwing nam. Ook met het democratisch gekozen Basis Overleg Orgaan (BOO), dat het personeel op de luchtmachtonderdelen een zekere mate van inspraak bood over het leef- en werkklimaat, was de KLU haar tijd vooruit. De wijze waarop de KLU in dit orgaan het contact tussen de commandant en zijn personeel had geformaliseerd, week af van het door de KL gekozen model, waarin het

beroepspersoneel geen stem had. Dat nu veroorzaakte wrijving tussen de Opperofficieren Personeel van de beide krijgsmachtdelen. OOP/KLU Slager hield vol “dat niemand ooit de KLU het recht heeft ontzegd op dit gebied met een eigen experiment te komen”. Zijn landmachtcollega, luitenant-generaal C. Koster, vond dat de KLU hiermee inging tegen een uitspraak van de minister. Ook zat hij niet te wachten op vragen die het bij belangenverenigingen ongetwijfeld zou oproepen.³³⁵ De minister, die een eensluidende regeling voor beide krijgsmachtdelen voor ogen stond, besloot dat eerst een proef met de contactcommissies van de KL moest worden afgewacht. De uitkomsten stelden evenwel teleur, waarna de luchtmachtleiding in september 1970 – een jaar later dan gepland – haar overlegmodel mocht uitproberen. Het BOO, waarin officieren, onderofficieren, korporaaals en soldaten waren vertegenwoordigd, kende evengoed voor- en tegenstanders, maar dit initiatief tekende de sterke wil van de luchtmachtleiding om concreet inhoud te geven aan het vermaatschappelijkingsproces.³³⁶ Hoewel harde bewijzen ontbreken, heeft het er de schijn van dat de KLU als jongste krijgsmachtdeel de vermaatschappelijking aangreep om zich te profileren ten koste van beide andere krijgsmachtdelen, die in de regel als minder vooruitstrevend bekend stonden – met dien verstande dat de KL en de KM ook meer behoefte hadden aan ‘discipline’.³³⁷ Het omarmen van de maatschappelijke ontwikkelingen bood de luchtmacht bovendien de beste kans om personeel te behouden en jongere generaties voor het dynamische luchtmachtbedrijf te enthousiasmeren.

De vermaatschappelijking van de krijgsmacht werd in de jaren zeventig doorgetrokken, zij het dat de sfeer waarin dit proces zich voltrok grimmiger werd. Dat was bovenal te danken aan de radicalisering van de Vereniging van Dienstplichtige Militairen (VVDM), die in 1966 was opgericht om de belangen van de dienstplichtigen te behartigen. In de eerste jaren na haar oprichting zag de militaire en politieke leiding in de VVDM een serieuze en waardevolle gesprekspartner, hoewel de verstandhouding verslechterde naarmate de vereniging zich vanaf 1970 vaker ging bedienen van demonstraties en (protest)acties om haar doelen te bereiken.³³⁸ Desondanks boekte de VVDM successen. Zo zwengelde ze in 1971 naar aanleiding van de ‘affaire Dona-Schul’ met succes het debat aan over een vernieuwing van het gedateerde militaire straf- en tuchtrecht. De VVDM had eveneens een belangrijke hand in het vrijgeven van de haardracht (1971) en het afschaffen van de groetplicht (1973). De NAVO-bondgenoten spraken schande van de onverzorgd ogende, langharige dienstplichtige militairen, een mening die door (veruit) de meeste beroeps- en oud-militairen werd gedeeld. De vermaatschappelijking was naar hun mening in Nederland “te ver (...) doorgesloten”.³³⁹ In een gezamenlijke brief aan de minister van Defensie luidden de hoofdbesturen van Onze Luchtmacht, Ons Leger en Onze Vloot, alle drie Koninklijke verenigingen die zich inzetten om de krijgsmacht onder de aandacht van de bevolking te brengen, in oktober 1971 zelfs de noodklok. Zij vreesden dat de vermaatschappelijking het defensieapparaat “noodlottig” zou worden. Op krijgstuuchtelijk gebied waren de verhoudingen zoekgeraakt. Officieren voelden zich, aldus de schrijvers, niet langer in de uitoefening van hun gezag gesteund. Zij traden “aarzeland” op, waardoor de discipline verslaptte en “ongehoorzaamheid en lijdelijk verzet vrij spel” kregen.³⁴⁰ Ofschoon wellicht wat sterk aangezet, verwoordde de brief de gevoelens die onder het merendeel van het beroepspersoneel wel degelijk leefden. Zij ervoeren een ondermijning van hun gezag, vonden het lastiger om het respect van minderen te verkrijgen en de discipline te handhaven.

Opleiden voor de toekomst

Om toekomstig leidinggevend te leren omgaan met de “spanningen bij het verwerken van de zich in de krijgsmacht voordoende maatschappelijke veranderingen”, gingen de militaire opleidingen meer aandacht aan leiderschapsvorming en managementtechnieken besteden. Het primaire doel van de opleiding bleef evenwel het “bekwamen in algemene en specifieke militaire vaardigheden”. De “steeds snellere veroudering van kennis” vereiste van het beroepskader bovendien dat zij zijn kennis nadien op peil hield door middel van bijscholing(en) en/of het opdoen van ervaring in wisselende functies. Dit maakte deel uit van het zogeheten meertrapsopleidingssysteem, dat geleidelijk werd uitgebouwd. Verder dienden de militaire opleidingen zo goed mogelijk aan te sluiten op het civiel onderwijs, dat na de invoering van de *Mammoetwet* in 1968 eveneens op de schop ging. Waar mogelijk werden de militaire lesprogramma's afgestemd op de voor civiele opleidingen geldende normen.³⁴¹ Het voordeel hiervan was dat de KLU rekruten na een aanvullende militaire vorming dan wel specialistische opleiding meteen in een luchtmachtfunctie kon plaatsnemen. De lang gekoesterde wens van een gelijkgeschakeling van militaire en burgervakdiploma's ging niet in vervulling. Om aan de eisen van een civiel diploma te voldoen, zouden te veel instructie-uren verloren gaan aan zaken die uit KLU-oogpunt niet van belang waren.

Het Commando Luchtmachoolpleidingen beschouwde 1967 als het jaar “waarin de modernisering van het onderwijs zijn beslag vond”. Dit uitte zich in een reorganisatie van de Staf CLO, het op ruime schaal invoeren en toepassen van audiovisuele hulpmiddelen en een sanering van de leerplannen, vooral bij de vaktechnische opleidingen. Het jaar daarop werd de lesstof gebundeld in pakketten, zoals ‘militaire kennis en vaardigheid’, ‘mentale en fysieke vorming’ en ‘bedrijfs- en luchtmachoolkennis’, en waar mogelijk in de basisopleidingen geïntegreerd. De modernisering en standaardisering van het onderwijs wierpen vruchten af: de doelmatigheid nam toe en maakte kortere opleidingstijden mogelijk. Naar eigen oordeel nam de KLU, vergeleken met de civiele sector en andere krijgsmachtdelen, op het gebied van “onderwijsvernieuwing een vooraanstaande plaats” in. Een punt van zorg bleef de soms matige beheersing van de Engelse taal. Hieraan werd tijdens de basis- en vaktechnische scholingen extra aandacht besteed. Verder bleken goede instructeurs dun gezaaid.³⁴²

Dienstplichtig soldaten en korporaals kregen hun opleiding op de Luchtmachool Instructie en Militaire Opleidingen School te Nijmegen. De drie instructiesquadrons, waarvan er een zich ontfermde over de opleiding van soldaten en korporaals voor bewakingdiensten, leidden elk jaar ruim drieduizend rekruten op. De opleiding van (dienstplichtig) onderofficieren vond plaats op de Koninklijke Kaderschool Luchtmachool in het Gelderse Schaarsbergen. In 1973, dertien jaar na de oprichting, had de KKS (en diens voorganger, de Luchtmachool Kaderschool) al meer dan 2.800 onderofficieren opgeleid. In Schaarsbergen huisde eveneens de Luchtmachool Elektronische en Technische School, dat naast de vaktechnische ook diverse voortgezette opleidingen verzorgde. Als gevolg van een reorganisatie telde de LETS vanaf november 1969 nog slechts vier opleidingsrichtingen: Vliegtuig- en Gronduitrusting Techniek, Elektronica, Operatiën, en Logistiek. De opleiding tot reserveofficier ging na het sluiten van de Luchtmachool Officiers- en Kaderschool in 1973 over op de nieuwe Verkeersleidings-, Inlichtingen- en Militaire Opleidingen School (VIMOS).³⁴³ Beroepsofficieren, ten slotte, genoten hun opleiding als vanouds op de Koninklijke Militaire Academie. De officiersopleiding onderging met ingang van studiejaar 1968/1969 een wijziging. De militaire specialisatie, voorheen verdeeld over drie opleidingsjaren, vond voort-

aan in haar totaliteit in het afsluitende jaar plaats. Dit garandeerde dat de jonge officier op het moment van zijn benoeming tot tweede luitenant op de hoogte was van de recentste ontwikkelingen op zijn vakgebied.³⁴⁴ Voor diegenen die op de KMA aan hun opleiding tot officier-vlieger begonnen, betekende de herziening van de opleidingsgang dat zij lang moesten wachten eer zij hun passie – vliegen – mochten gaan uitoefenen. Bijkomend nadeel was dat pas relatief laat in het opleidingstraject bleek of een aspirant-vlieger überhaupt wel uit het juiste hout was gesneden om vlieger bij de KLU te worden.³⁴⁵ Officieren-vlieger in spe meldden zich voortaan in het derde jaar op de Elementaire Vliegeropleiding om de basisbeginselen van het vliegen onder de knie te krijgen. Gedurende de eerste twee opleidingsjaren waren ‘vliegmotivatie’-vluchten op de Fokker S-11 de enige tastbare verwijzing naar hun toekomstige professie.³⁴⁶

Op de Elementaire Vliegeropleiding, waar elke vlieger zijn allereerste stappen zette, ongeacht of zijn eindbestemming nu jachtvliegtuigen, helikopters of lichte vliegtuigen was, werden zij herenigd met de S-11. Kort na de verhuizing naar Vliegbasis Gilze-Rijen werd de EVO in april 1967 geïntegreerd met de Reserve Officier Vliegeropleiding (ROVL). Met een slagingspercentage dat voor de eerste drie klassen niet boven de 50% uitsteeg, bleek de fusie in het eerste jaar “geen onverdeeld succes”.³⁴⁷ Deze “sterke daling” van het slagingspercentage noopte Wolff ertoe de “gehele gang van zaken bij de vliegeropleiding” nog eens kritisch tegen het licht te houden, van de behoeftestelling tot en met de werving en opleidingen.³⁴⁸ Wolff wees vooral met een beschuldigende vinger naar de vlieg instructeurs, van wie slechts een enkeling de Voortgezette Instructeurs Vorming had gevolgd. Hij droeg de C-CLO op hen allemaal een verkorte cursus te laten volgen. Nadat aan deze eis was voldaan, constateerde Wolff in de zomer van 1969 tot zijn genoegen dat de eerstvolgende EVO “een aanmerkelijk hoger slaagpercentage” kende dan de voorgaande klassen.³⁴⁹ Toch werden over geheel 1969 nog altijd 28 van de 115 leerlingen wegens “onvoldoende vliegvorderingen” of andere oorzaken van de ROVL/EVO en EVO verwijderd.³⁵⁰ Bovendien holde het aantal instructeurs dat de cursus had volbracht door het “nijpende tekort” aan instructief kader en de talrijke personeelsswisselingen snel achteruit. Het bleef behelpen, tot Canada de KLU deze taak in 1971 uit handen nam (zie pagina 344).³⁵¹

Ruim dertig vliegers op de S-11 scheidden aspirant-vliegers van de volgende stap in hun carrière. De eerste van twee mogelijke routes leidde naar de Voortgezette Lichte Vliegtuigenopleiding (VLVO), die in 125 vliegers volwaardige vliegers op de Piper Super Cub opleidde. Om feeling te krijgen met landoperaties en inzicht te krijgen in de taak, procedures en werkwijze van de Groep Lichte Vliegtuigen en de landmacht, kregen cursisten een waarnemerscursus op de Legerluchtwaarnemersschool (LLWS). Ter afsluiting volgde een plaatsing bij 300 Squadron, waar de vlieger in 45 vliegers tot de operationele standaard werd opgewerkt. Toch waren Piper Cub-vliegers een ‘uitstervend ras’. Deze lichte vliegtuigen maakten in rap tempo plaats voor de helikopter. De behoefte aan vliegers voor lichte vliegtuigen, zowel in werkelijke dienst als aan ‘maandvliegers’, die hun vliegvaardigheid onderhielden om in oorlogstijd de GPLV-squadrons te versterken, daalde. Met het oog op de zich aandienende uitfasering van de Super Cub werd het aantal tot de VLVO toegelaten vliegers gestaag afgebouwd. Bovendien tekenden zij een contract waarin de KLU zich het recht voorbehield om de “maandvliegverplichtingen” en de hieraan verbonden (financiële) rechten voortijdig te beëindigen.³⁵²

Voor de getalenteerde aspirant-vlieger in wie de Koninklijke Luchtmacht een toekomstig jacht- of helikoptervlieger vermoedde, bood de afronding van de EVO toegang tot de Voortgezette Vliegeropleiding (VVO). Tot 1971 vertrokken cursisten voor het volgen van de VVO-fase van

de geïntegreerde Nederlands-Belgische vliegeropleiding naar de Belgische vliegbasis Brustem. Het aantal Nederlandse cursisten nam vanaf 1967 hals over kop toe doordat CLS Wolff besliste dat in het vervolg ook helikoptervliegers de vvo moesten doorlopen om daar vertrouwd te raken met “moderne communicatie- en navigatiemiddelen” en om “blind-vlieg ervaring” op te doen.³⁵³ Waar de gemengde klassen voorheen gemiddeld tien Nederlandse cursisten per klas telden, verdubbelde het aantal Nederlanders na 1967 ruimschoots. Om in de vraag te voorzien detacheerden Nederland en België extra vlieginstructeurs. De nieuwe opleidingsgang voor helivliegers noopte daarnaast tot een herziening van het uit 1952 daterende besluit *Verbintenissen Luchtvaardenden Luchtmacht*, alsmede van de *Premieregeling Luchtvaardenden Luchtmacht*. In plaats van drie afzonderlijke categorieën – jachtvliegers, helikoptervliegers en vliegers op lichte vliegtuigen – onderscheidde de KLU voortaan alleen nog vliegers met een Groot Militair Brevet (GMB) en een Klein Militair Brevet (KMB). Om het GMB te verkrijgen moesten leerling-vliegers de vvo met succes voltooien. In de afrondende fase van de vvo-opleiding werd vervolgens op grond van aanleg, behoefte en persoonlijke voorkeur bepaald of een aspirant-vlieger zijn vliegerloopbaan als jacht- dan wel helivlieger vervolgde.³⁵⁴

De weg voor toekomstige jachtvliegers leidde vervolgens naar de Transitie Vliegeropleiding (TVO) op Vliegbasis Twenthe. Na de TVO, die 75 vlieguren op de T-33-straaltrainer omvatte, wachtte hun nog een laatste horde in de vorm van de Operationele Conversie Cursus (OCC) alvorens de stap naar een operationeel squadron te kunnen maken. Voor de helikoptervliegers in spe stond na de vvo de Helikopter Vliegeropleiding (HVO) op Deelen op het programma. Deze ving aan met acht weken cursus op de Legerluchtwaarnemersschool. 299 Squadron verzorgde het aansluitende ‘vliegende’ gedeelte van de HVO. Daarin leerden de cursisten in ongeveer honderd vlieguren (dertien weken) de Alouette III lichte helikopter onder de knie te krijgen.³⁵⁵

Anders dan de vvo, TVO en OCC viel de HVO niet onder de geïntegreerde Nederlands-Belgische vliegeropleiding. De innige samenwerking tussen beide landen, die ondanks voortdurend gesteggel over de financiële aspecten (zoals de verrekening van beider aandeel in de aanschaf van lesvliegtuigen, de kosten van trainingsmiddelen, de vlieguurprijzen en schaderegelingen) goede resultaten opleverde, liep ten einde. De keuze van beide luchtmachten voor een andere opvolger van de F-84F lag hieraan ten grondslag. Hoewel beide landen de intentie uitspraken het verdrag ondanks de keuze voor de NF-5 (KLU) en Mirage V (België) te verlengen, nam gedurende 1969 het vermoeden toe dat België de stekker uit de geïntegreerde opleiding wilde trekken.³⁵⁶ De Luchtmachtstaf bezon zich op alternatieven. Verschillende opties passeerden de revue, waaronder samenwerken met Denemarken en Noorwegen, het in eigen beheer uitvoeren van de vvo of het (ten dele) uitbesteden van de opleiding aan de Verenigde Staten, Groot-Brittannië of Canada.³⁵⁷ Een andere mogelijkheid, die bij Wolff overigens hoog op de lijst stond, was om te komen tot een nationale vliegeropleiding, waarin de Rijksluchtvaartdienst, de Rijksluchtvaartschool, de KLM, de KLU en de Marine de opleiding van verkeersvliegers en militaire vliegers gezamenlijk ter hand zouden nemen. Dit idee vormde al enige tijd onderwerp van gesprek en resulteerde in 1969 in een eindrapport. Tastbare resultaten bleven niettemin uit. De KLU trok zich in maart 1970 ten slotte definitief terug, onder meer op financiële gronden.³⁵⁸

Op 10 februari 1970 kwamen minister Den Toom en zijn Belgische ambtgenoot Paul-Willem Segers tijdens de halfjaarlijkse Nederlands-Belgische ministersbespreking overeen de geïntegreerde opleiding in ieder geval tot 15 november 1971 te continueren, de datum waarop de bij de TVO in gebruik zijnde T-33-straaltrainer wegens technische veroudering buiten dienst zou wor-

den gesteld. De kans op een voortzetting na die datum leek minimaal. De Belgische luchtmacht had geen behoefte aan de door de KLU op de NF-5B te verzorgen TVO, omdat dit type in haar ogen te veel afweek van de Mirage V. Den Toom had de indruk dat België zich sterker op Frankrijk ging richten.³⁵⁹ Toen Brussel bovendien aanvullende eisen naar voren bracht, zoals een hogere Nederlandse financiële bijdrage en het detacheren van vijftig extra technici op Brustem, werd de kans op een voortzetting van de samenwerking op opleidingsgebied tot nul gereduceerd.³⁶⁰ Met het afronden van VVO-klas 71A op 26 november 1971 kwam ook de geïntegreerde vliegeropleiding ten einde. Het Nederlandse Opleidingsdetachement Brustem, dat zijn taken had volbracht, werd opgeheven.³⁶¹ Sinds de oprichting had de Nederlands-Belgische opleiding 478 Nederlandse leerlingen (346 KLU, 132 KM) in opleiding genomen: 371 van hen behaalden hun brevet, van wie er 273 het luchtmachtblauw droegen.³⁶²

Ruim voor deze datum had Den Toom de Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Canada al gepolst of het mogelijk was de Nederlandse vliegeropleiding bij een van deze landen onder te brengen. Bij de Britten en Amerikanen, die op korte termijn geen uitspraak konden doen over de beschikbare opleidingscapaciteit, ving de minister bot. In Canada was daarentegen sprake van “overcapaciteit”. De Canadese regering had eind jaren zestig de omvang van haar (lucht) strijdkrachten fors teruggeschoefd, waardoor de vliegscholen veel lege plekken vertoonden.³⁶³ De Canadese defensie-minister, Donald MacDonald, stond dan ook “zeer positief” tegenover Den Tooms voorstel om een deel van de opleidingsplekken op te vullen met Nederlandse vliegers.³⁶⁴ Begin november 1970 bereikten beide landen in beginsel overeenstemming, ofschoon de onderhandelingen over een “redelijke prijs” niet eerder dan maart 1971 succes opleverden.³⁶⁵ Met ingang van september 1971 nam de Canadese luchtmacht, voor de duur van vijf jaar, jaarlijks circa zestig Nederlandse cursisten in opleiding. Het gros van hen kreeg een volledige jachtvliegeropleiding, waarvoor zij achtereenvolgens de elementaire, de voortgezette en de transitie vliegeropleiding doorliepen. Toekomstige helikoptervliegers volgden alleen de eerste twee opleidingsfasen, waarna zij naar Nederland terugkeerden voor de Helikopter Vliegeropleiding. Op 8 september 1971 meldden de eerste twintig leerling-vliegers zich op de Canadese vliegbasis Portage la Prairie voor hun *Basic Flying Training*, de Canadese tegenhanger van de Elementaire Vliegeropleiding.³⁶⁶

Mede door de stringente Canadese regels kenden de opleidingen een hoog uitvalpercentage. De elementaire opleiding eiste zoals te doen gebruikelijk de meeste ‘slachtoffers’: van sommige klassen viel ruim 30% uit. In de VVO- en TVO-fase sneuvelde nog slechts een enkeling.³⁶⁷ Diegenen die de drie fasen met goed gevolg hadden afgelegd, zij waren inmiddels vijftien maanden in opleiding, meldden zich in Nederland bij het Twentse 313 Squadron. Deze opleidingseenheid schoolde de jonge vliegers door een *Theatre Operational Conversion Course* (TOCC) om op de NF-5 en maakte hen vertrouwd met het Europese terrein, de weerscondities en de procedures die waren vereist voor het vliegen in het veel drukker West-Europese luchtruim.³⁶⁸ In vijf maanden tijd, waarin onder meer instrumentvliegen, nachtvliegen, navigatie- en wapentraining aan bod kwamen, werden zij tot volgvliegers ‘gekneed’. Om hen volledig operationeel inzetbaar te maken, volgden zij aansluitend de *Advanced Operational Course*, welke zowel door 313 Squadron als door de operationele squadrons werd verzorgd. Als beloning wachtte hun een plaatsing bij een van de drie operationele NF-5-squadrons.³⁶⁹ Ervaren vliegers die de overstap van de T-33, F-84F of F-104G naar de NF-5 maakten, konden het met een korte conversie cursus (circa 25 vliegen) af.

Vliegers met meer dan vijfhonderd uur straalvliegtuigervaring in hun bagage konden in aanmerking komen voor de conversie op de veeleisende F-104G. De conversie ving aan met een

cursus op de *Mobile Training Unit*, die inmiddels was verhuisd van Vliegbasis Twenthe naar de Luchtmacht Electronische en Technische School. Na een bezoek aan het Vliegveiligheids Oefen en Test Centrum en een zestal *sorties* op de *Operational Flight and Tactics Trainer* om zich de (nood) procedures op de F-104G eigen te maken, meldden zij zich bij de Transitie en Conversie AWW-vlucht op Leeuwarden. De transitiefase telde, naast de onvermijdelijke ‘grondschool’, zeventien vliegreuren, waarvan twaalf op de TF-104G-tweezitsversie van de Starfighter. Afhankelijk van hun ‘specialisme’ bleven vliegers op Leeuwarden (luchtverdedigingssquadrons) of vertrokken naar Volkel (tactische squadrons) voor het operationele deel van de conversie. De TCA leerde vliegers in dertig vliegreuren de Starfighter en het NASARR-radarsysteem in een luchtverdedigingsrol te gebruiken. Het vliegprogramma voorzag onder meer in schietoefeningen, onderscheppingen bij subsonic en supersonic snelheid, het beoefenen van luchtgevechten en de inzet van de GAR-8, afgewisseld met theorielessen in het klaslokaal. Om inzicht te krijgen in gevechtsleidingstechnieken bezochten cursisten ook het CRC/SOC in Nieuw-Milligen. De door de Conversie en All-Weather Vlucht op Vliegbasis Volkel verzorgde conversie van vliegers voor de tactische squadrons telde veertig vliegreuren. Navigatieoefeningen, *strafing* (het gebruik van het M61 20mm-boordkanon tegen gronddoelen) en het afwerpen van bommen, al dan niet met behulp van radar, stonden op het programma. Ook bij de CAV werden *live*-vlieg oefeningen afgewisseld met de nodige uurtjes in de klas. De TCA en de CAV voorzag beide in een *all weather*-training.³⁷⁰

“Voor amateurs is geen plaats”

De instructeurs spoorden de conversievliegers aan de limieten, zowel van zichzelf als van hun vliegtuig, op te zoeken, zonder hierbij de veiligheid uit het oog te verliezen. Een “veilige luchtmacht” was een zaak die CLS Wolff zeer na aan het hart lag. De vereisten hiervoor waren “vak-kennis, samenwerking en supervisie”. “Voor amateurs is geen plaats in de luchtmacht”, noch voor “halve experts”, meende Wolff.³⁷¹ De generaal spaarde kosten noch moeite om een hoge vliegveiligheidsstandaard te handhaven.³⁷² Zo gaf hij begin 1967 het KLU-personeel een vrije dag om zijn waardering te tonen voor de in 1966 gerealiseerde lage ongevallenratio van 9,3 (het aantal vliegongevallen per 10.000 vliegreuren). De sinds 1961 ingezette dalende trend leek in 1967 evenwel ruw te worden doorbroken. Waar over geheel 1966 twaalf ernstige ongevallen te betreuren vielen, stond de teller in juli 1967 reeds op tien, waarvan zes met dodelijke afloop. Minstens zo zorgwekkend was het feit dat in minstens vier gevallen de oorzaak te herleiden bleek tot een overschrijding van de vliegtuiglimieten, dan wel een “flagrante overtreding van orders”. Wolff besloot in een persoonlijke brief alle actieve vliegers met hun neus op deze “schrikbarende” feiten te drukken. Orders en instructies dienden “één bewust en uitdrukkelijk doel: verhoging van de veiligheid van mens en machine”. Bovendien deden de vliegongevallen de reputatie van de luchtmacht geen goed. De “pionierstijden” waren voorbij. Vliegen had zich ontwikkeld tot een “zeer hoogwaardig vak”, dat “kennis en zelfvertrouwen, maar ook zelfkennis en zelfbeperking” vereiste. Wolff vroeg ‘zijn’ vliegers zich hierop te “bezinnen”. Wie desondanks toch (vlieg)orders negeerde, riskeerde zware straffen – met een “verwijdering uit de vliegerij” als de ultieme sanctie.³⁷³

Wolff wees ook de onderdeel- en squadroncommandanten op hun verantwoordelijkheden. Zij moesten toezien op de strikte naleving van orders. “Uit preventie overwegingen [dienden] de schuldigen niet te worden gespaard”, zo instrueerde de hoogste luchtmachtfunctionaris zijn

ondercommandanten op de commandantenvergadering.³⁷⁴ Kennelijk sorteerde de donderpreek van Wolff effect, want de KLU sloot het jaar af met een ongevalratio van 8,8. Daarbij sprong vooral het sterk teruggedrongen aantal ongevallen met lichte vliegtuigen, in het bijzonder de Piper Super Cub, in het oog. Daar stond nochtans een verdubbeling van de ongevalratio van de Starfighter tegenover, terwijl ook met de T-33 “opmerkelijk onveiliger” werd gevlogen. Technische mankementen, vliegerfouten en vogelaanvaringen namen elk grofweg een kwart van de 75 (lichte en ernstige) ongevallen voor hun rekening. Het restant kon worden toegeschreven aan ricochets (schade door afketsende munitie) en andere oorzaken.³⁷⁵ De meeste zorgen baarde echter de toenemende hoeveelheid vogelaanvaringen. Naast meer ‘conventionele’ middelen, zoals het gebruik van carbidkanonnen op de bases, zette de KLU radar in om de vogeltrek in kaart te brengen. Ook begon zij eind jaren zestig proeven met roofvogels en een valkenier op Vliegbasis Leeuwarden.³⁷⁶

Hoewel het risico op een aanvaring wel degelijk kon worden verkleind, werden vogelaanvaringen, net als bijvoorbeeld blikseminslagen, desondanks tot de categorie onvermijdbare ongevallen gerekend. Vliegerfouten, die door strenge discipline konden worden uitgebannen, werden daarentegen gekwalificeerd als vermijdbare ongevallen.³⁷⁷ Bij technische defecten was het onderscheid tussen vermijdbaar en onvermijdbaar dikwijls minder duidelijk. Sommige ongevallen waren simpelweg te wijten aan ondeugdelijk materieel, niet in de laatste plaats door de snelle veroudering van het vliegtuigpark. De T-33, de F-84F en de F-104G kampten in meer of mindere mate met “vermoeiingsverschijnselen”.³⁷⁸ Andere ongevallen vielen het grondpersoneel (in)direct aan te rekenen, met dien verstande dat hiervoor soms verzachtende omstandigheden konden worden aangevoerd. De commandant van het CTL, commodore Sleeuw, waarschuwde eind 1967 bijvoorbeeld dat zijn commando zoveel technici moest leveren voor de aflossing van GGW-personeel in de Bondsrepubliek, dat “in de technische sector de belasting het breekpunt nadert”. Door de continue hoge werkdruk nam de kans op menselijke fouten – en daarmee op ongelukken – toe.³⁷⁹

Dit bleek geenszins uit de cijfers over 1968, waarin de ongevalratio met 7,2 wederom een nieuw laagtepunt bereikte.³⁸⁰ Even dreigde de luchtmacht zelfs het slachtoffer te worden van haar eigen succes op vliegveiligheidsgebied. De door Den Toom in de *Defensienota 1968* aangekondigde verkoop van twintig “overtollige” F-104G’s was mede gebaseerd op het onverwachts lage aantal vliegongevallen met dit type.³⁸¹ Met dertig lichte en twee zware ongevallen, waarbij één vliegtuig verloren ging en één vlieger het leven liet, voerde diezelfde F-104 in 1969 het ongevallenoverzicht evenwel aan. Hiermee had het een groot aandeel in een uit vliegveiligheids-oogpunt teleurstellend jaar, waarin de ratio voor het eerst sinds 1961 steeg (10,5). Die stijging schreef de Sectie Vlieg- en Bedrijfsveiligheid enerzijds toe aan een oplopend aantal technische gebreken, anderzijds aan de verjonging van het vliegerkorps. Met een ongevalratio van 12,0 bleek 1970 evenmin een ‘vliegveilig’ jaar.³⁸² Waar de introductie van een nieuw vliegtuigtype doorgaans gepaard ging met een hogere kans op vliegongevallen, bleef de NF-5 opvallend lang absent in de ongevallenstatistieken. In het tweede kwartaal van 1971, anderhalf jaar na de ingebruikname, verloor de KLU niettemin haar eerste NF-5, toen een NF-5A (K-3037) tijdens een laagvlieg-oefening in de Bondsrepubliek in aanraking kwam met de tuidraden van een zendmast.³⁸³ Hoewel veelal jonge, onervaren vliegers de NF-5-squadrons bevolkten, het vliegtuig bekend stond om zijn “kritische start- en landingseigenschappen” en de J-85-straalmotoren van de NF-5 bijzonder gevoelig bleken voor *Foreign Object Damage* (FOD; motorschade door het opzuigen van steentjes en andere harde voorwerpen), vonden er relatief weinig ongevallen mee plaats. Dat kwam voor een belangrijk deel doordat de NF-5 met een tweetal straalmotoren was uitgerust,

hetgeen een extra veiligheidsmarge bood in geval van een motorstoring of een ander technisch defect. Gedurende 21 jaar actieve dienst (ruim 300.000 vlieguren) gingen 19 NF-5's verloren. De hieruit voortvloeiende verliesratio van 0.63 per 10.000 vlieguren maakt de NF-5 tot het veiligste straalvliegtuig van de Koninklijke Luchtmacht.³⁸⁴

De Starfighters stonden daarentegen steeds frequenter met klachten aan de grond. Het onderzoek naar een vliegongeval in maart 1969 met een door Fokker geassembleerde Duitse F-104G in de Verenigde Staten bracht haarscheurtjes in de vleugel aan het licht, waarop de complete Nederlandse Starfighter-vloot bij Avio-Diepen een modificatieprogramma doorliep. Twee jaren later openbaarden zich problemen met de J-79-straalmotor. De aanleiding vormde een ongeval boven Texel op 20 september 1971, veroorzaakt door een afgebroken turbineblad. De luchtmachtleiding stelde de leden van het Starfighter-consortium hiervan in kennis, terwijl ze – vooruitlopend op het tijdrovende technische onderzoek – besloot om alle straalmotoren van dezelfde fabrieksserie als die van de verongelukte F-104 te verwisselen. Ook motoren met vierhonderd of meer draaiuren werden vervangen. Hoewel niet van gevaar ontbloom, voelde CLS Van der Wolf niets voor een vliegverbod. Anders dan minister De Koster en staatssecretaris Van Es, die hun bedenkingen hadden, sprak Van der Wolf liever van een “calculated risk”, zoals dat in het verleden wel vaker was genomen. Een vliegverbod zou zijns inziens een “internationale rel” ontketenen en wellicht maanden kunnen duren.³⁸⁵ De pers kreeg lucht van de problemen. De Koster, uit angst dat alle negatieve publiciteit “het vertrouwen in het vliegtuig” zou schaden, besloot de begrotingsbehandeling aan te grijpen om uit te leggen dat er “weliswaar problemen met de F-104 (...) [waren] opgetreden”, maar dat door de getroffen preventieve maatregelen “de verantwoordelijkheid voor het veilig doorvliegen met de Starfighters volledig (...) [kon] worden aanvaard”.³⁸⁶ Kon in 1971 een vliegverbod ternauwernood worden afgewend, in de herfst van 1972 werden eens te meer haarscheurtjes ontdekt, ditmaal in het staartvlak. Volgens DMLU generaal-majoor Stokla moest voor alles een “panieksfeer”, veroorzaakt door het “voortdurend publiceren van allerlei technische problemen die optreden bij het KLU-Starfighterbestand”, worden vermeden. Wenselijk of niet, ditmaal kon Van der Wolf weinig anders dan een vliegverbod van enige dagen instellen, terwijl dertig F-104's een nieuw staartstuk kregen.³⁸⁷

De negatieve berichtgeving rondom de Starfighter drong de begin jaren zeventig ingezette sterke daling van de ongevalratio wat naar de achtergrond. Inmiddels behoorde de Koninklijke Luchtmacht tot de veiligste luchtmachten van het bondgenootschap. In 1973 noteerde de KLU het voorlopig laagste punt in haar geschiedenis: in 69.305 vlieguren vonden 16 vliegongevallen en 32 kleinere incidenten plaats (6,9).³⁸⁸ De financiële schade bedroeg circa 25 miljoen gulden, ofwel 2% van het totale luchtmachtbudget. Waar het aantal vliegongevallen door vogelaanvaringen en technische defecten (beide 13%) inmiddels fors was gedaald, bleef het aantal ongevallen door “bemanningsfactoren” met 48% aan de hoge kant.³⁸⁹ Van de 270 ongevallen op de grond kon eveneens meer dan driekwart worden toegeschreven aan menselijk falen. Door het aanscherpen van de discipline, meer supervisie en een betere begeleiding zette de KLU in op een verdere afname van het aantal bedrijfsongevallen, dat ten opzichte van 1968 overigens al was gehalveerd. Het relatief hoge aantal verkeersongevallen in de Bondsrepubliek genoot eveneens bijzondere aandacht.³⁹⁰

Van het organiseren van antislipcursussen tot en met de jaarlijkse uitreiking van de CLV- en de CTL-Vliegveiligheidstrofee, elke veiligheidsmaatregel diende hetzelfde doel: het behoud van slagkracht. Immers, “elk ongeval, van hoe geringe omvang en schade dan ook, vormt (...) een bewijs (...) dat de organisatie, dan wel de planning of uitvoering van de gestelde taak ergens

is tekort geschoten; het doet afbreuk aan de doelmatigheid en betekent voor de Koninklijke Luchtmacht een ontoelaatbare inbreuk op de slagkracht en paraatheid”.³⁹¹ Hoe het met deze slagkracht en paraatheid gesteld was, wezen talrijke (vlieg) oefeningen uit.

Graadmeters: oefenprogramma's en oefeningen

Blijkens de *Beleidslijnen 1969 voor het Commando Luchtverdediging* was paraatheid de som van twee delen: “de technische gereedheid van het inzetmiddel en de geoefendheid van het bedienend personeel”.³⁹² Over de technische gereedheid is al het nodige gezegd. Het gebrek aan reserve-delen, de lange lever- en reparatietijden, de “dikwijls teleurstellende kwaliteit van gw [geleide wapen]-systemen die uit groot onderhoud” kwamen, de snel toenemende technische veroudering van het materieel en de schaarste aan technisch personeel (al dan niet door om- of bijscholingen) drukten stuk voor stuk de inzetbaarheid. Een lagere inzetbaarheid schaadde op haar beurt de tweede pijler van de paraatheid, de geoefendheid. Het matige vlieggereedheidscijfer van de (T)F-104G had bijvoorbeeld een negatieve impact op de productie van vliegers en daarmee op de realisatie van het Jaarlijks Oefen Programma van de Starfighter-vliegers.³⁹³

Zo klokten F-104-vliegers van het CLV in 1967 gemiddeld maar 135 vliegers op de F-104G, waar hun JOP 176 uur voorschreef, naast 24 (instrument)vliegers op de TF-104G en/of T-33. Voor radartraining brachten zij jaarlijks nog eens 90 minuten door aan boord van een tot *Flying Classroom* ingerichte Fokker F-27, de C-8, uitgerust met dezelfde NASARR-radar als een F-104G. Opgeteld bracht dit het totaal op iets meer dan 200 vliegers per jaar, 40 minder dan de 240 uren per vlieger die SHAPE als minimumeiste stelde. De niet organiek bij een operationeel squadron ingedeelde staf- en gastvliegers, waaruit in oorlogstijd werd geput om de eenheden op sterkte te brengen, noteerden de helft van dit aantal vliegers.³⁹⁴ Zij volgden wel hetzelfde grondinstructieprogramma als operationele vliegers. Dit voorzag in theorie, “synthetische training” op de *Operational Flight and Tactics Trainer*, het viermaal per jaar beoefenen van de *dinghy drill* en – elke achttien maanden – een bezoek aan het Vliegveiligheids Oefen- en Test Centrum (VOTC) en de *Mobile Training Unit* voor een opfriscursus. Verder stonden er vele zwem- en sporturen op het programma, vooral met het oog op de conditietraining.³⁹⁵

Het vlieggedeelte van het AWPX-JOP viel uiteen in algemene, operationele, instrument- en wapentraining. Een van de opmerkelijkste programmaonderdelen was het uitvoeren van zogeheten *zoom climb*-vluchten, waarbij de in drukpak gehesen en met astronautenhelm getooide vliegers intercepties op circa 70.000 voet (21,3 kilometer) hoogte oefenden. De KLU was een van de weinige NAVO-luchtmachten die zich toelieden op deze hoogtevvluchten, die bedoeld waren om op steeds grotere hoogte vliegende Sovjet-bommenwerpers te onderscheppen. Per vlieger stonden er jaarlijks twaalf *zoom climb*-vluchten op het programma. Een aanvullend conversieprogramma, verzorgd door de Sectie Luchtvaartgeneeskundige Aangelegenheden te Soesterberg en de Leeuwarder F-104G-squadrons, leerde vliegers in drie fasen te wennen aan het drukpak, de helm en het vliegen op extreme hoogte. Idealiter moest de vlieger op 36.000 voet en met tweemaal de geluidssnelheid de stuurknuppel naar zich toetrekken om zijn F-104 onder een 45-graden hoek te laten klimmen. Op 64.000 voet schakelde hij de naverbranding uit, waarna het vliegtuig door de opgebouwde snelheid als “ballistisch projectiel” zijn weg vervolgde. Op het hoogste punt van deze parabolische baan, dat tussen de 70.000 en 75.000 (!) voet lag, bootste de vlieger snel het

afvuren van een GAR-8 op het doelwit na, waarna hij zijn stukken lichtere jachtvliegtuig – het gebruik van de naverbrander vrat brandstof – zo snel mogelijk aan de grond zette.³⁹⁶

Niet alle wapeninzet vond gesimuleerd plaats. Jaarlijks verschoten vliegers per persoon 1.800 20mm-patronen op nylon vlaggen, voortgesleept door F-84F's en later F-104's. In 1972 ruimden de vlaggen het veld voor de Franse Alkan Soulé 'dart', uitgerust met elektronische trefferregistratie. Ook namen zij met het boordkanon, oefenbommen en napalm gronddoelen onder vuur. Het jaarlijkse hoogtepunt was evenwel de lancering van een live GAR-8 Sidewinder hittezoekende lucht-luchtraket, een frequentie die vanwege de hoge kosten al spoedig verminderde tot eenmaal per twee jaar, om door CLS Wolff in 1970 ten slotte te worden teruggebracht tot eens per vliegerloopbaan. De generaal handhaafde wel het half dozijn *captive flights* per jaar, waarbij vliegers hun 'scherpe' GAR-8 op de doelraket richtten, zonder daadwerkelijk de trekker te mogen overhalen. Met dank aan de invoering van de NF-5 zeiden 322 en 323 Squadron per 20 november 1970 hun (overigens zelden beoefende) secundaire oorlogstaak, het aanvallen van gronddoelen, vaarwel.³⁹⁷

De (R)F-104-vliegers van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten doorliepen bijna hetzelfde grondinstructieprogramma als hun CLV-collegae. In het vliegprogramma waren er belangrijke verschillen. Het eveneens 200-uur tellende JOP voor tactische vliegers weerspiegelde nieuwe tactische inzichten, zoals het opereren in verbanden van wel acht tot veertien vliegtuigen, die voortvloeiden uit de overgang van *Massive Retaliation* naar de *Flexible Response*-strategie. 311 en 312 Squadron, die zich naast hun nucleaire taak op een conventionele aanvalstaak moesten prepareren, stonden voor de zwaarste opgave. Tekorten aan oefenbommen, bomrekken en handboeken maakten hun opdracht er niet eenvoudiger op. Het vereiste uren van voorbereiding, (wapen)training en beproeving van aanvalstactieken voordat de tot *Fighter Bomber Strike/Attack*-squadrons (FBSA) omgedoopte eenheden deze dubbelrol beheersten.³⁹⁸

In de eerste plaats bleven de inspanningen van 311 en 312 Squadron, die tezamen een vijfde van de nucleaire slagkracht van 2ATAF vertegenwoordigden, gericht op de uitvoering van hun nucleaire taken: het na afkondiging van *R-Hour* met kernwapens neutraliseren van hun in het *Launch Sequence Plan* (LSP) vastgelegde doelen. In het kader van *Flexible Response* wees het 2ATAF *War Plan*, de voortdurend geactualiseerde 'Bijbel' voor 2ATAF-oorlogsoperaties, met ingang van 1 april 1969 aan de FBSA-squadrons ook twee met conventionele wapens aan te vallen "priority targets" toe. Het betrof twee Oost-Duitse vliegbases, beide verdedigd door radargeleid 57mm-luchtdoelgeschut en een SA-3-geleidewapenopstelling. De squadrons, gezamenlijk een *Wing* vormend, hadden de vrije hand in de doelanalyse, wapenkeuze en ontwikkeling van bijbehorende aanvalstechnieken en -tactieken. 2ATAF droeg alleen het aantal in te zetten vliegtuigen op.³⁹⁹ Om een SA-3-site te leren uitschakelen gingen de vliegers van 311 Squadron in 1971 bij 4GGW 'in de leer'. Een aanval met meerdere vliegtuigen, aanvliegend vanuit diverse richtingen en op lage hoogte alvorens te klimmen voor een duikaanval met 2.75" ongeleide raketten of het kanon, bood de beste kans op succes.⁴⁰⁰ Pakweg een kwart van het beschikbare aantal JOP-vliegers werd besteed aan navigatieoefeningen, onder alle weerscondities, zowel op zicht als met navigatiehulpmiddelen en radar. Indien mogelijk werden deze navigatievluchten gecombineerd met wapentraining. Alle operationele, staf- en gastvliegers moesten jaarlijks hun wapenvaardigheid tonen en voldoen aan de in de *ACE Forces Standards* vastgelegde normen. Binnen het wapentrainingsprogramma slokte de nucleaire bombardementstaak – waarbij Mk.106 of BDU-8/B-oefenbommen (een oefenbom met de afmetingen, het gewicht en de vorm van een kernwapen) visueel of met behulp van radar op het oefendoelwit werden geworpen – de meeste tijd op, gevolgd door aanvallen op lage hoog-

ten met conventionele wapens (Mk.76-oefenbommen, napalm, 2.75" ongeleide raketten en het M61-kanon). Alle oefeningen en voorbereidingen ten spijt, konden de FBSA-squadrons hun conventionele *counter-air* oorlogstaak lange tijd "niet effectief" vervullen. De bestelling van de hiervoor vereiste clusterbommen en *general purpose*-bommen liet vanwege de uitgeputte luchtmachtbegroting namelijk tot 1973 op zich wachten.⁴⁰¹

Het 2ATAF War Plan vermeldde 22 oorlogsdoelen voor 306 Squadron, het verkenningssquadron. De vliegers moesten met hun RF-104G 'plaatjes schieten' van achttien Warschaupact-vliegbases, een SA-2-site en drie hoofdkwartieren. Om hen op deze gevaarlijke taak voor te bereiden kregen de vliegers "een uitgebreide set met lucht- en grondfoto's van Sovjetmaterieel", evenals schaalmodellen van geleidewapensystemen.⁴⁰² Logischerwijs vormde het uitvoeren van verkenningen de hoofdmoot van hun Jaarlijks Oefen Programma. Om op het juiste moment op de juiste coördinaten te arriveren om foto's te nemen, een visuele verkenning uit te voeren of de schade na een aanval (*battle damage assessment*) te rapporteren, besteedden ook de verkenningsvliegers veel tijd aan navigatietrainingen. Als neventaak was 306 Squadron belast met het bombarderen van gronddoelen.⁴⁰³

Waar de Starfighter-squadrons een norm hanteerden van 176 uur per jaar op het operationele type, 'klokten' de F-84F-vliegers van 314 en 315 Squadron vier uurtjes meer. Na de opvolging van de F-84F door de NF-5 werd het aantal uren in het JOP eveneens op 176 gebracht, aangevuld met 24 instrumentvliegreuren op de NF-5B. De operationele training van NF-5-vliegers richtte zich op navigatieoefeningen, wapentraining en visuele verkenningen, terwijl verder enkele uren werden ingepland voor luchtverdediging op lage hoogte. Het grondtrainingsprogramma omvatte een theoretisch gedeelte, een maandelijks vlucht in de simulator, *dinghy drills* (eens per kwartaal), bezoeken aan het VOTC en de FTU (elke achttien maanden) en sport.⁴⁰⁴ 2ATAF kende de operationele NF-5-squadrons, '314', '315' en '316', elk een vliegbasis als oorlogsdoel toe.

Met Mk.76 of Mk.106-oefenbommen 'bewappende' NF-5's vormden dan ook spoedig een vertrouwd gezicht boven de Waddeneilanden, waar het gros van het wapentrainingprogramma plaatsvond. Naast de KLU maakten ook de Belgische, Duitse, Britse, Franse, Canadese en Amerikaanse luchtmacht vaak gebruik van de schietterreinen op Terschelling (De Noordvaarder) en Vlieland (De Vliehors). De Noordvaarder, dat uitsluitend mocht worden 'aangevallen' met conventionele munitie, kende prioriteit toe aan CTL-squadrons. Wanneer zij de *range* niet gebruikten, kwamen de CLV-squadrons en buitenlandse eenheden aan de beurt. In tegenstelling tot De Noordvaarder mocht op De Vliehors met vrijwel ieder type munitie worden geoefend, met dien verstande dat het droppen van live bommen (maximaal 454 kilogram) tussen maart en september niet was toegestaan met het oog op het toerisme. Gesimuleerde "nucleaire afwerpoefeningen", ook door vliegtuigen van NAVO-bondgenoten, hadden voorrang boven oefeningen met conventionele wapens. De in een klassement bijgehouden schietresultaten stimuleerden de onderlinge competitie tussen de verschillende tactische squadrons.⁴⁰⁵

Helaas werkte het medegebruik van De Vliehors door de KL, dat hier tankschietoefeningen hield, een "conflictsituatie" in de hand. De vuursector voor het Cavalerie Schietkamp en de aanvliegroutes, beide vastgelegd in de Hinderwetvergunning, kruisten elkaar zodanig dat het tot "gevaarlijke situaties" kon leiden. Daarnaast bevond de vuurleidingstoren zich in de lengterichting van de vuurstrook voor het tankgeschut.⁴⁰⁶ Het medegebruik door de landmacht beperkte de openstellingsuren voor vliegtuigen en resulteerde in een verlies aan kostbare *range*-tijd. De Noordvaarder kampte daarentegen met een nautische kwelgeest. Het intensieve scheepvaart-

verkeer dat door de onveilige sector voer betekende dat de *range* vooral op maan- en vrijdagen (uit- en thuisvaart van de vissersvloot) meestal niet te gebruiken was. Veel vluchten naar de *ranges* in het vogelrijke Waddengebied werden bovendien afgelast vanwege meldingen door het vogeltrekwaarschuwingssysteem – terwijl er meer dan eens geen vogel te bekennen was. Bovenstaande beperkingen, gevoegd bij het tekort aan wapeninstructeurs, het niet beschikbaar zijn van de SAR-helikopter en het onvoorspelbare weer, maakten dat het wapentrainingsprogramma stagneerde. Ter illustratie: in 1971 voltooiden de NF-5-squadrons amper de helft van hun programma, terwijl de FBSA-squadrons 61% afwerkten.⁴⁰⁷ Dankzij de beperkingen daalde bovendien het aantal NAVO-‘bezoekers’, waardoor de uitwisselingsmogelijkheden met buitenlandse schietterreinen eveneens afnamen. In 1968 deden Nederlandse vliegtuigen alleen nog *ranges* in Nordhorn en Helchteren aan, begin jaren zeventig aangevuld met Tain-*range* (Schotland) en List (Bondsrepubliek).⁴⁰⁸

Voor het gebruik van de lucht/lucht schietgebieden, alle drie ten noorden van de Waddeneilanden, golden minder beperkingen. In oefengebieden R11 (grenzend aan de noordkust van Terschelling) en R12 (grenzend aan de noordkust van Ameland) mocht met scherpe boordmunitie worden geschoten, terwijl R14 (een groter gebied boven zee ten noorden van de eilanden) tevens de optie bood voor GAR-8-oefeningen. Opvallend was het aantal missers (in 1967 misten bijvoorbeeld 6 van de 31 afgeschoten Sidewinders het doelwit) en *hang ups*, waarbij de raket na het overhalen van de trekker aan zijn lanceerrail bleef hangen. De vroege versies van de GAR-8, vanaf de jaren zestig aangeduid als de AIM-9B (*Air Intercept Missile*), bleken niet alleen relatief onbetrouwbaar, ze waren evenmin bruikbaar in bewolking of bij regenachtig weer. In feite beschikte de KLU met de F-104G derhalve over een capabele *all weather*-luchtverdedigingsjager zonder *all weather*-bewapening, een tekortkoming die in 1973 deels werd geredificeerd door modificaties aan de AIM-9B. Voor een tweede probleem, namelijk dat het bewapenen van de F-104G met de aan de vleugeltips mee te voeren raketten ten koste ging van de brandstofcapaciteit en daarmee van het vliegbereik, had de KLU al eerder een remedie gevonden. De raketten verhuisden van de vleugeltips naar twee zogeheten ‘schaatsen’ onder de romp, hiermee ruimte vrijmakend voor een 1.287 liter brandstoftank aan beide vleugeluiteinden.⁴⁰⁹

Deze extra ‘peut’ stelde de Starfighters in staat langer in de lucht blijven. Dat kwam met name goed van pas bij het vliegen van een *combat air patrol* (CAP), zijnde een patrouillevlucht ter beveiliging van een specifiek gebied, en bij intercepties op lage hoogte, een taak die na het uitfasen van de Hunter F. Mk.6 op de Leeuwarder F-104-squadrons en de F-4E Phantoms van het Amerikaanse 32nd TFS was overgegaan.⁴¹⁰ Voor een succesvolle onderschepping, in het bijzonder op lage hoogten, waren vliegers afhankelijk van de kwaliteit van de gevechtsleiding. Jaarlijks begeleiden gevechtsleiders op het CRC/SOC en Navigatiestation Noord-Holland tussen de achten negenduizend intercepties. Het gemiddelde lag ruim boven de honderd onderscheppingen per persoon.⁴¹¹ Gevechtsleiders draaiden bovendien volop mee in het 2ATAF-uitwisselingsprogramma, bijvoorbeeld om ervaring op te doen bij hun, door de Nederlandse F-104-vliegers als kwalitatief beter omschreven, Duitse collega’s.⁴¹² Daarnaast namen de gevechtsleiders deel aan NAVO-wedstrijden, zoals de *Air Defence Competition*.

De samenwerking tussen gevechtsleiding en vliegers werd op 25 september 1972 serieus op de proef gesteld, toen een Tu-95 Bear-B-verkenningsvliegtuig van de marineluchtmacht van de Sovjet-Unie het Nederlandse luchtruim binnenvloog. Naar aanleiding van een *Tango Scramble*, het codewoord voor een oefeninterceptie, bevonden zich al twee Starfighters van 323 Squadron

in het gebied. Het CRC/SOC Nieuw-Milligen ‘praatte’ hen naar de Bear, die zij op ruim honderd kilometer ten noorden van de Waddeneilanden onderschepten.⁴⁴³ Hoewel de Sovjets geen kwaad in de zin hadden, bewees het voorval de waarde van het handhaven van een *Quick Reaction Alert*. Een volgende keer kon het immers menens zijn. Op Leeuwarden stonden voortdurend vier volledig bewapende Starfighters gereed om binnen vijftien minuten het luchtruim te kiezen. Vlieg-basis Soesterberg hanteerde een vijf minuten *scramble*-tijd voor het duo Phantoms met QRA-dienst. Na een alarmmelding sprintten de vliegers naar de in de *Alert Hangars* gereedstaande vliegtuigen, die met behulp van generatoren op spanning werden gehouden. Geassisteerd door het grondpersoneel van dienst ‘snoerden’ zij zich in de cockpit in, startten de motor, taxieden naar de baan en selecteerden de naverbrander. SOC Brockzetel stuurde de *Alert Force* op jaarbasis gemiddeld een keer of tien uit “operationele noodzaak” de lucht in.⁴⁴⁴ Vaak ging het om onge-identificeerde burgervliegtuigen, soms om een Sovjet-verkeersvliegtuig dat ‘per ongeluk’ over een belangrijke militaire installatie, zoals de vlootbasis bij Den Helder, vloog. Bij hoge uitzondering vormden spiedende Tu-95 of Tu-16 Badger (verkenning)sbommenwerpers de ‘prooi’.⁴⁴⁵

Meestentijds betrof het evenwel een oefenalarmering. Van het handhaven van een hoge graad van paraatheid ging een afschrikwekkende werking uit, de reden waarom dit aspect jaarlijks ettelijke keren werd getoetst. De tactische squadrons kenden evengoed QRA-verplichtingen. Volkel hield vier F-104G’s gereed voor operationele opdrachten (op 15 minuten), terwijl op Eindhoven en Twenthe respectievelijk vier NF-5A’s en twee RF-104G’s op *60 minutes notice* stonden. De Groepen Geleide Wapens in de Bondsrepubliek, die zich het dichtst bij het vuur bevonden, spanden de kroon. Hier stond alles in het teken van het voldoen aan de strenge paraatheidseisen. De vijf groepen leverden elk een squadron op de hoogste vredesparaatheid, dat wil zeggen op vijf minuten voor de HAWK en vijftien minuten voor de Nike. Twee squadrons moesten binnen drie uur inzetbaar zijn, het vierde binnen twaalf uur.⁴⁴⁶ Eenheden konden zeven dagen van de week (zelfs zondagen), dag of nacht, aan een *Operational Readiness Evaluation* worden onderworpen. Ook nationale oefenalarmeringen en de halfjaarlijkse NAVO-alarmeringsoefening *Quick Train*, na 1973 voortgezet onder de naam *Active Edge*, stelden het reactievermogen van de geleidewapensquadrons op de proef.⁴⁴⁷

Andere belangrijke NAVO-oefeningen waarin Nederlandse eenheden participeerden waren: *Sky Blue*, een jaarlijks door ZATAF georganiseerde oefening waaraan doorgaans alle Nederlandse squadrons deelnamen; de maandelijks oefening *Playboy*, waarin het accent lag op het verkennen en aanvallen van met luchtafweer en geleide wapens verdedigde doelen; oefening *Roulette*, waarin eenheden van ZATAF en 4ATAF tegenover elkaar stonden, en de meerdaagse AIRCENT-luchtverdedigingsoefening *CO-OP*. Voorts trachtte de luchtmachtleiding waar mogelijk Nederlandse CLV-eenheden in te schakelen bij *Corn Cob*, een door de *Royal Air Force* gefaciliteerde oefening in elektronische oorlogvoering. Hiertoe vloog een Canberra T. Mk.17-stoorvliegtuig tweemaal per week een vast patroon, onderwijl de frequenties van de gevechtsleidings- en radarsystemen storend. De mogelijkheden om dit aan belang winnende aspect van de oorlogvoering op eigen gelegenheid te beoefenen waren zeer gelimiteerd. *Corn Cob* vormde dan ook een uiterst welkome aanvulling op de nationale trainingsmiddelen die de KLU ten dienste stonden; te weten de oefening *Stream* (zie pagina 268), de inzet van het EOv-instructieteam en de op de vliegbases Eindhoven, Volkel en Twenthe geplaatste “PTT-stoorkasten” voor het storen van de UHF lucht-grondverbindingen.⁴⁴⁸ Ook de F-27 *Flying Classroom* deed tussen 1966 en 1968 korte tijd dienst als een EOv-trainingsplatform.⁴⁴⁹

De strategiewisseling betekende voor de tactische squadrons dat zij meer tijd besteedden aan het verfijnen van hun vaardigheden in *close air support* en het samenwerken met de landstrijdkrachten. In 1968 spendeerden de squadrons bijvoorbeeld 15% van hun oefentijd aan dergelijke trainingen.⁴²⁰ Voor 314 Squadron, de Nederlandse luchtmachtbijdrage aan de *ACE Mobile Force*, stond bovendien ieder jaar een *Express*-oefening op de agenda. Tijdens *Polar Express* opereerde 314 Squadron in juni 1968 twee weken vanaf de noord-Noorse vliegbasis Bodø, die onderhand bijna als hun tweede thuis aanvoelde. Met de ondertekening van een Deens-Nederlands *technical arrangement* stelde ook Denemarken met ingang van 1969 een vliegbasis beschikbaar “voor de tijdelijke stationering van militaire eenheden in het kader van *AMF contingency operations*”.⁴²¹ Het betrof de centraal gelegen vliegbasis Karup, waaraan 314 Squadron tijdens oefening *Green Express* nog datzelfde jaar een eerste bezoek bracht. Op 13 september arriveerden 25 Nederlandse F-84F's op Karup. Een kwartet F-27's van 334 Squadron vloog in twee keer de voorraden en het 88 man tellende detachement grondpersoneel rechtstreeks over vanuit Eindhoven. *Green Express* was een succes, ofschoon de partijen duidelijk aan elkaar moesten wennen. Zo behoefde de communicatie tussen het Deense *Wing Operations Centre* en het Nederlandse *squadrons ops* verbetering, blijktens een incident waarbij laagvliegende Nederlandse F-84F's de zondagsrust van de plaatselijke bevolking bruusk verstoorden vanwege een misverstand over de hoogte waarop zij hun schijnaanval op een spoorwegstation dienden uit te voeren.⁴²² Voor *Arctic Express* keerde '314' in 1970 terug naar Bodø. Het was de laatste keer dat de eenheid een AMF-oefening bijwoonde met de F-84F. In de navolgende jaren deed het squadron met zijn nieuwe NF-5's afwisselend Bodø en Karup aan, in het kielzog gevolgd door F-27's van 334 Squadron. Het transportsquadron vervulde een cruciale logistieke functie, aangezien de KLU om financiële redenen afzag van *pre-stocking*. De voorraden, voldoende voor dertig oorlogsdagen, moesten binnen vier dagen ter plekke zijn.⁴²³ Met de introductie van de NF-5 wijzigde onder meer de samenstelling van het wapenpakket, hetgeen het uiterste vergde van de F-27 met zijn “geringe [laad]capaciteit”. Ter aanvulling kon de KLU vanaf begin jaren zeventig in oorlogstijd een beroep doen op de grotere Douglas DC-8F-vrachtvliegtuigen van de KLM.⁴²⁴

Behalve in internationale oefeningen participeerden Nederlandse squadrons in de competities die de NAVO jaarlijks organiseerde. De luchtverdedigingssquadrons namen het tegen hun buitenlandse 'rivalen' op in de AIRCENT *Air Defence Competition*, het verkenningssquadron toonde zijn kunnen tijdens de *Royal Flush* ontmoetingen en de tactische squadrons testten hun vaardigheden in de AFCENT *Tactical Weapons Meet*. Met de introductie van de *Helicopter Rescue Meet* kregen zelfs de SAR-eenheden vanaf 1966 een eigen competitie. Het doel van de wedstrijden was niet alleen om de krachten te meten, maar evenzeer om kennis uit te wisselen en zodoende het “totale gevechtspotentieel” in de Centrale Sector op te stuwten. Neem de *Tactical Weapons Meet* als voorbeeld. Na een knap resultaat in 1967 eindigde het KLU-team het jaar erna op de voorlaatste plaats. Hoewel weinig landen zoveel uren aan wapentraining besteedden, was de gemiddelde afwijking tussen het richt- en impactpunt van de bommen “aan de hoge kant”, ofschoon ruimschoots binnen de operationele normen. Het verschil met de Canadezen, Duitsers en Belgen, die met hun Starfighters betere scores noteerden, zat hem bovenal in de hogere modificatiestandaard van hun vliegtuigen. Om deze “achterstand” ongedaan te maken, riep C-CTL Sleeuw de *Weapon Delivery Improvement*-werkgroep (WDI) in het leven.⁴²⁵ De door de WDI uitgevoerde modificaties aan het wapensysteem van tien F-104's wierpen, tezamen met een drieweekse ‘trainingskamp’ op De Peel voorafgaand aan het evenement, hun vruchten af.

De Nederlandse afvaardiging sloot de *Tactical Weapons Meet 1969* af met een eerste plaats, vlak voor de Duitsers. De in eigen beheer uitgevoerde modificaties kostten tussen de vijfhonderd en duizend gulden per vliegtuig, waarop de Luchtmachtstaf besloot alle F-104G's van de tactische squadrons op soortgelijke wijze te modificeren.⁴²⁶ Bovendien vond het modificatiepakket aftrek bij buitenlandse Starfighter-gebruikers.⁴²⁷ Na een teleurstellende vijfde plaats in 1970 toonde de KLU bij de eerstvolgende gelegenheid, die pas in 1972 plaatshad, andermaal aan "een gelijkwaardige NATO-partner" te zijn door achter het Britse team als tweede te eindigen. Een knappe prestatie, aangezien het team van Volkel voor het eerst deelnam in de *dual role*.⁴²⁸

306 Squadron, dat de Nederlandse eer hooghield in de *Royal Flush*-verkenningssysteem, had minder zicht op podiumplaatsen. De twaalfde editie van de jaarlijkse strijd tussen 2ATAF en 4ATAF in 1967 maakte opnieuw duidelijk dat het squadron behoefte had aan een modern infraroodverkenningssysteem, inclusief geavanceerdere ontwikkelapparatuur voor de *Mobile Field Processing Unit*. De verouderde uitrusting vormde een "ernstige handicap", waarmee de RF-104G bovendien enkel bij daglicht verkenningen kon uitvoeren.⁴²⁹ Aan de ontwikkeling van een modern verkenningssysteem werd reeds gewerkt. De KLU droeg het project voor in de Commissie Nieuwe Wapens, een interdepartementale commissie ter bevordering van research, ontwikkeling en productie van militair materieel in Nederland, waaraan de krijgsmacht delen jaarlijks elk een miljoen gulden doneerden.⁴³⁰ Op 6 oktober 1966 kreeg de N.V. Optische Industrie 'Oude Delft' van de KLU opdracht een camera (TA-8M) te ontwerpen, terwijl Fokker en het NLR zich bogen over de ontwikkeling van een bijbehorende gondel. Het project droeg de naam Orpheus.⁴³¹ De operationele ingebruikname van het Orpheus-verkenningssysteem zou nog tot 1974 op zich laten wachten. Met het verouderde materieel vond 306 Squadron zich tijdens de *Royal Flush* doorgaans terug in de middenmoot, met een knappe tweede plek in 1970 als uitschieter.

Aansprekende resultaten in de NAVO-competities waren één ding, een goede beoordeling voor de *Tactical Evaluation*, het jaarlijkse NAVO-'examen', woog vele malen zwaarder. De TACEVAL kende vanaf 1968 een nieuwe opzet. Ingegeven door de strategiewijziging beoordeelde het evaluatieteam eenheden niet langer op hun vermogen om een vergeldingsaanval te lanceren, maar op hun vermogen om gedurende langere tijd onder dreiging van aanvallen met conventionele en/of NBC-wapens (nucleair, biologisch, chemisch) strijd te leveren. Na het tellen van de gescoorde punten voor de vier individuele elementen (alarmering, operaties, logistieke ondersteuning en overleving) kwam het evaluatieteam tot een eindbeoordeling, die voor de Nederlandse onderdelen in de meeste gevallen neerkwam op een *satisfactory* of een *marginal*. Hoewel het behalen van de hoogste score (*excellent*) voor de eerstgenoemde drie evaluatieonderdelen zeker niet uitzonderlijk was, haalde het element 'overleving' de eindscore naar beneden. Ter illustratie, waar 323 Squadron in 1971 voor alarmering, operatiën en ondersteuning een *excellent* scoorde, beoordeelde het 2ATAF-evaluatieteam de overlevingskansen als marginaal. Dit had het eindoordeel *satisfactory* tot gevolg.⁴³² De actieve en passieve beschermingsmaatregelen bleven ontoereikend, met name vanwege de beperkte financiële mogelijkheden. Zo genoot het oefenen onder NBC-omstandigheden (gasmaskeroefeningen, het werken vanuit de bunkers, ontsmetting) volop aandacht, maar beschikte de KLU simpelweg over te weinig (personeels)schuilplaatsen, radiologische apparatuur en beschermende kleding. Zulke tekortkomingen kostten bij de TACEVAL punten.

En, veel belangrijker nog, in een werkelijke oorlogssituatie konden zij mensenlevens en materieel kosten. "Een uitbreiding van de officiersmess lijkt belangrijker dan de niet-aanwezige schuilkelders", aldus kolonel P. Verspoor in november 1970 tijdens zijn lezing voor de comman-

danten op het KLU-hoofdkwartier. De Nederlander, die als *Assistent Chief of Staff* van het ZATAF TACEVAL-team in de keuken van de Britse, Duitse, Nederlandse en Belgische luchtmacht kon kijken, waarschuwde dat de KLU de aansluiting met deze ZATAF-luchtmachten dreigde te verliezen. Financiële en personele gebreken waren belangrijke oorzaken van het door Verspoor geschetste “ongunstige beeld”, maar het probleem school zijns inziens ook in een overspecialisatie van het personeel (wat ten koste ging van de aandacht voor de oorlogstaak), in het gebrek aan “esprit de corps” en de verschuiving van “operationeel denken naar maatschappelijk denken”. Verspoor benoemde “de interne operationele communicatiemiddelen op de onderdelen, het gebrek aan mobiliteit en de bescherming van materieel en personeel (shelters en luchtafweer)” als “zwakke plekken”. “Met de puur operationele standaard” zat het echter wel goed, “zolang de oorlogsomstandigheden niet worden getest”. Er bleek dus werk aan de winkel om de KLU, die in de loop der jaren gaandeweg op het vredesbedrijf was ingesteld, haar “mission consciousness” terug te geven. Terwijl werd gezocht naar oplossingen om de ‘zwakke plekken’ te verstevigen, lag de remedie op kortere termijn bij meer en vooral realistischer trainen. De tijd dat personeel schuilplaatsen met een papertje kon aangeven in plaats van deze eigenhandig uit te graven, was voorbij.⁴³³

Het CLV hanteerde al sinds mei 1968 TACEVAL-criteria voor het inspecteren van zijn onderdelen. Nationale oefeningen als *Cross Check*, een paraatheidstest die veel gelijkenis vertoonde met de TACEVAL, en *Local Fun*, die de geleidewapeneenheden op de TACEVAL voorbereidde, verhoogden hun operationele standaard. Nationale oefeningen kwamen voor in alle soorten en maten, die ieder een of meer aspecten van de oorlogstaak aan de tand voelden. Hoewel de NAVO de kans op een kernwapenaanval niet langer hoog inschatte, beoefenden vliegbases en radarstations tot in de jaren zeventig desondanks het opereren vanuit verspreidingsgebieden. Verder wachtte hen, evenals de Groepen Geleide Wapens, om de vijf jaar een herhalingsoefening, waarbij de onderdelen op oorlogsterkte werden gebracht door het oproepen van ‘herhalers’. *Animo*, *Paarse Heide*, *Maniak* en andere herhalingsoefeningen boden een mogelijkheid om de operationele onderdeelplannen te toetsen en ervaringen op te doen op het gebied van de bevelvoering, logistiek, verbindingen en beveiliging. Specifieke deelaspecten, zoals *escape and evasion*, verbindingen, geneeskundige verzorging, nabijverdediging, actieve luchtverdediging en de bescherming tegen NBC-middelen werden ook beoefend in tal van kleinschaliger oefeningen. Voor squadrons stonden er frequent verplaatsingsoefeningen op het programma. Eenheden die in oorlogstijd vanaf een *redployment airfield* opereerden, te weten 306 Squadron (De Peel), 314 Squadron (Gilze-Rijen, tot 1972) en 323 Squadron (Deelen, 1968-1973), beoefenden dit aspect in vreedstijd regelmatig. Een enkele keer, zoals 314 Squadron in 1969 tijdens oefening *Tac Test* ondervond, vond zo’n *redployment* zelfs in de nachtelijke uren plaats. Daarnaast namen alle CLV- en CTL-squadrons deel aan *squadron rotations* naar buitenlandse vliegbases.

Ook de geleidewapensquadrons kenden een jaarlijks ‘uitje’. Hun bestemming was het eiland Kreta. Op de in 1968 in gebruik genomen en internationaal gefinancierde *NATO Missile Firing Installation* (NAMFI) mocht elk van de HAWK- en Nike-squadrons voor de *Annual Service Practice* (ASP) ieder jaar een *missile* afschieten. Dat zij niet net als de eenheden van de andere lidstaten twee raketten per ASP afvuurden, had een financiële oorzaak. CLS Van der Wolf zei hierover in 1973 dat “het operationele nut van de te bereiken hogere graad van geoefendheid moe[s]t worden afgewogen tegen de kosten waartegen dat méér-resultaat bereikt” werd. De waarde van de ASP school zijns inziens in het “moreel-verhogend effect”. De aanwezige “geavanceerde trainingsmiddelen”, te weten een T-1 Nike-simulator en drie AN/TPQ-21 HAWK-simulatoren, stelden de

squadrons even goed, zo niet beter, in staat hun geoefendheid op peil te houden.⁴³⁴ De tijdens de ASP behaalde schietresultaten onderschreven zijn woorden ten dele. Waar de HAWK-squadrons zelden onder de vereiste 90% scoorden, noteerden de Nike-eenheden gemiddelde scores tussen de 70 en 80%.⁴³⁵ Voor het personeel vormden deze *live firing exercises* de spreekwoordelijke slagroom op de taart. Anders dan voor vliegende squadrons hadden “zuivere” luchtverdedigingsoefeningen voor geleidewapeneenheden minder oefenwaarde, omdat er te weinig *targets* waren om op te ‘schieten’.⁴³⁶

De mobiele HAWK-batterijen werden meermaals per jaar aan een mobiliteitsoefening onderworpen. Nationale verplaatsingsoefeningen hadden – behoudens het tekort aan vervoermiddelen – voor de goed geoefende bemanningen weinig om het lijf, maar bij internationale oefeningen kwam meer kijken. Dergelijke verplaatsingen vereisten een gedegen afstemming met de staven van het Eerste Duitse Legerkorps en het Eerste Britse Legerkorps, in wiens operatiegebieden zich respectievelijk één (5GGW) en twee Nederlandse HAWK-groepen (3GGW, 4GGW) bevonden. De in oorlogstijd en ten behoeve van oefeningen te formeren Nederlandse *HAWK Operational Liaison Teams* fungeerden als schakels tussen de HAWK-groepen en de legerkorpsen. Zij coördineerden verplaatsingen binnen het legerkorpsvak(gebied) en de samenwerking met de LUA-eenheden van de legerkorpsen, hoewel de luchtverdediging van grondtroepen geen prioriteit had. COMNORTHAG kon C-2ATAF, die het operationele bevel over de Nederlandse HAWK-eenheden voerde, ondersteuning vragen, maar handhaving van de integriteit van de geleidewapengordel genoot in principe voorrang.⁴³⁷ 5GGW oefende herhaaldelijk met Duitse eenheden, 3GGW en 4GGW met hun Britse partners. De in 1971 gehouden editie van *Whirly Gig*, de jaarlijkse verplaatsingsoefening in samenwerking met Britse legereenheden, toonde aan dat de squadrons in staat waren binnen de SHAPE-normen te verplaatsen en vanuit hun nieuw betrokken stellingen snel de strijd te hervatten. Het oefenverslag signaleerde tegelijkertijd serieuze gebreken, die “een goede uitvoering van de oorlogstaak” in gevaar brachten. In de eerste plaats waren de verbindingsmiddelen kwalitatief en kwantitatief ontoereikend, wat de communicatie tussen het *HAWK Operational Liaison Team* en de eenheden bemoeilijkte. Een tweede tekortkoming, die helaas maar al te bekend in de oren klonk, was dat de voorraad HAWK-raketten gezien de te verwachten vijandelijke luchtactiviteit binnen enkele dagen zou zijn uitgeput. Voorts kon aan camouflage ook maar “zeer weinig” worden gedaan, omdat de hiertoe vereiste middelen eveneens ontbraken.⁴³⁸

In feite vertelt bovenstaand voorbeeld het verhaal van de Koninklijke Luchtmacht in een notendop. Zij beschikte begin jaren zeventig over geavanceerde wapensystemen in (doorgaans) voldoende aantallen, en over professioneel en goed getraind personeel om dit materieel te bedienen en onderhouden, maar bij haar overlevings- en voortzettingsvermogen in geval van oorlog lijkt door de aanhoudende tekortkomingen op infrastructureel, logistiek en in mindere mate personeel gebied een kanttekening op haar plaats. Gelukkig heeft de proef op de som nooit plaatsgehad, ofschoon de Sovjet-interventie van Tsjechoslowakije in 1968 de spanningen deed oplopen. Het uitblijven van maatregelen door de NAVO-autoriteiten weerhield toen een aantal lidstaten, waaronder Nederland, er niet van naar eigen inzicht te handelen en zelf maatregelen te treffen. Voor de KLU vertaalde dit zich in een verspreiding van haar gevechtsvliegtuigen over de vliegbases. Bijna drie weken lang verrichtte het basispersoneel zijn werkzaamheden vanuit een verspreide opstelling.⁴³⁹ De vijf Groepen Geleide Wapens in de Bondsrepubliek handhaafden ook een verhoogde waakzaamheid. Alle verlopen waren ingetrokken.⁴⁴⁰ In de tweede week van

september 1968 was het gevaar definitief geweken. Het leven op de vliegbases, in de squadrons en bij de geleidewapeneenheden herkreeg zijn normale ritme.

De explosieve situatie in het Midden-Oosten, vijf jaar later, gaf de NAVO opnieuw geen aanleiding om een alarmfase af te kondigen. Alleen de Verenigde Staten brachten hun eenheden in een hoge staat van paraatheid, een maatregel waarvan de lidstaten (en SACEUR) pas uren later kennis namen. Ook het 'Nederlandse' 32nd TFS, dat juist voor schietoefeningen op Leeuwarden verbleef, kreeg een hogere alarmstatus, hoewel de commandant van het Amerikaanse squadron verzuimde de vliegbasiscommandant daarover tijdig in te lichten.⁴⁴¹ Het was overigens niet de eerste keer dat de eigenzinnige Amerikanen hun eigen plan trokken. In 1962, op het hoogtepunt van de Cuba-crisis, nam 32nd TFS eveneens "zonder enige waarschuwing een andere dan door 2ATAF bevolen 'operationele status' (...) [aan]". Het vloog zelfs F-102A's van Soesterberg naar bases elders in Europa over, een actie waarmee het de *operational control* door de C-2ATAF "in het geding bracht". De Yanks gingen hun boekje soms te buiten. Zo klaagde het hoofd van de sectie Juridische Zaken, kolonel C. Mante, in 1972 dat de Amerikaanse squadroncommandant de Nederlandse basiscommandant "volledig boven het hoofd is gegroeid en aan de TA-[*Technical Agreement; QvdV*] Soesterberg nauwelijks nog lippendienst bewijst". Toch erkende de KLU 32nd TFS als "een van de beste squadrons" binnen 2ATAF.⁴⁴² Een professionele eenheid, die in oorlogstijd het verschil kon maken.⁴⁴³

4.6 Deelconclusies: stilstand is achteruitgang

Het tijdvak 1967-1973 was opnieuw een bewogen tijd gebleken. Toen het jaar 1973 ten einde liep was de personele omvang van de Koninklijke Luchtmacht van een hoogtepunt in 1967 'afgeslankt' tot de omvang van de vroege jaren zestig. Dat verlies werd deels opgevangen door de toenemende automatisering en een verdere stroomlijning van de bedrijfsvoering en de organisatie. Het kwartet uitvoerende commando's was in 1973 tot een tweetal gereduceerd. Gevoeliger lag de reorganisatie van de topstructuur van het Ministerie van Defensie. De hiermee gepaard gaande verzwakking van het verticale organisatiemodel ontnam de KLU, net als de KL en KM, een deel van de relatieve zelfstandigheid waarvoor ze jarenlang hard had gevochten. Die ontwikkeling gaf overigens geen aanleiding voor het oplaaieren van de *interservice* rivaliteit, waarvan ook in deze jaren - afgezien van gekijf over de geneeskundige dienst en luchtdoelartillerie - nauwelijks sprake was. Op materieel gebied maakten de laatste 74 oudgediende F-84F Thunderstreaks begin jaren zeventig plaats voor 75 NF-5A's, een aantal dat de luchtmacht in staat stelde om naast de uitrusting van 314 en 315 Squadron een derde tactisch squadron te formeren. De zoektocht naar een opvolger voor de F-104 had minder succes: het uit Nederlands oogpunt desastreus verlopen *Multi Role Combat Aircraft*-project was een duidelijke waarschuwing aan het adres van de KLU dat aan militaire samenwerking met de 'grote jongens' ook bezwaren kleefden. De MRCA, nota bene een Nederlands initiatief, groeide de KLU vrij snel financieel boven het hoofd. Haar wensen sneeuwden onder bij die van de invloedrijkere Britse en Duitse luchtmachten.

De financiële mogelijkheden, of liever gezegd het gebrek daaraan, drukten in het hier beschreven tijdvak meer dan ooit tevoren hun stempel op het luchtmachtbeleid. De strategiewisseling van de NAVO noopte de Koninklijke Luchtmacht eens te meer tot dure investeringen, in het bijzonder op materieel, logistiek en infrastructureel gebied. Doordat de Sovjet-Unie geen

genoegen nam met het bereiken van nucleaire pariteit, maar daarnaast gigantische bedragen stak in het moderniseren van de conventionele Sovjet-strijdkrachten, was haast bovendien geboden. De bestaande financiële problemen van de KLU werden door haar aanpassing aan *Flexible Response* enkel nog versterkt.

Voor de conventionele oorlogvoering, het zwaartepunt van de nieuwe strategie, had de KLU met de F-104G en de twee als noodgreep aangehouden F-84F-squadrons niet de meest geëigende middelen in huis.⁴⁴⁴ Vooruitlopend op de pas in 1967 officieel van kracht geworden nieuwe NAVO-strategie, toetste de Luchtmachtstaf de kandidaten ter vervanging van de verouderde F-84F primair op hun geschiktheid voor conventionele taken, aangezien hiervoor een minder geavanceerd – en bijgevolg goedkoper en makkelijker te vliegen – vliegtuig volstond. De voorkeur ging op operationele, technische en financiële gronden uit naar de (N)F-5. Industriële belangen speelden ditmaal een ondergeschikte rol.⁴⁴⁵ Minister de Jong, die als defensie-minister niet alleen een excellent behartiger bleek van de belangen van de KM, en staatssecretaris van Defensie/KLU Schaper, die hiermee ook gedurende zijn kortstondige politieke carrière een belangrijk aandeel had in de opbouw van de luchtmacht, wisten het NF-5-vliegtuigproject ongeschonden door kabinet en parlement te loodsen. Door de conventionele rol van de NF-5 te benadrukken kreeg de luchtmacht zelfs politieke toestemming het extra squadron te formeren. De keuze voor het Amerikaanse vliegtuig luidde het einde in van een jarenlange vruchtbare samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische luchtmacht op het gebied van vliegtuigaanschaf en vliegopleiding. Bovendien bond de order de luchtmachtbegroting voor een bedrag van ruim zeshonderd miljoen gulden.

Op het financiële vlak, waar het effect van de beëindiging van de Amerikaanse MDAP-hulp nog immer voelbaar was, had vanaf midden jaren zestig inmiddels een tweede probleem de kop opgestoken: de ongezoneerde verhouding tussen de exploitatie- en investeringskosten. Door de oplopende personeelskosten en het wegvallen van de Amerikaanse hulp was de investeringsmarge sedert 1964 fors gekelderd. Maakten de investeringen in 1963 nog ruim 30% van de luchtmachtbegroting uit, eind jaren zestig was dit percentage gedaald tot minder dan 18%.⁴⁴⁶ Het verschil kwam in hoofdzaak voor rekening van de personeelsuitgaven, die onder meer door de inflatie en de “opwaartse druk op primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden” (een gevolg van de welvaarts-groei) explosief in omvang stegen.⁴⁴⁷

Het bovengeschetste beeld beperkte zich niet tot de luchtmacht. Ook de andere krijgsmachtdelen aten zichzelf in feite van binnenuit op. De defensie-uitgaven bleven weliswaar stijgen, maar het jaarlijkse accrès hield geen gelijke tred met de grotere stijging van de exploitatiekosten, waardoor er steeds minder geld overbleef voor investeringen. De politieke leiding van Defensie kon haar ogen niet sluiten voor de financiële realiteit. Om radicale alternatieven, zoals het voorstel van de PvdA de luchtmacht maar helemaal op te heffen, te voorkomen, dwong zij de krijgsmachtdelen tot pijnlijke ingrepen om hun financiële huishoudboekje op orde te brengen. Het was ironisch genoeg Den Toom, de eerste en enige defensie-minister wiens wortels in de luchtmacht lagen, die ‘zijn’ krijgsmachtdeel (evenals de andere krijgsmachtdelen) bezuinigingen moest opleggen. Het meest evidente voorbeeld van deze “beperkingsmaatregelen”, zoals de luchtmachtleiding ze eufemistisch noemde, was het snijden in de vredesparaatheid, onder andere door een tijdelijke sterktevermindering van de vijf Starfighter-squadrons en het op non-actief stellen van een HAWK- en een Nike-squadron. Hoewel de NAVO-bondgenoten zelf evengoed de hand op de knip hielden, fronsten zij hun wenkbrauwen over de Nederlandse

bezuinigingsmaatregelen, die volgens de luchtmachtleiding niettemin noodzakelijk waren om de toekomst van de Koninklijke Luchtmacht veilig te stellen. De keerzijde van het besluit tot “vergaande beperking en temporisatie”, en daarvan was zij zich goed bewust, was dat de KLU de eerstkomende jaren haar bondgenootschappelijke verplichtingen niet geheel kon nakomen.⁴⁴⁸

Per saldo deed Nederland echter zijn best zijn NAVO-afspraken zo goed mogelijk na te komen. Dat bleek bijvoorbeeld uit de extra financiële injectie naar aanleiding van de Sovjet-inval in Tsjechoslowakije. Afgezet tegen de inspanningen van België en Denemarken gaf Nederland nog altijd meer uit aan defensie, hoewel Noorwegen begin jaren zeventig wel langszij kwam. Om haar belangen te behartigen vond Defensie een goede bondgenoot in het Ministerie van Buitenlandse Zaken, dat sinds het aantreden van de Atlantisch gezinde minister Luns waakte voor een al te forse verslapping van de Nederlandse defensie-inspanning. De hoogte van deze inspanning bepaalde immers mede het gewicht van de Nederlandse stem in de NAVO.⁴⁴⁹

Niettemin oordeelde de NAVO eind jaren zestig, begin jaren zeventig niet onverdeeld gunstig over de Nederlandse luchtmachtbijdrage. Zo constateerde SHAPE in zijn *Combat Effectiveness Report* uit 1968 “ernstige tekortkomingen op het gebied van [de vliegbasis]beveiliging tegen conventionele luchtaanvallen”. Opgeteld bij het tekort aan oorlogsvoorraden kende het geallieerde hoofdkwartier het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten in zijn totaliteit de waardering “*limited, with serious deficiencies*” toe, de laagst mogelijke beoordeling. Het Commando Luchtverdediging werd geclassificeerd als “*moderate, with major deficiencies*”. Om dit harde oordeel in perspectief te plaatsen, zij vermeld dat ook andere NAVO-luchtmachten op het punt van passieve bescherming slecht scoorden. Andere tekortkomingen die kritiek uitlokten waren onder meer het ontbreken van elektronische beschermingsmaatregelen voor de offensieve vliegtuigen, het gebrek aan trainingsmogelijkheden voor elektronische oorlogvoering, tekorten aan vliegers, vlieguren en HAWK-raketten en de nog altijd onvoldoende mobiliteit van de HAWK-squadrons. Zoals hierboven reeds vermeld kreeg de Koninklijke Luchtmacht met de tijdelijke verlaging van de vredesparaatheid de handen evenmin op elkaar.

Het commentaar van SHAPE richtte zich hoofdzakelijk op kwalitatieve verbeteringen. Ofschoon een van de bezuinigingsmaatregelen met het deactiveren van 420 Squadron in 1972 een permanent karakter kreeg, voldeed de KLU in kwantitatief opzicht op hoofdlijnen aan haar *NATO Force Goals*.⁴⁵⁰ Tegenover het schrappen van het HAWK-squadron kon de KLU één (en in oorlogstijd twee) extra NF-5-squadron(s) stellen. Binnen krappe financiële marges poogde de Luchtmachtstaf ook uit alle macht de kwalitatieve gebreken te redresseren. Met uitzondering van het aantal voorgeschreven vlieguren, dat de KLU onnodig hoog achtte, werden “de door SACEUR gestelde kwantitatieve en kwalitatieve eisen” verwerkt in het Luchtmachtplan.⁴⁵¹ Met het shelterbouwprogramma als belangrijkste uitzondering, dat als onderdeel van het *European Defence Improvement Programme* ter hand werd genomen, sneuvelde het gros van de voorgenomen kwalitatieve verbeteringsplannen evenwel door het gebrek aan financiële armslag. De weinige beschikbare middelen stak de Luchtmachtstaf in de modernisering van het conventionele wapenpakket, een project dat ze, ondanks de nadruk die de nieuwe strategie op de uitbreiding van het conventionele wapenarsenaal legde, om financiële redenen jarenlang voor zich uit had geschoven. Voorts investeerde zij in 22 Orpheus-verkenningssystemen.

Viel er in kwalitatief opzicht het nodige aan te merken, er waren ook voldoende punten die wel tot tevredenheid stemden. Zo sloeg de NAVO het Nederlandse meldings- en gevechtsleidingssysteem, inmiddels ingebed in het *NATO Air Defence Ground Environment*, zeer hoog aan.

Verder was de KLU een eind op weg met het automatiseren van haar verbindingstelsel, voorzag de aanschaf van de NF-5 in de belangrijkste materieelbehoefte en kon de KLU bogen op een van de beste *safety records* binnen de NAVO. De Nederlandse eenheden presteerden in de regel meer dan behoorlijk tijdens (inter)nationale oefeningen en competities, hetgeen als bewijs mag gelden voor de kwaliteit van de (vlieg)opleidingen en het personeel. Op het personele vlak was de gewenste verhouding van dienstplichtig versus beroepspersoneel na jaren eindelijk bereikt. De luchtmachtleiding had bovendien een goed oog voor de kansen die het vraagstuk van de vermaatschappelijking van de krijgsmacht de KLU bood.

Derhalve lag er, ondanks de aanhoudende financiële zorgen, een stevig fundament waarop het in 1973 aantredende kabinet-Den Uyl kon voortbouwen. Met de Defensienota 1974 hakte dit progressieve kabinet belangrijke knopen door, daarmee de financiële ruimte scheppend die de Koninklijke Luchtmacht de gelegenheid bood om ook haar kwalitatieve transformatie aan de behoeften van de nieuwe NAVO-strategie te voltooien. De in de nota aangekondigde deelname aan het *European HAWK Improvement Programme*, het moderniseren van de actieve vliegbasisverdediging (zij het ten koste van de Nederlandse bijdrage aan de geleidewapengordel), de aanschaf van elektronische beschermingsapparatuur en de vervanging van de F-104 door de F-16 verzekerden de NAVO in de toekomst van een kwantitatief én kwalitatief hoogwaardige Nederlandse luchtmachtbijdrage. De kabinetswisseling kondigde een nieuw kapittel aan in de geschiedenis van de Nederlandse luchtmacht, waarvan de opbouw in 1973 als afgerond mag worden beschouwd.

CONCLUSIE

“We krijgen een hoeveelheid geld, maar er wordt ons aan de andere kant verteld wat we er voor moeten doen, en dat gaat natuurlijk niet. Dat loopt ergens mis. Aangezien dat geld gefixeerd is, gaat dat onherroepelijk ten koste van de minimale NATO-behoefte. In feite hebben wij dan ook nog nooit onze NATO-behoefte voor 100% beantwoord. Nu hoeven we dat niet zo ernstig in te zien want in relativiteit tot de andere landen staan we nog altijd zeer gunstig en hebben we het altijd nog (...) vrij aardig weten te doen. We hebben (...) vrij aardig geboer[d]; we hebben vrij aardig in grote lijnen onze NATO-behoefte binnen dat budget kunnen houden. Niet allemaal! Want we hebben nooit onze vliegtuigen totaal gehaald. Nooit onze vliegerratio totaal gehaald. Nooit onze logistieke reservevoorraden totaal gehaald. Nooit onze verspreiding van onderdelen over de bases gehad. Maar in grote lijnen hebben we het gehaald (...). Wij zitten nu eenmaal moeilijk. Aan de ene kant verplicht de regering zich tot de NATO-eisen en aan de andere kant zeggen ze, zoveel geld krijg je!”

Bovenstaand citaat van bevelhebber der Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal A.B. Wolff, uit een lezing die hij in 1966 voor de cursisten van de Hogere Stafvorming ten gehore bracht, illustreert op treffende wijze het voortdurende spanningsveld tussen de verplichtingen die het Nederlandse lidmaatschap van de NAVO voor de Koninklijke Luchtmacht met zich meebracht en de binnenlandspolitieke (on)mogelijkheden om deze daadwerkelijk te realiseren. Het citaat laat tegelijkertijd zien hoe nauw de luchtstrijdkrachten inmiddels met de geallieerde structuur waren verweven. Dat was een markant verschil met ruim twee decennia eerder. De Nederlandse luchtstrijdkrachten waren, bovendien nog als onderdeel van de Koninklijke Landmacht, met praktisch niets – één operationeel squadron en twee kleinere transportverbanden, naast een kleine duizend man personeel – uit de Tweede Wereldoorlog tevoorschijn gekomen. Twintig jaar later waren zij gegroeid tot een omvangrijke luchtmacht met vijfhonderd vliegtuigen, dertien goed geoutilleerde vliegbases en ruim 28.000 man personeel, squadrons geleide wapens en een tweetal kernwapentaken. De luchtmacht had zich bovendien ontwikkeld tot een zelfstandig krijgsmachtdeel.

Zij was het product van een combinatie van internationale ontwikkelingen, binnenlandspolitieke afwegingen en krijgsmachtdeelbelangen. Deze drie niveaus werden alle beïnvloed door technologische ontwikkelingen en percepties van historische ervaringen. Voordat de ontplooiing van de luchtstrijdkrachten in de periode 1944-1973 aan een verklarende slotanalyse wordt onderworpen (en daarmee een antwoord wordt gegeven op het tweede deel van de hoofdvraag van dit onderzoek), worden eerst de voornaamste ontwikkelingen in dit tijdsgewricht kort op een rij gezet (en het eerste deel van de hoofdvraag beantwoord).

De voornaamste ontwikkelingen

Het tijdvak 1944-1973 kan wat de Nederlandse luchtstrijdkrachten betreft worden beschouwd als één periode; met de Defensienota 1974 en de knopen die daarin werden doorgemaakt met het oog op de instandhouding van kwalitatief hoogwaardige luchtstrijdkrachten, brak er voor het

jongste krijgsmachtdeel een nieuw hoofdstuk in zijn geschiedenis aan. Kort gezegd kunnen de volgende deelperiodes worden onderscheiden: een initiële wederopbouwfase onder Britse leiding (1944-1949), een fase van hoogtij (1950-1957), een fase van modernisering en nuclearisering (1958-1967) en een fase van versobering en consolidatie (1968-1973).

Fase 1. Wederopbouw, 1944-1949

De korte, kansloze strijd in mei 1940 en de daaropvolgende vijf lange jaren van Duitse bezetting toonden het definitieve failliet van de vooroorlogse Nederlandse neutraliteitspolitiek. De overtuiging dat Nederland in de toekomst niet langer in staat was zijn soevereiniteit eigenhandig te verdedigen kreeg vaste vorm tijdens de Tweede Wereldoorlog. Duizenden Nederlanders, het bezette gebied ontvlucht dan wel overgekomen uit niet-bezette gebieden, streeden zij aan zij met bondgenoten, op het land, ter zee en in de derde dimensie. Het Wapen der Militaire Luchtvaart en de Marine Luchtvaartdienst zetten de strijd tegen de Duitse agressor voort vanaf Brits grondgebied, ingebed in de *Royal Air Force*. Onder de vleugels van 's werelds eerste tot afzonderlijk krijgsmachtdeel verheven luchtmacht deed het Nederlandse personeel op operationeel, tactisch, technisch en organisatorisch gebied een schat aan ervaring op. De RAF vertegenwoordigde het ideaalbeeld voor de na de oorlog op te bouwen Nederlandse luchtmacht, waarvan de kiem in de oorlogsjaren werd gelegd met de oprichting van No. 322 (*Dutch*) Squadron RAF en het Directoraat der Nederlandse Luchtmacht.

Hoewel het luchtwapen zich tijdens de oorlog had bewezen, wat het verlangen naar zelfstandigheid deed aanwakkeren, wachtten de luchtmacht na afloop van de oorlog een terugkeer onder de hoede van de Koninklijke Landmacht. Daarbinnen werden de luchtmacht wel meteen als een aparte entiteit beschouwd. Het regeringsvoornemen om tot één 'Rijksluchtmacht' te komen, waarvan naast de ML ook de MLD en het Wapen der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger deel uitmaakten, stuitte op verzet van de Koninklijke Marine. De KM, die kort na de oorlog een sterkere positie in de Nederlandse defensiebestel bekleedde dan de landmacht, wist de MLD uit het DNLK los te weken. De ML-KNIL raakte op zijn beurt na 1945 verstrikt in de dekolonisatieoorlog om Indië. Den Haag gaf voorrang aan gezagsherstel in de kolonie – waarmee vooral de KL en KM waren belast – boven het opbouwen van de defensie in eigen land.

De luchtmacht grepen voor hun wederopbouw terug op de in oorlogstijd gesmede banden met de RAF, en liepen daarmee in feite vooruit op de vorming van formele bondgenootschappen.² Groot-Brittannië, tijdens de Tweede Wereldoorlog veelvuldig doelwit van Duitse bombardementen, had zelf evengoed baat bij een sterke luchtverdediging op het continent. Van deze wetenschap maakten de Nederlandse luchtmacht bij hun wederopbouw dankbaar gebruik. Met Britse hulp zag tussen 1945 en 1949 een bescheiden, op Britse leest geschoede Nederlandse luchtmachtorganisatie het levenslicht. Het accent van de opbouw verschoof in 1947 van het opzetten van vliegopleidingen naar het inrichten van een luchtverdediging, met het onder Britse regie uitgewerkte Brits-Frans-Nederlands-Belgische *Air Defence Plan* als grondslag. Dit was een kopie van het in de oorlog ontwikkelde Britse luchtverdedigingssysteem.

Het duurde echter tot 1948 voordat de regering tot officiële alliantievorming bereid was. Om politieke, economische en militaire redenen – de Koude Oorlog was intussen een feit – verbond

Nederland zijn lot aan dat van Frankrijk, Groot-Brittannië, België en Luxemburg. Met de toetreding tot de Westerse Unie deed Nederland officieel afstand van zijn neutraliteitspolitiek. Door deze ingrijpende wending in het veiligheids- en defensiebeleid, die een jaar later een vervolg kreeg met de ondertekening van het NAVO-verdrag, werd de wederopbouw van de Nederlandse krijgsmacht voortaan bondgenootschappelijk ingebed.

Fase 2. Hoogtijdagen, 1950-1957

De politieke aanvaarding van het Luchtvaartplan 1950 en de Nederlands-Belgische licentieproductie van Meteor-straalvliegtuigen ('eerste generatie') bij Fokker vormden de eerste bescheiden vervolgstappen in de geallieerde samenwerking. Echter, zonder verhoging van de defensiebegroting of buitenlandse hulp bleef de oprichting van de in de geallieerde plannen vervatte tactische squadrons buiten handbereik. Tegen deze achtergrond was de in juni 1950 uitgebroken oorlog in Korea – cynisch bezien – een *blessing in disguise*. Onder aanhoudende binnen- en buitenlandse druk besloot de regering tot een drastische verhoging van het defensiebudget, waardoor Nederland kon blijven putten uit het inmiddels opgestarte Amerikaanse *Mutual Defense Assistance Program*. Deze hulp was cruciaal voor het verwezenlijken van het opbouwplan voor de luchtmacht. Met MDAP-hulp werden de ontbrekende squadrons vervolgens in een recordtempo geformeerd. Het Luchtvaartplan 1951-1954, een bewerking van het Luchtvaartplan 1950, aangepast aan de door Korea ingegeven versnelde opbouw van de NAVO-luchtmacht (het *Paris Plan*), werd in de tweede helft van de jaren vijftig voltooid. Met ruim negenhonderd vliegtuigen, verdeeld over 21 squadrons, bereikten de luchtmacht in 1957 een materieel hoogtepunt. Een keerzijde van de veramerikanisering was het ontstaan van een reële scheiding tussen het Amerikaans gekleurde CTL en het Brits georiënteerde CLV.

Van de drie krijgsmachtdelen maakten de luchtmacht in de jaren vijftig stellig de meest spectaculaire groei en ontwikkeling door. In materiële zin hielden de ontwikkelingen namelijk geen halt bij de oprichting van de squadrons, maar vond met de invoering van straalvliegtuigen van de 'tweede generatie' zoals de Hunter en Thunderstreak, bovendien reeds de eerste moderniseringslag plaats. Op infrastructureel gebied kwamen dertien vliegbases beschikbaar. In personele zin onderging de KLU bijna een vervijfvoudiging van haar personeelsbestand in tien jaar tijd, van pakweg 5.700 man in 1946 naar een totaal van ruim 26.000 in 1956. En, niet in de laatste plaats, was er organisatorische groei, met de bekroning tot Koninklijke Luchtmacht in maart 1953 als markant symbool van het verzelfstandigingproces van het zich als technisch, modern, jong en dynamisch profilerende krijgsmachtdeel. Dit alles liet evenwel onverlet dat de operationele waarde van zowel het CLV als het CTL in deze jaren veel te wensen overliet.

Fase 3. Modernisering en nuclearisering, 1958-1967

De initiële opbouwfase was amper afgerond, of het vraagstuk van de modernisering drong zich reeds aan de KLU op. De in 1957 door de NAVO omarmde strategie van *Massive Retaliation*, gestoeld op afschrikking (door een communistische aanval onmiddellijk met strategische en tactische nucleaire wapens te vergelden), vereiste een modernisering van de bondgenootschappelijke strijd-

krachten om de geloofwaardigheid van de strategie gestand te doen. Teneinde de belangrijkste troefkaart, het nucleaire 'zwaard', te vrijwaren van een verrassingsaanval, zette de NAVO zwaar in op het verbeteren van de luchtverdediging. Dit kreeg zichtbaar vorm met de totstandkoming van het *NATO Air Defence Ground Environment*, een NAVO-breed vroegtijdig waarschuwingssysteem waarvan de Nederlandse meldings- en gevechtsleiding integraal deel ging uitmaken, en de invoering van moderne luchtverdedigingsmiddelen, zoals geleide wapens en *all weather*-vliegtuigen.

Als uitvloeisel van de verandering van strategie kreeg de KLU bovendien twee kernwapentaken, wat een forse impact had op het gebied van personeel (bewaking), logistiek, infrastructuur en financiën (kostbare 24-uurs QRA). Op technisch-organisatorisch vlak stelde de kernwapentaak de KLU voor weinig problemen. De offensieve nucleaire taak rustte op de schouders van het op Vlieg-basis Volkel gestationeerde 311 en 312 Squadron, die begin jaren zestig na een intensief opwerktraject tot *Fighter Bomber Strike*-squadrons werden gekneed. Zij vormden geruime tijd de belangrijkste Nederlandse luchtmachtbijdrage aan het bondgenootschap. De tweede kernwapentaak, defensief van aard, viel toe aan de nieuw op te richten Nike geleidewapeneenheden. De als MDAP-hulp aanvaarde Nikes vormden, samen met de eveneens nieuwe, nationaal gefinancierde HAWK-eenheden, een onlosmakelijk deel van de geleidewapengordel, die op het grondgebied van de voormalige Duitse vijand werd opgebouwd. Met negentien geleidewapensquadrons, waarvan acht uitgerust met Nikes tegen hoogvliegende doelen en elf geëquipeerd met de HAWK tegen luchtdoelen op lage en middelbare hoogte, blies de Koninklijke Luchtmacht in bondgenootschappelijk verband een stevig partijtje mee. Het personeelintensieve karakter van de geleidewapeneenheden stuwde de personele sterkte van de KLU eind 1966 op tot een recordhoogte van 28.600 man.³ Tegelijkertijd bracht de opkomst van geleide wapens een discussie op gang over de vraag of het luchtwapen nog wel toekomst had, een vraag waarover de meningen intern sterk verdeeld bleken. Ofschoon deze vraag uiteindelijk in positieve zin werd beantwoord, resulteerde de invoering van het geleide wapen niettemin in een halvering van de operationele luchtvloot.

Aangezien de luchtmachtleiding ten tijde van de vervanging van de Sabre, Hunter, Thunderstreak en Thunderflash nog in het ongewisse verkeerde of het 'bemande vliegtuig' in de luchtverdedigingsrol door het geleide wapen buitenspel zou worden gezet, zette zij in op een *multi-role*-gevechtvliegtuig, dat geschikt was voor defensieve (luchtverdediging) en offensieve taken (grondsteun, verkenning).⁴ De keuze viel op de Amerikaanse F-104G Starfighter, het eerste supersonische straalvliegtuig in Nederlandse dienst, waarvan Fokker er als onderdeel van het geïntegreerde NAVO-vliegtuigproductieprogramma 350 in licentie bouwde. De 95 voor nationale rekening gefinancierde vliegtuigen werden aangevuld met 25 uit het MDAP verkregen Starfighters, de laatste druppels uit de Amerikaanse geldkraan. De 120 Starfighters waren juist voldoende om vijf squadrons mee uit te rusten. Met de beëindiging van het Amerikaanse militaire hulpprogramma kon er een streep door de oorspronkelijk geraamde behoefte van tweehonderd stuks. Twee tactische squadrons moesten zich tot 1970 noodgedwongen met de technisch en tactisch verouderde Thunderstreak 'behelpen'.

De groei van de organisatie en de operationele capaciteiten bleef ook in deze fase samengaan met diverse personele, logistieke (oorlogsvoorraden, reservedelen) en infrastructurele tekortkomingen. De KLU was steeds geneigd prioriteit te geven aan het uitbrengen van slagkracht in de eerste uren van een oorlog. Een hoge paraatheid was belangrijker dan het hebben van voldoende voortzettingsvermogen. Vergeleken met de andere NAVO-lidstaten presteerde de Koninklijke Luchtmacht in deze jaren echter zeker niet slecht.

Fase 4. Versobering en consolidatie, 1968-1973

In de tweede helft van de jaren zestig kwam de geloofwaardigheid van *Massive Retaliation* op de tocht te staan. Het Amerikaanse nucleaire overwicht op de Sovjet-Unie maakte uiteindelijk plaats voor evenwicht, hetgeen een volgende strategiewisseling inluide. In 1967 verruilde de NAVO het inmiddels achterhaalde concept van de massale vergelding voor de strategie van *Flexible Response*, die een grotere rol toebedeelde aan de conventionele strijdkrachten. De Koninklijke Luchtmacht moest zich in organisatorisch, materieel, logistiek en infrastructuur opzicht eens te meer voegen naar de herziene strategie en de intenties die eruit spraken. De tactische squadrons spendeerden, naast het beoefenen van hun primaire offensieve *counter air*-oorlogstaak, meer vliegreuen aan *close air support* en interdictie. Zij kregen met de NF-5, waarvan Nederland er met het oog op de 'conventionalisering' van de NAVO-strategie ruim honderd aanschafte, bovendien een nieuw vliegtuig. De met F-104's uitgeruste nucleaire squadrons schoolen zich om tot een nucleair-conventionele dubbelrol. Op infrastructuur vlak vormde de shelterbouw een duidelijke breuk met de vroegere verspreidingspolitiek.⁵

De aanpassing aan *Flexible Response* verergerde de toch reeds zorgwekkende financiële krapte. In deze periode groeide de verkleining van het investeringspercentage uit tot een serieus probleem voor de Koninklijke Luchtmacht, waardoor zij zich als het ware van binnenuit begon op te eten. Terwijl de NAVO haar op ernstige operationele tekortkomingen bleef wijzen, moest de KLU ook nog eens bezuinigingen doorvoeren, waardoor zij met name in kwalitatief opzicht achterbleef bij haar bondgenootschappelijke 'verplichtingen'. De KLU zette het mes in het personeelsbestand, stelde een HAWK- en een Nike-squadron op non-actief en sloot in vreedstijd de vliegbases Woensdrecht en Ypenburg.⁶ Het stopzetten van de MDAP-hulp had pijnlijk duidelijk gemaakt dat de Koninklijke Luchtmacht was uitgegroeid tot een omvang die Nederland zelfstandig, zonder deze bijstand, niet in stand kon houden. Ook hierin was de Nederlandse krijgsmacht overigens niet uniek. Dit nam evenwel niet weg dat drastische ingrepen noodzakelijk waren om de KLU ook op langere termijn gezond en inzetbaar te houden.

Tot slot van dit overzicht nog een korte appreciatie van het belangrijkste materieel dat de KLU in de loop der jaren heeft aangeschaft of via het militaire hulpprogramma gekregen. Kwantitatief was dit in grote lijnen op orde, maar de kwaliteit van de verschillende wapensystemen verschilde aanmerkelijk. Voor de Thunderstreak en de Hunter geldt min of meer hetzelfde verhaal: behorend tot de top van hun klasse ten tijde van invoering, maar technisch en tactisch over hun top toen de KLU (na noodgedwongen langer een beroep op beide te hebben moeten doen), hen uitfaseerde. De carrière van de Thunderjet in Nederlandse dienst was kort en weinig gelukkig. De stevige jachtbommenwerper, een van de sterren uit de Korea-oorlog, werd geplaagd door de onbetrouwbare en *underpowered* J-35-straalmotor. In Nederland had de Thunderjet vooral een slechte naam vanwege zijn schrikbarende hoge ongevalratio (5,58 per 10.000 vliegreuen), een triest 'record' in de KLU-geschiedenis. Desondanks speelde de Thunderjet een belangrijke rol in de opbouw van de naoorlogse luchtmacht. Want ondanks zijn technische imperfectie betekende de invoering van deze jachtbommenwerper voor het Commando Tactische Luchtmacht de eerste kennismaking met het straaltijdperk, precies de rol die de Meteor-dagjager voor het Commando Luchtverdediging vervulde.⁷

Aan de Sabre beleefde de KLU vanwege de aanhoudend tegenvallende vlieggereedheidscijfers en bewapeningsproblemen weinig plezier. De technisch complexe Sabre, hoewel in operationeel opzicht van beperkte waarde, vervulde, achteraf beschouwd, vooral een nuttige rol als opstap naar de geavanceerdere Starfighter.⁸ De Starfighter was een typisch product van de Koude Oorlog. Ontworpen met slechts één doel voor ogen, het onderscheppen van snelle, hoogvliegende Sovjet-bommenwerpers, loste de Starfighter de hoge verwachtingen als onderscheppingsjager in. Zijn snelheid, klimvermogen en uitgebreide elektronische uitrusting maakten de 'raket op wielen' bovendien uitermate geschikt als *strike*-vliegtuig en als tactisch verkenningvliegtuig. In de conventionele offensieve rol, waarin de Starfighter in het kader van de strategie van *Flexible Response* al spoedig werd gedrukt, kwam het jachtvliegtuig evenwel minder tot zijn recht. De aanschaf van de NF-5 bracht enige verlichting, hoewel deze kleine, betrouwbare jachtbommenwerper door zijn geringe vliegbereik en dito wapenlast "operationeel weinig bruikbaar" was.⁹ Vanaf zijn invoering merkte de NAVO de NF-5 aan als *limited combat effective*.¹⁰

Tot slot van dit overzicht de geleidewapensystemen, waarvan de HAWK een schot in de roos was. Ofschoon de investeringskosten hoger uitpaktten dan voorzien, bleef de HAWK gedurende zijn (verlengde) actieve carrière een geducht wapen. Dat kon niet gezegd worden van het statische en personeelsintensieve Nike-systeem, dat vanaf de vroege jaren zestig in een conventionele rol eigenlijk niet langer voldeed. Zijn operationele bruikbaarheid ontleende de Nike vanaf dat moment in hoofdzaak aan zijn kernwapenlading.¹¹

Factoren en actoren

Bovenstaand chronologisch overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen brengt ons bij de beantwoording van het tweede deel van de hoofdvraag. Wat waren de primaire factoren waaruit de hierboven beschreven ontwikkelingen van de Nederlandse luchtmacht in de periode 1944-1973 kunnen worden verklaard? Speelden buitenlandspolitieke factoren de hoofdrol, met andere woorden, was de multilaterale dynamiek de stuwende kracht? Vormden binnenlandspolitieke factoren de voornaamste drijfveer, of moet de verklaring toch hoofdzakelijk worden gezocht op het institutionele vlak en was het de KLU die aan de touwtjes trok? Een eenduidig antwoord op deze vraag valt niet te geven. Monocausale verklaringen doen te weinig recht aan de dynamiek van de voortdurend door elkaar lopende ontwikkelingen, die per kwestie en per tijdvak verschilden. Deze constatering impliceert reeds dat er, alleen al op basis van deze casestudy, heel wat valt af te dingen op de rechtlijnige thesen van Honig (de krijgsmachtdelen bepaalden zelf het defensiebeleid) en Van Staden (Nederland was een trouwe bondgenoot), die te weinig recht lijken te doen aan de complexiteit en de onderlinge samenhang van de verschillende factoren die tezamen resulteerden in de totstandkoming van het Nederlandse defensiebeleid. Zoals hierna wordt toegelicht, namen achtereenvolgende kabinetten meermaals beslissingen die niet strookten met de aanbevelingen vanuit de Luchtmachtstaf, hetgeen Honigs stelling ondergraaft. De 'trouwe bondgenoot'-these biedt evenmin een sluitende verklaring, daar meerdere regeringsbesluiten niet zo zeer leken te zijn genomen met de bedoeling de bondgenoten, en dan met name de VS, tevreden te stellen, maar veeleer op grond van binnenlandse financiële en (sociaal-)economische argumenten.

De multilaterale dynamiek

De Koude Oorlog, die vanaf de tweede helft van de jaren veertig tot de val van de Muur het wereldpolitieke toneel beheerste, schiep de kaders waarbinnen de opbouw van de Nederlandse luchtmacht gestalte kreeg. Alleen de Brits georiënteerde beginjaren vielen hier grotendeels buiten. De communistische coup in Tsjechoslowakije en de Berlijnse blokkade dreven Oost en West verder uiteen, maar pas vanaf de oorlog in Korea kreeg het Oost-Westconflict een duidelijk militair karakter: de militaire capaciteiten, niet de intenties van de Sovjet-Unie en haar satellietstaten, vormden sedertdien het uitgangspunt voor de appreciatie van de dreiging. De Korea-oorlog zette de westerse herbewapening in gang. De Verenigde Staten, door het verlies van hun kernwapenmonopolie gedwongen een actievere rol te spelen bij de verdediging van West-Europa, namen de lidstaten bij de hand. Via de in 1949 opgerichte Noord-Atlantische Verdragsorganisatie waren de Amerikaanse en de West-Europese veiligheidsbelangen onderling verbonden.

Deze ontwikkeling was bepalend voor de richting van de verdere opbouw van de Nederlandse luchtmacht. Zij werden, meer nog dan de andere twee krijgsmachtdelen, in hun totaliteit ingebed in de NAVO-structuur en kregen een belangrijke plaats in de geallieerde verdedigingsplannen. In tegenstelling tot de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Marine, die naast hun NAVO-taken tevens nationale taken kenden, ontleenden de Nederlandse luchtmacht hun naoorlogse bestaansrecht in hoofdzaak aan de taken die hun in bondgenootschappelijk verband werden toebedeeld.¹² In organisatorische, materiële en logistieke zin waren de luchtmacht vanaf het begin gericht op internationale samenwerking en integratie. De luchtmacht vormde geen “zuiver nationale eenheden”: zij waren alle *assigned of earmarked*.¹³

Omdat de Verenigde Staten een hoofdrol speelden in de eerste bondgenootschappelijke plannen, die berustten op afschrikking door het Amerikaanse nucleaire ‘zwaard’, het *Strategic Air Command*, vloeiende als vanzelf voort dat de continentale lidstaten zich dienden te concentreren op de opbouw van tactische luchtmacht voor het verkrijgen van het luchtoverwicht door middel van offensieve en defensieve *counter air*-operaties, en het ondersteunen van het grondoffensief, onder meer door verkenning, interdictie en directe luchtsteun.¹⁴ Voor de uitvoering van deze taken werd de Koninklijke Luchtmacht-in-woording samengesteld uit squadrons jachtbommenwerpers, verkenningsvliegtuigen, luchtverdedigingsjagers, en, vanaf de vroege jaren zestig, geleidewapensystemen.

De bondgenootschappelijke inbedding resulteerde in een ‘verzuiling’ van de krijgsmacht. Door de internationale militaire samenwerking vond er op nationaal niveau niet of nauwelijks nog coördinatie tussen de krijgsmachtdelen plaats. Dat gebeurde voortaan via de (sub)commando’s van de NAVO. De geallieerde organen – voor de KLU waren dit SHAPE, AIRCENT en ZATAF – gaven richting aan de opbouw, de organisatie en de uitrusting van de krijgsmachtdelen. Deze gang van zaken versterkte bovendien de autonomie van de luchtmacht, die toch al was toegevoegd door de erkenning van het belang van het luchtwapen in de geallieerde defensie.

De nauwe verwevenheid met de NAVO betekende dat veranderingen in het strategisch concept van het bondgenootschap aanwijsbaar hun weerslag hadden op de KLU. “De taak van de Luchtmacht vloeit rechtstreeks voort uit de door de Navo-landen onderschreven strategie. Wijzigingen hierin houden in dat ook de uitvoering van de Luchtmachttaken dienen te worden aangepast. Deze aanpassing heeft betrekking op zowel het operationeel gebeuren in vreedstijd, de overgang naar de oorlogs- c.q. conflictsituatie als op de uitvoering van de oorlogstaken en de logistieke

ondersteuning van dit geheel. De concepties zowel voor operatiën als voor logistiek hebben op hun beurt hun weerslag op de mobilisatie en oorlogsvoorbereiding, de oorlogs- en vredescommando- en stafstructuur, de bouwkundige voorzieningen, verbindingen en de verslaggeving in oorlogstijd”, aldus een beleidsstuk uit december 1971.¹⁵ De NAVO zette de grote lijnen uit, de KLU volgde. Als uitvloeisel van de strategie van *Massive Retaliation* kreeg de Koninklijke Luchtmacht bijvoorbeeld kernwapentaken en moest zij meer aandacht schenken aan verspreiding en bescherming. Als gevolg van de overgang naar de *Flexible Response*-strategie moest zij haar *strike-squadrons* omscholen tot *dual capable-squadrons* en schafte de KLU ruim honderd NF-5-jachtbomwerpers aan met het oog op het uitvoeren van tactische conventionele luchtoperaties.

De versterking van de Amerikaanse betrokkenheid bij de verdediging van Europa kreeg onder meer vorm door een flinke uitbreiding van de Amerikaanse troepensterkte op het continent en door het MDAP, zonder welke de kosten van het opbouwen en in stand houden van een geloofwaardige Nederlandse luchtmacht vele malen hoger zouden zijn geweest. Tegelijkertijd bood het militaire hulpprogramma de Verenigde Staten een krachtig middel om het Nederlandse beleid te beïnvloeden. De invloed van het militaire hulpprogramma reikte ver: het maakte de luchtmacht in sterke mate afhankelijk van de VS en werkte veramerikanisering in de hand. Zo leidde die afhankelijkheid tot ‘gedwongen’ materieelkeuzes, zoals de Nike, de Sabre, de T-33 en in zekere zin ook de Starfighter. Het MDAP bood de Amerikanen tegelijkertijd een stok achter de deur. Een dergelijke situatie deed zich bijvoorbeeld voor in 1960, toen de luchtmachtleiding vanwege de missie in Nieuw-Guinea SACEUR informeerde te willen afzien van oprichting van een tweede Geleide Wapen Groep. Het Amerikaanse dreigement om de MDAP-hulp stop te zetten was voldoende om de luchtmachtleiding tot inkeer te brengen. De Amerikaanse materiële bijstand had nog een keerzijde: de exploitatie van het via het MDAP verkregen materieel kwam voor nationale rekening, terwijl de KLU voor reservedelen, modificaties, *retrofits* en *upgrades* volledig was aangewezen op de Amerikaanse leveranciers, die monopolieposities bekleedden.¹⁶ Bovendien zorgde de MDAP-hulp voor een grote verscheidenheid aan vliegend materieel. Dit stond standaardisatie, en de hieruit voortvloeiende voordelen op opleidings- en logistiek gebied, in de weg.

De opzet van de NAVO-defensie, en daarmee ook de inzet en samenstelling van de Nederlandse luchtmacht, werd voortgestuwd door de nimmer aflatende wapenwedloop met de Sovjet-Unie en haar bondgenoten, vanaf 1955 verenigd in het Warschaupact. De gevoelde noodzaak de vijand steeds een stap voor te moeten blijven ging gepaard met een snelle ontwikkeling van militair toepasbare technologieën, die een eigen dynamiek creëerde. Hierbij valt te denken aan tactische nucleaire wapens, straalaandrijving, radar en geleide wapens. De inpassing van dergelijke nieuwe technologieën noopte de strijdkrachten tot organisatorische, infrastructurele, logistieke en personele aanpassingen. De voortschrijdende militaire technologie leidde bovendien tot het duurder worden van de wapensystemen, wat vroeg of laat noodzaakte tot beslissingen ten gunste van de kwaliteit en ten koste van de kwantiteit van deze wapensystemen. De verplichtingen van lidstaten groeiden als het ware vanzelf mee met de bewapeningswedloop.

Ofschoon de alsmaar stijgende kosten en operationele noodzaak de nationale regeringen dwongen in de richting van internationale samenwerking en taakspecialisatie, kwam daar in de praktijk vaak niets of weinig van terecht. Het ging in ieder geval zelden van harte. Het vraagstuk van de bondgenootschappelijke luchtverdediging en de moeizame aanloopperiode van het *NATO Air Defence Ground Environment* spreken boekdelen, evenals het voor Nederland uiteindelijk desastreus verlopen *Multi-Role Combat Aircraft*-project. Zelfs de Nederlands-Belgische

samenwerking, waarover in de literatuur in het algemeen zeer positief wordt gesproken, verliep, zo toont deze studie, in werkelijkheid dikwijls een stuk minder rooskleurig. Er waren zeker successen, waarbij het gezamenlijke optreden in het kader van *No. 69 Group* en de *International Planning Group*, de geïntegreerde vliegopleiding, de licentieproductie van de Meteor en de logistieke samenwerking in het oog springen. Maar daar stonden evenzoveel negatieve ervaringen tegenover. Zo bleef de integratie van de vliegopleidingen, hoewel een succesverhaal, voortdurend omgeven door “financiële moeilijkheden”, die er volgens chef Luchtmachtstaf Zielstra toe leidden dat de voordelen werden “overschaduwd” door de nadelen.¹⁷ Een ander voorbeeld is de door de Verenigde Staten afgedwongen samenwerking bij de Hunter-productie, nadat België het vliegtuigproject had proberen te gebruiken om een eigen vliegtuigindustrie op te zetten. Bij de onderhandelingen over de verdeling van de Starfighter-order deed de zuiderbuur andermaal een poging, ditmaal met succes, een assemblagelijijn op te eisen. Bij de vervanging van de Thunderstreak, ten slotte, kwam het ondanks langdurig onderhandelen helemaal niet tot samenwerking en gingen beide landen hun eigen weg. Waar de KLu bij een keuze tussen Amerikaans en Frans materieel steevast koos voor *made in the USA*, schoof België om politieke en financieel-economische redenen langzaam op richting zijn Franse buur. Vliegtuigaanschaffingen waren zowel een militair-operationele als een politieke keuze.

De binnenlandspolitieke dynamiek

Dat gold evenzeer voor het defensievraagstuk in algemene zin. Op binnenlandspolitiek niveau moesten de achtereenvolgende regeringen in samenspraak met het parlement de internationale wensen en belangen afwegen tegen argumenten van geld, werkgelegenheid en nationaal prestige. Tot 1951 diende het NAVO-lidmaatschap in de ogen van premier Drees en minister van Financiën Lief tinck primair een politiek belang, zodat Nederland zich volgens de premier kon en moest beperken “tot datgene wat strikt nodig is om de steun van Amerika te behouden”.¹⁸ De ministers van Oorlog en de topleiding van de land- en luchtmacht, die waarschuwden tegen een “te optimistische kijk”, kregen maar weinig gehoor.¹⁹ De dekolonisatieoorlog in Indonesië en de afwikkeling daarvan genoten voorrang. Het enige lichtpuntje voor de luchtmacht was dat de ervaringen uit de meidagen van 1940 met luchtlandingstroepen en het bombardement van Rotterdam ervoor zorgden dat het kabinet in deze barre tijden instemde met het “enigszins versterken” van de luchtstrijdkrachten en de noodzaak inzag van een vorm van luchtverdediging.²⁰ Mede door deze in het collectieve geheugen gegrifte oorlogservaringen konden de luchtstrijdkrachten ook in latere jaren doorgaans rekenen op brede sympathie in de politiek.

Een voorbeeld van de worsteling van de regering met de defensievraagstukken in deze prille jaren van bondgenootschappelijke samenwerking is het debat in de ministerraad op 2 september 1948. Minister Schokking bracht hier opnieuw de luchtmacht opbouw ter sprake. Verhoging van het luchtmachtaandeel in de Westerse Unie zou volgens de bewindsman de Nederlandse bereidheid tot zelfverdediging tonen. Voor het verkrijgen van de financiële middelen liet zijn collega van Binnenlandse Zaken, Van Maarseveen, zijn blik vallen op de marinebegroting. De minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting, In 't Veld, ging zelfs zo ver “de opbouw van de luchtmacht belangrijker dan van andere militaire wapenen” te noemen. Echter, toen puntje bij paaltje kwam, werd het voorstel, dat slechts de aanschaf van een *onvolledig* eskader dagjagers

betrof, met zes tegen acht stemmen van tafel geveegd. Tot de tegenstemmers behoorde minister-president Drees, die eerder in de vergadering vliegtuigen nog “de beste verdedigingsmiddelen” had genoemd.²¹ Een halfjaar later ging de regering alsnog overstag en stemde zij in met de licentieproductie van Britse Meteors, met als voornaamste argument de opbouw van een nationale vliegtuigindustrie te stimuleren. Deze order, waarmee voor enkele jaren werk gemoeid was, droeg fors bij aan het snelle naoorlogse herstel van Fokker.

Financiële afwegingen, de zorg om de nationale (vliegtuig)industrie en het behouden van de steun van de Verenigde Staten – naast militair-operationele overwegingen – bleven ook nadat “de Koreaanse wekker is afgegaan”,²² bij de vormgeving van het defensiebeleid om voorrang strijden. Achtereenvolgende regeringen toonden in het algemeen maar weinig inhoudelijke belangstelling voor dit beleid, dat aan de vakministers werd overgelaten; slechts de grote materiële aanschaffingen kregen hun aandacht, en in het geval van de luchtstrijdkrachten dan nog alleen wanneer het materieel voor de nationaal te financieren luchtverdediging betrof (Meteor, Hunter). De tactische luchtstrijdkrachten werden in politieke zin geruisloos ingevoerd, omdat de vliegtuigen kosteloos werden verstrekt onder het MDAP en de belastingbetaler geen cent kostten. Vanaf de vroege jaren zestig, na het wegvallen van de Amerikaanse hulpverlening, kon de aanschaf van ieder nieuw gevechtsvliegtuig, geavanceerder en daardoor prijziger dan zijn voorganger, op politieke belangstelling rekenen (F-104, NF-5).

Deze studie bevat verschillende voorbeelden van aanschaffingen waarbij niet de wensen van de NAVO of de KLU de doorslag gaven, maar financiële, sociaaleconomische (werkgelegenheid) of industriële belangen. Het nachtjagervraagstuk is een voorbeeld van hoe militair-operationele wensen soms moesten wijken voor binnenlandspolitieke belangen. De regering blokkeerde de aanschaf van de Meteor NF. Mk.11, waarop de Luchtmachtstaf zijn zinnen had gezet en waarvoor het personeel al was opgeleid, maar die uit eigen middelen moest worden betaald. Het ‘gat’ in de luchtverdediging dat hierdoor ontstond, werd jaren later pas gedicht, toen de Verenigde Staten alsnog bereid bleken de F-86K Sabre in de vorm van MDAP-hulp te verstrekken. Industriële belangen gaven de doorslag bij de keuze van de HAWK. Werkgelegenheid was bepalend voor de aanschaf van de Fokker F-27, terwijl de keuze voor de Starfighter minstens evenzeer door financiële (MDAP) en economische argumenten (mogelijkheid van licentiebouw) als door operationele motieven leek te zijn ingegeven. Het ging niet om het beste wapensysteem, maar om het beste compromis.

Een leidende figuur bij de defensieopbouw in de jaren vijftig was minister van Oorlog en Marine Staf, die ruim zeven jaar en onder vier verschillende kabinetten gepassioneerd de belangen van de krijgsmachtdelen verdedigde. Hij was een tamelijk eigenzinnig persoon, wat bleek toen hij op eigen initiatief een besluit tot de aanschaf van een derde HAWK-bataljon forceerde. Uit deze studie blijkt overigens dat dit derde bataljon geen beredeneerde vervanging was voor de honderd Starfighters die Nederland uiteindelijk minder zou aanschaffen, ook al zou dit later wel zo worden gesteld om een en ander te verdoezelen. De beslissing tot de aanschaf van het bataljon was reeds genomen voordat de Luchtmachtstaf had berekend hoeveel F-104’s er nodig waren ter vervanging van de aanwezige gevechtsvliegtuigen.

Twee voorbeelden tonen aan dat ook minister Staf zich niet altijd door het argument van de ‘trouwe bondgenoot’ liet leiden. De gretigheid waarmee de regering de invoering van kernwapens omarmde, altijd beschreven als het voorbeeld van deze drijfveer, vloeiende bovenal voort uit de wens tot bezuinigen. Kernwapens, zo redeneerde de regering onder aanvoering van Staf, zouden door hun grotere vernietigingskracht een vermindering van het aantal conventionele

wapensystemen mogelijk maken. Dit was overigens geheel in lijn met de motivatie achter de *New Look*, de visie die achter de ‘nuclearisering’ van de NAVO-strategie stak.

Bij de invoering van geleidewapensystemen trad het conflict tussen militaire wenselijkheid, NAVO-verplichtingen, binnenlandspolitieke belangen en financiële afwegingen eens te meer aan het licht. De VS verstrekten de geleide wapens van het type Nike kosteloos als onderdeel van het wapenhulpprogramma, op voorwaarde dat zij in een geleidewapengordel langs het IJzeren Gordijn zouden worden ondergebracht. Deze gordel fungeerde als een eerste verdedigingslinie tegen een luchtaanval door het Warschaupact. De regering zag de wapens liever op nationale bodem gestationeerd. Financiële redenen voerden wederom de boventoon: de kosten die verbonden waren aan een plaatsing in de Bondrepubliek lagen vele malen hoger dan bij een stationering in eigen land. De ‘twijfels’ verdwenen echter als sneeuw voor de zon toen bleek dat, naast problemen van operationele aard, de internationale financiering van de lanceerstellingen in gevaar zou komen. De gratis Nikes betekenden een mooie “meevaller”, zo verklaarde Staf deze plotselinge ommezwaai.²³ Het militaire hulpprogramma vormde een krachtig instrument waarmee de Verenigde Staten Nederland tot trouw konden dwingen. In zekere zin bevat de these van de ‘trouwe bondgenoot’ dan ook een ‘onzuiver’ element: zolang Nederland afhankelijk was van de MDAP-hulp had het geen vrije keus.

Onder Stafs opvolger, minister Visser, bleek het beeld van Nederland als trouwe bondgenoot niet onkreukbaar. In 1960, toen de Amerikaanse MDAP-hulp bij de aanschaffing van de Starfighter slechts een fractie bleek te bedragen van waarop was gerekend, moest de NAVO het maar doen met 120 vliegtuigen. De Koninklijke Luchtmacht vulde het tekort aan door het langer aanhouden van verouderde vliegtuigtypen.

Echter, in het algemeen voldeed Nederland redelijk aan het beeld van de ‘trouwe bondgenoot’. Zijn financiële bijdrage aan de NAVO-defensie bleef relatief hoog. Het wegvallen van de MDAP-gelden werd gecompenseerd, de NAVO bleef de hoeksteen van het veiligheids- en defensiebeleid. Begin jaren zeventig dreigde de consensus af te brokkelen, onder invloed van de Detente, het Amerikaanse optreden in Vietnam en de maatschappelijke veranderingen. De kritiek kwam hoofdzakelijk vanuit linkse hoek. Daar drong men aan op taakspecialisatie en het afschaffen van de Nederlandse kernwapentaken, te beginnen bij de KLU. Deze kritiek kwam vooral tot uiting in het debat over de opvolging van de Starfighter, waarbij het voortbestaan van de luchtmacht op het spel leek te staan. Uit diezelfde linkse hoek kwam evenwel ook de redding: met de Defensienota 1974 verzekerde het kabinet-Den Uyl het voortbestaan van een onafhankelijke luchtmacht.

Het institutionele perspectief

In de directe naoorlogse jaren beargumenteerden de in opbouw zijnde Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten hun recht op zelfstandigheid onder verwijzing naar het verloop van de Tweede Wereldoorlog. De inzet van *air power*, zowel in tactische als strategische zin, had een belangrijke invloed op het verloop en de uitkomst van de oorlog.²⁴ De oorlog had de waarde van het luchtwapen gevalideerd en sterkte velen in de overtuiging dat het luchtwapen, niet langer weg te denken van het slagveld, de status van hulpwapen definitief was ontgroeid.

Het emancipatieproces van de Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten, dat in 1947 met het instellen van de functie van chef Luchtmachtstaf en een Luchtmachtstaf de eerste tastbare resultaten

opleverde, kreeg een nieuwe impuls met de in 1948 ontluikende internationale militaire samenwerking. Aangemoedigd door de Nederlandse toetreding tot de Westerse Unie en de NAVO, die het luchtwapen in hun operatieplannen een sleutelrol toedichtten, verkregen de luchtmachtkrachten een tweede argument om autonomie na te streven. De samenwerking in geallieerd verband vereiste organisatorische gelijkvormigheid tussen de luchtmachten van lidstaten, waarvan de voornaamste (RAF, USAF) al een zelfstandige positie bekleedden. Vanwege hun inbedding in de NAVO-structuren hadden de krijgsmachtdelen ook in operationeel verband steeds minder met elkaar te maken. Hun onderbrenging bij de landmacht werd door de luchtmachtkrachten dan ook in toenemende mate als ongewenst afgeschilderd. Niettemin golden de luchtmachtkrachten na 1945 binnen de Koninklijke Landmacht terstond als een aparte entiteit. De benoeming tot Koninklijke Luchtmacht in maart 1953 was een formalisering van het na de oorlog in gang gezette proces. Werd in het Koninklijk Besluit in 1953 nog nadrukkelijk verwezen naar de verrichtingen in de meidagen, in de latere jaren steunde de KLU op de eigen operationele NAVO-lijn en haar NAVO-taken om haar positie ten opzichte van de KL en de KM te verdedigen. In 1963, met de aanstelling van een staatssecretaris van Defensie/KLU, kregen de luchtmachtkrachten ten slotte ook op departementaal niveau een gelijkwaardige positie aan die van de twee traditionele krijgsmachtdelen.

Historische ervaringen, op grond waarvan de luchtmachtkrachten hun 'rechtmatige' plaats naast de landmacht en marine claimden, kleurden ook de initiële naoorlogse bouwplannen. De luchtmachtleiding verwachtte dat een toekomstig conflict in menig opzicht een kopie zou zijn van de laatst gevochten oorlog. Om Nederland voor een nieuwe strategische overval te behoeden lag de nadruk op het opbouwen van een luchtverdediging, die, zo leerde de oorlog, in nauw verband met de omringende landen moest worden gevoerd. Daar het Directoraat der Nederlandse Luchtmachtkrachten tijdens de oorlogsjaren al met de RAF werkte aan plannen voor de wederopbouw, was het niet verwonderlijk dat de luchtmachtleiding na de oorlog aansluiting zocht bij Groot-Brittannië. Dientengevolge droegen de luchtmachtkrachten in de eerste naoorlogse jaren een onmiskenbaar Britse signatuur, van de organisatievorm en werkwijze tot de materieelkeuze voor de Meteor.

Tussen 1946 en 1948, met de sturende hand van de RAF, werden de contouren van een nationaal bouwplan zichtbaar. Het voorzag in de opbouw van een luchtverdedigingsorganisatie, geheel ingepast in een groter geallieerd verband. Doordat samenstelling en omvang van de naoorlogse luchtmachtkrachten in grote lijnen vastlagen toen de Koude Oorlog uitbrak, kon chef Luchtmachtstaf Giebel de minister van Oorlog nog geen maand na de Nederlandse toetreding tot de Westerse Unie reeds een gedetailleerd bouwplan voorleggen. Met dag- en nachtjagers, jachtbommenwerpers, verkenningsvliegtuigen, transportvliegtuigen en vliegtuigen voor artilleriewaarneming bevatte het alle noodzakelijke ingrediënten. Het plan, dat voorzag in een luchtmacht van ruim twintig squadrons, werd eind jaren veertig internationaal ingebed en vormde de basis voor het latere Luchtmachtplan 1951-1954, waarin de Nederlandse luchtmachtbijdrage aan de NAVO werd geregeld. Ofschoon de plannen deels van voor de Koude Oorlog dateerden, schiep het Oost-West-conflict de voorwaarden (verhoogde defensie-inspanning, Amerikaanse hulp) voor hun realisatie.

De plannen sloten goed aan bij de plaats van de continentaal-Europese luchtmachten in de NAVO-strategieën. De Nederlandse luchtmachtkrachten concentreerden zich op de luchtverdediging en de vorming van tactische squadrons voor steun aan de landstrijdkrachten. De luchtmachtleiding heeft nimmer gestreefd naar een 'complete' luchtmacht: de strategische taak behoorde de Amerikaanse en Britse luchtmacht toe. Waar de Koninklijke Marine volhardde in de droom van een *blue water navy*, koerste de luchtmachtleiding van meet af aan op een luchtmacht

van een realistische omvang, op te bouwen mét Amerikaanse hulp en binnen de financiële marges. Hierbij heeft zij verder willen gaan dan de regering, maar van het opstellen van “grandiose plannen”, waarvan Honig de krijgsmachtdelen beticht, lijkt in geen geval sprake.²⁵

Natuurlijk probeerde ook de KLU steevast het onderste uit de kan te halen. Een beroep op NAVO-afspraken om de politiek voor haar zaak te winnen was een van de middelen daartoe. Het jongste krijgsmachtdeel toonde zich handig in het gebruik van argumenten. Zo benadrukte de KLU haar technisch hoogwaardige karakter om zich van de landmacht te onderscheiden en de geleide wapens toegewezen te krijgen; een argument waarmee zij – naast overwegingen van operationele en personele aard – het pleit in haar voordeel beslechtte. Verder werd bijvoorbeeld de aanschaf van de Starfighter (deels) beargumenteerd op grond van zijn *multi-role*-eigenschappen, hoewel de Luchtmachtstaf op de hoogte was dat de F-104G niet uitblonk in conventionele offensieve taken. Toen dit eerst met de aanvaarding van *Flexible Response* duidelijker aan het licht trad, verdedigde de KLU de aanschaf van de NF-5 door op de tekortkomingen van de Starfighter in de conventionele rol te wijzen. En in een tijd waarin vanuit linkse hoek, de PvdA voorop, de Nederlandse kernwapentaken steeds nadrukkelijker onder vuur werden genomen, zag de Luchtmachtstaf kans met een beroep op het ‘conventionele argument’ zelfs een extra NF-5-squadron uit het vuur te slepen.

Een doordachte zet was voorts het koppelen van de luchtmachttopbouw aan de regeringswens tot instandhouding van een nationale vliegtuigindustrie. Met name Fokker speelde een sleutelrol in de opbouw van de luchtstrijdkrachten, en vice versa. Hun ontwikkeling verliep min of meer parallel. De relatie tussen beide laat zich omschrijven als een haat-liefdeverhouding: zij profiteerden van elkaar, maar reden elkaar soms ook in de wielen. De luchtmacht hekelde de hogere productiekosten en vertraagde afleveringen, maar daar stonden belangrijke voordelen zoals de ontwikkeling van een herstelcapaciteit in eigen land tegenover. Belangrijker was dat de inschakeling van de nationale industrie de plannen politiek makkelijker te ‘verkoppen’ maakte. Argumenten zoals deviezenbesparing en werkgelegenheid deden het goed in Den Haag. Starink heeft deze “wisselwerking” als volgt onder woorden gebracht: “zonder KLU-projecten was er in Nederland geen zelschepende luchtvaartindustrie geweest, maar zonder die industrie had de KLU ook de produ[c]tie van haar gevechtsvliegtuigen niet in die mate in eigen land kunnen onderbrengen als nu het geval was”.²⁶ Bovendien is het de vraag of de KLU zonder deze industrie ooit zoveel vliegtuigen had kunnen aanschaffen.

In de prille beginjaren van de bondgenootschappelijke defensieopbouw, toen hun bijdrage aan de geallieerde defensie nog volop onderwerp van kabinetsberaad vormde, trachtten landmacht, luchtmacht en marine elkaar zoveel mogelijk vliegen af te vangen. Op financieel gebied kanaliseerde de invoering van de vaste verdeelsleutel de *interservice* rivaliteit. Nadien vormden alleen de middelen en taken nog (sporadisch) inzet van onderlinge wedijver. Bij het dispuut over de toewijzing van geleide wapens ontbrandde de strijd in alle hevigheid. De KLU, die doelbewust van “onbemande vliegtuigen” sprak om de overeenkomsten met het vliegbedrijf te benadrukken, trok aan het langste eind.²⁷ Aangezien de toekomst van het bemande vliegtuig door de opkomst van geleide wapens op de tocht stond, was die overwinning van onschatbare waarde voor het zelfstandig voortbestaan van de KLU. Ook nadien bleef zij alert. In de jaren zestig ging het argument dat de landmacht onvoldoende technische kennis en technisch specialisten had niet langer op. “Trek dat hele zaakje van de commanderende generaal tot de eenvoudigste vent een bruin pak aan” en de landmacht kon de geleide wapens meteen overnemen, waarschuwde de immer uitgesproken chef Luchtmachtstaf Wolff.²⁸

Een tweede twistpunt, dat omstreeks deze tijd speelde, betrof de herverdeling van nationale taken. Toen de situatie in Nieuw-Guinea zich eind jaren vijftig aan de regering opdrong en haar deed besluiten de Nederlandse presentie op het eiland te versterken, liep de luchtmachtleiding op zijn zachtst gezegd niet warm om schaarse materiële en personele middelen uit te zenden voor deze nationale taak. Chef Luchtmachtstaf Schaper vreesde dat dit in één keer al het harde werk teniet zou doen dat in de voorgaande jaren op het gebied van gevechtsgereedheid en paraatheid was bereikt. De volledig in de NAVO ingebedde KLU, die haar bondgenootschappelijke taken als het hoogste goed beschouwde, drong er tevergeefs op aan de uitzending aan de landmacht en de marine te laten, omdat die gemakkelijker konden “schuiven met personeel en materieel”.²⁹

Dat de luchtmachtleiding de naleving van haar bondgenootschappelijke ‘verplichtingen’ hoog in het vaandel had staan, betekende overigens niet dat zij tegenover de NAVO-autoriteiten geen eigen stem liet horen. Zo besloot de Luchtmachtstaf, ondanks expliciete waarschuwingen van SHAPE, om vooruitlopend op het operationeel worden van het eerste Nike-squadron in de BRD een dagjagersquadron te ontbinden. Tevens hield de KLU zich Oost-Indisch doof voor de herhaaldelijke roep van het geallieerde hoofdkwartier om het aantal *strike*-squadrons uit te breiden. Ofschoon de twee bestaande squadrons de KLU in de NAVO “een waardevolle inbreng” garandeerden, was de instandhouding ervan een dermate kostbare zaak dat de KLU zich tegen een verhoging van het aantal FBS-squadrons verzette. Daar kwam bij dat de KLU medio jaren zestig steeds meer vraagtekens begon te plaatsen bij het nut extra vliegtuigen een nucleaire taak te geven, terwijl de NAVO-strategie zich in ‘conventionele richting’ bewoog.³⁰ Met de aanschaf van de NF-5, die in een eerder stadium door SACEUR nog te licht werd bevonden voor het vervullen van de offensieve kernwapentaak, nam de Luchtmachtstaf willens en wetens een voorschat op de strategiewisseling. Dat de KLU voor conventionele offensieve taken kon volstaan met een eenvoudiger en derhalve goedkoper vliegtuigtype, speelde in dit besluit een grote rol.

Wanneer de KLU afweek van de NAVO-lijn, vond dat negen van de tien keer zijn oorsprong in de financiële situatie. Het meest evident was dat bij de oorlogsvoorraden, die ver beneden het voorgeschreven niveau bleven, en bij het naleven van de verspreidingseisen – een onmogelijke opgave gelet op het aantal benodigde vliegbases. Ook de hoeveelheid vliegers, de vliegerbezetting, de mobiliteit van de HAWK-squadrons en het geringe aantal HAWK-raketten leverden de KLU een slechte aantekening op tijdens de *Annual Reviews*. Binnen de door de regering geslagen financiële piketpalen konden nimmer alle eisen worden ingewilligd. In de jaren zestig kon de KLU het tempo van de modernisering simpelweg niet langer bijbenen en stond zij, om pvda-Kamerlid Wierda te citeren, voor de keuze tussen “vermageren of verminderen”.³¹ Zich bedienend van noodgrepen – illustratief is het aanhouden van de tactisch verouderde Thunderstreak en Hunter om het tekort aan Starfighters af te dekken – gaf de luchtmacht zo goed en zo kwaad als het ging invulling aan de NAVO-taken. Niettemin noopten toenemende geldzorgen de KLU in de tweede helft van de jaren zestig tot nieuwe ‘beperkingsmaatregelen’, die naast de vredesparaatheid ook haar reputatie in de NAVO schaadden.

De Koude Oorlog en de hieruit voortvloeiende bondgenootschappelijke samenwerking schieden de kaders waarbinnen de Nederlandse luchtmachtkrachten zich ontwikkelden. In dit ontwikkelingsproces nam de NAVO weliswaar een centrale plaats in, maar de omvang, samen-

stelling en uitrusting van de luchtmacht in de onderzochte periode werden evenzeer beïnvloed door krijgsmachtdeelbelangen, de historische ervaringen, het Amerikaanse MDP, de pushfactor van de technologie alsmede binnenlandspolitieke factoren. Bovendien had de politiek aangaande defensiezaken, en dus ook de luchtmachtbouw, uiteindelijk het laatste woord.

Uit de bovengeschetste (weder)opbouw van de Nederlandse luchtmacht in de jaren 1944-1973 en de analyse van de actoren en factoren, moge voorts blijken dat het beeld van Nederland als 'ijverigste lid van de NAVO' of 'meest volgzaam bondgenoot van Amerika' slechts ten dele strookt met de werkelijkheid. De hoogte van de defensie-uitgaven vormt een gangbare graadmeter voor de politieke bereidheid aan de NAVO-verplichtingen te voldoen. Hoewel de regering de defensiebegroting, die al hoog was, mondigesmaat verhoogde en ook het luchtmachtaandeel hierin wel toenam, bleek dit onvoldoende om het wegvallen van de Amerikaanse hulp te compenseren en de luchtmachtomvang van de jaren vijftig te kunnen handhaven. De richting van het defensiebeleid werd uiteindelijk bepaald op basis van financiële afwegingen en nationaal eigenbelang – niet op basis van loyaliteit. Of, zoals premier Drees het verwoordde: Nederland moest precies genoeg doen om de Amerikaanse steun te behouden. Deze steun, zonder welke de opbouw van de Nederlandse luchtmacht onmogelijk zou zijn geweest, zadelde Nederland uiteindelijk op met een omvangrijk defensie-apparaat met hoge exploitatiekosten, waardoor de marge voor investeringen slonk. Doordat de regering het wegvallen van de Amerikaanse hulpverlening niet volledig kon of wilde compenseren, werd de luchtmachtleiding in de jaren zestig voor groeiende problemen geplaatst. Zij moest steeds inventiever te werk gaan om de NAVO-verplichtingen te kunnen nakomen. Dat resulteerde soms in keuzes die binnen het bondgenootschap tot de nodige ergernis leidden, hoewel de uitvoering van de NAVO-taken hierbij nimmer serieus in gevaar kwam.

Het feit dat Nederland voorop liep bij ontwikkelingen als de nuclearisering en de invoering van nieuwe wapensystemen, wordt, naast de hoogte van de defensie-inspanningen, dikwijls aangedragen als het bewijs voor een volgzaam Nederlandse houding. Toch is ook dit slechts de halve waarheid: dergelijke beslissingen weerspiegelden de delicate balans tussen de wens te willen voldoen aan de NAVO-verplichtingen, zonder te veel geld uit te willen geven. Als bewijs voor loyaliteit moet aan dit argument dan ook weinig waarde worden toegekend.

Anders dan Honig wil doen geloven, was de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie niet slechts in woord, maar ook in daad richtinggevend voor het beleid van de krijgsmachtdelen. De luchtmachtleiding gaf steeds de hoogste prioriteit aan de naleving van haar internationaal aangegane verplichtingen. Vanaf het begin werd op een realistische luchtmachtomvang gekoerst, mét Amerikaanse hulp en binnen de door de regering geslagen financiële piketpalen. Hoewel de luchtmachtleiding daarbij verder heeft willen gaan dan de regering, waarbij zij een beroep op NAVO-‘verplichtingen’ niet schuwde om steun te winnen voor haar standpunten, volgt hieruit niet de conclusie dat zij een eigen agenda heeft nagestreefd. Niet zozeer factoren als trouw en loyaliteit, maar financiële afwegingen (hoeveel willen we aan Defensie uitgeven?) hebben – binnen de bondgenootschappelijke strategieën en operationele kaders – de opbouw van de Koninklijke Luchtmacht vormgegeven. Nederland probeerde het beeld van trouwe bondgenoot in stand te houden om zo de voor de opbouw noodzakelijke Amerikaanse hulp te verzekeren. Ironisch genoeg was het juist deze hulp die de luchtmacht uiteindelijk in de problemen bracht.

Een perspectief: de opbouw van de andere krijgsmachtdelen

Reflecterend op de naoorlogse ontwikkeling van de luchtstrijdkrachten zou gemakkelijk de indruk kunnen ontstaan dat de KLU als ‘winnaar’, voor zover men daarvan al kan spreken, uit de strijd tevoorschijn kwam. Immers, de Koude Oorlog bood de luchtstrijdkrachten de mogelijkheid zich aan de heerschappij van de landmacht te ontworstelen en institutioneel een eigen plek binnen de krijgsmachtorganisatie te veroveren, haar propellervliegtuigen aan de kant te schuiven voor straalvliegtuigen – die bovendien na enkele jaren het veld ruimden voor weer modernere typen – en in materieel en personeel opzicht tot ongekende omvang uit te groeien. Om de opbouw van de luchtstrijdkrachten in perspectief te kunnen plaatsen, volgt hieronder een beknopt overzicht van de (weder)opbouw van de beide andere krijgsmachtdelen in de onderhavige periode.

Koninklijke Landmacht

De dekolonisatieoorlog in Nederlands-Indië doorkruiste de naoorlogse opbouwplannen van de Koninklijke Landmacht. Ofschoon de NAVO en de belangrijkste bondgenoot, de Verenigde Staten, aandrongen op het zo snel mogelijk op de been brengen van sterke Nederlandse land- en luchtstrijdkrachten, kon de Generale Staf pas vanaf 1950, na de soevereiniteitsoverdracht, daadwerkelijk “de blik naar het Oosten” richten.³² Na deze trage start verkreeg de opbouw evenwel snel momentum, geholpen door de omvangrijke Amerikaanse hulp. Van de drie krijgsmachtdelen ontving de KL het meeste materieel onder het MDAP. Gelijk de luchtstrijdkrachten voltrok zich binnen de landmacht een proces van veramerikanisering: de KL ruilde niet slechts haar Britse materieel in voor Amerikaans materieel, maar nam ook de Amerikaanse organisatievorm en doctrine over.³³

Een andere gelijkenis met de KLU was de onmiskenbare invloed van de bondgenootschappelijke samenwerking op de opbouw, die in hoofdzaak (de oprichting van de voor nationale verdediging bestemde en in Amerikaanse ogen onnodig omvangrijke territoriale troepen uitgezonderd) werd ingegeven door haar in bondgenootschappelijk verband te vervullen taken. Het gros van de KL-eenheden was toegewezen aan de NAVO. De oorspronkelijke doelstelling van een legerkorps bestaande uit vijf divisies ging de financiële en personele mogelijkheden echter ruim te boven. De legerplannen moesten in de loop der jaren diverse malen op de schop, totdat de teller midden jaren zestig bleef steken op drie divisies, waarvan twee paraat en één mobilisabel. Die vermindering werd ingegeven door de aanpassing van de KL aan de nuclearisering van de NAVO-strategie, die dure investeringen vereiste. De landmacht doorliep in de jaren zestig een proces van mechanisering en motorisering om haar mobieler en beter toegerust te maken voor de ‘moderne’ oorlogvoering, terwijl zij daarnaast drie kernwapentaken kreeg toebedeeld. Eind jaren zestig was deze tweede moderniseringsgolf goeddeels afgerond. Daarmee liep de KL (net als de KM overigens) achter op de KLU, die door de snellere technologische en tactische veroudering van vliegtuigen haar derde moderniseringsgolf toen reeds achter de rug had. De vervangingscyclus van de KLU liep nimmer synchroon met die van de andere krijgsmachtdelen.

Bij de materieelvoorziening van de KL speelde het Nederlandse bedrijfsleven een behoorlijke rol. DAF, dat vanaf de jaren vijftig uitgroeide tot huisleverancier van met name vrachtwagens, spon het meeste garen bij de opbouw van de landmacht. De Nederlandse industrie ontbeerde

evenwel de mogelijkheden en kennis om zwaarder militair materieel te produceren, waarvoor de KL op de Britse, Franse, en later vooral Amerikaanse en Duitse markt shoppte.³⁴ Eind jaren zestig werd aan buitenlandse orders de voorwaarde van compensatieorders gekoppeld, zodat de nationale industrie via een omweg alsnog een graantje meepikte.³⁵

Met de introductie van moderner materieel nam ook de technische complexiteit van het bedrijf toe, waardoor de KL, in navolging van de KLU, steeds meer problemen ondervond om in de groeiende behoefte aan technisch personeel te voorzien. Het voortdurende tekort aan beroepspersoneel, een ander probleem dat landmacht en luchtmacht deelden, dwong de KL de opengevallen gaten te vullen met dienstplichtigen, waarvan zij als de omvangrijkste van de drie krijgsmachtdelen met afstand de grootste aantallen herbergde. De keerzijde hiervan was dat bepaalde ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld de vermaatschappelijking en het verkorten van de duur van de eerste oefening, de KL harder raakten dan de beide andere krijgsmachtdelen.

In tegenstelling tot de KLU, waarvan de organisatie geheel was ingericht op het handhaven van een continue hoge graad van paraatheid en die bijgevolg vrijwel geen mobilisabele troepen telde, behield de KL een grote 'mobilisabele component'. Naarmate de geallieerde verdedigingslinie, conform het concept van de voorwaartse verdediging, van de Rijn-IJssellinie in oostelijke richting opschoof, trad tevens het probleem van de *maldeployment* sterker op de voorgrond. Twijfels of de parate en mobilisabele eenheden de hun toegewezen posities op de Noord-Duitse laagvlakte wel tijdig konden innemen, werden nooit helemaal weggenomen, ondanks de legering van een brigade in de Bondsrepubliek.³⁶

Met het wegvallen van de MDAP-hulp en de overgang naar de nieuwe *Flexible Response*-strategie kwam ook voor de KL de financiële bodem in zicht. De materiële achterstanden liepen eind jaren zestig op. Om investeringsruimte te creëren liet de Generale Staf het oog vallen op het personeelbestand. Vergeleken met de KLU had de landmacht in personeel opzicht veel meer 'vlees op de botten': waar besnoeiingen in de personeelssterkte bij de KLU de paraatheid direct schaadden, kon de KL overgaan tot het uitdunnen van de territoriale troepenmacht en de mobilisabele eenheden, waarvan het belang met het vooruitschuiven van de verdedigingslinie inmiddels sterk was afgenomen. Een andere *quick fix* was het (tijdelijk) mobilisabel stellen van parate eenheden. De modernisering van de KL ging gepaard met een inkrimping van de organisatie.³⁷ Net als bij de luchtmachtstrijdkrachten zegevierde ook bij dit krijgsmachtdeel uiteindelijk kwaliteit boven kwantiteit.

Koninklijke Marine

De naoorlogse opbouw van de luchtmachtstrijdkrachten en die van de Koninklijke Marine vertonen zowel parallellen als verschillen. Nergens dreunden de historische ervaringen zo sterk na als in de vlootplannen van de marine, die uit de Tweede Wereldoorlog de les trok dat haar stem in geallieerd verband slechts meetelde wanneer zij een omvangrijke vloot kon inbrengen.³⁸ Met steun van het parlement en de publieke opinie wist de KM haar ambitieuze Vlootplan, dat onder meer voorzag in een vliegekampschip, tegen de wens van het kabinet en de NAVO door te drukken. Hierbij bleek het feit dat de KM haar zaakjes organisatorisch het beste voor elkaar had en in de persoon van Moorman over een uiterst capabele staatssecretaris kon beschikken, een niet te onderschatten factor. Bezien door de bril van de marineleiding diende Nederland als mari-

tieme en handelsnatie over een krachtige marine te beschikken, temeer daar de marine naast haar nieuw verkregen bondgenootschappelijke verplichtingen nationale taken (overzeese rijksdelen, bescherming handelsvloot) te vervullen had.³⁹ Als de door Honig geponeerde stelling dat de krijgsmachtdelen zelf de architecten van het defensiebeleid waren ergens opgeld doet, dan lijkt deze vooral van toepassing op de KM in de jaren vijftig.

Waar de Nederlandse luchtmacht vanaf het begin, en de KL vanaf 1950, zoveel mogelijk in bondgenootschappelijk verband optraden, leek de marineleiding integratie te schuwen. Zich beroepend op nationale verplichtingen, hield de marineleiding een aanzienlijk deel van de vloot buiten de NAVO. In haar hele doen en laten speelde het bondgenootschap lange tijd een ondergeschikte rol. Pas na het verlies van Nieuw-Guinea ging de KM zich nadrukkelijker toeleggen op haar bondgenootschappelijke taken, die met de expansie van de Sovjet-marine in hoofdzaak op het terrein van de onderzeebootbestrijding lagen. Evenals de beide andere krijgsmachtdelen ruilde de KM haar Britse materieel in voor Amerikaans materieel, schepen én vliegtuigen, die deels via het MDAP werden geleverd. Met uitzondering van de materiële uitrusting van de Marine Luchtvaartdienst was de marine voor haar opbouw evenwel minder afhankelijk van de MDAP-hulp dan de KLU en de KL. De veramerikanisering, die bij de opbouw van de KLU een prominente rol heeft gespeeld, bleef bij de Koninklijke Marine uit. In doctrinaire zin bleef de KM ook nadien Brits georiënteerd.⁴⁰

Naast verschillen deelden de KLU en de KM ook diverse overeenkomsten. Beide krijgsmachtdelen hadden een sterk technisch karakter, vereisten een groot contingent beroepspersoneel, bereikten in de tweede helft van de jaren vijftig in materiële zin hun hoogtepunt en kregen in de jaren zestig één (MLD) of meer nucleaire taken in hun pakket. Beide profiteerden van de Nederlandse industrie, zij het dat de marine het leeuwendeel van haar budget in eigen land besteedde, terwijl de KLU van de krijgsmachtdelen verreweg de minste orders bij nationale fabrikanten plaatste. Halverwege de jaren zestig had ook de KM zich aan de nieuwe financiële realiteit aan te passen, wat leidde tot een vervroegd afscheid van Hr.Ms. *Karel Doorman* en de kruiservloot. Om de exploitatiekosten terug te dringen verkoos de marineleiding, gelijk de luchtmachtleiding, “hardware” boven operationele inzetbaarheid, personele en logistieke voorzieningen en de infrastructuur.⁴¹

Teruggebracht tot hoofdlijnen doorliepen de krijgsmachtdelen min of meer een zelfde ontwikkeling. Na een moeizame aanloop in de eerste naoorlogse jaren gaf het uitbreken van de Koude Oorlog de wederopbouw van de luchtmacht, de landmacht en de marine een stevige impuls. Met dank aan de grootschalige Amerikaanse hulpverlening beleefden de KLU en de KM in de jaren vijftig hun materiële hoogtepunt (de KL volgde pas later, maar bereikte in deze periode in personele en organisatorische zin wel haar hoogtepunt), om na het stopzetten van het MDAP vervolgens in een diep financieel gat te vallen. Noodgedwongen stonden de late jaren zestig en de vroege jaren zeventig bij elk van de drie krijgsmachtdelen dan ook in het teken van bezuinigen. De Defensienota 1974, tot slot, voorzag de krijgsmacht van een financieel gezonde basis en maakte nieuwe materieelinvesteringen mogelijk, waarmee de KLU, de KL en de KM er in de jaren tachtig kwalitatief beter voor stonden dan ooit tevoren.

EPILOOG

Begin jaren zeventig bevond de Koninklijke Luchtmacht zich op een dood spoor. Financiële nood dwong de luchtmachtleiding tot concessies ten aanzien van haar bondgenootschappelijke verplichtingen, waaraan zij haar bestaansrecht in hoofdzaak ontleende. Noodzakelijke kwalitatieve verbeteringen bleven uit of werden getemporiseerd, terwijl de niet-aflatende wapenwedloop met de Sovjet-Unie voortdurend om nieuwe, alsmaar duurder investeringen vroeg. De Starfighter-vervanging – de ‘deal van de eeuw’ – diende zich reeds aan, maar de vereiste financiële middelen waren op de luchtmachtbegroting nergens te vinden. Het rapport van de Commissie-Van Rijckevorsel liet er geen misverstand over bestaan dat voortgaan op de oude weg geen zin had, hoewel de meningen over ‘hoe nu verder’ uiteen liepen. De luchtmacht telde ultimo 1973 dertien vliegtuigsquadrons, negentien geleidewapensquadrons (waarvan twee op non-actief) en ruim 24.000 man personeel, maar om die omvang te handhaven was een fikse verhoging van de defensiebegroting geboden. Daartoe ontbrak de politieke bereidheid. De verkiezingsoverwinning van de PvdA, PPR en D’66 in 1972, die bezuinigingen op Defensie in hun verkiezingsprogramma *Keerpunt ’72* tot een speerpunt hadden gemaakt, sloot deze optie uit. Daar kwam bij dat de PvdA herhaaldelijk de noodzaak van een zelfstandige luchtmacht in twijfel had getrokken, een schrikbeeld dat nog werd versterkt toen de nieuwe defensie-minister Vredeling in de NAVO aandrang op een taakspecialisatiestudie, met de KLU als voornaam ‘ruilobject’.¹ De eveneens met grote problemen kampende landmacht en marine waren al evenzeer beducht voor de kabinetsplannen.

Het kabinet-Den Uyl zou zijn plannen met betrekking tot het defensievraagstuk in een aparte nota uit de doeken doen. Deze defensienota kwam niet zonder slag of stoot tot stand. Van de eerste besprekingen in de herfst van 1973 tot na de (uiteindelijk maanden uitgestelde) presentatiedatum zou zij de gemoederen bezighouden. Luitenant-generaal W. van Rijn, de voorzitter van het Comité Verenigde Chefs van Staven en Nederlands hoogste militair, trad mede af uit onvrede over de Haagse bezuinigingsvoornemens. Van Rijns opvolger, luitenant-generaal A.J.W. Wijting, sprak eveneens klare taal en vond “het een immorele zaak” als Nederland zijn aan de NAVO toegezegde beloften niet zou nakomen.² Onenigheid in de KL-top, in de pers de ‘Generaalsruzie’ genoemd, zou binnen een half jaar nog vijf generaals de kop kosten. Terwijl in de top van de landmacht de koppen rolden en ook de marineleiding zich met hand en tand bleef verzetten tegen de Haagse bezuinigingsplannen, stelde de luchtmachtleiding zich opmerkelijk constructief op.³ Zo droeg zij zelf het idee aan de HAWK-squadrons uit de Bondsrepubliek naar Nederland terug te trekken en het aantal Nike-squadrons te halveren. Vanuit de optiek van de luchtmacht was de vervanging van de Starfighter de hoofdprijs, waarmee haar toekomst en voortbestaan als zelfstandig krijgsmachtdeel werden veiliggesteld.⁴

In de politieke arena liepen de meningen evengoed uiteen. De PPR en D’66, die met de PvdA het kabinet zijn progressieve signatuur gaven, wilden hun verkiezingsbeloften gestand doen. De PvdA was daarentegen intern verdeeld over het defensievraagstuk. Premier Den Uyl en minister van Financiën W.F. Duisenberg behoorden tot de felste pleitbezorgers van bezuinigingen op Defensie. PvdA-minister Vredeling onderschreef de partijopvattingen maar ten dele en waakte voor al te drastische ingrepen. Binnen de PvdA werd hem wel verweten zich door de militaire top te heb-

ben “laten inpakken” en te veel naar de pijpen van de NAVO te dansen.⁵ Vredeling wist zich alleen gesteund door partijgenoot en minister van Buitenlandse Zaken M. van der Stoep. Daarbuiten kon hij rekenen op steun van de confessionele coalitiepartijen, de ARP en de KVP, die waarschuwden voor een ontoelaatbare verzwakking van de Nederlandse bijdrage aan het bondgenootschap.⁶ Van de oppositiepartijen behoorden de VVD en Ds’70 tot de meest uitgesproken tegenstanders van de “drastische manier” waarop de regering het mes in de krijgsmacht dreigde te zetten.⁷

De bondgenoten bleken evenmin mild in hun oordeel toen Nederland zijn voorlopige plannen op 21 mei 1974 in het *Defence Planning Committee* had toegelicht. De NAVO-consultatie, een verplichte exercitie wanneer lidstaten significante wijzigingen in hun bondgenootschappelijke bijdrage overwogen, draaide voor de Nederlandse delegatie uit op een pijnlijke ervaring. Vooral de Belgische, Duitse, Amerikaanse en Britse Permanente Vertegenwoordigers konden weinig sympathie opbrengen voor de bezuinigingsplannen.⁸ Ook tal van vooraanstaande NAVO-functiearissen, onder wie opperbevelhebber generaal Andrew Goodpaster en de secretaris-generaal van de NAVO, de Nederlander Joseph Luns, hadden geen goed woord over voor de plannen.⁹ Luns opende zelfs een heus ‘mediaoffensief’ om Nederland te wijzen op zijn “NAVO-plicht” in de hoop het debat te kunnen beïnvloeden.¹⁰ Met name de aangekondigde stopzetting van de mechanisering van 5 Divisie en de terugtrekking van de geleidewapeneenheden zetten kwaad bloed bij de bondgenoten. In haar officiële reactie, die op dezelfde dag als de defensienota naar buiten werd gebracht, waarschuwde de NAVO dat het implementeren van de Nederlandse defensievoorstellen “would seriously weaken NATO defence”. Met de aansluitende opmerking, dat “the economic pressures and the competing claims on public resources in the Netherlands are no different from those of other allied countries and do not of themselves provide justification for the reductions in forces proposed”, betichtte de NAVO Nederland impliciet van *free riding*.¹¹

Nederland wilde voortaan alleen de “goedkope dingetjes doen”, zo liet generaal-majoor b.d. L.A.D. Kranenburg zich in de media weinig vleidend uit over de in de defensienota neergelegde kabinetsplannen.¹² Naast (oud)militairen lieten ook politici en oud-bewindslieden, onder wie voormalig defensie-minister H.J. de Koster en ex-premier P.J.S. de Jong, van zich horen. De Jong sprak van een “ernstige breuk” in het vertrouwen dat Nederland in de NAVO had genoten.¹³ “Regering zet bijl in NATO-verplichtingen”, kopte *De Telegraaf*.¹⁴

Toch werd de soep uiteindelijk niet zo heet gegeten als zij werd opgediend. In de zomer had het kabinet al op drie punten toegegeven aan de binnenlandse en buitenlandse druk. Vredeling mocht de NAVO toezeggen dat Nederland niet tot een eenzijdige vermindering van zijn parate landstrijdkrachten zou besluiten zolang de besprekingen tussen het Warschaupact en de NAVO over wederzijdse troepenreducties gaande waren. Een tweede handreiking volgde niet veel later, toen de PvdA – geschrokken van het harde NAVO-oordeel – terugkwam op het voornemen de mechanisering van 5 Divisie te stoppen. Hiermee kwam zij de KVP en ARP tegemoet, die hun instemming met het toekomstig defensiebeleid afhankelijk hadden gesteld van de uitkomst van het bondgenootschappelijk overleg.¹⁵ Tot slot liet het kabinet de bondgenoten eind juni weten ook inzake de fel betwiste terugtrekking van de geleidewapensquadrons open te staan voor nader overleg. Hoewel de NAVO in haar officiële commentaar bij het standpunt bleef dat de Nederlandse kabinetsplannen de geallieerde defensie ernstig zouden verzwakken, waren deze onderhand wel van hun scherpste randjes ontdaan.¹⁶

Een nieuw hoofdstuk

De langverwachte Defensienota 1974, waarin het kabinet-Den Uyl op 11 juli 1974 zijn visie op de toekomst van Defensie met de buitenwereld deelde, maakte aan maanden van onzekerheid een einde. Zo de nota al een keerpunt vormde, dan was dit een ommekeer in een voor de krijgsmacht niet ongunstige richting. De vraag die in het defensiewitboek *Om de veiligheid van het bestaan. Defensiebeleid in de jaren 1974-1983* centraal stond was hoe Nederland “in de komende jaren een voldoende en evenredige bijdrage aan de bondgenootschappelijke verdediging (...) [kon] blijven leveren binnen een aanvaardbaar niveau van financiële middelen”.¹⁷ Nederland, zo oordeelde het kabinet, kon zich de instandhouding van het in de jaren vijftig en zestig met Amerikaanse hulp opgebouwde omvangrijke defensieapparaat gewoonweg niet langer veroorloven.¹⁸ De explosief gestegen exploitatiekosten drukten zwaar op het defensiebudget, waardoor het investeringsquotum was gezakt tot onder het als minimum voor een gezonde bedrijfsvoering geachte percentage van 20%.¹⁹ Het vraagstuk knelde des te meer aangezien de drie krijgsmachtdelen begin jaren zeventig aan de vooravond stonden van een ingrijpende modernisering. De geleidelijke scheefgroei tussen de exploitatie- en investeringskosten, nog versterkt door de onophoudelijke technologische ontwikkelingen en de hand in hand met deze wapenwedloop gepaard gaande prijsstijging van nieuwe wapensystemen, lag aan de basis van de financiële problemen waarmee de krijgsmachtdelen zich thans zagen geconfronteerd.

De Defensienota 1974 was een poging om de krijgsmacht een financieel gezondere basis te geven. Voortaan lag het accent “op de kwaliteit van (...) [de] defensie-inspanning”, waartoe het defensiewitboek *elk* van de drie krijgsmachtdelen een aantal belangrijke materieelaanschaffingen in het vooruitzicht stelde.²⁰ De vermelding dat in verband met het naderende einde van zijn operationele levensduur de Starfighter tussen 1979 en 1983 zou worden vervangen, was voor de KLU letterlijk van levensbelang. De vervanging van de Starfighter, het (numeriek) belangrijkste gevechtsvliegtuig in haar inventaris, was van “kardinaal belang (...) voor de toekomst en het zelfstandig voortbestaan” van de luchtmacht, zo onderstreepte de opgeluchte bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, luitenant-generaal J.H. Knoop, de importantie van dit kabinetsbesluit.²¹ Ook andere materieelinvesteringen, waaronder de aanschaf van verkenningssystemen en deelname aan het Europese HAWK-verbeteringsprogramma, kregen groen licht. In ruil voor deze kwalitatieve injectie moest de KLU op kwantitatief gebied een stap terug doen. In de personele sector, waar de nota de KLU een reductie van bijna 20% opdroeg, sneed het bezuinigingsmes diep.²² Op het materiële vlak verdween de helft van de acht Nike-geleidewapensquadrons van de sterkte, terwijl vijf van de elf HAWK-squadrons ten behoeve van de actieve luchtverdediging van de Nederlandse vliegbases aan de geleidewapengordel zouden worden onttrokken. Vliegbasis Eindhoven sloot in vreedstijd haar deuren, het aantal vliegers in de jachtsquadrons werd teruggebracht, er volgde een korting op het aantal jaarlijkse vliegreizen per vlieger en er moest worden afgezien van het voornemen de gehele operationele luchtvloot van elektronische beschermingsapparatuur te voorzien. Het aantal te bouwen verharde vliegtuigonderkomens zou voorshands beperkt blijven tot 70% van het aantal ingedeelde vliegtuigen, terwijl de KLU als enige krijgsmachtdeel NAVO-taken zou afstoten.²³

Als uitvloeisel van de door Vredeling geïnitieerde taakspecialisatiestudie in de NAVO zou de KLU zich bij de vervanging van de Starfighter oriënteren op een gevechtsvliegtuig dat primair was uitgerust voor conventionele tactische offensieve luchtoperaties, met behoud van een

beperkte luchtverdedigings- en nucleaire capaciteit. Gespecialiseerde taken, zoals luchtverdediging op grote hoogte of het aanvallen van doelen diep in het vijandelijke achterland (*deep interdiction*), kwamen voor rekening van grotere lidstaten.²⁴

Met de Defensienota 1974 legde het kabinet-Den Uyl het fundament voor de weliswaar in omvang geslonken, maar kwalitatief hoogwaardige Nederlandse krijgsmacht van de jaren tachtig en negentig. Voor de Koninklijke Luchtmacht, en voor de krijgsmacht in algemene zin, markeerde het beleidsstuk de voltooiing van het eind jaren veertig ingezette opbouwproces. Als zodanig vormt de defensienota dan ook een venster naar een nieuw hoofdstuk in de luchtmachtgeschiedenis.²⁵ De modernisering van de KLU kreeg eind jaren zeventig gestalte met de aanschaf van de eerste van in totaal 213 Amerikaanse F-16 Fighting Falcons, die tot vandaag de dag – hoewel inmiddels dringend aan vervanging toe – de ruggengraat van de KLU vormen. Met de vervanging van de Starfighter en, begin jaren negentig, de NF-5, door de *multi-role* F-16 ging ook de langgekoesterde luchtmachtwens van standaardisatie op één type gevechtsvliegtuig in vervulling. Fokker nam de eindassemblage van de F-16's voor zijn rekening. Van de eens dertien vliegbases resteerden er na 1974 nog zeven. Zij boden naast negen F-16-squadrons onderdak aan het transportsquadron (F-27) en drie squadrons van de Groep Lichte Vliegtuigen, die niet-tegenstaande hun naam na de uitfasering van de Super Cub en de invoering van dertig Messerschmitt-Bölkow-Blohm Bo-105CB helikopters na 1976 uitsluitend nog 'wentelwieken' omvatten. Voor het handhaven van de sterkte aan vliegtuigsquadrons betaalden de geleide wapens de prijs. Met een verlies van 3.400 functies (op hun hoogtepunt in de jaren zestig telden de GGW's 5.000 man) droegen zij een onevenredig groot aandeel in de tot 21.000 man teruggebrachte personele omvang van de KLU.²⁶ Daar stond een toename van de vuurkracht tegenover: de in 1975 tot drie groepen teruggebrachte geleidewapeneenheden kregen de beschikking over de gemoderniseerde HAWK en, in de tweede helft van de jaren tachtig, de geavanceerde Patriot.²⁷ Het laatste kwartet Nike-squadrons, relikwieën uit een lang vervlogen tijd, werd in 1988 uitgefaseerd. Een jaar later viel de Berlijnse Muur, waarmee het einde van de Koude Oorlog en een nieuwe reeks van bezuinigingen op de krijgsmacht zouden worden ingeluid.

NAWOORD

In het kader van een samenwerkingsverband met de Universiteit Utrecht bood het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) mij in 2007 de kans dit boek te schrijven, dat op 25 september 2013 als proefschrift is verdedigd aan de Universiteit Utrecht. In de eerste plaats ben ik dan ook dank verschuldigd aan de directeur van het NIMH, drs. P.H. Kamphuis, voor het vertrouwen dat hij in mij heeft gesteld en voor zijn kritische blik bij het meelesen van het manuscript. Daarnaast past een welgemeend woord van dank aan mijn promotoren, prof. dr. J. Hoffenaar en prof. dr. D.A. Hellema, die mij tot aan de eindstreep met raad en daad terzijde hebben gestaan, en aan de leden van de promotiecommissie, prof. dr. H. Amersfoort, prof. dr. B.G.J. de Graaff, prof. dr. J.P.B. Jonker, prof. dr. W. Klinkert en prof. dr. B. Schoenmaker, die zich over het lijvige manuscript hebben gebogen.

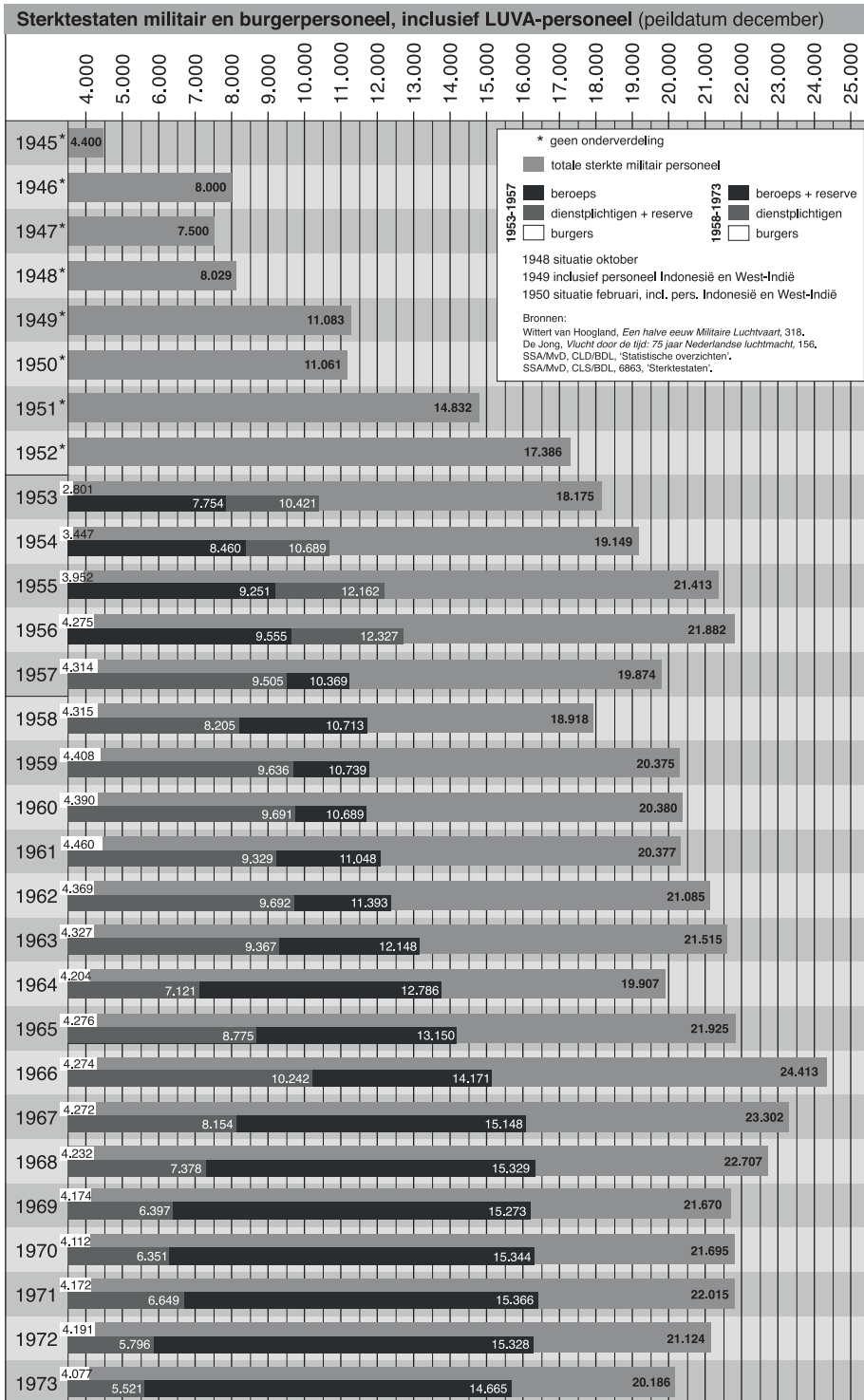
Mijn (oud-)collega's dank ik voor hun belangstelling en steun tijdens het schrijven van deze dissertatie. Zonder iemand tekort te willen doen, verdienen drs. P.E. van Loo, drs. A.J. van der Peet, drs. H. Roozenbeek, drs. C.W. van der Spek en drs. R. de Winter in dit verband apart vermelding. Zij lazen delen van de tekst, maakten mij deelgenoot van hun kennis en ervaringen en/of fungeerden als klankbord om mijn ideeën te toetsen. Drs. M.E. Horrée droeg zorg voor de bureauredactie, een mammoetklus gezien de omvang van het manuscript, en de samenstelling van de afkortingen- en literatuurlijst. L.C. Kaulartz ben ik erkentelijk voor de vervaardiging van de organogrammen, tabellen en kaarten, die het boek extra glans geven. Bovendien nam hij de bewerking van de illustraties voor zijn rekening. Een bijzonder woord van dank wil ik richten tot mevrouw prof. dr. P.M.H. Groen. Haar boeiende en inspirerende colleges militaire geschiedenis aan de Universiteit Leiden, inmiddels al weer bijna tien jaar geleden, sterkten mij in mijn overtuiging dat mijn carrièreswitch van docent tekenen naar militair-historicus destijds de juiste keuze is geweest. Een woord van dank is voorts op zijn plaats voor luitenant-generaal b.d. D. Starink, die de tijd en moeite nam om de teksten kritisch tegen het licht te houden. Zijn grote kennis op het luchtmachtgebied heeft mij behoed voor uitglijders. Eventuele resterende fouten komen uitsluitend voor rekening van de auteur.

Het onderzoek stoelt in hoofdzaak op primaire bronnen. Tijdens mijn archiefonderzoek ben ik altijd op uiterst vriendelijke en deskundige wijze geholpen. In het bijzonder wil ik dank zeggen aan H. van Bruggen en R. van den Bout van de Semi-Statistische Archiefdiensten van het Ministerie van Defensie, A.B. van der Ploeg van Doc-Direkt van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, mevrouw drs. I. Deserno en mevrouw A. Smith van de *NATO Archives*, en dr. G. Pedlow, *Chief Historical Office* van *SHAPE*. A. van Rhijn, vrijwillig medewerker van het Militaire Luchtvaart Museum, leverde de ontbrekende informatie die mij in staat stelde de kaart met het gevechtsbereik van de jachtbommenwerperstypen te completeren. Mevrouw F.M. Nauta van de Sectie Vertalingen van het Ministerie van Defensie ben ik erkentelijk voor de Engelse vertaling van de samenvatting. Tot slot gaat mijn dank uit naar drs. G.R. van der Meulen en drs. A. van der Borgh van Uitgeverij Boom, die het manuscript omvormden tot het prachtige boekwerk dat thans voor u ligt.

Dit proefschrift is het resultaat van vele uren arbeid, niet zelden tot in de late uurtjes en in de weekenden. Bij het vervaardigen ervan vervaagde gaandeweg de scheidslijn tussen werk en

privé. Zonder het begrip en de steun van Marloes was dit boek er dan ook nooit gekomen. Ook mijn ouders zijn steeds een enorme steun geweest, terwijl de nachtelijke brainstormsessies met mijn goede vriend Remco mij hielpen ook in moeilijke tijden de moed erin te houden. Ik ben hen daarvoor zeer dankbaar.

BIJLAGEN



Uitgaven Rijksoverheid 1945 - 1974 / defensie / luchtmacht (in miljoenen guldens)

jaar:	totaal:	defensie:	luchtmacht:	jaar:	totaal:	defensie:	luchtmacht:
1945	4.572	310	0,02	1960	9.419	1.723	396
1946	4.211	536	2	1961	11.178	2.009	490
1947	4.728	744	22	1962	11.483	2.259	556
1948	6.742	1.140	31	1963	12.341	2.318	606
1949	3.762	743	59	1964	14.724	2.634	684
1950	4.830	905	112	1965	16.899	2.711	639
1951	5.646	1.065	143	1966	18.772	2.845	550
1952	5.607	1.325	186	1967	20.718	3.333	702
1953	6.165	1.354	204	1968	24.346	3.337	709
1954	6.740	1.634	282	1969	26.598	3.641	807
1955	7.315	1.709	316	1970	29.931	4.016	856
1956	7.588	1.826	354	1971	35.215	4.490	933
1957	7.438	1.800	424	1972	38.405	5.035	1.048
1958	7.487	1.634	377	1973	45.389	5.453	1.047
1959	8.039	1.928	335	1974	52.180	6.301	1.207

Bron: De Jong, *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht*, 148.

NOTEN

INLEIDING

- 1 In oorlogstijd zou het aantal squadrons uitgroeien tot 21, door het op sterkte brengen van een tweetal mobilisabele squadrons van de Groep Lichte Vliegtuigen. Het materieel voor deze eenheden lag in vrestedstijl opgeslagen op Vliegbasis Gilze-Rijen, maar is in het totaal van 910 meegenomen.
- 2 De nationale luchthaven Schiphol, alsmede de *redeployment airfields* Eelde en Beek, waren in vrestedstijl niet belegd.
- 3 Waarvan 4.274 burgers. NIMH, Organisatie KLU, 723, 34, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1966'.
- 4 J. Hoffenaar, 'De Nederlandse krijgsmacht in historisch perspectief' in: E.R. Muller e.a. red., *Krijgsmacht. Studies over de organisatie en het optreden* (Alphen aan de Rijn 2004) 40.
- 5 D. Starink, *De luchtmacht opgebouwd. De totstandkoming en de realisatie van het Luchtmacht-opbouwplan-1951* (Den Haag 2001) 7.
- 6 A. van Staden, *Een trouwe bondgenoot: Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap, 1960-1971* (Baarn 1974) 220-230. Zie verder onder meer: A. van Staden e.a., 'Role Conceptions in the Post-War Foreign Policy of the Netherlands' in: J.H. Leurlijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) en A. van Staden, 'The Role of the Netherlands in the Atlantic Alliance' in: J.H. Leurlijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978).
- 7 A. van Staden, 'Goals and objectives' in: Philip Everts en Guido Walraven red., *The Politics of Persuasion. Implementation of Foreign Policy by the Netherlands* (Avebury 1989) 29-30. Zie verder onder meer: A. van Staden, 'De rol van Nederland in het Atlantisch Bondgenootschap. Wat veranderde en wat uiteindelijk bleef' in: N.C.F. van Sas red., *De kracht van Nederland. Internationale positie en buitenlandse beleid* (Haarlem 1991) 219. In een boekbespreking van het proefschrift van Duco Hellema, 1956. *De Nederlandse houding ten aanzien van de Hongaarse revolutie en de Suezcrisis* (Amsterdam 1990) verklaart Van Staden zijn 'trouwe bondgenoot'-these op Nederland van toepassing sinds het land toetrad tot de NAVO, met uitzondering van "de relatief korte Hollanditis-periode". A. van Staden, 'Recensies', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 108-1 (1993) 127-129.
- 8 J.J.C. Voorhoeve, *Peace, Profits and Principles. A study of Dutch foreign policy* (Den Haag 1979) 122, 130.
- 9 Zie bijvoorbeeld: J.H. Leurlijk, 'Introduction' in: J.H. Leurlijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* VII (Alphen aan den Rijn 1978); J.L. Heldring, 'Between dreams and reality' in: J.H. Leurlijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 313-314; Peter R. Baehr, 'The Foreign Policy of the Netherlands' in: J.H. Leurlijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 6-7, 15-16; Robert W. Russell, 'The Atlantic Alliance in Dutch Foreign Policy' in: J.H. Leurlijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 169-170; J.H. Leurlijk, "'The American nuclear guarantee' as a factor in Dutch security policy' in: J.H. Leurlijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 208-211; H.J. Neuman, 'Nederland en de NAVO' in: Huub A.J. Coppens, L.A.V.M. Metzmakers en H.J. Neuman red., *Grenzen en mogelijkheden van de Nederlandse buitenlandse politiek. Een discussie* (Baarn 1976) 24-25; R. Riemersma, 'The international position of the Netherlands' in: Philip Everts en Guido Walraven red., *The Politics of Persuasion. Implementation of Foreign Policy by the Netherlands* (Avebury 1989) 21.
- 10 E.H. van der Beugel, 'Ons Amerikabeleid. Boosdoener of/en weldoener?' in: E.H. van der Beugel e.a., *Te beginnen bij Nederland. Opstellen over oorlog en vrede* (Amsterdam 1983) 28.
- 11 H.W. von der Dunk, 'Tussen welvaart en onrust. Nederland van 1955 tot 1973', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 101-1 (1986) 3.
- 12 J.H. Leurlijk, 'Hoofdlijnen van het Nederlandse defensiebeleid' in: J.K. De Vree red., *Oorlog en vrede. Ontstaan, dynamiek en beheersing van geweld* (Alphen aan den Rijn 1982) 240-241, 245.
- 13 Honig, *Defense Policy*, 143-145. Zie bijvoorbeeld ook: E.H. van der Beugel, *Nederland in de Westelijke samenleving. Enkele aspecten van de Nederlandse beleidsvorming* (Inaugurale rede, Leiden 1966) 13-14.
- 14 W. Drees, *De vorming van het regeringsbeleid* (Assen 1965) 52.
- 15 Honig, *Defense Policy*, 227-237.
- 16 De belangrijkste kritiek betreft het finalistische karakter van deze studie. Honig vertoont

- de neiging naar zijn conclusies “toe te redeneren” en die elementen weg te laten die hierin niet passen. J. Hoffenaar, ‘De Generaals overschat’, *NRC Handelsblad*, 18 september 1993. Zie verder onder meer: G.C. Berkhof, ‘Nederlands defensiebeleid in NAVO-verband’, *Internationale Spectator* 47-9 (1993) 534-535; J.W. Brouwer, ‘zonder titel (boekbespreking)’, *Transaktie* 23-1 (1994) 94-98; J.C.H. Blom, ‘Maatschappij en krijgsmacht in de jaren vijftig. Een nabeschouwing’ in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 216-217; J.C.H. Blom, ‘Maatschappij en krijgsmacht rond 1960. Een nabeschouwing’ in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 254-255; P.B.R. de Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht. De Nederlandse defensie tijdens de Koude Oorlog* (Den Haag 1998) 112-113.
- 17 C.M. Megens, ‘Nationale wensen en NAVO-eisen ten aanzien van de Nederlandse defensie, 1950-1990’, *Militaire Spectator* 170-9 (2001) 474; D. Hellema, 1956. *De Nederlandse houding ten aanzien van de Hongaarse revolutie en de Suezcrisis* (Amsterdam 1990); D. Hellema, ‘De these van de trouwe bondgenoot: Nederlandse buitenlandse politiek in de jaren vijftig’, *Internationale Spectator* 46-2 (1992); Alfred E. Pijpers, ‘Dekolonisatie, compensatiedrang en de normalisering van de Nederlandse buitenlandse politiek’ in: N.C.F. van Sas red., *De kracht van Nederland. Internationale positie en buitenlands beleid* (Haarlem 1991).
- 18 W. Klinkert en G. Teitler, ‘Nederland van neutraliteit naar bondgenootschap. Het veiligheids- en defensiebeleid in de twintigste eeuw’ in: B. de Graaff, D. Hellema en B. van der Zwan red., *De Nederlandse buitenlandse politiek in de twintigste eeuw* (Zoetermeer 2003) 10, 33.
- 19 W.N.A. van Brouwershaven-Hoeke, *Turbulentie en strategisch vermogen. Strategievorming bij het ministerie van Defensie* (Delft 1999) 21.
- 20 Kim van der Wijngaart, *Bondgenootschap onder spanning. Nederlands-Amerikaanse betrekkingen, 1969-1976* (Hilversum 2011) 222.
- 21 Het standaardwerk over de KL in de Koude Oorlog is J. Hoffenaar en B. Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht, 1945-1990* (Den Haag 1994). Voor wat betreft de geschiedenis van de KM en de KMar in de Koude Oorlogsjaren zijn ook studies gestart, waarvan met D.C.L. Schoonoord, *Pugno Pro Patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker 2012) de eerste inmiddels is verschenen.
- 22 J. Tammes, *Het wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode 1940-1945*. Geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht, hoofddeel 1, deel 3 (Den Haag 1961); F.J. Molenaar, *De Luchtverdediging in de meidagen 1940* (2 banden; Den Haag 1970).
- 23 P.C. Boer, *De luchtstrijd rond Borneo. Operaties van de Militaire Luchtvaart KNIL in de periode december 1941 tot februari 1942* (Houten 1987); P.C. Boer, P.A.C. Benjamins en M.T.A. Schep, *De luchtstrijd om Indië. Operaties van de Militaire Luchtvaart KNIL in de periode december 1941 tot maart 1942* (Houten 1990); P.C. Boer, *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power* (Amsterdam 2006); O.G. Ward, *De militaire luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-1945* (Weesp 1985); O.G. Ward e.a., *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de na-oorlogse jaren 1945-1950* (Houten 1988).
- 24 N. Geldhof e.a., *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden 1987).
- 25 Rolf de Winter en Wim Lutgert, *Check the Horizon. De Koninklijke Luchtmacht en het conflict in voormalig Joegoslavië 1991-1995* (Den Haag 2001); Erwin van Loo, *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* (Den Haag 2003).
- 26 Voor een geannoteerde bibliografie van alle tot 1997 verschenen publicaties, zie: W. Snieder, *In vogelvlucht. Geannoteerde bibliografie over de Nederlandse luchtvaart, vanaf 1794* (Alphen aan den Rijn 1999). Voor de belangrijkste publicaties op het gebied van de (Nederlandse) militaire luchtvaart na 1997, zie: *Militair-Historische Leeswijzer Luchtvaart-geschiedenis*, uitgegeven door het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag. (www.defensie.nl/nimh).
- 27 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*.
- 28 R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963).
- 29 A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988).
- 30 Rolf de Winter en Erwin van Loo, *Luchtmacht-bevelhebbers geportretteerd, 1954-2005* (Den Haag 2006).
- 31 Rinus Nederlof, *Blazing Skies. De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht in Duitsland, 1960-1995* (Den Haag 2002).
- 32 R. de Winter en E.H.J.C.M. Doreleijers, *Lucht-machtstructuren in beweging. 80 jaar lucht-macht-organisatie* (Den Haag 1994); Willem Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Lucht-macht* (3e druk; Hilversum 1994); C. Hoogendijk en J.W.G. Nijssen, *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding* (Nieuw-Milligen 2000).

- 33 Zie: <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/13498/Superdefinitief%20proefschrift%20totaalbert.pdf?sequence=1>, aldaar 314-317. Voor de ongeannoote handelseditie, zie: Bert Kreemers, *Hete hangijzers. De aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen* (Amsterdam 2009).
- 34 D. Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU. De geschiedenis van de keuzebepaling en de aanschaf* (Den Haag 1991); D. Starink, 'Logistiek en luchtmacht' in: H. Roos red., *Van markententster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen* (Amsterdam 2002); D. Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997).
- 35 Literatuur over de naoorlogse Deense luchtmacht is beperkt voorhanden. Er bestaat een vierdelige serie in het Deens, dat na het nog te verschijnen laatste deel de Deense luchtmachtgeschiedenis van 1910 tot 1955 beschrijft. Het belangrijkste Engelstalige artikel is: S.H. Hartov, 'Royal Danish Air Force. Small but potent' in: Michael Dewar, *Dawn of a new era: a reflection of change in military strategy and technology* (Londen 1995) 56-61. Over de naoorlogse Noorse luchtmachtgeschiedenis is, zij het vooral in de Noorse taal, meer gepubliceerd, ofschoon ook hier een allesomvattende studie nog ontbreekt. Hans Ole Sandnes, *The 1970-1974 Combat Aircraft Analysis. Priority to Defensive Counter Air and Anti-Shipping Operations* (Trondheim 2010) bevat een hoofdstuk over de opbouw van de Noorse luchtmacht in de jaren vijftig en zestig. Een interessant Engelstalig artikel is voorts Oistein Espenes en Nils E. Naastad, 'The Royal Norwegian Air Force: A multi-purpose tool during the Cold War', *Air Power History* 47-1 (2000) 40-51. De auteurs schrijven de ontwikkeling van de Noorse luchtmacht toe aan een combinatie van politieke, sociale en militaire factoren. Daarentegen heeft Rolf Tamnes in *The United States in the Cold War in the High North* (Oslo 1991) vooral oog voor de geopolitieke en strategische context. Tamnes beschouwt de ontwikkeling van de Noorse luchtmacht in eerste instantie als een reactie op wijzigingen in de NAVO-strategieën. De naoorlogse geschiedenis van de Belgische luchtmacht komt onder meer aan bod in het gedenkboek Gustave Rens e.a., *De Luchtmacht* (Tielt 1992); Hervé de Vinck, *L'Aviation Militaire Belge* (Rennes 1980); Hervé Gérard, *Histoire de l'aviation belge* (Brussel 1978) en John Pacco, *History of the Belgian Air Force 1910-1990* (Aartselaar 1989). Deze publicaties hebben gemeen dat ze, behoudens het feit dat ze gedateerd zijn, geen notenapparaat bevatten.
- 36 Bernd Lemke e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006).
- 37 Samuel P. Huntington, *The Common Defense. Strategic Programs in National Politics* (New York en Londen 1961) 6-7; Th.J.G. van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting. Systeem en Verandering* (Leeuwarden 1987) 10-12.
- 38 Richard Ned Lebow, 'The Soviet Offensive in Europe: The Schlieffen Plan Revisited?', *International Security* 9-4 (1985) 50-51; E.A. van Hoek, H.J. Pasman en B.M. Spee, 'Krijgsmacht en technologie' in: E.R. Muller e.a. red., *Krijgsmacht. Studies over de organisatie en het optreden* (Alphen aan de Rijn 2004) 495.
- 39 Jan Willem L. Brouwer, 'Dutch naval policy in the Cold War period' in: J.R. Bruijn e.a. red., *Strategy and Response in the Twentieth Century Maritime World* (Amsterdam 2001) 42-50; J.W. Brouwer en I. Megens, 'Het succesvolle verzet van de Koninklijke Marine tegen taakspecialisatie in de NAVO, 1949-1951', *Transaktie* 21-1 (1992) 65-83; 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* 107-3 (1992) 493-496.
- 40 R. Moelker en J. Soeters red., *Krijgsmacht en Samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Amsterdam 2003) 95, 101.
- 41 Jan Willem Honig, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance: The Case of the Netherlands* (Westport 1993).
- 42 Erwin van Loo e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen. Een vliegbasis in woord en beeld* (Franeker 2010) 160-163.
- 43 M.E. Peters, *Lichtblauw op de Veluwe. Een geschiedenis van het Vliegveld Deelen, 1914-1995* (Den Haag 1998) 53.
- 44 In de *Airpower Doctrine 2002* van de KLU wordt evenwel geen duidelijk onderscheid gemaakt. *Airpower Doctrine 2002*. Koninklijke Luchtmacht (Den Haag 2002).
- 45 Klinkert en Teitler, 'Nederland van neutraliteit naar bondgenootschap', 9.

HOOFDSTUK 1

- 1 De daadwerkelijke instelling van het Wapen der Militaire Luchtvaart zou vanwege de ingrijpende organisatiewijzigingen echter pas op 1 juli 1939 worden geëffectueerd. De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 51.

- 2 Voor een goed overzicht van de strijd in de meidagen, zie: Herman Amersfoort en Piet Kamphuis red., *Mei 1940. De strijd op Nederlands grondgebied* (4e herz. druk; Den Haag 2012).
- 3 Molenaar, *De luchtverdediging in de meidagen 1940 II*, 939-946.
- 4 Ibidem, I, 18-22.
- 5 De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 19.
- 6 W. Klinkert, R.U.M.M. Otten en J.F. Plasmans, *75 Jaar lucht doelartillerie, 1917-1992* (Den Haag 1992) 94-96.
- 7 De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 19.
- 8 Het betrof 8 vlieg instructeurs, 78 leerlingen, 40 vliegtuigconstructeurs en enkele vliegers, waarnemers en andere functies. De in totaal 136 man waren afkomstig van de vliegscholen te Vlissingen en Haamstede. SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 739, 'Brief Hoofd Bureau Luchtvaart van de Ie Afdeling D.v.O. aan de Minister van Oorlog', 9 maart 1942.
- 9 De verrichtingen van de Nederlandse oorlogsvliegers in Britse dienst zijn opgetekend in: Erwin van Loo, 'Eenige wakkere jongens'. *Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht, 1940-1945* (Conceptproefschrift, te verschijnen in het najaar van 2013).
- 10 J.W.T. Bosch, *De Militaire Luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië*, 31 mei 1940-9 mei 1945 (Niet uitgegeven manuscript 1976) 19, 75-89; Tammes, *Het wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode*, 33-36, 94-100.
- 11 W. Lutgert, 322 *Squadron. Sporen van zijn verleden, lijnen in zijn geschiedenis* (Den Haag 1993) 15.
- 12 No. 320 (Dutch) *Squadron RAF* werd na de oorlog in de gelederen van de Koninklijke Marine opgenomen en speelde daardoor geen rol meer in de wederopbouw van de Nederlandse luchtmacht. W.J.E. Kock, 25 *Jaar 322. 1943 12 juni 1968* (Den Haag 1968) 84; De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 62; S. Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart van 1913-1953', *Onze Luchtmacht* 5-3 (1953) 33.
- 13 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 9.
- 14 P.C. Boer, 'Het Directoraat (Nederlandse) Luchtmacht', *Mars et Historia* 20-5 (1986) 87.
- 15 Tammes, *Het wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode*, 33-36, 94-100.
- 16 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 18.
- 17 Boer e.a., *De luchtstrijd om Indië*, 283; Boer, *De luchtstrijd rond Borneo*, 47-57, 239-240.
- 18 Boer e.a., *De luchtstrijd om Indië*, 270-273.
- 19 O.G. Ward, P.C. Boer en G.J. Casius, *The Royal Netherlands Military Flying School, 1942-1944. Een unicum in de historie van de militaire vliegopleiding* (Den Haag 1985) 15-18, 27.
- 20 Dit betrof No. 18 *Squadron*, No. 19 *Squadron* en No. 120 *Squadron*. Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 22.
- 21 Tammes, *Het wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode*, 109.
- 22 John Buckley, *Air power in the age of total war* (Londen 1999) 168-169.
- 23 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 65.
- 24 R.F.M.M. Claessens, 'Mei 1940, mijlpaal in de ontwikkeling van de Nederlandse luchtmacht', *Militaire Spectator* 159-5 (1990) 226; 'Naar een Nederlandsche luchtmacht', *de Vliegende Hollander* 2-4 (1945) 1.
- 25 De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 19.
- 26 Voorbeelden van de wens om de luchtmacht een prominenter plaats in de krijgsmacht toe te bedelen zijn onder andere terug te vinden in het jaarlijks door J.G.W. Zegers samengestelde hoofdstuk over luchtvaart in het *Wetenschappelijk Jaarbericht van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap*. Zo stelt Zegers: "Deze onafhankelijkheid in denkwijze is een eerste voorwaarde voor een verbreid inzicht omtrent de noodzakelijke behoefte aan ontwikkeling en organisatie van nieuwe gemechaniseerde strijdkrachten en wel in het bijzonder van de Luchtmacht", J.G.W. Zegers, 'Luchtvaart' in: H.A.F.G. van Ermel Scherer en J.Th. Alting von Geusau red., *Wetenschappelijk Jaarbericht van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap* 20 (1930) 166. Drie jaar later liet Zegers optekenen, dat "wij thans leven in de eeuw van de Luchtvaart en dat (...) daarin aan de 'Luchtmacht' een belangrijke plaats zal moeten worden ingeruimd", J.G.W. Zegers, 'Luchtvaart' in: J.Th. Alting von Geusau en H.F.M. van Voorst tot Voorst red., *Wetenschappelijk Jaarbericht van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap* 23 (1933) 131. De redactie van *De Militaire Spectator* deed tevens een duid in het zakje door bij de instelling van de Inspectie der Militaire Luchtvaart de hoop uit te spreken, dat "de thans getroffen maatregel ons dicht gebracht hebben bij het einddoel: de Koninklijke luchtmacht", 'Leven en streven in de Koninklijke Landmacht', *De Militaire Spectator* 104-5 (1935) 221; De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 9.
- 27 Zo droeg het luchtmacht personeel direct na de oorlog al het RAF-blauwe uniform, terwijl

- de letters LSK de nummerborden van de auto's sierden.
- 28 SSA/MVD, RVO 1945-1946, doos 1, Verslag vergadering 26 juli 1945.
- 29 Honig, *Defense Policy*, 9; *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954* (Den Haag 1954) 16.
- 30 Tot zijn "ontsteltenis" vernam minister van Financiën Liefstijn in 1946 dat de 18 Spitfires van No. 322 Squadron, eigendom van de Nederlandse Staat, "zonder (...) financiële afrekening" aan het Britse Air Ministry waren overgedragen. NL-HANA, Financiën / Algemene Index, 2.08.78, 1935, 'Brief Minister van Financiën aan Minister van Oorlog inzake Deviezenbegroting van de Luchtstrijdkrachten', Bur. Geldw. Buitenland nr. 126, 16 mei 1946.
- 31 Boer, 'Het Directoraat (Nederlandse) Luchtstrijdkrachten', 90-93.
- 32 SSA/MVD, RVO 1945-1946, doos 1, Verslag vergadering 31 oktober 1945.
- 33 Dit was de opvolger van het tijdelijke commando Luchtstrijdkrachten Bevrijd Gebied, in april 1945 opgericht in het reeds bevrijde Eindhoven.
- 34 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 33-35; SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 157, 'Sterkte-opgaven Opkomstdepot LSK van 1, 8 en 30 juni 1945'.
- 35 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 178, 'Beschikking van de Directeur L.S.K.', 24 juni 1946; SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 743, 'Luchtstrijdkrachten Nederland', nr. A2/20, 28 februari 1946.
- 36 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 196, 'Nota van Overgave', 22 juni 1946.
- 37 Boer, 'Het Directoraat (Nederlandse) Luchtstrijdkrachten', 92.
- 38 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6874, 'Memorandum betreffende de assistentie van het Air Ministry bij de opbouw der luchtstrijdkrachten', 20 juni 1947.
- 39 SSA/MVD, Legerraad 1945-1994, 1, Notulen vergadering 6 november 1945.
- 40 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 33.
- 41 Claessens, 'Mei 1940', 227; *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 18.
- 42 Boer, 'Het Directoraat (Nederlandse) Luchtstrijdkrachten', 92-93; Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 36.
- 43 Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 47-48.
- 44 56 Tiger Moth en 200 Harvard-lesvliegtuigen, 12 Proctor-, 25 Anson- en 28 Oxford-transportvliegtuigen alsmede 64 Spitfire-jachtvliegtuigen.
- 45 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 14.
- 46 1 TransVA werd gevormd door samenvoeging van de tijdens de oorlogsjaren geformeerde No. 1316 (Dutch) Communication Flight en het buiten RAF-verband opgerichte No. 6 (Dutch) Auster Squadron. Een deel van de Auster-vliegtuigen was bestemd voor het nieuw op te richten 1 ArVA.
- 47 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 23-25, 83.
- 48 J.W. van Marle, 'De opbouw der Nederlandse Luchtstrijdkrachten' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 299-300; Ward e.a., *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de na-oorlogse jaren*, 154-155, 192-199, 243.
- 49 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 40.
- 50 Vojtech Mastny, *Russia's road to the Cold War. Diplomacy, Warfare, and the Politics of Communism, 1941-1945* (New York 1979) 292-306; J.P.D. Dunbabin, *The Cold War: The Great Powers and their Allies* (New York en Londen 1994) 63-66, 82-83; Melvyn P. Leffler en David S. Painter red., *Origins of the Cold War. An International History* (2e herz. druk; New York en Londen 2005) 5; Lawrence Freedman, *The Cold War. A Military History* (Londen 2001) 23-24; Vladislav Zubok en Constantine Pleshakov, *Inside the Kremlin's Cold War: from Stalin to Khrushchev* (Cambridge 1996) 32-35.
- 51 Jan Willem Brouwer en Ine Megens, 'De Koude Oorlog (1949-1990)' in: Jaap R. Bruijn en Cees B. Wels red., *Met Man en Macht. De militaire geschiedenis van Nederland, 1550-2000* (Amsterdam 2003) 383-384; Geir Lundestad, *The United States and Western Europe since 1945* (Oxford 2005) 35-36.
- 52 Pierre van der Eng, *De Marshall-hulp. Een perspectief voor Nederland, 1947-1953* (Houten 1987) 12-20; Duco Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland. De Nederlandse rol in de wereldpolitiek* (Utrecht 2006) 145; William Park, *Defending the West. A History of NATO* (Brighton 1986) 4-5; John Lewis Gaddis, *The Cold War. A New History* (New York 2005) 30-32; Carl-Christoph Schweitzer, 'American threat analyses in the 1950s' in: Carl-Christoph Schweitzer red., *The Changing Western Analysis of the Soviet Threat* (Londen 1990) 57-59.
- 53 Dunbabin, *The Cold War*, 96-98.
- 54 David Miller, *The Cold War. A Military History* (Londen 1998) 10; H.A. Schaper, 'Het Nederlandse Veiligheidsbeleid 1945-1950' in: P.W. Klein en G.N. van der Plaats red., *Herrijzend Nederland. Opstellen over Nederland in de periode 1945-1950* (Den Haag 1981) 117.
- 55 Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 124.
- 56 Jan van der Harst, *The Atlantic Priority. Dutch Defence Policy at the Time of the European*

- Defence Community* (Florence 2003) 18; Friso Wielenga, *Van vijand tot bondgenoot. Nederland en Duitsland na 1945* (Amsterdam 1999) 45-47; Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 124, 127-133.
- 57 Albert E. Kersten, 'In de ban van de bondgenoot' in: David Barnouw, Madelon de Keizer en Gerrold van der Stroom red., *1940-1945: Onverwerkt verleden? Lezingen van het symposium georganiseerd door het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, 7 en 8 mei 1985* (Utrecht 1985) 111.
- 58 H.A. Schaper, 'The Security Policy of the Netherlands, 1945-1948' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 106-107.
- 59 Schaper, 'Het Nederlandse Veiligheidsbeleid 1945-1950', 117-118; Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 150-151; Van der Eng, *De Marshall-hulp*, 228-230; Cees Wiebes en Bert Zeeman, *Belgium, the Netherlands and Alliances, 1940-1949* (Proefschrift, Leiden 1993) 235; William Mallinson, *From Neutrality to Commitment. Dutch Foreign Policy, NATO and European Integration* (Londen en New York 2010) 62-66.
- 60 De Geus, *Staatsbelang en Krijgsmacht*, 50-51; Park, *Defending the West*, 5-10; Van Staden, *Een trouwe bondgenoot*, 19-20.
- 61 Wiebes en Zeeman, *Belgium, the Netherlands and Alliances*, 238-239; Dunbabin, *The Cold War*, 99-100; Lundestad, *The United States and Western Europe since 1945*, 48-52.
- 62 Hoffenaar, 'De Nederlandse krijgsmacht in historisch perspectief', 39-40.
- 63 H.A. Schaper, "'Wij willen zelfs niet Mönchen-Gladbach!'" De annexatiekwesie 1945-1949', *Internationale Spectator* 39-5 (1985) 270.
- 64 Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 152.
- 65 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 36-37; Schaper, 'The Security Policy of the Netherlands', 92-96; Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 137, 151-158; Van der Eng, *De Marshall-hulp*, 33-34, 58-59, 210-229.
- 66 E.J.S. Koolhaas, 'Naar het straatjerdperk' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 119.; Van der Eng, *De Marshall-hulp*, 26-34, 220, 231-233.
- 67 Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 16-17.
- 68 Schaper, 'Wij willen zelfs niet Mönchen-Gladbach!', 270; Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 151-152. Wiebes en Zeeman stellen onomwonden dat "niet de angst voor Moskou de doorslaggevende factor was bij de alliantievorming", Cees Wiebes en Bert Zeeman, 'Nederland, België en de sovjetdreiging (1942-1948)', *Internationale Spectator* 41-9 (1987) 477; SSA/MVD, *CVCS 1949-1976*, 1, Notulen vergadering 3 augustus 1949.
- 69 Brouwer en Megens, 'Het debat in de ministerraad', 486-487.
- 70 Schaper, 'Het Nederlandse Veiligheidsbeleid 1945-1950', 118-119.
- 71 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 24 januari 1949, 30 maart 1949 en 4 april 1949; Jan Verkaik, 'Dutch perceptions of the Soviet threat in the 1950s: empirical data' in: Carl-Christoph Schweitzer red., *The Changing Western Analysis of the Soviet Threat* (Londen 1990) 194-195.
- 72 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 24 januari 1949.
- 73 Ibidem; Honig, *Defense Policy*, 35.
- 74 SSA/MVD, *RVO 1945-1946*, doos 1, 'Samenvatting bespreking van de "Inleiding tot globale begroting van het Ministerie van Oorlog voor het dienstjaar 1949"', nr. 549, 15 juni 1948; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 2 september 1948.
- 75 Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 16.
- 76 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 30 augustus 1948 en 2 september 1948; Brouwer en Megens, 'Het debat in de ministerraad', 487.
- 77 *The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce, from 1952 to 1993* (z.p. z.j.) 2.
- 78 SSA/MVD, *MPA HKGS 1948-1955*, doos 1, bundel 1, 'Kort verslag Bijeenkomst der Ministers van Defensie van de Vijf Mogendheden te Parijs', nr. Ministerraad 614, 30 september 1948; Miller, *The Cold War*, 11-13; Douglas L. Bland, *The Military Committee of the North Atlantic Alliance: a study of structure and strategy* (New York, Westport en Londen 1991) 93-110.
- 79 L.S. Kaplan, 'An Unequal Triad: The United States, Western Union, and NATO' in: Olav Riste red., *Western Security: The Formative Years. European and Atlantic Defence, 1947-1953* (Oslo enz. 1985) 109-114; *De onderhandelingen over Artikel 5* (<http://www.nato.int/docu/review/2006/issue2/dutch/art4.html>), laatst geraadpleegd 08-05-2008).
- 80 Weinigen wisten was dat SAC eind jaren veertig in werkelijkheid slechts over een handjevol "atomic-capable" B-29's en kernwapens beschikte. Stephen Budiansky, *Air Power. The Men, Machines, and Ideas that Revolutionized War, from Kitty Hawk to Gulf War II* (New York 2004) 352.
- 81 T. Mason, *Air Power. A Centennial Appraisal* (Londen 1994) 86; J. Hoffenaar, "'Hannibal ante portas.'" De Russische militaire dreiging

- en de opbouw van de Nederlandse krijgsmacht' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 59-60; C. Greiner, 'Die Alliierten militärstrategischen Planungen zur Verteidigung Westeuropas 1947-1950' in: Roland G. Foerster e.a., *Von der Kapitulation bis zum Plevan-Plan. Anfänge westdeutscher Sicherheitspolitik 1945-1956*, Band 1 (München en Wenen 1982) 165-171.
- 82 Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 23-24.
- 83 Greiner, 'Die Alliierten militärstrategischen Planungen', 215-216.
- 84 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 94, bundel 522, 'Nota m.v.o. aan ministerraad inzake de Nederlandse deelname aan het West-Europese militaire pact', nr. 35-12 ZG, 26 maart 1949; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 januari 1949, 21 januari 1949 en 24 januari 1949; Hoffenaar, 'Hannibal ante portas', 59.
- 85 Spencer, 'Alliance perceptions of the Soviet threat', 1-13; Van Staden, *Een trouwe bondgenoot*, 39-41.
- 86 Hoffenaar, 'Hannibal ante portas', 56-57; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 116, bundel 613, 'Inlichtingenrapport Nederland', 23 oktober 1948.
- 87 Sanu Kainikara, 'Soviet-Russian Air Power' in: John Andreas Olsen red., *Global Air Power* (Washington D.C. 2011) 195-204.
- 88 Joseph P. Mastro, 'The lessons of World War II and the Cold War' in: Robin Higham en Jacob W. Kipp red., *Soviet Aviation and Air Power. A Historical View* (Londen en Boulder 1977) 196-201; Dennis J. Marshall-Hasdell, 'The Defense of Russian Airspace' in: Robin Higham, John T. Greenwood en Von Hardesty red., *Russian Aviation and Air Power in the Twentieth Century* (Londen en Portland 1998) 191-192; Mark O'Neill, 'The Soviet Air Force, 1917-1991' in: Robin Higham en Frederick W. Kagan red., *The Military History of the Soviet Union* (Basingstoke en New York 2010) 163.
- 89 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 12.4, 'Gegevens vreemde Luchtmachten', 1 maart 1949; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 116, bundel 613, 'Inlichtingenrapport Nederland', 23 oktober 1948; Norman Friedman, *The Fifty-Year War. Conflict and Strategy in the Cold War* (Londen 2000) 116-117; Lord Ismay, *NATO. The First Five Years* (Utrecht 1954) 112.
- 90 Greiner, 'Die Alliierten militärstrategischen Planungen', 197-202.
- 91 *NATO. Facts and Figures*, NATO Information Service (Brussel 1971) 195.
- 92 James A. Blackwell, Jr., 'In the Laps of the Gods: the Origins of NATO Forward Defense' in: *Parameters, Journal of the US Army War College* 15-4 (1985) 64-74.
- 93 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 175, bundel 959, 'Memorandum betreffende strategische directieven', 22 november 1948.
- 94 Greiner, 'Die Alliierten militärstrategischen Planungen', 222-223.
- 95 Kaplan, 'An Unequal Triad', 114.
- 96 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 94, bundel 526, Annex I, 'Copy of a letter from the Western Europe Commanders in Chief Committee to the Western Union Chiefs of Staff Committee', nr. WE/HQ/1/147, 27 januari 1949.
- 97 Mason, *Air Power*, 94-96.; *Defensienota 1984-1993* (Den Haag 1984) 50-52.
- 98 Volledigheidshalve moet worden vermeld dat termen als *fighter sweep*, *interdiction* en *close air support* pas in de jaren zestig in zwang raakten.
- 99 Herman Koolstra, 'Counter Air' in: Jan van Angeren e.a., *Introduction to air operations* (Breda 2008) 155-158.
- 100 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 179, bundel 994, bijlage 'Opening Remarks by Field Marshal Montgomery' bij 'Brief Militair- en Luchtvaartattaché aan CGS inzake Besprekingen te Fontainebleau op 27 oktober 1949', nr. 726 Geheim, 26 november 1949; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 94, bundel 526, 'Verslag bijeenkomst te Fontainebleau op 6 en 7 januari 1949 onder leiding van Generaal de Lattre', z.d. (omstreeks januari 1949); Bernd Lemke, 'Konzeption und Aufbau der Luftwaffe' in: Bernd Lemke e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006) 88-89; Michael Knight, 'Air Power in the NATO Alliance' in: R.A. Mason red., *War in the third dimension. Essays in contemporary air power* (Londen enz. 1986) 85-93; Mason, *Air Power*, 94-96; *The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce*, 25-30; David R. Mets, *Land-Based Air Power in Third World Crises* (Alabama 1986) 66-67.
- 101 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 94, bundel 522, 'Nota m.v.o. aan ministerraad inzake de Nederlandse deelname aan het West-Europese militaire pact', nr. 35-12 ZG, 26 maart 1949.
- 102 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 'Nota van Commandant Legerluchtmacht Nederland aan CLS inzake de aanschaf van Meteor vliegtuigen voor de luchtverdediging', nr. TD 1/57/58/48, 17 februari 1948; 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* 168-5 (1999) 301-302.

- 103 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 71.61.3, 'Nota CLS aan m.v.o. inzake de samenwerking in Europa', nr. G1/430 Z.G., 14 februari 1948; Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 46.
- 104 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Verslag bijeenkomst aangaande coördinatie van de luchtverdedigingssystemen', nr. P83/48, 3 maart 1948.
- 105 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Verslag van bespreking met Amerikaanse USAF-attaché', nr. P83/48, 12 maart 1948.
- 106 Ibidem, 'Nota CLS aan m.v.o. betreffende vliegbases voor de Nederlandse Luchtmacht', nr. L1/00/01 Z.G., 3 maart 1948; Ibidem, 'Nota CLS aan m.v.o. betreffende Marine Vliegveld', nr. L1/00/01 Z.G., 15 april 1948.
- 107 Ibidem, 'Nota CLS aan m.v.o. inzake de opbouw van de Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten', nr. L1/00/01 Z.G., 9 april 1948; Ibidem, 'Nota CLS aan de Attaché Militaire Luchtvaart te Londen', nr. Z/00/02 Z.G., 12 april 1948.
- 108 De taken van de Defensiecommissie omvatten onder andere het onderzoeken van defensiebestedingen en het bespreken van algemene problemen die in de organisatie speelden. A.D.M. Bakker e.a., *Te land, ter zee en in de lucht: een institutioneel onderzoek naar taken en handelingen op het beleidsterrein militaire operatiën van het ministerie van Defensie en voorgangers, 1945-1993*, PIVOT-rapport, nr. 50 (Den Haag 1998) 68, 318.
- 109 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 24, bijlage 'Aantekeningen betreffende de huidige stand van zaken met betrekking tot de Luchtmacht' bij notulen van de vergadering van de Defensiecommissie op 29 juli 1948, nr. 72.
- 110 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 30 augustus 1948.
- 111 Ibidem, 2 september 1948.
- 112 SSA/MVD, Legerraad 1945-1994, 4, Notulen bespreking 8 september 1948.
- 113 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 1, bundel 1, 'Kort verslag Bijeenkomst der Ministers van Defensie van de Vijf Mogendheden te Parijs', nr. Ministerraad 614, 30 september 1948; NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Nota m.v.o. aan Ministerraad betreffende het Opbouwplan Luchtmachtstrijdkrachten', nr. 404/48 Z.G., 22 oktober 1948.
- 114 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 1, bundel 1, 'Kort verslag Bijeenkomst der Ministers van Defensie van de Vijf Mogendheden te Parijs', nr. Ministerraad 614, 30 september 1948.
- 115 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Nota m.v.o. aan Ministerraad betreffende een eskader Meteor straaljagers', nr. 651, 15 oktober 1948.
- 116 De Raad voor Zaken Overzee (1947-1948) was een speciale onderraad van de ministerraad, bovenal – maar niet uitsluitend – belast met zaken betreffende de overzeese Rijksdelen.
- 117 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 oktober 1948, 25 oktober 1948, 1 november 1948, 8 november 1948 en 22 november 1948.
- 118 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6019, 'Memorandum inzake het belang en de mogelijkheden van de Nederlandse vliegtuigindustrie', nr. 029.016, 12 april 1949; Starink, 'Logistiek en Luchtmacht', 278-280, 285.
- 119 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6884, 'Nota CLS aan m.v.o. inzake bestelling Meteor-vliegtuigen', 24 maart 1948; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6884, 'Nota CLS aan m.v.o. inzake Meteor-licentiebouw', nr. A.3.24.11, 20 juli 1948; NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, bijlage bij 'Minute m.v.o. aan Ministerraad inzake Opbouwplan Luchtmachtstrijdkrachten', nr. ZG 404/48, 22 oktober 1948.
- 120 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Minute m.v.o. aan Ministerraad inzake Opbouwplan Luchtmachtstrijdkrachten', nr. ZG 404/48, 22 oktober 1948. Overigens moet worden aangetekend dat Schokkings verwijzing naar het achterblijven bij de internationale verplichtingen een politiek argument was; de andere lidstaten maakten evenmin haast met het voldoen aan hun verplichtingen.
- 121 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6255, 'Nota CLS voor Minister van Oorlog inzake Opbouwplan Luchtmachtstrijdkrachten', nr. L.1 00.01. Z.G., 2 november 1948.
- 122 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 5984, 'Nota H.J. van der Maas aan m.v.o. inzake vliegtuigontwikkeling in Nederland', nr. 028.079, 16 november 1948.
- 123 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6380, 'Bespreking m.v.o. met Comité Chefs van Staven', 8 januari 1949.
- 124 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6261, 'Nota inzake Nederlands militaire verplichtingen ingevolge het Pact van Brussel', nr. 11-3 Z.G., 24 januari 1949.
- 125 Ibidem, 'Korte Samenvatting voor de Ministerraad inzake het bezoek van Fieldmarshal Lord Montgomery', nr. M.R. 28, 17 januari 1949.

- 126 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 januari 1949, 21 januari 1949 en 24 januari 1949; Brouwer en Megens, 'Het debat in de ministerraad', 489.
- 127 NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6380, 'Bespreking Minister van Oorlog met Comité Chefs van Staven', 5 februari 1949.
- 128 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 94, bundel 522, 'Nota m.v.o. aan ministerraad inzake de Nederlandse deelname aan het West-Europese militaire pact', nr. 35-12 Z.G., 26 maart 1949.
- 129 De Raad voor Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk (Raad MAK) was een speciale onderraad van de ministerraad waarin de coördinatie van het regeringsbeleid over defensiezaken plaatsvond. In 1952 werd de Raad MAK opgevolgd door de Algemene Verdedigingsraad (AVR).
- 130 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 30 maart 1949 en 4 april 1949.
- 131 Ibidem, 30 maart 1949.
- 132 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 447, bundel Ministerraad 14 april 1949, bijlage 2, 'Nota m.v.o. aan Ministerraad inzake herziene begroting luchtmachtplan 1950-1955', nr. 35-13 Z.G., 2 april 1949, bij notulen vergadering MR 4 april 1949.
- 133 In de pers deden geruchten de ronde dat de Verenigde Staten propellervliegtuigen aan de lidstaten wilden schenken. Minister Liefstinck vond dat de luchtmachtleiding dit Amerikaanse aanbod dankbaar moest aanvaarden, maar hij vreesde dat de luchtmacht zijn zinnen nu al had gezet op Meteor-straalvliegtuigen. Ook Drees was van mening dat dit aanbod slechts op grond van "zeer zwaarwichtige argumenten" mocht worden geweigerd. De luchtmachtleiding was logischerwijs een geheel andere mening toegedaan. NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 4 april 1949 en 14 april 1949.
- 134 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 14 april 1949.
- 135 Ibidem, 13 juni 1949; NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 450, bundel Ministerraad 11 juli 1949, bijlage 4, 'Memorandum betreffende het Fokker-contract' toegevoegd als bijlage bij 'Nota m.v.o. aan Minister-president inzake ontwerp-contract voor de bouw van 300 Meteors', nr. 62-7 Z.G., 9 juli 1949, bij notulen vergadering MR 11 juli 1949; NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 11 juli 1949; Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 47-48.
- 136 J.M.M.J. Clerx, 'Economische expansie door liberalisatie' in: P.F. Maas red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 III, Het kabinet-Drees-Van Schaik (1948-1951) Band A, Liberalisatie en sociale ordening* (Nijmegen 1991) 387-390.
- 137 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 30 maart 1949, 11 juli 1949 en 1 augustus 1949.
- 138 Ine Megens, *American aid to NATO allies in the 1950s: the Dutch case* (Amsterdam 1994) 78, 149-150.
- 139 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 451, bundel Ministerraad 1 augustus 1949, bijlage 13, 'Nota m.v.o. aan Ministerraad inzake vergadering van het Defensie Comité', nr. 11-23 Z.G., 25 juli 1949, bij notulen vergadering MR 1 augustus 1949; SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage A 'Globale samenvatting luchtmachtplan' bij verslag vergadering Raad MAK, 1 januari 1950; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 94, bundel 528, 'Kort overzicht van de verplichtingen welke Nederland in het kader van de West Europese Unie heeft aangegaan', nr. M.163 Metric, z.d. (omstreeks oktober/november 1949); SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Memorandum Opbouwplan Luchtmacht', nr. MC. 485, bij verslag vergadering Raad MAK, 8 maart 1950; NL-HaNA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 11, 'Verslag van de bijeenkomst ter gelegenheid van de ambtsoverdracht van de Chef Luchtmachtstaf Giebel', nr. A.2.04.04 G., 22 september 1950.
- 140 NL-HaNA, HTK 1947-1948, bijlage 600 VIII A, nr. 4, 'Voorlopig Verslag' (vv), 5.
- 141 NL-HaNA, HTK 1948-1949, 37^e vergadering, 25 januari 1949, 996-998; NL-HaNA, HTK 1948-1949, 39^e vergadering, 27 januari 1949, 1057, 1065-1066.
- 142 NL-HaNA, HTK 1948-1949, 37^e vergadering, 25 januari 1949, 1003-1004.
- 143 NL-HaNA, HTK 1947-1948, 33^e vergadering, 23 december 1947, 988; NL-HaNA, HTK 1948-1949, 39^e vergadering, 27 januari 1949, 1069-1070.
- 144 Zie bijvoorbeeld: NL-HaNA, HTK 1948-1949, 37^e vergadering, 25 januari 1949, 995, 1008.
- 145 NL-HaNA, HTK 1948-1949, bijlage 1000 VIII A, nr. 2, 'Memorie van Toelichting' (MvT), 7; NL-HaNA, HTK 1948-1949, bijlage 1000 VIII A, nr. 6, VV, 2-3.
- 146 Ibidem, 3.
- 147 NL-HaNA, HTK 1948-1949, bijlage 1000 VIII A, nr. 8, 'Memorie van Antwoord' (MvA), 13.
- 148 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 9-10.
- 149 Claessens, 'Mei 1940', 230.
- 150 SSA/MVD, RVO 1945-1946, doos 2, omslag XXVIII, stuk 4-II, 'Opmerkingen n.a.v. Rapport Moolenburgh', 15 april 1946.

- 151 De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 20.
- 152 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7008, 'Richtlijnen MLD in Ned. Indië en de noodzaak van de concentratie van de luchtmachtkrachten', nr. 109/G.S./25, 5 juli 1946; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7008, 'Brief Legercommandant S.H. Spoor aan de Luitenant Gouverneur-Generaal van Nederlands-Indië inzake de vorming van een Rijksluchtmacht', nr. 251/G.S./25, 3 oktober 1946; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7008, 'Opmerkingen betreffende het eerste rapport van de Commissie Voorbereiding Legerluchtmacht', nr. Z/03./103, 19 oktober 1946; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7008, 'Brief Legercommandant S.H. Spoor aan de Luitenant Gouverneur-Generaal van Nederlands-Indië betreffende deel I van het Rapport "Samenvoeging Lsk"', nr. 386/G.S./25, 27 december 1946.
- 153 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7013, 'Brief Legercommandant S.H. Spoor aan de Luitenant Generaal-Gouverneur van Nederlands-Indië inzake de samenvoeging van luchtmachtkrachten', nr. Kab./1465/10537, 16 oktober 1947.
- 154 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 106, 'Verslag van de 1^e vergadering van de Commissie ter voorbereiding van de Rijks-Legerluchtmacht', 5 augustus 1946.
- 155 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 11.
- 156 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 5960, 'Ministeriële kennisgeving', nr. 55, 10 juli 1948.
- 157 'Naar een Nederlandse luchtmacht', 1; 'Het Luchtvaartprobleem', *de Vliegende Hollander* 3-10 (1946) 1; 'Nieuws van de Redactietafel', *de Vliegende Hollander* 5-6 (1949) 3; 'De Betekenis van de Luchtmacht', *Onze Luchtmacht* 1-1 (1949) 5-9.
- 158 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 36.
- 159 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 66-67.
- 160 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7013, 'Brief CLS Giebel aan dhr. De Broekert', 7 november 1947.
- 161 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 71.61.3, 'Aantekening Th. Mathon', nr. 12952 Z.G., 16 november 1947; SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code. 21.11, 'Aantekeningen bij schrijven Sectie G.1. Op. No. 13106/47 Z.G.', nr. 11/30, 8 december 1947.
- 162 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 71.61.3, 'Aantekening Th. Mathon', 16 januari 1948; SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 21.15, 'Nota M.v.O. aan CGS en CLS', nr. 1096, 16 augustus 1948.
- 163 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 68-69.
- 164 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 15 juni 1949.
- 165 J.A.M.M. Janssen, *50 Jaar Luchtmaatraad (Lumara)*, 15 juni 1949-15 juni 1999 (Den Haag 1999) 9-11.
- 166 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6874, 'Memorandum betreffende de assistentie van het Air Ministry bij de opbouw der luchtmachtkrachten', 20 juni 1947.
- 167 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6885, 'Rapport Commissie Onderzoek Target I en II', nr. A 4.08.04 G., 21 januari 1950.
- 168 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6910, 'Memorandum Militair Luchtvaartattaché te Londen aan CLS', nr. A.3.26.50 G., 7 januari 1949; Ibidem, 'Brief Commandant CLN aan CLS inzake Target II', nr. G 6/11/2/48, 3 januari 1949.
- 169 Ibidem, 'Nota CLS aan de m.v.o. inzake Target II', nr. A.3.26.50 G., 31 januari 1949.
- 170 Ibidem, 'Nota M.R.H. Calmeyer aan de Kwartiermeester-Generaal', nr. 65-1 Z.G., 18 februari 1949; Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 48-49.
- 171 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 5987, 'Maandrapport Commando Luchtmacht Nederland per 1 juli 1949', nr. 52, 29 augustus 1949; SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Brief Commandant CLN aan commandant 323 Squadron', nr. GL40/49, 11 juli 1949.
- 172 Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 53; Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 35-36.
- 173 Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 50.
- 174 J.A.M.M. Janssen, 'I.A. Aler (1896-1981)' in: G. Teitler en W. Klinkert red., *Kopstukken uit de krijgsmacht. Nederlandse vlag- en opperofficieren, 1815-1955* (Amsterdam 1997) 343.
- 175 Janssen, 'Hoe de straaljagers in Leeuwarden kwamen', 301-302.
- 176 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 71.61.3, 'Nota CLS aan M.v.O. betreffende het Plan Luchtverdediging Nederland', nr. L1/21/01 Z.G., 25 oktober 1947; Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 42-45.
- 177 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 11 maart 1949.
- 178 De oorspronkelijke aanduiding was Nr. 1 Squadron. Iedere wu-lidstaat kreeg vanaf 14 april 1949 een aantal squadronnummers toegewezen, teneinde doublures te voorkomen. Nederland kreeg nummers in de 300-serie, waarna Nr. 1 Squadron werd omgenummerd naar 323 Squadron.
- 179 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 25-27.
- 180 Aart A. van Wijk, *Het paard van Phaëthon. Herinneringen aan de Gloster Meteor in Nederland*,

- 1948-1959. *Trappen-toeren-trimmen* (Bergen 1999) 335-336.
- 181 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 315, 'Overgangsopleiding straaljagers', nr. OV 2/500/7/48, 13 januari 1948.
- 182 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 499, 'Brief waarnemend Commandant Legerluchtmacht Nederland aan CLS betreffende aanschaf van de Meteor VII', nr. TD1/57/137/49, 24 februari 1949.
- 183 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 418, 'Opgave geplande linkuren', nr. CV2/81/170/49, 5 oktober 1949; SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Opleiding jachtvliegers', nr. GL 62/49, 5 oktober 1949.
- 184 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 271, 'Detachering technisch personeel in Engeland', nr. P.2.28.18, 15 oktober 1947; Marcel Coenen en Nico Geldhof, *Gloster Meteor T.Mk.7*, Nederlandse Militaire Luchtvaart, Deel VIII (Soesterberg 1992) 3-6; Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 26; Janssen, 'Hoe de straaljagers in Leeuwarden kwamen', 304; Janssen, 'I.A. Aler (1896-1981)', 344; Edward Shacklady, *The Gloster Meteor* (Londen 1962) 154.
- 185 Opmerkelijk genoeg werd er in 1946 om onduidelijke redenen besloten tot het annuleren van de bestelling van Mosquito mk.vi nachtjagers, waarvan er 38 in de *Target I*-overeenkomst waren opgenomen.
- 186 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 178, 'Voorlopige Beschikking van den Directeur Luchtstrijdkrachten', 30 april 1946.
- 187 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Memorandum J.N. Mulder aan de Commandant CLN', nr. P53/49, 14 januari 1949.
- 188 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, 529, 'Nota CLS aan m.v.o. inzake Opbouwplan Luchtmacht', nr. MC/117, 16 februari 1949.
- 189 NL-HANA, Financiën / Algemene Index, 2.08.78, 1935, 'Brief Minister van Financiën aan Minister van Oorlog inzake Bouw van Meteor nachtjagers bij Fokker', nr. 194, 11 november 1950; Janssen, 'I.A. Aler (1896-1981)', 343.
- 190 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 9 juli 1949.
- 191 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 71.61.3, 'Nota CLS aan CGS betreffende opgave Amerikaans materieel', nr. MC/388, 17 december 1949; De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 51-52.
- 192 *Nota inzake het defensiebeleid*, 18 mei 1954, 20.
- 193 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 6 oktober 1949; Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 27-28.
- 194 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6941, 'Nota CLS aan m.v.o. getiteld "De luchtverdediging van het Westen des lands"', nr. L1/20, 2 april 1947; NIMH Documentatie, Nederlandse luchtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Luchtverdediging', nr. P 148/48, 9 april 1948; Ibidem, 'Verslag van de bespreking tussen de Ministeries van Oorlog en Marine', nr. P 191/48, 8 mei 1948.
- 195 Marc van Alphen, Willem Geneste en Prudent Staal, 'Terg mij niet'. *De geschiedenis van marinevliegkamp Valkenburg* (Franeker 2007) 28-29.
- 196 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 71.61.3, 'Nota Voorzitter Commissie Luchtverdediging aan CLS inzake Vliegveld Valkenburg', nr. 6 Z.G., 3 november 1947.
- 197 SSA/MVD, Legerraad 1945-1994, 4, Notulen bespreking 2 april 1948.
- 198 Van Alphen e.a., 'Terg mij niet', 31-33.
- 199 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 71.61.3, 'Nota CLS aan CGS betreffende opgave van vliegvelden', nr. L.1.00.01 Z.G., 6 december 1948; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6964, 'Offerte CLS inzake vliegvelden', nr. L.10.11.00 Z.G., 26 november 1948.
- 200 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 7 januari 1949.
- 201 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Vliegbases voor de Nederlandse Luchtmacht', nr. L 1/00/01 Z.G., 3 maart 1948.
- 202 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 9 januari 1950.
- 203 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6761, 'Nota Hoofd Bureau L van het Militair Kabinet aan Minister van Oorlog', nr. L.264, 7 februari 1947; Ibidem, 'Verslag vergadering', 28 februari 1947; Ibidem, 'Nota Minister van Oorlog aan CLS', nr. L.264, 7 maart 1947.
- 204 NL-HANA, HTK 1948-1949, bijlage 1000 VIIIA, nr. 8, MvA, 13; Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 28-29.
- 205 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 17 juni 1949.
- 206 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 6 oktober 1949; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 21 mei 1949, 4 november 1949 en 3 februari 1950.
- 207 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Verslag van bespreking tussen Nederlandse luchtmachtstaf en het Air Ministry', nr. P 83/48, 28 juni 1948.
- 208 SSA/MVD, HKGS 1947-1954, code 86.2, 'Nota CLS aan m.v.o. betreffende Luchtmacht kabelplan', nr. L.3.19.00 Z.G., 4 januari 1949; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 2 september 1948.

- 209 Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 52.
- 210 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 11, 'Verslag bijeenkomst ter gelegenheid ambtsoverdracht CLS Giebel', nr. A.2.04.04 G., 22 september 1950.
- 211 *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 18-19.
- 212 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 15 juni 1949.
- 213 P.V.H.J. Hamburg, 'De mens in het middelpunt. Het personeelsvraagstuk' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 319.
- 214 Oorspronkelijk werd de Officiers- en Kaderschool in Huis ter Heide in de provincie Utrecht ondergebracht.
- 215 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 40.
- 216 W.H. Lutgert, 'Ab Origine Flexibilis'. *Luchtmacht Stafschool 1949-1991* (Den Haag 1993) 17-18.
- 217 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 49.
- 218 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6824, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake integratie Britse officieren in Staf C.L.V.', nr. LL/1042 M, 15 augustus 1952.
- 219 SSA/MVD, CLN 1946-1952, 23, stuk nr. 2502, 'Personeel lichting 1945', nr. S 10/295/1/48, 19 oktober 1948; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7016, 'Samenvoeging Luchtstrijdkrachten', nr. Z12/01, 13 december 1947; 'Demobilisatie', *de Vliegende Hollander* 5-2 (1949) 39.
- 220 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6863, 'Sterktestaten van de onderdelen, bureaus en instellingen onder bevel van de Chef Luchtmachtstaf, over de maanden oktober 1948 tot en met december 1949'; *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 19.
- 221 SSA/MVD, CLN 1946-1952, 23, stuk nr. 2674, 'Demobilisatie personeel lichten 1945 en 1946', nr. AZ 21/3419/1/48, 27 november 1948; Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 43-44.
- 222 Claessens, 'Mei 1940', 229; *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 178, 180; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 25, Notulen vergadering 1 april 1949, nr. 42.
- 223 J.A.M.M. Janssen, 'Driestromenland in optima forma: identiteit, taken en organisatorische inbedding van de krijgsmacht delen rond 1960' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 239.
- 224 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6259, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake tekort aan beroepspersoneel', nr. P 4/00 Z.G., 23 augustus 1948.
- 225 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 431, 'Memorandum betreffende de wervingsactie 1949', z.d. (omstreeks begin 1949); 'Personeel gevraagd.....!', *de Vliegende Hollander* 5-3 (1949) 57-58; 'Personeel gevraagd.....!' (deel 2), *de Vliegende Hollander* 5-4 (1949) 79-80.
- 226 Voor 1946 bedroegen deze aantallen respectievelijk 71 en 266; voor 1947 - 88 en 283 en voor 1948 - 129 en 414.
- 227 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 45.
- 228 Janssen, 'I.A. Aler (1896-1981)', 344.
- 229 Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 53; Claessens, 'Mei 1940', 227.
- 230 De plannen voor het verzorgen van opleidingen voor de Rijksluchtdienst zouden echter nooit van de grond komen.
- 231 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7095, 'Ministeriële beschikking', nr. 55, 15 mei 1948.
- 232 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 11, 'Verslag bijeenkomst ter gelegenheid van de ambtsoverdracht van de CLS Giebel', nr. A.2.04.04 G., 22 september 1950.
- 233 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6865, 'Sterktestel lijst personeel Zeemacht bij D.L.O.', nr. PM 4/808/2/47, 4 december 1947; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 11 maart 1949.
- 234 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 410, 'Aandeel Koninklijke Marine aan personeel C.L.O.', nr. A1.06.03, 8 augustus 1949.
- 235 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6997, 'Nota CLS aan m.v.o. betreffende opleidingsvliegveld in West-Indië', nr. Z 02.02. Z.G., 26 oktober 1948.
- 236 SSA/MVD, MPA HFGS 1948-1955, doos 218, bundel 1220, 'Development of French Morocco as a centre for co-ordinated Western Union Aircrew Training Scheme', nr. M.C. (49) 117, 16 juni 1949.
- 237 Ter illustratie kan de onderlinge verhouding van het ter opleiding aangenomen en daarvan geslaagde personeel in 1948 worden genomen. Van de 526 in opleiding zijnde vliegers slaagden er 92; voor het technisch personeel bedroegen de cijfers respectievelijk 1.041 en 363. Toch slaagden er ook van de 1.703 man in de overige categorieën in totaal slechts 893. SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Memorandum s.o.o. / C.L.S.', z.d. (omstreeks begin 1949).
- 238 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 419, 'Brief Commandant Jachtvliegkool aan Commandant CLN', nr. 2020-5-257, 5 mei 1949.
- 239 Ibidem, 'Brief staatssecretaris van Oorlog Fockema Andreae aan Commandant CLN', nr. 512/49, 17 augustus 1949; Ibidem, 'Brief Commandant CLN aan z.k.h. Prins Bernhard', nr. OV2/1184/1/49, 25 augustus 1949.

- 240 Ibidem, 'Brief staatssecretaris van Oorlog Fockema Andreae aan Commandant CLN', nr. 512/49, 17 augustus 1949; Ibidem, 'Brief Commandant CLN aan Z.K.H. Prins Bernhard', nr. OV2/1184/1/49, 25 augustus 1949.
- 241 Ibidem, 'Beschouwingen betreffende de selectie vliegopleiding', nr. 9903/CLO/101/2/OPL, 7 november 1949.
- 242 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Handhaving vliegdiscipline', nr. 141/G2/21/49, 25 april 1949; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 5960, 'Rapport Commissie inzake Luchtvaartongevallen', 23 juni 1948.
- 243 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 629, 'Rapport Inspectie J.V.S.', nr. GT31/49, 21 juni 1949.
- 244 Ibidem, 'Brief Generaal-majoor Aler aan Commandant CLN', nr. IA/103/49, 24 juni 1949; Ibidem, 'Brief A.F. Martindale aan Generaal-majoor Aler', nr. BLY/AFM.JB.6, 17 juni 1949.
- 245 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Brief Commandant 323 Squadron aan Commandant CLN', nr. A178/23/5/49, 23 mei 1949; SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 624, 'Brief Chef Vliegdiens aan CLN', nr. A 440/14/1D/49, 13 oktober 1949.
- 246 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 5987, 'Maandrapport Commando Luchtmacht Nederland per 1 juli 1949', nr. 52, 29 augustus 1949.
- 247 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Brief Commandant CLN aan Commandant 323 Squadron', nr. GL40/49, 11 juli 1949.
- 248 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 11, 'Verslag bijeenkomst ter gelegenheid ambtsoverdracht CLS Giebel', nr. A.2.04.04 G., 22 september 1950.
- 249 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Brief Commandant CLN aan voorzitter der Defensiecommissie betreffende bewapening van Meteors', nr. GL 22/49, 11 april 1949; Van Loo, *Crossing the Border*, 206.
- 250 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Verslag bezoek aan R.A.F. Thorney Island', 5 juli 1949; 'Exercise "Foil"', *de Vliegende Hollander* 5-7 (1949) 158; 'Exercise "Foil": een nabeschouwing', *de Vliegende Hollander* 5-8 (1949) 179.
- 251 Janssen, 'Hoe de straaljagers in Leeuwarden kwamen', 305.
- 252 'Oefening Bulldog', *de Vliegende Hollander* 5-10 (1949) 243-244.
- 253 SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Nota sous-chef CLS aan Staatssecretaris van Oorlog', nr. L.1.14.25 G., 23 augustus 1949.
- 254 Ibidem, 'Oefening in samenwerking met luchtmacht', nr. 368/05 Geheim, 7 mei 1949.
- 255 Ibidem, 'Oefening Orleans', nr. L299/1/49, 2 november 1949; SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 462, 'Maandrapport Commando Luchtmacht Nederland', nr. S 10/2/58/49, 1 november 1949; SSA/MVD, DNLSK 1944-1951, 638, 'Brief Commandant 323 Squadron aan Commandant CLN betreffende Oefening Frankrijk', nr. A428/7/1049, 7 oktober 1949.
- 256 J.W.L. Brouwer, 'Schokking, Willem Fredrik (1900-1960)', in: *Biografisch Woordenboek van Nederland* <http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/BWN/lemmata/bwn5/schokking> [10-02-2012].
- 257 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 24, Notulen vergadering 19 augustus 1948, nr. 81.
- 258 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 47-48.
- 259 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 24, Notulen vergadering 19 augustus 1948, nr. 81.
- 260 Melvyn P. Leffler, 'Economics, Power and National Security: Lessons of the Past' in: Klaus Larres en Ann Lane red., *The Cold War: the essential readings* (Oxford enz. 2001) 28.
- 261 NL-HANA, HTK 1950-1951, bijlage A, 1900, Rijksbegroting voor het dienstjaar 1951, Nota betreffende de toestand van 's Rijks financiën, 44.

HOOFDSTUK 2

- 1 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6584, 'Statistisch overzicht 1956'.
- 2 Spencer, 'Alliance perceptions of the Soviet threat', 13; Robert E. Osgood, *NATO: The Entangling Alliance* (Chicago en Londen 1962) 29-32, 52-53.
- 3 Freedman, *The Cold War*, 35-36; Dumbabin, *The Cold War*, 101-102; Samuel F. Wells, jr., 'The First Cold War Buildup: Europe in United States Strategy and Policy, 1950-1953' in: Olav Riste red., *Western Security: The Formative Years. European and Atlantic Defence, 1947-1953* (Oslo enz. 1985) 182-183.
- 4 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 17 juli 1950.
- 5 Ibidem, 2 augustus 1950; Bernadette Kester, Herman Roozenbeek en Okke Groot, *Focus op Korea. De rol van de Nederlandse pers in de beeldvorming over de Korea-oorlog 1950-1953* (Den Haag 2000) 14.
- 6 http://www.defensie.nl/nimh/geschiedenis/internationale_operaties/missieoverzicht/46169055/korea_oorlog/. Voor aanvullende informatie over het Nederlandse optreden in Korea, zie onder andere: J.A. de Moor, 'Aan de Amerikanen overgeleverd. Nederland, de vs en de oorlog in Korea, 1950-1953' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De*

- Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 163-177; Christ Klep en Richard van Gils, *Van Korea tot Kabul. De Nederlandse militaire deelname aan vredesoperaties sinds 1945* (3e herz. druk; Den Haag 2005) 197-210. Overigens noemt De Moor een getal van 3.418 uitgezonden militairen, terwijl Klep en Van Gils tot een totaal van 5.286 militairen komen.
- 7 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Brief Commandant Vliegbasis Leeuwarden aan C-CLV inzake vrijwilligers LSK-Korea', nr. 51/552 Ad P., 12 februari 1951.
 - 8 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Brief C-CLV J. van der Werff aan CLS inzake vrijwilligers LSK-Korea', nr. P 1.24.020 Geheim, 22 februari 1951.
 - 9 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 18 april 1951.
 - 10 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, Verslag vergadering Raad MAK, 21 april 1951.
 - 11 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 mei 1951.
 - 12 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6177, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake uitzending Nederlandse vliegers naar Korea', nr. LL/90275C, 23 juli 1951.
 - 13 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6177, 'Nota Minister van Oorlog aan Minister van Buitenlandse Zaken inzake uitzending Nederlandse vliegers naar Korea', z.d. (omstreeks juli 1951).
 - 14 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 3 oktober 1951.
 - 15 Van Wijk, *Het paard van Phaëthon*, 34.
 - 16 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6200, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake vliegers voor Korea', nr. L5/LL/902751/S, 16 juni 1952; Ibidem, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake uitzending naar Korea', nr. LP 106N, 23 april 1952; Ibidem, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake uitzending naar Korea', nr. LP/675, 12 mei 1952.
 - 17 Ibidem, 'Nota Directeur Personeel aan Minister van Oorlog', 9 juni 1952.
 - 18 Ibidem, 'Minute van Minister van Oorlog aan CLS inzake uitzending naar Korea', nr. Conf. Litt V 221, 17 juli 1952.
 - 19 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 6 augustus 1952.
 - 20 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6205, 'Verslag bezoek aan Korea en Japan', nr. L3/LL/90149C, 18 augustus 1951.
 - 21 Chae Han Kook, Chung Suk Kyun en Yang Yong Cho red., *The Korean War*, volume 1 (Seoul 1997) 118, 147, 156-164; William Stueck, 'The Korean War' in: Melvyn P. Leffler en Odd Arne Westad red., *The Cambridge History of the Cold War*, volume 1 (Cambridge enz. 2010) 277-283; Gaddis, *The Cold War*, 42-46; Friedman, *The Fifty-Year War*, 154-165; Robert A. Pape, *Bombing to win. Air Power and Coercion in War* (Ithaca enz. 1996) 137-173.
 - 22 Het plan kwam uit de koker van Noord-Korea. Na een eerder verzoek te hebben geweigerd, deelde Stalin de Noord-Koreaanse leider Kim Il Sung begin 1950 mede dat de Sovjetunie diens streven naar hereniging zou steunen. David Holloway, 'Nuclear weapons and the escalation of the Cold War, 1945-1962' in: Melvyn P. Leffler en Odd Arne Westad red., *The Cambridge History of the Cold War*, volume 1 (Cambridge enz. 2010) 380.
 - 23 Freedman, *The Cold War*, 36.
 - 24 Jan Hoffenaar en Christopher Findlay red., *Military Planning for European Theatre Conflict during the Cold War. An oral history roundtable Stockholm, 24-25 april 2006* (Zürich 2007); Vojtech Mastny, Sven G. Holtsmark en Andreas Wenger red., *War Plans and Alliances in the Cold War. Threat perceptions in the East and West* (New York en Londen 2006); Vojtech Mastny en Malcolm Byrne red., *A Cardboard Castle? An inside history of the Warsaw Pact, 1955-1991* (Boedapest en New York 2005).
 - 25 Spencer, 'Alliance perceptions of the Soviet threat', 9-13; J. Hoffenaar, 'De logica van de Koude Oorlog', *Militaire Spectator* 182-2 (2013) 68.
 - 26 Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 136-137.
 - 27 Park, *Defending the West*, 14-16.
 - 28 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Brief Ministerie van Buitenlandse Zaken aan Ministerraad inzake vijfde zitting van NAVO Raad in New York, 15-26 september 1950', nr. 100306-8116 G.S., 6 oktober 1950, bij verslag vergadering Raad MAK, 13 oktober 1950; Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 41-42.
 - 29 Stephen J. Flanagan, *NATO's Conventional Defences. Options for the Central Region* (Cambridge 1988) 9-11; Osgood, *The Entangling Alliance*, 84-87, 91-95; Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 76-77.
 - 30 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 19 februari 1951, 20 augustus 1951, 5 oktober 1951 en 20 oktober 1952.
 - 31 NL-HANA, HTK 1951-1952, 'Rijksbegroting voor het dienstjaar 1952', bijlage 2300 VIII A, nr. 9, vv, 1-2; NL-HANA, HTK 1952-1953, 10^e vergadering, 12 november 1952, 211-212;

- NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 29 januari 1951 en 30 juli 1951.
- 32 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 5 oktober 1951 en 17 maart 1952; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 1, 'Beknopt overzicht Europese Defensie Gemeenschap', z.d. (omstreeks 1953), 1-3. Zie verder onder meer: Jan van der Harst, 'The Plevin Plan' in: Richard T. Griffiths red., *The Netherlands and the Integration of Europe, 1954-1957* (Amsterdam 1990) 138-151; Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 167-182; J.W.L. Brouwer, 'Buitenlandse Zaken: de strijd om meer parlementaire invloed, 1948-1951' in: P.F. Maas en J.M.M.J. Clerx red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 III, Het kabinet-Drees-Van Schaik (1948-1951)* Band C, *Koude Oorlog, dekolonisatie en integratie* (Nijmegen 1996) 111-118; Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 142-166, 190-191; Wielenga, *Van vijand tot bondgenoot*, 47-49.
- 33 Park, *Defending the West*, 18-19; Kevin Ruane, *The Rise and Fall of the European Defence Community. Anglo-American Relations and the Crisis of European Defence, 1950-1955* (Basingstoke en Londen 2000) 4-12, 175-179.
- 34 Park, *Defending the West*, 19-20; Miller, *The Cold War*, 25-26.
- 35 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159 (1948-1974), 30, Notulen vergadering 14 oktober 1954, nr. 86; Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 189; Albert E. Kersten, 'Niederländische Regierung, Bewaffnung Westdeutschlands und EVG' in: Hans-Erich Volkmann en Walter Schwengler red., *Militär-geschichte seit 1945. Die Europäische Verteidigungsgemeinschaft. Stand und Probleme der Forschung* (Boppard am Rhein 1985) 214-217.
- 36 Friedman, *The Fifty-Year War*, 174; Jan Hoffenaar, "'Wordt Nederland verdedigd?" De discussie over de hoofdverdedigingslinie van de NAVO in het begin van de jaren vijftig', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 119-2 (2004) 180-181.
- 37 Osgood, *The Entangling Alliance*, 68-72.
- 38 Spencer, 'Alliance perceptions of the Soviet threat', 13, 15-17; Osgood, *The Entangling Alliance*, 74-77.
- 39 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 134-135; Park, *Defending the West*, 19-20; Osgood, *The Entangling Alliance*, 80-84, 87-91.
- 40 D. Hellema, 'Van de Geest van Geneve tot de Hongaarse revolutie. Nederland en de Sovjetdreiging, 1954-1956' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 189-190, 196-197; Hellema, 'De these van de trouwe bondgenoot', 97; Zie ook: Hellema, 1956.
- 41 Lawrence S. Kaplan, *NATO Divided, NATO United. The Evolution of an Alliance* (Westport en Londen 2004) 13; W. Scott Lucas, 'NATO, "Alliance" and the Suez Crisis' in: Beatrice Heuser en Robert O'Neill red., *Securing Peace in Europe, 1945-62. Thoughts for the post-Cold War Era* (Londen 1992) 268-271; John Lewis Gaddis, *We now know: rethinking Cold War History* (Oxford enz. 1997) 172-173.
- 42 Miller, *The Cold War*, 57-58.
- 43 Osgood, *The Entangling Alliance*, 114-115.
- 44 Hellema, 'Van de Geest van Geneve tot de Hongaarse revolutie', 194-196.
- 45 NL-HANA, HTK 1949-1950, 'Rijksbegroting voor het dienstjaar 1950', bijlage 1400 VIII A, nr. 2, MvT, 7-8; J.W.L. Brouwer, 'Miljarden voor defensie?' in: P.F. Maas en J.M.M.J. Clerx red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 III, Het kabinet-Drees-Van Schaik (1948-1951)* Band C, *Koude Oorlog, dekolonisatie en integratie* (Nijmegen 1996) 295.
- 46 NL-HANA, HTK 1949-1950, bijlage 1672 VIII A, nr. 11, 'Nota inzake het defensiebeleid', 1-6.
- 47 Brouwer, 'Miljarden voor defensie?', 296-298; De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 54.
- 48 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 24 juli 1950.
- 49 Ibidem, 2 augustus 1950.
- 50 Brouwer en Megens, 'Het debat in de ministerraad', 497.
- 51 NL-HANA, HTK 1949-1950, 84^e vergadering, 13 september 1950, 2446-2447; NL-HANA, HTK 1949-1950, 85^e vergadering, 14 september 1950, 2450-2451.
- 52 Brouwer, 'Miljarden voor defensie?', 299-300.
- 53 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Brief generaal Eisenhower aan Amerikaanse ambassadeur Chaplin', 13 januari 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 19 januari 1951.
- 54 Jaap Hoogenboezem, *H.J. Kruls: een politieke generaal* (Amsterdam 2010) 252-259.
- 55 De directe aanleiding vormde het regeringsvoorstel om de soevereiniteit over Nieuw-Guinea op te dragen aan de Nederlands-Indonesische Unie. Een motie van vvd-fractievoorzitter P.J. Oud (24 januari 1951), waarin de Tweede Kamer haar teleurstelling uitsprak over het regeringsbeleid ten aanzien van de laatste Nederlandse kolonie, leidde tot de ontslagaanvraag van minister Stikker en de uiteindelijke val van het kabinet-Drees I.
- 56 J.W.L. Brouwer, 'Oorlog en Marine: een einde aan de impasse' in: J.J.M. Ramakers red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 IV, Het kabinet-Drees II (1951-1952)* Band C, *In de schaduw van de Koreacrisis* (Nijmegen 1997) 599-602.

- 57 Brouwer, 'Miljarden voor defensie?', 323.
- 58 Brouwer, 'Oorlog en Marine', 594; Megens, *American aid to NATO allies*, 111-112.
- 59 J. Hoffenaar, 'Kans of verplichting. Nederlands complete krijgsmacht in de Koude Oorlog' in: G.J. Folmer e.a., *50 jaar NAVO en Nederland* (Den Haag 1999) 23.
- 60 Van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting*, 56-59, 68-69.
- 61 Brouwer en Megens, 'Het debat in de ministerraad', 493-496.
- 62 De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 65-66.
- 63 Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 166-167.
- 64 NL-HANA, HTK 1950-1951, bijlage 1900 VIII A, nr. 10, 'Nota inzake het defensiebeleid', 6.
- 65 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Aide-mémoire van de Amerikaanse ambassade aan dr. H.M. Hirschfeld', 28 mei 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 1 juni 1951.
- 66 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, Verslag vergadering Raad MAK, 8 juni 1951 en 23 juni 1951.
- 67 Tegenwaardefondsen bevatten de betalingen in Nederlandse guldens van goederen die in het kader van het Marshall-plan werden geïmporteerd. Hoewel de goederen door de Verenigde Staten kosteloos werden verstrekt, moest de Nederlandse producent die de goederen verwerkte de staat hiervoor compenseren. Dit bedrag werd vervolgens op een aparte rekening, de tegenwaarderekening, bij De Nederlandsche Bank weggeschreven.
- 68 SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, Verslag vergadering AVR, 19 september 1952; Brouwer, 'Oorlog en Marine', 617-620.
- 69 Brouwer en Megens, 'Het debat in de ministerraad', 500; J.W.L. Brouwer en I. Megens, 'Defensiebeleid in historisch perspectief', *Internationale Spectator* 48-5 (1994) 250.
- 70 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 136-137.
- 71 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6909, 'Nota Minister van Oorlog en Marine aan de leden van de Ministerraad inzake de financiering van de defensie-opbouw na 1954', nr. 15-1/53 Z.G., 5 september 1953.
- 72 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 24 augustus 1953 en 21 september 1953; *Nota inzake het defensiebeleid*, 18 mei 1954, 259.
- 73 Financieel overzicht 1955-1957: KL f 2.437 miljoen; luchtstrijdkrachten f 956 miljoen; KM f 945 miljoen; NAVO-infrastructuurfonds f 126 miljoen; Bescherming Bevolking (BB) f 50 miljoen.
- 74 Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 120-121.
- 75 J.G. Siccama en Th. van den Hoogen, 'De defensiebegroting tussen 1945 en nu' in: E. Boeker en B. Oostenbrink red., *Jaarboek 1983/84. Vrede en veiligheid, bewapening, vredesbeweging en het Nederlandse veiligheidsbeleid* (Alphen aan den Rijn 1984) 164.
- 76 John S. Duffield, *Power Rules: the evolution of NATO's conventional force posture* (Stanford 1995) 68-69; Park, *Defending the West*, 27-29.
- 77 De volgende paragraaf is, naast brondocumenten, ontleend aan enkele uitstekende studies van het Militärgeschichtliches Forschungsamt (MGFA). In het bijzonder is hiervoor gebruikgemaakt van: C. Greiner, 'Die Alliierten militärstrategischen Planungen', 119-316. Zie tevens: C. Greiner, 'Zur Rolle Kontinentaleuropas in den militärstrategischen und operativen Planungen der NATO von 1949 bis 1958' in: Klaus A. Maier en Norbert Wiggershaus red., *Das Nordatlantische Bündnis 1949-1956. Beiträge zur Militärgeschichte*, Band 37 (München 1993) 147-175.
- 78 James R. Golden e.a., *NATO at Forty. Change, Continuity & Prospects* (Boulder, San Francisco en Londen 1989) 124.
- 79 D.C. 6/1, *The Strategic Concept for the Defence of the North Atlantic Area*, 1 december 1949, 4.
- 80 M.C. 14, *Strategic Guidance for North Atlantic Regional Planning*, 28 maart 1950.
- 81 Pedlow, Gregory W., 'The Evolution of NATO Strategy, 1949-1969' in: Gregory W. Pedlow red., *NATO Strategy Documents, 1949-1969* (<http://www.nato.int/docu/stratdoc/eng/intro.pdf>, laatst geraadpleegd 04-11-2008) XIV.
- 82 D.C. 13, *The North Atlantic Treaty Organization Medium Term Plan*, 1 april 1950, 10-11.
- 83 Het verschil tussen beide betreft de reikwijdte (respectievelijk intercontinentaal bereik versus opererend in een afgebakend geografisch gebied) en de doelstelling (*strategic airpower* beoogt het verslaan van een tegenstander door zijn *vermogen* en/of zijn *wil* om oorlog te voeren aan te grijpen, terwijl *tactical airpower* zich richt op de destructie of neutralisatie van zijn *militaire eenheden*). Dat sluit overigens niet uit dat *tactical airpower* strategische taken kan vervullen, en vice versa. Mark Clodfelter, *The Limits of Air Power. The American Bombing of North Vietnam* (Londen en New York 1989) 30; Benjamin S. Lambeth, *The Transformation of American Air Power* (Ithaca en Londen 2000) 263-271.
- 84 D.C. 13, *The North Atlantic Treaty Organization Medium Term Plan*, 1 april 1950, 43-44, 56-59, 66.
- 85 Pedlow, 'The Evolution of NATO Strategy, 1949-1969', XIV-XV. A.M. Johnston gaat nog een stap verder en betoogt dat het ogenschijnlijk op een verdediging met conventionele

- middelen geënte MTDP “was simply a mask”. De vs, zo stelt Johnston, hadden geen enkele intentie om West-Europa met andere dan met nucleaire middelen te verdedigen. Andrew M. Johnston, ‘The Construction of NATO’s Medium Term Defence Plan and the Diplomacy of Conventional Strategy, 1949-50’, *Diplomacy & Statecraft* 12-2 (2001) 79-124.
- 86 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 96, bundel 538, ‘Acceleration of NATO Air Force Programs’, 7 juni 1951.
- 87 In 1958 ging het voorzitterschap van de NAVO-Raad over van de President (een hoofdzakelijk ceremoniële functie) op de Secretaris-Generaal.
- 88 Ismay, *NATO*, 40-70; W. De Savornin Lohman, ‘De militaire top-organisatie van de NAVO’, *De Militaire Spectator* 127-5 (1958) 240-242; *NATO. Facts and Figures*, 26-33.
- 89 *Texts of Final Communiqués, 1949-1974*. NATO Information Service (Brussel z.j.) 61.
- 90 Het Channel Committee, onder bevel van de Commander-in-Chief Channel (CINCHAN), werd in het leven geroepen om ook de Britten een hoge post in de NAVO-organisatie te verschaffen. Naast SACEUR en de Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT), twee Amerikaanse posten, vormde CINCHAN een van de drie Major NATO Commanders. Gregory W. Pedlow, ‘The Evolution of NATO’s Command Structure, 1951-2009’ (<http://www.aco.nato.int/resources/21/Evolution%20of%20NATO%20Cmd%20Structure%201951-2009.pdf>, laatst geraadpleegd 03-12-2012) 3.
- 91 De Amerikaanse en Britse strategische luchtmachtstrijdkrachten bleven te allen tijde onder bevel van respectievelijk SAC en Bomber Command staan.
- 92 Het op 2 april 1952 opgerichte ZATAF kwam voort uit de in 1943 geformeerde Second Tactical Air Force (2TAF) van de Britse luchtmacht.
- 93 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 59, ‘Instructie CTL Nr. 1004Ei’; Ismay, *NATO*, 72; *Nota inzake het defensiebeleid*, 18 mei 1954, 45-47.
- 94 *Facts and Figures*, 31; *Texts of Final Communiqués*, 63-65; Ismay, *NATO*, 43-44.
- 95 SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, ‘Brief E.H. van der Beugel aan Algemene Verdedigingsraad betreffende het aanvullende TCC-rapport’, nr. 2808, 21 februari 1952; *Nota inzake het defensiebeleid*, 18 mei 1954, 37; Ismay, *NATO*, 46-47.
- 96 SACEUR, SACLANT en CINCHAN vormden de drie belangrijkste NAVO-commandanten, de zogeheten Major NATO Commanders.
- 97 Ismay, *NATO*, 89-97.
- 98 Van Staden, *Een trouwe bondgenoot*, 185-191; Drees, *De vorming van het regeringsbeleid*, 52.
- 99 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 1, bundel 4, ‘Summary Record of the Meeting of the Committee of Defence Ministers’, nr. C9(DM)R/3, 23 februari 1952; Duffield, *Power Rules*, 60-61.
- 100 Duffield, *Power Rules*, 59-61; Park, *Defending the West*, 28; Ismay, *NATO*, 47; *Texts of Final Communiqués*, 68-70.
- 101 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage ‘Brief van H.M. Hirschfeld aan de leden van de Raad MAK inzake de bespreking van de Nederlandse defensie-inspanning in de TCC’, nr. 2265, 8 november 1951.
- 102 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, ‘Brief H.M. Hirschfeld aan leden Raad MAK inzake rapport TCC en Costing en Screening Staff’, nr. 2577, 3 januari 1952; SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, Verslag vergadering Raad MAK, 8 januari 1952.
- 103 Ismay, *NATO*, 103.
- 104 *Texts of Final Communiqués*, 72.
- 105 Megens, *American aid to NATO allies*, 99, 125-128.
- 106 *Facts and Figures*, 137-138, 143; Ismay, *NATO*, 114-124; *Texts of Final Communiqués*, 65, 76-77.
- 107 Friedman, *The Fifty-Year War*, 115-118.
- 108 Enige voorzichtigheid is geboden bij het maken van vergelijkingen op basis van aantallen manschappen en eenheden. De ‘kale’ cijfers lijken op zichzelf indrukwekkend, maar zeggen weinig over de feitelijke militaire capaciteiten van de Warschaupact-strijdkrachten. Naast het feit dat er geen consensus bestond over precieze aantallen, die per rapport sterk wisselden en vaak mede een politiek doel dienden, bestonden er ook aanzienlijke verschillen in de organieke samenstelling van gevechtseenheden. Zo beschikten Amerikaanse divisies bijvoorbeeld over meer gevechtskracht dan hun Sovjet-tegenhangers, maar zelfs binnen het NAVO-bondgenootschap waren verschillen tussen onderlinge eenheden niet uitgesloten. Ter illustratie kan het variërende aantal *Units Equipped* (UE) binnen de squadrons worden aangevoerd. Tot slot gaven ‘cijferlijsten’ geen rekenschap van belangrijke factoren als moreel, geoefendheid en kwaliteit van personeel, uitrusting, mogelijkheden tot instandhouding, de mate van coördinatie binnen een alliantie, e.d. Het meten van dit soort kwalitatieve factoren was vrijwel ondoenlijk, zodat kwantitatieve factoren dé basis bleven vormen waarop de NAVO haar strategie en de daaruit voortvloeiende (opbouw)plannen baseerde. Zie: Duffield, *Power Rules*, 12-13.
- 109 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, ‘Verslag dr. H.M. Hirschfeld inzake bespreking in hoofd-

- kwartier SACEUR', 11 oktober 1951; SSA/MVD, AVR 1956-1958, doos 3, 'Veronderstelling inzake mogelijke wijzen van vijandelijk optreden tegen Nederland', nr. G3/P2114/56 Z.G., 9 mei 1956; D.C. 13, *North Atlantic Treaty Organization Medium Term Plan*, 1 april 1950, 23-29.
- 110 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, 'Verslag dr. H.M. Hirschfeld inzake bespreking in hoofdkwartier SACEUR', 11 oktober 1951. De introductie op het Koreaanse strijdtoneel van de Amerikaanse F-86F Sabre bracht in 1953 het evenwicht weer terug.
- 111 K.R. Whiting, 'The Peacetime Air Force at Home and Abroad, 1945-1976' in: Robin Higham en Jacob W. Kipp red., *Soviet Aviation and Air Power. A Historical View* (Londen en Boulder 1977) 290.
- 112 Harriet Fast Scott en William F. Scott, *The Armed Forces of the USSR* (Boulder 1979) 131-161.
- 113 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 150, bundel 837, 'The Requirement for an Integrated Early Warning System Covering the Approaches to Allied Command Europe', nr. AG 3176 AD, 30 november 1955.
- 114 D.C. 13, *North Atlantic Treaty Organization Medium Term Plan*, 1 april 1950, 25-28; 'Russische Laarzen bij de Noordpool', *de Vliegende Hollander* 11-5 (1955) 167; Friedman, *The Fifty-Year War*, 116-117; Ismay, *NATO*, 112; H.G. Thursfield red., *Brassey's Annual: The Armed Forces Year-Book 1954* (Londen en New York 1954) 82-89.
- 115 Nederlof, *Blazing Skies*, 84.
- 116 SSA/MVD, AVR 1956-1958, doos 3, 'Veronderstelling inzake mogelijke wijzen van vijandelijk optreden tegen Nederland', nr. G3/P2114/56 Z.G., 9 mei 1956; Ismay, *NATO*, 112.
- 117 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, 'Verslag dr. H.M. Hirschfeld inzake bespreking in hoofdkwartier SACEUR', 11 oktober 1951.
- 118 Mastro, 'The Lessons of World War II and the Cold War', 201-202.
- 119 Vojtech Mastny, 'Imagining war in Europe. Soviet strategic planning' in: Vojtech Mastny, Sven G. Holtsmark en Andreas Wenger red., *War Plans and Alliances in the Cold War. Threat perceptions in the East and West* (New York en Londen 2006) 15-45; Matthew Evangelista, 'Commentary. The "Soviet Threat": Intentions, Capabilities and Context', *Diplomatic History* 22-3 (1998) 445-446.
- 120 M.C. 14/1, *Strategic Guidance*, 9 december 1952, 10.
- 121 SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, 'Nota van de Minister van Buitenlandse Zaken en Minister zonder Portefeuille aan de leden van de Algemene Verdedigingsraad inzake de Annual Review 1952', nr. 125827, 11 december 1952.
- 122 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 2, bundel 10, 'Final Communiqué', nr. C-M(52)146(Final), 19 december 1952.
- 123 Park, *Defending the West*, 27-29.
- 124 Bewust wordt in de tekst gesproken over het vermeende gat. Historicus W. Park is – evenals vele anderen – van mening dat de NAVO in 1954 in werkelijkheid niet minder, maar wellicht zelfs meer man onder de wapenen had dan het Warschaupact. Veel van deze mankracht was echter niet in Europa gestationeerd, maar in Korea en de overzeese gebiedsdelen. De NAVO koos er dus voor om in de Centraal-Europese regio zwakker te zijn. Het idee dat er een 'conventioneel gat' bestond, ontmoedigde iedere poging om dit gat serieus te dichten. Het vormde zowel een motivatie als een rationalisatie voor de westerse afhankelijkheid van nucleaire wapens, die zowel destructiever, effectiever als goedkoper geacht werden. Zie: Park, *Defending the West*, 21-26.
- 125 Ibidem, 38-42; Duffield, *Power Rules*, 77-83.
- 126 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 3, bundel 12, 'Summary Record of North Atlantic Council Meeting', nr. C-R(54)50, 17 december 1954.
- 127 Pedlow, 'The Evolution of NATO Strategy', xvii.
- 128 M.C. 48 (Final), *The Most Effective Pattern of NATO Military Strength for the Next Few Years*, 22 november 1954, 3, 6-7, 10.
- 129 Duffield, *Power Rules*, 87-90.
- 130 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, Notulen vergadering 15 november 1954.
- 131 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 134-136.
- 132 Osgood, *The Entangling Alliance*, 104; Park, *Defending the West*, 44-45, 54-55.
- 133 M.C. 48/1 (Final), *The Most Effective Pattern of NATO Military Strength for the Next Few Years – Report No.2*, 9 december 1955, 5-6.
- 134 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 177, bundel 977, 'Analyse nopens de algemene nationale ondersteuning van de geallieerde verdediging van West-Europa', nr. G 3 1/1609/Z.G., 29 oktober 1952.
- 135 Duffield, *Power Rules*, 75, 88.
- 136 M.C. 48 (Final), *The Most Effective Pattern of NATO Military Strength for the Next Few Years*, 22 november 1954, 2-10, 16; M.C. 48/1 (Final), *The Most Effective Pattern of NATO Military Strength for the Next Few Years – Report No. 2*, 9 december 1955, 5-8; Hoffenaar, 'Hannibal ante portas', 59.
- 137 M.C. 48 (Final), *The Most Effective Pattern of NATO Military Strength for the Next Few Years*,

- 22 november 1954, 7-8; Golden e.a., *NATO at Forty*, 125.
- 138 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 177, bundel 977, 'Analyse nopens de algemene nationale ondersteuning van de geallieerde verdediging van West-Europa', nr. G 3 I/1609/Z.G., 29 oktober 1952.
- 139 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 9052, bijlage 'Memorandum Luchttransport in oorlogstijd', nr. 910/am/1790, bij 'Verslag bespreking oprichting KLM-squadrons ten behoeve van de KLu', nr. Kab. 910/ac/1790, 17 januari 1956; *Nota inzake het defensiebeleid*, 18 mei 1954, 78.
- 140 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 86.
- 141 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1951.
- 142 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 3 maart 1950.
- 143 Ibidem, 5 april 1950; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 94, bundel 527, 'Nota CLS Giebel aan de Minister van Oorlog inzake het Opbouwplan Luchtmacht', nr. MC. 470/5, 3 maart 1950.
- 144 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 16 juni 1950.
- 145 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Brief Minister van Oorlog aan leden Raad MAK', nr. 32-15 Z.G., 12 oktober 1950, bij verslag vergadering Raad MAK, 13 oktober 1950.
- 146 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 28 juli 1950.
- 147 Ibidem, 31 juli 1950.
- 148 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 januari 1951; SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Luchtmachtplan 1951-1954', nr. 75-2 Z.G., 29 maart 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 13 oktober 1950.
- 149 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Luchtmachtplan 1951-1954', nr. 75-2 Z.G., 29 maart 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 januari 1951.
- 150 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 25 november 1950.
- 151 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 20 november 1950.
- 152 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 24-26.
- 153 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslagen vergaderingen 2 januari en 21 maart 1951.
- 154 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 11 bij 'Luchtmachtplan 1951-1954', nr. 75-2 Z.G., 29 maart 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951.
- 155 Ibidem, bijlage 14.
- 156 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 36.
- 157 Het betrof de vliegvelden Leeuwarden, Twenthe, Soesterberg, Woensdrecht (in aanleg) en Valkenburg (MLD, na mobilisatie beschikbaar) voor de luchtverdediging; Volkel, De Peel (in aanleg) en Eindhoven (mede RAF) voor de tactische luchtstrijdkrachten; Deelen voor lichte vliegtuigen, Gilze-Rijen voor opleidingen (mede RAF); Ypenburg (in aanleg) voor de transportvloot; en de burgervliegvelden Beek (RAF), Eelde (RAF) en Schiphol (strategische bommenwerpervloot/transportvloot). SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 januari 1951.
- 158 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 2 bij 'Luchtmachtplan 1951-1954', nr. 75-2 Z.G., 29 maart 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1951.
- 159 Ibidem.
- 160 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 4 bij 'Luchtmachtplan 1951-1954', nr. 75-2 Z.G., 29 maart 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951.
- 161 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1951.
- 162 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, bijlage 'Luchtmachtplan 1951-1954', nr. 75-2 Z.G., 29 maart 1951, bij verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951.
- 163 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 2 maart 1951; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1951.
- 164 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, Verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951.
- 165 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1951.
- 166 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, Verslag vergadering Raad MAK, 6 april 1951.
- 167 NL-HANA, HTK 1950-1951, 68^e vergadering, 29 mei 1951, 1858, 1861, 1865, 1869.
- 168 NL-HANA, HTK 1950-1951, 70^e vergadering, 31 mei 1951, 1909.
- 169 NL-HANA, HTK 1950-1951, 71^e vergadering, 1 juni 1951, 1950.
- 170 NL-HANA, HEK 1950-1951, 42^e vergadering, 1 augustus 1951, 789, 797.
- 171 NL-HANA, HEK 1950-1951, 43^e vergadering, 2 augustus 1951, 817-818.
- 172 Ibidem, 827.
- 173 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 1 juni 1951.
- 174 DC 28 gaf een streefgetal van 9.211 vliegtuigen, het *Paris Plan* telde er 9.141 - door een reductie van het aantal jachtbommenwerpers.
- 175 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 15 juni 1951.

- 176 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 96, bundel 538, 'Memorandum van de Gezamenlijke Staf voor CLS inzake het Parisplan', nr. 59590/1266, 20 juni 1951; Ibidem, 'Nota CLS Aler aan Minister van Oorlog inzake het Parisplan', nr. Kab. 555f/620-1266, 3 juli 1951.
- 177 In verband met de te verwachten verliezen in vredes- en oorlogstijd zijn er altijd meer vliegtuigen nodig om een squadron op sterkte te houden. Voor het berekenen van de benodigde vredesreserves (voor 1 jaar) en oorlogsreserves (voor 2 maanden) hanteerde de NAVO vaste percentages per type squadron. Voor tactische squadrons bedroegen deze percentages 38% (vredesreserve) en 102,5% (oorlogsreserve) van het aantal ingedeelde vliegtuigen. Ter vergelijking: voor transportsquadrons, die normaliter boven de eigen linies opereerden, bedroegen de percentages 20% en 7,6%.
- 178 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 27, Notulen vergadering 12 juli 1951, nr. 67.
- 179 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 11 september 1951.
- 180 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, Verslag vergadering Raad MAK, 19 oktober 1951.
- 181 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, 'Brief H.M. Hirschfeld aan leden Raad MAK inzake rapport TCC en Costing en Screening Staff', nr. 2577, 3 januari 1952; SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, Verslag vergadering Raad MAK, 8 januari 1952.
- 182 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 19 maart 1952.
- 183 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Verslag 69^e Stafbespreking', 26 maart 1952.
- 184 NL-HANA, HTK 1953-1954, 29^e vergadering, 2 december 1953, 520; NL-HANA, HTK 1953-1954, 30^e vergadering, 3 december 1953, 595.
- 185 NL-HANA, HTK 1953-1954, 30^e vergadering, 3 december 1953, 593.
- 186 Carla van Baalen, Jan Willem Brouwer en Peter van der Heiden, 'Grenzen aan de controle' in: Carla van Baalen en Jan Ramakers red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 V, Het kabinet-Drees III (1952-1956). Barsten in de brede basis* (Den Haag 2001) 212.
- 187 NL-HANA, HTK 1953-1954, 29^e vergadering, 2 december 1953, 526.
- 188 NL-HANA, HTK 1953-1954, 30^e vergadering, 3 december 1953, 583, 609.
- 189 NL-HANA, HTK 1953-1954, 76^e vergadering, 22 juni 1954, 1101, 1110-1111.
- 190 NL-HANA, HTK 1953-1954, 77^e vergadering, 23 juni 1954, 1145, 1159.
- 191 SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, 'Nota van de Minister van Buitenlandse Zaken en Minister zonder Portefeuille aan de leden van de Algemene Verdedigingsraad inzake de Annual Review 1952', nr. 125827, 11 december 1952.
- 192 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 106, bundel 575, 'Brief CLS aan voorzitter CVCS inzake Implications of Revision of the NATO Annual Review Questionnaire', nr. Kab. 1430ay/1864, 14 augustus 1952.
- 193 *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 175.
- 194 NL-HANA, HTK 1952-1953, 10^e vergadering, 12 november 1952, 211-212; NL-HANA, Ministerieraad, 2.02.05.02, 15 april 1952.
- 195 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 28, Notulen vergadering 5 juni 1952, nr. 68; NL-HANA, Ministerieraad, 2.02.05.02, 22 december 1951; NL-HANA, Ministerieraad, 2.02.05.02, 5 mei 1952; NL-HANA, Ministerieraad, 2.02.05.02, 26 mei 1952.
- 196 Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 115.
- 197 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 1, 'Beknopt overzicht Europese Defensie Gemeenschap', z.d. (omstreekt 1953), 10; *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 248.
- 198 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 24 augustus 1951, 26 oktober 1951, 9 november 1951 en 11 augustus 1952; Van der Harst, *The Atlantic Priority*, 195-223.
- 199 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 7 februari 1952.
- 200 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 65, bundel 408, 'Brief Le Président de la Section Air aan Comité des Delegates inzake Résultats des délibérations Centre Europe Air - CED Air', nr. CM/AIR/D/5559, 10 maart 1954, doos 65; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 17 maart 1952.
- 201 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 49, bundel 233, 'Aantekenvel Sectie G-3 inzake EDG', nr. 14320v, 9 april 1952.
- 202 Ibidem, 'Projet d'Accord Spécial', nr. CM/GP/SEC/153, 19 maart 1952; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 100, bundel 555, 'Aantekenvel Sectie G-4 betreffende brief Nederlandse afgevaardigde aan het Comité de Coordination', nr. 2204d.
- 203 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 13 oktober 1952.
- 204 De in het *Accord Spécial* vermelde aantallen waren bewust (te) hoog aangehouden, omdat aan de hand daarvan de Duitse bijdrage werd bepaald.
- 205 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 3, bijlage 'Memorandum M.R.H. Calmeyer aan Jhr. Van Starckenborgh', 20 juni 1953, bij notulen vergadering 22 juni 1953.
- 206 Hoewel de EDG nooit van de grond kwam, werd in NAVO-verband wel geprobeerd ver-

- kenningsseenheden langs de lijnen van een niet-homogene *Wing* te organiseren. De plannen voorzagen in een drietal geïntegreerde *Reconnaissance Wings* onder bevel van C-2ATAF. Het Nederlandse 306 Squadron zou samen met twee Britse eenheden deel uitmaken van No. 34 *Wing*. SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 14, bundel 94, 'Directive to the logistic and materiel planners', nr. LMP 26/70/D, 10 juli 1953.
- 207 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 65, bundel 308, 'Brief Le Président de la Section Air aan Comité des Delegates inzake Résultats des délibérations Centre Europe Air - C.E.D. Air', nr. CM/AIR/D/5478, 25 februari 1954; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 17 maart 1952; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 1, 'Beknopt overzicht Europese Defensie Gemeenschap', zonder datum (omstreeks 1953), 14-15; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, bijlage II 'Aantekeningen 3^e vergadering Section Air 29 januari 1954', bij Notulen vergadering 9 februari 1954; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, bijlage 'Note by the United Kingdom Delegation', bij Notulen vergadering 22 maart 1954.
- 208 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, Notulen vergadering 23 januari 1954.
- 209 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 82, bundel 432, 'Telegram Ministerie van Buitenlandse Zaken aan Nederlandse ambassadeurs in Londen en Washington', nr. CM 758/6191, 2 maart 1953; Ibidem, 'Telegram Stikker aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. CM 947/Z 1720, 3 maart 1953; Ibidem, 'Telegram ambassadeur van Roijen aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 3927, 5 maart 1953; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 21 april 1952.
- 210 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 3, Notulen vergadering 2 november 1953.
- 211 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 13 oktober 1952.
- 212 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 3, Notulen vergadering 30 maart 1953.
- 213 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, Notulen vergadering 22 februari 1954.
- 214 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 18 maart 1954.
- 215 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, Notulen vergadering 17 mei 1954.
- 216 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, Notulen vergadering 13 september 1954.
- 217 In 1954 kregen 322 en 325 Squadron naast de luchtverdediging een secundaire tactische taak. SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, Notulen vergadering 9 oktober 1954; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 30, Notulen vergadering 14 oktober 1954, nr. 86.
- 218 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 71.
- 219 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 17 april 1950; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6004, 'Ministeriële Beschikking inzake naamsverandering "Commando en Centrale Magazijnen en Werkplaatsen"', nr. 6924, 6 juli 1951; Wim Lutgert en Rolf de Winter, *Van Hofstad naar Baronie. De luchtmacht in Den Haag en Breda* (Den Haag 2007) 49-50.
- 220 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5722, 'Nota Plaatsvervangend CLS aan Chef Personeel, Chef Materieel, Hoofd Sectie L6 en Hoofd BVOT inzake Oprichting CTL', nr. L3 LL 2836, 29 december 1951.
- 221 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7094, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake Reorganisatie Luchtmacht', nr. A 1.12.00, 28 juli 1950; De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 71-72; Starink, 'Logistiek en luchtmacht', 260.
- 222 Janssen, *50 Jaar Luchtmaachttraad*, 13-14.
- 223 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6072, 'Minute van Minister van Oorlog aan de koningin', nr. 138217, 5 november 1954.
- 224 Tegelijkertijd werd bij de KL de soortgelijke functie van Bevelhebber der Landstrijdkrachten (BLS) in het leven geroepen. De KM kende al sinds 1939 de functie van Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (BDZ). SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 207, bundel 1165, 'Nota voorzitter CVCS aan CMS, CGS en CLS inzake oorlogsinstructies hoogste bevelhebbers', nr. 5180Z, 30 augustus 1955; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6024, 'Koninklijk Besluit', nr. 28, 10 november 1954; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6024, 'Koninklijk Besluit', nr. 81, 15 oktober 1955; De Winter en Van Loo, *Luchtmaachtbevelhebbers geportretteerd*, 11, 36.
- 225 Vanaf 1946 beschikten de LSK al wel over een eigen korps, maar dit bestond louter uit oorlogsvrijwilligers en dienstplichtigen. Ron Tiehatten, 'Het ontstaan van de Koninklijke Luchtmacht Kapel', *KLuPactief* 11-5 (2012) 16-17.
- 226 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6044, 'Koninklijk Besluit', nr. 14, 7 juni 1952; Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 55, 60-61.
- 227 NL-HANA, HTK 1950-1951, bijlage 1900 VIII A, nr. 10, 'Nota inzake het defensiebeleid', 10.
- 228 Ibidem, nr. 11, 'MvA', 11.
- 229 NL-HANA, HTK 1949-1950, 84^e vergadering, 13 september 1950, 2456-2457; NL-HANA, HTK 1949-1950, 85^e vergadering, 14 september 1950, 2481; NL-HANA, HTK 1949-1950, 86^e vergadering, 15 september 1950, 2493-2494.

- 230 NL-HaNA, HTK 1950-1951, 68^e vergadering, 29 mei 1951, 1861-1869.
- 231 NL-HaNA, HTK 1950-1951, 70^e vergadering, 31 mei 1951, 1915; NL-HaNA, HTK 1950-1951, 71^e vergadering, 1 juni 1951, 1953.
- 232 NL-HaNA, HTK 1951-1952, 18^e vergadering, 21 november 1951, 506, 549.
- 233 NL-HaNA, HTK 1952-1953, 9^e vergadering, 11 november 1952, 175, 184; NL-HaNA, HTK 1952-1953, 10^e vergadering, 12 november 1952, 203.
- 234 NL-HaNA, HTK 1952-1953, 10^e vergadering, 12 november 1952, 215-216; NL-HaNA, HTK 1952-1953, 11^e vergadering, 13 november 1952, 225.
- 235 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 6 juni 1951; NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6270, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake Zelfstandige Luchtmacht', nr. L3/LL/90625, 28 augustus 1951.
- 236 NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6686, 'Notulen van de 1^e vergadering over de zelfstandige luchtmacht', 31 januari 1952; Ibidem, 'Notulen van de 2^e vergadering over de zelfstandige luchtmacht', 8 februari 1952.
- 237 NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6270, 'Nota Hoofd Afdeling B7 aan Minister van Oorlog', nr. 140, 2 mei 1951.
- 238 NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6686, 'Notulen van de 5^e vergadering over de zelfstandige luchtmacht', 17 april 1952.
- 239 Pas bij de grondwetwijziging van 1956 werd de term 'zee- en landmacht' vervangen door de algemene en meer geëigende term 'krijgsmacht'.
- 240 NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6189, 'Ministeriële Beschikking', nr. CONF La B 71, 29 februari 1952; NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6686, 'Rapport Commissie Zelfstandige Luchtmacht', 28 maart 1952; NL-HaNA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6270, 'Rapport Commissie Zelfstandige Luchtmacht', 24 maart 1952.
- 241 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 23 februari 1953.
- 242 '27 Maart 1953: Luchtmacht wordt Koninklijk', *de Vliegende Hollander* 9-4 (1953) 106-111.
- 243 *Staatscourant*, 1953, nr. 61, 'Koninklijk Besluit', nr. 18, 11 maart 1953.
- 244 ZKH Prins Bernhard bekleedde de functie van inspecteur-generaal al voor de Koninklijke Landmacht (IGKL) en Koninklijke Marine (IGKM).
- 245 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 74; 'Actualiteiten', *Onze Luchtmacht* 5-2 (1953) 13.
- 246 NL-HaNA, HTK 1953-1954, bijlage 3200 VIII A, nr. 11, VV, 12; Ibidem, nr. 12, MvA, 21-22; NL-HaNA, HTK 1954-1955, 21^e vergadering, 26 november 1954, 402; NL-HaNA, HTK 1954-1955, bijlage 3700 VIII A, nr. 10, VV, 9.
- 247 NL-HaNA, HTK 1954-1955, bijlage 3700 VIII A, nr. 11, MvA, 15-16.
- 248 NL-HaNA, HTK 1955-1956, 19^e vergadering, 15 november 1955, 231-233, 241-242; De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren*, 74, 82.
- 249 Het cvv kwam in mei 1953 voort uit de samenvoeging van de Centrale Militaire Verkeersleiding (CMV) en het Centrale Verbindingsquadron. Th.J. de Jongh, *De Koninklijke Luchtmacht in Hilversum en wat er aan vooraf ging...* (Den Haag 1992) 67-68, 74.
- 250 NL-HaNA, HTK 1955-1956, bijlage 4100 VIII A, nr. 12, 'MvA', 4; Nederlof, *Blazing Skies*, 30; Sectie Luchtmacht Historie, Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU (Niet uitgegeven manuscript, z.p. 1973) 48-54.
- 251 '5 Jaar Commando Luchtverdediging', *de Vliegende Hollander* 11-9 (1955) 302.
- 252 Jules Zegers jr., *Mensch durf te leven. Profielen van leiderschap en moed. Luitenant Generaal der Koninklijke Luchtmacht Julius Lucius Zegers*, 1897-1970 (z.p. 2009) 124-125.
- 253 De tactische squadrons van Volkel vormden de 1^e Tactische Jachtgroep (1 TJG), de Eindhovenense squadrons vormden 2 TJG. Het CLV kende ook Jachtgroepen, zo vormden de squadrons van Vliegbasis Leeuwarden samen de Jachtgroep Noord, maar die benaming wordt in de bronnen zelden gebruikt. Na een reorganisatie in maart 1958 raakt de term Tactische Jachtgroep ook bij het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten in onbruik.
- 254 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 27, 'Nota C-CLV inzake Oprichting CTL en overdracht commandobevoegdheid', nr. A. 1.01.01, 15 januari 1952.
- 255 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 154, 'Nota CLS aan CGS inzake Oprichting C.T.L.', nr. L3/LL/2836 B., 10 januari 1952.
- 256 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 280, 'Jaarverslag van de verrichtingen en groei van het CTL over de periode van 15 januari 1952 tot 1 januari 1953', nr. CTL/1344, 26 maart 1953.
- 257 Peters, *Lichtblauw op de Veluwe*, 53-56.
- 258 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 18 februari 1949.
- 259 Ibidem, Notulen vergadering 9 juli 1949, 18 maart 1949, 20 mei 1949 en 21 mei 1949.
- 260 Ibidem, 18 maart 1949 en 21 mei 1949; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 3, Notulen vergadering 2 november 1953.

- 261 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 3, Notulen vergadering 2 november 1953.
- 262 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5754, 'Vredesinstructie voor Commandant Luchtverdediging (CLV)', 18 maart 1952; *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 175-176.
- 263 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 96, bundel 536, 'Bijeenkomst op 3 juli 1951 ten aanzien van punten van belang voor de Ministers van Oorlog van België en Holland', nr. 6079h/10-1210-1266, 3 juli 1951.
- 264 Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 170.
- 265 De NAVO onderscheidde drie alarmfasen: *Simple Alert* (nog geen onmiddellijk gevaar), *Reinforced Alert* (een aanval was imminent) en *General Alert* (de aanvang van vijandelikheden). Het Nederlandse mobilisatiesysteem was direct gekoppeld aan het *Formal Alert System* van de NAVO.
- 266 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 11, bundel 67, 'Bespreking betreffende Division of responsibilities in wartime between national territorial commanders and subordinate allied commanders (MC 36 Final)', 24 november 1952; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 197, bundel 1083, bijlage 'Draft Directive for the Commander-69 Group', bij 'Nota Gezamenlijke Staf Werkcommissie Luchtverdediging aan CLS inzake Organisation and activation of 69 Group', nr. 8100 j/1010-1281, 21 april 1953; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 8 juni 1955; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 198, bundel 1094, 'Operationele Instructie CLV Nr. 101 betreffende luchtverdedigings-terminologie', nr. L 1.07.25 Conf., 12 maart 1952; Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 167-170.
- 267 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 5, Notulen vergadering 20 juni 1955.
- 268 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6335, bijlage A getiteld 'Organisatie 2nd A.T.A.F.' bij 'Operationele Instructie C.L.S. Nr. 6 (3^e uitgave)', nr. L3/LL/91629/1B, 22 maart 1954.
- 269 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 199, bundel 1103, 'Resumé van enkele punten uit de voordracht gegeven door Generaal L.A. Norstadt, USAF', nr. 163, 6 december 1955.
- 270 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 10 november 1954.
- 271 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 5, Notulen vergadering 20 juni 1955; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8980, 'Memorandum betreffende positie 69 Group', nr. Kab 1098/KX/1715-620, 1 juli 1955; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 8 juni 1955.
- 272 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 109, bundel 587, 'Analysis of the reports submitted by countries on the progress made in implementing the agreed force goals and recommendations put forward in the 1953 Annual Review', nr. C-M(54)66, 7 augustus 1954.
- 273 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 1, bundel 5, 'Summary Record of Meeting of the North Atlantic Military Committee', M.C. 12th session (1st Meeting), 9 december 1955; Ibidem, 'Summary Record of Meeting of the North Atlantic Military Committee', M.C. 12th session (2nd Meeting), 12 december 1955.
- 274 'Montgomery: Macht in de Lucht. Toekomstblik op een wereldoorlog', *de Vliegende Hollander* 11-2 (1955) 45-47.
- 275 Joannes H. Knoop, 'The evolution of air defense in Allied Command Europe' in: *SHAPE and Allied Command Europe. Twenty years in the service of peace and security, 1951-1971* (Brussel 1971) 100.
- 276 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 85, 'Nota CLS aan voorzitter CVCS inzake Terms of Reference for Commander-in-Chief, Allied Forces Central Europe', nr. Kab.709/ac/1210, 18 juni 1956; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6335, bijlage A 'Organisatie 2nd A.T.A.F.' bij 'Operationele Instructie C.L.S. Nr. 6 (3^e uitgave)', nr. L3/LL/91629/1B, 22 maart 1954.
- 277 *The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce*, 8-9.
- 278 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 14, bundel 94, 'Nota CLS aan voorzitter CVCS inzake Relationship between H.Q. No. 2 Group and Netherlands Tactical Air Command', nr. Kab. 1098bk/1715-620, 16 juli 1952; Ibidem, bijlage 'Appendix A' bij 'Brief Hoofdkwartier 2ATAF aan Luchtmachtstaf', nr. 2TAF/TS.60007/Plans, 24 juni 1952; Ibidem, 'Brief Luchtmachtstaf aan Hoofdkwartier 2ATAF', nr. Kab. 1098bi/1715-620, 16 juli 1952.
- 279 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 14 juli 1952.
- 280 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 mei 1953.
- 281 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 26 mei 1954; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 januari 1954; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 3, Notulen vergadering 21 december 1953; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 14, bundel 94, 'Telegram SACEUR aan Ministerie van Oorlog e.a.', nr. EB576/Z3289, 2 februari 1954.
- 282 *The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce*, 6-9.
- 283 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 10 november 1954.
- 284 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 9060, 'Invloed van de atomische oorlogvoering op de orga-

- nisatie en/of taak van de Koninklijke Luchtmacht (concept)', zonder datum (omstreeks 1955); SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6067, 'Nederlands Administratief Commando No. 2 Group', nr. C 1-1.0, z.d. (omstreeks 1955).
- 285 Volledigheidshalve moet worden aangetekend dat het CTL per 1 januari 1955 werd opgeheven, om op 1 april 1958 opnieuw te worden opgericht. In de tussengelegene jaren voerde NAC-2 Group het operationele commando over de tactische squadrons. Om onnodige verwarring te voorkomen zal in de tekst echter van CTL gesproken blijven worden. SSA/MVD, CTL 1952-1979, 432, 'Nota van CLS aan Commandant Nederlands Administratief Commando Nr. 2 Group inzake oprichting CTL en benaming Tac Vliegbases', nr. 110220 A, 24 januari 1958.
- 286 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6067, 'Brief C-306 Squadron aan C-NAC Nr. 2 Group inzake MT servicing, accommodatie en faciliteiten', nr. 306/T/21S, 20 april 1955; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 februari 1953; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 9 oktober 1953.
- 287 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 augustus 1954; J.M.P. Schouren en R.H. Wildekamp red., *50 Jaar 306 Squadron: van Fotoverkenning naar Opleiding* (Den Haag 2003) 10-11; *The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce*, 38-40.
- 288 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 625, '2 Group War Plan. Plan Jason', nr. 2 Gr./7/56, 26 maart 1956.
- 289 NIMH, Organisatie KLU, 723, 73, 'Organisatieschema's en taakaanduidingen van het Departement van Defensie en van de staven en de onderdelen van de Koninklijke Luchtmacht', oktober 1959; E.J.S. Koolhaas, 'Koninklijk', 153.
- 290 Peters, *Lichtblauw op de Veluwe*, 55.
- 291 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 6, 'CLO Jaarverslag 1953'; NIMH, Organisatie KLU, 723, 73, 'Organisatieschema's en taakaanduidingen van het Departement van Defensie en van de staven en de onderdelen van de Koninklijke Luchtmacht', oktober 1959.
- 292 Peters, *Lichtblauw op de Veluwe*, 54.
- 293 Starink, 'Logistiek en luchtmacht', 261.
- 294 Eind 1953 wist Nederland de revisie van J-65-stralmotoren eveneens bij de TURMA ondergebracht te krijgen. NL-HANA, Economische Zaken / Commissariaat Militaire Productie, 2.06.096, 265, 'Nota dr. P. Schoemaker aan leden I.D.C. en M.V.R. inzake Oprichting van een reparatiewerkplaats voor J 35 jet engines voor F 84E vliegtuigen', nr. VNA/IDC/91/50, 13 november 1950; Ibidem, 'Nota Chef Directie Militaire Aangelegenheden aan Commissaris Militaire Productie inzake Revisie-werkplaats voor J-65 straalmotoren', nr. 143173-93219 G.S, 20 november 1953.
- 295 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 10, 'Kort verslag 3^e Directievergadering B (Oorlog)', 12 januari 1954.
- 296 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 25.
- 297 Het meest diepgaande onderhoud was dat van de Fokker s-11 en de Piper Super Cub, namelijk helemaal 'kaal' tot op het frame.
- 298 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6004, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake ontwerp Legerorders', nr. A1.12.00 Conf., 27 maart 1951; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 31, 'Notulen vergadering 7 juli 1955, nr. 60; C.W.A. Oyens, 'Een technische wereld. Techniek en Bevoorrading' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 395-397; J.H. Oorthuys, 'Uitgebreide inventaris. Commando Depots en Materieel Luchtmacht' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 413-424; Starink, 'Logistiek en luchtmacht', 267-269.
- 299 *Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954*, 91.
- 300 De op 28 juli 1948 door Fokker aangekochte licentierechten bevatten tevens een clausule voor de productie van de Meteor F. Mk.8 en T. Mk.7.
- 301 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 37-38; Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 292-293.
- 302 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, 'Notulen vergadering 13 juni 1950.
- 303 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 5 juni 1950.
- 304 Ibidem, 9 januari 1951 en 24 september 1951.
- 305 NL-HANA, Kabinet Minister-President, 2.03.01, 5744, 'Brief DMLU aan Minister van Oorlog d.t.v. Staatssecretaris van Oorlog inzake Fokkerfabrieken', nr. T.3579, 22 november 1951; NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 2, 'Notulen 41^e vergadering Materieelraad', nr. 51/41/N, 23 november 1951.
- 306 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1951.
- 307 SSA/MVD, CTZM/CVE 1946-1957, 25, 'Nota CTZM aan Minister van Oorlog inzake Maandrapport voortgang Meteor-bouw', nr. L.M. 30098 B, 7 augustus 1951.
- 308 NL-HANA, HTK 1951-1952, 18^e vergadering, 21 november 1951, 511, 525; NL-HANA, HTK 1951-1952, bijlage 2300 VIII A, nr. 11, MvA, 13.
- 309 NL-HANA, HTK 1951-1952, 19^e vergadering, 22 november 1951, 533, 555.

- 310 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 3 november 1952.
- 311 NL-HANA, HTK 1952-1953, 9^e vergadering, 11 november 1952, 183.
- 312 NL-HANA, HTK 1952-1953, 11^e vergadering, 13 november 1952, 225; NL-HANA, HTK 1953-1954, bijlage 3200 VIII A, nr. 12, MvA, 23.
- 313 SSA/MVD, CTZM/CVE 1946-1957, 25, 'Beschouwingen over het Meteor reparatie/grote inspectie/modificatie-programma 1953 II/1954', zonder datum (omstreeks 1953); SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 oktober 1954; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6582, 'Statistisch overzicht 1955'; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6584, 'Statistisch overzicht 1956'.
- 314 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 38.
- 315 'De Hunter maakt zijn opwachting in de Fokker-fabriek', *de Vliegende Hollander* 10-4 (1954) 106.
- 316 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 10 juni 1953.
- 317 Coenen en Geldhof, *Gloster Meteor T.Mk. 7*, 3-6; Bryan Philpott, *Meteor* (Wellingborough 1986) 219-220.
- 318 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 3, bundel 14, 'Summary Record of North Atlantic Council Meeting', nr. C-R(52)3 (Revised), 13 mei 1952; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6229, 'Nota van Commissaris voor het Economische en Militaire Hulpprogramma H.M. Hirschfeld en staatssecretaris van Oorlog F.J. Kranenburg aan Voorzitter van de Raad voor Economische aangelegenheden inzake bouw van jettrainer s-14 bij Fokker-fabrieken', nr. 31-13 Z.G., 13 juni 1952.
- 319 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 98; Ismay, *NATO*, 137-139.
- 320 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Nota dr. P. Schoenmaker aan F.J. Kranenburg, G. Otten, J. Everts, J.W. Dartelds en Th. E.J. de Bie inzake Off-shore aankopen vliegtuigen', nr. VNA/DPB/16/52 Geheim, 22 februari 1952; NL-HANA, Economische Zaken / Commissariaat Militaire Productie, 2.06.096, 266, 'Brief C.E. Hunter aan dr. H.M. Hirschfeld betreffende Offshore Procurement of Aircraft', 14 februari 1952; SSA/MVD, AVR 1954-1955, doos 2, 'Verslag werkzaamheden Regeringscommissaris voor het Militaire Hulp Programma over de maand februari 1952', 20 maart 1952; NL-HANA, Economische Zaken / Commissariaat Militaire Productie, 2.06.096, 266, 'Brief E.H. van der Beugel aan C.E. Hunter', nr. B/MZ 2831, 22 februari 1952.
- 321 De licentieproductie van Amerikaanse jachtvliegtuigen was evenmin een optie, aangezien dan een langdurige *retooling* zou moeten plaatsvinden. Bovendien waren de vs van mening dat er bij Fokker te veel communisten werkten. NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 3, 'Notulen 50^e vergadering Materieelraad', nr. 52/50/N, 11 februari 1952; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Nota dr. P. Schoenmaker aan F.J. Kranenburg, G. Otten, J. Everts, J.W. Dartelds en Th. E.J. de Bie inzake Off-shore aankopen vliegtuigen', nr. VNA/DPB/16/52 Geheim, 22 februari 1952; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 7 februari 1952.
- 322 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Brief C. Staf aan de Belgische Minister van Landsverdediging kolonel E. de Greef', nr. 31-10 zeer geheim, 25 april 1952.
- 323 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 3, bundel 14, 'Summary Record of North Atlantic Council Meeting', nr. C-R(52)8, 11 juni 1952.
- 324 SSA/MVD, AVR 1954-1955, doos 2, 'Verslag werkzaamheden Regeringscommissaris voor het Militaire Hulp Programma over de maand juni 1952', 26 juli 1952.
- 325 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 3, bundel 14, 'Summary Record of North Atlantic Council Meeting', nr. C-R(52)13, 1 juli 1952; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 6, bundel 25, 'Report by the Secretary-General of progress during the period 4th April, 1952 to 30th November, 1952', nr. C-M(52)125, 8 december 1952.
- 326 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 6, bundel 25, 'The Secretary General's Report', nr. Addendum to C-M(53)45, 22 april 1953.
- 327 SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, 'Brief D.U. Stikker aan Amerikaanse ambassade', nr. 31, 11 augustus 1952; Ibidem, 'Verslag werkzaamheden Regeringscommissaris voor het Militaire Hulp Programma over de maand augustus 1952', 25 september 1952.
- 328 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 6 augustus 1952.
- 329 SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, 'Brief D.U. Stikker aan Amerikaanse ambassade', nr. 31, 11 augustus 1952; SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, 'Verslag werkzaamheden Regeringscommissaris voor het Militaire Hulp Programma over de maand augustus 1952', 25 september 1952.
- 330 Megens, *American aid to NATO allies*, 181.
- 331 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Brief regeringscommissaris H.M. Hirschfeld aan de Minister-president inzake de vliegtuigproductie',

- nr. 3932, 18 augustus 1952.
- 332 SSA/MVD, AVR 1952-1953, doos 1, 'Verslag vergadering Algemene Verdedigingsraad', nr. 1141, 19 september 1952; *Ibidem*, 'Brief regeringscommissaris H.M. Hirschfeld aan Minister-president', nr. 03982, 18 augustus 1952; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Brief E.H. van der Beugel (DGEM) aan minister C. Staf', 3 december 1952.
- 333 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 29 oktober 1952.
- 334 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Vliegtuigproductie in Nederland', 17 maart 1953.
- 335 *Ibidem*, 'Brief Militaire Luchtvaart Attaché C.J.M. Nass aan CLS inzake licentiebouw Hunter c.q. Swift in Nederland', nr. ZG/110/53, 27 maart 1953.
- 336 De Franse Mystère werd begin 1954 door Nederlandse testvliegers aan de tand gevoeld. Hoewel dit een prima jachtvliegtuig was, stonden de krappe cockpit en de te verwachten moeilijkheden bij het overschakelen van Engelse naar Franse handboeken, onderhoudsconcepten en het metrieke stelsel een positieve aanbeveling in de weg. J.L. Horst-huis, *Vliegend in Nederland IV, Hawker Hunter* (Eindhoven 1990) 19.
- 337 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6625, 'Brief DMLu J.A. Bach aan minister van Oorlog inzake vlieg-eigenschappen en kwaliteit van het Hawker Hunter vliegtuig', nr. T. 5010, 26 januari 1954; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 januari 1954.
- 338 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Brief E.H. van der Beugel aan M en T', 28 maart 1953.
- 339 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6642, 'Nota Amerikaanse Ambassade aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. 596, 15 april 1953.
- 340 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 29, Notulen vergadering 28 april 1953, nr. 40; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Aide Memoire Ministerie van Buitenlandse Zaken aan Ambassade van België', nr. 46900-2761/GS, 16 april 1953.
- 341 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 2, bundel 11, 'Telegram delegatie N 4. aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 4143, 24 april 1953; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Concept Aide Memoire J. Everts aan Amerikaanse ambassade inzake vliegtuigenproject', nr. 59448-3518 G.S., 12 mei 1953; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6642, bijlage 'Tweede Verslag van de besprekingen over de aankoop en bouw van dagjagers voor Belgisch-Nederlands-Amerikaanse rekening' bij 'Brief J. Everts aan Staatssecretaris van Oorlog inzake BENELUX Vliegtuigen project', nr. s3276-3129 G.S., 27 april 1953.
- 342 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 11 mei 1953.
- 343 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Concept Aide Memoire Ministerie van Buitenlandse Zaken aan Ambassade van België', nr. 69443-4120/GS, 2 juni 1953.
- 344 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 32.
- 345 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 3 juni 1953; NL-HANA, Economische Zaken / Centraal Archief, 2.06.08, 1129, 'Brief Minister van Economische Zaken aan Directie van het Nederlandse Beheersinstituut inzake Verkoop aandelen N.V. Fokker', nr. 23356 I.F., 13 juni 1953.
- 346 SABCA verzorgde het onderhoud aan diverse vliegtuig- en motortypen voor de Belgische luchtstrijdkrachten.
- 347 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 februari 1952; Marc Dierikx, *Uit de lucht gegrepen: Fokker als Nederlandse droom, 1945-1996* (Nieuwegein 2004) 74-76.
- 348 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 143, 'Brief J.H. van Giessen aan staatssecretaris F.J. Kranenburg inzake verkoop Fokker-aandelen', 27 april 1953; NL-HANA, Kabinet Minister-President, 2.03.01, 5744, Bijlage 'Advies commissie' bij 'Brief Minister van Economische Zaken aan Minister-President inzake verkoop van aandelen "Fokker"', nr. 20365, 22 mei 1953.
- 349 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 16 juni 1952; Dierikx, *Uit de lucht gegrepen*, 74-75.
- 350 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6642, 'Brief Ministerie van Buitenlandse Zaken aan leden Algemene Verdedigingsraad inzake Vliegtuigen Project', nr. 72920-4366 G.S., 10 juni 1953.
- 351 *Ibidem*, 'Concept Verslag van de besprekingen over de Belgisch-Nederlandse samenwerking bij de uitvoering van het Hawker-Hunter project (Parijs - 10 t/m 12 juni 1953), zonder datum (omstreeks juni 1953); NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 15 juni 1953.
- 352 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Verslag bespreking Ministerie van Oorlog', 13 juli 1953.
- 353 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 januari 1954.
- 354 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 143, 'Nota Minis-

- terie van Buitenlandse Zaken aan Amerikaanse Ambassade inzake Hawker-Hunter contract', nr. 155-531, 10 december 1954.
- 355 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 10, 'Kort verslag 21^e Directievergadering B (service)', 15 juni 1954; Ibidem, 'Kort verslag 36^e Directievergadering B (service)', 2 november 1954.
- 356 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6644, 'Memo van M. Beglinger aan Directeur-Generaal', 14 mei 1955.
- 357 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 8 juni 1955.
- 358 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6638, 'Brief DMLU aan n.v. Koninklijke Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker inzake vaste prijzen Hunter vliegtuigen', nr. DMLU. 25.710/0, 28 november 1955; Ibidem, 'Nota F.J.L. Diepen van de n.v. Koninklijke Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker aan Directeur Materieel Luchtmacht', nr. FD/ME, 7 januari 1956.
- 359 Horsthuis, *Hawker Hunter*, 21.
- 360 De eerste zes Hunters werden door Hawker geleverd als productievoorbeelden, waarvan er op 3 maart 1955 één vliegklaar werd afgeleverd. De overige vijf arriveerden in de vorm van assemblagepakketten. Horsthuis, *Hawker Hunter*, 19-20; Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 13.
- 361 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6644, 'Verslag van een bespreking inzake het Hunter-contract', 17 augustus 1954; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 5 augustus 1953.
- 362 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6700, 'Brief DMLU aan Directeur n.v. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabrieken Fokker', 9 februari 1955.
- 363 Ibidem, 'Brief Directeur n.v. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabrieken Fokker aan DMLU', 21 februari 1955.
- 364 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 12, '(Ontwerp) Notulen 225^e vergadering Materieelraad', nr. 56/225/N, 9 januari 1956.
- 365 NL-HANA, HTK 1953-1954, 'Rijksbegroting voor het dienstjaar 1954', bijlage 3200 VIII A, nr. 10, vv, 13.
- 366 NL-HANA, HTK 1955-1956, 19^e vergadering, 15 november 1955, 233, 245.
- 367 322, 324, 325, 326, 327 en 328 Squadron waren aangewezen als operationele squadrons. 323 Squadron en JVS 1 zouden in oorlogstijd ontbinden. De Meteors van 323 Squadron vormden de eerstelijnsreserve voor 322, 324 en 325 Squadron, de Meteors van JVS 1 gingen naar 326 Squadron. NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6625, 'Brief CLS A. Baretta aan vertegenwoordiger CVCS in het Comité Militaire Vertegenwoordigers', nr. Kab. 1430 ls/1864, 26 oktober 1953.
- 368 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 109, bundel 587, 'Report of progress made towards implementing the firm forcegoals and recommendations made to the Netherlands Government in the 1953 Annual Review', nr. NAP 54/2569-14, 15 juni 1954.
- 369 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 262, bundel 1458, 'Brief Minister van Oorlog C. Staf aan Hoofd MAAG generaal-majoor A.H. Noble, USMC', nr. NAP 54/64-15, 12 februari 1954; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 3 februari 1954 en 18 maart 1954.
- 370 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 109, bundel 587, 'Report of progress made towards implementing the firm forcegoals and recommendations made to the Netherlands Government in the 1953 Annual Review', nr. NAP 54/2569-14, 15 juni 1954.
- 371 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 januari 1954; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 114, bundel 598, 'Brief Waarnemend Chef der Directie Militaire Aangelegenheden aan Sous-Chef van de Generale Staf inzake Annual Review 1955', nr. NA' 319, 21 april 1955; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 18 maart 1954.
- 372 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 109, bundel 587, 'Report of progress made towards implementing the firm forcegoals and recommendations made to the Netherlands Government in the 1953 Annual Review' nr. NAP 54/2569-14, 15 juni 1954.
- 373 NL-HANA, HTK 1953-1954, 29^e vergadering, 2 december 1953, 526.
- 374 NL-HANA, HTK 1953-1954, 30^e vergadering, 3 december 1953, 572; NL-HANA, HTK 1953-1954, 77^e vergadering, 23 juni 1954, 1159.
- 375 De KLU ontving in de tweede helft van de jaren vijftig nog eens zeven gratis F-86K's als reserve, waarmee het totale aantal op 63 stuks kwam.
- 376 SSA/MVD, AVR 1954-1955, doos 2, 'Brief minister Staf aan Amerikaanse ambassadeur', nr. 283/vS, 7 april 1955.
- 377 NL-HANA, HTK 1955-1956, 20^e vergadering, 16 november 1955, 292.
- 378 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6644, 'Brief Amerikaanse ambassade aan minister Staf', 25 maart 1955; Ibidem, 'Brief minister Staf aan Amerikaanse ambassadeur M.H. Freeman Matthews', nr.

- 249/vS., 7 april 1955; SSA/MVD, AVR 1954-1955, doos 2, 'Brief Ministerie van Buitenlandse Zaken aan AVR inzake dag- en nachtjager vraagstuk', nr. NA. 360, 28 april 1955.
- 379 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 4 april 1951 en 18 juli 1951.
- 380 Ibidem, 2 januari 1951.
- 381 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 10 februari 1951.
- 382 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 31 oktober 1951.
- 383 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 13, bundel 82, 'Verslag wekelijkse bespreking N.M.R.'s, 25 augustus 1951.
- 384 NL-HANA, HTK 1952-1953, 9^e vergadering, 11 november 1952, 184.
- 385 NL-HANA, HTK 1953-1954, 29^e vergadering, 2 december 1953, 520.
- 386 NL-HANA, HTK 1954-1955, 18^e vergadering, 23 november 1954, 318.
- 387 Deze opleiding vond plaats op de Canadese CF-100, een tweepersoonsjager die minister Staf tijdens zijn bezoek aan de A.V. Roe fabriek in 1955 ook werd aangeboden. Nederland had op dat moment de F-86K al aanvaard. SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 11 november 1953; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 23 december 1955.
- 388 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6909, Aantekening 'Stand van zaken betreffende de wederzijdse afspraken gemaakt in de brief van de Deputy Secretary of Defense, Roger M. Kyes, van 25 februari 1954 van minister van Oorlog aan (vermoedelijk) minister-president', 23 september 1954.
- 389 SSA/MVD, AVR 1954-1955, doos 2, 'Verslag vergadering Algemene Verdedigingsraad', nr. 1498, 29 juli 1954.
- 390 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6059, 'Brief Prins Bernhard aan CLS', 10 september 1954.
- 391 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 augustus 1954.
- 392 'Ons all-weather-fighters-probleem opgelost?', *Onze Luchtmacht* 7-1 (1955) 21-23; 'Sabres F86K voor de KLU', *Onze Luchtmacht* 7-3 (1955) 98-100.
- 393 NL-HANA, HTK 1955-1956, 19^e vergadering, 15 november 1955, 234.
- 394 NL-HANA, HTK 1955-1956, 20^e vergadering, 16 november 1955, 283.
- 395 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 114, bundel 600, 'Telegram van Starckenborgh aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 2160, 30 september 1955.
- 396 Het personeel werd merendeels overgeheveld van het per dezelfde datum opgeheven 328 Squadron, dat met de Meteor F. Mk.8 en T. Mk.7 vloog.
- 397 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 45.
- 398 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 131, bundel 721, bijlage 'Equipment Deficiencies 1951 Netherlands Air Force' bij 'Brief Nederlandse gedelegeerde North Atlantic Defence Production Board aan Generale Staf Bureau MPA inzake Deficiencies Netherlands Army and Air Force', 12 januari 1952; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 3 maart 1950.
- 399 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 38-39.
- 400 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 1, Notulen vergadering 13 juni 1950; Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 135, 139.
- 401 Een squadron waar zogeheten 'maandvliegers' hun vliegvaardigheid onderhielden om in oorlogstijd de operationele squadrons te helpen versterken.
- 402 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 februari 1953.
- 403 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 109, bundel 587, 'Report of progress made towards implementing the firm forcegoals and recommendations made to the Netherlands Government in the 1953 Annual Review', nr. NAP 54/2569-14, 15 juni 1954; Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 129.
- 404 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 16.
- 405 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 114, bundel 598, 'Brief Waarnemend Chef der Directie Militaire Aangelegenheden aan Sous-Chef van de Generale Staf inzake Annual Review 1955', nr. NA' 319, 21 april 1955.
- 406 De Basisvlucht werd verder o.a. ingezet voor verbindings- en navigatievluchten, weersverkenningen en de beoefening van het instrumentvliegen.
- 407 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 280, 'Jaarverslag van de verrichtingen en groei van het CTL over de periode van 15 januari 1952 tot 1 januari 1953', nr. CTL/1344, 26 maart 1953; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 februari 1953; Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 16.
- 408 SSA/MVD, CTZM/CVE 1946-1957, 28, 'Verslag bijeenkomst Project Swapshop', nr. L.M.30944 C, 15 januari 1954.
- 409 Ibidem, 'Nota CLS aan Chief MAAG inzake spare-part-supply F-84 aircraft', nr. L4/LL/92770 A, 7 mei 1954.
- 410 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 18 maart 1954; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 109, bundel 587, 'Report of progress made towards implementing the

- firm forcegoals and recommendations made to the Netherlands Government in the 1953 Annual Review', nr. NAP 54/2569-14, 15 juni 1954.
- 411 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 30, Notulen vergadering 11 februari 1954, nr. 19.
- 412 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 114, bundel 598, 'Brief Waarnemend Chef der Directie Militaire Aangelegenheden aan Sous-Chef van de Generale Staf inzake Annual Review 1955', nr. NA' 319, 21 april 1955.
- 413 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 114, bundel 599, 'Verslag van de vergadering inzake enkele belangrijke onderwerpen, te behandelen in het antwoord op de annual review questionnaire', 1 juli 1955; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 11 juli 1956.
- 414 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 38, 'Nota C-NAC Nr. 2 Group aan CLS inzake IRAN en Modificatie F/RF-84F', nr. NAC/G/5926, 1 maart 1958.
- 415 Schouren en Wildekamp, 50 Jaar 306 Squadron, 11, 17.
- 416 R.H. Wildekamp, H. Talen en P.G.M. Truren, *Gestaag Gespannen. 50 jaar Vliegbasis Volkel. Van 1^e Tactische Jachtgroep tot First Fighter Wing* (Den Haag 2000) 99-101.
- 417 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1951.
- 418 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 41.
- 419 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 9052, 'Memorandum inzake Luchttransport in oorlogstijd', nr. 910/am/1790.
- 420 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 237, bundel 1300, 'Minutes of the Fifth Meeting of the Allied Command Europe Air Transport Committee', nr. AG 8500/Mv-90/54 LOG, 3 maart 1954.
- 421 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 237, bundel 1299, 'Brief CLS aan voorzitter CVCS inzake SHAPE policy for the control of Air Transport Resources to SACEUR', nr. Kab.1631k/1925, 28 november 1952; Ibidem, 'Brief CLS aan voorzitter CVCS inzake SHAPE policy for the control of Air Transport Resources to SACEUR', nr. Kab.1631ab/1925, 16 februari 1953.
- 422 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 4, Notulen vergadering 9 oktober 1954; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 263, bundel 1459, 'Verslag vergadering betreffende Luchtbevoorrading', 21 november 1955; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 9052, 'Kort verslag bespreking 17 januari 1956', nr. Kab. 910/ac/1790, 17 januari 1956.
- 423 De tussenliggende modellen bleken minder succesvol. De Fokker S-12 was feitelijk een S-11 met een neus- in plaats van een staartwiel, waarvan slechts één exemplaar werd gebouwd, terwijl ook de Fokker S-13, een tweemotorig lesvliegtuig, niet verder kwam dan een enkel prototype.
- 424 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 9 januari 1952.
- 425 NL-HANA, Economische Zaken / Commissariaat Militaire Productie, 2.06.096, 266, 'Brief van staatssecretaris van Oorlog F.J. Kranenburg en Regeringscommissaris dr. H.M. Hirschfeld aan Minister van Oorlog', nr. 2725, 4 februari 1952.
- 426 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 februari 1952.
- 427 Ibidem, 9 juni 1952.
- 428 De VS gaven 15,5 miljoen gulden aan tegenwaardegeld vrij voor de bouw van Fokker S-14's. NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6229, 'Nota van Commissaris voor het Economische en Militaire Hulpprogramma H.M. Hirschfeld en staatssecretaris van Oorlog F.J. Kranenburg aan de Voorzitter van de Raad voor Economische aangelegenheden inzake bouw van jettrainer S-14 bij Fokker-fabrieken', nr. 31-13 Z.G., 13 juni 1952.
- 429 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 16 juni 1952.
- 430 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6639, 'Brief G.J.H. de Graaff aan generaal J. Jones, Head Aircraft Division of the North Atlantic Treaty Organization', nr. 42, 18 juni 1952.
- 431 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6638, 'Brief Ir. P.J.C. Vos van N.v. Koninklijke Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker aan staatssecretaris van Oorlog', nr. V/Z, 9 juli 1952.
- 432 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 28, Notulen vergadering 3 juli 1952, nr. 80.
- 433 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6700, 'Brief Directeur N.v. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabrieken Fokker aan DMLU', 21 februari 1955.
- 434 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6909, 'Brief Deputy Secretary of Defense R.M. Kyes aan minister van Oorlog', 25 februari 1954.
- 435 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 10, 'Kort verslag 8^e Directie Vergadering B (interservice)', 2 maart 1954.
- 436 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 30, Notulen vergadering 4 maart 1954, nr. 23.
- 437 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderin-

- gen, 2.13.162, 10, 'Kort verslag 19^e Directievergadering B (service)', 2 juni 1954; Ibidem, 'Kort verslag 20^e Directievergadering B (service)', 11 juni 1954; Ibidem, 'Kort verslag 23^e Directievergadering B (service)', 16 juli 1954; NL-HANA, Economische Zaken / Centraal Archief, 2.06.08, 272, 'Brief Commissariaat voor Militaire Productie aan Minister van Economische Zaken inzake Fokker S 14-Nene', nr. 234/54 C.M.P., 14 juni 1954.
- 438 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 9, 'Notulen 161^e vergadering Materieelraad', nr. 54/161/N, 9 augustus 1954.
- 439 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6640, 'Nota CLS H. Schaper aan Minister van Oorlog inzake S-14 Nene', nr. LL/93043 A., 7 december 1954.
- 440 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 11, 'Kort verslag Directievergadering B (service)', 30 augustus 1955.
- 441 Th.J. de Jong, *Gerben Sonderman 1908-1955. Testpilot van Fokker, Verzetsman, Vlieger van de Prins* (Amsterdam en Den Haag 1998) 129-131, 142.
- 442 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 31, 'Notulen vergadering 3 november 1955', nr. 96.
- 443 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 11, 'Kort verslag Directievergadering B (service)', 18 november 1955.
- 444 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6628, 'Brief Directeur-Generaal voor Economische en Militaire Aangelegenheden aan HKGS inzake Standing Armaments Committee', nr. 76.178, 31 mei 1956.
- 445 Onder de onder het MDAF geleverde vliegtuigen bevond zich ook een drietal RT-33A-fotoverkenners, die bij 306 Squadron werden ingedeeld.
- 446 Megens, *American aid to NATO allies*, 149-151.
- 447 J.W.A. Boudens, 'Operationele kanttekeningen' in: Hans Loeber en Gerard H. Sprenger red., 32 *TFS. Het enige 'Koninklijke' Amerikaanse squadron* (Dieren 1984) 9.
- 448 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6643, 'Brief E.H. van der Beugel aan minister Staf', 26 oktober 1953; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 30, 'Notulen vergadering 14 januari 1954', nr. 6.
- 449 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6909, 'Brief minister van Oorlog aan Deputy Secretary of Defense R.M. Kyles', 26 januari 1954.
- 450 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 januari 1954.
- 451 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 4, bundel 16, 'Summary Record of North Atlantic Council Meeting', nr. C-R(54)11, 1 april 1954.
- 452 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 10, 'Kort verslag 19^e Directievergadering B (service)', 2 juni 1954; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 8 juni 1954; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 26 juli 1954.
- 453 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 20 september 1954.
- 454 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 68, bundel 336, 'Nota voorzitter CVCS van de Chef Gezamenlijke Staf aan CMS, CGS en CLS inzake stationering Amerikaanse Luchtmacht in Nederland', nr. 8268 q/1257, 1 oktober 1953.
- 455 NL-HANA, HTK 1954-1955, 7e vergadering, 26 oktober 1954, 131-141.
- 456 Gerard H. Sprenger, 'Aankomst in Nederland, de eerste periode' in: Hans Loeber en Gerard H. Sprenger red., 32 *TFS. Het enige 'Koninklijke' Amerikaanse squadron* (Dieren 1984) 17-23; Fred van den Brink en Henk Scharringa, 'De geschiedenis van het 32ste Squadron' in: A.G. van den Brink red., *Wakend boven Nederland. De geschiedenis van het Amerikaanse 32ste Squadron* (De Bilt 1984) 5-9.
- 457 Voor een overzicht van het Amerikaanse verblijf op Soesterberg, zie: Rolf de Winter, *Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland 1913-2013. Bakermat Soesterberg* (Amsterdam 2013).
- 458 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 januari 1951.
- 459 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 162, bundel 897, 'Memorandum Standing Group aan Military Representatives inzake SHAPE Criteria and Standards for Tactical Airfield', nr. SGM-2079-51, 14 december 1951.
- 460 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 162, bundel 897, 'Nota SHAPE aan Ministerie van Oorlog inzake Master Plan for Deelen Airfield, Netherlands', nr. LOG 6160/15/E-39/53, 27 januari 1953; SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 162, bundel 898, 'Nota CLS aan SHAPE inzake progress-reports', nr. Kab. 627bg/971-750, 14 april 1953.
- 461 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 162, bundel 897, 'Nota SHAPE aan Minister van Oorlog inzake Recommended SHAPE Airfields Infrastructure Program for Calendar Year 1952', nr. SHAPE/LOG/I-13/52, 11 januari 1952.
- 462 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, 'Notulen vergadering 14 januari 1952'.
- 463 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 162, bundel 897, 'Brief Directeur Administratieve Diensten aan minister van Oorlog inzake SHAPE vliegveldenplan 1952', nr. 1746, 23 januari 1952.
- 464 Ibidem, 'Nota SHAPE aan Ministerie van Oorlog inzake SHAPE Third Slice Infrastructure

- Program', nr. LOG 6100/I-116/52, 26 maart 1952.
- 465 In 1952 was er sprake van dat in oorlogstijd Duitse jachtbommenwerpereenheden op Valkenburg zouden neerstrijken. Hoewel de Luchtmachtstaf hierter geen bezwaren inbracht, maakte het SHAPE duidelijk dat een Duitse bezetting in vreedetijd niet kon worden geaccepteerd. De KM was op zijn zachtst gezegd minder gelukkig met een Duitse stationering in vredes- of oorlogstijd. SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 162, bundel 897, 'Nota Directeur Administratieve Diensten aan minister van Oorlog inzake SHAPE vliegveldenplan 1952', nr. 1746, 23 januari 1952; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6276, 'Nota CMS aan staatssecretaris van Marine inzake het nemen van beslissingen door CLS i/z de bestemming van Valkenburg in oorlogstijd (airfield infrastructure program 1952)', nr. 5M/100/1072, 20 februari 1952; *ibidem*, 'Nota CLS aan staatssecretaris van Marine inzake bestemming Valkenburg', nr. Kab. 92 by/190/1490, 26 februari 1952.
- 466 Er vond wel een verkenning plaats van de oude Duitse *Fliegerhorst*, hoewel dit deels op Nederlands en deels op Duits grondgebied gelegen veld onherroepelijk tot grens- en douanemoeilijkheden zou leiden. Nederland had geen belang bij dit veld en stelde voor het een kilometer oostwaarts te verplaatsen. Dat de Nederlandse opstelling mede werd ingegeven door de ongewenste herinnering aan Duitsers op Nederlands grondgebied laat zich raden.
- 467 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 11 november 1953.
- 468 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6909, 'Verslag 5^e Infrastructuurvergadering', 27 september 1954; *ibidem*, 'Verslag 7^e Infrastructuurvergadering', 9 november 1954.
- 469 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 199, bundel 1099, 'Nota SHAPE aan Commander-in-Chief AFNORTH, AFCENT en AFSOUTH inzake Improvement of Defensive Posture of SACEUR's Air Force Units', nr. AG 6160/1 PPO, 15 november 1954.
- 470 Van de *slices* 1 t/m v, die samen 558 miljoen pond bedroegen. De eerste *slice* (ter waarde van 32 miljoen pond) stamde uit het wu-tijdperk. Ook hiervan kwam het merendeel ten goede aan de (re)constructie van vliegbases, met name in Frankrijk en Nederland. SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 6, bundel 25, 'Report by the Secretary General of Progress during the Period 3rd December, 1953 to 7th December, 1954', nr. C-M(54)115, 9 december 1954; Ismay, *NATO*, 114.
- 471 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 8 december 1954.
- 472 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 199, bundel 1099, 'Telegram SACEUR aan CINCNORTH, CINCENT en CINCOSOUTH, ter info aan onder meer Ministerie van Oorlog', nr. FT731/Z 4712, 28 december 1954.
- 473 *Ibidem*, 'Nota voorzitter CVCS aan CMS, CGS en CLS inzake Improvement of Defensive Posture of SACEUR's Air Force Units', nr. 5310 W, 25 februari 1955.
- 474 *Ibidem*, 'Ontwerp brief Minister van Oorlog aan SACEUR inzake Netherlands Comments on the SHAPE plan for Improvement of Defensive Posture of SACEUR's Air Force Units', zonder datum.
- 475 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 100, bundel 556, 'Nota SHAPE aan Standing Group inzake Improvement of Posture of SACEUR's Air Force Units', nr. AG 6160 AD, 28 juli 1955.
- 476 Aangevuld met 1.446 vliegtuigen die in oorlogstijd onder nationaal bevel bleven, bracht dit het totaal op 6.955. Een vergelijking met de aantallen zoals voorzien in DC 28 (9.212) en het *Paris Plan* (9.141) leert dat de NAVO in amper vijf jaar tijd een flinke pas op de plaats had moeten maken.
- 477 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 100, bundel 556, 'AIRCENT Proposed End-1957 Deployment Plan', nr. AIRCENT-WPL-1170/2840, 8 november 1955.
- 478 *Ibidem*, bijlage 'Commentaar AIRCENT Proposed End-1957 Deployment Plan' bij 'Aantekenvel Sectie G3A1 behorende bij AIRCENT Proposed End-1957 Deployment Plan', nr. 2366 dg, 30 december 1955; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 23 december 1955; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 5, Notulen vergadering 5 maart 1956.
- 479 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 339, 'Verslag Commandanten-vergadering', 27 maart 1956.
- 480 NL-HANA, HTK 1955-1956, 'Rijksbegroting voor het dienstjaar 1956', bijlage 4100 VIII A, nr. 2, MvT, 17.
- 481 Wildekamp e.a., *Gestaag Gespannen*, 244; Klinkert, e.a., *75 Jaar luchtdoelartillerie*, 149-150.
- 482 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6199, 'Nota CLS aan CGS inzake Plaatselijke verdediging van luchtmachtobjecten', nr. L3/LL/90094/2/W, 17 januari 1953; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6199, 'Memorandum inzake de Lua-verdediging van vliegbases Volkel en Eindhoven', 15 augustus 1956.
- 483 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 15 april 1953; Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 94, 107-109.
- 484 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim

- Verbaalarchief, 2.13.151, 6196, 'Nota DMLU aan minister van Oorlog inzake aanschaffing luchtwaarschuwing radarstations type SGR 110/02', nr. T. 3850, 14 februari 1952; NL-HANA, HTK 1953-1954, 30^e vergadering, 3 december 1953, 585-586.
- 485 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 10 juni 1953.
- 486 Hans Sakkers en Johan den Hollander, *Lucht-wachttorens in Nederland: Industrieel erfgoed uit de Koude Oorlog* (Middelburg 1989) 17-19.
- 487 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 2, Notulen vergadering 16 november 1951.
- 488 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 9060, 'Het beleid van de Koninklijke Luchtmacht n.a.v. de bedreiging van een atoomaanval', 20 juli 1955.
- 489 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 243, bundel 1331, 'Nota CLS aan CMS, CGS e.a. inzake Verbindingsplan Luchtverdediging', nr. KAB 1272at/1220-1745, 10 april 1953.
- 490 Verbindingen met het buitenland, zoals die met de Belgische luchtverdediging, werden daarentegen uit het NAVO-infrastructuurfonds betaald.
- 491 SSA/MVD, CTZM/CVE 1946-1957, 128, bijlage 'Memorandum' bij 'Brief Chef Verbindingsdienst aan CLS', nr. L6/L.V. 94B, 18 augustus 1953; NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 10, 'Kort verslag 42^e Directievergadering B (service)', 21 december 1954.
- 492 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 189, bundel 1045, 'Eindverslag van de COVEK aan de voorzitter vcs betreffende Keller Blanc 1955', nr. 1272 ZG., 15 december 1955; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 5, Notulen vergadering 19 maart 1956; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 5, Notulen vergadering 26 maart 1956; SSA/MVD, CTZM/CVE 1946-1957, 132, bijlage 'Ontwerp Rapport Keller Blanc' bij 'Nota voorzitter ad hoc werkgroep Keller Blanc aan Chef Marine Verbindingsdienst e.a.', nr. 2864/4.5.00 Z.G., 26 november 1955.
- 493 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 15 april 1953.
- 494 Herman Roozenbeek red., *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Den Haag 2008) 116-117.
- 495 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 114, bundel 599, bijlage 'Concept Memorandum bij het Nederlandse antwoord op de NATO Annual Review Questionnaire 1955' bij 'Nota Ministerie van Buitenlandse Zaken aan voorzitter Ministerraad inzake Annual Review 1955', nr. NA.594, 23 juli 1955.
- 496 Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 144-146.
- 497 Tjebbe T. de Jong, Ben Schoenmaker en Quirijn van der Vegt, *Voor vriend en vijand paraat. De geschiedenis van Vliegbasis Leeuwarden* (Fra-neker 2010) 47.
- 498 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6462, 'Operationele Instructie CLS Nr. 13 (2^e uitgave)', nr. L4/LL/92283 F, 28 juli 1954.
- 499 Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954, 181-182.
- 500 NIMH, Personeel KLU, 721, 157, 'Kwartaaloverzicht No.6 bevattende een aantal personeelsgegevens per 1 april 1954 van de Koninklijke Luchtmacht', nr. LP 1327/2/I, 15 mei 1954; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6584, 'Statistisch overzicht 1956'.
- 501 Interview met luitenant-generaal b.d. D. Starink, 24 januari 2008.
- 502 Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954, 182-184.
- 503 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6687, bijlage 'Aantekening Kabinet L', 25 juli 1951 bij 'Nota CLS', nr. LP 36452, 20 juli 1951; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6062, bijlage 'Dienstneming bij de Luchtmacht (I), Opleiding van vliegend personeel, nr. R.A.B. 50211' bij 'Brief Chef Personeel Luchtmacht (aan onbekend)', nr. LP 42513Q, 20 november 1952.
- 504 Van Wijk, *Het paard van Phaëthon*, 45-46.
- 505 Gezien de door hen zelf aangekaarte gevaren van het vliegen, was het des te opmerkelijker dat veel vliegers niet over een ongevalverzekering beschikten. Hoewel de gevarentoelage mede bedoeld was om een dergelijke verzekering te kunnen betalen, beschouwden vliegers de premie als een welkome aanvulling op de wedde. Het Ministerie van Oorlog worstelde lange tijd met de vraag of zij vliegers mocht verplichten om een deel van hun toelage voor een ongevalverzekering te reserveren, maar zag hier tenslotte van af om de wervingskansen niet te schaden.
- 506 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6045, 'Brief H. Schaper aan staatssecretaris van Marine inzake vliegtelage', nr. 1/1/10/11/52, 21 juli 1952; NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 8, 'Kort verslag 35^e Directievergadering B', 5 augustus 1952, en 'Kort verslag 36^e Directievergadering B', 12 augustus 1952.
- 507 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6062, 'Conceptbrief minister van Oorlog aan koningin inzake vaststelling van een premiereregeling voor militaire vliegers, die een jaar vrijwillig dienen', zonder datum (omstreeks januari 1953).
- 508 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag

- vergadering 29 oktober 1952.
- 509 Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954, 185.
- 510 NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 1, 'Jaarrapport 1955', nr. L1/A/00.1059, 28 december 1955.
- 511 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 517, 'Planmemorandum Nr. 16 inzake de personeelstekorten bij het technisch personeel en hun consequenties', nr. CLV/6666/4 B, 16 mei 1956.
- 512 Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954, 185-188.
- 513 Voor enkele specialistische functies bedroeg de duur van de eerste oefening tot het najaar van 1952 zelfs 27 maanden.
- 514 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 6 juni 1951 en 4 juli 1951; Mante, 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart', 56-57.
- 515 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6545, 'Nota minister van Oorlog aan CGS e.a. inzake Duur eerste militaire oefening', nr. 9-1/54 ZG, 1 juni 1954; Ibidem, 'Nota CLS aan minister van Oorlog inzake Verkorting eerste oefeningstijd', nr. ZG/C8/14/54, 12 juni 1954; Ibidem, 'Nota Chef Personeel Luchtmacht aan CLS inzake Verkorting duur eerste oefening', nr. ZG/C8/14A/54, 10 september 1954; Ibidem, 'Memorandum inzake het personeelsprobleem bij de Koninklijke Luchtmacht', nr. L1/LL/92835 D, 14 december 1955.
- 516 Michiel de Jong en Jan Hoffenaar, *Op herhaling. De Koninklijke Landmacht en haar reservisten 1945-2006* (Amsterdam 2006) 42.
- 517 Meta Bison, *Kroniek der Luchtmacht vrouwenafdeling (LUVa). 50 Jaar vrouw in luchtmachtblauw 1951-2001* (Den Haag 2001) 16, 46-47.
- 518 NIMH, Luchtmacht Vrouwenafdeling, 730, 4, 'Brief Inspecteur Milva aan Hoofd Aanmeldingsbureau Milva', 23 december 1954; Ibidem, 'Overzicht van de behoefte en aanwezige sterkte aan officieren en personeel beneden de rang van tweede-luitenant (beroeps- en reservepersoneel) bij de militaire vrouwenafdeling en de luchtmacht vrouwenafdeling', zonder datum.
- 519 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 492, 'Plan Memorandum Nr. 8 inzake de 24 uren bezetting van het M- en G-stelsel', nr. CLV/6632/G, 27 september 1955.
- 520 N.M.M.L. Hameleers, 'Vorming, kennis en vaardigheid. Commando Luchtmachtopleidingen' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 349-351.
- 521 De LES verzorgde de radio- en radartechnische opleidingen, terwijl de LTS de opleidingen voor de vliegtuigtechnische dienst, magazijn dienst, verbindingdienst, fototechnische dienst, motortransportdienst (samen met KL), brandweerdienst en bewapeningdienst voor zijn rekening nam.
- 522 NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 1, 'Jaarrapport 1952 van Inspecteur-Generaal der Koninklijke Marine aan Minister van Oorlog', nr. IG/31/35, 6 maart 1953; Ibidem, 'Jaarrapport 1955 van Inspecteur-Generaal Koninklijke Luchtmacht aan Minister van Oorlog', nr. L1/A/00, 28 december 1955.
- 523 De Vlieg instructeurs Opleiding (V10) bracht jaarlijks gemiddeld 20 nieuwe instructeurs voort. De AVOT werd eind december 1953 opgeheven.
- 524 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 96, 'Taakomschrijving voor de Jachtvliegschool (JVS) 1', nr. L 1.07.00, 15 februari 1953.
- 525 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6221, Rapport 'Visit of Western Union Examining Squadron - to - jachtvlieg school, Twenthe', nr. WUES/125/Air., 18 juni 1951; Ibidem, Rapport 'Visit of Western Union Examining Squadron to - v.v.o. Gilze Rijen - 28th May - 1st June, 1951', nr. WUES/112/Air., 26 juni 1951.
- 526 Coenen en Geldhof, *Gloster Meteor T.Mk. 7*, 6.
- 527 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 5 augustus 1953.
- 528 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 218, 'Brief Militair- tevens Luchtmacht Attaché luitenant-kolonel G.L. Reinderhoff aan CLS inzake NATO-vliegopleiding', nr. 827/2 Confidentieel, 25 mei 1951.
- 529 Ibidem, bijlage 'Rapport over de in Canada opgeleide vliegers die de JVS 1 hebben gevolgd c.q. volgen', bij 'Brief CLS aan Luchtmacht- tevens Militair en Marine Attaché, nr. L3/LL/91297/3/M, 19 maart 1955.
- 530 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7112, 'Memorandum betreffende verdere opleiding van uit Amerika teruggekeerde F84-vliegers', nr. A.1.12.07/12, 20 februari 1951.
- 531 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6037, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake oprichting J.V.S. (CTL)', nr. L1/LL/6814 B, 29 november 1952.
- 532 Tussen december 1953 en juli 1954, toen JVS 2 kortstondig werd opgeheven, nam 313 Squadron haar acclimatisatie- en conversietaak ook waar.
- 533 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6909, 'Brief Deputy Secretary of Defense R.M. Kyes aan minister van Oorlog', nr. C-664, 7 december 1953; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 31, Notulen vergadering 12 mei 1955, nr. 41.
- 534 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés,

- 2.13.174, 232, 'Brief Luchtmacht- tevens Militair en Marine Attaché luitenant-kolonel Jhr. Mr. R. Wittert aan CLS inzake Opleiding vliegers in Canada', nr. 1700/D11 ZG, 18 juli 1956; NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 233, 'Brief Luchtmacht- tevens Militair en Marine Attaché Jhr. Mr. R. Wittert van Hoogland aan CLS inzake opleiding vliegers', nr. 6825/D11/1, 29 december 1958.
- 535 Nederland was vanwege zijn ligging niet geschikt om in oorlogstijd als opleidingsgebied voor vliegend- en grondpersoneel te dienen. Lange tijd kon het terugvallen op een afspraak met de Britse autoriteiten om bij dreigend oorlogsgevaar de opleidingen naar Groot-Brittannië te verplaatsen (operatie *Zwaluw*). Nieuwe inzichten van SHAPE, dat concludeerde dat opleidingen in of nabij West-Europa door hun kwetsbaarheid voor een kernwapenaanval niet langer wenselijk waren, brachten deze regeling in 1956 echter aan het wankelen. Hoewel ook West-Indië ter sprake kwam, genoot een evacuatie naar Canada vanwege de bestaande goede betrekkingen met de Canadese luchtmacht de voorkeur van de Luchtmachtstaf.
- 536 313 Squadron was verantwoordelijk voor de conversie op de F-84F, 324 Squadron voor de Hunter en 700 AWX Squadron voor de F-86K Sabre.
- 537 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 517, 'Operatieve Instructie CLS Nr. 1/56 inzake de activering van AWF-squadrons', nr. Kab.2048/0/1780, 5 maart 1956; Willem Helfferich, 'Kasjagerij 1956-1963', *Onze Luchtmacht* 49-1 (1997) 11-13.
- 538 Van Loo e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 88-89.
- 539 Op 1 januari 1959 werd 313 Squadron gedeactiveerd. De conversietaak ging over op 312 Squadron, dat daarnaast zijn operationele taak behield.
- 540 Op 31 december 1954 waren in totaal 58 Meteors (alle versies, op een totaal van 266) en 47 van de 187 F-84E/G Thunderjets afgeschreven, het merendeel door ongevallen.
- 541 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 27, Notulen vergadering 12 juli 1951, nr. 67; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 28, Notulen vergadering 6 maart 1952, nr. 24.
- 542 NL-HANA, HTK 1949-1950, 10^e vergadering, 12 november 1952, 2443.
- 543 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 7 april 1952.
- 544 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6322, 'Nota C-CLV aan basiscommandanten Leeuwarden, Twenthe en Soesterberg inzake vliegveiligheid', nr. L.1.38.00 Geheim, 4 april 1952.
- 545 Ibidem, 'Verslag vergadering betreffende de vliegveiligheid', nr. L.1.38.00, 16 september 1952.
- 546 Ibidem, 'Order van Blijvende Aard CLV Nr. L-17', nr. L.1.07.00, 15 december 1952.
- 547 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 29, Notulen vergadering 19 november 1953, nr. 108; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6421, 'Proces-verbaal inzake het gebeurde op 18 november 1953 met vliegtuigen van Vliegbasis Eindhoven', nr. L3/LL/92524 J., 27 februari 1954; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 30, Notulen vergadering 14 januari 1954, nr. 6.
- 548 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6543, 'Overzicht luchtvaartongevallen CTL over de periode januari en februari 1954', nr. CTL/1646 C, 23 april 1954.
- 549 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 28, Notulen vergadering 20 maart 1952, nr. 27.
- 550 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6530, 'Minute CLS aan C-CLV inzake Handhaving vliegdiscipline', nr. JZ/LL/92821 A, 8 juni 1954.
- 551 Door het ontbreken van voldoende kanalen bestond er geen vaste frequentie voor onderling contact tussen vliegtuigen van de KLU en de MLD. NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6421, 'Nota CLS aan Minister van Oorlog inzake Luchtvaartongeval op 14-4-'54 met Thunderjet K-103', nr. L3/LL/92794 J, 16 september 1954.
- 552 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6584, 'Statistisch overzicht 1956'.
- 553 Het aantal ongevallen van vliegtuigen met zuigermotoren bedroeg gemiddeld een tiende van het aantal vliegongevallen met straalvliegtuigen.
- 554 NIMH, Commando Luchtverdediging, 731, 2, 'Operationele Instructie Nr. 10 betreffende het jaarlijks oefenprogramma van de dagjagersquadrons', 31 juli 1951 in: *Inlichtingen-Nieuws Commando Luchtverdediging*, nr. 5, 20 augustus 1951.
- 555 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 26, Notulen vergadering 7 juli 1950, nr. 67.
- 556 'Oefening Cupola', *de Vliegende Hollander* 6-8 (1950) 210-211; 'Oefening Cupola', *de Vliegende Hollander* 6-9 (1950) 237-241.
- 557 NL-HANA, HTK 1949-1950, 85^e vergadering, 14 september 1950, 2452.
- 558 Interview met eerste luitenant b.d. C.J.P.M. van Meurs, 20 november 2010.
- 559 NIMH, Commando Luchtverdediging, 731, 2,

- 'Kort verslag van luchtverdedigingsoefening "Barrage One" in: *Inlichtingen-Nieuws Com-mando Luchtverdediging*, nr. 2, 15 februari 1951.
- 560 Ibidem, 'Netherlands Sector Report of Exercise "Cirrus" in: *Inlichtingen-Nieuws Commando Luchtverdediging*, nr. 6, 15 december 1951.
- 561 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6911, 'Nota C-CLV aan CLS inzake Oefening "Crescendo"', nr. L.1.14.31 Geheim, 4 april 1951; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6198, 'Nota C-CLV aan CLS inzake Oefeningen "Crescendo I en II"', nr. L.1.14.31/Geheim, 13 juni 1951.
- 562 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 257, bundel 1426, 'Operation Order CLV Nr. 20/52', nr. L.1.14.25/11 Geh., 27 september 1952.
- 563 De Amerikaans georganiseerde Nederlandse en Belgische tactische squadrons traden binnen 2ATAF op in een Brits systeem van aanvragen voor luchtsteun. SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 255, bundel 1412, bijlage 'Conference 23rd September 1952' bij 'Nota CLS aan Voorzitter CVCS, CMS en CGS inzake Oef. BLUE ALLIANCE/HOLD FAST', nr. Kab 844ig/1150, 20 oktober 1952.
- 564 De Jong e.a., *Voor vriend en vijand paraat*, 49-53.
- 565 Interview met majoor b.d. P.J. Grimm, 21 augustus 2008.
- 566 Van Loo e.a., *100 Jaar luchtmacht tussen Gilze en Rijen*, 82-88.
- 567 'Operatie Wigwam II. Blauwland contra Groenland', *de Vliegende Hollander* 10-8 (1954) 245-246.
- 568 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 193, bundel 1058, 'Kort overzicht van de lucht-machtoefening "Carte Blanche"', nr. Kab 2028bb/1150, 21 februari 1955.
- 569 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 31, Notulen vergadering 3 november 1955, nr. 96.
- 570 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 589, 'Report on Exercise Carte Blanche', nr. CLV/5806/10F, 24 augustus 1955.
- 571 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 193, bundel 1060, 'Final Report of No. 69 Group Air Defence Exercise "LOCO"', nr. N.S./1071, 31 december 1955.
- 572 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 728, 'Nota C-CTL aan CLS inzake Medewerking aan oefeningen K.L., Lua, KLD en BB', nr. NAC/2793A, 3 november 1955.
- 573 Het aantal vliegreuen voor nationale oefeningen zakte van 301 (1955) naar 95 uren (8,9% en 1,4% van het totale aantal F-84-vluchten), terwijl het aantal uren voor internationale oefeningen kelderde van 1.877 (1955) naar 746 (respectievelijk 3,6% en 0,5% van het totaal).
- 574 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6185, 'Memo-randum Mr. S.J. Baron van Tuyll van Serooskerken aan CLS inzake Sovjet-klacht over Nederlandse jachtvliegtuigen (interceptie)', nr. 1008, 26 april 1956; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 32, Notulen vergadering 3 mei 1956, nr. 41.
- 575 NL-HANA, Buitenlandse Zaken / Code-Archief 55-64, 2.05.118, 19521, 'Brief Minister van Oorlog en Marine aan Minister van Buitenlandse Zaken inzake Russische vliegtuigen boven Nederland', nr. 221.220 B, 7 september 1956.
- 576 Dit was geen vast gegeven. Het bekendste voorval is het neerschieten van een Britse Lincoln door Russische MiG-15's boven Oost-Duitsland op 12 maart 1953. Twee dagen eerder was er al een Amerikaanse F-84G ten prooi gevallen aan een MiG-15 van de luchtmacht van Tsjecho-Slowakije.
- 577 SSA/MVD, AS-Mil Ops 1954-1981, 170, 'Nota CLS aan minister van Oorlog inzake Vliegen over de gemeente Leusden', nr. LL/94567, 19 december 1956.
- 578 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 32, Notulen vergadering 15 november 1956, nr. 78; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 19 november 1956; Van Wijk, *Het paard van Phaëthon*, 178-179.
- 579 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 49.
- 580 'Commandowisseling in de Koninklijke Luchtmacht', *Onze Luchtmacht* 5-3 (1953) 3.
- 581 Naast 406 jet fighters (153 Meteor F. Mk.4/8's; 49 Hunter F. Mk.4's; 1 F-84E; 156 (R)F-84F's en 47 F-86K's) beschikte de KLU over 16 transportvliegtuigen, 90 straallesvliegtuigen, 191 lesvliegtuigen en 96 artilleriewaarnemingsvliegtuigen, waaronder 17 helikopters. In dit overzicht zijn de 63 voor overdracht gereedstaande F-84E/G's en de in kratten opgeslagen GPLV-vliegtuigen (69 Piper Cubs en 17 H-23B Ravens) niet meegerekend.
- 582 NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 1, 'Jaarrapport 1956', 11 januari 1957.
- 583 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2980, 'CLV jaarverslag 1956', nr. CLV/0309P.
- 584 Janssen, 'I.A. Aler (1896-1981)', 340-341, 349.
- 585 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 30, Notulen vergadering 4 maart 1954, nr. 23.
- 586 Starink, *De luchtmacht opgebouwd*, 48-49.

HOOFDSTUK 3

- 1 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2920, 'Statistisch overzicht 1957'.
- 2 Spencer, 'Alliance perceptions of the Soviet threat', 21-22.

- 3 Charles Townshend red., *The Oxford Illustrated History of Modern War* (Oxford en New York 1997) 141-142. Zie voor een gedegen studie Christopher A. Preble, *John F. Kennedy and the Missile Gap* (DeKalb 2004), die betoogt dat Kennedy de *Missile Gap* gebruikte om zijn politieke doelstellingen te realiseren.
- 4 *Texts of Final Communiqués*, 113.
- 5 Golden e.a., *NATO at Forty*, 128.
- 6 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 166-174.
- 7 J. van Houwelingen, 'Woord vooraf' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 7.
- 8 Lawrence S. Kaplan, *The Long Entanglement: NATO's First Fifty Years* (Westport en Londen 1999) 77-78; W. Klinkert, 'Het paradepaardje van de vrije wereld. Nederland en de Berlijnse crisis, 1958-1961' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 9-10; Gaddis, *We now know*, 143-151.
- 9 Klinkert, 'Het paradepaardje van de vrije wereld', 10-12.
- 10 Kaplan, *The Long Entanglement*, 77-92; Klinkert, 'Het paradepaardje van de vrije wereld', 17-20; Freedman, *The Cold War*, 64-71; Raymond L. Garthoff, 'Berlin 1961: The record corrected', *Foreign Policy* 84-3 (1991) 142-156.
- 11 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 25 augustus 1961 en 2 september 1961; Klinkert, 'Het paradepaardje van de vrije wereld', 32-33.
- 12 NL-HANA, HTK 1961-1962, 23^e vergadering, 7 december 1961, 362, 373.
- 13 Vladislav Zubok en Constantine Pleshakov, 'Khrushchev and Kennedy: the taming of the Cold War' in: Klaus Larres en Ann Lane red., *The Cold War: the essential readings* (Oxford enz. 2001) 122.
- 14 Tegen de tijd dat de Amerikaanse strijdkrachten hun posities hadden ingenomen, hadden 42 van de 60 ballistische raketten en alle kernkoppen het Caribische eiland al bereikt. Voor een uniek Sovjet-perspectief op de Cuba-crisis, zie: Sergei M. Khrushchev, *Nikita Khrushchev and the creation of a superpower* (Pennsylvania 2000) 570-571.
- 15 Steve Netto en Martin Leeuwis, *Jachtvliegers in de Koude Oorlog, flirten met de dood?* (Vlijmen 2010) 63.
- 16 Friedman, *The Fifty-Year War*, 274-278; Gaddis, *We now know*, 271.
- 17 Duffield, *Power Rules*, 137-148, 162-168.
- 18 Michael H. Hunt en Steven I. Levine, 'Revolutionary movements in Asia and the Cold War' in: Melvyn P. Leffler en David S. Painter red., *Origins of the Cold War: An International History* (2nd edition; New York en Londen 2005) 260-262.
- 19 Frode Liland, 'Explaining NATO's Non-Policy on Out-Of-Area Issues During the Cold War' in: Gustav Schmidt red., *A History of NATO. The First Fifty Years*, volume I (Basingstoke en New York 2001) 181-182.
- 20 Liland, 'Explaining NATO's Non-Policy', 182-183; Lundestad, *The United States and Western Europe since 1945*, 156-157.
- 21 Miller, *The Cold War*, 33-34; Lundestad, *The United States and Western Europe since 1945*, 111-132; Park, *Defending the West*, 74-81.
- 22 Park, *Defending the West*, 69-81; Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 229-233; Kaplan, *The Long Entanglement*, 123-128.
- 23 Friedman, *The Fifty-Year War*, 295-298.
- 24 Roozenbeek, *In dienst van de troep*, 200.
- 25 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 14, Notulen vergadering 13 oktober 1966 en 5 december 1966.
- 26 Lundestad, *The United States and Western Europe since 1945*, 130.
- 27 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 89-90; Han Hansen, *De zes atoombommen van Nederland* (Amsterdam 1982) 9-10, 16-18.
- 28 Jan Willem Brouwer en Peter van der Heiden, 'Grenzen aan de controle' in: Jan Willem Brouwer en Peter van der Heiden red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 VI, Het kabinet-Drees IV en het kabinet-Beel II (1956-1959). Het einde van de rooms-rode coalitie* (Den Haag 2004) 200-203; Drees, *De vorming van het regeringsbeleid*, 55.
- 29 Van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting*, 61-62.
- 30 NL-HANA, HTK 1957-1958, bijlage 4900 VIII A, nr. 2, 'Nota ter algemene inleiding van de memories van toelichting', 3.
- 31 Ibidem, nr. 12, 'MvA', 1-3, 12, 17.
- 32 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 90, 97; Hansen, *De zes atoombommen van Nederland*, 18-19.
- 33 NL-HANA, HTK 1959, Buitengewone zitting, 9^e vergadering, 7 juli 1959, 168-175.
- 34 Hansen, *De zes atoombommen van Nederland*, 34-36.
- 35 NL-HANA, HTK 1956-1957, 8^e vergadering, 8 november 1956, 197; NL-HANA, HTK 1957-1958, bijlage 4900 VIII A, nr. 11, 'VV', 3-4.
- 36 NL-HANA, HTK 1957-1958, bijlage 4900 VIII A, nr. 11, 'VV', 3.
- 37 Ibidem, nr.12, 'MvA', 4.
- 38 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 18 april 1957, nr. 38; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 23 mei 1957, nr. 52.

- 39 NL-HANA, HTK 1957-1958, 37^e vergadering, 4 februari 1958, 619.
- 40 De aanschaf van 400.000 ondeugdelijke helmen door de Directie Materieel van de KL kostte staatssecretaris van Oorlog F.J. Kranenburg de kop.
- 41 Brouwer en Van der Heiden, 'Grenzen aan de controle', 203-216.
- 42 Alexander van Kessel, 'Van brede basis naar centrumrechts. Verkiezingen, formatie en samenstelling van het kabinet-De Quay' in: Jan Willem Brouwer en Jan Ramakers red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 VII, Het kabinet-De Quay (1959-1963), Regeren zonder rood* (Amsterdam 2007) 42-43.
- 43 Van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting*, 62.
- 44 NL-HANA, HTK 1959-1960, bijlage 5951, nr.2, 'Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963', 3-4, 9-11.
- 45 Ibidem, 4-7. De resterende 45 miljoen gulden kwamen ten goede aan het NAVO-infrastructuurfonds (38 miljoen gulden) en bijdragen aan andere departementen (7 miljoen gulden).
- 46 Van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting*, 64.
- 47 In afwachting van de invoering van de Lockheed Neptune had de MLD tijdelijk vier C-47 Dakota's in bruikleen van de KLU. Eén hiervan (B-079) ging in 1961 tijdens een nachtelijke vlucht boven Nieuw-Guinea verloren. Zie: Het aandeel van de Koninklijke Luchtmacht in de gebeurtenissen rondom Nederlands Nieuw-Guinea gedurende de periode november 1958 t/m november 1962. Studie door de historische secties der drie krijgsmachtdelen onder redactie van het Bureau Maritieme Historie vervaardigd in opdracht van de Verenigde Chefs van Staven (Den Haag 1979) 166-170, 193.
- 48 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6289, bestanddeel 37, 'Nota CLS voor minister van Defensie inzake Verdediging van NNG', nr. 119738B, 17 maart 1960.
- 49 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 9, Notulen vergadering 19 april 1960.
- 50 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 12 mei 1960, nr. 46/60.
- 51 Het aandeel van de Koninklijke Luchtmacht in de gebeurtenissen rondom Nederlands Nieuw-Guinea, 92-93.
- 52 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 5 april 1960; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2313, 'Telegram Ministerie van Buitenlandse Zaken aan G.N.V. Parijs', nr. X 628, 21 april 1960.
- 53 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 174, 218.
- 54 D.C.L. Schoonoord, 'Nieuw-Guinea, de Koude Oorlog en de krijgsmacht' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 156-172; Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland, 188-189, 206-210; Hoffenaar en Schoenmaker, Met de blik naar het Oosten, 215-222; Jan Willem Brouwer, 'De Nieuw-Guineakwestie' in: Jan Willem Brouwer en Jan Ramakers red., Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 VII, Het kabinet-De Quay (1959-1963), Regeren zonder rood* (Amsterdam 2007) 149-245; Bert van Elk en Henk Kauffman, *50 Jaar na dato: vijftien veteranen vertellen over hun periode op Nederlands Nieuw-Guinea 1958-1962* (Den Haag 2008) 4-14.
- 55 Van Staden, *Een trouwe bondgenoot*, 35.
- 56 NL-HANA, HTK 1963-1964, bijlage 7677, nr.1, 'Defensienota 1964', 3-5.
- 57 De uit 1956 daterende afspraak dat de kosten voor loon- en pensioenstijgingen buiten de defensiebegroting werden opgebracht, gold nog steeds. Van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting*, 64-65; De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 113-114.
- 58 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 183-184; De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 80-81.
- 59 Siccama en Van den Hoogen, 'De defensiebegroting tussen 1945 en nu', 161-164.
- 60 NL-HANA, HTK 1959-1960, 3^e vergadering, 29 september 1959, 46.
- 61 M.C. 14/2 (Revised), *Overall Strategic Concept for the Defence of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 21 februari 1957, 9.
- 62 Ibidem, 11.
- 63 Pedlow, 'The Evolution of NATO Strategy', XX-XI.
- 64 M.C. 14/2 (Revised), *Overall Strategic Concept for the Defence of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 21 februari 1957, 13-18.
- 65 M.C. 48/2, *Measures to implement the Strategic Concept*, 15 maart 1957, 3-12.
- 66 NATO Archives, M.C. 70, *The Minimum Essential Force Requirements, 1958-1963*, 29 januari 1958, 1-3, 32-67; Christian Greiner, 'Die Entwicklung der Bündnisstrategie 1949 bis 1958' in: Christian Greiner, Klaus A. Maier en Heinz Rebhan red., *Die NATO als Militärallianz. Strategie, Organisation und nukleare Kontrolle im Bündnis 1949 bis 1959. Entstehung und Probleme des Atlantischen Bündnisse bis 1956*, Band 4 (München 2003) 169-174.
- 67 Nederlof, *Blazing Skies*, 27-28.
- 68 Flanagan, *NATO's Conventional Defence*, 12-13; Osgood, *The Entangling Alliance*, 172-177.

- 69 Duffield, *Power Rules*, 137-148, 162-168; Bill Taylor, *Royal Air Force Germany since 1945* (Hinckley 2003) 78-79; Michael Dockrill, 'The Changing Shape of Britain's Defence during the 1950s' in: Joseph Smith red., *The origins of NATO* (Exeter 1990) 58-61.
- 70 Sean Greenwood, *Britain and the Cold War, 1945-1991* (Basingstoke enz. 2000) 145-146.
- 71 SSA/MVD, AVR 1956-1958, doos 3, 'Verslag over februari 1957 van het Directoraat-Generaal Economische en Militaire Aangelegenheden', 22 maart 1957.
- 72 NL-HANA, HTK 1959-1960, bijlage 5951, nr.2, 'Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963', 3.
- 73 Duffield, *Power Rules*, 151-162, 175; Park, *Defending the West*, 132-139; Flanagan, *NATO's Conventional Defences*, 14; Osgood, *The Entangling Alliance*, 145-146.
- 74 Park, *Defending the West*, 169-172; Duffield, *Power Rules*, 162-164; Flanagan, *NATO's Conventional Defences*, 14-15.
- 75 NATO Archives, M.C. 70, *The Minimum Essential Force Requirements, 1958-1963*, 29 januari 1958, 6-8.
- 76 Scott en Scott, *The Armed Forces of the USSR*, 133-134; Miller, *The Cold War*, 98-99; M. Jasinski en V. Mizin, 'Russian Strategic Aviation: In Search of Mission', *The Journal of Slavic Military Studies* 17-2 (2004) 216-217.
- 77 M.J. Armitage en R.A. Mason, *Air Power in the Nuclear Age, 1945-84. Theory and Practice* (2e druk; Basingstoke en Londen 1985) 153-154.
- 78 Miller, *The Cold War*, 99.
- 79 Townshend, *The Oxford Illustrated History of Modern War*, 142.
- 80 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 2, 'Briefing Sectie Operatiën BIV over toestand Sovjet Unie', 20 maart 1958, zonder nummer; NATO Archives, M.C. 70, *The Minimum Essential Force Requirements, 1958-1963*, 29 januari 1958, 9-10; Miller, *The Cold War*, 250; NATO. *Facts and Figures*, 74.
- 81 Miller, *The Cold War*, 174-176, 187; Christopher C. Lovett, 'The Soviet Cold War Navy' in: Robin Higham en Frederick W. Kagan red., *The Military History of the Soviet Union* (Basingstoke en New York 2010) 242-243.
- 82 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 3280, 'Rapport Sectie L2 aan coördinator Inlichtingen en Veiligheidsdiensten inzake Sovjetluchtstrijdkrachten', 27 juni 1961; Armitage en Mason, *Air Power in the Nuclear Age*, 156-158.
- 83 Armitage en Mason, *Air Power in the Nuclear Age*, 158-162; John W.R. Taylor red., *Jane's All the World's Aircraft 1976-77* (Londen 1976) 432-433, 438-439, 446-447.
- 84 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 3280, 'Rapport Sectie L2 aan coördinator Inlichtingen en Veiligheidsdiensten inzake Sovjetluchtstrijdkrachten', 27 juni 1961; NATO Archives, M.C. 70, *The Minimum Essential Force Requirements, 1958-1963*, 29 januari 1958, 14-16.
- 85 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1382, 'AIRCENT Air Intelligence Guide to Soviet and Satellite Air Forces', nr. AI-3500/34/2586, 1 oktober 1958.
- 86 Steven J. Zaloga, *The Kremlin's Nuclear Sword. The Rise and Fall of Russia's Strategic Nuclear Forces, 1945-2000* (Washington en Londen 2002) 58; Kainikara, 'Soviet-Russian Air Power', 200.
- 87 Mastro, 'The Lessons of World War II and the Cold War Air', 204-209.
- 88 V.D. Sokolovski, *Soviet Military Strategy* (3e druk; Londen 1975) 198-211; Condoleezza Rice, 'The Making of Soviet Strategy' in: Peter Paret red., *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age* (New Jersey 1986) 674; G. Teitler e.a., *Militaire strategie* (Amsterdam 2002) 248, 408.
- 89 Miller, *The Cold War*, 359-361; NATO Archives, M.C. 70, *The Minimum Essential Force Requirements, 1958-1963*, 29 januari 1958, 18-19.
- 90 M.C. 14/2 (Revised), *Overall Strategic Concept for the Defence of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 21 februari 1957, 7-14.
- 91 Duffield, *Power Rules*, 129.
- 92 M.C. 14/2 (Revised), *Overall Strategic Concept for the Defence of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 21 februari 1957, 18; NATO Archives, M.C. 70, *The Minimum Essential Force Requirements, 1958-1963*, 29 januari 1958, 50-63; M.C. 48/2, *Measures to implement the Strategic Concept*, 15 maart 1957, 10-12.
- 93 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 92-94.
- 94 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 13, 'Kort verslag Directie B vergadering (interservice)', 12 februari 1957; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3459, 'Brief MAAG aan CLS inzake F-84F Strike Squadron', nr. SK 12, 5 december 1958.
- 95 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 521, 'Verslag bespreking betreffende Project "Blue Danube"', nr. CTL/G/5768 N, 5 mei 1959; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3459, 'Brief CLS aan C-CTL inzake Strike Squadron', nr. 113221/E, 7 januari 1959.
- 96 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3459, 'Verslag vergadering inzake het training programma 311 (strike) squadron', nr. 114984/E, 8 mei 1959.
- 97 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 539, bijlage 'Inlichtingenrapport inzake het gebruik van het F-84F vliegtuig als een "atombomb-carrier"'

- bij 'Brief C-CTL aan CLS inzake gebruik F-84F als "atom-carrier"', nr. CTL/G/5943, 2 mei 1958.
- 98 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 92-93.
- 99 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 304, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1959', nr. CTL/25034/59/ZG, 17 maart 1959, 9; Netto en Leeuwis, *Jachtvliegers in de Koude Oorlog*, 61-62.
- 100 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3459, 'Verslag vergadering inzake het training programma 311 (strike) squadron', nr. 114984/E, 8 mei 1959; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3626, bijlage 'Eindverslag inzake schietproblemen', nr. 11/60, 30 december 1959 bij 'Brief CLS aan C-CTL inzake Schietproblemen KLU', nr. 116137/E, 27 april 1960.
- 101 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 302, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1960', nr. CTL/25099/59/ZG, 28 december 1959, 8.
- 102 Wildekamp e.a., *Gestaag Gespannen*, 106-107.
- 103 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 284, 'Jaarverslag CTL 1962', nr. CTL/00196 C, 7 februari 1963.
- 104 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 466, 'Memorandum inzake de maatregelen, welke getroffen dienen te worden, voor de realisatie van een LSP, dat SHAPE's Basic Requirements benadert', nr. 11/62., 8 november 1962.
- 105 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 200, bijlage 'Aanhangsel X van BIJLAGE G behorende bij Oorlogsplan CLV, 1 februari 1959' bij 'Oorlogsplan', nr. AMZ 10, z.d. (omstreeks oktober 1959).
- 106 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 305, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1961', nr. CTL/25087/60/ZG, 22 december 1960; SSA/MVD, CTL 1952-1979, 306, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1962', nr. CTL/00560, 29 december 1961.
- 107 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 9063, 'Verslag bespreking Shape op 26-4-1962', zonder datum.
- 108 NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 7, 'Stafvergadering IGKLU', nr. 21/62, 19 december 1962.
- 109 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4261, 'Verslag vergadering betreffende QRA faciliteiten op Volkel', 3 augustus 1962; SSA/MVD, CTL 1952-1979, 365, 'Verslag betreffende een vergadering over de planning en uitvoering van het NON-USAF ACE Strike-squadron programma', nr. CTL/00442/2/E, 21 november 1962.
- 110 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 540, 'Nota C-CTL aan CLS inzake Strike Alert Force', nr. CTL/25069/2/60/ZG, 21 november 1960.
- 111 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3976, 'Memorandum inzake opvoering CTL Strike potentieel en - paraatheid', nr. CTL/00207 C, 8 september 1961.
- 112 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 24, 'Besluiten genomen tijdens vergadering Grote Staf', 24 oktober 1962; Netto en Leeuwis, *Jachtvliegers in de Koude Oorlog*, 59-64.
- 113 NATO Archives, M.C. 70, *The Minimum Essential Force Requirements, 1958-1963*, 29 januari 1958, 'Annex 3 to Appendix "E" Country Breakdown. Air Force Requirements, 1958-1963', 106.
- 114 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 20, 'Memo betreffende bespreking te Bonn op 21 mei 1958 tussen de CLS en de Inspecteur der Luftwaffe', nr. LAB 1472A Geheim, 23 mei 1958; Ibidem, 'Brief Luchtmacht Attaché luitenant-kolonel J.L. Bosch aan CLS inzake AR-passage', nr. LAB 1492C Geheim, 29 juli 1958; Ibidem, 'Memo L3 aan CLS', nr. 78/POB 2, 8 april 1958.
- 115 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 26 september 1957, nr. 87, 10 oktober 1957, nr. 95 en 5 december 1957, nr. 114.
- 116 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 11 april 1958 en 18 april 1958.
- 117 Ibidem, 25 april 1958.
- 118 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 24 april 1958, nr. 41.
- 119 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 112.
- 120 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 11 december 1958, nr. 110.
- 121 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 29 januari 1959, nr. 12.
- 122 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 20 februari 1959; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 februari 1959.
- 123 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 2 juli 1959, nr. 35.
- 124 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 12 december 1958.
- 125 Ibidem, 24 juli 1959.
- 126 Ibidem, 14 oktober 1959.
- 127 Ibidem, oktober 1959.
- 128 Ibidem, 4 maart 1960.
- 129 NL-HANA, HTK 1959-1960, 52^e vergadering, 29 maart 1960, 927-933.
- 130 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 5 januari 1961, nr. 7/61 en 16 maart 1961, nr. 19/61.

- 131 NL-HANA, HTK 1959-1960, bijlage 5951, nr.2, 'Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963', 6.
- 132 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 28.
- 133 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 24 augustus 1960.
- 134 Ibidem, 15 november 1960.
- 135 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 5 januari 1961, nr. 7/61.
- 136 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6291, bestanddeel 167, 'Nota CLS aan minister van Defensie inzake Reducering aanschaf vliegtuigen', nr. Kab. 3858/3 J, 9 december 1960; Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 29.
- 137 NL-HANA, HTK 1960-1961, 50^e vergadering, 7 maart 1961, 682, 684; NL-HANA, HTK 1960-1961, 52^e vergadering, 14 maart 1961, 767-768, 773-774.
- 138 NL-HANA, HTK 1960-1961, 52^e vergadering, 14 maart 1961, 784.
- 139 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 31 januari 1961.
- 140 NL-HANA, HTK 1960-1961, 52^e vergadering, 14 maart 1961, 783. In zijn memoires liet Calmeyer weten "niet ongelukkig" te zijn met de reductie van het aantal Starfighters, "al was de verlaging wel drastisch". Hij vreesde dat Nederland met 218 F-104's "te veel hooi op (...) [zijn] vork" zou nemen. M.R.H. Calmeyer, *Herinneringen. Memoires van een christen, militair en politicus*. Ingeleid en bewerkt door J. Hoffenaar (Den Haag 1997) 657.
- 141 NL-HANA, HTK 1960-1961, 52^e vergadering, 14 maart 1961, 774.
- 142 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 16 maart 1961, nr. 19/61.
- 143 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1065, 'Draft 1960 MC 70 Country Study Netherlands', nr. AG1240/MA 8R 19/60 prog, 28 januari 1960; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 651, 'Nota staatssecretaris Defensie (KL/KLU) aan Minister van Defensie, nr. 216/60/D, 21 april 1960.
- 144 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6392, bestanddeel 167, 'Nota CLS aan minister van Defensie inzake Reducering aanschaf vliegtuigen', nr. Kab. 3858/3 J, 9 december 1960.
- 145 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 31 januari 1961.
- 146 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 1, 5, 'Summary Record of Meeting of the Military Committee', M.C. 12th Session (2nd Meeting), 12 december 1955.
- 147 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 13 december 1954; J. Piket, 'Het technisch centrum voor de luchtverdediging van SHAPE', *De Militaire Spectator* 127-7 (1958) 367-369.
- 148 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 1, 5, 'Summary Record of Meeting of the Military Committee', M.C. 12th Session (1st Meeting), 9 december 1955.
- 149 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 651, 'Brief SHAPE aan National Military Representatives inzake Designated National Representative for Air Defence Liaison with SHAPE', nr. AG 1250 AD, 23 januari 1956.
- 150 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 300, bijlage 'Agendapunt B "Air Defence"' bij 'Verslag inzake de multilaterale besprekingen over de defensie-planning van de NATO, 20-29 februari 1956', nr. 2457, 2 maart 1956, 26; Dieter Krüger, 'Die Entstehung der NATO-Luftverteidigung und die Integration der Luftwaffe' in: Bernd Lemke e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006) 492-493.
- 151 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 5, Notulen vergadering 7 november 1955; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 19 oktober 1955.
- 152 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 199, bundel 1103, 'Resumé van enkele punten uit de voordracht gegeven door Generaal L.A. Norstadt, USAF', nr. 163, 6 december 1955.
- 153 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 1, bundel 5, 'Summary Record of Meeting of the Military Committee', M.C. 12th Session (2nd Meeting), 12 december 1955.
- 154 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 3, bundel 12, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(55)59, 15 december 1955; Ibidem, 'Kort verslag van Vergadering NATO Council op 15 december 1955', nr. 5505 AL, 16 december 1955.
- 155 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 32, Notulen vergadering 26 januari 1956, nr. 11; en 8 maart 1956, nr. 23; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 5 maart 1956.
- 156 Fotobijdschrift, *de Vliegende Hollander* 12-7 (1956) 241. In 1964 drong SACEUR aan op een reorganisatie, die voorzag in het schrappen van de voor Nederland en België gereserveerde post van *Air Defence Coordinator* en de integratie van de *Air Defence Staff* in de SHAPE-staf. Hierop dwarsboomden zij de reorganisatie net zo lang tot SACEUR hen in april 1965 een vervangende tweesterren generaalspost op het AIRCENT hoofdkwartier toewees.
- 157 SSA/MVD, MPA HKGS 1948-1955, doos 150, bundel 837, 'The Requirement for an Inte-

- grated Early Warning System Covering the Approaches to Allied Command Europe', nr. AG 3176 AD, 30 november 1955.
- 158 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 32, Notulen vergadering 8 maart 1956, nr. 23.
- 159 W. den Toom, 'Invloed van het gebruik van atoomwapens op de inzet van luchtstrijdkrachten', *De Militaire Spectator* 124-1 (1955) 42.
- 160 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 31, Notulen vergadering 3 november 1955, nr. 96.
- 161 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 12 december 1955.
- 162 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 32, Notulen vergadering 16 februari 1956, nr. 15; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 300, 'Kort verslag voorbespreking "multilateral discussions"', 10 februari 1956.
- 163 Krüger, 'Die Entstehung der NATO-Luftverteidigung', 494.
- 164 NATO Archives, M.C. 61, *The Requirement for an Integrated Early Warning System covering the approaches to Allied Command Europe*, 21 juni 1956.
- 165 De PTT-toren in Maastricht herbergde de Nederlandse link. SSA/MVD, AVR 1956-1958, doos 3, 'Verslag over januari 1957', Ministerie van Buitenlandse Zaken, samengesteld door het Directoraat-Generaal voor Economische en Militaire Aangelegenheden, 20 februari 1957.
- 166 Knoop, 'The evolution of air defense in Allied Command Europe', 101.
- 167 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 650, 'Memorandum Integratie van de LVD in West-Europa', nr. 35, 17 februari 1958; *Ibidem*, 'Directive Military Committee to International Planning Team', nr. IPT 181/38/D, 26 december 1957; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 7, Notulen vergadering 13 januari 1958; NATO Archives, 'Memorandum for the Standing Group inzake Integrated Air Defence', nr. SGWM-785-57, 10 december 1957.
- 168 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 296, bijlage 'Nederlandse Nota aan de 14 NAVO landen' bij 'Brief Voorzitter CVCS aan CLS, CMS en CGS inzake Nederlandse Nota aan de 14 NAVO landen', nr. 7000A, 29 november 1957.
- 169 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 6, Notulen vergadering 25 maart 1957; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 maart 1957.
- 170 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8957, bijlage 'Memo inzake NATO AIR DEFENSE GROUND ENVIRONMENT PLAN (NADGE)', bij 'Brief CLS aan Voorzitter CVCS inzake gegevens voor a.s. conferentie Belgische en Nederlandse Ministers van Defensie', nr. Kab. 4395 S, 18 maart 1963.
- 171 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 650, 'Brief CLS aan Voorzitter CVCS inzake Integration of Air Defence', nr. Kab. 986/(onleesbaar)/1745, 8 april 1958.
- 172 *Ibidem*, 'Aantekenvel Sectie G-3A', 20 maart 1958; *Ibidem*, 'Brief CMS aan Voorzitter CVCS inzake Integratie van de LVD in West-Europa', nr. 5M/100/4391, 17 april 1958.
- 173 NATO Archives, 'Memorandum for the Standing Group inzake Integration of Air Defense in Europe', nr. SGWM-485-58, 21 augustus 1958.
- 174 Krüger, 'Die Entstehung der NATO-Luftverteidigung', 502.
- 175 NATO Archives, 'Memorandum Standing Group aan SACEUR e.a. inzake Integration of Air Defense in Europe', nr. SGM-543-58, 25 augustus 1958; Krüger, 'Die Entstehung der NATO-Luftverteidigung', 503.
- 176 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 7, Notulen vergadering 2 juni 1958.
- 177 *Ibidem*, 10 november 1958.
- 178 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 650, 'Aantekenvel Sectie G-3A1', 15 december 1958; NATO Archives, 'Telegram Standing Group aan MOD Netherlands e.a. inzake Integration of Air Defence in NATO Europe', nr. STAND 2767, 27 november 1958.
- 179 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 650, 'Telegram De Ranitz aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 2038, 5 december 1958; NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(58)58, 5 december 1958.
- 180 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 650, 'Telegram Stikker aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 2070, 10 december 1958; NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(58)59, 10 december 1958; NATO Archives, bijlage 'Draft Resolution' bij 'Brief Executive Secretary to Secretaries of the Delegations', nr. RDC/58/439, 11 december 1958.
- 181 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 11 december 1958, nr. 110.
- 182 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1667, 'Telegram De Ranitz aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 503, 5 januari 1959; *Ibidem*, 'Memorandum majoor Harmsen aan CGS inzake Integrated Air Defence', 16 januari 1959.
- 183 *Ibidem*, 'Telegram Stikker aan Ministeries van Buitenlandse Zaken en Oorlog', nr. X 588,

- 16 januari 1959; NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(59)2, 14 januari 1958.
- 184 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1667, 'Telegram Stikker aan Ministeries van Buitenlandse Zaken en Oorlog', nr. X 623, 21 januari 1959.
- 185 Ibidem, nr. X 635, 22 januari 1959.
- 186 Ibidem, nr. X 636, 22 januari 1959; Ibidem, nr. X 668, 22 januari 1959; NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(59)4, 28 januari 1959; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1667, 'Telegram Stikker aan Ministeries van Buitenlandse Zaken', nr. X 710, 4 februari 1959; NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(59)5, 4 februari 1959; NATO Archives, The Integration of Air Defence in NATO Europe, (MC 54/1 (Final Decision) (1960), Part 1: Proposal and discussions (Oct 57 - Feb 59), DEF 8-1-01 (57-59), 'Statement by the Belgian and Netherlands Delegations on Integrated Air Defence', nr. RDC/59/30, 30 januari 1959; Ine Megens, 'Interdependence in Principle and in Practice, 1957-1966' in: Christian Nuenlist en Anna Locher red., *Transatlantic Relations at Stake: Aspects of NATO, 1956-1972. Zürcher Beiträge zur Sicherheitspolitik*, nr. 78 (Zürich 2006) 60.
- 187 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1667, 'Report SACEUR aan Standing Group inzake Integration of Air Defence in NATO Europe', nr. AG 1250/15 ADEF, 25 november 1959.
- 188 Robert S. Jordan, *Norstad: Cold War NATO Supreme Commander. Airman, Strategist, Diplomat* (Hampshire, Londen en New York 2000) 130-132.
- 189 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 650, 'Brief SACEUR aan voorzitter NAVO-Raad inzake Integration of Air Defence in NATO Europe', nr. AG 1250/15 ADEF, 10 augustus 1960.
- 190 Ibidem, SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 650, 'Telegram De Ranitz aan Ministeries van Buitenlandse Zaken en Defensie', nr. X 2042, 21 september 1960.
- 191 NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(60)36, 28 september 1960.
- 192 Vanwege de "sterke behoefte" aan integratie binnen het ZATAF-gebied, was - vooruitlopend op de goedkeuring van MC 54/1 - een gedeelte van de squadrons van het Commando Luchtverdediging medio 1960 reeds als *assigned* aangemerkt. SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1647, 'Nota CLS aan minister van Defensie inzake Assignment of Air Defence forces to SACEUR', nr. Kab. 3072/9L, 21 november 1960.
- 193 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1670, 'SACEUR's Outline Plan for Operation of the Integrated Air Defence of NATO Europe', nr. SHAPE 1250.15/13, 9 december 1960.
- 194 Nederlof, *Blazing Skies*, 87-91.
- 195 Ibidem, 88.
- 196 Ibidem, 90.
- 197 R.A. Hengsdijk, 'De geschiedenis van de geleide wapens in de Koninklijke Luchtmacht' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 195-196.
- 198 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 22 oktober 1959, nr. 66/59.
- 199 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1670, 'ACE Long Term Requirements Plan for Air Defence of NATO Europe', nr. AG 1250 ADEF, 28 juli 1960.
- 200 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 85, 'Verslag 4^e vergadering Commissie Nieuwe Wapens', nr. 1602, 14 december 1959.
- 201 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 20, 'Brief CLS H. Schaper aan de Chef Luchtmachtstaf van België en Duitsland inzake Proposal for the foundation of a "Trilateral Planning Group"', nr. Kab. 3072/C, 13 mei 1958.
- 202 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 6 juni 1963, nr. 30/63.
- 203 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 31 januari 1961; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1683, 'Plan for Integration/Coordination of Air Defence Central Region, 1961-1963', nr. ADP-1250/7/2817, 31 augustus 1961.
- 204 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 18 april 1961.
- 205 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8957, bijlage 'Memo inzake NATO AIR DEFENSE GROUND ENVIRONMENT PLAN (NADGE)' bij 'Brief CLS aan Voorzitter CVCS inzake gegevens voor a.s. conferentie Belgische en Nederlandse Ministers van Defensie', nr. Kab. 4395 S, 18 maart 1963.
- 206 NATO Archives, M.C. 54/2, *ACE Long Term Requirements Plan for Air Defense of NATO Europe*, 27 februari 1962; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 6 juni 1963, nr. 30/63.
- 207 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8957, bijlage 'Memo inzake NATO AIR DEFENSE GROUND

- ENVIRONMENT PLAN (NADGE) bij 'Brief CLS aan Voorzitter CVCS inzake gegevens voor a.s. conferentie Belgische en Nederlandse Ministers van Defensie', nr. Kab. 4395 S, 18 maart 1963; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 6 juni 1963, nr. 30/63.
- 208 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1678, 'Telegram Boon aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 2049, 17 oktober 1962.
- 209 NATO Archives, 'The NATO Air Defence Ground Environment Project - Report by the Infrastructure Committee', nr. C-M(62)144, 28 november 1962.
- 210 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1691, 'Telegram Scheltema aan de ministeries van Buitenlandse Zaken, Economische Zaken, Defensie en Financiën', nr. X 509, 7 januari 1963; Ibidem, 'Memorandum Air Defence of NATO Europe', nr. PO/63/142, 19 maart 1963.
- 211 NATO Archives, 'Note by the Delegations of Belgium, the Federal Republic of Germany and the Netherlands inzake Air Defence of NATO Europe', nr. C-M(63)17, 23 maart 1963; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1693, 'Telegram Boon aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 1049, 29 maart 1963; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 15 januari 1963; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 12 februari 1963.
- 212 NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(63)16, 5 april 1963; NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(63)18, 11 april 1963.
- 213 De keuze viel op de Britse Elliot-interceptiecomputer, die in maart 1965 op Navigatiestation Noord-Holland in gebruik werd genomen. SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 24 april 1963.
- 214 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1696, bijlage B 'Statement on Document 1250.1/13' bij 'Verslag vergadering betreffende NADGE-project', nr. Kab. 4329/6E, 14 mei 1963; Ibidem, 'Verslag vergadering betreffende NADGE-project', nr. Kab. 4329/6E, 14 mei 1963; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 6 juni 1963, nr. 30/63.
- 215 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 14 mei 1963.
- 216 NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(63)25, 4 juni 1963; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1693, 'Telegram Boon aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 1274, 17 mei 1963.
- 217 NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(63)26, 22 mei 1963.
- 218 Ibidem, nr. C-R(63)35, 2 juli 1963 en nr. C-R(63)37, 11 juli 1963.
- 219 Ibidem, nr. C-R(63)62, 11 november 1963; NATO Archives, bijlage 'ECCM Improvements to the NATO Long Range Early Warning System', nr. SHAPE 1254.07/20, 24 maart 1969 bij 'Memorandum International Military Staff for the Secretary General North Atlantic Treaty Organization', nr. MCM-46-69, 5 juni 1969.
- 220 NATO Archives, 'Summary Record of the Meeting of the North Atlantic Council', nr. C-R(72)35, 18 augustus 1972.
- 221 NATO Archives, 'NATO Air Defence Ground Environment (NADGE) - Council Decision', nr. C-M(63)91, 21 november 1963; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 499, 'Telegram Boon aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 2319, 20 november 1963.
- 222 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1678, 'Telegram Boon aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 1754, 10 juli 1964; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 1 oktober 1964, nr. 73/64.
- 223 Nederland droeg 3,83% van de totale kosten. SSA/MVD, CLV 1950-1973, 499, 'Memo betreffende Minimal Facilities', 10 februari 1964; Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 229-230.
- 224 James A. Huston, *One for all. NATO Strategy and Logistics through the Formative Period, (1949-1969)* (Newark, Londen en Toronto 1984) 169-170.
- 225 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 35, Notulen vergadering 6 juni 1963, nr. 30/63.
- 226 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 12 december 1960.
- 227 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 11 december 1958, nr. 110.
- 228 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 9, bijlage 'Agenda-punt 2. Ministers of Defence meeting' bij notulen vergadering 22 februari 1960.
- 229 SSA/MVD, AVR 1959-begin 1960, doos 4, bijlage 'Verslag van het Nederlandse examen in de Annual Review Commissie, 19 november 1959' bij 'Brief Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken aan Voorzitter AVR', nr. DNMW/FM - NA. 11206, 5 december 1959.
- 230 NL-HANA, HTK 1954-1955, bijlage 3700 VIII A, nr. 10, 'VV', 9.

- 231 De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 67.
- 232 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 31 januari 1961.
- 233 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 78-82.
- 234 NL-HANA, HTK 1963-1964, 23^e vergadering, 10 december 1963, 854.
- 235 NL-HANA, HTK 1963-1964, bijlage 7400 X, nr. 7, 'MvA', 4.
- 236 NL-HANA, HTK 1963-1964, 23^e vergadering, 10 december 1963, 852-853.
- 237 'Kolonel Bosch heeft benoeming geweigerd', *Leeuwarder Courant* 29 oktober 1963; 'Bewegingsvrijheid van parlement aangevreten', *Leeuwarder Courant* 18 november 1963; 'In '64 geen verzwakking industrialisatiebeleid', *Leeuwarder Courant* 28 november 1963.
- 238 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 82-84; Janssen, *50 Jaar Luchtmaachtraad*, 17; NL-HANA, HTK 1963-1964, bijlage 7400 X, nr. 2, 'MvT', 1.
- 239 De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 113-114; '19 mei 1965: Koningin Juliana reikt vaandel uit aan de luchtmacht', *de Vliegende Hollander* 21-6 (1965) 170-171.
- 240 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 9 mei 1957.
- 241 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 6, Notulen vergadering 13 mei 1957.
- 242 Ibidem, Notulen vergadering 20 mei 1957.
- 243 Nederlof, *Blazing Skies*, 35.
- 244 Van den Brink en Scharringa, 'De geschiedenis van het 32ste Squadron', 12.
- 245 Naast de drie parate squadrons telde de GPLV vanaf 1965 twee mobilisabele squadrons, 301 Squadron en 302 Squadron. Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 50-54.
- 246 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 459, 'Bevel CLV Nr. 40', nr. CLV/7816 T, 10 juli 1958.
- 247 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 51-53, 139-140.
- 248 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3289, bijlage 'Luchtverdediging' bij 'Brief C-CLV aan CLS inzake Lezing inzake luchtverdediging', nr. CLV/0618 O, 30 oktober 1958.
- 249 NL-HANA, HTK 1958-1959, 39^e vergadering, 11 februari 1959, 600-612; NL-HANA, HTK 1958-1959, 40^e vergadering, 12 februari 1959, 620-621.
- 250 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 15 januari 1959, nr. 9.
- 251 Nederlof, *Blazing Skies*, 33.
- 252 Het principe van het nummeren van tactische vliegbases werd begin 1958 verlaten. De wens te komen tot een standaardisatie in de benaming en het statischer karakter van het CTL na de aanvaarding van nucleaire aanvalstaken lagen hieraan ten grondslag. SSA/MVD, CTL 1952-1979, 432, 'Nota CLS aan C-NAC 2 Group inzake oprichting CTL en benaming Tac Vliegbases, nr. 110220 A, 24 januari 1958.
- 253 Om verwarring te voorkomen ging de Britse *2nd Tactical Air Force* vanaf 1959 als *RAF Germany* (RAFG) door het leven. De commandant van RAFG fungeerde, behoudens de jaren 1963-1966, tevens als commandant van 2ATAF. SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1392, 'Report by the Standing Group to the North Atlantic Council on the reconstitution of Headquarters Second Allied Tactical Air Force as a fully independent integrated Allied Headquarters', nr. SG 70/42, 30 december 1958.
- 254 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2980, 'CLV Jaarverslag 1958', nr. CLV/0309/2A, z.d. (omstreeks 1959).
- 255 Nederlof, *Blazing Skies*, 92-93.
- 256 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3417, 'Concept handleiding gebruik Tactische Luchtmachtstrijdkrachten', nr. Co7/12/59, 14 augustus 1959, 30, 36-37; F.L. Ossendorp, 'Zilveren valken over de grenzen. Het Commando Tactische Luchtmachtstrijdkrachten' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 497-499.
- 257 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2206, 'Proposed changes in TWOATAF control structure', nr. 2ATAF/NS.60106/Plans, 9 augustus 1961.
- 258 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3417, 'Concept handleiding gebruik Tactische Luchtmachtstrijdkrachten', nr. Co7/12/59, 14 augustus 1959, 30, 36-37; SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2206, 'Air Support Operations Manual', nr. 1528/14-4-1, 4 september 1962.
- 259 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 308, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtmachtstrijdkrachten 1964', nr. CTL/010179, 20 december 1963, 2.
- 260 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 65, 'Brief C-CTL aan C-CLV en CLS inzake Oorlogsstaf CTL', nr. CTL/00914 H, 20 december 1963; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 120, 'Instructie CLV NR 3A1', nr. CLV/51575/3 A, 16 mei 1961.
- 261 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 17, 'Het Commando Luchtmachtopleidingen (CLO)', z.d. (omstreeks 1962).
- 262 Aan het voortbestaan van de Luchtmacht Bewakingskorps School kwam in oktober 1960 een einde. De opleidingstaak ging over op het LIR.
- 263 Hameleers, 'Vorming, kennis en vaardigheid', 347-352.

- 264 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 13, 'Kort verslag van de Directie BV vergadering (interservice)', 4 december 1957.
- 265 SSA/MVD, AS-Mil Ops 1954-1981, 170, 'Aantekening Raadadviseur A.D. voor de Minister van Defensie', nr. DG 20.621, 28 oktober 1963.
- 266 Franstalige leerlingvliegers vervolgden hun voortgezette vliegopleiding in Frankrijk. NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 22 september 1960, nr. 75/60.
- 267 Van Loo e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 89.
- 268 SSA/MVD, AS-Mil Ops 1954-1981, 170, 'Brief gevolmachtigde minister van de Nederlandse Antillen aan de minister van Defensie', nr. 13914, 3 mei 1960; SSA/MVD, AS-Mil Ops 1954-1981, 170, 'Nota CLS aan minister van Defensie inzake Gezamenlijke vliegopleiding in Suriname', nr. Kab. 3191/2K, 10 oktober 1960.
- 269 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 7, 'CLO Jaarverslag 1961', nr. CLO/329/L.02/3/62 ZG, 27 februari 1962.
- 270 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 233, 'Brief Luchtmacht- tevens Militair en Marine Attaché Jhr. mr. R. Wittert van Hoogland aan CLS inzake opleiding vliegers', nr. 6825/D11/1, 29 december 1958.
- 271 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6713, '1^e Rapport inzake Belgisch-Nederlandse samenwerking', nr. Kab. 3191/3B, 10 mei 1961.
- 272 NL-HANA, Buitenlandse Zaken / Code-Archief 65-74, 2.05.313, 'Instructie BDL Nr. 1A10 inzake de evacuatie van de leerlingen-vlieger van de geïntegreerde vliegeropleidingen', nr. 80.030/5/V, 11 juli 1966; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6713, '9^e Rapport inzake Belgisch-Nederlandse samenwerking', nr. Kab. 4395/T, 24 april 1963.
- 273 NIMH, Organisatie KLU, 723, 75, 'Organisatie KLU', zonder datum (omstreeks 1959).
- 274 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 26-36; Starink, 'Logistiek en luchtmacht', 269.
- 275 D. Starink, *Logistiek Centrum Woensdrecht* (Den Haag 2009) 101.
- 276 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 9; Starink, 'Logistiek en luchtmacht', 261.
- 277 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 38-39.
- 278 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1218, 'CDML Jaarverslag 1963', nr. CDM/ ZG 3034, 26 februari 1963.
- 279 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 35, bijlage 'Memorandum betreffende de vorming van mobiele vliegtuigherstelingsgroepen' bij 'Nota CLS aan DMLU inzake Oprichting van Mobiele Vliegtuigherstelingsgroepen', nr. 104738 G, 5 maart 1958; SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 46, Aanhangsel 'Oorlogstaak van de depots van het CDMU' bij 'Nota L4', nr. 80752 F, 22 augustus 1966.
- 280 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 13, 'Kort verslag van de Directie BV vergadering (service)', 16 april 1957.
- 281 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 april 1958.
- 282 Ibidem, 2 juni 1958 en 4 juli 1958. Overigens onthulde minister Zijlstra in zijn memoires dat hij de knoop pas kon doorhakken toen hij na de val van het kabinet-Drees IV naast zijn eigenlijke portefeuille tijdelijk ook het ministerie van Financiën waarnam en zo in de gelegenheid werd gesteld dat departement zijn hardnekkige verzet te doen staken. Jelle Zijlstra, *Per slot van rekening: memoires* (2e druk; Amsterdam en Antwerpen 1992) 104-105.
- 283 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 5 maart 1958.
- 284 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2231, 'Report on the 1959 Annual Review Chapter on the Netherlands', nr. C-M(59)94 - Part II, 3 december 1959.
- 285 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 127, 'Brief Luchtmacht Attaché Londen aan prof. ir. E. van Emden van de N.V. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker', nr. LA. 2552 A, 12 september 1958.
- 286 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 215, 'Brief DMLU aan minister van Oorlog inzake F-27 vliegtuigen', nr. DMLU. 50199/M, 17 december 1958; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6287, bestanddeel 52, 'Nota minister van Defensie aan minister-president inzake Financiering Friendship-order', nr. 52/59 Z.G., 23 juni 1959.
- 287 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 209, 216.
- 288 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 126, 'Telegram CLS aan Luchtmacht Attaché Londen', nr. kab1237/ie/991, 29 maart 1957; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 30 januari 1957.
- 289 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 304, 'Studie betreffende een nieuw offensief/defensief vliegtuigtype voor de Koninklijke Luchtmacht', zonder datum (omstreeks april 1959).
- 290 Ibidem.
- 291 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 augustus 1959; Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 25.
- 292 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 28/29 augustus 1959.
- 293 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 15 september 1959.

- 294 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 308, 'Verslag bespreking betreffende eventuele aanschaffing van het vliegtuig type F-104G', nr. Dir. 292/59, 22 september 1959.
- 295 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 oktober 1959.
- 296 NL-HANA, Defensie / BSG, 2.13.183, 66, bijlage 'G' bij 'Brief DMLU aan Secretaris-Generaal van het Ministerie van Defensie inzake F-104G', nr. 268.399/268.400, 4 maart 1976; Kreemers, *Hete hangijzers*, 17-24.
- 297 NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 1, '(Concept) Jaarrapport 1957 Inspecteur-Generaal Koninklijke Luchtmacht'.
- 298 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 21, 'Besluiten genomen tijdens vergadering Grote Staf', 21 oktober 1959.
- 299 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 85, 'Verslag 2^e vergadering Commissie Nieuwe Wapens', nr. 1574, 20 oktober 1959; Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 28.
- 300 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 13 oktober 1959.
- 301 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6288, bestanddeel 128, 'Nota DMLU aan minister van Defensie inzake Keuzebepaling nieuw type vliegtuig voor de Koninklijke Luchtmacht', nr. DMLU Dir. 368/59 Z.G., 31 oktober 1959.
- 302 De TF-104G beschikte niet over een kanon en had een geringere interne brandstofcapaciteit. Ook ontbeerde het een centraal wapenophangpunt.
- 303 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6287, bestanddeel 99, 'Nota CLS aan staatssecretaris van Defensie inzake Nieuw gevechtsvliegtuig', nr. Kab. 3047/3V, 24 september 1959; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 22 oktober 1959, nr. 66/59.
- 304 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 21, 'Besluiten genomen tijdens vergadering Grote Staf', 5 november 1959.
- 305 Kreemers, *Hete hangijzers*, 26-27.
- 306 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 5 november 1959, nr. 72/59.
- 307 Ibidem, 26 november 1959, nr. 80/59.
- 308 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 27 november 1959.
- 309 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 85, 'Verslag 3^e vergadering Commissie Nieuwe Wapens', nr. 1587, 1 december 1959.
- 310 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6288, bestanddeel 134, 'Nota minister van Defensie aan minister-president inzake aanschaffing nieuwe vliegtuigen', nr. 134/59 ZG, 8 december 1959; NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 21, 'Besluiten genomen tijdens vergadering Grote Staf', 8 december 1959.
- 311 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 11 december 1959.
- 312 Kreemers, *Hete hangijzers*, 32.
- 313 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 december 1959.
- 314 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 23 december 1959, nr. 85/59.
- 315 Ibidem, 23 december 1959, nr. 85/59.
- 316 Ibidem, 4 februari 1960, nr. 17/60; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 9 februari 1960.
- 317 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 29.
- 318 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3690, 'Verslag 6^e vergadering van het consortium F 104G', nr. 1710, 22 september 1960. Overigens stelt ook staatssecretaris Calmeyer in zijn memoires dat er wel degelijk sprake is geweest van harde toezeggingen, namelijk 120 stuks. Calmeyer, *Herinneringen*, 618.
- 319 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 367, 'Record of a meeting concerning US aid and the deriving position of the Royal Netherlands Airforce', nr. 1713, 7 oktober 1960.
- 320 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3691, 'Verslag bespreking inzake de Amerikaanse hulpverlening in het Starfighter-project', nr. 1746, 6 december 1960.
- 321 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6291, bestanddeel 167, 'Nota van CLS aan minister van Defensie inzake Reducering aanschaf vliegtuigen', nr. Kab. 3858/3 J, 9 december 1960.
- 322 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 12 december 1960.
- 323 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 23 december 1960; Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 29.
- 324 604 voor de Bondsrepubliek, 95 voor Nederland en 75 elk voor België en Italië. De 100 MDAP-vliegtuigen brachten het totaal op 949 F-104G's.
- 325 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6654, 'Protocol inzake aanschaf F-104', 17 december 1960.
- 326 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 30-32; A. van der Zeeuw, *Vliegend in Nederland II, Starfighter* (Eindhoven 1987) 14-15.
- 327 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 410, bijlage 'Final Report on the North Group F-104G (Airframe) Production', 1 december 1965 bij 'Brief Fokker aan DMLU', nr. CP/GC/1612, 24 december 1965.

- 328 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 23, 'F-104G European Program, Mission Configuration Schedule', issue 5, 9 juni 1961.
- 329 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 20 juni 1960.
- 330 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1641, 'Study on the operational concept for the employment of the F.104G and the policy for guidance on the Staff action to introduce F.104G into ACE', nr. 6830/20, 11 mei 1961; Ibidem, 'Brief CLS aan Voorzitter CVCS inzake Introduction of the F-104G into ACE', nr. Kab. 8780/3Q, 2 november 1961.
- 331 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 20 juni 1960 en 17 oktober 1960; NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 7, 'Stafvergadering IGKLU', nr. 18/62, 16 november 1962.
- 332 Van der Zeeuw, *Starfighter*, 14.
- 333 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6654, 'Memo inzake de voortgang van het Nederlandse F104G-programma' bij 'Nota CLS aan Staatssecretaris van Defensie (KL/KLU) inzake F104G-programma', nr. 126839/6 P, 11 mei 1962.
- 334 Ibidem, 'Kort verslag vergadering over het F104G-project', 7 november 1962.
- 335 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 217, 'Brief N.V. Fokker aan DMLU inzake Afleveringen F-104G vliegtuigen', nr. CP/pb/1479, 17 februari 1964.
- 336 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 36-39.
- 337 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 20, 'Brief CLS aan Luchtmacht Attaché inzake aanbod F-86K', nr. 118543/G, 16 februari 1960.
- 338 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 3 oktober 1962.
- 339 Ibidem, 27 mei 1960.
- 340 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 13 november 1958, nr. 99; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 februari 1959 en 10 augustus 1960.
- 341 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 13 november 1958, nr. 99.
- 342 NL-HANA, Defensie / Militair Materieel, 2.13.5114, 128, 'Brief CLS aan minister van Defensie inzake vervanging F-86K door F-86D', nr. 112910/2K, 27 mei 1959.
- 343 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1007, 'Memo Commandant Vliegbasis Twenthe aan C-CLV inzake bewapening F86K-vliegtuigen', nr. Tw/G. 96/59, 1 april 1959.
- 344 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 13, 'Kort verslag van de Directie B vergadering (interservice)', 3 juli 1957.
- 345 Horsthuis, *Hawker Hunter*, 23, 36.
- 346 Interview met majoor b.d. P.J. Grimm, 21 augustus 2008.
- 347 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 283, 'Jaarverslag CTL 1960', nr. CTL/00196, 28 februari 1961.
- 348 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 545, 'Brief C-CTL aan CLS inzake Squadronsterkte bij het CTL', nr. CTL/0/040, 15 oktober 1963.
- 349 Het verzoek van SACEUR om een van de twee resterende F-84F-squadrons eveneens een nucleaire taak te geven, werd door de KLU afgewezen.
- 350 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 92-93.
- 351 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 3108, 'Telegram Scheltema aan Ministerie van Buitenlandse Zaken', nr. X 8592, 25 oktober 1965.
- 352 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2357, 'Memorandum for the Netherlands representative to the NATO Military Committee', nr. USM-148-66, 15 juli 1966.
- 353 NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 7, 'Stafvergadering IGKLU', nr. 14/63, 20 december 1963.
- 354 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 8 september 1964.
- 355 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 502, 'Verslag van het gehouden onderzoek naar de oorzaken van de lage vlieggereedheid van de F-104G vliegtuigen op de Vlb. Leeuwarden', nr. CLV/55042/9 G, 2 november 1964; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 27 oktober 1964.
- 356 NIMH, Organisatie KLU, 723, 34, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1966', 17.
- 357 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 22 oktober 1959, nr. 66/59.
- 358 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 6, Notulen vergadering 22 juli 1957.
- 359 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 15, 'Notulen 285^e vergadering Materieelraad', nr. 57/285/N, 20 mei 1957.
- 360 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 5, Notulen vergadering 19 maart 1956 en 26 maart 1956.
- 361 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 maart 1956.
- 362 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 23 mei 1957, nr. 52; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 6, Notulen vergadering 6 mei 1957.
- 363 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 20, 'Brief CLS aan Luchtmachtattaché

- J.L. Bosch te Bonn inzake luchtverdediging', nr. Kab. 986/ki/1745, 15 juli 1957; NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 127, 'Brief Luchtmacht Attaché Londen aan CLS inzake Britse grond-lucht geleide wapens', nr. LA 2251, 7 februari 1958.
- 364 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 15, 'Notulen 275^e vergadering Materieelraad', nr. 57/275/N, 18 februari 1957.
- 365 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 30 oktober 1957.
- 366 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 127, 'Brief Luchtmacht Attaché aan Group Captain A.G.F. Stewart RAF, Air Ministry', nr. LA. 2251 A, 8 februari 1958.
- 367 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 33, Notulen vergadering 13 november 1958, nr. 99.
- 368 *The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce*, 21.
- 369 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 4 juni 1958.
- 370 Hengsdijk, 'De geschiedenis van de geleide wapens', 196-197.
- 371 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 14 juli 1959.
- 372 Ibidem, 25 februari 1959.
- 373 Nederlof, *Blazing Skies*, 123-135.
- 374 NL-HANA, Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532, 7, 'Stafvergadering IGKLU', nr. 9/63, 29 augustus 1963.
- 375 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 30 juni 1959.
- 376 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3655, 'Verplaatsingsorder CLV Nr.2', nr. CLV/50062 Q, 28 januari 1960.
- 377 Nederlof, *Blazing Skies*, 59-60.
- 378 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 15, 'Kort verslag van de Directie B vergadering (service)', 29 januari 1959.
- 379 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3677, 'Brief CLS aan DMLU inzake 2^e NIKE Groep', nr. 116984/2 S, 7 mei 1960.
- 380 Ibidem, 'Brief CLS aan DMLU e.a. inzake 2^e NIKE Groep', nr. 116984/2/U, 21 juni 1960.
- 381 Ibidem, 'Brief C-CLV aan CLS inzake Bezoek USA-commissie', nr. CLV/50063/3V, 23 augustus 1960.
- 382 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 24 augustus 1960.
- 383 Nederlof, *Blazing Skies*, 60-61.
- 384 Bij 1GGW nam A-squadron de tradities over van 118 Squadron; B-squadron werd 119 Squadron en C-squadron werd 120 Squadron. D-squadron ging in 1966 als 223 Squadron over naar 2GGW. De opgevallen plaats werd opgevuld door het nieuw geformeerde 121 Squadron (Bad Essen).
- 385 Nederlof, *Blazing Skies*, 60-62.
- 386 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 93-94.
- 387 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1555, 'Brief CLS aan Voorzitter CVCS inzake Nuclear capability for the Hawk missile system', nr. KAB 4085/3 y, 11 april 1961.
- 388 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8945, 'Beknopte geschiedenis HAWK-project', nr. Kab. 3766/3b, 26 februari 1960.
- 389 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3059, 'Memorandum productie van geleide wapens in Europa', nr. 10.613/7A/Conf., 22 april 1958.
- 390 NL-HANA, Economische Zaken / Commissariaat Militaire Productie, 2.06.096, 215, 'Brief n.v. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker, n.v. Hollandse Signaalapparaten, n.v. Philips gloeilampenfabrieken en Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord n.v. aan ministers van Economische Zaken, Oorlog en Marine en Verkeer en Waterstaat', 23 mei 1957; NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 13, 'Kort verslag van de Directie B vergadering (interservice)', 17 september 1957.
- 391 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8945, 'Beknopte geschiedenis HAWK-project', nr. Kab. 3766/3b, 26 februari 1960.
- 392 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 19, '(Ontwerp) Notulen 344^e vergadering Materieelraad', nr. 58/344/N, 13 oktober 1958.
- 393 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 18, '(Ontwerp) Notulen 336^e vergadering Materieelraad', nr. 58/336/N, 21 juli 1958.
- 394 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 14, 'Kort verslag van de Directie B vergadering (interservice)', 26 november 1958.
- 395 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1541, 'Telegram Ministerie van Buitenlandse Zaken aan GNV Parijs', nr. X 1245, 3 december 1958.
- 396 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 7, Notulen vergadering 27 oktober 1958.
- 397 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 14, 'Kort verslag van de Directie B vergadering (interservice)', 19 november 1958.
- 398 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 februari 1959; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 2 juli 1959, nr. 35.
- 399 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 19, '(Ontwerp) Notulen 348^e vergadering Materieelraad', nr. 58/348/N, 10 november 1958.
- 400 Ook PTI-Huizen, HSA, Fokker-Dordrecht, Philips-USFA, DAF en de Hollandsche Draad en Kabel Fabriek hadden een aandeel in de productie.

- 401 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8945, 'Beknopte geschiedenis HAWK-project', nr. Kab. 3766/3b, 26 februari 1960.
- 402 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 24 augustus 1960.
- 403 Ibidem, 30 mei 1961.
- 404 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 126, 'Nota Minister van Defensie aan DMLU inzake Productie-contract HAWK', nr. 252.898 X, 8 oktober 1963.
- 405 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 18 juli 1961.
- 406 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6293, bestanddeel 27, 'Nota CLS aan CGS inzake Indeling Hawkgroep bij 1LK', nr. Kab. 439OB, 12 februari 1962.
- 407 Ibidem, 'Nota CGS aan staatssecretaris van Defensie inzake 3^e HAWK-groep', nr. NAS 5978/338, 8 maart 1962.
- 408 Nederlof, *Blazing Skies*, 64-74.
- 409 3GGW bestond uit 324 Squadron (Laatzen), 326 Squadron (Velmerstod), 327 Squadron (Schwelentrup) en 328 Squadron (Schwalenberg); 4GGW bestond uit 420 Squadron (Barsinghausen), 421 Squadron (Bad Mündler), 422 Squadron (Goldbeck) en 423 Squadron (Reinsdorf) en 5GGW bestond uit 500 Squadron (Borstel), 501 Squadron (Winzlar) en 502 Squadron (Hoysinghausen). Voor de geschiedenis van 1GGW en 2GGW zie hoofdstuk.
- 410 NL-HANA, Economische Zaken / Commissariaat Militaire Productie, 2.06.096, 218, 'Nota H. Hardijzer inzake het HAWK-project', 11 augustus 1964; NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 50, 'Nota staatssecretaris van Defensie (KLu) aan Voorzitter en leden van de Commissie Nieuwe Wapens inzake Verbetering van het HAWK Geleide Wapen-systeem', nr. KLu 967B/64, 19 november 1964.
- 411 Megens, 'Interdependence in Principle and in Practice, 1957-1966', 65-66.
- 412 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 3 oktober 1962.
- 413 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 24, '(Ontwerp) Notulen 12^e vergadering Materieelraad', nr. 62/12, 2 juli 1962; NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 85, 'Verslag 31^e vergadering van de Commissie Nieuwe Wapens', nr. 3245, 26 maart 1964.
- 414 Honig, *Defence Policy*, 64.
- 415 NL-HANA, HTK 1960-1961, bijlage 6100 VIII, nr. 7, 'MvA', 17.
- 416 Siccama en Van den Hoogen, 'De defensiebe-groting tussen 1945 en nu', 175; Megens, *American aid to NATO allies*, 154-159.
- 417 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 176, 'United States Mutual Aid Programmes', nr. AR(61) General-D/1, 10 maart 1961; Ibidem, nr. ISM(67)11, 23 juni 1967.
- 418 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 24 oktober 1963.
- 419 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 16 april 1964, nr. 35/64.
- 420 De vliegbases Leeuwarden, Soesterberg, Twenthe, Volkel, Eindhoven en Ypenburg golden als *main airfields*. Woensdrecht, Gilze-Rijen, Deelen, De Peel, Valkenburg, Eelde en - tot in de vroege jaren zestig - Schiphol (mobilisabele 335 Squadron) stonden te boek als *redeployment airfields*.
- 421 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3060, 'Nota Sous-Chef Luchtmachtstaf aan Hoofd Sectie L1 en anderen inzake "Forward Strategy"', nr. 105.549 B, 5 augustus 1957.
- 422 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 20, bijlage 'Memo betreffende bespreking te Bonn op 21 mei 1958 tussen de CLS en de Inspecteur der Luftwaffe', bij Brief nr. LAB 1472A Geheim, 23 mei 1958.
- 423 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 30 januari 1957.
- 424 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 22 maart 1957.
- 425 NL-HANA, HTK 1957-1958, 40^e vergadering, 11 februari 1958, 747; NL-HANA, HTK 1957-1958, bijlage 4900 VIIIA, nr. 11, 'VV', 9.
- 426 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3065, 'Brief (onbekend) aan de Heer Van Riel', nr. 105572 S, 12 september 1958.
- 427 Schouren en Wildekamp, *50 Jaar 306 Squadron*, 11.
- 428 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2665, 'Memo betreffende ontwerp en realisatie Satellieten voor de Vliegbases', 18 februari 1957; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2966, 'Memorandum betreffende de locatie van vliegbasis-satellieten en elektronische hulpmiddelen', nr. 104306 B, 2 augustus 1957.
- 429 De Jong e.a., *Voor vriend en vijand paraat*, 47.
- 430 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 340, 'Verslag commandantenvergadering', nr. CLV/53002 P, 8 mei 1962.
- 431 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 3095, 'Annual Review Committee Examining Session - Netherlands', nr. AC/19-R333, 14 januari 1964.
- 432 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4172, 'Verslag Briefing Stafkwartier CLV', nr. 127040, 12 januari 1962.
- 433 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 459, bijlage 'Memo inzake voorzieningen benodigd voor de realisatie van de Vlb GZRY als CTL-oorlogsstandplaats' bij 'Brief C-CTL aan CLS inzake

- Voorzieningen verspreidingsgebied Vlb GR, nr. CTL/00611 I, 1 november 1963.
- 434 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4069, 'Brief CLS aan Staatssecretaris van Defensie inzake vliegbasis Eindhoven – sluiting', nr. 125260, 18 juli 1961; Ibidem, 'Brief Staatssecretaris van Defensie aan Minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid inzake Sluiting vliegbasis Eindhoven', nr. 265.601 G Geheim, 22 mei 1962.
- 435 Dat het concept werkte bleek eind 1961, toen de spanningen rondom Berlijn zo hoog opliepen dat de *Royal Air Force Germany* (RAFg) drie *Flights* van vier Canberra verkenningsvliegtuigen en hun *Mobile Field Processing Sections* (MFPS) verplaatste naar De Peel, Gilze-Rijen en Woensdrecht. Taylor, *Royal Air Force Germany since 1945*, 97-98.
- 436 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6289, bestanddeel 16, 'Nota CLS voor minister van Defensie inzake Verspreiding offensieve potentieel van 2ATAF', nr. Kab. 3624/H, 10 februari 1960; Ibidem, 'Nota Minister van Defensie aan CLS inzake Verspreiding offensieve potentieel van 2ATAF', nr. 16/60ZG KL/KLu, 5 april 1960.
- 437 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8981, 'Verslag bijeenkomst 25 januari 1962', nr. Kab. 3624/2 S, 6 februari 1962.
- 438 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 623, 'Nota CLS aan Voorzitter CVCS inzake Measures to improve the survivability of ACE Forces', nr. KAB 4904/6K, 2 maart 1965.
- 439 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 799, bijlage 'Uittreksel Directief BDL Nr. 5D1' bij 'Brief C-CTL aan C-Vlb Volkel, Eindhoven, Twenthe en Gilze-Rijen inzake Aanbieding uittreksel Directief BDL nr. 5D1 t.b.v. CTL-bases', nr. CTL/6087 A, 16 maart 1966.
- 440 Ofschoon de F-102A's van het in de BRD gestationeerde 525 en 496 FIS het FIG-7 modificatieprogramma tussen 1960 en 1962 wel doorliepen, besloot de USAF de AIM-26A Falcon nucleaire raket alleen toe te wijzen aan eenheden van het *North American Aerospace Defense Command* (NORAD). James N. Gibson, *Nuclear Weapons of the United States: An Illustrated History* (Atglen 1996) 190-193, 202; J.D. Ragay, *F-102. Delta Dagger in Europe* (Carrollton 1991) 5, 11-12, 41, 46; John Clearwater, *U.S. nuclear weapons in Canada* (Toronto, Oxford 1999) 160-161.
- 441 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 499, 'Brief CLS aan Chief MAAG inzake Draft USAFE-RNLAF Technical Arrangement concerning weapons storage at Soesterberg Airfield', nr. Kab 3584 T, 7 maart 1963.
- 442 Ibidem, nr. Kab 3584 V, 30 september 1963.
- 443 Gibson, *Nuclear Weapons of the United States*, 193.
- 444 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 413, 'Verwachtingen CLV voor 1962', nr. CLV/52060 C, 19 december 1961.
- 445 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2357, 'Memorandum for the Netherlands representative to the NATO Military Committee', nr. USM-148-66, 15 juli 1966.
- 446 Klinkert e.a., *75 Jaar luchtvaartartillerie*, 154-161.
- 447 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 33, 'Brief C-CLV aan CLS inzake Opheffen c.q. reorganiseren van de KLD', nr. CLV/51837 D, 12 juni 1961; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 34, 'Brief C-CLV aan CLS inzake Toekomstige status KLD', nr. CLV/53295 B, 26 februari 1962.
- 448 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 34, 'Brief CLS aan C-CLV inzake Reorganisatie KLD', nr. 126381 L, 1 augustus 1962.
- 449 NIMH, Luchtafweer en KLD, 741, 11, 'Brief CLS aan Hoofddirecteur Personeel inzake Reorganisatie KLD', nr. 126381/Y, 28 juni 1963. Het werven van voldoende vrijwilligers bleef ook na de reorganisatie een uitdaging, zodat een groot contingent met groot verlof zijnde dienstplichtigen met een mobilisatiebestemming bij de KLD moest worden aangehouden. Het CLV-Jaarverslag 1965 weet deze geringe animo voor een vrijwillig dienstverband bij de KLD in een aantal streken aan "non-coöperatie van de bevolking door volksaard, karakter of gezindte". SSA/MVD, CLV 1950-1973, 414, 'Jaarverslag CLV 1965', nr. CLV/660347 B, 31 maart 1966.
- 450 Rijksdorp, De Peel, Schiphol, Eelde, Ede, Breda, Naarden en Gilze waren aangewezen als locaties voor de nieuw te formeren verbindingscentra.
- 451 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 145, 'Instructie CLV NR 5A1', nr. CLV./51330 L, 9 december 1960.
- 452 W.J.C. van der Putten, *LCG: 50 Jaar Centrale Ondersteuning* (z.p. 2002) 11-12, 53.
- 453 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 966, 'Nota CGS aan Voorzitter Comité vcs inzake Eindverslag Fallex 66', nr. NAS 4815/127, 25 januari 1967; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 596, 'Eindverslag oefening "Fallex 66"', nr. 01050/0425, 26 januari 1967.
- 454 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 323, 'Lezing betreffende invoering Centraal Onderhoud aan vliegtuigen (Specialized Aircraft Maintenance)', zonder datum.
- 455 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 176, 'Nota Minister van Buitenlandse Zaken aan leden AVR inzake Amerikaanse militaire hulpverlening', nr. NA. 65, 6 februari 1957.
- 456 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 15, 'Notulen 269^e vergadering Materieelraad',

- nr. 57/269/N, 7 januari 1957; Ibidem, 'Notulen 272^e vergadering Materieelraad', nr. 57/272/N, 28 januari 1957.
- 457 Huston, *One for all*, 260-270.
- 458 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 5 april 1960.
- 459 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 287, 'Overzicht Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1965', nr. CTL/6124, 21 februari 1966.
- 460 NL-HANA, Defensie / DAD, 2.13.171, 253, 'Verslag 2e vergadering F-104 Werkgroep', nr. 96/60, 25 februari 1960; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 16 april 1964, nr. 35/64.
- 461 SSA/MVD, AVR 1956-1958, doos 3, bijlage 'Netherlands Reply to ARQ(57)' bij 'Brief van minister van Buitenlandse Zaken aan de Voorzitter van de Algemene Verdedigingsraad inzake Annual Review van de NAVO 1957', nr. NA.420, 26 augustus 1957.
- 462 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2231, 'Report on the 1959 Annual Review Chapter on the Netherlands', nr. C-M(59)94 - Part II, 3 december 1959; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 27 april 1960.
- 463 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5616, 'Verslag vergadering van Sectiehoofden Luchtmachtstaf', nr. 80.604/2 I, 10 november 1966.
- 464 Cijfers afkomstig van jaarlijkse statistische overzichten van de KLU. SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2920, 4727 en 4719.
- 465 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 16 april 1964, nr. 35/64.
- 466 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6447, 'Kort verslag van de inleiding gehouden door de Minister van Defensie over de Personeelsvoorziening bij de Luchtmacht', 28 augustus 1957.
- 467 Ibidem, 'Rapport betreffende de personele opbouw bij de Koninklijke Luchtmacht (personeel beneden de rang van tweede luitenant)', 3 oktober 1957; Ibidem, 'Kort verslag van de bespreking naar aanleiding van het rapport betreffende de personele opbouw bij de Koninklijke Luchtmacht (personeel beneden de rang van tweede luitenant)', 9 oktober 1957.
- 468 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3945, 'Nota Hoofddirecteur Personeel aan Staatssecretaris van Defensie (KL/KLU)', 5 oktober 1960; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 8 december 1960, nr. 93/60.
- 469 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6716, 'Nota van CLS aan staatssecretaris van Defensie (luchtmacht) inzake ontslag- en bevorderingsbeleid officieren KLU', nr. 126367 A, 9 maart 1962.
- 470 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 mei 1961.
- 471 NL-HANA, Defensie / Militair Personeel, 2.13.5148, 75, bijlage 'Het Ontwerp-advies, antwoord van de Nationale Raad Welzijn Militairen aan de Minister van Defensie' bij 'Brief W. Banning aan Secretaris Nationale Raad Welzijn Militairen mr. G.M.A.M. Huigens', nr. 2896-59, 5 oktober 1959.
- 472 B. Schoenmaker, 'Vrijwilligers gezocht! De personeelsvoorziening voor de krijgsmacht in de jaren 1957-1963' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 198, 203-206.
- 473 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 695, 'Intern memorandum inzake de gevolgen voor het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten van een eventuele verkorting van de duur van de eerste oefening', nr. CTL/32207, 17 maart 1959.
- 474 Schoenmaker, 'Vrijwilligers gezocht!', 207-214.
- 475 *Rapport van de Commissie Werkelijke Diensttijd Dienstplichtigen* (Den Haag 1959) 79.
- 476 NL-HANA, HTK 1959-1960, bijlage 5951, nr.2, 'Nota inzake de defensie-inspanning in de jaren 1961 tot en met 1963', 7-9.
- 477 NIMH, Personeel KLU, 721, 110, 'Brief CLS aan C-CLO inzake Werving kort-verband vrijwilligers', nr. 119106 H, 28 februari 1961; Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 203.
- 478 In tegenstelling tot de Koninklijke Landmacht kende de Koninklijke Luchtmacht geen aparte categorie Technisch Specialisten.
- 479 NL-HANA, HEK 1960-1961, bijlage 6100, nr.91a, 'Eindverslag van de commissie van rapporteurs voor het ontwerp van wet ter vaststelling van hoofdstuk VIII (Departement van Defensie) der rijksbegroting voor het dienstjaar 1961', 8.
- 480 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 10 november 1964.
- 481 'Openhartig interview met de opperofficier personeel', *de Vliegende Hollander* 21-3 (1965) 70.
- 482 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4214, 'Brief CLS aan Opperofficier Personeel KLU inzake Personeelsrealisatie F-104 en GGW-eenheden', nr. 127550/3 I, 20 mei 1964; NIMH, Personeel KLU, 721, 162, 'Brief BDL aan C-CLO en anderen inzake Personeelsbezuiniging', nr. 131436/2 B, 18 juni 1964; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4604, 'Brief CLS aan OOP/KLU inzake Personeelsbesparing bij de GW-groepen', nr. 151749 B, 3 juli 1964.

- 483 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 414, 'Jaarverslag CLV 1964', nr. CLV/650188 C, 24 februari 1965, 55.
- 484 Ibidem, 'Jaarverslag CLV 1965', nr. CLV/660347 B, 31 maart 1966, 52.
- 485 Ibidem, 'Jaarverslag CLV 1964', nr. CLV/650188 C, 24 februari 1965, 55; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 449, 'Memorandum betreffende personeelsituatie bij de Groepen Geleide Wapens', zonder datum.
- 486 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4213, 'Brief CLS aan Hoofddirecteur Personeel inzake Aanwijzing voor opleiding van beroepspersoneel voor een andere functie', nr. 127550/K, 20 juli 1962.
- 487 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 22 oktober 1959, nr. 66/59.
- 488 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 6 april 1965.
- 489 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 414, 'Jaarverslag CLV 1965', nr. CLV/660347 B, 31 maart 1966.
- 490 Nederlof, *Blazing Skies*, 110-114.
- 491 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 27 september 1959, nr. 54.
- 492 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 17 augustus 1961.
- 493 Ibidem, 6 april 1965.
- 494 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Verslag commandantenvergadering', nr. 80.322 O, 12 november 1965.
- 495 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 19 juni 1962.
- 496 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 13, 'Kort verslag van de Directie B vergadering (interservice)', 21 juni 1957; NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 14, 'Kort verslag van de Directie B vergadering (interservice)', 3 juli 1958; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 18 december 1962.
- 497 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, 'Verslag Commando Commandantenvergadering', nr. 80.322 P, 10 januari 1965; 'Openhartig interview met de opperofficier personeel', *de Vliegende Hollander* 21-3 (1965) 70-71.
- 498 NIMH, Organisatie KLU, 723, 38, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1967', 28.
- 499 Hameleers, 'Vorming, kennis en vaardigheid', 350-351.
- 500 L.A. Slierendrecht, *Vijftig jaar Luchtmacht Electronische en Technische School* (Arnhem 1988) 22.
- 501 Nederlof, *Blazing Skies*, 120-121.
- 502 De opleiding van technisch specialisten voor de Nike-eenheden vond als voorheen plaats op de *us Army Air Defense Artillery School Fort Bliss*.
- 503 Hameleers, 'Vorming, kennis en vaardigheid', 351-353; H. Bartels, *De Koninklijke Kadernschool Luchtmacht* (Den Haag 1991) 15.
- 504 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 7, 'Verslag inzake de verrichtingen van het CLO gedurende het jaar 1960', nr. CLO/315/Lo2/10/61 ZG, 24 februari 1961; NIMH, CLO, 733, 7, 'Jaarverslag 1962 Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 162/A.01/15/63 ZG.
- 505 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 8, 'Jaarverslag 1966 Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 37/A.01/16/67 G., 6 maart 1967; Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 2-3, 226.
- 506 NIMH, CLO, 733, 7, 'Jaarverslag 1963 Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 67/A.01/13/64 ZG; NIMH, CLO, 733, 7, 'Jaarverslag 1964 Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 62/A.01/8/65 ZG; NIMH, CLO, 733, 7, 'Jaarverslag 1965 Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 68/A.01/14/66 G., 28 februari 1966.
- 507 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 8, 'Jaarverslag 1966 Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 37/A.01/16/67 G., 6 maart 1967.
- 508 NIMH, Organisatie KLU, 723, 34, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1966'.
- 509 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2630, 'Evaluation of Netherlands National Pilot Training by the Air Training Advisory Group (ATAG) SHAPE', nr. AG 1730 OANDT/AIR, 23 oktober 1959.
- 510 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3194, 'Brief C-CLO aan CLS inzake Commentaar op ATAG-rapport', nr. H13C, 9 december 1959.
- 511 Na samenvoeging met LUSO II in 1964 Luchtmacht Selectie Orgaan geheten. A. de Schipper e.a., *Selectie Luchtmacht 50 jaar* (Rijen 1997) 24.
- 512 SSA/MVD, AS-Mil Ops 1954-1981, 170, bijlage 'Eindverslag integratie van de vliegeropleiding voor de Belgische en de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht' bij 'Nota CLS', nr. 118414.3V, 30 mei 1961.
- 513 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 8, 'Jaarverslag 1966 Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 37/A.01/16/67 G., 6 maart 1967; Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 14.
- 514 SSA/MVD, Vliegbasis Gilze-Rijen (VVV), doos 5, map 31, 'Nota C-CLO aan BDL inzake Voorlichting aan leerlingen-vlieger', nr. 162/0.03/3/68G, 16 mei 1968. Hoewel de Maatschappelijke Raad voor de Krijgsmacht in haar rapport uit 1981 vermeldde dat "sommige vliegers zich weifelend (...) [uitlieten] als het gesprek kwam op het eventueel uitvoeren van

- een nucleaire taak”, bleek het aantal gewetensbezwaarde jachtvliegers in de praktijk mee te vallen. Zie: De militair en het kernwapen. Advies inzake personeelsbeleid ten aanzien van kernwapenbezwaarden. Maatschappelijke Raad voor de Krijgsmacht (Den Haag 1981) 22. Zie ook Jan Janssen, ‘Geloofwaardigheid op de tocht? Het kernwapendebat in de krijgsmacht, 1978-1987’ in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 208.
- 515 NIMH, KLU Opleidingen, 745, 20, ‘Tekst luchtvaartvoorlichtingsdienst getiteld Vliegopleiding nieuwe stijl’, januari 1962.
- 516 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 340, ‘Verslag Commandantenvergadering’, nr. CLV/53002 X, 28 september 1962; Van der Zeeuw, *Starfighter*, 21-22; Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 176.
- 517 NIMH, KLU Opleidingen, 745, 42, ‘Leerplan voor conversie op de F-104G (Herziene uitgave)’, nr. 80681/2 L, 3 mei 1966; Van der Zeeuw, *Starfighter*, 23.
- 518 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6563, ‘Notulen van de vergadering van de Raad van Advies inzake Luchtvaartongevallen bij de Koninklijke Luchtmacht’, nr. 353, 5 juli 1963.
- 519 Jan Kleyn e.a., *50 Jaar 298 Squadron* (Den Haag 1995) 40-41.
- 520 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 22 december 1966, nr. 1/67.
- 521 NIMH, CLO, 733, 7, ‘Jaarverslag 1963 Commando Luchtmachtopleidingen’, nr. 67/A.01/13/64 ZG; NIMH, Organisatie KLU, 723, 34, ‘Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1966’, 16.
- 522 Het aantal ernstige ongevallen met de Piper Super Cub, waar het tekort aan vliegers het grootst was, liep in 1965 op tot zeven. Ook het aantal lichte ongevallen steeg. SSA/MVD, CLV 1950-1973, 477, ‘Brief C-GPLV aan C-CLV inzake Operationele standaard’, nr. GPLV/14.054., 16 juni 1966; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 341, ‘Verslag Commando Commandantenvergadering’, nr. 80.322 P., 10 januari 1966.
- 523 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 645, ‘Brief C-CLV aan CLS inzake Uitslagen VTC’, nr. CLV/7696/7X, 10 juli 1957; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 650, bijlage ‘Memorandum inzake v.o.t.c.’ bij ‘Brief C-CLV aan C-Vliegbasis Twenthe e.a.’, nr. CLV/53031 O, 12 april 1962.
- 524 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 650, bijlage ‘Memorandum inzake v.o.t.c.’ bij ‘Brief C-CLV aan C-Vliegbasis Twenthe e.a.’, nr. CLV/53031 O, 12 april 1962.
- 525 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 24 februari 1966, nr. 17/66.
- 526 Ibidem, 33, Notulen vergadering 28 maart 1957, nr. 29.
- 527 Ibidem.
- 528 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2679, ‘Besprekingsverslag Raad van Advies inzake Luchtvaartongevallen’, nr. 969^O Geheim, 24 december 1958; NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6421, ‘Overzicht van de conclusies getrokken uit de werkzaamheden van de Raad van Advies inzake luchtvaartongevallen bij de Koninklijke Luchtmacht over het jaar 1957’, nr. 587 O, 7 februari 1958.
- 529 Met de afschrijving van 2,3 Thunderstreaks per 10.000 vliegreun stak de verliesratio gunstig af bij de verliesratio van 5,58 van de Thunderjet. L.L.Th. van 't Hof, ‘Hoe veilig vlogen we?’ in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 336.
- 530 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 283, ‘Jaarverslag CTL 1960’, nr. CTL/00196, 28 februari 1961.
- 531 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 23 december 1959, nr. 85/59.
- 532 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 24 februari 1966, nr. 17/66.
- 533 In 351.311 vliegreun gingen 44 F-104G's verloren, hetgeen neerkwam op een verliesratio van 1,25. Van 't Hof, ‘Hoe veilig vlogen we?’, 336.
- 534 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 23 december 1959, nr. 85/59.
- 535 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 3 juni 1965, nr. 38/65.
- 536 Van der Zeeuw, *Starfighter*, 44-45.
- 537 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5464, ‘Overzicht Luchtvaartongevallen 1964’, nr. 80.110 K, 21 mei 1965.
- 538 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 678, ‘Brief C-CLV aan Commandant Vliegbasis Leeuwarden e.a. inzake Vliegdiscipline’, nr. CLV/55748A, 2 juli 1964.
- 539 NIMH, Luchtmachtstaf, 727, 5, ‘Verslag directievergadering’, nr. KDM 60.552/P, 21 oktober 1965; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 8 juli 1965, nr. 59/65.
- 540 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 4 maart 1965, nr. 16/65.

- 541 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 884, '(Ontwerp) Brief C-CTL aan BDL inzake J.O.P. strike en attack squadrons', nr. CTL /50144/2/Y, 6 augustus 1964.
- 542 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 306, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1962', nr. CTL/00560, 29 december 1961; SSA/MVD, CTL 1952-1979, 316, 'Verslag onderdeelcomandantenvergadering', nr. CTL/00336 H, 2 oktober 1964.
- 543 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 598, 'Oefeninstructie CLV Nr. 11/61', nr. CLV/51805 C, 22 februari 1961.
- 544 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 3626, bijlage 'Eindverslag inzake schietproblemen', nr. 11/60, 30 december 1959 bij 'Brief CLS aan C-CTL inzake Schietproblemen KLU', nr. 116137/E, 27 april 1960; Ibidem, 'Brief C-CLV aan CLS inzake Schietproblemen KLU', nr. CLV/50059/3Z, 13 juli 1960.
- 545 'De NATO op Leeuwarden', *de Vliegende Hollander* 17-8 (1961) 292-293.
- 546 Tot 1968 werden er in Nederland geen nieuwe wapeninstructeurs meer opgeleid. Om het instructeursbestand op peil te houden, stuurde de KLU incidenteel mensen naar de vs. SSA/MVD, CLV 1950-1973, 43, bijlage 'Memo t.a.v. de mogelijkheid om de tradities van het oudste operationele jet-squadron - 323 Squadron - van de KLU te doen voortleven' bij 'Brief commandant Vliegbasis Leeuwarden aan C-CLV inzake traditie 323 sq.', nr. G61/0113/09.14, 12 april 1961.
- 547 Adriaan G. Brouwer, *Strijgend ten aanval*. 30 Jaar 323 Squadron (Leeuwarden 1978) 81-84.
- 548 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 306, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1962', nr. CTL/00560, 29 december 1961, 14.
- 549 Sandnes, *The 1970-1974 Combat Aircraft Analysis*, 25.
- 550 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 496, 'Brief C-CTL aan CLS inzake Proefneming inzake het gebruik van napalm vs boordwapens tegen radaroelen', nr. CTL/25080/60/ZG, 22 november 1960.
- 551 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 151, 'Instructie CLV Nr. 3F3 inzake het gebruik van schietgebieden', nr. CLV/680474/3 J, 20 februari 1968; René Bijma en Yntze Bosma, *50 jaar 'Cornfield' range* (Den Haag 1999) 85, 119, 129-130.
- 552 Wildekamp e.a., *Gestaag Gespannen*, 114.
- 553 'Royal Flush 1960', *de Vliegende Hollander* 16-6 (1960) 175.
- 554 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1203, 'AFCENT Exercise Instruction No.1, Exercise FULL PLAY', nr. 1700/5/JPO/TNG/8, 10 januari 1958.
- 555 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 2980, 'CLV Jaarverslag 1958', nr. CLV/0309/2A, z.d. (omstreeks 1959).
- 556 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1335, 'Verslag van de operationele deelname van NS "G" aan de oefening "Good Play"', nr. NSG/304/58, 10 juni 1958.
- 557 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 927, 'Verslag inzake de oefening "FULL PLAY"', nr. g58/0092^{1A}/09.05, 16 juni 1958; Brouwer e.a., *Strijgend ten aanval*, 72.
- 558 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 871, 'Verslag betreffende de oefening FULL PLAY', nr. EHV/61/10/58/ geheim, 17 juni 1958.
- 559 Ibidem.
- 560 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 871, 'Verslag verplaatsing 315 Squadron i.v.m. oefening TOP WEIGHT', nr. 315/16/59/G, 4 mei 1959.
- 561 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 897, 'AFCENT Exercise Instruction for Exercise TOP WEIGHT', nr. 1700/15/JPO/TNG/422, 5 december 1958.
- 562 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 592, 'Verslag inzake de werkzaamheden en bevindingen van de F.L.O.'s te Brockzetel gedurende de oefening "FLASH-BACK"', nr. B 6009 G, 27 september 1960.
- 563 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4230, 'Verslag commandantenvergadering', nr. CLV/ 53002 P, 28 februari 1962.
- 564 Ibidem, nr. CLV/ 53002/3F, 3 oktober 1963.
- 565 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 556, 'Oefeninstructie CLV Nr. 17/60', nr. CLV/ 50610 L., 14 juli 1960; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 561, 'Oefeninstructie VLB. LW. NO. 1/60', nr. G 60/0320A/09.05, 12 november 1960.
- 566 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 128, 'Operatieve Instructie Nr. 12 inzake de training t.b.v. de elektronische oorlogvoering', zonder datum.
- 567 NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 21, 'Brief CLS aan de Luchtmacht Attachés te Bonn, Londen en Brussel inzake airborne ECM-training', nr. KAB/3240/4U, 6 januari 1964; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 576, 'Brief CLS aan C-Vlb Soesterberg e.a. inzake Oefening Dancing Doll', nr. 123180/Z, 28 mei 1962.
- 568 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5509, 'Oefeninginstructie BDL Nr. 2/65', nr. 80.333 B, 15 februari 1965.
- 569 Wildekamp e.a., *Gestaag Gespannen*, 110.
- 570 CLS Zielstra was fel gekant tegen het afstaan van de grootste van zijn conventionele squa-

- drons (en vier F-27's voor luchttransport) in oorlogstijd. Hij achtte dit "een gevaarlijke manoeuvre". Als klap op de vuurpijl draaide de KLU zelf op voor de kosten. Pogingen om de deelname aan de AMF per 1 januari 1965 te beëindigen liepen evenwel op niets uit. SSA/MVD, CTL 1952-1979, 309, 'Overzicht operationele waarde van het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 1965', nr. CTL/01246, 23 december 1963, 9; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 14 en 18 februari 1964; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 12, Notulen vergadering 27 augustus 1964.
- 571 De TACEVAL kende vier waarderingen: *excellent, satisfactory, marginal en unsatisfactory*. Het evaluatieteam beoordeelde een eenheid op de onderdelen alarmering, operaties, logistieke ondersteuning en overleving. SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4230, 'Verslag commandantenvergadering', nr. CLV/53002/3F, 3 oktober 1963.
- 572 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 142, 'Instructie CLV Nr. 3B11 inzake de handhaving van Battle Flights in het CLV', nr. CLV/51330 B, 3 december 1960.
- 573 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 377, bijlage 'Voorlopig Verslag van de door 2ATAF gehouden Tactical Evaluation op de Vliegbasis SOESTERBERG op 21 en 22 mei 1964', bij 'Brief C-CLV aan BDL inzake Tactical Evaluation Soesterberg', nr. CLV/55063 Q, 27 mei 1964.
- 574 NIMH, Van Gastel, 712, 3, 'Memo Van Gastel en Van 't Hof aan HBO, HBMG en HSO inzake Interceptietraining', nr. 74/HSO/63, 12 juni 1963.
- 575 NIMH, Van Gastel, 712, 3, 'Briefing gehouden voor generaal-majoor Cox op 24 februari 1964', zonder datum.
- 576 Hoewel de Luchtmachtstaf aanvankelijk aanstuurde op een JOP van 120 vliegreun, wisten de C-CLV en C-CTL dat te verijdelen. SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4397, 'Brief C-CLV aan CLS inzake JOP F-104G AWX', nr. CLV/1117, 20 maart 1963; *Ibidem*, 'Brief C-CTL aan CLS inzake JOP-F104G Squadrons', nr. CTL/52.147A, 21 maart 1963.
- 577 Nederlof, *Blazing Skies*, 215-219.
- 578 *Ibidem*, 144-145.
- 579 *Ibidem*, 150-151, 214.
- 580 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4123, 'Memorandum betreffende de SNAP-64 van 1 GGW', nr. 331A/63, 10 september 1963; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 414, 'Jaarverslag CLV 1964', nr. CLV/650188 C, 24 februari 1965.
- 581 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 596, 'Eindverslag oefening "Fallex 66"', nr. 01050/0425, 26 januari 1967.
- 582 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 28/29 augustus 1959.
- 583 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 34.
- 584 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 27 november 1959.
- 585 Siccama en Van den Hoogen, 'De defensiebegroting tussen 1945 en nu', 163.
- 586 NL-HaNA, HTK 1963-1964, bijlage 7677, nr.1, 'Defensienota 1964', 4-5, 28-29.
- 587 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2828, 'Annual Review 1960. Denmark - Summary Appraisal', nr. AR(60) Denmark-D/4(Revised), 14 november 1960; Hartov, 'Royal Danish Air Force. Small but potent', 58.
- 588 Sandnes, *The 1970-1974 Combat Aircraft Analysis*, 28.
- 589 Starink, 'De nuclearisering van de krijgsmacht', 98.

HOOFDSTUK 4

- 1 Freedman, *The Cold War*, 81-87.
- 2 Miller, *The Cold War*, 97-98, 113-114.
- 3 Park, *Defending the West*, 98-99.
- 4 Park, *Defending the West*, 90-93, 133-134; Hofenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 226-227; Beatrice Heuser, *NATO, Britain, France and the FRG. Nuclear Strategies and Forces for Europe, 1949-2000* (Basingstoke enz. 1997) 105; G. Teitler en F.Th. Olivier, *Mars in de lage landen. Defensie- en veiligheidsbeleid in en rond Nederland* (Rotterdam 1985) 42-43.
- 5 Duffield, *Power Rules*, 187-189.
- 6 Miller, *The Cold War*, 38-39, 60-61.
- 7 Mastny en Byrne, *A Cardboard Castle?*, 294-307.
- 8 Miller, *The Cold War*, 59-61; Mastny en Byrne, *A Cardboard Castle?*, 294-307.
- 9 NATO Archives, 'Memorandum Military Committee to Secretary-General NATO', nr. MCM-70-68, 29 augustus 1968.
- 10 NL-HaNA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 19 september 1968, nr. 55/68.
- 11 NATO Archives, Enclosure 1, 'Analysis of Recent Soviet Action in Czechoslovakia from a Military Point of View', nr. SHAPE 0110.5/17-1, 27 augustus 1968 bij 'Memorandum Military Committee to Secretary-General NATO', nr. MCM-70-68, 29 augustus 1968.
- 12 Mastny e.a., *War Plans and Alliances in the Cold War*, 30.
- 13 NL-HaNA, Ministerraad, 2.02.05.02, 27 september 1968.
- 14 *Ibidem*, 11 oktober 1968 en 25 november 1968.
- 15 Duffield, *Power Rules*, 196-199.

- 16 Teitler en Olivier, *Mars in de lage landen*, 47.
- 17 Duco Hellema, 'De Brezjnef-jaren, 1964-1982. De apotheose van de Sovjetmacht' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 24.
- 18 Flanagan, *NATO's Conventional Defences*, 18.
- 19 *Texts of Final Communiqués*, 209-210.
- 20 Kaplan, *The Long Entanglement*, 176-177.
- 21 Hellema, 'De Brezjnef-jaren', 24-25.
- 22 Spencer, 'Alliance perceptions of the Soviet threat', 39; Mastny e.a., *War Plans and Alliances*, 33-35.
- 23 Friedman, *The Fifty-Year War*, 386-389; Mason, *Air Power*, 74-76.
- 24 Armitage en Mason, *Air Power in the Nuclear Age*, 130-132; James D. Crabtree, *On Air Defense* (Westport en Londen 1994) 156-157.
- 25 Dunbabin, *The Cold War*, 317-318.
- 26 Friedman, *The Fifty-Year War*, 392.
- 27 Dunbabin, *The Cold War*, 243.
- 28 Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 252-253.
- 29 Friedman, *The Fifty-Year War*, 389-390.
- 30 E. van Loo e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 120-122. Ook in 1967, in de aanloop naar de Zesdaagse Oorlog, speelde Nederland een actieve rol bij de wapenleveranties aan Israël. Vliegbasis Gilze-Rijen diende als doorvoerhaven.
- 31 Siccama en Van den Hoogen, 'De defensiebegroting tussen 1945 en nu', 162-163.
- 32 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 19 januari 1968; Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 242.
- 33 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 19 januari 1968.
- 34 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid* (Den Haag 1968) 3.
- 35 *Ibidem*, 41-44.
- 36 *Ibidem*, 54-55, 151-155. Voor de KLU was in totaal 2.557 miljoen gulden uitgetrokken.
- 37 *Ibidem*, 152.
- 38 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 19 januari 1968.
- 39 *Ibidem*, 7 juni 1968.
- 40 *Ibidem*, 8 november 1968.
- 41 *Ibidem*; NL-HANA, HTK 1968-1969, 18^e vergadering, 28 november 1968, 802; Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 242.
- 42 NL-HANA, HTK 1968-1969, 15^e vergadering, 20 november 1968, 648-657.
- 43 *Doelmatig Defensiebeleid. Een nota van de P.v.d.A.* (Amsterdam 1968). In de door de PvdA voorgestane organisatiestructuur was er "geen plaats meer voor een zelfstandige luchtmacht in eigen uniform". De nota bepleitte "een harmonisch en volkomen [in elkaar] opgaan" van de KL en KLU. Bovendien zou de KLU haar twee nucleaire taken moeten afstoten. *Doelmatig Defensiebeleid*, 53-55; F. Zuidam, *Tussen wens en werkelijkheid. Het debat over vrede en veiligheid binnen de PvdA in de periode 1958-1977* (Amsterdam 2002) 133-216.
- 44 Van Staden, *Een trouwe bondgenoot*, 194-197; G. Walraven, 'From indifference to involvement. The evolution of domestic support' in: Philip Everts en Guido Walraven red., *The Politics of Persuasion. Implementation of Foreign Policy by the Netherlands* (Avebury 1989) 44.
- 45 L. de Jong, 'De crisis van onze defensie', *De Militaire Spectator* 139-9 (1970) 402-407.
- 46 De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 124-125.
- 47 Van Staden, *Een trouwe bondgenoot*, 197-198.
- 48 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 264-265, 268.
- 49 *De toekomst van de Nederlandse Defensie. Bevin-dingen en aanbevelingen van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen* (Den Haag 1972) 1-9.
- 50 NL-HANA, Tweede Kamer, 1945-1989, 2.02.28, 5412, 'Nota Minister van Defensie aan Voorzitter en leden van Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal', nr. 244.270/3 E, 20 november 1972; H.J. de Koster, *Defensie. Waarheen in de komende 10 jaar? Denkbeelden van minister H.J. de Koster* (Den Haag 1972) 9-11, 69.
- 51 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 89.
- 52 De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 134-140.
- 53 Hellema, *Buitenlandse politiek van Nederland*, 270-271.
- 54 Een meningsverschil in de KL-top over de vraag hoe de materiële achterstand weg te werken liep zo hoog op dat het vijf generaals de kop kostte.
- 55 *Om de veiligheid van het bestaan. Defensiebeleid in de jaren 1974-1983* (Den Haag 1974) 28-32, 94-95.
- 56 Van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting*, 75-76.
- 57 *Om de veiligheid van het bestaan*, 28.
- 58 Jan Hoffenaar, "'De baby is er!'" De Defensie-nota 1974 en het gevecht over de toekomst van de krijgsmacht' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 58.
- 59 De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 140-157.
- 60 M.C. 14/3 (Final), *Overall Strategic Concept for the Defense of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 16 januari 1968, 9-10.

- 61 Flanagan, *NATO's Conventional Defences*, 97; Jane E. Stromseth, *The Origins of Flexible Response. NATO's Debate over Strategy in the 1960's* (Basingstoke en Londen 1988) 175-176; Ivo H. Daalder, *The Nature and Practice of Flexible Response: NATO Strategy and Theater Nuclear Forces Since 1967* (New York, Oxford 1991) 17-21.
- 62 M.C. 14/3 (Final), *Overall Strategic Concept for the Defense of the North Atlantic Treaty Organization Area*, 16 januari 1968, 10-11.
- 63 Heuser, *NATO, Britain, France and the FRG*, 60.
- 64 Voorhoeve, *Peace, Profits and Principles*, 145-150.
- 65 M.C. 48/3 (Final), *Measures to Implement the Strategic Concept for the Defense of the NATO Area*, 8 december 1969, 5-9.
- 66 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 3155, bijlage 'SACEUR's Informal Briefing to the Secretary General and Permanent Representatives', bij 'Brief SACEUR aan Nationale Militaire Vertegenwoordigers bij SHAPE', nr. 2030/11-1, 28 maart 1968.
- 67 NATO Archives, AD 70 Inputs SG/II, The Strategic and Operational Concepts of the Alliance (NU), DEF 18-2-02, volume 2, Annex A 'Report of the Analysis of ACE Forces Capabilities', nr. SHAPE 57/70, 30 juli 1970.
- 68 Flanagan, *NATO's Conventional Defences*, 20.
- 69 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 19 november 1970, nr. 49/70.
- 70 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 9 oktober 1970 en 6 november 1970.
- 71 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 19 november 1970, nr. 49/70.
- 72 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 45, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 21/70, 11 november 1970; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 4 december 1970; NL-HANA, HTK 1970-1971, bijlage 10900 X, nr. 10, 'Tweede Nota van Wijzigingen', 1.
- 73 *De Noord-Atlantische Verdrags Organisatie, Feiten en Cijfers*. NAVO-voorlichtingsdienst (Brussel 1991) 85.
- 74 Duffield, *Power Rules*, 205-206.
- 75 In 1971 beschikte de Sovjet-Unie reeds over 1.513 ICBM's en 448 SLBM's, terwijl de Amerikaanse aantallen gelijk bleven. Townshend, *The Oxford Illustrated History of Modern War*, 142; Miller, *The Cold War*, 422.
- 76 NATO Archives, M.C. 161/70 (Final), *The Soviet Bloc Strength and Capabilities*, 24 september 1970, 49.
- 77 De vs liepen voorop bij de ontwikkeling van MRV's (voor het eerst toegepast op de Polaris A-3-raket, 1964) en MIRV's (Minuteman III, 1970).
- 78 Miller, *The Cold War*, 92, 100.
- 79 Joshua M. Epstein, *Measuring Military Power. The Soviet Air Threat to Europe* (Princeton 1984) 87.
- 80 Mason, *Air Power*, 96; Sanu Kainikara, *Red Air: Politics in Russian Air Power* (Boca Raton 2007) 247.
- 81 Duffield, *Power Rules*, 207.
- 82 Dick van der Aart, *MiG's op de vlucht. Vliegtuig-deserteurs in de Koude Oorlog* (Amsterdam 2009) 211-224.
- 83 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 56, 'Military Decision on MC 212: NATO Electronic Warfare Concepts and Objectives', nr. MC 212 (Military Decision), 20 december 1972.
- 84 Yefim Gordon, *Soviet Strategic Aviation in the Cold War* (Manchester 2009) 157, 243.
- 85 David R. Stone, *A Military History of Russia. From Ivan the Terrible to the War in Chechnya* (Westport 2006) 229; Lovett, 'The Soviet Cold War Navy', 245-248; Gordon, *Soviet Strategic Aviation*, 153-155.
- 86 Duffield, *Power Rules*, 206.
- 87 Matthew Allen, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers, 1945-1992. Making Decisions about Air-Land Warfare* (Westport 1993) 74-84.
- 88 NATO Archives, 'Third Draft for a Report by the Executive Working Group', nr. AC/281-WP(70)53(2nd revise), 20 oktober 1970, 11.
- 89 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 46, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 32/71, 1 december 1971; NL-HANA, Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174, 128, 'Lezing luitenant-kolonel Mikmak over de tactische luchtmachtkrachten van het Warschaupact in de periode 1967 t/m 1969' ter gelegenheid van het 'Warschaupact Symposium 1969', als bijlage bij 'Brief Hoofd Sectie G2-HKKL, kolonel der Jagers J.J. Eisma aan (hele militaire top)', nr. G2-33174/69, 4 juli 1969.
- 90 NATO Archives, 'A Report by the Military Committee on the Soviet Bloc Strength and Capabilities', nr. MC 161/72 (Final), 6 juni 1972; Sergei Chernyavskii, 'The Era of Gorshkov: Triumph and Contradictions', *Journal of Strategic Studies* 28-2 (2005) 293-295, 306.
- 91 Duffield, *Power Rules*, 207; Mastny, 'Imagining war in Europe', 28-31; Hoffenaar en Findlay, *Military Planning for European Theatre Conflict*, 25, 64-68; Stephen J. Cimbala, 'The cold war and Soviet military strategy', *The Journal of Slavic Military Studies* 10-3 (1997) 32-36; John J. Mearsheimer, 'Maneuver, Mobile Defense, and the NATO Central Front', *International Security* 6-3 (1981/1982) 116-118.
- 92 Miller, *The Cold War*, 359-362.
- 93 Stromseth, *The Origins of Flexible Response*, 188-189.

- 94 Dieter Krüger, 'Der Strategiewechsel der Nordatlantischen Allianz und die Luftwaffe' in: Bernd Lemke e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006) 67-69; Tony Mason, *Air Power. A Centennial Appraisal* (Londen 1994) 94.
- 95 Mason, *Air Power*, 94-96.
- 96 NATO Archives, Enclosure 'Final Report by the Military Committee on SHAPE Special Study Defence Planning 1972 onwards - Part III' bij 'Memorandum for the members of the Military Committee', nr. IMSWM-55-68, 23 februari 1968, 32.
- 97 Mason, *Air Power*, 94-96.
- 98 NATO Archives, Enclosure 'Final Report by the Military Committee on SHAPE Special Study Defence Planning 1972 onwards - Part III' bij 'Memorandum for the members of the Military Committee', nr. IMSWM-55-68, 23 februari 1968, 31-32.
- 99 M.C. 48/3 (Final), *Measures to Implement the Strategic Concept for the Defense of the NATO Area*, 8 december 1969, 13, 22-24.
- 100 Duffield, *Power Rules*, 207-208.
- 101 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6682, bijlage 'Briefing ter introductie van de Minister en Staatssecretarissen van Defensie. Inleiding' bij 'Brief CLS aan HPMV/SHAPE e.a.', nr. 0.114.750/0.109.562, 24 mei 1973, 9.
- 102 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid*, 73, 89.
- 103 Van Loo, *Crossing the Border*, 423.
- 104 NATO Archives, Enclosure 1 'A Report by the Military Committee to the Defence Planning Committee on 1970 Force Goals' bij 'Memorandum for the members of the Military Committee', nr. MCM-130-65, 13 september 1965.
- 105 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 815, bijlage 'Tekst van de lezing uitgesproken door de BDL op 19 september 1966 voor de cursisten HSV 1965/66' bij 'Brief Directeur Luchtmachtstafschool aan BDL inzake Voordracht cursus HSV 1965/66', nr. LSS/2390 D, 6 september 1966, 8.
- 106 NATO Archives, International Staff, NATO Force Goals, Major NATO Commanders Force Proposals, DEF 5-1-01 (69-73)SH, 'Annex C' bij 'Force Proposals 1969-1973 for Allied Command Europe', nr. SHAPE 31/67, augustus 1967.
- 107 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5407, 'Luchtmachtplan (1967/1)', nr. 03335, 10 maart 1967.
- 108 Ibidem.
- 109 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 7 september 1967, nr. 33/67.
- 110 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 28 maart 1968.
- 111 NIMH, Organisatie KLU, 723, 180, 'Luchtmachtplan (1968/3)', nr. 024805/0192, 6 augustus 1968.
- 112 Na het plotselinge overlijden van J.J.F. Borgehouts (KVP) trad de partijloze H. Schaper in juni 1966 als staatssecretaris van Defensie / (KLU) aan.
- 113 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 8 april 1968 en 16 april 1968.
- 114 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid*, 74-79, 83.
- 115 Ibidem, 77-80.
- 116 Ibidem.
- 117 NL-HANA, HTK 1968-1969, 16^e vergadering, 21 november 1968, 707, 711; NL-HANA, HTK 1968-1969, 17^e vergadering, 27 november 1968, 727.
- 118 NL-HANA, HTK 1968-1969, 18^e vergadering, 28 november 1968, 815.
- 119 NL-HANA, HTK 1968-1969, 17^e vergadering, 27 november 1968, 748, 763.
- 120 Ibidem, 723, 735-737, 764-767.
- 121 NL-HANA, HTK 1968-1969, 18^e vergadering, 28 november 1968, 777, 802-803.
- 122 NL-HANA, HTK 1968-1969, 17^e vergadering, 27 november 1968, 722.
- 123 Ibidem, 727.
- 124 NL-HANA, HTK 1968-1969, 18^e vergadering, 28 november 1968, 799-800.
- 125 Ibidem, 816-818.
- 126 NL-HANA, HEK 1968-1969, 16^e vergadering, 18 februari 1969; NL-HANA, HEK 1968-1969, 17^e vergadering, 19 februari 1969; NL-HANA, HEK 1968-1969, 18^e vergadering, 7 maart 1968.
- 127 De meeste F. Mk.4's werden uiteindelijk verschoot. Van de F. Mk.6 en T.7 kocht fabrikant Hawker er respectievelijk 47 en 9 terug van de KLU om deze door te verkopen aan landen als India, Zwitserland, Chili en Jordanië. De Deense luchtmacht nam in 1967 eveneens twee "tweedehands" T.7's rechtstreeks van de Koninklijke Luchtmacht over. Horsthuis, *Hawker Hunter*, 46-50.
- 128 De Geneeskundige Dienst KLU (GDKLU) nam de 1^e ("algemene gezondheidszorg in preventieve en curatieve zin") en 2^e echelons geneeskundige verzorging ("tijdelijke verzorging van zieken en gewonden afkomstig uit het eerste echelon, met inbegrip van specialistische behandeling") voor zijn rekening, inclusief het zieken- en gewondentransport naar het hogere echelon. De hogere echelonsverzorging bleef in handen van de KL. De GDKLU stond onder leiding van de inspecteur Geneeskundige Dienst Koninklijke Luchtmacht (IGDKLU). SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5188,

- bijlage ('Eindconcept) Voorschrift Oorlogsvoorbereiding voor de Koninklijke Luchtmacht (VOV/KLU)', nr. 72-1100-001 bij 'Nota Voorzitter Werkgroep Oorlogsvoorbereiding aan BDL e.a. inzake Werkgroep Oorlogsvoorbereiding', nr. 099.342/078.799, 16 juni 1972; E.W. Muusse, 'De geneeskundige oorlogsorganisatie van de KLU binnen de nationale sector', *Nederlands Militair Geneeskundig Tijdschrift* 32-1 (1979) 23-24.
- 129 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6708, 'Nota van CLS voor Minister van Defensie d.t.v. de staatssecretaris van Defensie (KL/KLU) inzake geneeskundige verzorging bij de KLU', nr. 111606 F, 4 maart 1961.
- 130 Ibidem, 'Nota van CGS voor Minister van Defensie d.t.v. de staatssecretaris van Defensie (KL/KLU) inzake geneeskundige verzorging bij de KLU', nr. 16.0008/K/Conf., 25 maart 1961.
- 131 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 87-88.
- 132 Janssen, *50 Jaar Luchtmachtraad*, 19.
- 133 Skip H. Springer, 'Departement van Defensie. "Plus ça change, plus c'est la même chose"', *Carré* 27-2 (2004) 15; De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 89-90.
- 134 Ben Schoenmaker, Paul Peucker en Alan Lemmers, *Plein 4. De geschiedenis van een logement en een departement* (Amsterdam 2006) 157-159.
- 135 NIMH, Organisatie KLU, 723, 76, 'Jaren zeventig. Samenvoeging Commando's 1973'; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 51, 'Mededeling voor publikatie van de Luchtmachtvoorlichtingsdienst', 3 juli 1972.
- 136 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 115.
- 137 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8968, 'Brief CLS aan Commander USAFE inzake Replacement F-102 of 32-FIS by F-4E Phantom II', nr. Kab. 3598/8V, 6 mei 1969.
- 138 Hoogendijk en Nijssen, *Bandbox*, 234-237.
- 139 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4906, 'Verplaattingbevel CLV Nr. 12/69', nr. CLV/690454/C, (onleesbaar) oktober 1969.
- 140 Pieter Daniëls, Robert Adang en Jendy Jalving, *35 Jaar 299 Squadron* (Den Haag 1991) 12.
- 141 Peters, *Lichtblauw op de Veluwe*, 69-71.
- 142 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 146, 152, 155-156, 163.
- 143 De reden voor dit overhaaste vertrek was het afkeuren van de *main runway* op Eindhoven. De smalle parallelbaan (taxibaan), die noodgedwongen als hoofdbaan in gebruik moest worden genomen, had veel minder capaciteit. Zo waren op de taxibaan bijvoorbeeld geen formatiestarts mogelijk. 316 Squadron bleef nog jarenlang terugvallen op de basisfaciliteiten van Eindhoven, in het bijzonder de logistieke dienst (tweedelijnsonderhoud).
- 144 Van Loo e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 104-105.
- 145 NIMH, Organisatie KLU, 723, 76, 'Jaren zeventig. Samenvoeging Commando's 1973'; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5368, 'Brief BDL aan Commandant Commando Luchtverdediging inzake samenvoeging CLV en CTL', nr. 096.867, 19 april 1972.
- 146 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 115-116.
- 147 NL-HANA, Tweede Kamer, 1945-1989, 2.02.28, 5412, 'Nota Minister van Defensie aan Voorzitter en leden van Vaste Commissie voor Defensie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake Samenvoeging der 4 KLU Commando's tot 2 Commando's', nr. 374.700, 4 juli 1972; 'Met twee commando's verder', *de Vliegende Hollander* 29-2 (1973) 26-27.
- 148 NIMH, CLO, 733, 3, 'Commando Logistiek en Opleidingen/Staf', zonder datum.
- 149 Starink, *Logistiek Centrum Woensdrecht*, 104-105, 110-112; Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 32.
- 150 NL-HANA, Defensie / KLU - DATIM, 2.13.192, 2, 'Integratie-order Nr. 2/66 inzake de samenvoeging van het DATIM en het DMTM', nr. CDM/40955 B, 30 december 1966.
- 151 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1269, bijlage A 'Groep Straalmotorenwerkplaats: 20 jaar "Age Quod Agis"' bij 'Brief c-GSMW/Vlb WDT aan redactie Vliegende Hollander inzake 20 jaar GSMW', nr. SMW 71146, 29 september 1971.
- 152 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 7072, 'Ministeriële Beschikking inzake Oprichting Voorraadadministratie Centrum (VAC)', nr. 011.524/0431, 28 augustus 1967.
- 153 Starink, 'Logistiek en luchtmacht', 270.
- 154 Van Loo e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 101.
- 155 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 17.
- 156 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 271, 278, 281.
- 157 Het restant van de s-11-vloot werd gebruikt voor het geven van 'vliegmotivatie'-vluchten aan cadetten van de KMA en adelborsten van het KIM. Voor laatstgenoemden kreeg Vliegtuigsquadron 9 (vsQ 9) op Marine Vliegbasis De Kooy op roulatiebasis negen Fokker s-11's van Vliegbasis Gilze-Rijen toegewezen.
- 158 Helfferich, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht*, 276; Van Loo e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen*, 91-92.
- 159 De Winter en Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging*, 117-118.

- 160 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 803, bijlagen A en B bij 'Brief C-CTL aan BDL inzake conventionele offensieve luchtoperaties', nr. CTL/8396, 24 december 1968. Zie voor een Nederlandse visie onder meer: J.C. van den Broek, 'Het Tactical Operations Center in de commandostructuur van de tactische luchtmacht', *De Militaire Spectator* 139-5 (1970) 225-229; K. Merkelbach, 'Samenwerking luchtmacht/ grondstrijdkrachten', *De Militaire Spectator* 139-9 (1970) 408-412.
- 161 AAFCE (niet te verwarren met het gelijknamige orgaan in de jaren vijftig) nam de taken en verantwoordelijkheden over van COMAIRCENT, dat in 1966 na de reorganisatie van de NAVO-commandostructuur naar aanleiding van de Franse uittrekking werd opgeheven. Door de oprichting van ATOC's werden de Air Defence Operations Centres (ADOC) overbodig, hoewel de tactische bevelvoering over alle defensieve luchtoperaties als voorheen bij de Sector Operations Centres (SOC) bleef berusten. David J. Stein, *The Development of NATO Tactical Air Doctrine, 1970-1985*. Report R-3385-AF (Santa Monica 1987) 11, 23; Maris McCrabb, 'The Evolution of NATO Air Doctrine' in: Phillip S. Meilinger red., *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory* (Alabama 1997) 460.
- 162 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 43-44.
- 163 NL-HANA, HTK 1963-1964, bijlage 7677, nr.1, 'Defensienota 1964', 26-27.
- 164 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5532, 'Memo inzake de vervangingsbehoeften van de KLU in de periode 1969-1970', nr. SC/25/64, 25 november 1964.
- 165 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 februari 1965.
- 166 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8946, 'Memorandum inzake de F-5A aanvalsjager', nr. Kab. 4692/5Z, 11 februari 1965.
- 167 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 430, bijlage 'Memorandum inzake de gedachtengang die ten grondslag ligt aan de vervanging van de F-84F', nr. L3/492/65, 21 december 1965 bij 'Nota CLS aan DMLU en OOPKLU inzake Vervanging F-84F', nr. 80.444/2 F, 27 januari 1966.
- 168 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5562, 'Memorandum inzake de investeringsplannen van de Koninklijke Luchtmacht', nr. L3/329/65, 13 september 1965.
- 169 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 430, bijlage 'Stafeseisen opvolger F-84F' bij 'Memorandum inzake de gedachtengang die ten grondslag ligt aan de vervanging van de F-84F', nr. L3/492/65, 21 december 1965.
- 170 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 430, 'Nota CLS aan majoor C. Baas en kolonel ir. H.K. Stokla d.t.v. Directeur Materieel Luchtmacht inzake Evaluatie opdracht', nr. 80.444/2 B, 3 januari 1966.
- 171 NIMH, De Roode, 715, 4, 'Annex E' bij 'Evaluation Report L3/102', 8 maart 1966.
- 172 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 15 februari 1966.
- 173 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 805, 'Samenvatting van de bespreking inzake vervanging F84F en T33 vliegtuigen op 23 maart 1966', 24 maart 1966.
- 174 Kreemers, *Hete hangijzers*, 58.
- 175 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 430, bijlage 'Verslag van de bespreking betreffende project opvolger van de F-84F - T-33' bij 'Brief Plaatsvervangend Commissaris voor de Militaire Productie aan Directoraat Materieel Luchtmacht', nr. 566/3889 M.P., 15 juni 1966.
- 176 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 800, 'Rapport met betrekking tot de voornaamste gebeurtenissen rond de aanschaffing van de F-5 vliegtuigen', nr. KDM 8817/33, 21 juni 1967.
- 177 Ibidem, bijlage 1 'Verslag Nederlands/Belgische bijeenkomst dd 28 juni 1966 te Brussel' bij 'Rapport met betrekking tot de voornaamste gebeurtenissen rond de aanschaffing van de F-5 vliegtuigen', nr. KDM 8817/33, 21 juni 1967; Zie verder: Kreemers, *Hete hangijzers*, 49-52.
- 178 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 27 juli 1966.
- 179 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 oktober 1966.
- 180 Ibidem, 21 oktober 1966.
- 181 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 800, bijlagen 3 en 5 bij 'Rapport met betrekking tot de voornaamste gebeurtenissen rond de aanschaffing van de F-5 vliegtuigen', nr. KDM 8817/33, 21 juni 1967.
- 182 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 28 oktober 1966.
- 183 Ibidem, 25/28 november 1966.
- 184 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 800, 'Rapport met betrekking tot de voornaamste gebeurtenissen rond de aanschaffing van de F-5 vliegtuigen', nr. KDM 8817/33, 21 juni 1967.
- 185 Kreemers, *Hete hangijzers*, 54.
- 186 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 16 december 1966.
- 187 Ibidem, 23/27 december 1966.
- 188 NL-HANA, Financiën / DG Rijksbegroting, 2.08.5298, 117, 'Brief Minister van Defensie aan Minister van Financiën', 22 december 1966
- 189 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 23/27 december 1966.
- 190 NL-HANA, Financiën / DG Rijksbegroting, 2.08.5298, 117, 'Brief staatssecretaris Schaper aan F.W. Lloyd', nr. KLU 861/66, 30 december 1966.

- 191 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 800, 'Rapport met betrekking tot de voornaamste gebeurtenissen rond de aanschaffing van de F-5 vliegtuigen', nr. KDM 8817/33, 21 juni 1967; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 3 januari 1967.
- 192 Kreemers, *Hete hangijzers*, 57.
- 193 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 6 januari 1967.
- 194 Ibidem, 20 januari 1967.
- 195 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 24 januari 1967 en 14 februari 1967.
- 196 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 50-52.
- 197 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 14 februari 1967.
- 198 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 803, 'Brief minister van Defensie aan Directie N.v. Koninklijke Nederlandse Vliegtuigfabriek Fokker', nr. 301.700/L, 8 mei 1967.
- 199 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 28 april 1967.
- 200 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 42, 'Notulen vergadering Defensieraad', 21 juni 1967.
- 201 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 22 juni 1967, nr. 20/67.
- 202 NL-HANA, HTK 1967, 20^e vergadering, 28 juni 1967, 662; NL-HANA, HTK 1966-1967, bijlage 9028 X, nr. 3, 'MVT'; NL-HANA, HTK 1966-1967, bijlage 9028 X, nr. 12, 'Ontwerp van Wet'.
- 203 NL-HANA, HTK 1967, 20^e vergadering, 28 juni 1967, 651.
- 204 NL-HANA, HTK 1967, bijlage 9028 X, nr. 5, 'Voorlopig Verslag', 1; NL-HANA, HTK 1967, 20^e vergadering, 28 juni 1967, 650.
- 205 NL-HANA, HTK 1967, bijlage 9028 X, nr. 5, 'Voorlopig Verslag', 2.
- 206 NL-HANA, HTK 1967, 20^e vergadering, 28 juni 1967, 655, 658.
- 207 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 8, 'Memorandum betreffende coproductie/compensatie van de Nederlandse industrie in het Canadese NF-5A en NF-5B programma', nr. DMLU 125988, 30 mei 1967; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 2 juni 1967; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 7 juli 1967.
- 208 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 34, 'Notulen 13^e vergadering Materieelraad', nr. 67/13N, 14 augustus 1967.
- 209 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6493, 'Verslag van de Nederlands-Belgische bespreking', nr. MLV/13919, 2 augustus 1967.
- 210 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8958, 'Nota CLS aan Voorzitter Comité VCS inzake Belgisch Nederlandse samenwerking', nr. Kab. 4395/5W, 1 december 1967; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 15 september 1967.
- 211 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 42, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 32/67, 8 november 1967.
- 212 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 10 november 1967.
- 213 Ibidem, 15 december 1967.
- 214 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 1096, 'Kort overzicht NF-5 Project', 15 juli 1970.
- 215 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 53.
- 216 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 16 juni 1969.
- 217 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 85, 'Nota Nederlandse voorzitter van het NF-5 Dispute Committee aan staatssecretaris van Defensie (KLU) inzake NF-5 Dispute Committee', nr. DMLU 186211/179042, 30 oktober 1970; Ibidem, 'Nota Minister van Defensie aan Voorzitter Algemene Rekenkamer inzake NF-5 Dispute', nr. 301.700/5 M., 2 oktober 1972.
- 218 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 55-56.
- 219 Ibidem, 55.
- 220 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4680, 'Nota CLS aan DMLU inzake High Flight Ferry, NF-5', nr. 015788/0376, 16 november 1967.
- 221 NIMH, Vliegtuigtypen, 765, 1096, 'Kort overzicht NF-5 Project', 15 juli 1970.
- 222 Ibidem.
- 223 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 54.
- 224 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4679, 'Brief CLS aan luchtmachtattaché te Bonn inzake Aanschaffing F-5 vliegtuigen', nr. 01199/0376, 27 januari 1967.
- 225 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 52.
- 226 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4920, 'Verslag van de Commando Commandantenvergadering', nr. 059.21040721, 20 januari 1970.
- 227 Nederlof, *Blazing Skies*, 299.
- 228 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8985, 'Nota BDL aan C-CLV inzake 12e Hawk squadron (503 Sq.)', nr. KAB 5585/10I, 12 februari 1969.
- 229 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5045, 'Brief Staatssecretaris van Defensie/KLU A.E.M. Duynstee aan de Voorzitter en Leden van de Staatscommissie van Defensie', nr. KLU 297/70, 4 juni 1970; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 465, 'Bevel CLV Nr. 18/70 inzake het terugbrengen van 322 en 323 Squadron', nr. CLV/700645/W, 12 augustus 1970.
- 230 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 11 mei 1970.
- 231 Ibidem, 25 mei 1970.
- 232 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2786, 'Brief SHAPE aan Chairman North Atlantic Military Committee inzake Evaluation of the Effects of Force Changes in

- NORTHAG/2ATAF Area (NU)', nr. 1220.2/20-2-3/ S127/70, 22 september 1970.
- 233 NATO Archives, Defence Planning Review 1970, Preparation of the Country Chapter, DPR 3-6-01 (70) NE, 'NATO Defence Planning 1971-1975, Netherlands', nr. DPC/D(70)21 NE, 30 oktober 1970.
- 234 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 465, 'Nota C-CLV aan BDL inzake her-activering 324 en 420 Sq op SA + 12', nr. CLV/700645Z, 2 oktober 1970; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 415, bijlage 'Beleid en stand van zaken Commando Luchtverdediging 1971' bij 'Nota C-CLV aan IGKLU en anderen inzake Beleid en stand van zaken Commando Luchtverdediging 1971', nr. CLV/710131H, 23 augustus 1971, 3.
- 235 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 21 september 1971.
- 236 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 46, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 26/71, 13 oktober 1971; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 26 oktober 1971.
- 237 Nederlof, *Blazing Skies*, 169-170.
- 238 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4680, bijlage 'Brief CLS A.B. Wolff aan luitenant-generaal J. Steinhoff' bij 'Brief CLS aan luchtmachtattaché te Bonn inzake MRA 75', nr. 023868/0376, 26 maart 1968.
- 239 Kreemers, *Hete hangijzers*, 66.
- 240 SSA/MVD, DMLU 1950-1976, 18, 'Memorandum of Understanding', nr. DMLU/SCON/PR/6811, 17 juli 1968; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 20 september 1968.
- 241 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 18 april 1969.
- 242 NL-HANA, Tweede Kamer, 1945-1989, 2.02.28, 5410, 'Communiqué Ministerie van Defensie aan de leden en plaatsvervangend leden van de vaste Commissie voor Defensie', 24 april 1969.
- 243 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 25 april 1969; NL-HANA, Kabinet Minister-President, 2.03.01, 5376, Bijlage 'Memorandum voor de Ministerraad inzake het MRCA-project (Multi Role Combat Aircraft)' bij 'Brief Minister van Defensie aan Minister-President inzake Multi Role Combat Aircraft', nr. 331.830/H Geh., 24 april 1969.
- 244 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 2 mei 1969.
- 245 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6612, 'Notulen 3^e bespreking minister van Defensie met PV-NAVO', nr. 69-099/6189, 12 mei 1969.
- 246 Kreemers, *Hete hangijzers*, 74.
- 247 NL-HANA, Kabinet Minister-President, 2.03.01, 5355, bijlage 'Memorandum voor de Ministerraad inzake twee fasenplan voor het MRCA-project' bij 'Brief Minister van Defensie aan Minister-President inzake Multi Role Combat Aircraft', nr. 331.830/P Geh., 19 juni 1969; Kreemers, *Hete hangijzers*, 74.
- 248 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 13 juni 1969.
- 249 Ibidem, 27 juni 1969.
- 250 NL-HANA, Tweede Kamer, 1945-1989, 2.02.28, 5410, 'Memorandum Minister van Defensie W. den Toom aan de leden van de vaste Commissie voor Defensie inzake het MRCA-project', 3 juli 1969.
- 251 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6612, 'Notulen 4^e bespreking minister van Defensie met PV-NAVO', nr. 69-099/9018, 11 juli 1969; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 25 juni 1969, nr. 56/69.
- 252 Kreemers, *Hete hangijzers*, 74.
- 253 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 38, Notulen vergadering 14 januari 1971, nr. 9/71.
- 254 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 24 juni 1970, nr. 35/71.
- 255 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 61-68. Zie voor een weergave van de besluitvorming over de F-16 tevens: Kreemers, *Hete hangijzers*.
- 256 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 29 augustus 1967.
- 257 Lutgert, 'Ab Origine Flexibilis', 58-59.
- 258 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 17, Notulen vergadering 16 juni 1969.
- 259 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 10 augustus 1972.
- 260 De Jong e.a., *Voor vriend en vijand paraat*, 77-79.
- 261 NATO Archives, Enclosure 1 'Survivability of SACEUR's Nuclear Strike and Conventional Attack Capability', nr. Draft MCM-26-69 bij 'Memorandum International Military Staff to the Military Committee', nr. IMSWM-20-69, 24 januari 1969.
- 262 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4913, 'Nota CLS aan voorzitter en leden van de Luchtmaachtraad inzake Actieve lvd vliegbases', nr. 045.944/039.860, 29 mei 1969.
- 263 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4913, 'Tussentijds verslag over de beveiliging van vliegvelden tegen conventionele aanvallen, in het bijzonder v.w.b. de actieve verdediging', nr. L3/66/69, 19 februari 1969.
- 264 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 17, Notulen vergadering 17 november 1969.
- 265 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1712, bijlage 'Studie betreffende de lage luchtverdedigings van militaire objecten' bij

- 'Nota Voorzitter Comité VCS aan minister van Defensie inzake Studie betreffende de lage luchtverdedigings van militaire objecten', nr. 70-323/10178, 21 juli 1970; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 18, Notulen vergadering 17 november 1969.
- 266 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 1715, bijlage 'Memo Realisatie Legerplannen Nr. 25' bij 'Nota CGS inzake Interimplan actieve luchtverdediging vliegbases', nr. NAS 6219/2742, 12 september 1972.
- 267 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 334, 'Verslag bespreking betreffende de M.63', nr. CLV/720377 B, 14 februari 1972; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 157, 'Instructie CLV Nr. 3D11', nr. CLV/720172 W, 24 maart 1972.
- 268 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5168, 'Aide memoire LUMARA inzake het KLU Physical Protection of Airfields Plan', nr. L3/571/70, 20 november 1970.
- 269 Jan Willem Brouwer, 'Nederlands grootste onderhandelaar. Dirk Pieter Spierenburg (1909-2001)' in: Bert van der Zwan, Bob de Graaff en Duco Hellema, *In dienst van Buitenlandse Zaken. Achttien portretten van ambtenaren en diplomaten in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2008) 119-132; Cees Wiebes en Bert Zeeman, 'Atlanticus pur sang. Hendrik Nicolaas Boon (1911-1991)' in: Bert van der Zwan, Bob de Graaff en Duco Hellema, *In dienst van Buitenlandse Zaken. Achttien portretten van ambtenaren en diplomaten in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2008) 133-144.
- 270 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 19, 'Notulen 13^e bespreking minister van Defensie met PV-NAVO', nr. 71-099/2344, 15 februari 1971.
- 271 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 46, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 6/71, 17 maart 1971 1970; SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 19, 'Notulen 14^e bespreking minister van Defensie met PV-NAVO', nr. 71-099/5601, 13 mei 1971.
- 272 In 1975 trok de KLU, in overleg met SHAPE, drie HAWK-squadrons uit de Bondsrepubliek terug ten behoeve van de actieve luchtverdediging. Nederlof, *Blazing Skies*, 170-172.
- 273 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 2457, bijlage 'Briefing SACEUR's program for Physical Protection of Airfield' bij 'Aantekenvol (onleesbaar)', nr. 6219/2724, 16 maart 1971.
- 274 NATO Archives, 'Netherlands Reply to DPQ (72)', nr. DPQ(72) Netherlands - D/1, I-16; Wildekamp e.a., *Gestaag Gespannen*, 240.
- 275 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4913, 'Studie inzake beveiliging operationele KLU-objecten tegen conventionele aanvallen', nr. L3/1025/68, 10 september 1968; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 152, 'Instructie CLV Nr. 3D10 inzake camouflage- en verduisteringsmaatregelen op CLV-bases', nr. CLV/710142/2 S, 26 oktober 1971.
- 276 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 351, 'Verslag van de Sectiehoofdenvergadering', nr. CLV/710107/P, 22 november 1971.
- 277 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4913, 'Studie inzake beveiliging operationele KLU-objecten tegen conventionele aanvallen', nr. L3/1025/68, 10 september 1968.
- 278 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 558, 'Nota C-CTL aan BDL inzake Buiten gebruik te stellen F-84F vliegtuigen', nr. CTL/9339, 4 november 1969.
- 279 NIMH, Communicatie en navigatie, 790, 13, 'Overzicht activiteiten Verbindingsdienst', zonder datum (omstreeks 1971); Van der Putten, *LCG*, 12-13; De Jongh, *De Koninklijke Luchtmacht in Hilversum*, 39-41, "Eiffeltorens" leggen straalpaden tussen KLU-onderdelen', *De Vliegende Hollander* 26-4 (1971) 11-12.
- 280 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1285, bijlage 'Geschiedenis 2-LVG' bij 'Brief 2-LVG', nr. 10.001.001/A, 14 juni 1971.
- 281 Harry Kwisthout, Jaap Homan en Kees Correljé, *Van luisterdienst... naar Eerste Luchtmacht Verbindings Groep* (Den Haag 1997) 18.
- 282 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 368, Aanhangsel bij bijlage 'Verslag vergadering verbindingsofficieren' bij 'Nota C-CLV aan C-Vlb Leeuwarden e.a.', nr. CLV/710353/B, 1 oktober 1971.
- 283 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 151, 'Instructie CLV Nr. 5E2 betreffende de inzet van mobiele verbindings- en elektronische faciliteiten', nr. CLV/680474/3W, 16 april 1968.
- 284 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1287, bijlage 'Evaluation Report exercise WINTEX 71, 2nd RNLAF Signal Group (2-LVG) Wassenaar', bij 'Nota C-2 LVG aan BDL inzake Evaluation Report oefening Wintex 71, 2-LVG', nr. 22.000/A, 1 maart 1971; SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1288, bijlage 'Final Report Exercise Firm Sand/Broken Pledge 2nd RNLAF Signals Corps' bij 'Nota C-2 LVG aan CLS inzake Final report Wintex '73 van 2LVG', nr. 22.000/G, 16 mei 1973.
- 285 Artikelen die cruciaal zijn voor het kunnen uitvoeren van gevechtstaken, zoals bewapening, vliegtuigbrandstof, vloeibare zuurstof, brandstoftanks en films voor de verkenning-vliegtuigen. De KLU schaarde ook brandstoftankwagens en bepaalde gronduitrusting onder de *key items*.
- 286 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 157, 'Instructie CLV Nr. 4E1 inzake de logistieke ondersteuning

- van de Koninklijke Luchtmacht in geval van oorlog of oorlogsgevaar', nr. CLV/720172/2 C, 5 april 1972.
- 287 Ibidem.
- 288 NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmachtstrijdkrachten in de Koude Oorlog, Annex 3 'Verwerving bij de KLU' bij 'Overzicht, opgesteld ter bespreking door de "werkgroep onderzoek gecombineerde aanschaffingen" op 4 juni 1971'.
- 289 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 564, 'Nota C-CTL aan DMLU inzake Priovergaderingen NF-5 wapensysteem', nr. CTL/720181 F, 27 maart 1972.
- 290 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 26 september 1972.
- 291 NIMH, Organisatie KLU, 723, 54, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1971', 17; NIMH, Organisatie KLU, 723, 62, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1973', 11.
- 292 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 16 april 1968.
- 293 Ibidem, 9 september 1969.
- 294 NATO Archives, Defence Planning Review 1970, Preparation of the Country Chapter, DPR 3-6-01 (70)NE, 'NATO Defence Planning 1971-1975, Netherlands', nr. DPC/D(70)21 NE, 30 oktober 1970.
- 295 NATO Archives, 'Netherlands Reply to DPQ (73)', nr. DPQ(73) Netherlands - D/1, I-13, I-16.
- 296 NIMH, Beleidszaken KLU, 758, 2, 'Directief CLS Nr. 6A1 inzake behoeftebepaling, vorming en opslag oorlogsvoorraden', nr. 099.472/060.153, 30 augustus 1972.
- 297 NATO Archives, 'Netherlands Reply to DPQ (73)', nr. DPQ(73) Netherlands - D/1, I-13, I-16.
- 298 Koolhaas, 'Koninklijk', 155.
- 299 Cijfermateriaal ontleent aan jaarlijkse statistische overzichten. NIMH, Organisatie KLU, 723, inventarisnummers 38, 42, 46, 50, 54, 58 en 62.
- 300 Ben Schoenmaker, 'De beroeps beproefd: de vermaatschappelijking van de krijgsmacht in de jaren zestig en zeventig' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 120-123.
- 301 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 20 april 1967.
- 302 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4944, 'Verslag Commandantenvergadering', nr. 014635/013743, 30 oktober 1967.
- 303 NL-HANA, Defensie / Directie Militair Personeel, 2.13.5300, 18, 'Brief Staatssecretaris van Defensie (KLU) aan Voorzitter Vaste Commissie van Defensie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake Bevordering van onderofficieren van de Koninklijke Luchtmacht', nr. P. 132.539, 25 april 1968; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 351, 'Verslag van de 65^e CTD-vergadering', nr. CTL/720.142, 14 januari 1972.
- 304 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6682, bijlage 'Briefing ter introductie van de Minister en Staatssecretarissen van Defensie. Personeelsbeleid' bij 'Brief CLS aan HPMV/SHAPE e.a.', nr. o.114.750/0.109.562, 24 mei 1973, 9.
- 305 Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid, 136-137.
- 306 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5109, 'Nota OOPKLU aan CLS inzake Diensttijdverkorting', nr. P.130.856/A, 8 augustus 1967.
- 307 Ibidem, 'Nota CLS aan OOPKLU inzake Diensttijdverkorting', nr. 013085/011.062, 25 september 1967.
- 308 Ibidem, 'Memo L1-229-67 aan OOP/KLU inzake diensttijdverkorting', nr. 015020/011.062, 31 oktober 1967.
- 309 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4944, 'Verslag Commandantenvergadering', nr. 014635/013743, 10 december 1968.
- 310 NL-HANA, Defensie / Directie Militair Personeel, 2.13.5300, 980, 'Nota OOPKLU aan BDL inzake attitude-onderzoek dienstplichtigen', nr. P. 131.548, 16 augustus 1967.
- 311 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 5 februari 1970, nr. 8/70; NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 38, Notulen vergadering 14 januari 1971, nr. 9/71.
- 312 NL-HANA, HTK 1971-1972, bijlage 11500 X, nr. 2, 'MVT', 15.
- 313 NL-HANA, HTK 1972, bijlage 12000 X, nr. 2, 'MVT', 20; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6550, Aanhangsel 1 bij 'Verslag van de Commandantenvergadering', nr. o.107.593/0.103.011, 20 december 1972.
- 314 NIMH, Organisatie KLU, 723, 62, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1973', 26.
- 315 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 5 maart 1968; NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 9, 'Verslag 205^e vergadering Personeelraad', 18 maart 1968.
- 316 NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 9, 'Verslag 210^e vergadering Personeelraad', 13 mei 1968.
- 317 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 4 juni 1968.
- 318 NL-HANA, Defensie / Directie Militair Personeel, 2.13.5300, 980, 'Nota Minister van Defensie aan C-CLV, C-CTL en C-CLO inzake Overgang in beroepsdienst vliegers', nr. P. 130.352/Q, 19 maart 1970.

- 319 De uit de jaren vijftig daterende regeling gaf studerende vliegers recht op twee studiedagen, waardoor meer dan eens het vliegprogramma moest worden omgegooid. Eind 1961 werd die regeling aangescherpt. SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 17 juli 1962.
- 320 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 16 juni 1969 en 4 februari 1970.
- 321 Ibidem, 2 februari 1971.
- 322 Ibidem, 25 september 1971.
- 323 NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 211, bijlage 'Nota van Toelichting' bij 'Brief Minister van Defensie aan Koningin inzake Regeling inkomsten militairen land- en luchtmacht 1969', nr. P. 132.084/4-N, 10 juli 1970.
- 324 NL-HANA, HTK 1970-1971, 37^e vergadering, 22 december 1970, 2040.
- 325 NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 11, 'Verslag 275^e vergadering Personeelraad', 6 april 1970.
- 326 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 45, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 12/70, 8 april 1970.
- 327 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6682, bijlage 'Briefing ter introductie van de Minister en Staatssecretarissen van Defensie. Personeelsbeleid' bij 'Brief CLS aan HPMV/SHAPE e.a.', nr. 0.114.750/0.109.562, 24 mei 1973, 5.
- 328 NATO Archives, Defence Planning Review 1973, DPR 3-4-01 (73), 'Netherlands Reply to DPQ(73)', nr. DPQ(73) Netherlands - D/1, Item IVB, Air Force Section.
- 329 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 februari 1971; NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 13, 'Verslag 308^e vergadering Personeelraad', nr. PR/71.2013/G, 1 maart 1971; NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 236, 'Nota OOPKLU voor minister van Defensie inzake Vliegerverbintenis', nr. P134749, 2 juni 1971; Ibidem, 'Aide memoire m.b.t. KLU vliegerproblemen', 6 juli 1973.
- 330 NL-HANA, HTK 1971-1972, bijlage 11500 X, nr. 2, 'MvT', 11.
- 331 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid*, 96-98.
- 332 Ibidem, 97.
- 333 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 33, 'De mens in de Koninklijke Luchtmacht in de zeventiger jaren. Samenvattend rapport van de werkgroepen', nr. 073.8212/037.031, december 1970.
- 334 C.F.A. van Swieten, 'De mens in de Luchtmacht in de jaren zeventig en daarna' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 308.
- 335 NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 10, 'Verslag 247^e vergadering Personeelraad', 23 juni 1969; Ibidem, 'Verslag 248^e vergadering Personeelraad', 7 juli 1969.
- 336 NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 12, 'Verslag 279^e vergadering Personeelraad', 25 mei 1970; De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 136.
- 337 Zo noemde oud-staatssecretaris en oud-minister van Defensie Bram Stemerding (pvda) in zijn memoires de KLU "dé representant van een moderne krijgsmacht", van huis uit soepel reagerend op nieuwe ontwikkelingen. Bram Stemerding, *Dagboeken* (Amsterdam 1986) 73.
- 338 J. van der Meulen, 'Civiel-militaire betrekkingen in verandering: wisselwerking tussen maatschappij en krijgsmacht' in: R. Moelker en J. Soeters red., *Krijgsmacht en samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Amsterdam 2003) 48.
- 339 Schoenmaker, 'De beroeps beproefd', 123; Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 278-282.
- 340 NL-HANA, Tweede Kamer, 1945-1989, 2.02.28, 5411, 'Brief Voorzitters van de Koninklijke Nederlandse Verenigingen "Onze Vloot", "Ons Leger" en "Onze Luchtmacht" aan Minister van Defensie', 8 oktober 1971.
- 341 *Om de veiligheid van het bestaan*, 85-86.
- 342 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 9, 'Jaarverslag 1967 van het Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 48/A.01/22/68 G., 26 februari 1968; Ibidem, 'Jaarverslag 1968 van het Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 61/A.01/15/69G., 27 februari 1969.
- 343 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 22-23.
- 344 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid*, 100-101.
- 345 Petra Groen en Wim Klinkert red., *Studeren in Uniform. 175 jaar Koninklijke Militaire Academie 1828-2003* (Den Haag 2003) 380.
- 346 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 22 augustus 1973.
- 347 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 9, 'Jaarverslag 1968 van het Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 61/A.01/15/69G., 27 februari 1969.
- 348 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4960, 'Verslag van de vergadering inzake de problemen rond werving, selectie en opleiding van reserveofficieren-vlieger', nr. 0.34.844, 11 september 1968.
- 349 Ibidem, 'Nota BDL aan C-CLO inzake Vliegeropleiding', nr. 044.067/034.844, 19 maart 1969; Ibidem, 'Nota BDL aan C-CLO inzake Vliegeropleiding', nr. 051.132/034.844, 18 augustus 1969.
- 350 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 9, 'Jaarverslag 1969 van het Commando Luchtmachtopleidingen', nr. 51/A01/12/70G., 27 februari 1970.

- 351 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4960, 'Nota C-CLO aan BDL inzake EVO-instructeurs', nr. 70280, 6 januari 1970.
- 352 NL-HANA, Defensie / Directie Militair Personeel, 2.13.5300, 213, 'Nota OOP/KLU aan HP7 e.a. inzake Aanneming van vliegers', nr. 232 OOP/KLu'67, 24 april 1967.
- 353 NL-HANA, Defensie / Directie Militair Personeel, 2.13.5300, 568, 'Brief BDL aan minister van Defensie t.a.v. OOP/KLU inzake Opleiding tot helicopter-vlieger', nr. 05640/05022, 24 april 1967.
- 354 NL-HANA, Defensie / Directie Militair Personeel, 2.13.5300, 213, 'Nota OOP/KLU aan HP7 e.a. inzake Aanneming van vliegers', nr. 232 OOP/KLu'67, 24 april 1967.
- 355 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4755, 'Nota CLS aan OOP/KLU inzake Opleidingsgang voor Helikoptervlieger (GMB) en Klein Militair Brevet', nr. 02670, 2 maart 1967.
- 356 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 28 november 1969.
- 357 SSA/MVD, CLO 1946-1972, 22, 'Studie inzake de geïntegreerde vliegeropleiding', nr. 042.941/042.491, 3 maart 1969; SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 2 december 1969.
- 358 NL-HANA, Defensie / Personeelraad, 2.13.172, 236, 'Aide memoire m.b.t. KLU vliegerproblemen', 6 juli 1973.
- 359 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 45, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 4/70, 11 februari 1970; NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 20 februari 1970.
- 360 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 23 oktober 1970.
- 361 NIMH, KLU Opleidingen, 745, 6, 'Bevel CLO Nr. 1/71 inzake de opheffing van NOD Brustem', nr. 71323, 9 november 1971.
- 362 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 17.
- 363 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 23 oktober 1970; Willem Helfferich, *Nederlandse Koninklijke Luchtmacht: van vliegclub tot strijdmacht* (Rotterdam 1980) 48.
- 364 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 45, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 20/70, 4 november 1970.
- 365 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 6 november 1970; NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 46, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 7/71, 24 maart 1971.
- 366 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 23 oktober 1970; Helfferich, *Nederlandse Koninklijke Luchtmacht*, 47.
- 367 NIMH, Organisatie KLU, 723, 62, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1973', 22; Martin Zijlstra, 'Vliegen kun je leren' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 206-207.
- 368 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 526, 'Memorandum inzake 313 Squadron', nr. CTL/OPS/7/72, 8 maart 1972.
- 369 C.J. van Gent, *De Northrop NF-5. De geschiedenis van de NF-5 in Nederland* (Alkmaar 1992) 69.
- 370 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4836, 'Nota CLS aan DMLU inzake verplaatsing conversie F-104G', nr. 012798/06566; Ibidem, bijlagen 'Concept Syllabi F-104G' bij 'Nota C-CTL aan BDL inzake Syllabus F-104G na verplaatsing', nr. CTL/7130/2H, 26 oktober 1967.
- 371 A.B. Wolff, 'No room for amateurs', *Onze Luchtmacht* 20-1 (1968) 8-9.
- 372 De Winter en Van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd*, 115-116.
- 373 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4822, bijlage 'Brief BDL Wolff aan alle actieve vliegers van de Koninklijke Luchtmacht', nr. 09710, 11 juli 1967 bij 'Nota Hoofd Sectie Vlieg- en Bedrijfsveiligheid van de Luchtmachtstaf aan C-CLV e.a. inzake Persoonlijke brief BDL inzake vliegveiligheid', nr. 09710, 14 juli 1967.
- 374 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4700, 'Verslag van de Commando Commandantenvergadering', nr. 09350/0201, 6 juli 1967.
- 375 NIMH, Vliegveiligheid- en ongevallen, 773, 40, 'Overzicht luchtvaartongevallen Koninklijke Luchtmacht 1967', 1 mei 1968.
- 376 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid*, 82.
- 377 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4700, 'Verslag van de Commando Commandantenvergadering', nr. 018.941/0201, 10 januari 1968.
- 378 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 7 november 1969.
- 379 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 108, 'Nota C-CTL aan BDL inzake Beschikbaarstelling technisch personeel', nr. CTL/67.234G, 24 november 1967.
- 380 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5041, 'Overzicht luchtvaartongevallen Koninklijke Luchtmacht 1968', nr. 047610, 16 mei 1968.
- 381 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid*, 74-75.
- 382 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5041, 'Overzicht luchtvaartongevallen Koninklijke Luchtmacht 1969', nr. 067.552/047.610, 15 juli 1970; Ibidem, 'Overzicht Vlieg- en Bedrijfsveiligheid 1970 Koninklijke Luchtmacht 1970', nr. 078.281/047.610, 1 maart 1971.
- 383 Van Gent, *De Northrop NF-5*, 189.
- 384 Ibidem, 42; Van 't Hof, 'Hoe veilig vlogen we?', 336.
- 385 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 26 oktober 1971; NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 46, 'Notulen vergadering Defensieraad', nr. 26/71, 13 oktober 1971.

- 386 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 23 december 1971.
- 387 Ibidem, 26 september 1972; Van der Zeeuw, *Starfighter*, 41.
- 388 NIMH, Organisatie KLU, 723, 62, 'Statistisch Overzicht Jaarcijfers 1973', 18.
- 389 Ricochets (13%) en andere oorzaken (weersinvloeden, blikseminslagen, klapbanden: 13%) completeren dit overzicht van oorzakelijke factoren.
- 390 SSA/MVD, CVCS 1949-1976, 33, 'Jaaroverzicht Luchtmacht Bedrijfsveiligheid 1973', nr. 74-084/4741, 1 maart 1974.
- 391 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5041, 'Overzicht Vlieg- en Bedrijfsveiligheid 1970 Koninklijke Luchtmacht 1970', nr. 078.281/047.610, 1 maart 1971.
- 392 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 6, 'Beleidslijnen 1969 voor het Commando Luchtverdediging', nr. CLV/690175, 14 januari 1969.
- 393 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 415, 'Jaarverslag CLV 1967', nr. CLV/68039/Q, 29 februari 1968, 4.
- 394 Het JOP voor staf- en gastvliegers telde 76 F-104G-uren, 24 vliegrepen op de TF-104G en/of T-33 en 1,5 vliegrepen op de F-27 *Flying Classroom*.
- 395 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 295, 'Order van Blijvende Aard Nr. L-61/VLGD betreffende het Jaarlijks Oefenprogramma voor de F-104G jachtsquadrons (V)', nr. CLV/670416 N, 23 juni 1967.
- 396 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 121, 'Operationele Instructie CLV Nr. 13/68 inzake de scholing van LVD vliegers F-104G m.b.t. hoogte-vluchten', nr. CLV/680474/4 T, 1 oktober 1968; W. Helfferich, 'High-altitude intercepts', *Onze Luchtmacht* 64-1 (2012) 13-19.
- 397 NIMH, Dagboeken KLU, 816, 146, Dagboek Vliegbasis Leeuwarden (december 1962 - november 1971), 20 november 1970.
- 398 Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLU, 186-187.
- 399 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 723, 'Nota C-CTL aan BDL inzake JOP training gecoördineerde aanvallen', nr. CTL/9198 C, 20 oktober 1969.
- 400 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1159, 'Verslag van de gecombineerde oefening 4GGW - 311 Squadron', nr. VK/29.325 G, 11 oktober 1971.
- 401 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 727, bijlage 'Memo betreffende conventionele offensieve luchtoperaties' bij 'Brief Waarnemend C-CTL aan BDL inzake conventionele wapens', nr. CTL/9103 B, 29 april 1969.
- 402 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5408, 'Memo Plaatsvervangend CLS aan Hoofd Sectie L-2 inzake Oostblokwapens', nr. 024238/023672, 29 maart 1968.
- 403 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 256, 'Order van Blijvende Aard CTL OPS 51/1 betreffende het jaarlijks oefenprogramma (JOP) voor de operationele vliegers van het CTL (9^e uitgave)', nr. CTL/8001 N, 17 december 1968.
- 404 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 261, 'Order van Blijvende Aard CTL/OPS/V-10 betreffende het Jaarlijks Oefenprogramma (JOP) voor operationele vliegtuigbemanningen (offensieve squadrons F-104G en NF-5)', nr. CTL/730008 J, 2 januari 1973; SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1041, bijlage 'Lezing over de operationele taak van de Vliegbasis Volkel en het wapensysteem van de Starfighter F-104G' bij 'Brief C-Vlb Volkel aan C-CTL inzake Lezing Chef Vliegdiens', nr. VK/5210, 4 december 1969; SSA/MVD, CTL 1952-1979, 727, bijlage 'Memo betreffende conventionele offensieve luchtoperaties' bij 'Brief waarnemend C-CTL aan BDL inzake conventionele wapens', nr. CTL/9103 B, 29 april 1969.
- 405 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 151, 'Instructie CLV Nr. 3F3 inzake het gebruik van schietgebieden', nr. CLV/680474/3 J, 20 februari 1968.
- 406 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4695, 'Verslag bijeenkomst gebruik Vliehors range', nr. L3/627/67, 11 december 1967. De enige keer dat het daadwerkelijk mis ging, was in 1969, toen een F-104 twee voertuigen van de schijvenploeg onder vuur nam. Joep van Hoof, *Tanksporen op de Hors. De geschiedenis van het Cavalerie Schietkamp op Vlieland* (Den Haag 1997) 76.
- 407 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 855, 'Memorandum inzake de wapentraining bij het CTL', nr. OPS 8/72, 10 maart 1972.
- 408 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 281, 'Jaarverslag CTL 1967', nr. CTL/8109, 12 februari 1968; SSA/MVD, CTL 1952-1979, 289, 'Jaarverslag CTL 1968', nr. CTL/9137, 6 maart 1969; SSA/MVD, CTL 1952-1979, 640, 'Verslag van een op 8 april 1969 op Staf CTL gehouden vergadering over de allocatie van range details', nr. CTL/69.351, 16 april 1969.
- 409 Van der Zeeuw, *Starfighter*, 26.
- 410 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 261, 'Order van Blijvende Aard CTL/OPS/V-2 betreffende onderscheppingen op lage hoogte met F-4E en (T) F-104G vliegtuigen', nr. CTL/730008, 2 januari 1973.
- 411 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 379, 'Overzicht scrambles en onderscheppingen over de jaren 1968, 1969 en 1970', 2 februari 1971.
- 412 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 424, 'Verslag bespreking betreffende stellingname C-Vlb Leeuwarden aan C-CLV t.a.v. de toename van near-air miss gevallen en de relatief betere

- kwaliteit van de Duitse gevechtsleiders t.a.v. de Nederlandse Gevechtsleiders', nr. CLV/680037/2 O, 25 oktober 1968.
- 413 NIMH, Dagboeken KLU, 816, 151, Dagboek Vliegbasis Leeuwarden (januari 1972 – december 1975), 25 september 1972; Dick van der Aart, 'Starfighters versus Tupolevs' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 220-221.
- 414 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 379, 'Overzicht scrambles en onderscheppingen over de jaren 1968, 1969 en 1970', 2 februari 1971.
- 415 Van der Aart, 'Starfighters versus Tupolevs', 217; Helfferich, *Nederlandse Koninklijke Luchtmacht*, 74.
- 416 Begin augustus 1972 zwakte de NAVO de paraatheidseisen voor alle eenheden af tot een squadron op 20 minuten, een squadron op 3 uur en twee squadrons op 12 uur. Nederlof, *Blazing Skies*, 179-180.
- 417 Nederlof, *Blazing Skies*, 240.
- 418 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 210, 'Instructie CTL Nr. 1005B3 betreffende algemene aspecten van oefeningen op het gebied van Electronische Oorlogvoering', nr. CTL/1003 G, 12 maart 1971; SSA/MVD, CLV 1950-1973, 152, 'Instructie CLV Nr. 5B3 betreffende algemene aspecten van oefeningen op het gebied van Electronische oorlogvoering', nr. CLV/710142/3 A, 8 december 1971.
- 419 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4776, 'Nota CLS aan DMLU inzake Stopzetting exploitatie "Flying Classroom"', nr. 031207/02803, 25 juli 1968.
- 420 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 25 februari 1969.
- 421 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8977, 'Nota CLS aan Minister van Defensie inzake Ontwerp voor een Nederlands/Deens technische overeenkomst inzake de ACE Mobile Force', nr. Kab 4054/14Z, 15 januari 1969.
- 422 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 743, 'Post Exercise Report Exercise Green Express 1969', nr. 314/26/69/HC, 21 oktober 1969.
- 423 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8977, 'Nota BDL aan C-CTL inzake Transport "war consumables" tbv 314 Sq in AMF', nr. Kab. 4054/18W, 27 juli 1970.
- 424 Ibidem, 'Nota BDL aan Bevelhebber der Landstrijdkrachten inzake Aanvraag luchttransport oorlogsvoorraden', nr. Kab. 4054/20 O, 26 november 1971; Ibidem, bijlage A 'inzake de AMF-taak van het 314 Sq', nr. L3/97/73, 15 maart 1973 bij 'Nota CLS aan C-CTL inzake AMF-taak 314 SQ', nr. Kab. 4054/23 X, 21 maart 1973.
- 425 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 755, bijlage 'Verslag van de 7^e AFCENT Tactical Weapons Meet van 7 juni tot 21 juni 1968', 2 juli 1968 bij 'Nota C-CTL aan BDL inzake Verslag 7th AIRTAC', nr. CTL/68250 B, 4 juli 1968.
- 426 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 726, bijlage 'Memorandum betreffende verbeteringen aan het F-104G Strike wapensysteem', 31 juli 1969 bij 'Nota C-CTL aan BDL inzake Verbetering F-104G Strike wapensysteem', nr. CTL/9175 G, 1 augustus 1969; J.H. Wilbrink, 'Weapons delivery system group Volkel', *De Militaire Spectator* 139-8 (1970) 353-360.
- 427 R.H. Wildekamp e.a., *Gestaag Gespannen*, 125.
- 428 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 353, 'Verslag van de 10^e Tactical Weapons Meet', nr. VK/723.116/L, 12 oktober 1972.
- 429 SSA/MVD, CTL 1952-1979, 281, 'Jaarverslag CTL 1967', nr. CTL/8109, 12 februari 1968, 6.
- 430 In de Commissie Nieuwe Wapens zaten onder meer afgevaardigden van de ministeries van Defensie, Buitenlandse Zaken, Economische Zaken, Onderwijs en Wetenschappen en Financiën, naast de materieelofficieren van de krijgsmachtdelen, functionarissen van de Rijksluchtvaartdienst en de Commissaris voor de Militaire Productie. Namens de KLU schoof ook het hoofd van de Afdeling Wetenschappelijk Onderzoek KLU aan.
- 431 NL-HANA, Defensie / Materieelraad, 2.13.169, 84, 'Brief Vertegenwoordiger KLU Commissie Nieuwe Wapens aan Voorzitter Commissie Nieuwe Wapens', nr. W-517, 21 maart 1968.
- 432 SSA/MVD, Vliegbasis Leeuwarden (vzv), doos 22, map 6, 'Commentaar op het tac eval report 322 en 323 SQ', nr. G 71/0138/02.16, 22 juli 1971.
- 433 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4920, 'Verslag van de Commando Commandantenvergadering', nr. 074.111/040.721, 2 december 1970.
- 434 SSA/MVD, BDL/Lumara 1949-1975, Verslag vergadering 14 maart 1973.
- 435 Gegevens ontleend aan diverse jaarverslagen van het Commando Luchtverdediging.
- 436 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 415, 'Jaarverslag CLV 1970', nr. CLV/710131 F, 25 februari 1971, 15.
- 437 Wel ging de tactische leiding over de HAWK-eenheden begin 1972 over van SOC/CRC Uedem (dat wel de Nike-eenheden bleef aansturen) op CRC Auenhausen. SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8985, bijlage 'Notitie inzake HAWK-operaties', nr. L3/156/73, 22 mei 1973 bij 'Nota CLS aan Staatssecretaris van Defensie inzake HAWK-operaties', nr. Kab. 5585/20K, 22 mei 1973; Nederlof, *Blazing Skies*, 178, 218-219.
- 438 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 1149, 'Verslag van de oefening "WHIRLY GIG '71"', nr. 3GGW/G-71.047A, 22 september 1971.
- 439 NIMH, Dagboeken KLU, 816, 432, Dagboek 322 Squadron (juni 1943 – december 1970), 21

- augustus en 11 september 1968; NIMH, Dagboeken KLU, 816, 162, Dagboek Vliegbasis Volkel (januari 1966 – december 1968), ‘Samenvatting bij contemporaine geschiedschrijving’ (periode juli 1968 – december 1968); NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 37, Notulen vergadering 19 september 1968, nr. 55/68.
- 440 Nederlof, *Blazing Skies*, 159.
- 441 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 38, Notulen vergadering 15 november 1973, nr. 1/74.
- 442 SSA/MVD, CLV 1950-1973, 26, ‘Nota C-CLV aan BDL inzake SSB – voorzieningen 32 Squadron’, nr. CLV/55080/2W, 6 november 1964; SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 8968, bijlage ‘Omslagvel’ bij ‘Minute Sectie Juridische Zaken’, nr. Kab. 3598/15y, 8 december 1972.
- 443 *The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce*, 44.
- 444 G. Kooistra, ‘De F104G in de conventionele rol’, *De Militaire Spectator* 138-9 (1969) 404.
- 445 <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/13498/Superdefinitief%20proefschrift%20totaalbert.pdf?sequence=1>, aldaar 71-72.
- 446 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6682, bijlage ‘Briefing ter introductie van de Minister en Staatssecretarissen van Defensie. Inleiding’ bij ‘Brief CLS aan HPMV/SHAPE e.a.’, nr. 0.114.750/0.109.562, 24 mei 1973, 19.
- 447 Ibidem, bijlage ‘Briefing ter introductie van de Minister en Staatssecretarissen van Defensie. Het personeelbeleid’ bij ‘Brief CLS aan HPMV/SHAPE e.a.’, nr. 0.114.750/0.109.562, 24 mei 1973, 6.
- 448 NIMH, Organisatie KLU, 723, 180, ‘Luchtmachtplan (1968/3)’, nr. 024805/0192, 6 augustus 1968.
- 449 Van den Hoogen, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting*, 38-40.
- 450 SSA/MVD, NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972, 668, bijlage ‘Aide-memoire inzake de NAVO beoordeling van de Koninklijke Luchtmacht’, 7 juli 1970 bij ‘Nota CLS aan minister van Defensie inzake Vraag Heer Goedhart in Defensiecommissie’, nr. Kab. 4361/7 K, 9 juli 1970; NATO Archives, Defence Planning Review 1971, Preparation of the Country Study – Netherlands, DPR 3-6-01 (71) NE, ‘NATO Defence Planning 1972-1976, Netherlands’, nr. DPC/D(71)21 NE, 18 november 1971.
- 451 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 6682, bijlage ‘Briefing ter introductie van de Minister en Staatssecretarissen van Defensie. Inleiding’ bij ‘Brief CLS aan HPMV/SHAPE e.a.’, nr. 0.114.750/0.109.562, 24 mei 1973, 13.

CONCLUSIE

- 1 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 815, Bijlage ‘Tekst van de lezing uitgesproken door de BDL op 19 september 1966 voor de cursisten HSV 1965/66’ bij ‘Brief Directeur Luchtmachtstafschool aan BDL inzake Voordracht cursus HSV 1965/66’, nr. LSS/2390 D, 6 september 1966, 7.
- 2 Q.J. van der Vegt, ‘Het luchtwapen “ontketend”’. Driekwart eeuw Nederlandse militaire luchtvaart, 1913-1988’, *Militaire Spectator* 182-1 (2013) 15-16.
- 3 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 4719, ‘Statistisch overzicht 1967’.
- 4 De Jong e.a., *Voor vriend en vijand paraat*, 65-67.
- 5 Van der Vegt, ‘Het luchtwapen “ontketend”’, 18-19.
- 6 *Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid*, 76.
- 7 Tim van Kampen, Coen van de Heuvel en Luuk Boerman, *Dutch Profile: F-84E/G Thunderjet. In dienst bij de LSK/KLU. In service of the (R) Neth.AF* (Zwammerdam 2011) 20.
- 8 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 19.
- 9 Interview met majoor b.d. P.J. Grimm, 21 augustus 2008.
- 10 NATO Archives, NATO Defence Planning, Qualitative aspects of Countries Force Plans, DEF 5-1-05 (QACFP) 1969-1973, ‘Qualitative aspects of Countries Force Plans for 1969-1973’, nr. DPP/69/221, 12 augustus 1969.
- 11 Nederlof, *Blazing Skies*, 297.
- 12 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 34, Notulen vergadering 4 februari 1960, nr. 17/60.
- 13 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 16 april 1964, nr. 35/64.
- 14 P.W.W. Wijninga, ‘Airpower-strategie’ in: G. Teitler e.a., *Militaire strategie* (Amsterdam 2002) 165-175.
- 15 SSA/MVD, CLS/BDL 1951-1986, 5277, ‘Nota CLS aan DMLU e.a. inzake Instelling werkgroepen voor het Klu-Defensieplan en de daarmee verbonden facetten’, nr. 091.677, 28 december 1971.
- 16 De Geus, *Staatsbelang en krijgsmacht*, 77; C.M. Megens, ‘De Amerikanisering van de Nederlandse krijgsmacht’, *Militaire Spectator* 169-2 (2000) 101.
- 17 NL-HANA, Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151, 6713, ‘Nota CLS aan staatssecretaris van Defensie (luchtmacht) inzake Belgisch-Nederlandse integratie’, nr. Kab. 4395 J, 20 augustus 1962.
- 18 SSA/MVD, Raad MAK 1948-1952, ‘Verslag vergadering’, 24 oktober 1949.

- 19 SSA/MVD, Legerraad 1945-1994, 5, 'Kort verslag van de Legerraad', 9 februari 1949.
- 20 NL-HANA, Ministerraad, 2.02.05.02, 2 september 1948.
- 21 Ibidem.
- 22 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 11, nr. A.2.04.04 G., 'Verslag bijeenkomst ter gelegenheid van de ambtsoverdracht van de CLS Giebel', 22 september 1950.
- 23 Ibidem, 33, Notulen vergadering 13 november 1958, nr. 99.
- 24 Mason, *Air Power*, 60.
- 25 Honig, *Defense Policy*, 35.
- 26 Starink, *Gevechtsvliegtuigen voor de KLU*, 97.
- 27 NL-HANA, Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162, 12, 'Kort verslag 21^e Directievergadering B (service)', 24 mei 1956.
- 28 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 815, Bijlage 'Tekst van de lezing uitgesproken door de BDL op 19 september 1966 voor de cursisten HSV 1965/66' bij 'Brief Directeur Luchtmachtstafschool aan BDL inzake Voordracht cursus HSV 1965/66', nr. LSS/2390 D, 6 september 1966, 28-31.
- 29 Janssen, 'Driestromenland in optima forma', 244-245.
- 30 SSA/MVD, Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994, 815, Bijlage 'Tekst van de lezing uitgesproken door de BDL op 19 september 1966 voor de cursisten HSV 1965/66' bij 'Brief Directeur Luchtmachtstafschool aan BDL inzake Voordracht cursus HSV 1965/66', nr. LSS/2390 D, 6 september 1966, 8, 24-25.
- 31 NL-HANA, Defensie / Staatscommissie, 2.13.159, 36, Notulen vergadering 18 april 1957, nr. 35/64.
- 32 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 13.
- 33 Megens, 'De Amerikanisering van de Nederlandse krijgsmacht', 95.
- 34 C.M. Megens, 'Militair materieel van Nederlandse makelij: het materieelbeleid van de krijgsmacht en de Nederlandse defensie-industrie in de jaren vijftig' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 87-101.
- 35 Ko Colijn, 'Economie en defensie. Realisme, moralisme en de Nederlandse wapenindustrie' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 71.
- 36 H. Bosch, 'De operationele inzetbaarheid: marges en knelpunten' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter (red.), *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 137.
- 37 Hoffenaar en Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten*, 455.
- 38 Janssen, 'Driestromenland in optima forma', 241.
- 39 Schoonoord, *Pugno Pro Patria*, 64-67.
- 40 Ibidem, 67.
- 41 Ibidem, 314.

E P I L O O G

- 1 <https://openaccess.leidenuniv.nl/bitstream/handle/1887/13498/Superdefinitief%20proefschrift%20totaalbert.pdf?sequence=1>, aldaar 142.
- 2 'Hoogste militair generaal Wijting: Parlement heeft over defensie altijd het beslissende woord', *De Tijd* 12 december 1973.
- 3 Stemerding, *Dagboeken*, 91.
- 4 Hoffenaar, 'De baby is er!', 43-44.
- 5 'Vredeling weigert te bezuinigen: vandaag overleg', *Trouw* 8 mei 1974.
- 6 'ARP en CHU: Mes te diep in defensie', *Algemeen Dagblad* 13 mei 1974.
- 7 'Te drastisch op defensie bezuinigd', *Algemeen Dagblad* 27 mei 1974.
- 8 J. Hoffenaar, 'De baby is er!', 49-50.
- 9 'Goodpaster wijst defensieplan af', *NRC/Handelsblad* 12 juni 1974; Albert Kersten, *Luns. Een politieke biografie* (Amsterdam 2010) 525-529.
- 10 'Luns wijst op NATO-plicht. Waarschuwing aan Nederland', *De Telegraaf* 1 juni 1974.
- 11 NL-HANA, HTK 1973-1974, bijlage 12994, nr. 1, 'Brief van de Minister van Defensie met bijlage'.
- 12 'Generaal b.d. laat geen spaan heel van defensienota', *De Telegraaf* 12 juli 1974.
- 13 'Onwaarachtig element in defensienota', *De Tijd* 13 juli 1974; 'Keerpunt won van gezond verstand', *Haagsche Courant* 16 juli 1974.
- 14 'Regering zet bijl in NATO-verplichtingen', *De Telegraaf* 9 juli 1974.
- 15 'ARP en CHU: Mes te diep in defensie', *Algemeen Dagblad* 13 mei 1974.
- 16 NL-HANA, HTK 1973-1974, bijlage 12994, nr. 1, 'Brief van de Minister van Defensie met bijlage'.
- 17 *Om de veiligheid van het bestaan*, 12.
- 18 De Koninklijke Marine telde 24 grote oppervlakteschepen, 55 kleinere vaartuigen, 6 onderzeeboten en een marineluchtvaartdienst, de Koninklijke Landmacht hield 3 divisies op de been (36 manoeuvre bataljons, waarvan 16 parate eenheden), terwijl de Koninklijke Luchtmacht 13 vliegtuig- en 17 geleidewapensquadrons telde. De totale per-

- soneelssterkte van Defensie bedroeg pakweg 145.000 man, waarvan bijna een vijfde burgerpersoneel. De Koninklijke Marechaussee (KMar) verwierf in 1998 de status van zelfstandig krijgsmachtdeel. Tot die tijd maakte het Wapen deel uit van de KL.
- 19 *Financiële kerngegevens Defensie*. Directoraat-Generaal Economie en Financiën, Afdeling Economisch Financiële Plannen (Den Haag 1982) 29.
 - 20 *Om de veiligheid van het bestaan*, 29.
 - 21 'Negatieve maar ook positieve gevolgen voor de KLu', *de Vliegende Hollander* 30-3 (1974) 11.
 - 22 Brouwer en Megens, 'De Koude Oorlog (1949-1990)', 398.
 - 23 *Om de veiligheid van het bestaan*, 51-53.
 - 24 NATO Archives, 'Annex II' bij 'Specialisation of Defence Tasks in the Central Region. Note by the Chairman', nr. DPC/D(73)31, 3 december 1973.
 - 25 J. Hoffenaar, 'De baby is er!', 58.
 - 26 Nederlof, *Blazing Skies*, 413.
 - 27 Als uitvloeisel van de Defensienota 1974 werden 1GGW, 2GGW en de GTMGW opgeheven. Vier Nike-squadrons werden opgedoekt, de overige vier (drie *dual capable*) en de GTMGW fuseerden in het nieuw geformeerde 12GGW. De HAWK-squadrons van het eveneens opgeheven 4GGW werden teruggetrokken naar Nederland ten behoeve van vliegveldverdediging, waar zij versterking kregen van een extra aangeschafte vuureenheid. De Nederlandse bijdrage aan de geleidewapengordel bedroeg voortaan acht HAWK-squadrons (3GGW, 5GGW) en vier Nike-squadrons (12GGW).

SUMMARY

After the Second World War, the Dutch air force had to be built up from practically nothing. Despite financial, personnel and materiel problems, in the 1950s, a sizeable air force was created on the foundations of the *Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten* (Directorate of Dutch Air Forces; DNLSK), which had been formed in Britain during the war. An air force which, in its heyday in terms of organisation and materiel numbered more than 900 fighter and other aircraft and 13 air bases, had developed into an independent armed forces Service – the *Koninklijke Luchtmacht* (Royal Netherlands Air Force; RNLAF) – and was embedded in a larger, Allied framework. As a result of the Allied cooperation, in the late 1950s the RNLAF was assigned nuclear weapons tasks and in the 1960s guided-missile systems for air defence, as well as a new generation of fighter aircraft were added to its arsenal. These years of modernisation and nuclearisation were followed by a phase of consolidation and economising, dominated by cutbacks. The Defence White Paper 1974 heralded a new chapter in the post-war history of the Dutch air force and thus forms a natural end point for the period under consideration in this study.

In barely three decades, the Dutch air force underwent an unprecedented transformation. Yet there has been little academic focus on its build-up and sustainment. The aim of this study is to identify the key developments in the build-up and sustainment of the Dutch air force between 1945 and 1973 and to answer the question as to which factors and actors shaped these developments. The build-up of the Dutch air force was the result of a complex process of negotiating and reaching compromises at various levels, with diverse interests and insights vying for supremacy. This study describes that process from three perspectives – at three levels: the perspective of foreign policy, which focuses on the relationship between defence policy and the international environment; the perspective of domestic policy, in which national political and economic factors play the key role; and the institutional perspective, which is dominated by the organisational interests of the different Services.

The perspective of the Services is relevant, for instance with a view to the question posed by J.W. Honig in his book *Defence Policy in the North Atlantic Alliance. The Case of the Netherlands*, as to whether it were not the Services which, in first and last instance, determined defence policy. According to Honig, they hid behind the ‘obligations’ inherent to NATO membership, in order to mislead the politicians and thus be able to achieve what they themselves desired. Honig thus denounced the traditional image of the Netherlands as a ‘loyal Ally’, a profile outlined by A. van Staden in 1974 in his dissertation entitled *Een trouwe bondgenoot. Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap*, and which had a considerable following among historians and political scientists in the 1970s and 1980s. From the 1990s, others besides Honig began to question Van Staden’s ‘loyal Ally’ thesis, without, however, casting any doubt on Dutch loyalty to the Alliance as such. Although that is not the central question in this instance, this study of the build-up and sustainment of the Dutch air force provides new insights which can contribute to the debate.

In the plans of the Alliance, the Dutch air force was assigned three main tasks: gaining air superiority, conducting reconnaissance above the battlefield and attacking ground targets. All underlying activities were – in theory at least – meant to be attuned to the preparation and execution of these tasks. Decision-making on relevant measures in the areas of organisation, mate-

riel, personnel, finance, infrastructure and logistics was, however, a strictly national matter, over which NATO had no control. It was at this level that foreign and domestic policy interests had to be brought into step. The outcome determined the form and composition, as well as the actual combat power, of the air force, while the choices that were made spoke volumes as regards Dutch loyalty towards the Alliance.

The history of the build-up and sustainment of the Dutch air force between 1944 and 1973 can be divided into four periods: an initial reconstruction phase under British leadership (1944-1949), a peak period (1950-1957), a phase of modernisation and nuclearisation (1958-1967) and a phase of economies and consolidation (1968-1973). The German invasion in May 1940 and the following five years of occupation had demonstrated the failure of the Dutch pre-war policy of neutrality. The conviction that in future the Netherlands would no longer be able to defend its sovereignty by itself took shape during the Second World War. Thousands of Dutchmen fought shoulder to shoulder with the Allies. The *Wapen der Militaire Luchtvaart* (Military Air Arm; ML) and the *Marine Luchtvaartdienst* (Naval Air Arm; MLD) continued the fight against Nazi Germany from British soil, embedded in the Royal Air Force (RAF). Under the wings of the first air force in the world to become an independent Service, the Dutch personnel gained combat experience. The RAF represented the ideal example for the new Dutch air force which was to be created after the war.

Although the air arm had proved its worth during the war, which kindled a desire for independence, after the war the Dutch air force was returned to the responsibility of the army. The government's plan to create a single 'National Air Force', which would include the *Wapen der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger* (Military Air Arm of the Royal Netherlands East Indies Army; ML-KNIL) as well as the ML and the MLD, met with resistance from naval circles. The navy, which in the years after the war occupied a stronger position in the Dutch defence organisation than the army did, soon managed to extract the MLD from the DNLSK. The ML-KNIL, on its part, became entangled in a decolonisation war in the Netherlands East Indies after 1945.

For years, the 'East Indies issue' put a heavy strain on the national budget and thus hindered the reconstruction of the defence organisation in the Netherlands. In addition, the worrying economic situation forced the government to weigh the issue of the reconstruction of the armed forces against numerous urgent domestic issues, such as housing and health care.

Building up the armed forces on Dutch soil became a lesser priority. The air force therefore fell back on the ties forged with the RAF during the war. Despite the lack of political will to invest much money in the defence organisation, the British connection gave the air force leadership the opportunity to lay the foundations for the new air force. Between 1946 and 1948, with guidance from the RAF, the outlines of a national build-up plan took shape. In the first instance, the air force leadership focused on creating a modest air defence organisation, modelled on the British example. They made eager use of the knowledge that Britain, too, stood to gain from a strong air defence on the Continent. Under British direction, the Dutch, Belgian, French and British air force staffs drew up a coordinated Air Defence Plan. In that plan, the Netherlands was noted as providing 24 air defence squadrons, a number which the Air Force Chief of Staff, Lieutenant General C. Giebel, halved in the proposal he sent to the Minister of War. This shows that the air force leadership was steering a course for a realistically sized air force which would be politically feasible and meet the military requirements. It was, above all, the Allied coopera-

tion which determined the direction the build-up of the embryonic air force organisation would take. From the very beginning, the Dutch air force considered itself to be an integral part of the Allied air forces.

With these plans, the air force was actually anticipating the formation of formal alliances. It would take until 1948 for the government to be willing to form an official alliance. For political, economic and military reasons – the Cold War having by now begun – the Netherlands threw its lot in with France, Britain, Belgium and Luxembourg. Joining the Western Union officially brought to an end the Dutch policy of neutrality. This significant move in security and defence policy, which was followed a year later by the signing of the North Atlantic Treaty, meant that from then on the reconstruction of the Dutch armed forces would be embedded in an alliance.

The government, however, was reluctant to accept the military consequences of its political desire for alliance and to support the build-up plans of the national Chiefs of Staff unconditionally. Less than a month after the Netherlands joined the Western Union, Air Force Chief of Staff Giebel presented a detailed build-up plan to the Minister of War which provided for an air force of more than twenty squadrons. Comprising squadrons of day fighters, night fighters, fighter-bombers, reconnaissance aircraft, transport aircraft and air observation aircraft, it contained all the necessary ingredients. When the government rejected the request for expansion of the air force on financial grounds, the air force leadership decided to focus more explicitly on the advantages of involving the national aircraft industry in the reconstruction of the defence organisation, in order to win the government over. This eventually proved successful. In April 1949, the government agreed to a ‘trimmed down’ build-up plan. They signed a contract with Fokker for the licensed production of British Meteors. This order, which involved several years’ worth of employment, contributed significantly to the quick post-war recovery of the Netherlands’ main aircraft manufacturer.

The political acceptance of this Air Force Plan 1950 and the Dutch-Belgian licensed production of 300 Meteor jet aircraft (‘first generation’) by Fokker formed the first, modest steps in the Allied cooperation. Without either an increase in the defence budget or outside help, however, the creation of the tactical squadrons set out in the Air Force Plan 1950 remained out of reach. Against this background the Korean War, which began in 1950, was – cynically speaking – a blessing in disguise. Under continuing domestic and foreign pressure, *Kabinet-Drees I* (the first government under Prime Minister W. Drees) decided to increase the defence budget drastically. This created the financial room for the simultaneous build-up of an army, a navy and an air force, and paved the way for the air force to become an independent Service. Having been allocated a quarter of the defence budget, the air force leadership was able to continue the build-up, especially given the fact that the Netherlands, on account of its increased military efforts, could continue to draw upon the American Mutual Defence Assistance Program (MDAP). With the help of the US, the missing squadrons were formed in record time. The *Commando Tactische Luchtstrijdkrachten* (Tactical Air Command; CTL) benefited the most from the American generosity. The seven tactical squadrons, including one reconnaissance squadron, were equipped with 187 F-84E/G Thunderjets. These fighter-bombers made way in the mid-1950s for 180 F-84F Thunderstreaks and 24 RF-84F Thunderflash reconnaissance aircraft, also delivered under MDAP conditions. Furthermore, the US equipped a transport squadron and four air observation squadrons (two of which were mobilisable) and additionally the aid programme included the delivery of 44 T-33 T-Bird training aircraft, ground equipment, vehicles, radar systems and training for

365 pilots and more than 2,000 ground personnel. Despite firm agreements that air defence, including the sustainment and replacement of aircraft, was a purely national responsibility, in the absence of sufficient financial resources on the Dutch side, the United States also took care of equipping the three night fighter squadrons promised to NATO (63 F-86K Sabres). A drawback of this Americanisation was that it created a division between the Tactical Air Command, with its US influences, and the *Commando Luchtverdediging* (Air Defence Command; CLV), which was largely British-oriented.

The outbreak of war in Korea caused a brief rise in the fear of Communism. NATO decided to accelerate the build-up of the Allied air forces, shifting the focus from air defence to the establishment of tactical air forces. The Dutch build-up plan was adapted accordingly and in late 1952, entitled *Luchtmachtplan 1951-1954* (Air Force Plan 1951-1954), it was embedded in the NATO-wide Paris Plan. For the decades to come, this plan was to form the blueprint for the build-up of the Dutch air force. As such it tied in exactly with the tremendous amount of work that had been done in the first five years after the war. The plan was completed in the second half of the 1950s. With more than 900 aircraft, with more than half of these of the so-called 'second generation', the air force reached its zenith in terms of materiel in 1957.

Of the three armed forces Services, it was the air force which saw by far the most spectacular growth and development. The developments in terms of materiel did not stop at the formation of the planned squadrons; the introduction of 'second generation' aircraft such as the Hunter and the Thunderstreak meant that the air force was in fact already undergoing a modernisation process. On the personnel side, over a period of ten years, the number of air force personnel increased almost fivefold, from around 5,700 in 1946 to more than 26,000 in 1956. And, not least, there was growth in terms of the organisation as a whole, with their designation as Royal Air Force in 1953 as a symbol of the independence process.

The initial build-up phase had barely been completed when the RNLAF was faced with the issue of modernisation. In 1957, NATO's newly adopted strategy of Massive Retaliation, based on deterrence by using strategic and tactical nuclear weapons to retaliate against a Warsaw Pact attack, required modernisation of the Alliance's armed forces. In order to guard the most important trump card, i.e. the nuclear 'sword', against a surprise attack, NATO invested heavily in improving its air defence. This took shape with the establishment of the NATO Air Defence Ground Environment, a NATO-wide early-warning system, which would incorporate Dutch control and reporting centres, and the introduction of modern air defence assets such as guided missiles and all-weather aircraft. The required assets were set out in NATO document MC 70.

In addition, as a result of the change of strategy, the RNLAF was assigned two nuclear weapons tasks. In terms of technology and organisation, these tasks posed few problems for the RNLAF. The offensive nuclear task fell to 311 and 312 Squadrons, based at Volkel Air Base, which were transformed into Fighter Bomber Strike squadrons in the early 1960s. For a considerable period of time, they were the key Dutch air force contribution to the Alliance. The second nuclear task, defensive in nature, was assigned to Nike guided-missile units, which were to be newly established. The 'choice' in favour of this American guided-missile system, which was offered as MDAP aid, had been imposed by the Americans. Convinced neither of the weapon's effectiveness nor of the concept of operations which required it to be stationed in a guided-missile belt, and aware of the high costs associated with stationing the missiles in the Federal Republic of Germany, the air force leadership nonetheless felt they had to accept the

offer for financial reasons. Together with the eleven HAWK units which had been funded from the national budget, the eight Nike squadrons formed an inseparable part of the guided-missile belt which was established on German territory. In the case of the HAWK, the RNLAF was faced with a *fait accompli*, with the Ministry of Foreign Affairs conducting negotiations on behalf of the national industry regarding European licensed production of the HAWK even before the Air Force Staff was aware of the Supreme Allied Commander in Europe's requirement for such a weapon system. The Dutch industrial and economic interests made it a foregone conclusion, despite the Air Force Staff's preference for a British weapon. As the guided-missile units required large numbers of personnel, by the end of 1966 the RNLAF numbered a record 28,600 personnel. At the same time, the emergence of guided missiles fuelled a debate as to whether there was actually a future for manned aircraft, a question on which the opinions would prove to be strongly divided. Although the answer to the question was eventually positive, the introduction of guided missiles nonetheless resulted in the operational air fleet being halved.

When, in the late 1950s, it was time to replace the Sabre, the Hunter, the Thunderstreak and the Thunderflash, the air force leadership did not yet know whether guided missiles would eventually take over the air defence role, to the exclusion of 'manned aircraft'. They therefore opted for a multi-role fighter aircraft, suitable for both defensive (air defence) and offensive (ground support, reconnaissance) tasks. That aircraft, the American F-104G Starfighter, was to be the first supersonic jet aircraft in Dutch service. Just like the Meteor and the Hunter, the Starfighter was built under licence by Fokker. The fact that licensed production was an option played a role in the selection of the F-104, which was also the preferred option on operational grounds. Equally important was the expectation that the United States would provide half of the 200 required Starfighters as MDAP aid. The end of the military aid programme in 1961 threw a spanner in the works, however, and Minister of Defence Visser decided to limit the number of F-104s to be financed from the national budget to 95. Twenty-five Starfighters were added from the MDAP, the very last of the American donations. Together, these 120 Starfighters were just enough to equip 5 squadrons. In order to be able to meet their NATO obligations to the best possible extent, the air force leadership decided to keep two tactical squadrons of outdated Thunderstreaks.

In the second half of the 1960s, the Massive Retaliation strategy began to lose credibility. The American nuclear domination of the Soviet Union made way for an equilibrium. In 1967, NATO replaced the redundant concept with a new strategy of Flexible Response, aimed at containing aggression and restoring the situation with the lowest possible level of force. Once again, the RNLAF had to conform in terms of organisation, materiel and infrastructure to a new strategy and the intentions it implied. In addition to practising their primary offensive counter-air war task, the tactical squadrons spent much more flying hours training on close air support and interdiction. They also received a new aircraft, the NF-5 fighter-bomber, of which the Netherlands purchased 105, with a view to the 'conventionalisation' of NATO's strategy. By emphasising the conventional role of the NF-5, the RNLAF gained political permission to form an extra squadron. The nuclear squadrons, equipped with F-104s, were retrained to assume a double, nuclear-conventional role. In terms of infrastructure, the construction of aircraft shelters presented a break with the earlier distribution policy.

Having to adapt to the Flexible Response strategy worsened the already alarming financial situation. In this period, the reduction of the investment percentage became a serious problem,

hollowing out the RNLAf. Whilst NATO continued to point out the RNLAf's serious operational shortfalls, the latter had to make cutbacks, which made it increasingly difficult to meet its NATO obligations. The air force leadership decided to cut back on peacetime readiness, for instance by means of a temporary reduction in strength of the five Starfighter squadrons and the deactivation of a HAWK and a Nike squadron. Personnel numbers were cut and two air bases were closed in peacetime. The end of the MDAP had made it painfully clear that the RNLAf had grown to a size that the Netherlands could never sustain on its own, without that aid. Drastic measures were necessary in order to maintain a healthy and deployable air force in the long term. That was the main message of the Defence White Paper 1974, in which the centre-left Den Uyl government took a number of key decisions regarding the future of the armed forces.

The Royal Netherlands Air Force was the product of a combination of international developments, domestic political considerations and the interests of the Services. These three levels were all influenced by technological developments and perceptions of historical experiences. Monocausal explanations do not do justice to the dynamics of the constantly interlacing developments, which varied with each issue and in each time period. That implies that there is much to be said against the straightforward theses of Honig (the Services determined defence policy) and Van Staden (the Netherlands were a loyal Ally), neither of which does justice to the complexity of and relationships between the various factors which together led to the establishment of Dutch defence policy.

At the level of multilateral dynamics, the Cold War created the parameters for the build-up of the Dutch air force. The founding of NATO was decisive for the direction that build-up took. To a greater extent than the other two Services, the air force was embedded in NATO's structure and it was assigned an important role in the Allied defence plans. In terms of organisation, materiel and logistics, the air force was focused on international cooperation and integration from the very beginning. The close interrelationship with NATO meant that changes to the Alliance's strategic concept had a tangible effect on the RNLAf. As part of the Massive Retaliation strategy, for instance, the air force was assigned nuclear weapons tasks and had to focus more on the distribution and protection of its units. As a result of the transition to the strategy of Flexible Response, the RNLAf had to retrain its strike squadrons to become dual-capable squadrons and was assigned a modest task on the northern flank of the treaty area.

The Mutual Defence Assistance Programme played a crucial role in the build-up and sustainment of a credible Dutch air force. The aid programme's influence was far-reaching: it placed the air force in a position of dependency and paved the way to Americanisation. For instance, the dependency on the MDAP led to 'involuntary' materiel choices, including the Nike, the Sabre and the T-33. The latter proved to be the final blow for the S-14 jet trainer, which Fokker had developed itself. In addition, the running costs for the materiel received through the MDAP were funded from the national budget, while for spare parts the RNLAf was fully dependent on American suppliers. The aid programme gave the United States a powerful instrument to influence Dutch Air Force Staff policy.

The build-up of NATO's defence, and with it the deployment and composition of the Dutch air force, was driven by a continuous arms race. The advancing military technology thus created its own dynamics. The inclusion of technologies such as tactical nuclear weapons, jet propulsion, radar and guided missiles compelled the RNLAf to adapt in terms of organisation, infrastructure, logistics and personnel. In addition, this made the weapon systems more expensive,

which would eventually lead to decisions being made in favour of quality rather than quantity. The obligations of the member states expanded on the tidal wave of the arms race.

At the level of domestic politics, consecutive governments and parliaments found themselves having to weigh international wishes and interests against money, employment and national prestige. In the eyes of Prime Minister Drees and Minister of Finance Liefstinck, NATO until 1951 primarily served a political interest, allowing and compelling the Netherlands to limit its endeavours “to what is strictly necessary in order to retain the support of America”. Even after Korea, financial considerations, concern for national aviation and other industries, and the necessity to keep the United States satisfied all continued to vie for priority in the development of defence policy – perhaps more so than strictly military-operational considerations. A striking example is the purchase of the Fokker F-27 transport aircraft in 1958. The political leadership, in this particular case the Minister of Economic Affairs backed by the Minister of War, forced the purchase through for socio-economic reasons (i.e. employment), despite opposition from the RNLAf and NATO’s military authorities.

The fact that the government were not always led by the argument of the ‘loyal Ally’ is also evident from the eagerness with which they embraced the introduction of nuclear weapons. Often cited as the prime example of that loyalty, this was in fact a decision which was mainly driven by a desire to cut costs. Nuclear weapons, in the opinion of the government and Minister of War C. Staf, would enable a reduction in the number of conventional – and expensive – weapon systems, due to their greater destructive potential. Under Staf’s successor, Minister of Defence Visser, the ‘loyal Ally’ image of the Netherlands again proved to be not entirely unshakable. In 1960, when the MDAP aid for the purchase of the Starfighter turned out to be only a fraction of the amount that had been expected, it was decided NATO would have to make do with 120 aircraft. The air force remedied the shortfall by retaining the F-84F, by then outdated in both tactical and technological terms.

In general, however, the Netherlands lived up to the image of the ‘loyal Ally’ reasonably well. Its financial contribution to NATO’s defence efforts remained relatively high. The loss of the MDAP funds was compensated for and NATO remained the cornerstone of Dutch security and defence policy. In the early 1970s, influenced by the *détente*, the US operations in Vietnam and developments in society, it looked as if the consensus was beginning to crumble, but in the end there was no definite rift.

From an institutional perspective, the build-up was initially all about the struggle for recognition. In the years immediately following the war, the Dutch air force argued its case for independence by referring to the course the Second World War had taken. The war experience strengthened the conviction that the air force had outgrown its status as an auxiliary force. The process of emancipation was given a new impulse by the newly emerging international cooperation in 1948. Encouraged by the accession of the Netherlands to the Western Union and NATO, which both envisaged a key role for the air arm in their plans, the air force was handed a second argument in favour of autonomy. Becoming the Royal Netherlands Air Force in 1953 was simply the formalisation of a process that had started after the war.

Lessons learned from history also influenced the post-war build-up plans. To preserve the Netherlands from a strategic attack like that of May 1940, the focus was on creating an air defence, which, as had been learnt from the war, needed to be done in close cooperation with the neighbouring countries. Considering the fact that the Directorate of Netherlands Air Forces

had already been working on reconstruction plans with the RAF during the war, it was not surprising that after the war the air force leadership sought to affiliate with Britain. As a result, in the post-war years the air force bore an unmistakably British signature, from the structure of the organisation to the procurement of the Meteor. The reconstruction plans were largely conceived before the start of the Cold War, but the East-West conflict created the necessary conditions (increased Dutch defence effort, American aid) for their implementation. From the very beginning, the plan was to develop a realistically sized air force, with American aid and within the financial boundaries set by the government. And although the air force leadership understandably wanted to take it further than the government did – not hesitating to cite NATO ‘obligations’ when garnering support for their points of view – they never had a ‘separate agenda’. In the end, it was not factors such as loyalty or faithfulness, but financial considerations and national interests which shaped the build-up of the Dutch air force – within the Allied strategies and operational parameters. The Netherlands tried to maintain the image of “faithful Ally”, so as to secure the American aid that was needed to make the build-up possible. Ironically, that very assistance would eventually create serious difficulties for the Dutch air force leadership.

GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR

Archieven en collecties

NATIONAAL ARCHIEF, DEN HAAG (NL-HANA)

Buitenlandse Zaken / Code-Archief 55-64, 2.05.118

Buitenlandse Zaken / Code-Archief 65-74, 2.05.313

Defensie / BSG, 2.13.183

Defensie / DAD, 2.13.171

Defensie / Directie Militair Personeel, 2.13.5300

Defensie / Gewoon en Geheim Verbaalarchief, 2.13.151

Defensie / KLU – DATIM, 2.13.192

Defensie / Materieelraad, 2.13.169

Defensie / Militair Materieel, 2.13.5114

Defensie / Militair Personeel, 2.13.5148

Defensie / Militaire Attachés, 2.13.174

Defensie / Personeelraad, 2.13.172

Defensie / Staatscommissie, 2.13.159

Defensie / Staf Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, 2.13.532

Economische Zaken / Centraal Archief, 2.06.08

Economische Zaken / Commissariaat Militaire Productie, 2.06.096

Financiën / Algemene Index, 2.08.78

Financiën / DG Rijksbegroting, 2.08.5298

Kabinet Minister-President, 2.03.01

Minister van Oorlog / vergaderingen, 2.13.162

Ministerraad, 2.02.05.02

Tweede Kamer, 1945-1989, 2.02.28

NATO ARCHIVES, BRUSSEL

NEDERLANDS INSTITUUT VOOR MILITAIRE HISTORIE, DEN HAAG (NIMH)

CLO, 733

Commando Luchtverdediging, 731

Communicatie en navigatie, 790

Dagboeken KLU, 816

De Roode, 715

KLU Opleidingen, 745

Luchtafweer en KLD, 741

Luchtmacht Vrouwenafdeling, 730

Luchtmachtstaf, 727

Organisatie KLU, 723

Personeel KLU, 721

Van Gastel, 712
Vliegtuigtypen, 765
Vliegveiligheid- en ongevallen, 773

NIMH Documentatie, Nederlandse luchtmacht in de Koude Oorlog

SEMI-STATISCHE ARCHIEFDIENSTEN/MINISTERIE VAN DEFENSIE, RIJSWIJK (SSA/MVD)

AS-Mil Ops 1954-1981

AVR 1952-1953

AVR 1954-1955

AVR 1956-1958

AVR 1959-begin 1960

BDL/Lumara 1949-1975

CLN 1946-1952

CLO 1946-1972

CLS/BDL 1951-1986

CLV 1950-1973

CTL 1952-1979

CTZM/CVE 1946-1957

CVCS 1949-1976

DMLU 1950-1976

DNLSK 1944-1951

HKGS 1947-1954

Legerraad 1945-1994

MPA HKGS 1948-1955

NATO Secretariaat CGS/BLS 1956-1972

Raad MAK 1948-1952

RVO 1945-1946

Verzamelinventaris archieven MVD, deel 2, 1938-1994

Vliegbasis Gilze-Rijen (vvv)

Vliegbasis Leeuwarden (vvv)

Gedrukte bronnen

Handelingen van de Eerste Kamer der Staten-Generaal (HEK)

Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (HTK)

Interviews

Luitenant-generaal b.d. D. Starink, 24 januari 2008

Majoor b.d. P.J. Grimm (†), 21 augustus 2008

Eerste luitenant b.d. C.J.P.M. van Meurs (†), 20 november 2010

Literatuur

- '5 Jaar Commando Luchtverdediging', *de Vliegende Hollander* 11-9 (1955) 302-303.
- '19 mei 1965: Koningin Juliana reikt vaandel uit aan de luchtmacht', *de Vliegende Hollander* 21-6 (1965) 170-171.
- '27 Maart 1953: Luchtmacht wordt Koninklijk', *de Vliegende Hollander* 9-4 (1953) 106-111.
- Aart, Dick van der, *MiG's op de vlucht. Vliegtuigdeserteurs in de Koude Oorlog* (Amsterdam 2009).
- Aart, Dick van der, 'Starfighters versus Tupolevs' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 216-228.
- 'Actualiteiten', *Onze Luchtmacht* 5-2 (1953) 10-13.
- Airpower Doctrine* 2002. Koninklijke Luchtmacht (Den Haag 2002).
- Allen, Matthew, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers, 1945-1992. Making Decisions about Air-Land Warfare* (Westport 1993).
- Alphen, Marc van, Willem Geneste en Prudent Staal, 'Terg mij niet'. *De geschiedenis van marine-vliegkamp Valkenburg* (Franeker 2007).
- Amersfoort, Herman en Piet Kamphuis red., *Mei 1940. De strijd op Nederlands grondgebied* (4e herzdruk; Den Haag 2012).
- Armitage, M.J. en R.A. Mason, *Air Power in the Nuclear Age, 1945-84. Theory and Practice* (2e druk; Basingstoke en Londen 1985).
- Baalen, Carla van, Jan Willem Brouwer en Peter van der Heiden, 'Grenzen aan de controle' in: Carla van Baalen en Jan Ramakers red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 v. Het kabinet-Drees III (1952-1956). Barsten in de brede basis* (Den Haag 2001) 197-218.
- Baehr, Peter R., 'The Foreign Policy of the Netherlands' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 3-27.
- Bakker, A.D.M. e.a., *Te land, ter zee en in de lucht: een institutioneel onderzoek naar taken en handelingen op het beleidsterrein militaire operatiën van het ministerie van Defensie en voorgangers, 1945-1993*, PIVOT-rapport, nr. 50 (Den Haag 1998).
- Bartels, H., *De Koninklijke Kaderschool Luchtmacht* (Den Haag 1991).
- Berkhof, G.C., 'Nederlands defensiebeleid in NAVO-verband', *Internationale Spectator* 47-9 (1993) 534-535.
- Beugel, E.H. van der, *Nederland in de Westelijke samenleving. Enkele aspecten van de Nederlandse beleidsvorming* (Inaugurele rede, Leiden 1966).
- Beugel, E.H. van der, 'Ons Amerikaanse beleid. Boosdoener of/en weldoener?' in: E.H. van der Beugel e.a., *Te beginnen bij Nederland. Opstellen over oorlog en vrede* (Amsterdam 1983) 11-45.
- Bijma, René en Yntze Bosma, *50 jaar 'Cornfield' range* (Den Haag 1999).
- Bison, Meta, *Kroniek der Luchtmacht vrouwenafdeling (LUVVA). 50 Jaar vrouw in luchtmachtblauw 1951-2001* (Den Haag 2001).
- Blackwell, Jr., James A., 'In the Laps of the Gods: the Origins of NATO Forward Defense' in: *Parameters, Journal of the US Army War College* 15-4 (1985) 64-75.
- Bland, Douglas L., *The Military Committee of the North Atlantic Alliance: a study of structure and strategy* (New York, Westport en Londen 1991).
- Blom, J.C.H., 'Maatschappij en krijgsmacht in de jaren vijftig. Een nabeschouwing' in: J. Hofenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 214-226.

- Blom, J.C.H., 'Maatschappij en krijgsmacht rond 1960. Een nabeschouwing' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 252-264.
- Boer, P.C., 'Het Directoraat (Nederlandse) Luchtstrijdkrachten', *Mars et Historia* 20-5 (1986) 87-94.
- Boer, P.C., *De luchtstrijd rond Borneo. Operaties van de Militaire Luchtvaart KNIL in de periode december 1941 tot februari 1942* (Houten 1987).
- Boer, P.C., *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power* (Amsterdam 2006).
- Boer, P.C., P.A.C. Benjamins en M.T.A. Schep, *De luchtstrijd om Indië. Operaties van de Militaire Luchtvaart KNIL in de periode december 1941 tot maart 1942* (Houten 1990).
- Bosch, Hans, 'De operationele inzetbaarheid: marges en knelpunten' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter (red.), *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 137-152.
- Bosch, J.W.T., *De Militaire Luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië*, 31 mei 1940 – 9 mei 1945 (Niet uitgegeven manuscript 1976).
- Boudens, J.W.A., 'Operationele kanttekeningen' in: Hans Loeber en Gerard H. Sprenger red., 32 *TFS. Het enige 'Koninklijke' Amerikaanse squadron* (Dieren 1984) 9-11.
- Brink, Fred van den en Henk Scharringa, 'De geschiedenis van het 32ste Squadron' in: A.G. van den Brink red., *Wakend boven Nederland. De geschiedenis van het Amerikaanse 32ste Squadron* (De Bilt 1984) 3-34.
- Broek, J.C. van den, 'Het Tactical Operations Center in de commandostructuur van de tactische luchtstrijdkrachten', *De Militaire Spectator* 139-5 (1970) 225-229.
- Brouwer, Jan Willem en Ine Megens, 'De Koude Oorlog (1949-1990)' in: Jaap R. Bruijn en Cees B. Wels red., *Met Man en Macht. De militaire geschiedenis van Nederland, 1550-2000* (Amsterdam 2003) 383-410.
- Brouwer, Adriaan G., *Strijdend ten aanval. 30 Jaar 323 Squadron* (Leeuwarden 1978).
- Brouwer, J.W. en I. Megens, 'Het succesvolle verzet van de Koninklijke Marine tegen taakspecialisatie in de NAVO, 1949-1951', *Transaktie* 21-1 (1992) 65-83.
- Brouwer, J.W.L., 'Buitenlandse Zaken: de strijd om meer parlementaire invloed, 1948-1951' in: P.F. Maas en J.M.M.J. Clerx red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 III, Het kabinet-Drees-Van Schaik (1948-1951)* Band C, *Koude Oorlog, dekolonisatie en integratie* (Nijmegen 1996) 43-205.
- Brouwer, J.W.L., 'Miljarden voor defensie?' in: P.F. Maas en J.M.M.J. Clerx red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 III, Het kabinet-Drees-Van Schaik (1948-1951)* Band C, *Koude Oorlog, dekolonisatie en integratie* (Nijmegen 1996) 207-346.
- Brouwer, J.W.L., 'Oorlog en Marine: een einde aan de impasse' in: J.J.M. Ramakers red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 IV, Het kabinet-Drees II (1951-1952)* Band C, *In de schaduw van de Koreacrisis* (Nijmegen 1997) 593-648.
- Brouwer, J.W.L., 'Schokking, Willem Fredrik (1900-1960)', in: *Biografisch Woordenboek van Nederland* <http://www.historici.nl/Onderzoek/Projecten/BWN/lemmata/bwn5/schokking> [10-02-2012].
- Brouwer, J.W.L. 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* 107-3 (1992) 486-500.
- Brouwer, Jan Willem en Ine Megens, 'Defensiebeleid in historisch perspectief', *Internationale Spectator* 48-5 (1994) 249-254.

- Brouwer, Jan Willem en Peter van der Heiden, 'Grenzen aan de controle' in: Jan Willem Brouwer en Peter van der Heiden red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945* VI, *Het kabinet-Drees IV en het kabinet-Beel II (1956-1959). Het einde van de rooms-rode coalitie* (Den Haag 2004) 191-219.
- Brouwer, Jan Willem, 'De Nieuw-Guineakwestie' in: Jan Willem Brouwer en Jan Ramakers red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945* VII, *Het kabinet-De Quay (1959-1963), Regeren zonder rood* (Amsterdam 2007) 149-245.
- Brouwer, Jan Willem, 'Nederlands grootste onderhandelaar. Dirk Pieter Spierenburg (1909-2001)' in: Bert van der Zwan, Bob de Graaff en Duco Hellema, *In dienst van Buitenlandse Zaken. Achttien portretten van ambtenaren en diplomaten in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2008) 119-132.
- Brouwer, Jan Willem, 'zonder titel (boekbespreking)', *Transaktie* 23-1 (1994) 94-98.
- Brouwer, Jan Willem L., 'Dutch naval policy in the Cold War period' in: Jaap R. Bruijn e.a. red., *Strategy and Response in the Twentieth Century Maritime World* (Amsterdam 2001) 42-50.
- Brouwershaven-Hoeke, W.N.A. van, *Turbulentie en strategisch vermogen. Strategievorming bij het ministerie van Defensie* (Delft 1999).
- Buckley, John, *Air power in the age of total war* (Londen 1999).
- Budiansky, Stephen, *Air Power. The Men, Machines, and Ideas that Revolutionized War, from Kitty Hawk to Gulf War II* (New York 2004).
- Calmeyer, M.R.H., *Herinneringen. Memoires van een christen, militair en politicus*. Ingeleid en bewerkt door J. Hoffenaar (Den Haag 1997).
- Chernyavskii, Sergei, 'The Era of Gorshkov: Triumph and Contradictions', *Journal of Strategic Studies* 28-2 (2005) 281-308.
- Cimbala, Stephen J., 'The cold war and Soviet military strategy', *The Journal of Slavic Military Studies* 10-3 (1997) 25-55.
- Claessens, R.F.M.M., 'Mei 1940, mijlpaal in de ontwikkeling van de Nederlandse luchtmacht', *Militaire Spectator* 159-5 (1990) 223-231.
- Clearwater, John, *U.S. nuclear weapons in Canada* (Toronto, Oxford 1999).
- Clerx, J.M.M.J., 'Economische expansie door liberalisatie' in: P.F. Maas red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945* III, *Het kabinet-Drees-Van Schaik (1948-1951)* Band A, *Liberalisatie en sociale ordening* (Nijmegen 1991) 359-528.
- Clodfelter, Mark, *The Limits of Air Power. The American Bombing of North Vietnam* (Londen en New York 1989).
- Coenen, Marcel en Nico Geldhof, *Gloster Meteor T.Mk.7, Nederlandse Militaire Luchtvaart, Deel VIII* (Soesterberg 1992).
- Colijn, Ko, 'Economie en defensie. Realisme, moralisme en de Nederlandse wapenindustrie' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 59-77.
- 'Commandowisseling in de Koninklijke Luchtmacht', *Onze Luchtmacht* 5-3 (1953) 1-7.
- Crabtree, James D., *On Air Defense* (Westport en Londen 1994).
- Daniëls, Pieter, Robert Adang en Jendy Jalving, *35 Jaar 299 Squadron* (Den Haag 1991).
- 'De Betekenis van de Luchtmacht', *Onze Luchtmacht* 1-1 (1949) 2-9.
- 'De Hunter maakt zijn opwachting in de Fokker-fabriek', *de Vliegende Hollander* 10-4 (1954) 106.
- De militair en het kernwapen. Advies inzake personeelsbeleid ten aanzien van kernwapenbezwaarden. Maatschappelijke Raad voor de Krijgsmacht (Den Haag 1981).

- 'De NATO op Leeuwarden', *de Vliegende Hollander* 17-8 (1961) 292-293.
- De Noord-Atlantische Verdrags Organisatie, Feiten en Cijfers*. NAVO-voorlichtingsdienst (Brussel 1991).
- De toekomst van de Nederlandse Defensie. Bevindingen en aanbevelingen van de Commissie van Civiele en Militaire Deskundigen* (Den Haag 1972).
- 'Demobilisatie', *de Vliegende Hollander* 5-2 (1949) 39.
- Dierikx, Marc, *Uit de lucht gegrepen: Fokker als Nederlandse droom, 1945-1996* (Nieuwegein 2004).
- Dockrill, Michael, 'The Changing Shape of Britain's Defence during the 1950s' in: Joseph Smith red., *The origins of NATO* (Exeter 1990) 49-63.
- Doelmatig Defensiebeleid. Een nota van de P.v.d.A.* (Amsterdam 1968).
- Drees, W., *De vorming van het regeringsbeleid* (Assen 1965).
- Duffield, John S., *Power Rules: the evolution of NATO's conventional force posture* (Stanford 1995).
- Dunbabin, J.P.D., *The Cold War: The Great Powers and their Allies* (New York en Londen 1994).
- Dunk, H.W. von der, 'Tussen welvaart en onrust. Nederland van 1955 tot 1973', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 101-1 (1986) 2-20.
- "Eiffeltorens" leggen straalpaden tussen KLU-onderdelen', *De Vliegende Hollander* 26-4 (1971) 10-12.
- Elk, Bert van en Henk Kauffman, *50 Jaar na dato: vijftien veteranen vertellen over hun periode op Nederlands Nieuw-Guinea 1958-1962* (Den Haag 2008).
- Eng, Pierre van der, *De Marshall-hulp. Een perspectief voor Nederland, 1947-1953* (Houten 1987).
- Epstein, Joshua M., *Measuring Military Power. The Soviet Air Threat to Europe* (Princeton 1984).
- Espenes, Oistein en Nils E. Naastad, 'The Royal Norwegian Air Force: A multipurpose tool during the Cold War', *Air Power History* 47-1 (2000) 40-51.
- Evangelista, Matthew, 'Commentary. The "Soviet Threat": Intentions, Capabilities and Context', *Diplomatic History* 22-3 (1998) 439-449.
- 'Exercise "Foil"', *de Vliegende Hollander* 5-7 (1949) 156-158.
- 'Exercise "Foil": een nabeschouwing', *de Vliegende Hollander* 5-8 (1949) 177-179.
- Financiële kerngegevens Defensie*. Directoraat-Generaal Economie en Financiën, Afdeling Economisch Financiële Plannen (Den Haag 1982).
- Flanagan, Stephen J., *NATO's Conventional Defences. Options for the Central Region* (Cambridge 1988).
- Freedman, Lawrence, *The Cold War. A Military History* (Londen 2001).
- Friedman, Norman, *The Fifty-Year War. Conflict and Strategy in the Cold War* (Londen 2000).
- Gaddis, John Lewis, *The Cold War. A New History* (New York 2005).
- Gaddis, John Lewis, *We now know: rethinking Cold War History* (Oxford enz. 1997).
- Garthoff, Raymond L., 'Berlin 1961: The record corrected', *Foreign Policy* 84-3 (1991) 142-156.
- Geldhof, N. e.a., *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden 1987).
- Gent, C.J. van, *De Northrop NF-5. De geschiedenis van de NF-5 in Nederland* (Alkmaar 1992).
- Gérard, Hervé, *Histoire de l'aviation belge* (Brussel 1978).
- Geus, P.B.R. de, *Staatsbelang en krijgsmacht. De Nederlandse defensie tijdens de Koude Oorlog* (Den Haag 1998).
- Gibson, James N., *Nuclear Weapons of the United States: An Illustrated History* (Atglen 1996).
- Golden, James R. e.a., *NATO at Forty. Change, Continuity & Prospects* (Boulder, San Francisco en Londen 1989).

- Gordon, Yefim, *Soviet Strategic Aviation in the Cold War* (Manchester 2009).
- Greenwood, Sean, *Britain and the Cold War, 1945-1991* (Basingstoke enz. 2000).
- Greiner, C., 'Die Alliierten militärstrategischen Planungen zur Verteidigung Westeuropas 1947-1950' in: Roland G. Foerster e.a., *Von der Kapitulation bis zum Plevan-Plan. Anfänge westdeutscher Sicherheitspolitik 1945-1956*, Band 1 (München en Wenen 1982) 119-323.
- Greiner, C., 'Zur Rolle Kontinentaleuropas in den militärstrategischen und operativen Planungen der NATO von 1949 bis 1958' in: Klaus Maier, A. en Norbert Wiggershaus red., *Das Nordatlantische Bündnis 1949-1956. Beiträge zur Militärgeschichte*, Band 37 (München 1993) 147-175.
- Greiner, Christian, 'Die Entwicklung der Bündnisstrategie 1949 bis 1958' in: Christian Greiner, Klaus A. Maier en Heinz Rebhan red., *Die NATO als Militärallianz. Strategie, Organisation und nukleare Kontrolle im Bündnis 1949 bis 1959. Entstehung und Probleme des Atlantischen Bündnisse bis 1956*, Band 4 (München 2003) 19-176.
- Groen, Petra en Wim Klinkert red., *Studeren in Uniform. 175 jaar Koninklijke Militaire Academie 1828-2003* (Den Haag 2003).
- Hamburg, P.V.H.J., 'De mens in het middelpunt. Het personeelsvraagstuk' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 315-336.
- Hameleers, N.M.M.L., 'Vorming, kennis en vaardigheid. Commando Luchtmachtopleidingen' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 345-358.
- Hansen, Han, *De zes atoomtaken van Nederland* (Amsterdam 1982).
- Harst, Jan van der, *The Atlantic Priority. Dutch Defence Policy at the Time of the European Defence Community* (Florence 2003).
- Harst, Jan van der, 'The Plevan Plan' in: Richard T. Griffiths red., *The Netherlands and the Integration of Europe, 1954-1957* (Amsterdam 1990) 137-165.
- Hartov, S.H., 'Royal Danish Air Force. Small but potent' in: Michael Dewar, *Dawn of a new era: a reflection of change in military strategy and technology* (Londen 1995) 56-61.
- Heldring, J.L., 'Between dreams and reality' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 307-322.
- Helfferich, W., 'High-altitude intercepts', *Onze Luchtmacht* 64-1 (2012) 13-19.
- Helfferich, Willem, 'Kaasjagerij 1956-1963', *Onze Luchtmacht* 49-1 (1997) 11-14.
- Helfferich, Willem, *Nederlandse Koninklijke Luchtmacht: van vliegclub tot strijdmacht* (Rotterdam 1980).
- Helfferich, Willem, *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht* (3e druk; Hilversum 1994).
- Hellema, D., 'De these van de trouwe bondgenoot: Nederlandse buitenlandse politiek in de jaren vijftig', *Internationale Spectator* 46-2 (1992) 94-99.
- Hellema, D., 'Van de Geest van Geneve tot de Hongaarse revolutie. Nederland en de Sovjetdrieging, 1954-1956' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 178-197.
- Hellema, Duco, 1956. *De Nederlandse houding ten aanzien van de Hongaarse revolutie en de Suezcrisis* (Amsterdam 1990).
- Hellema, Duco, *Buitenlandse politiek van Nederland. De Nederlandse rol in de wereldpolitiek* (Utrecht 2006).
- Hellema, Duco, 'De Brezjnev-jaren, 1964-1982. De apotheose van de sovjetmacht' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 21-36.

- Hengsdijk, R.A., 'De geschiedenis van de geleide wapens in de Koninklijke Luchtmacht' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 189-205.
- Het aandeel van de Koninklijke Luchtmacht in de gebeurtenissen rondom Nederlands Nieuw-Guinea gedurende de periode november 1958 t/m november 1962. Studie door de historische secties der drie krijgsmacht delen onder redactie van het Bureau Maritieme Historie vervaardigd in opdracht van de Verenigde Chefs van Staven (Den Haag 1979).
- 'Het Luchtvaartprobleem', *de Vliegende Hollander* 3-10 (1946) 1-2.
- Heuser, Beatrice, *NATO, Britain, France and the FRG. Nuclear Strategies and Forces for Europe, 1949-2000* (Basingstoke enz. 1997).
- Hoek, E.A. van, H.J. Pasman en B.M. Spee, 'Krijgsmacht en technologie' in: E.R. Muller e.a. red., *Krijgsmacht. Studies over de organisatie en het optreden* (Alphen aan de Rijn 2004) 495-515.
- Hof, L.L.Th. van 't, 'Hoe veilig vlogen we?' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 333-341.
- Hoffenaar, Jan, "'De baby is er!'" De Defensienota 1974 en het gevecht over de toekomst van de krijgsmacht' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 37-58.
- Hoffenaar, J., 'De logica van de Koude Oorlog', *Militaire Spectator* 182-2 (2013) 64-73.
- Hoffenaar, J., 'De Nederlandse krijgsmacht in historisch perspectief' in: E.R. Muller e.a. red., *Krijgsmacht. Studies over de organisatie en het optreden* (Alphen aan de Rijn 2004) 27-66.
- Hoffenaar, J., "'Hannibal ante portas.'" De Russische militaire dreiging en de opbouw van de Nederlandse krijgsmacht' in: J. Hoffenaar en Teitler, G. red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 54-69.
- Hoffenaar, Jan, 'Kans of verplichting. Nederlands complete krijgsmacht in de Koude Oorlog' in: G.J. Folmer e.a., *50 jaar NAVO en Nederland* (Den Haag 1999) 22-34.
- Hoffenaar, Jan, "'Wordt Nederland verdedigd?'" De discussie over de hoofdverdedigingslinie van de NAVO in het begin van de jaren vijftig', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 119-2 (2004) 174-192.
- Hoffenaar, J. en B. Schoenmaker, *Met de blik naar het Oosten. De Koninklijke Landmacht, 1945-1990* (Den Haag 1994).
- Hoffenaar, Jan en Christopher Findlay red., *Military Planning for European Theatre Conflict during the Cold War. An oral history roundtable Stockholm, 24-25 april 2006* (Zürich 2007).
- Holloway, David, 'Nuclear weapons and the escalation of the Cold War, 1945-1962' in: Melvyn P. Leffler en Odd Arne Westad red., *The Cambridge History of the Cold War*, volume I (Cambridge enz. 2010) 376-397.
- Honig, Jan Willem, *Defense Policy in the North Atlantic Alliance: The Case of the Netherlands* (Westport 1993).
- Hoof, Joep van, *Tanksporen op de Hors. De geschiedenis van het Cavalerie Schietkamp op Vlieland* (Den Haag 1997).
- Hoogen, Th.J.G. van den, *De Besluitvorming over de Defensiebegroting. Systeem en Verandering* (Leeuwarden 1987).
- Hoogenboezem, Jaap, *H.J. Kruls: een politieke generaal* (Amsterdam 2010).
- Hoogendijk, C. en J.W.G. Nijssen, *Bandbox. Een halve eeuw Nederlandse gevechtsleiding* (Nieuw-Milligen 2000).
- Horsthuis, J.L., *Vliegend in Nederland IV, Hawker Hunter* (Eindhoven 1990).

- Houwelingen, J. van, 'Woord vooraf' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 7-8.
- Hunt, Michael H. en Steven I. Levine, 'Revolutionary movements in Asia and the Cold War' in: Melvyn P. Leffler en David S. Painter red., *Origins of the Cold War: An International History* (2nd edition; New York en Londen 2005) 251-264.
- Huntington, Samuel P., *The Common Defense. Strategic Programs in National Politics* (New York en Londen 1961).
- Huston, James A., *One for all. NATO Strategy and Logistics through the Formative Period, (1949-1969)* (Newark, Londen en Toronto 1984).
- Ismay, Lord, *NATO. The First Five Years* (Utrecht 1954).
- Janssen, J.A.M.M., *50 Jaar Luchtmachtraad (Lumara), 15 juni 1949 - 15 juni 1999* (Den Haag 1999).
- Janssen, J.A.M.M., 'Driestromenland in optima forma: identiteit, taken en organisatorische inbedding van de krijgsmachtdelen rond 1960' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 236-251.
- Janssen, J.A.M.M., 'Hoe de straaljagers in Leeuwarden kwamen. De oprichting van het eerste Meteor-squadron van de Koninklijke Luchtmacht (1948-1949)', *Militaire Spectator* 168-5 (1999) 300-308.
- Janssen, J.A.M.M., 'I.A. Aler (1896-1981)' in: G. Teitler en W. Klinkert red., *Kopstukken uit de krijgsmacht. Nederlandse vlag- en opperofficieren, 1815-1955* (Amsterdam 1997) 337-351.
- Janssen, Jan, 'Geloofwaardigheid op de tocht? Het kernwapendebat in de krijgsmacht, 1978-1987' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 206-224.
- Jasinski, Michael en Victor Mizin, 'Russian Strategic Aviation: In Search of Mission', *The Journal of Slavic Military Studies* 17-2 (2004) 215-235.
- Johnston, Andrew M., 'The Construction of NATO's Medium Term Defence Plan and the Diplomacy of Conventional Strategy, 1949-50', *Diplomacy & Statecraft* 12-2 (2001) 79-124.
- Jong, A.P. de red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988).
- Jong, L. de, 'De crisis van onze defensie', *De Militaire Spectator* 139-9 (1970) 402-407.
- Jong, Michiel de en Jan Hoffenaar, *Op herhaling. De Koninklijke Landmacht en haar reservisten 1945-2006* (Amsterdam 2006).
- Jong, Th.J. de, *Gerben Sonderman 1908-1955. Testpiloot van Fokker, Verzetsman, Vlieger van de Prins* (Amsterdam en Den Haag 1998).
- Jong, Tjebbe T. de, Ben Schoenmaker en Quirijn van der Vegt, *Voor vriend en vijand paraat. De geschiedenis van Vliegbasis Leeuwarden* (Franeker 2010).
- Jongh, Th.J. de, *De Koninklijke Luchtmacht in Hilversum en wat er aan vooraf ging...* (Den Haag 1992).
- Jordan, Robert S., *Norstad: Cold War NATO Supreme Commander. Airman, Strategist, Diplomat* (Hampshire, Londen en New York 2000).
- Kainikara, Sanu, *Red Air: Politics in Russian Air Power* (Boca Raton 2007).
- Kainikara, Sanu, 'Soviet-Russian Air Power' in: John Andreas Olsen red., *Global Air Power* (Washington D.C. 2011) 179-218.
- Kampen, Tim van, Coen van de Heuvel en Luuk Boerman, *Dutch Profile: F-84E/G Thunderjet. In dienst bij de LSK/KLu. In service of the (R)Neth.AF* (Zwammerdam 2011).
- Kaplan, L.S., 'An Unequal Triad: The United States, Western Union, and NATO' in: Olav Riste red., *Western Security: The Formative Years. European and Atlantic Defence, 1947-1953* (Oslo enz. 1985) 107-127.

- Kaplan, Lawrence S., *NATO Divided, NATO United. The Evolution of an Alliance* (Westport en Londen 2004).
- Kaplan, Lawrence S., *The Long Entanglement: NATO's First Fifty Years* (Westport en Londen 1999) 77-78.
- Kersten, Albert E., 'In de ban van de bondgenoot' in: David Barnouw, Madelon de Keizer en Gerold van der Stroom red., *1940-1945: Onverwerkt verleden? Lezingen van het symposium georganiseerd door het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, 7 en 8 mei 1985* (Utrecht 1985) 99-126.
- Kersten, Albert E., 'Niederländische Regierung, Bewaffnung Westdeutschlands und EVG' in: Hans-Erich Volkmann en Walter Schwengler red., *Militärgeschichte seit 1945. Die Europäische Verteidigungsgemeinschaft. Stand und Probleme der Forschung* (Boppard am Rhein 1985) 191-219.
- Kersten, Albert, *Luns. Een politieke biografie* (Amsterdam 2010).
- Kessel, Alexander van, 'Van brede basis naar centrumrechts. Verkiezingen, formatie en samenvatting van het kabinet-De Quay' in: Jan Willem Brouwer en Jan Ramakers red., *Parlementaire Geschiedenis van Nederland na 1945 VII, Het kabinet-De Quay (1959-1963), Regeren zonder rood* (Amsterdam 2007) 13-44.
- Kester, Bernadette, Herman Roozenbeek en Okke Groot, *Focus op Korea. De rol van de Nederlandse pers in de beeldvorming over de Korea-oorlog 1950-1953* (Den Haag 2000).
- Khrushchev, Sergei M., *Nikita Khrushchev and the creation of a superpower* (Pennsylvania 2000).
- Klep, Christ en Richard van Gils, *Van Korea tot Kabul. De Nederlandse militaire deelname aan vredesoperaties sinds 1945* (3e herz. druk; Den Haag 2005) 197-210.
- Kleyn, Jan e.a., *50 Jaar 298 Squadron* (Den Haag 1995).
- Klinkert, W., 'Het paradepaardje van de vrije wereld. Nederland en de Berlijnse crisis, 1958-1961' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 9-33.
- Klinkert, W. en G. Teitler, 'Nederland van neutraliteit naar bondgenootschap. Het veiligheids- en defensiebeleid in de twintigste eeuw' in: Bob de Graaff, Duco Hellema en Bert van der Zwan red., *De Nederlandse buitenlandse politiek in de twintigste eeuw* (Zoetermeer 2003) 9-36.
- Klinkert, W., R.U.M.M. Otten en J.F. Plasmans, *75 Jaar luchtdoelartillerie, 1917-1992* (Den Haag 1992).
- Knight, Michael, 'Air Power in the NATO Alliance' in: R.A. Mason red., *War in the third dimension. Essays in contemporary air power* (Londen enz. 1986) 81-99.
- Knoop, Joannes, H., 'The evolution of air defense in Allied Command Europe' in: *SHAPE and Allied Command Europe. Twenty years in the service of peace and security, 1951-1971* (Brussel 1971) 98-111.
- Kock, W.J.E., *25 Jaar 322. 1943 12 juni 1968* (Den Haag 1968).
- Kooistra, G., 'De F104G in de conventionele rol', *De Militaire Spectator* 138-9 (1969) 404-410.
- Kook, Chae Han, Chung Suk Kyun en Yang Yong Cho red., *The Korean War, volume I* (Seoul 1997).
- Koolhaas, E.J.S., 'Naar het straaltijdperk' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 115-142.
- Koolstra, Herman, 'Counter Air' in: Jan van Angeren e.a., *Introduction to air operations* (Breda 2008) 149-158.
- Koster, H.J. de, *Defensie. Waarheen in de komende 10 jaar? Denkbeelden van minister H.J. de Koster* (Den Haag 1972).
- Kreemers, Bert, *Hete hangijzers. De aanschaf van Nederlandse gevechtsvliegtuigen* (Amsterdam 2009).

- Krüger, Dieter, 'Der Strategiewechsel der Nordatlantischen Allianz und die Luftwaffe' in: Bernd Lemke e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006) 41-69.
- Krüger, Dieter, 'Die Entstehung der NATO-Luftverteidigung und die Integration der Luftwaffe' in: Bernd Lemke e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006) 485-556.
- Kwisthout, Harry, Jaap Homan en Kees Correljé, *Van luisterdienst... naar Eerste Luchtmacht Verbindings Groep* (Den Haag 1997).
- Lambeth, Benjamin S., *The Transformation of American Air Power* (Ithaca en Londen 2000).
- Lebow, Richard Ned, 'The Soviet Offensive in Europe: The Schlieffen Plan Revisited?', *International Security* 9-4 (1985) 44-78.
- Leffler, Melvyn P., 'Economics, Power and National Security: Lessons of the Past' in: Klaus Larres en Ann Lane red., *The Cold War: the essential readings* (Oxford enz. 2001) 21-40.
- Leffler, Melvyn P. en David S. Painter red., *Origins of the Cold War. An International History* (2e herz. druk; New York en Londen 2005).
- Lemke, Bernd, 'Konzeption und Aufbau der Luftwaffe' in: Bernd Lemke e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006) 71-84.
- Lemke, Bernd e.a., *Die Luftwaffe 1950 bis 1970. Konzeption, Aufbau, Integration* (München 2006).
- Leurdijk, J. Henk, 'Hoofdlijnen van het Nederlandse defensiebeleid' in: J.K. De Vree red., *Oorlog en vrede. Ontstaan, dynamiek en beheersing van geweld* (Alphen aan den Rijn 1982) 238-258.
- Leurdijk, J.H., 'Introduction' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) VII-IX.
- Leurdijk, J.H., "The American nuclear guarantee" as a factor in Dutch security policy' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 187-234.
- 'Leven en streven in de Koninklijke Landmacht', *De Militaire Spectator* 104-5 (1935) 219-227.
- Liland, Frode, 'Explaining NATO's Non-Policy on Out-Of-Area Issues During the Cold War' in: Gustav Schmidt red., *A History of NATO. The First Fifty Years I* (Basingstoke en New York 2001) 173-189.
- Loo, Erwin van, *Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de val van de Berlijnse Muur* (Den Haag 2003).
- Loo, Erwin van, 'Eenige wakkere jongens'. Nederlandse oorlogsvliegers in de Britse luchtmacht, 1940-1945 (Conceptproefschrift, te verschijnen in het najaar van 2013).
- Loo, Erwin van e.a., *100 Jaar luchtvaart tussen Gilze en Rijen. Een vliegbasis in woord en beeld* (Franecker 2010).
- Lovett, Christopher C., 'The Soviet Cold War Navy' in: Robin Higham en Frederick W. Kagan red., *The Military History of the Soviet Union* (Basingstoke en New York 2010) 237-258.
- Lucas, W. Scott, 'NATO, "Alliance" and the Suez Crisis' in: Beatrice Heuser en Robert O'Neill red., *Securing Peace in Europe, 1945-62. Thoughts for the post-Cold War Era* (Londen 1992) 260-276.
- Lundestad, Geir, *The United States and Western Europe since 1945* (Oxford 2005).
- Lutgert, W., *322 Squadron. Sporen van zijn verleden, lijnen in zijn geschiedenis* (Den Haag 1993).
- Lutgert, W.H., *'Ab Origine Flexibilis'. Luchtmacht Stafschool 1949-1991* (Den Haag 1993).
- Lutgert, Wim en Rolf de Winter, *Van Hofstad naar Baronie. De luchtmacht in Den Haag en Breda* (Den Haag 2007).
- Mallinson, William, *From Neutrality to Commitment. Dutch Foreign Policy, NATO and European Integration* (Londen en New York 2010).

- Mante, S., 'Overzicht van de opbouw der Militaire Luchtvaart van 1913-1953', *Onze Luchtmacht* 5-3 (1953) 13-62.
- Manuscript Jubileumboek 60 jaar KLu. Sectie Luchtmacht Historie, (Niet uitgegeven manuscript, z.p. 1973).
- Marle, J.W. van, 'De opbouw der Nederlandse Luchtstrijdkrachten' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 297-312.
- Marshall-Hasdell, Dennis J., 'The Defense of Russian Airspace' in: Robin Higham, John T. Greenwood en Von Hardesty red., *Russian Aviation and Air Power in the Twentieth Century* (Londen en Portland 1998) 191-207.
- Mason, Tony, *Air Power. A Centennial Appraisal* (Londen 1994).
- Mastny, Vojtech, 'Imagining war in Europe: Soviet strategic planning' in: Vojtech Mastny, Sven G. Holtsmark en Andreas Wenger red., *War Plans and Alliances in the Cold War. Threat perceptions in the East and West* (New York en Londen 2006) 15-45.
- Mastny, Vojtech, *Russia's road to the Cold War. Diplomacy, Warfare, and the Politics of Communism, 1941-1945* (New York 1979).
- Mastny, Vojtech en Malcolm Byrne red., *A Cardboard Castle? An inside history of the Warsaw Pact, 1955-1991* (Boedapest en New York 2005).
- Mastro, Joseph P., 'The lessons of World War II and the Cold War' in: Robin Higham en Jacob W. Kipp red., *Soviet Aviation and Air Power. A Historical View* (Londen en Boulder 1977) 195-211.
- McCrabb, Maris, 'The Evolution of NATO Air Doctrine' in: Phillip S. Meilinger red., *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory* (Alabama 1997) 443-484.
- Mearsheimer, John J., 'Maneuver, Mobile Defense, and the NATO Central Front', *International Security* 6-3 (1981/1982) 104-122.
- Megens, C.M., 'De Amerikanisering van de Nederlandse krijgsmacht', *Militaire Spectator* 169-2 (2000) 91-101.
- Megens, C.M., 'Militair materieel van Nederlandse makelij: het materieelbeleid van de krijgsmacht en de Nederlandse defensie-industrie in de jaren vijftig' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 87-101.
- Megens, C.M., 'Nationale wensen en NAVO-eisen ten aanzien van de Nederlandse defensie, 1950-1990', *Militaire Spectator* 170-9 (2001) 474-479.
- Megens, Ine, *American aid to NATO allies in the 1950s: the Dutch case* (Amsterdam 1994).
- Megens, Ine, 'Interdependence in Principle and in Practice, 1957-1966' in: Christian Nuenlist en Anna Locher red., *Transatlantic Relations at Stake: Aspects of NATO, 1956-1972*. Zürcher Beiträge zur Sicherheitspolitik, nr. 78 (Zürich 2006) 51-71.
- Merkelbach, K., 'Samenwerking luchtstrijdkrachten/grondstrijdkrachten', *De Militaire Spectator* 139-9 (1970) 408-412.
- 'Met twee commando's verder', *de Vliegende Hollander* 29-2 (1973) 26-27.
- Mets, David R., *Land-Based Air Power in Third World Crises* (Alabama 1986).
- Meulen, J. van der, 'Civiel-militaire betrekkingen in verandering: wisselwerking tussen maatschappij en krijgsmacht' in: R. Moelker en J. Soeters red., *Krijgsmacht en samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Amsterdam 2003) 41-75.
- Miller, David, *The Cold War. A Military History* (Londen 1998).
- Moelker, R. en J. Soeters red., *Krijgsmacht en Samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Amsterdam 2003).

- Molenaar, F.J., *De luchtverdediging in de meidagen 1940* (2 banden; Den Haag 1970).
- 'Montgomery: Macht in de Lucht. Toekomstblik op een wereldoorlog', *de Vliegende Hollander* 11-2 (1955) 45-47.
- Moor, J.A. de, 'Aan de Amerikanen overgeleverd. Nederland, de vs en de oorlog in Korea, 1950-1953' in: J. Hoffenaar en G. Teitler red., *De Koude Oorlog. Maatschappij en Krijgsmacht in de jaren '50* (Den Haag 1992) 163-177.
- Muusse, E.W., 'De geneeskundige oorlogsorganisatie van de KLU binnen de nationale sector', *Nederlands Militair Geneeskundig Tijdschrift* 32-1 (1979) 23-33.
- 'Naar een Nederlandsche luchtmacht', *de Vliegende Hollander* 2-4 (1945) 1-2.
- NATO. *Facts and Figures*, NATO Information Service (Brussel 1971).
- Nederlof, Rinus, *Blazing Skies. De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht in Duitsland, 1960-1995* (Den Haag 2002).
- 'Negatieve maar ook positieve gevolgen voor de KLU', *de Vliegende Hollander* 30-3 (1974) 11-14.
- Netto, Steve en Martin Leeuwis, *Jachtvliegers in de Koude Oorlog, flirten met de dood?* (Vlijmen 2010).
- Neuman, H.J., 'Nederland en de NAVO' in: Huub A.J. Coppens, L.A.V.M. Metzmakers en H.J. Neuman red., *Grenzen en mogelijkheden van de Nederlandse buitenlandse politiek. Een discussie* (Baarn 1976) 18-28.
- 'Nieuws van de Redactietafel', *de Vliegende Hollander* 5-6 (1949) 129-131.
- Nota inzake het defensiebeleid, 18 mei 1954* (Den Haag 1954).
- Nota inzake het NAVO- en het defensiebeleid* (Den Haag 1968).
- O'Neill, Mark, 'The Soviet Air Force, 1917-1991' in: Robin Higham en Frederick W. Kagan red., *The Military History of the Soviet Union* (Basingstoke en New York 2010) 153-169.
- 'Oefening Bulldog', *de Vliegende Hollander* 5-10 (1949) 242-244.
- 'Oefening Cupola', *de Vliegende Hollander* 6-8 (1950) 210-211.
- 'Oefening Cupola', *de Vliegende Hollander* 6-9 (1950) 237-241.
- Om de veiligheid van het bestaan. Defensiebeleid in de jaren 1974-1983* (Den Haag 1974).
- 'Ons all-weather-fighters-probleem opgelost?', *Onze Luchtmacht* 7-1 (1955) 21-23.
- Oorthuys, J.H., 'Uitgebreide inventaris. Commando Depots en Materieel Luchtmacht' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 411-424.
- 'Openhartig interview met de opperofficier personeel', *de Vliegende Hollander* 21-3 (1965) 70-73.
- 'Operatie Wigwam II. Blauwland contra Groenland', *de Vliegende Hollander* 10-8 (1954) 245-246.
- Osgood, Robert E., *NATO: The Entangling Alliance* (Chicago en Londen 1962).
- Ossendorp, F.L., 'Zilveren valken over de grenzen. Het Commando Tactische Luchtstrijdkrachten' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 487-500.
- Oyens, C.W.A., 'Een technische wereld. Techniek en Bevoorrading' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963) 391-410.
- Pacco, John, *History of the Belgian Air Force 1910-1990* (Aartselaar 1989).
- Pape, Robert A., *Bombing to win. Air Power and Coercion in War* (Ithaca enz. 1996).
- Park, William, *Defending the West. A History of NATO* (Brighton 1986).
- Pedlow, Gregory W., 'The Evolution of NATO Strategy, 1949-1969' in: Gregory W. Pedlow red., *NATO Strategy Documents, 1949-1969, IX-XXV* (<http://www.nato.int/docu/stratdoc/eng/intro.pdf>).

- Pedlow, Gregory W., 'The Evolution of NATO's Command Structure, 1951-2009' (<http://www.aco.nato.int/resources/21/Evolution%20of%20NATO%20Cmd%20Structure%201951-2009.pdf>).
- 'Personeel gevraagd.....!', *de Vliegende Hollander* 5-3 (1949) 57-58.
- 'Personeel gevraagd.....!', *de Vliegende Hollander* 5-4 (1949) 79-80.
- Peters, M.E., *Lichtblauw op de Veluwe. Een geschiedenis van het Vliegveld Deelen, 1914-1995* (Den Haag 1998).
- Philpott, Bryan, *Meteor* (Wellingborough 1986).
- Pijpers, Alfred E., 'Dekolonisatie, compensatiedrang en de normalisering van de Nederlandse buitenlandse politiek' in: N.C.F. van Sas red., *De kracht van Nederland. Internationale positie en buitenlands beleid* (Haarlem 1991) 204-218.
- Piket, J., 'Het technisch centrum voor de luchtverdediging van SHAPE', *De Militaire Spectator* 127-7 (1958) 367-374.
- Preble, Christopher A., *John F. Kennedy and the Missile Gap* (DeKalb 2004).
- Putten, W.J.C. van der, *LCC: 50 Jaar Centrale Ondersteuning* (z.p. 2002).
- Ragay, J.D., *F-102. Delta Dagger in Europe* (Carrollton 1991).
- Rens, Gustave e.a., *De Luchtmacht* (Tiel 1992).
- Rice, Condoleezza, 'The Making of Soviet Strategy' in: Peter Paret red., *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age* (New Jersey 1986) 648-676.
- Riemersma, R., 'The international position of the Netherlands' in: Philip Everts en Guido Walraven red., *The Politics of Persuasion. Implementation of Foreign Policy by the Netherlands* (Avebury 1989) 15-25.
- Roozenbeek, Herman red., *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Den Haag 2008).
- 'Royal Flush 1960', *de Vliegende Hollander* 16-6 (1960) 175.
- Russell, Robert W., 'The Atlantic Alliance in Dutch Foreign Policy' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 169-185.
- 'Russische Laarzen bij de Noordpool', *de Vliegende Hollander* 11-5 (1955) 166-169.
- 'Sabres F86K voor de KLU', *Onze Luchtmacht* 7-3 (1955) 98-100.
- Sakkers, Hans en Johan den Hollander, *Luchtwachttorens in Nederland: Industrieel erfgoed uit de Koude Oorlog* (Middelburg 1989).
- Sandnes, Hans Ole, *The 1970-1974 Combat Aircraft Analysis. Priority to Defensive Counter Air and Anti-Shipping Operations* (Trondheim 2010).
- Savornin Lohman, W. De, 'De militaire top-organisatie van de NAVO', *De Militaire Spectator* 127-5 (1958) 240-242.
- Schaper, H.A., 'Het Nederlandse Veiligheidsbeleid 1945-1950' in: P.W. Klein en G.N. van der Plaats red., *Herrijzend Nederland. Opstellen over Nederland in de periode 1945-1950* (Den Haag 1981) 102-124.
- Schaper, H.A., 'The Security Policy of the Netherlands, 1945-1948' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 89-116.
- Schaper, H.A., "'Wij willen zelfs niet Mönchen-Gladbach!'" De annexatiekwesie 1945-1949', *Internationale Spectator* 39-5 (1985) 261-272.
- Schipper, A. de e.a., *Selectie Luchtmacht 50 jaar* (Rijen 1997).
- Schoenmaker, B., 'Vrijwilligers gezocht! De personeelsvoorziening voor de krijgsmacht in de jaren 1957-1963' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 196-219.

- Schoenmaker, Ben, 'De beroeps beproefd: de vermaatschappelijking van de krijgsmacht in de jaren zestig en zeventig' in: Jan Hoffenaar, Jan van der Meulen en Rolf de Winter red., *Confrontatie en ontspanning. Maatschappij en krijgsmacht in de Koude Oorlog, 1966-1989* (Den Haag 2004) 117-133.
- Schoenmaker, Ben, Paul Peucker en Alan Lemmers, *Plein 4. De geschiedenis van een logement en een departement* (Amsterdam 2006).
- Schoonoord, D.C.L., 'Nieuw-Guinea, de Koude Oorlog en de krijgsmacht' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 152-174.
- Schoonoord, D.C.L., *Pugno Pro Patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog* (Franeker 2012).
- Schouren, J.M.P. en R.H. Wildekamp red., *50 Jaar 306 Squadron: van Fotoverkenning naar Opleiding* (Den Haag 2003).
- Schweitzer, Carl-Christoph, 'American threat analyses in the 1950s' in: Carl-Christoph Schweitzer red., *The Changing Western Analysis of the Soviet Threat* (Londen 1990) 57-81.
- Scott, Harriet Fast en William F. Scott, *The Armed Forces of the USSR* (Boulder 1979).
- Shacklady, Edward, *The Gloster Meteor* (Londen 1962).
- Siccama, J.G. en Th. van den Hoogen, 'De defensiebegroting tussen 1945 en nu' in: E. Boeker en B. Oostenbrink red., *Jaarboek 1983/84. Vrede en veiligheid, bewapening, vredesbeweging en het Nederlandse veiligheidsbeleid* (Alphen aan den Rijn 1984) 158-181.
- Slierendrecht, L.A., *Vijftig jaar Luchtmacht Electronische en Technische School* (Arnhem 1988).
- Snieder, W., *In vogelvlucht. Geannoteerde bibliografie over de Nederlandse luchtvaart, vanaf 1794* (Alphen aan den Rijn 1999).
- Sokolovski, Vasili D., *Soviet Military Strategy* (3e druk; Londen 1975).
- Sprenger, Gerard H., 'Aankomst in Nederland, de eerste periode' in: Hans Loeber en Gerard H. Sprenger red., *32 TFS. Het enige 'Koninklijke' Amerikaanse squadron* (Dieren 1984) 17-23.
- Springer, Skip H., 'Departement van Defensie. "Plus ça change, plus c'est la même chose"', *Carré* 27-2 (2004) 14-16.
- Staden, A. van, 'De rol van Nederland in het Atlantisch Bondgenootschap. Wat veranderde en wat uiteindelijk bleef' in: N.C.F. van Sas red., *De kracht van Nederland. Internationale positie en buitenlands beleid* (Haarlem 1991) 219-231.
- Staden, A. van, *Een trouwe bondgenoot: Nederland en het Atlantisch Bondgenootschap, 1960-1971* (Baarn 1974).
- Staden, A. van, 'Goals and objectives' in: Philip Everts en Guido Walraven red., *The Politics of Persuasion. Implementation of Foreign Policy by the Netherlands* (Avebury 1989) 26-38.
- Staden, A. van, 'Recensie D. Hellema, 1956. De Nederlandse houding ten aanzien van de Hongaarse revolutie en de Suezcrisis', *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* 108-1 (1993) 127-129.
- Staden, A. van, 'The Role of the Netherlands in the Atlantic Alliance' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 137-165.
- Staden, A. van e.a., 'Role Conceptions in the Post-War Foreign Policy of the Netherlands' in: J.H. Leurdijk red., *The Foreign Policy of the Netherlands* (Alphen aan den Rijn 1978) 119-135.
- Starink, D., *De luchtmacht opgebouwd. De totstandkoming en de realisatie van het Luchtmachtbouwplan-1951* (Den Haag 2001).
- Starink, D., 'De nuclearisering van de krijgsmacht' in: B. Schoenmaker en J.A.M.M. Janssen red., *In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960* (Den Haag 1997) 82-99.

- Starink, D., *Gevechtsvliegtuigen voor de KLu. De geschiedenis van de keuzebepaling en de aanschaf* (Den Haag 1991).
- Starink, D., *Logistiek Centrum Woensdrecht* (Den Haag 2009)
- Starink, D., 'Logistiek en luchtmacht' in: H. Roos red., *Van marketenster tot logistiek netwerk. De militaire logistiek door de eeuwen heen* (Amsterdam 2002) 233-287.
- Stein, David J., *The Development of NATO Tactical Air Doctrine, 1970-1985*. Report R-3385-AF (Santa Monica 1987).
- Stemerding, Bram, *Dagboeken* (Amsterdam 1986).
- Stone, David R., *A Military History of Russia. From Ivan the Terrible to the War in Chechnya* (Westport 2006).
- Stueck, William, 'The Korean War' in: Melvyn P. Leffler en Odd Arne Westad red., *The Cambridge History of the Cold War*, volume 1 (Cambridge enz. 2010) 266-287.
- Swieten, C.F.A. van, 'De mens in de Luchtmacht in de jaren zeventig en daarna' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 306-314.
- Tammes, J., *Het wapen der Militaire Luchtvaart in de Engelse periode 1940-1945*. Geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht, hoofddeel 1, deel 3 (Den Haag 1961).
- Tammes, Rolf, *The United States in the Cold War in the High North* (Oslo 1991).
- Taylor, Bill, *Royal Air Force Germany since 1945* (Hinckley 2003).
- Taylor, John W.R. red., *Jane's All the World's Aircraft 1976-77* (Londen 1976).
- Teitler, G. e.a., *Militaire strategie* (Amsterdam 2002).
- Teitler, G. en F.Th. Olivier, *Mars in de lage landen. Defensie- en veiligheidsbeleid in en rond Nederland* (Rotterdam 1985).
- Texts of Final Communiqués, 1949-1974*. NATO Information Service (Brussel z.j.).
- The Story of Headquarters Second Allied Tactical Airforce, from 1952 to 1993* (z.p. z.j.).
- Thursfield, H.G. red., *Brassey's Annual: The Armed Forces Year-Book 1954* (Londen en New York 1954)
- Tiehatten, Ron, 'Het ontstaan van de Koninklijke Luchtmacht Kapel', *KLuPActief* 11-5 (2012) 16-17.
- Toom, W. den, 'Invloed van het gebruik van atoomwapens op de inzet van luchtstrijdkrachten', *De Militaire Spectator* 124-1 (1955) 41-44.
- Townshend, Charles red., *The Oxford Illustrated History of Modern War* (Oxford en New York 1997).
- Vegt, Q.J. van der, 'Het luchtwapen "ontketend". Driekwart eeuw Nederlandse militaire luchtvaart, 1913-1988', *Militaire Spectator* 182-1 (2013) 7-21.
- Verkaik, Jan, 'Dutch perceptions of the Soviet threat in the 1950s: empirical data' in: Carl-Christoph Schweitzer red., *The Changing Western Analysis of the Soviet Threat* (Londen 1990) 193-203.
- Vinck, Hervé de, *L'Aviation Militaire Belge* (Rennes 1980).
- Voorhoeve, J.J.C., *Peace, Profits and Principles. A study of Dutch foreign policy* (Den Haag 1979).
- Walraven, G., 'From indifference to involvement. The evolution of domestic support' in: Philip Everts en Guido Walraven red., *The Politics of Persuasion. Implementation of Foreign Policy by the Netherlands* (Avebury 1989) 39-49.
- Ward, O.G., *De militaire luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-1945* (Weesp 1985).
- Ward, O.G. e.a., *De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de na-oorlogse jaren 1945-1950* (Houten 1988).
- Ward, O.G., P.C. Boer en G.J. Casius, *The Royal Netherlands Military Flying School, 1942-1944. Een unicum in de historie van de militaire vliegopleiding* (Den Haag 1985).

- Wells, jr., Samuel F., 'The First Cold War Buildup: Europe in United States Strategy and Policy, 1950-1953' in: Olav Riste red., *Western Security: The Formative Years. European and Atlantic Defence, 1947-1953* (Oslo enz. 1985) 181-197.
- Whiting, Kenneth R., 'The Peacetime Air Force at Home and Abroad, 1945-1976' in: Robin Higham en Jacob W. Kipp red., *Soviet Aviation and Air Power. A Historical View* (Londen en Boulder 1977) 289-313.
- Wiebes, Cees en Bert Zeeman, 'Atlanticus pur sang. Hendrik Nicolaas Boon (1911-1991)' in: Bert van der Zwan, Bob de Graaff en Duco Hellema, *In dienst van Buitenlandse Zaken. Achttien portretten van ambtenaren en diplomaten in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2008) 133-144.
- Wiebes, Cees en Bert Zeeman, *Belgium, the Netherlands and Alliances, 1940-1949* (Proefschrift, Leiden 1993).
- Wiebes, Cees en Bert Zeeman, 'Nederland, België en de sovjetdreiging (1942-1948)', *Internationale Spectator* 41-9 (1987) 468-477.
- Wielenga, Friso, *Van vijand tot bondgenoot. Nederland en Duitsland na 1945* (Amsterdam 1999).
- Wijk, Aart A. van, *Het paard van Phaëthon. Herinneringen aan de Gloster Meteor in Nederland, 1948-1959. Trappen-toeren-trimmen* (Bergen 1999).
- Wijngaart, Kim van der, *Bondgenootschap onder spanning. Nederlands-Amerikaanse betrekkingen, 1969-1976* (Hilversum 2011).
- Wijninga, P.W.W., 'Airpower-strategie' in: G. Teitler e.a., *Militaire strategie* (Amsterdam 2002) 140-188.
- Wilbrink, J.H., 'Weapons delivery system group Volkel', *De Militaire Spectator* 139-8 (1970) 353-360.
- Wildekamp, R.H., H. Talen en P.G.M. Truren, *Gestaag Gespannen. 50 jaar Vliegbasis Volkel. Van 1e Tactische Jachtgroep tot First Fighter Wing* (Den Haag 2000).
- Winter, Rolf de, *Een eeuw militaire luchtvaart in Nederland 1913-2013. Bakermat Soesterberg* (Amsterdam 2013).
- Winter, R. de en E.H.J.C.M. Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging. 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag 1994).
- Winter, Rolf de en Erwin van Loo, *Luchtmachtbevelhebbers geportretteerd, 1954-2005* (Den Haag 2006).
- Winter, Rolf de en Wim Lutgert, *Check the Horizon. De Koninklijke Luchtmacht en het conflict in voormalig Joegoslavië 1991-1995* (Den Haag 2001).
- Wittert van Hoogland, R.W.C.G.A. red., *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (Den Haag 1963).
- Wolff, A.B., 'No room for amateurs', *Onze Luchtmacht* 20-1 (1968) 8-9.
- Zaloga, Steven J., *The Kremlin's Nuclear Sword. The Rise and Fall of Russia's Strategic Nuclear Forces, 1945-2000* (Washington en Londen 2002).
- Zeeuw, A. van der, *Vliegend in Nederland II, Starfighter* (Eindhoven 1987).
- Zegers jr., Jules, *Mensch durf te leven. Profielen van leiderschap en moed. Luitenant Generaal der Koninklijke Luchtmacht Julius Lucius Zegers, 1897-1970* (z.p. 2009).
- Zegers, J.G.W., 'Luchtvaart' in: H.A.F.G. van Ermel Scherer en J.Th. Alting von Geusau red., *Wetenschappelijk Jaarbericht van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap* 20 (1930) 165-201.
- Zegers, J.G.W., 'Luchtvaart' in: J.Th. Alting von Geusau en H.F.M. van Voorst tot Voorst red., *Wetenschappelijk Jaarbericht van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap* 23 (1933) 130-161.

- Zijlstra, Jelle, *Per slot van rekening: memoires* (2e druk; Amsterdam en Antwerpen 1992).
- Zijlstra, Martin, 'Vliegen kun je leren' in: A.P. de Jong red., *Vlucht door de tijd: 75 jaar Nederlandse luchtmacht* (Houten 1988) 206-215.
- Zubok, Vladislav en Constantine Pleshakov, *Inside the Kremlin's Cold War: from Stalin to Khrushchev* (Cambridge 1996).
- Zubok, Vladislav en Constantine Pleshakov, 'Khrushchev and Kennedy: the taming of the Cold War' in: Klaus Larres en Ann Lane red., *The Cold War: the essential readings* (Oxford enz. 2001) 98-134.
- Zuijdam, F., *Tussen wens en werkelijkheid. Het debat over vrede en veiligheid binnen de PvdA in de periode 1958-1977* (Amsterdam 2002).

Kranten

Algemeen Dagblad
De Telegraaf
De Tijd
Haagsche Courant
Leeuwarder Courant
NRC/Handelsblad
Staatscourant
Trouw

AFKORTINGENLIJST

1 Lk	Eerste Legerkorps
2ATAF	<i>2nd Allied Tactical Air Force</i>
4ATAF	<i>4th Allied Tactical Air Force</i>
AAFCFCE	<i>Allied Air Forces Central Europe</i>
AAS	Aan- en Afvoer Squadrons
ABC	atomair, biologisch, chemisch
ACE	<i>Allied Command Europe</i>
AD'70	<i>Alliance Defence Problems for the 1970s</i>
ADOC	<i>Air Defence Operations Centre</i>
ADR	<i>Air Defence Regions</i>
AFCENT	<i>Allied Forces Central Europe</i>
AFMED	<i>Allied Forces Mediterranean</i>
AFNORTH	<i>Allied Forces Northern Europe</i>
AFSOUTH	<i>Allied Forces Southern Europe</i>
AG	adjutant-generaal
AIRCENT	<i>Allied Air Forces Central Europe</i>
ALO	<i>Air Liaison Officers</i>
AMF	<i>Allied Command Europe Mobile Force</i>
AMP	<i>Additional Military Production</i>
AMSS	<i>Automated Message Switching System</i>
AOP	<i>Air Observation Post</i>
ARP	Anti-Revolutionaire Partij
ArVA	Artillerie Verkenningafdeling
ASP	<i>Annual Service Practice</i>
ATAG	<i>Air Training Advisory Group</i>
ATOC	<i>Allied Tactical Operations Centre</i>
AVOT	Aanvullende Vliegopleiding Tweemotorigen
AVR	Algemene Verdedigingsraad
AWX	<i>all weather interceptor</i>
BABOV	Bureau Aanleg, Beheer en Onderhoud Vliegvelden
BAOR	<i>British Army of the Rhine</i>
BB	Bescherming Bevolking
BDL	bevelhebber der Luchtstrijdkrachten
BOC	Bataljons Operatie Centrum
BOO	Basis Overleg Orgaan
BSG	Bureau Secretaris-Generaal
BVOT	Bureau Voorbereiding Oprichting Tactische Luchtstrijdkrachten
C-	commandant
CAP	<i>combat air patrol</i>
CAS	<i>close air support</i>

CATAC	<i>Commandement Aérienne Tactique</i>
CAV	Conversie en All-Weather Vlucht
CDIV	Commissie Detailregeling Integratie Vliegeropleidingen
CDML	Commando Depots Materieel Luchtmacht
CEPS	<i>Central European Pipeline System</i>
CGO	Centraal Geleid Onderhoud
CGS	chef Generale Staf
CHU	Christelijk-Historische Unie
CINCENT	<i>Commander-in-Chief Allied Forces Central Europe</i>
CINCUSAFE	<i>Commander-in-Chief United States Air Forces in Europe</i>
CLN	Commando Legerluchtmacht Nederland
CLO	Commando Luchtvaartopleidingen
CLS	chef Luchtmachtstaf
CLT	Commando Luchtvaarttroepen
CLV	Commando Luchtverdediging
CMS	chef Marinestaf
COC	<i>Combat Operations Centre</i>
COL	Commando Opleidingen LSK
COMAIRCENT	<i>Commander Allied Air Forces Central Europe</i>
COMLANDCENT	<i>Commander Allied Land Forces Central Europe</i>
COMNAVCENT	<i>Commander Allied Naval Forces Central Europe</i>
COMNORTHAG	<i>Commander Northern Army Group</i>
COR	Commissie Ontwikkeling Raketten
CPN	Communistische Partij van Nederland
CRC	<i>Control and Reporting Centre</i>
CTL	Commando Tactische Luchtstrijdkrachten
CTZM	chef Technische Zaken & Materieel Luchtmacht
CVCS	Comité Verenigde Chefs van Staven
CVSE	Conferentie over Veiligheid en Samenwerking in Europa
CVV	Centraal Verkeersleiding- en Verbindingssquadron
CWDD	<i>Commissie Werkelijke Diensttijd Dienstplichtigen</i>
D'66	Democraten '66
DAD	Directoraat (Directoraat-Generaal) voor Administratieve Diensten
DAT	<i>Défense Aérienne Territoriale</i>
DATIM	Depot Algemeen Technisch en Intendance Materieel
DDR	Duitse Democratische Republiek
DEBM	Depot Elektronisch en Bewapeningsmaterieel
DELM	Depot Elektronisch Materieel
DG	Directoraat-Generaal
DGW&T	Directie Gebouwen, Werken en Terreinen
DKU	Depot Kleding en Uitrusting
DMLU	Directoraat Materieel Luchtmacht
DMTM	Depot Motortransportmaterieel
DNLSK	Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten

DPC	<i>Defence Planning Committee</i>
DS'70	<i>Democratisch-Socialisten '70</i>
DSM/Vlb WDT	<i>Depot Straalmotoren tevens Vliegbasis Woensdrecht</i>
DVM	<i>Depot Vliegtuigmaterieel</i>
DVVM	<i>Depot Vliegtuigen en Vliegtuigmaterieel</i>
EDG	<i>Europese Defensie Gemeenschap</i>
EDIP	<i>European Defence Improvement Program</i>
EDP	<i>Emergency Defence Plan</i>
ELVO	<i>Elementaire Lichte Vliegtuigen Opleiding</i>
EOV	<i>elektronische oorlogvoering</i>
EVO	<i>Elementaire Vliegopleiding</i>
EWR	<i>early warning radar</i>
FALLEX	<i>Fall Excercise</i>
FASOC	<i>Forward Air Support Operations Centre</i>
FATAC	<i>Force Aérienne Tactique</i>
FBA	<i>Fighter Bomber Attack</i>
FBS	<i>Fighter Bomber Strike</i>
FBSA	<i>Fighter Bomber Strike/Attack</i>
FDS	<i>Fighter Day Squadron</i>
FEZ	<i>Fighter Engagement Zone</i>
FIC	<i>Flight Information Centre</i>
FIS	<i>Fighter Interceptor Squadron</i>
FMIZ	<i>Forward Missile Intercept Zone</i>
FN	<i>Fabrique Nationale</i>
FOD	<i>Foreign Object Damage</i>
FTTU	<i>Field Technical Training Unit</i>
GCA	<i>Ground Controlled Approach</i>
GGW	<i>Groep Geleide Wapens</i>
GMB	<i>Groot Militair Brevet</i>
GOC	<i>Groeps Operatie Centrum</i>
GPLV	<i>Groep Lichte Vliegtuigen</i>
GSMW	<i>Groep Straalmotorenwerkplaats</i>
GTMGW	<i>Groep Techniek en Materieel Geleide Wapens</i>
HABS	<i>High Altitude Bombing System</i>
HAWK	<i>Homing all the Way Killer</i>
HEK	<i>Handelingen van de Eerste Kamer der Staten-Generaal</i>
HIMEZ	<i>High Missile Engagement Zone</i>
HKGS	<i>Hoofdkwartier van de Generale Staf</i>
HQ	<i>Headquarters</i>
HTK	<i>Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal</i>
HVO	<i>Helikopter Vliegeropleiding</i>
ICBM	<i>Intercontinental Ballistic Missile</i>
IGK	<i>inspecteur-generaal der Krijgsmacht</i>
IGKLU	<i>inspecteur-generaal van de Koninklijke Luchtmacht</i>

IPG	<i>International Planning Group</i>
IRAN	<i>Inspection and Repair as Necessary</i>
Java	Jachtvliegtuigafdeling
JCOC	<i>Joint Command and Operations Centre</i>
JCS	<i>Joint Chiefs of Staff</i>
JHQ	<i>Joint Headquarters</i>
JOC	<i>Joint Operations Centre</i>
JOP	Jaarlijks Oefen Programma
JVO	Jachtvliegopleiding
JVS	Jachtvliegschool
KB	Koninklijk Besluit
KKSL	Koninklijke Kaderschool Luchtmacht
KL	Koninklijke Landmacht
KLD	Korps Luchtwachtdienst
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
KLU	Koninklijke Luchtmacht
KM	Koninklijke Marine
KMA	Koninklijke Militaire Academie
KMB	Klein Militair Brevet
KMG	kwartiermeester-generaal
KVP	Katholieke Volkspartij
KVV	Kort Verband Vrijwilliger
LAACC	<i>Light Anti Aircraft Control Centre</i>
LABS	<i>Low Altitude Bombing System</i>
LB	Luchtmacht Bewaking
LBK	Luchtmacht Bewakingskorps
LBKS	Luchtmacht Bewakingskorps School
LES	Luchtmacht Elektronische School
LETS	Luchtmacht Electronische en Technische School
LIMOS	Luchtmacht Instructie en Militaire Opleidingen School
LIR	Luchtmacht Instructie Regiment
LKS	Luchtmacht Kaderschool
LLWS	Legerluchtwaarnemersschool
LMS	Luchtmacht Meteorologisch Squadron
LOGGER	Luchtmacht Opleidings Groep voor Gevechtsleiders en Radarbedieners
LOKS	Luchtmacht Officiers- en Kaderschool
LOMEZ	<i>Low Missile Engagement Zone</i>
LSK	Luchtstrijdkrachten
LSP	<i>Launch Sequence Plan</i>
LSS	Luchtmacht Stafschoon
lts	lagere technische school
LTS	Luchtmacht Technische School
LUA	Luchtdeelartillerie
LUSO	Luchtmacht Selectie Orgaan

LUVA	Luchtmacht Vrouwenafdeling
LUVE	Luchtmacht Verbindingsseenheid
LVG	Luchtmachtverbindingsgroep
LVMG	Luchtmacht Verbindings en Meteorologische Groep
LVO	Lichte Vliegtuigen Opleiding
M&G-stelsel	meldings- en gevechtsleidingsstelsel
MAAG	<i>Military Assistance Advisory Group</i>
MAD	<i>Mutual Assured Destruction</i>
MAK	Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk
MBFR	<i>Mutual Balanced Force Reductions</i>
MC	<i>Military Committee</i>
MDAP	<i>Mutual Defense Assistance Program</i>
MFPU	<i>Mobile Field Processing Unit</i>
MILVA	Militaire Vrouwenafdeling
MIRV	<i>Multiple Independently Targeted Re-entry Vehicles</i>
ML	Militaire Luchtvaart
MLD	Marine Luchtvaartdienst
MLF	<i>Multilateral Force</i>
ML-KNIL	Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger
MPA	Militair-Politieke Aangelegenheden
MRBM	<i>medium range ballistic missiles</i>
MRV	<i>Mutiple Re-entry Vehicles</i>
MTDP	<i>Medium Term Defence Plan</i>
MTG	Motortransportgroep
MTU	<i>Mobile Training Unit</i>
MVVGPP	Meteorologische Voorlichtings- en Verbindingsgroep
NAC-2 Group	Nederlands Administratief Commando van No. 2 Group
NADGE	<i>NATO Air Defence Ground Environment</i>
NADGEMO	<i>NADGE Management Office</i>
NAMFI	<i>NATO Missile Firing Installation</i>
NAMSA	<i>NATO Maintenance and Supply Agency</i>
NAMSO	<i>NATO Maintenance and Supply Organisation</i>
NAMSS	<i>NATO Maintenance and Supply System</i>
NASMO	<i>NATO F-104G Starfighter Management Office</i>
NASPO	<i>NATO F-104G Starfighter Production Organization</i>
NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i>
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NBC	nucleair, biologisch, chemisch
NBMR	<i>NATO Basic Military Requirements</i>
NDVN	Nederlands Detachement Verenigde Naties
NHM	Nederlandsche Handel-Maatschappij
NIMH	Nederlands Instituut voor Militaire Historie
NIV	Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling
NL-HaNA	Nationaal Archief

NLL	Nationaal Luchtvaartlaboratorium
NOD	Nederlands Opleidingsdetachement
NORTHAG	<i>Northern Army Group</i>
NRWM	Nationale Raad Welzijn Militairen
NS "G"	Navigatiestation Groningen
NS "N"	Navigatiestation Noord-Holland
NSC	<i>National Security Council</i>
OB	Object Bewaking
OBA	Order van Blijvende Aard
OCC	Operationele Conversie Cursus
OCU	<i>Operational Conversion Unit</i>
OFTT	<i>Operational Flight and Tactics Trainer</i>
OOC	<i>Offensive Operations Centre</i>
OOP	opperofficier Personeel
OP	<i>Observation Post</i>
ORE	<i>Operational Readiness Evaluation</i>
OSP	<i>off-shore procurement</i>
OTT	Opleiding Tijdens Tewerkstelling
OTU	<i>Operational Training Unit</i>
PPR	Politieke Partij Radikalen
PSP	Pacifistisch Socialistische Partij
PvdA	Partij van de Arbeid
QRA	<i>Quick Reaction Alert</i>
R&D	<i>Research and Development</i>
RAF	<i>Royal Air Force</i>
RAOC	<i>Regional Air Operations Centre</i>
RATO	<i>Rocket Assisted Take-Off</i>
REA	Raad voor Economische Aangelegenheden
REM(-eiland)	Reclame Exploitatie Maatschappij
RLD	Rijksluchtvaartdienst
RLS	Rijksluchtvaartschool
RNLAF	<i>Royal Netherlands Air Force</i>
RNMFS	<i>Royal Netherlands Military Flying School</i>
ROVL	Reserve Officier Vliegeropleiding
RVO-TNO	Rijksverdedigingsorganisatie Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek
RZO	Raad voor Zaken Overzee
SABCA	<i>Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques</i>
SAC	<i>Strategic Air Command</i>
SACEUR	<i>Supreme Allied Commander in Europe</i>
SADTC	<i>SHAPE Air Defence Technical Centre</i>
SALT	<i>Strategic Arms Limitation Talks</i>
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SAR/TAR	<i>Search and Rescue/Tactical Air Rescue</i>

SCVB	Selectiecommissie Vliegtuigbemanningen
SDAP	Sociaal-Democratische Arbeiders Partij
SETEL	<i>Société Européenne de Téléguidage</i>
SG	secretaris-generaal
SG	<i>Standing Group</i>
SGP	Staatkundig Gereformeerde Partij
SHAPE	<i>Supreme Headquarters Allied Powers Europe</i>
SLBM	<i>Submarine Launched Ballistic Missile</i>
SMW	Straalmotorenwerkplaats
SNAP	<i>Short Notice Annual Practice</i>
SOC	<i>Sector Operations Centre</i>
SSA-MVD	Semi-Statistische Archiefdiensten van het Ministerie van Defensie
SSM	<i>Surface-to-Surface Missile</i>
STDP	<i>Short Term Defence Plan</i>
STUMIK	<i>Stuurgroep Maatschappelijke Invloeden Krijgsmacht</i>
SVO	Selectie Vliegopleiding
TA	<i>Technical Agreement</i>
TACEVAL	<i>Tactical Evaluation</i>
TBN	Territoriaal Bevelhebber Nederland
TCC	<i>Temporary Council Committee</i>
TCA	Transitie en Conversie AWX
TFS	<i>Tactical Fighter Squadron</i>
TNW	tactisch nucleair wapen
TOC	<i>Tactical Operations Centre</i>
TOCC	<i>Theatre Operational Conversion Course</i>
TOI	Technische Opleidings Inrichting
TransVA	Transportvliegtuigafdeling
TURMA	Turbine Motoren Afdeling
TVO	Transitie Vliegopleiding
TWM	<i>Tactical Weapons Meet</i>
U.S. / US	<i>United States (of America)</i>
USAF	<i>United States Air Force</i>
USAFE	<i>United States Air Force in Europe</i>
USSR	Unie van Socialistische Sovjetrepublieken
VAC	Voorraad Administratie Centrum
VBA	Verbindingsafdeling
VCS	Verenigde Chefs van Staven
VIMOS	Verkeersleidings-, Inlichtingen- en Militaire Opleidingen School
VIO	Vlieg instructeurs Opleiding
V/STOL	<i>Vertical/Short Take Off and Landing</i>
VLVO	Voortgezette Lichte Vliegtuigen Opleiding
VN	Verenigde Naties
VND	Vrijwillig Nadienenden
VOTC	Vliegveiligheids Oefen- en Test Centrum

VS	Verenigde Staten
VSI	Verenigde Staten van Indonesië
VVD	Volkspartij voor Vrijheid en Democratie
VVDM	Vereniging van Dienstplichtige Militairen
VVO	Voortgezette Vliegopleiding
VVV	voor vernietiging vatbaar
WANO	Reddingsoperatie <i>Watersnood</i>
WDI	<i>Weapon Delivery Improvement</i>
WEU	West-Europese Unie
WINTEX	<i>Winter Excercise</i>
WOC	<i>Wing Operations Centre</i>
WSA	<i>Weapon Storage Area</i>
WU	Westerse Unie
WUCOS	<i>Western Union Chiefs of Staff Committee</i>
WUDO	<i>Western Union Defence Organization</i>

LIJST VAN ORGANOGRAMMEN EN TABELLEN

- Westerse Unie Defensie Organisatie, 1948-1955 33
- Structuur Ministerie van Oorlog en positie (plaatsvervangend) CLS, mei 1949 50
- NAVO-organisatie (vereenvoudigd), april 1952 84
- NAVO-commando-organisatie en plaats van Nederlandse luchtmacht, 1953-1966 85
- Organisatiestructuur Koninklijke Luchtmacht, november 1954 109
- Inpassing Commando Luchtverdediging en Commando Tactische Luchtmacht in 2ATAF, vredesorganisatie 1955 116
- Sterktestaat militair- en burgerpersoneel, inclusief LUVV-personeel, eind 1956 151
- Positie Koninklijke Luchtmacht binnen topstructuur Ministerie van Defensie, 1964 215
- Aansturing Commando Luchtverdediging en Commando Tactische Luchtmacht door 2ATAF, 1963-1973 220
- Sterktestaat militair- en burgerpersoneel, inclusief LUVV-personeel, eind 1966 257
- Organisatieschema Koninklijke Luchtmacht, 1973 310

REGISTER

- 2ATAF War Plan*, 266, 249, 250
- 2nd Allied Tactical Air Force (2ATAF)*, 85, 102, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 143, 159, 160, 162, 167, 189, 191, 202, 203, 205, 207, 218, 219, 220, 221, 246, 248, 266, 269, 270, 271, 275, 306, 310, 311, 312, 322, 328, 331, 335, 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 357, 367
- 2nd Tactical Airforce*, 183
- 4th Allied Tactical Air Force (4ATAF)*, 85, 159, 162, 203, 208, 209, 266, 311, 352, 354
- 5 Divisie*, 289, 380
- A-4 Skyhawk, Douglas, 312, 313, 316
- A-7 Corsair, Ling-Temco-Vought, 312, 313
- Aan- en Afvoer Squadrons, 118, 162, 223, 309, 310, 331
- Aanvullende Vliegopleiding Tweemotorigen, 25, 51
- Accord Spéciale*, 102
- ACE Forces Standards*, 265, 349
- ACE Long Term Requirements for the Air Defence of NATO Europe*, 207, 208
- Acheson, Dean, 73
- Additional Military Production*, 45
- Advanced Operational Course*, 344
- Adviesgroep Personeelsbeleid Officieren, 252
- AFCENT, zie: *Allied Forces Central Europe*
- Afdeling Vliegtuigbouw van de Koninklijke Maatschappij De Schelde, 119
- Afrika, 34, 35, 93, 104, 174, 188, 284
- AIM-9, zie: GAR-8
- Air Advisory Committee*, 53, 59
- Air Contact Team*, 160, 220
- Air Defence Operations Centre*, 203, 219, 220, 311
- Air Defence Plan*, 39, 41, 42, 45, 49, 51, 59, 94, 97, 98, 362
- Air Defence Region*, 199, 203
- Air Liaison Officer*, 220
- Air Ministry*, 22, 24, 25, 39, 50, 51, 52, 237
- Air Observation Post*, 111
- Air Training Advisory Group*, 259,
- AJ-7, Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein AG, 312
- Akkoorden van Parijs, 74, 105
- Aler, I.A., 38, 39, 48, 53, 54, 61, 69, 70, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 108, 112, 115, 123, 130, 132, 135, 141, 156, 157, 158, 164, 165, 166
- Alexander, Albert V., 41
- Algemene militaire pensioenwet*, 339
- Algera, J., 125
- Algerije, 173, 174
- Alliance Defence Problems for the 1970s*, 291
- Allied Air Forces Central Europe*, 84, 85, 238, 311
- Allied Command Europe Mobile Force*, 184, 268, 353
- Allied Command Europe*, 84, 85, 114, 200, 207, 232
- Allied Forces Central Europe*, 84, 85, 175, 220, 310, 337, 353
- Allied Forces Mediterranean*, 84, 85
- Allied Forces Northern Europe*, 84, 85, 203
- Allied Forces Southern Europe*, 84, 85, 203
- Allied Tactical Operations Centre*, 311
- Alouette II, Aérospatiale, 179, 261
- Alouette III, Aérospatiale, 261, 298, 310, 343
- Alphen, 118, 133
- Ameland, 351
- AMES-radarsysteem, 159
- AMF, zie: *Allied Command Europe Mobile Force*
- An-22 Cock, Antonov, 293
- An-26 Curl, Antonov, 293
- Anglo-French Cooperation for Air Defence*, 208
- Annual Review*, 86, 87, 103, 129, 131, 143, 146, 194, 234, 249, 374
- Annual Service Practice*, 270, 271, 355
- Anson, Avro, 51, 161
- Anti-Revolutionaire Partij, 178, 287, 288, 289, 302, 380
- ARES-3-D-radarsysteem, 306
- Arnhem, 330

Atlantique, Breguet, 242
 Atlantische Oceaan, 93, 320
Atomic Strike Plan, 189, 220, 266, 267, 276, 311
 Auenhausen, 219
 Australië, 22, 23, 179, 298
Automated Message Switching System, 330
 Avio-Diepen, 104, 118, 128, 134, 224, 235, 318, 326, 347
 Aviolanda, 119, 224, 231, 313, 317, 318, 319, 326
 Azië, 22, 24, 67, 68, 72, 75, 174, 281

B-29 Superfortress, Boeing, 89, 159
 B-36 Peacemaker, Convair, 185
 B-47 Stratojet, Boeing, 185
 B-52 Stratofortress, Boeing, 185
 B-66 Destroyer, Douglas, 269
 Bach, J.A., 118, 124, 128, 137
 Bad Eilsen, 115
 Bakker, M., 177
 Baretta, A., 39, 40, 55, 60, 100, 104, 107, 113, 115, 129, 142, 143, 154, 157, 162, 163, 201, 213
Basic Flying Training, 344
 Basis Overleg Orgaan, 339, 340
 Basisvlucht, 133, 138, 154, 265
 Bataljons Operatie Centrum, 219
 Beaver, zie: DHC-2
 Beetgumermolen, 245
 Belenko, Viktor, 293
 België, 12, 28, 36, 42, 56, 60, 63, 87, 103, 112, 113, 114, 115, 116, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 138, 146, 166, 175, 184, 193, 194, 196, 198, 202, 204, 205, 207, 208, 210, 212, 213, 219, 222, 226, 227, 228, 230, 231, 232, 237, 240, 246, 258, 259, 260, 263, 266, 276, 279, 281, 285, 291, 292, 309, 313, 314, 315, 317, 318, 319, 323, 324, 343, 344, 359, 363, 369
 Belgische luchtmacht, 38, 39, 42, 44, 84, 85, 113, 114, 116, 123, 138, 193, 202, 222, 275, 301, 309, 312, 313, 323, 343, 344, 350, 355, 358, 362
 Benjamins, P.A.C., 307, 332
 Berge, W.H. van den, 140
 Bergh, S.J. van den, 178, 195
 Berlijn, D., 218, 264, 265, 306

Berlijnse Blokkade, 27, 46, 67, 367
 Berlijnse crisis, 170, 171, 172, 178, 184, 191, 273, 275
 Berlijnse Muur, 171, 172, 282, 382
 Bernhard, prins, 22, 50, 60, 109, 131, 149, 227
 Beroepspersoneel, zie: personeel
 Beugel, E.H. van der, 12, 124, 139
 Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten (BDL), 107, 113, 116, 215, 216, 220, 221, 223, 224, 248, 262, 265, 271, 307, 308, 310, 330, 331, 361, 381
 Bevin, Ernest, 28
Bevorderingsvoorschrift Kader Luchtmacht, 251, 253, 334
 Billotte, Pierre, 200
 Blaisse, P.A., 177
 Block, L. de, 318, 319
 Blomberg, 241
 Bloodhound-geleidewapensysteem, 236
Blue Danube, 190
 Bo-105CB, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, 382
 Boedapest, 76
 Boeynants, Paul Vanden, 319
Bomber Command, 23, 91
 Bondsrepubliek, de, 72, 73, 74, 92, 105, 133, 146, 160, 162, 175, 183, 184, 188, 199, 202, 204, 206, 207, 208, 211, 216, 219, 222, 223, 226, 227, 228, 230, 231, 234, 237, 238, 240, 241, 244, 247, 260, 267, 272, 276, 279, 282, 285, 291, 292, 295, 296, 297, 323, 325, 328, 346, 347, 351, 352, 356, 377, 379
 Bonn, 74, 226, 228, 230, 231, 238
 Boon, H.N., 210, 324, 328
 Borghouts, J.J.F., 314
 Bosch, J.L., 214, 237
 Bosch, W.M. van den, 306
 Brandt, Willy, 282
 Breda, 57, 117
 Breguet 121, Breguet, 312
 Brekendorf, 219
 Brezjnev, Leonid, 279, 283, 284, 294
 Brezjnev-doctrine, 280
 Brink, J.R.M. van den, 45, 99, 136
 British Aircraft Corporation, 324
British Army of the Rhine, 34, 183
 Brockzetel, 211, 219, 306, 352

- Broers, F.E., 234
 Brosio, Manlio, 292
 Bruijn, A.C. de, 125
 Bruins Slot, J.A.H.J.S., 77
 Brunssum, 175
 Brussel, 175, 230, 314, 319, 344
Burden sharing, 86, 291
 Bureau Aanleg, Beheer en Onderhoud Vliegvelden, 141, 142, 245, 329
 Bureau Voorbereiding Oprichting Tactische Luchtstrijdkrachten, 111
 Burgerpersoneel, zie: personeel
- c-47 Skytrain, Douglas, 134, 135, 161, 179, 180, 195, 224, 225
 c-130 Hercules, Lockheed, 320
 Cain, H.P., 69
 Calmeyer, M.R.H., 104, 178, 195, 196, 197, 208, 209, 211, 226, 227, 228, 229, 230, 238, 240, 241
 Cals, J.M.L.Th., 229, 244
 Cambodja, 284
 Canada, 23, 29, 86, 87, 134, 153, 154, 155, 156, 184, 200, 222, 226, 228, 279, 281, 291, 297, 307, 309, 310, 314, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 325, 332, 342, 343, 344
 Canadese luchtmacht, 85, 317, 323, 335, 344, 350
 Canadair, 317, 319, 320
 Canadian Commercial Corporation, 319, 332
Canadian Mutual Aid Program, 129
 Canberra, English Electric, 246, 269, 326, 352
 Cappellen, 331, 335
 Castro, Fidel, 173
 Centraal Europa, 37, 82, 84, 85, 93, 112, 201, 281, 297
 Centraal Geleid Onderhoud, 249
 Centraal Informatie Punt, 331
 Centraal NF-5 Projectbureau, 320
 Centraal Verkeersleiding- en Verbindings-squadron, 110, 217
Central Army Group, 297
Central European Pipeline System, 88, 146, 147
 Centrale Magazijnen en Centrale Werkplaatsen, 25, 48, 118
- Ceuppens, J., 314
 Chassin, Lionel, 200
 Chateauroux, 133, 249, 331
 Chef Generale Staf, 44, 49, 50, 59, 78, 94, 108, 164, 203, 216, 232, 236, 239, 241, 304, 328
 Chef Luchtmachtstaf, passim
 Chef Marinestaf, 49, 55, 59, 94, 203
 Chef Technische Zaken & Materieel Luchtmacht, 106, 118, 119, 223, 224
 China, 68, 71, 82, 180, 284
 Chinese Burgeroorlog, 68
 Christelijk-Historische Unie, 78, 287, 302
 Chroesjtsjov, Nikita, 171, 172, 173, 185, 279
 Churchill, Sir Winston, 26
 CL-984, Lockheed, 313
 COMAIRCENT, zie: *Commander Allied Air Forces Central Europe*
Combat Effectiveness Report, 163, 359
Combat Operations Centre, 220, 221, 271, 311
Comité Intérimaire Militaire, 102, 103
 Comité Verenigde Chefs van Staven, 49, 59, 61, 94, 95, 98, 100, 102, 105, 115, 146, 215, 216, 240, 305, 328, 379
Commandement Aérienne Tactique, 103, 205
Commander Allied Air Forces Central Europe (COMAIRCENT), 70, 84, 85, 143, 162, 203, 244
Commander Allied Land Forces Central Europe, 84, 85
Commander Allied Naval Forces Central Europe, 84, 85
Commander Northern Army Group, 328, 356
Commander-in-Chief Allied Forces Central Europe, 84, 85, 241
Commander-in-Chief United States Air Forces in Europe, 247
 Commando Depots Materieel Luchtmacht, 106, 109, 118, 223, 224, 308
 Commando Depots Personeel Luchtmacht, 117, 223
 Commando Legerluchtmacht Nederland, 39, 48, 49, 59, 105
 Commando Logistiek en Opleidingen, 308, 309, 310

- Commando Luchtmachtopleidingen, 221, 222, 223, 249, 257, 258, 261, 263, 271, 308, 309, 341
- Commando Luchtstrijdkrachten Nederland, 25
- Commando Luchtvaartopleidingen, 59, 85, 106, 109, 111, 117, 137, 138, 152, 161, 213, 221
- Commando Luchtvaarttroepen, 106, 109, 117, 213, 221
- Commando Luchtverdediging, 69, 70, 93, 106, 110, 111, 112, 113, 114, 116, 120, 129, 132, 133, 135, 138, 139, 144, 147, 149, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 166, 167, 179, 189, 205, 213, 214, 216, 217, 218, 220, 221, 245, 249, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 304, 306, 307, 308, 309, 312, 322, 332, 336, 347, 348, 349, 350, 352, 355, 359, 363, 365
- Commando Magazijnen en Werkplaatsen, 106
- Commando Opleidingen LSK, 22, 25
- Commando Tactische Luchtstrijdkrachten, 106, 109, 111, 114, 115, 116, 118, 129, 132, 133, 135, 138, 147, 154, 155, 158, 160, 161, 163, 166, 167, 213, 214, 216, 218, 220, 221, 223, 235, 245, 246, 252, 263, 264, 266, 267, 268, 271, 303, 306, 307, 308, 310, 322, 332, 337, 346, 347, 349, 350, 353, 355, 359, 363, 365
- Commissie Detailregeling Integratie Vliegeropleidingen, 222
- Commissie-Gijbels, 251
- Commissie Luchtverdediging, 55
- Commissie Nieuwe Wapens, 354
- Commissie Onderzoek Militair Aankoopbeleid, 177
- Commissie Ontwikkeling Raketten, 236
- Commissie Overgang Beroepsdienst, 336
- Commissie ter voorbereiding van de Rijks-Legerluchtmacht, 48
- Commissie Tromp, 42
- Commissie van Advies voor de Productie van Geleide Projectielen, 239
- Commissie-Van Rijckevorsel, 287, 288, 305, 306, 326, 379
- Commissie Verbindingen en Electronica Krijgsmacht, 146
- Commissie voor Zelfstandige Luchtmacht, 108
- Commissie Werkelijke Diensttijd Dienstplichtigen, 252
- Communistische Partij van Nederland, 46, 100, 140, 177, 318
- Conferentie over Veiligheid en Samenwerking in Europa, 282
- Congo, 60, 222
- Containment-politiek, 72
- Control and Reporting Centre (CRC), 144, 219, 220
- Control and Reporting Centre/Sector Operations Centre (CRC/SOC), 217, 219, 306, 307, 310, 328, 345, 351, 352
- Control and Reporting Post (CRP), 219, 307, 310
- Convair 240, 135
- Convair 340, 135
- Conversie en All-Weather Vlucht, 309, 345
- Cox, A.L., 218, 245, 270, 313, 317, 319
- Cuba/Cuba-crisis, 170, 171, 172, 173, 174, 191, 192, 275, 277, 282, 284, 357
- D-24 Alliance, Fokker/Republic, 242
- DAF, 376
- Dankert, P., 302
- Dassault, 123, 124, 227, 229, 314
- DC-3, Douglas, 135, 225
- De Bilt, 117, 221, 258, 310
- Defence Committee, 32, 33, 36, 40, 45, 82, 83, 95
- Defence Planning Committee, 298, 380
- Defence Planning Review, 322
- Défense Aérienne Territoriale, 203, 205
- Defensiebeleid. Waarheen in de komende 10 jaar?, 288
- Defensiecommissie, 39, 100, 105, 137, 156, 157, 167, 176, 177, 194, 196, 197, 200, 204, 207, 228, 229, 251, 263, 299, 318
- Defensienota's
- Defensienota 1950, 76, 77, 79, 99
- Defensienota 1951, 79, 99, 107
- Defensienota 1960, 178, 184, 195, 253, 290
- Defensienota 1964, 181
- Defensienota 1968, 285, 300, 301, 302, 303, 318, 321, 339, 346

- Defensienota 1974, 17, 289, 360, 361, 371, 378, 379, 380, 381, 382
- Defensieraad, 215, 288, 305
- Delft, 42, 118
- Democraten '66, 287, 288, 302, 303, 379
- Democratisch-Socialisten '70, 287, 288, 380
- Den Haag, 16, 28, 30, 40, 43, 45, 46, 47, 54, 55, 64, 69, 73, 77, 102, 104, 111, 126, 146, 181, 199, 204, 229, 231, 284, 310, 314, 319, 326, 362, 373
- Den Helder, 352
- Denemarken, 12, 29, 38, 139, 199, 205, 206, 263, 285, 343, 353, 359
- Deense luchtmacht (*Flyvevåbnet*), 139, 162, 275, 353
- Depot Algemeen Technisch en Intendance Materieel, 223, 308, 310
- Depot Bewapeningsmaterieel en Munitie, 223
- Depot Elektronisch en Bewapeningsmaterieel, 223, 308
- Depot Elektronisch Materieel, 190, 223, 308
- Depot F-84 Vliegtuigen, 133
- Depot Kleding en Uitrusting, 223
- Depot Motortransportmaterieel, 223, 308
- Depot Straalmotoren tevens Vliegbasis Woensdrecht, 308, 309
- Depot Vliegtuigen en Vliegtuigmaterieel Nr.2, 118, 223
- Depot Vliegtuigmaterieel, 223, 308, 310
- Depot Vliegtuigmaterieel Nr.1, 118, 223
- Depot Vliegtuigmaterieel Nr.2, 118, 133
- Derde Wereld, 174, 179
- Detente, 282, 283, 284, 287, 371
- Deurne, 113
- ДНС-2 Beaver, de Havilland Canada, 135, 225
- Dienstplichtigen, zie: personeel
- Dienstplichtwet*, 150, 179
- Diepen, F.J.L., 104, 127, 128, 225, 325
- Directie Gebouwen, Werken en Terreinen, 142
- Directoraat der Nederlandse Luchtstrijdkrachten, 22, 23, 24, 25, 38, 39, 47, 48, 52, 63, 362, 372
- Directoraat Luchtvaartopleidingen, 25, 48, 58, 59
- Directoraat Materieel Luchtmacht, 106, 118, 224, 263, 271, 313, 315, 319, 331
- Dis, C. van, 302
- Djakarta, 180, 181
- Doelmatig Defensiebeleid*, 286, 303
- Doelmatig Defensiebeleid II*, 288
- Doorman, P.L.G., 49
- Draper, W.H., 122
- Drees, W., 13, 30, 31, 40, 44, 62, 69, 77, 78, 80, 81, 98, 99, 119, 120, 123, 125, 130, 136, 139, 176, 193, 273, 274, 369, 370, 375
- Driebergen, 117, 144, 217, 221, 267, 330
- Dronrijp, 245
- Dual key-procedure*, 170, 183
- Dual purpose-wapensystemen (dual capable, dual capability)*, 176, 296, 297, 300, 322, 327, 332, 349, 354, 365, 368
- Dubček, Alexander, 279
- Duiker (bedrijf), 318
- Duitse Democratische Republiek (Oost-Duitsland), 27, 89, 171, 279, 282, 294
- Dulles, John F., 91
- Dutch Technical Training School*, 25
- Duynstee, A.E.M., 299, 302, 320, 324, 326, 332, 339
- Duyverman, S.D., 127, 137, 215, 228, 230, 232, 237, 249
- Early warning radar*, 142, 182, 200, 201, 217, 291, 293
- Eden, Anthony, 74
- Eerste Legerkorps, 114, 115, 197, 220, 232, 241, 247, 327, 328
- Egypte, 75, 283, 284
- Eibergen, 238
- Eindhoven, 22, 24, 246
- Eisenhower, Dwight D., 75, 78, 84, 91, 132, 171
- Elektronische oorlogvoering, 187, 268, 284, 294, 352, 359
- Elementaire Lichte Vliegtuigen Opleiding, 261
- Elementaire Vliegopleiding (EVO), 25, 51, 117, 153, 154, 155, 222, 259, 261, 309, 310, 342, 344
- Elliot-interceptiecomputer, 209, 307
- Embry, Sir Basil, 162
- Emden, E. van, 128

Emergency Defence Plan, 87
 ER-438-radarsysteem, 208, 217, 248, 270, 272
 Erle, 238
 Es, A. van, 181, 288, 305, 322, 338, 347
European Defence Improvement Program, 281, 292, 328, 329, 359
European HAWK Improvement Programme, 299, 301, 360, 381
 Europese Defensie Gemeenschap, 73, 74, 75, 102, 103, 104, 105, 108, 112, 137
 F-4 Phantom II, McDonnell Douglas, 306, 351, 352
 F-5 Freedom Fighter, Northrop, 311, 312, 313, 314, 318
 F-16 Fighting Falcon, General Dynamics, 323, 326, 360, 382
 F-27, Fokker, 126, 195, 223, 224, 225, 242, 272, 298, 337, 338, 353, 370, 382
 F-27 *Flying Classroom*, 348, 352
 F-84E/G Thunderjet, Republic, 54, 62, 70, 118, 129, 130, 132, 133, 134, 149, 154, 157, 158, 160, 163, 166, 263, 268, 365
 F-84F Thunderstreak, Republic, 129, 133, 134, 138, 154, 155, 158, 163, 166, 173, 189, 190, 191, 192, 193, 196, 197, 213, 224, 226, 235, 243, 246, 249, 259, 260, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 274, 298, 304, 307, 309, 311, 312, 314, 321, 329, 337, 343, 344, 346, 349, 350, 353, 357, 358, 363, 364, 365, 369, 374
 F-86D Sabre, North American, 129, 234
 F-86F Sabre, North American, 138, 140
 F-86K Sabre, North American, 129, 131, 132, 138, 140, 149, 152, 155, 158, 163, 166, 193, 213, 225, 234, 236, 249, 260, 265, 267, 268, 269, 270, 364, 366, 368, 370
 F-89 Scorpion, Northrop, 130
 F-94 Starfire, Lockheed, 130
 F-100 Super Sabre, North American, 140, 217, 267
 F-102 Delta Dagger, Convair, 217, 247, 269, 306, 357
 F-104 Starfighter (F-104G, RF-104G, TF-104G), Lockheed, 11, 17, 169, 178, 179, 180, 181, 192, 195, 196, 197, 208, 209, 210, 212, 213, 218, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 240, 242, 243, 244, 246, 249, 250, 254, 255, 256, 260, 263, 264, 266, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 286, 288, 289, 298, 299, 300, 301, 302, 304, 306, 307, 309, 311, 312, 316, 322, 323, 325, 326, 327, 331, 332, 336, 337, 338, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 357, 358, 360, 364, 365, 366, 368, 369, 370, 371, 373, 374, 379, 381, 382
 F-104A Starfighter, Lockheed, 232
 F-104F Starfighter, Lockheed, 260
 F-104H Starfighter, Lockheed, 312
 F-104S Starfighter, Lockheed, 312
 F-105 Thunderchief, Republic, 226, 229
 F-106 Delta Dart, Convair, 226
 Fabrique Nationale, 42, 118, 122, 224, 232, 309
 Fairchild Aircraft Corporation, 137
 Fens, J.J., 99, 101, 107, 156, 228
 FIAT, 123, 231, 232, 324,
Field Technical Training Unit, 321, 350
 Fiévez, A.H.J.L., 38, 39, 40
Fighter Command, 61, 112
Fighter Engagement Zone, 206
 Financiële Raad, 215, 305
Flexible Response (MC 14/3), 19, 276, 277, 278, 279, 285, 289, 290, 291, 292, 294, 295, 296, 297, 311, 312, 332, 349, 358, 365, 366, 368, 373, 377
Flight Information Centre, 217
 Flinterman, J.L., 62
 Fockema Andreae, W.H., 56, 95, 159
 Focke-Wulf, 231
 Fokker, 16, 40, 42, 45, 54, 99, 119, 120, 121, 122, 126, 127, 128, 129, 136, 137, 138, 166, 167, 224, 225, 231, 233, 239, 242, 254, 313, 316, 317, 318, 319, 324, 325, 326, 347, 354, 363, 364, 370, 373, 382
 Fontainebleau, 209
Force Aérienne Tactique, 103
Force de frappe, 175
Force Goals, 87, 131, 183, 298, 312, 321, 359
Foreign Assistance Act, 33

- Fort Bliss, 238, 241
- Forward Air Controller, 220
- Forward Air Support Operations Centre, 220, 271
- Forward Missile Intercept Zone, 206, 241
- Forward Scatter System, 201, 202
- Foster, Sir Robert, 160
- Foto Karteringssquadron, 110
- Frankrijk, 21, 28, 29, 36, 38, 63, 73, 74, 83, 92, 103, 104, 112, 122, 124, 136, 146, 171, 172, 173, 174, 175, 184, 194, 198, 199, 200, 203, 204, 205, 210, 211, 228, 229, 239, 240, 266, 278, 291, 295, 298, 313, 344, 363
- Franse luchtmacht (*Armée de l'Air*), 39, 84, 85, 112, 131, 350, 362
- Friendship, zie: F-27
- Fulda (rivier), 170, 188
- G-91, FIAT, 232, 312
- GAR-8 Sidewinder, 195, 234, 242, 249, 269, 332, 345, 349, 351
- Gastel, W. van, 270
- Gaulle, Charles de, 174, 175, 205
- Geleide wapens (grond-lucht), 11, 17, 169, 172, 178, 179, 180, 181, 183, 188, 189, 192, 193, 194, 196, 198, 200, 203, 204, 206, 207, 212, 213, 216, 217, 218, 219, 223, 224, 226, 228, 236, 237, 238, 239, 241, 242, 243, 247, 248, 250, 251, 254, 255, 258, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 283, 294, 298, 303, 304, 306, 310, 321, 322, 323, 327, 328, 330, 331, 348, 352, 355, 356, 357, 361, 364, 366, 367, 368, 371, 373, 379, 380, 381, 382
- Geleidewapengordel, 188, 194, 206, 207, 235, 237, 238, 241, 272, 276, 296, 328, 356, 360, 364, 371, 381
- Generaalsruzie, 289, 379
- General Electric, 207, 208
- Generale Staf, 49, 232, 376, 377
- Giebel, C., 39, 42, 44, 49, 50, 51, 53, 55, 56, 59, 61, 62, 63, 94, 95, 119, 164, 165, 372
- Giessen, J.H. van, 126, 200
- Gijbels, G.H., 215, 254, 256
- Gilson, Arthur, 228, 230
- Glons, 211, 306
- Gloster Aircraft Company, 44, 45, 53, 166
- Goch, 219
- Goedhart, F.J., 140
- Goodpaster, Andrew, 322, 323, 380
- Gortzak, H., 140
- Graaff, G.J.H. de, 136
- Greef, E. de, 122
- Griekenland, 26, 74, 83, 199, 280, 309
- Groenland, 134, 320
- Groep Lichte Vliegtuigen, 18, 111, 118, 134, 189, 193, 217, 220, 244, 260, 261, 307, 310, 327, 337, 342, 346, 382
- Groep Straalmotorenwerkplaats, 224, 308
- Groep Techniek en Materieel Geleide Wapens, 241, 262, 306
- Groeps Operatie Centrum, 217, 219
- Groot Militair Brevet, 343
- Groot-Brittannië, 19, 21, 24, 25, 26, 28, 29, 32, 34, 35, 38, 42, 50, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 63, 73, 74, 83, 92, 103, 104, 112, 119, 122, 123, 124, 125, 127, 142, 153, 155, 156, 170, 171, 172, 183, 184, 188, 198, 199, 201, 203, 205, 210, 211, 216, 219, 236, 279, 291, 292, 323, 324, 343, 344, 362, 363, 372
- Ground Controlled Approach*, 157, 244
- Ground Liaison Officer*, 160
- Group Operations Room*, 56, 113
- Gruenther, Alfred, M., 89, 114, 139, 184, 198, 199, 200, 202
- Grundlagenvertrag*, 282
- Gurevich, Mikhail I., 89, 293
- H-23 Raven, Hiller, 111, 134
- Haex, J.C.E., 181
- Hagerstown, 137
- Hamburger Flugzeugbau, 231
- Handorf, 238, 241
- Hanoi, 284
- Hansen, L.W., 307
- Harinxma thoe Slooten, M.J.P.D. baron van, 108
- Harmel (rapport), 282
- Harselaar, W. van, 302
- 't Hart & Zn. Instrumenten- en Apparatenfabriek, 313

- Harvard, North American, 51, 118, 137, 154, 160, 161, 259
- Hasselman, B.R.P.F., 108, 164, 216, 236
- Hawker, 124, 126, 127, 128
- HAWK-geleidewapensysteem, 181, 194, 195, 197, 206, 227, 231, 235, 237, 239, 240, 241, 242, 243, 249, 254, 256, 258, 270, 272, 273, 274, 275, 286, 298, 299, 300, 301, 306, 322, 323, 328, 329, 331, 352, 355, 356, 358, 359, 360, 364, 365, 366, 370, 374, 379, 381, 382
- Healy, Denis, 324, 325
- Heeris, F.J., 47
- Heitmeijer, W., 264
- Helikopter Vliegeropleiding (HVO), 307, 343, 344
- Helsinki-akkoorden, 282
- Hengelosche Electricische en Mechanische Apparaten Fabriek, 318
- Hesepe, 241, 330
- Hessisch-Oldendorf, 241
- High Altitude Bombing System*, 190, 191, 266
- High Missile Engagement Zone*, 206
- High-flights*, 134
- Hiller, zie: H-23
- Hilversum, 217, 330
- Hirschfeld, H.M., 80, 123, 135, 136
- Hispano Suiza, 128
- Hofstra, H.J., 193, 194, 274
- Hollandse Signaal Apparaten, 211, 232, 239, 318
- Holthe, E.J. van, 59, 94
- Holtz, H.F.C., 51
- Hongaarse Opstand, 76, 169, 280
- Hongarije, 27, 76, 163, 279
- Honig, J.W., 12, 13, 17, 63, 165, 242, 243, 274, 366, 373, 375, 378
- Hr.Ms. Evertsen, 69
- Hr.Ms. Karel Doorman, 180, 286, 378
- Hughes, 211
- Hunter, C.E., 122, 124, 125
- Hunter, Hawker, 105, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 134, 137, 138, 139, 148, 149, 155, 158, 163, 165, 166, 167, 172, 179, 180, 192, 193, 212, 213, 216, 224, 225, 232, 234, 235, 243, 250, 260, 265, 267, 269, 273, 274, 300, 304, 351, 363, 364, 365, 369, 370, 374
- I.B.M. France, 207
- IJsland, 29, 34, 291, 320
- IJsselstein, G., 328
- Il-28 Beagle, Ilyushin, 89
- Imkamp, M.J.J.A., 302, 303, 318
- India, 284
- Indonesië, 26, 29, 30, 69, 179, 180
- Industrialisatiepolitiek, 45
- Infrastructure Committee*, 208
- Inspecteur-generaal van de Koninklijke Luchtmacht (IGKLU), 109, 131, 149, 153, 215, 227, 305
- Inspection and Repair as Necessary*, 133, 134, 235
- Intercontinental Ballistic Missile*, 90, 169, 174, 183, 185, 187, 188, 189, 277, 278, 283, 292, 293, 295
- International Planning Group*, 207, 208, 209, 210, 211, 369
- International Staff*, 83, 84, 122, 129, 131
- Israël, 135, 283, 284, 285
- Italië, 29, 74, 103, 104, 122, 124, 135, 173, 194, 199, 210, 216, 230, 231, 240, 323, 325
- Italiaanse luchtmacht, 225, 301, 323, 324
- Jaarlijks Oefen Programma (JOP), 158, 159, 160, 163, 260, 264, 265, 266, 268, 270, 275, 297, 322, 332, 348, 349, 350
- Jachtvliegopleiding, 153, 154, 155, 222
- Jachtvliedschool 1 (JVS 1), 25, 26, 50, 52, 60, 110, 153, 154, 155, 157
- Jachtvliedschool 2 (JVS 2), 111, 147, 154
- Jansen, J.H., 302
- Janssen, J.A.M.M., 52
- Janssen, P.J., 302
- Japan, 22, 23, 24, 34
- Javelin, Gloster, 131
- Joint Chiefs of Staff*, 33, 34, 36
- Joint Command and Operations Centre*, 219
- Joint Headquarters 2ATAF/NORTHAG*, 115
- Joint Operations Centre*, 221, 331
- Jones, J., 136

- Jong, L. de, 287
- Jong, P.J.S. de, 178, 181, 214, 286, 287, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 326, 358, 380
- Ju-52, Junkers, 21
- Juin, Alphonse, 104
- Juliana, koningin, 216
- Kabinetten
- Kabinet-Beel II, 178
 - Kabinet-Biesheuvel, 287, 288, 305, 326
 - Kabinet-Biesheuvel II, 288
 - Kabinet-Cals, 181, 314, 316
 - Kabinet-De Jong, 285, 286, 299, 301, 317
 - Kabinet-De Quay, 178, 179, 181, 194, 253, 273
 - Kabinet-Den Uyl, 17, 289, 326, 360, 371, 379, 381, 382
 - Kabinet-Drees-van Schaik, 78
 - Kabinet-Drees II, 78, 164
 - Kabinet-Drees IV, 176, 178, 194
 - Kabinet-Marijnen, 181, 214
 - Kabinet-Schermerhorn-Drees, 30
- Kamina, 222
- Kammhuber, Josef, 192, 237
- Kan, J., 109
- Kanaal, het, 84, 93, 203
- Katholieke Volkspartij, 78, 196, 287, 288, 289, 303, 380
- Keerpunt* '72, 288, 289, 379
- Kennedy, John F., 171, 172, 173, 180, 277
- Keulen, 157
- Kieft, J. van de, 120, 125, 126
- Kleffens, E.N. van, 182
- Klein Militair Brevet, 343
- Knoop, J.H., 381
- Koninklijke Kaderschool Luchtmacht, 309, 341
- Koninklijke Landmacht, 13, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 55, 59, 63, 64, 69, 71, 77, 78, 84, 87, 93, 94, 95, 96, 99, 101, 103, 105, 107, 108, 110, 111, 135, 144, 150, 160, 164, 165, 172, 177, 178, 180, 195, 196, 202, 213, 215, 216, 220, 241, 261, 273, 275, 276, 286, 289, 298, 303, 304, 305, 327, 328, 330, 334, 339, 340, 342, 350, 357, 361, 362, 367, 372, 373, 374, 376, 377, 378, 379
- Koninklijke Luchtmacht, passim
- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), 118, 126, 135, 149, 161, 224, 225, 256, 338, 343, 353
- Koninklijke Marine, 16, 18, 46, 47, 48, 55, 63, 64, 69, 76, 77, 79, 94, 96, 97, 102, 120, 151, 202, 214, 221, 231, 275, 286, 305, 337, 340, 362, 367, 372, 376, 377, 378
- Koninklijke Militaire Academie, 152, 256, 258, 262, 341, 342
- Kopenhagen, 73
- Korea/Korea-oorlog (invloed van), 19, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 78, 82, 83, 87, 88, 89, 92, 94, 95, 105, 121, 133, 164, 279, 363, 365, 367, 370
- Korps Luchtwachtdienst, 96, 110, 145, 161, 163, 217, 247, 248, 265, 267, 286, 300, 307
- Kort Verband Vrijwilliger, zie: personeel
- Korthals, H.A., 46, 101, 108, 120, 130, 194
- Koster, C., 340
- Koster, H.J. de, 288, 304, 305, 306, 308, 322, 323, 347, 380
- Koudijs, G., 302
- Kranenburg, F.J., 108, 120, 122, 123, 127, 128, 130, 135, 136, 137
- Kranenburg, L.A.D., 380
- Kreta, 335, 355
- Kruls, H.J., 44, 49, 59, 78, 94, 95
- Kruyff van Dorssen, H.G.B. de, 119
- Kuipers, J.P., 307
- Kuntze, P.P., 215
- Laatzen, 241
- Laird, Melvin, 292
- Langham, 25, 57
- Latre de Tassigny, J. de, 32
- Launch Sequence Plan*, 191, 349
- Leboutte, L.J.G., 112, 123
- Legerluchtwaarnemersschool, 342, 343
- Legerplan 1950, 44, 98
- Lemnitzer, Lyman, L., 280, 291
- Lichte Vliegtuigen Opleiding, 223, 261
- Lichtwerk, 313, 318
- Lieftinck, P., 24, 31, 38, 40, 44, 51, 56, 62, 69, 77, 78, 95, 98, 136, 369

- Light Anti Aircraft Control Centre*, 144
- Linktrainer, 53, 117, 156, 158
- Lisbon Force Goals*, 87, 183
- Lissabon, 75, 87
- LN-3-traagheidsnavigatiesysteem, 232
- Lockheed, 232, 233, 236, 264
- Logistiek, 15, 18, 23, 32, 37, 71, 86, 105, 107, 110, 116, 131, 133, 143, 146, 147, 159, 167, 169, 175, 182, 186, 195, 203, 212, 216, 223, 226, 271, 275, 277, 291, 295, 297, 308, 309, 320, 326, 330, 331, 332, 333, 341, 353, 354, 355, 356, 357, 367, 364, 365, 367, 368, 369
- Lombardsijde, 258, 309
- Londen, 22, 25, 51, 54, 105, 163, 225, 237
- Low Altitude Bombing System*, 189, 190, 191, 266
- Low Missile Engagement Zone*, 206
- Luchtdoelartillerie (LUA), 21, 23, 49, 90, 93, 110, 143, 144, 161, 163, 179, 202, 203, 216, 247, 265, 327, 328, 356, 357
- Luchtmacht Bewaking, 335
- Luchtmacht Bewakingskorps, 117, 147, 190, 223, 335
- Luchtmacht Bewakingskorps School, 117, 221
- Luchtmacht Electronische en Technische School, 221, 223, 258, 309, 310, 341, 345
- Luchtmacht Elektronische School, 117, 152
- Luchtmacht Instructie en Militaire Opleidingen School, 221, 257, 309, 310, 341
- Luchtmacht Instructie Regiment, 117, 152, 221
- Luchtmacht Kabelplan, 44, 56, 62, 145
- Luchtmacht Kaderschool, 221, 223, 251, 256, 333, 341
- Luchtmacht Meteorologisch Squadron, 117, 221, 309, 310
- Luchtmacht Officiers- en Kaderschool, 57, 117, 152, 221, 309, 341
- Luchtmacht Opleidings Groep voor Gevechtsleiders en Radarbedieners, 145
- Luchtmacht Selectie Orgaan, 259
- Luchtmacht Stafschool, 57, 262, 310, 326
- Luchtmacht Technische School, 117, 152, 221
- Luchtmacht Verbindings- en Meteorologische Groep, 330
- Luchtmacht Vrouwenafdeling, 110, 151, 152, 217, 252, 307, 309
- Luchtmachtplan 1950, 43, 44, 45, 64, 94, 95, 363
- Luchtmachtplan 1951-1954, 11, 19, 67, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 105, 114, 147, 164, 165, 169, 192, 197, 274, 363, 372
- Luchtmachtplan 1967/1*, 298
- Luchtmachtplan 1968/3*, 299, 300
- Luchtmachtraad, 50, 63, 70, 71, 96, 101, 106, 108, 123, 124, 127, 135, 141, 209, 213, 215, 243, 255, 256, 305, 308, 311, 314, 322, 333, 336, 339
- Luchtmachtstaf, passim
- Luchtmachtvaandel, 216
- Luchtmachtverbindingseenheid, 248, 310, 330
- Luchtmachtverbindingsgroep, 310, 330
- Luchtschuttersopleiding, 25
- Luchtwachgroepen, 217, 248, 307
- Luftwaffe*, 21, 52, 85, 141, 192, 218, 232, 233, 237, 249, 260, 263, 264, 275, 301, 316, 323, 324, 355, 357
- Luns, J.M.A.H., 80, 172, 273, 285, 286, 287, 359, 380
- Luxemburg, 28, 285, 291, 363
- m.55-mitrailleur, 328, 329
- m.63-mitrailleur, 328, 329
- m-2-bomcomputer, 232
- m-4 Bison, Myasishchev, 90, 185
- M61 Vulcan 20mm-kanon, 345, 350
- Maandvliegen, 132, 148, 342
- Maarseveen, J.H. van, 40, 369
- Maastricht, 115, 221, 331
- MacArthur, Douglas, 71
- MacDonald, Donald, 344
- Machtrainer, zie: s-14
- Magister, Fouga, 222, 259
- Main airfield*, 141, 142, 143, 245, 246
- Mansholt, S.L., 98, 244
- Mante, C., 357
- Mante, S., 50
- Marine Luchtvaartdienst (MLD), 21, 22, 23, 47, 48, 55, 56, 59, 60, 63, 107, 117, 121, 148, 149,

- 158, 161, 179, 213, 221, 222, 242, 338, 343, 362, 378
- Marinus, A.J., 261
- Marle, J.W. van, 133
- Marshall-hulp, 27, 28, 29, 30, 54, 64, 77, 80
- Martindale, A.F., 61
- Massive Retaliation* (MC 14/2), 19, 170, 178, 182, 202, 275, 277, 291, 349, 363, 365, 366, 368
- Materieelraad, 20, 100, 215, 305
- Mathon, T.E.E.H., 49
- Maurenbrecher, H.A., 69, 111, 163, 196, 218, 225, 227, 238, 240, 249
- MC 54, 198, 199, 200, 202
- MC 54/1, 202, 203, 204, 205
- MC 70, 170, 178, 183, 184, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 212, 226, 227, 231, 234, 235, 237, 272, 274, 298
- McNamara, Robert, 208, 277
- Medium range ballistic missiles*, 170, 173, 183, 189, 197
- Medium Term Defence Plan*, 81, 86, 87, 97
- Meerjarig defensieplafond, 79, 80, 164, 176, 177, 178, 181
- Meldings- en gevechtsleiding, 93, 96, 110, 144, 145, 146, 151, 152, 163, 165, 179, 180, 202, 203, 206, 207, 208, 212, 227, 265, 267, 270, 272, 276, 299, 301, 306, 359, 364
- Mendes de Leon, F.C.R., 69
- Meteor NF. Mk.11 (nachtjager), Gloster, 53, 124, 130, 370
- Meteor, Gloster, 38, 39, 40, 42, 45, 52, 53, 54, 59, 60, 61, 62, 64, 99, 101, 105, 112, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 126, 128, 129, 134, 135, 137, 138, 139, 148, 153, 155, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 166, 192, 234, 363, 365, 369, 370, 372
- Meteorologische Voorlichtings- en Verbindingsgroep, 217, 307, 330
- Meurs, C.J.P.M. van, 159
- MG-4-richtsysteem, 265
- Mi-8 Hip, Mil, 294
- Mi-24 Hind, Mil, 294
- Middelburg, 258
- Middellandse Zee, 84, 294
- Midden Oosten, 34, 35, 67, 173, 188, 284, 357
- miG-15 Fagot, Mikoyan en Gurevich, 89, 121
- miG-17 Fresco, Mikoyan en Gurevich, 89
- miG-19 Farmer, Mikoyan en Gurevich, 186
- miG-21 Fishbed, Mikoyan en Gurevich, 186, 187
- miG-23 Flogger, Mikoyan en Gurevich, 293
- miG-25 Foxbat, Mikoyan en Gurevich, 293
- Mikoyan, Artem I., 89, 293
- Militaire Vrouwenafdeling, 145, 151
- Military Assistance Advisory Group*, 54, 132, 133, 137, 189, 197, 200
- Military Assistance Program*, 54
- Military Committee*, 33, 51, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 90, 92, 114, 199, 202, 203, 204, 205
- Military Supply Board*, 32, 33, 118
- Minimal facilities* (MiniFac), 210, 211
- Ministeries
- Ministerie van Binnenlandse Zaken, 109, 140
- Ministerie van Buitenlandse Zaken, 16, 63, 70, 125, 140, 227, 239, 242, 272, 285, 319, 359
- Ministerie van Defensie, 13, 16, 55, 81, 108, 177, 178, 181, 215, 227, 230, 236, 237, 241, 244, 245, 246, 252, 286, 287, 288, 304, 305, 313, 318, 319, 357, 358, 359
- Ministerie van Economische Zaken, 16, 119, 126, 128, 224, 225, 227, 228, 313, 319
- Ministerie van Financiën, 16, 119, 126, 224, 227, 313
- Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, 78, 98, 244
- Ministerie van Marine, 22, 48, 59, 126, 177, 214
- Ministerie van Oorlog, 16, 48, 49, 50, 59, 70, 78, 79, 106, 108, 110, 119, 126, 137, 139, 141, 142, 143, 146, 177, 214, 224
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 55, 98, 224
- Ministerraad, 31, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 56, 62, 69, 77, 78, 80, 95, 98, 109, 119, 120, 125, 126, 130, 135, 136, 139, 140, 149, 156, 172, 193, 194, 195, 201, 224, 228, 229, 240, 273, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 324, 325, 369

Mirage F-1, Dassault, 326
 Mirage III, Dassault, 226, 227, 228, 229, 272
 Mirage V, Dassault, 309, 312, 313, 316, 319, 343, 344
 Missile gap, 170, 185
 Mobile Field Processing Unit, 134, 266, 354
 Mobile Training Unit, 154, 155, 258, 259, 260, 345, 348
 Modificatie Centrum, 121
 Mommersteeg, J.A., 289, 305
 Montgomery, Bernard, 32, 34, 36, 43, 46, 74, 114
 Montreal, 318, 320
 Moorman, H.C.W., 71, 79, 98, 99, 196, 214, 229, 263, 377
 Moskou, 26, 27, 31, 35, 37, 67, 68, 71, 72, 75, 76, 80, 90, 139, 164, 169, 171, 173, 174, 175, 185, 188, 189, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 290, 292, 293, 294, 295
 Mosquito, de Havilland, 53, 124
 Motortransportgroep Koninklijke Luchtmacht, 309
 MSQ-18-centrale-vuurleidingsapparatuur, 243
 Multilateral Force (MLF), 174, 175
 Multiple Independently Targeted Re-entry Vehicles, 292, 293
 Multi-Role Combat Aircraft (MRCA), 301, 323, 324, 325, 357, 368
 München, 155
 Murville, Maurice de, 229
 Mutiple Re-entry Vehicles, 292
 Mutual Assured Destruction, 278
 Mutual Balanced Force Reductions, 282
 Mutual Defense Assistance Program (MDAP), 54, 132, 134, 135, 136, 137, 145, 153, 154, 158, 162, 167, 169, 170, 176, 182, 194, 195, 212, 226, 227, 228, 230, 231, 234, 238, 243, 249, 260, 263, 272, 273, 275, 304, 358, 363, 364, 365, 368, 370, 371, 375, 376, 377, 378
 Mutual Security Assistance Act, 87
 Mystère IV, Dassault, 123, 124, 131
 N-156F, Northrop, 226, 227
 NADGE Management Office, 211
 NADGE Policy Board, 211
 NADGECO Ltd., 211
 NASARR-radarsysteem, 232, 260, 269, 345, 348
 Nass, C.J.M., 124
 Nationaal Luchtvaartlaboratorium, 42
 Nationaal Park de Hoge Veluwe, 244
 National Liaison Team, 211
 National Security Council, 68
 Nationale Raad Welzijn Militairen, 252
 Nationale Reserve, 45
 NATO Air Defence Ground Environment (NADGE), 201, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 249, 276, 280, 299, 303, 307, 359
 NATO Basic Military Requirements, 242
 NATO Combined Aircraft Working Party, 122
 NATO F-104G Starfighter Management Office, 231, 232
 NATO F-104G Starfighter Production Organization, 231
 NATO HAWK Working Group, 194, 239
 NATO Maintenance and Supply Agency, 249, 309, 331
 NATO Maintenance and Supply Organisation, 249
 NATO Maintenance and Supply System, 249
 NATO Missile Firing Installation, 335, 355
 NATO Supply Centre, 249, 331, 335
 Navigatiestation Achterhoek, 145
 Navigatiestation Groningen, 217, 267
 Navigatiestation Noord-Holland, 51, 209, 219, 307, 351
 Navigatiestation Veluwe, 144, 152, 211, 217, 219
 NAVO, passim
 NAVO-infrastructuurfonds, 88, 141, 142, 201, 209, 211, 245, 329
 NAVO-Raad, 83, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 98, 121, 125, 127, 170, 176, 182, 199, 200, 204, 205, 208, 209, 210, 212, 231, 247, 278, 282
 Nederlands Administratief Commando van No. 2 Group, 116, 218
 Nederlands Detachement Verenigde Naties, 70

- Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling, 42, 225, 326
- Nederlands Opleidingsdetachement Brustum, 222, 344
- Nederlands Opleidingsdetachement Lombardsijde, 309
- Nederlandsche Handel-Maatschappij, 126
- Nederlandse Antillen, 140, 222
- Nederlands-Indië, 11, 14, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 40, 41, 43, 45, 48, 51, 53, 57, 58, 62, 63, 64, 76, 147, 284, 362, 369, 376
- Netto, S.A., 192
- New Look*, 81, 90, 91, 92, 142, 371
- NF-5, Northrop, 17, 277, 299, 300, 301, 302, 303, 307, 309, 311, 317, 319, 320, 321, 323, 326, 327, 331, 332, 338, 343, 344, 346, 347, 349, 350, 351, 352, 353, 357, 358, 359, 360, 365, 366, 368, 370, 373, 374, 382
- Nieuw Links, 286
- Nieuw-Guinea, 17, 78, 173, 178, 179, 180, 181, 193, 213, 238, 254, 261, 272, 273, 284, 368, 374, 378
- Nieuw-Milligen, 211, 217, 219, 306, 307, 328, 345, 352
- Nijmegen, 117, 341
- Nike-geleidewapensysteem, 180, 189, 192, 194, 195, 206, 207, 219, 234, 236, 237, 238, 240, 241, 242, 243, 249, 254, 258, 270, 271, 272, 276, 286, 297, 298, 300, 301, 306, 321, 322, 323, 329, 352, 355, 356, 358, 364, 365, 366, 368, 371, 374, 379, 381, 382
- Nixon, Richard M., 281, 283, 284, 292
- No. 2 Group*, 114, 115, 116, 117, 218, 219
- No. 34 Reconnaissance Wing*, 116, 133
- No. 69 Group*, 38, 93, 112, 113, 114, 139, 163, 198, 202, 212, 369
- No. 83 Group*, 114, 218, 219
- Non-proliferatieverdrag, 282
- Noord-Afrika, 104
- Noord-Amerika, 93, 188
- Noord-Duitse laagvlakte, 35, 187, 297, 377
- Noord-Europa, 82, 84, 139
- Noordflank (NAVO-grondgebied), 184, 206, 248, 295, 297
- Noordzee, 93, 110, 159, 162, 175, 203, 295
- Noorwegen, 29, 187, 199, 201, 204, 264, 268, 292, 311, 325, 332, 343, 359
- Noorse luchtmacht (*Luftforsvaret*), 275, 325, 326
- Norair, 319, 320
- Nordhorn, 238
- Norstad, L., 70, 113, 115, 129, 132, 139, 184, 193, 199, 200, 202, 204, 205, 206, 209
- Northern Army Group (NORTHAG)*, 114, 219, 220, 221, 232, 297, 310, 311
- Northrop, 227, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 319
- Nörvenich, 260
- NSC-68 (rapport), 68, 71
- Nuclear Planning Group*, 175
- Object Bewaking, 223
- Observation Post*, 144
- Oefeningen
- Active Edge*, 352
- Air Defence Competition*, 198, 351, 353
- Animo*, 355
- Arctic Express*, 353
- Ardent*, 160
- Ballon*, 268
- Barrage*, 159, 161
- Blue Alliance*, 160
- Bulldog*, 62
- Carte Blanche*, 152, 162, 163
- Cirrus*, 159
- CO-OP*, 269, 270, 352
- Corn Cob*, 352
- Coronet*, 161
- Crescendo*, 160
- Crescendo II*, 160
- Cross Check*, 355
- Cupola*, 159
- Dancing Doll*, 268
- De Kempen*, 160
- Dividend*, 161
- Driftkop*, 268, 270
- Fall Exercise (FALLEX)*, 248, 271

Fast Play, 267
Firing Competition, 265
Flash Back, 267, 268
Foil, 61
Full Play, 267
Good Play, 270
Green Express, 353
Haul, 161
Helicopter Rescue Meet, 353
Huijkar, 245
Keller Blanc, 146
Local Fun, 355
Loco, 163
Lucifer, 161
Maniak, 355
Ombrelle, 159
Paarse Heide, 355
Playboy, 352
Polar Express, 353
Polstok, 160
Quick Train, 269, 352
Rat, 161
Rat Trap, 163
Roulette, 270
Round Robin, 265
Royal Flush, 266, 267, 271, 353, 354
Royal Flush VIII, 267
Sky Blue, 270, 352
Stream, 268, 352
Stronghold, 163
Tac Test, 355
Tactical Weapons Meet, 266, 267, 353, 354
Top Weight, 267
Vanglijn, 268
Whipsaw, 163
Whirly Gig, 356
Wigwam I, 161
Wigwam II, 161
Winter Exercise (WINTEX), 331

Oefenterreinen
 De Noordvaarder, 160, 266, 306, 350
 De Vliehors, 61, 160, 190, 266, 306, 350
 Helchteren, 266, 351
 Leusderheide, 268

List, 351
 McGregor Range, 271
 Nordhorn, 160, 266, 351
 R11, 351
 R12, 351
 R14, 351
 Suippes, 266
 Tain, 351

Oerlikon, 236
Offensive Operations Centre, 219, 220
Off-shore procurement (OSP), 121, 122, 123, 124, 125, 127, 129, 136, 137, 167, 239
 Oktoberoorlog, 284
 Oorlogsstaf, 221, 271, 331
 Oorlogsvoorraden, 38, 167, 248, 250, 269, 275, 291, 299, 301, 332, 333, 359, 364, 374
 Oorlogsvrijwilligers, 23, 24, 25, 26
 Oost-Europa, 67, 89, 282
 Operatie *Halfmoon*, 34
 Operatie *High Flight*, 320, 321
 Operatie *Watersnood (WANO)*, 161
 Operatieplan *Jason*, 117
Operational Conversion Unit, 155, 233, 260, 309
Operational Flight and Tactics Trainer, 260, 345
Operational Readiness Evaluation, 270, 352
Operational Training Unit, 53
 Operationele Conversie Cursus (OCC), 222, 259, 260, 343
 Opleiding Tijdens Tewerkstelling (OTT), 258
 Optische Industrie 'Oude Delft', 232, 233, 354
 Organisatie van de hogere leiding der Koninklijke Landmacht met inbegrip van de Legerluchtmacht, 49
 Orpheus-verkenningsstelsel, 354, 359
 Oslo, 73
Ostpolitik, 282
 Ottawa, 86, 317
 Otten, G., 50, 106, 119, 122, 124, 135
 Oxford, *Airspeed*, 51, 53
 Opkomstdepot Luchtstrijdkrachten, 22, 24

P-47 Thunderbolt, Republic, 132
 P-530 Cobra, Northrop, 326
 Pacifistisch Socialistische Partij, 177, 318

Package-deal, 72, 84, 105
 Pakistan, 284
 Parijs (geografisch), 34, 40, 41, 73, 76, 87, 100, 104, 112, 137, 174, 175, 193, 194, 205, 227, 278
 Paris Plan, 82, 100, 101, 102, 103, 121, 128, 129, 145, 153, 363
 Partij van de Arbeid, 30, 78, 99, 101, 176, 178, 181, 196, 214, 228, 286, 287, 288, 301, 302, 303, 318, 358, 373, 379, 380
 Patoir, H.C., 123
 Patriot-geleidewapensysteem, 382
 Peilstations, 110, 113
 Pershing-ballistische raket, 311
 Personeel
 Beroepspersoneel, 44, 57, 58, 70, 96, 117, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 221, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 275, 333, 334, 335, 337, 339, 340, 341, 360, 377, 378
 Burgerpersoneel, 147, 151, 224, 250, 257, 330, 333, 335
 Dienstplichtigen (dienstplicht, eerste oefening), 57, 58, 65, 78, 79, 102, 117, 147, 149, 150, 151, 152, 166, 179, 184, 224, 250, 251, 252, 253, 254, 257, 258, 275, 288, 309, 330, 333, 334, 335, 338, 340, 341, 360, 377
 Kort Verband Vrijwilliger, 253, 254, 256, 258, 334, 335, 337, 338
 Reservepersoneel, 57, 117, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 224, 248, 252, 253, 256, 257, 258, 336, 341, 342
 Vrijwillig Nadienenden, 253, 256, 334
 Personeelraad, 215, 305
 Pharos-computersysteem, 306
 Philips, 128, 145, 236, 239, 240, 242, 254, 313, 318
 Piper, zie: Super Cub
Plan Fidelio, 179
 Pleven, René, 73
 Pleven-Plan, 73
 Polen, 27, 89, 279, 282, 294
 Politieke Partij Radikalen, 288, 379
 Portugal, 29, 199, 223, 285, 291
 Poswick, Charles, 314, 315, 317, 319
 Pous, J.W. de, 227
 Praag, 279, 282
 Praagse Lente, 279
Premieregeling Luchtvaardenden Luchtmacht 1965, 337, 343
Program for Physical Protection of Airfields, 327, 329
Protocol Militaire, 102
Quick Reaction Alert (QRA), 191, 269, 300, 322, 336, 337, 352, 364
 Raad van Advies inzake luchtvaartongevallen bij de Koninklijke Luchtmacht, 157, 263
 Raad voor Economische Aangelegenheden, 119, 136
 Raad voor Militaire Aangelegenheden van het Koninkrijk, 20, 44, 70, 95, 97, 99
 Raad voor Zaken Overzee, 41
 Radarstations (zie ook: navigatiestations), 41, 44, 51, 55, 56, 62, 77, 96, 110, 113, 145, 180, 188, 199, 200, 201, 211, 217, 219, 241, 268, 270, 276, 279, 355
 Rampenbrigade, 298
 Ranitz, jhr. J.A. de, 204, 205, 212
Rapid runway repair, 327, 329
Rapport De mens in de Koninklijke Luchtmacht in de zeventiger jaren, 339
Rapport Dienstplichtigen geven hun mening, 335
Rapport Leigh, 156
 RB-66 Destroyer, Douglas, 268
Redeployment airfield, 142, 143, 144, 161, 218, 244, 246, 267, 327, 355
 Regiment Luchtvaarttroepen, 25, 48, 117
Regional Air Operations Centre, 203
 Reijnierse, W.J., 59, 110, 111, 127, 199, 226, 239, 240
 Reorganisatie Hogere Legerleiding, 48
 Reserve Officier Vliegeropleiding, 342
 Reservedelen, 61, 65, 120, 124, 131, 133, 146, 147, 153, 156, 159, 163, 166, 179, 190, 223, 224, 231, 233, 234, 235, 236, 249, 250, 275, 283, 320, 331, 332, 333, 348, 364, 368
 Reservepersoneel, zie: personeel
 RF-84F Thunderflash, Republic, 134, 193, 213, 226, 233, 244, 260, 364

Rheindahlen, 115, 218
 Rheine, 238
 Ried, 245
 Riel, H. van, 287
 Rijkscommissie Luchtvaartterreinen, 56
 Rijksdorp (bunkercomplex), 221, 330
 Rijksluchtvaartdienst, 59, 343
 Rijksluchtvaartschool, 256, 338, 343
 Rijksverdedigingsorganisatie Toegepast
 Natuurwetenschappelijk Onderzoek, 199, 264
 Rijn-IJssellinie, 55, 73, 92, 117, 141, 147, 167, 377
 Ritmeester, G., 120, 263
 Robb, Sir James, 32, 97
 Robertus, C.A., 313, 314
Rocket Assisted Take-Off, 268
 Roosendaal, 60
 Roosjen, A.B., 46, 78, 99, 101, 120, 159, 214
Royal Air Force (RAF), 16, 19, 21, 23, 24, 25, 38,
 39, 47, 48, 49, 52, 56, 57, 61, 62, 63, 85, 121,
 124, 142, 158, 160, 275, 304, 323, 324, 327, 335,
 350, 352, 355, 357, 362, 372
Royal Netherlands Military Flying School, 23
 Ruijs de Beerenbrouck, G.A.M.J., 100

s'Jacob, H.L., 78, 95
 s-11 Instructor, Fokker, 118, 135, 154, 155, 310,
 342
 s-12 Instructor, Fokker, 126
 s-13 Universal Trainer, Fokker, 126
 s-14 Machtrainer, Fokker, 118, 122, 135, 136,
 137, 138, 155, 167
 Saab 37 Viggen, Saab, 326
 SACEUR, zie: *Supreme Allied Commander in
 Europe*
 Sadat, Anwar, 284
 Saksen Weimarkazerne, 330
 Sassen, E.M.J.A., 177
 Schaarsbergen, 221, 341
 Schaik, J.R.H. van, 40
 Schaper, H., 137, 148, 179, 180, 192, 194, 197,
 203, 207, 208, 209, 213, 214, 216, 217, 226, 227,
 228, 230, 231, 232, 234, 237, 238, 239, 240, 241,
 250, 251, 255, 262, 263, 273, 274, 299, 314, 315,
 316, 317, 358, 374

Schepers, J.D., 102
 Schermerhorn, W., 24, 30
 Schokking, W.F., 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49,
 62, 69, 76, 77, 78, 94, 95, 107, 119, 369
 Schöppingen, 217, 238, 241
 Schotland, 134, 320, 351
Search and Rescue (SAR), 307, 310, 337, 351, 353
Search and Rescue/Tactical Air Rescue, 217, 261
 Sectie Luchtvaartgeneeskundige Aangele-
 genheden, 348
Sector Operations Centre (SOC), 51, 56, 96, 110,
 113, 117, 144, 145, 151, 152, 159, 217, 219, 267,
 352
 Segers, Paul-Willem, 343
 Selectie Vliegopleiding (SVO), 117, 154, 310
 Selectiecommissie Vliegtuigbemanningen,
 153, 259
 Senegal, 298
 SGR-109-radarystem, 145, 267
 SGR-110-radarystem, 145
 SGR-114-radarystem, 145, 267
SHAPE Air Defence Technical Centre, 199, 202,
 237
SHAPE Air Training Advisory Group, 259
SHAPE Airfield Infrastructure Plan, 141
*SHAPE Plan for Improvement of the Defensive
 Posture of SACEUR's Air Force Units*, 143, 152
SHAPE, zie: *Supreme Headquarters Allied Pow-
 ers Europe*
Short Notice Annual Practice, 271
Short Term Defence Plan, 36, 43
 Shuff, Charles, 227, 230, 231
 Sidewinder, zie: GAR-8
Simulator, 158, 259, 260, 270, 350, 355
 Sint-Truiden, 222
 Sizoo, G.J., 199
 Slager, B.H., 333, 334, 340
 Sleeuw, R.A., 218, 307, 346, 353
 Sociaal-Democratische Arbeiders Partij, 287
*Société Anonyme Belge de Constructions Aéro-
 nautiques*, 126
Société Européenne de Téléguidage, 240
Société Générale, 126
 Soedan, 298

Soekarno, 179, 181
 Soerabaja, 69
 Soestduinen, 223
 Sonderman, G., 137
 Sovjet-luchtstrijdkrachten
 Militaire Luchttransportvloot, 89, 187, 293
 Nationale Luchtverdediging, 35, 89, 186, 187, 293
 Strategische Luchtstrijdkrachten, 35, 89, 90, 187, 293
 Tactische Luchtstrijdkrachten, 35, 89, 187, 293
 Sovjet-Unie, 16, 26, 27, 28, 31, 34, 35, 36, 37, 67, 68, 72, 73, 74, 75, 81, 88, 89, 90, 91, 93, 139, 142, 146, 161, 164, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 180, 182, 185, 186, 187, 189, 278, 279, 280, 282, 283, 284, 292, 293, 294, 296, 351, 357, 365, 367, 368, 379
 Spanjaerdtspeckman, L., 142
 Spierenburg, D.P., 328
 Spitfire, Supermarine, 26, 51, 52, 53, 101, 110, 160
 Spoetnik, 169, 170, 183
 Squadrons en vliegende eenheden
 1 Artillerie Verkenningafdeling (ArVA), 26
 Nr. 1 Transportvliegtuigafdeling (TransVA), 26, 55, 110
 32nd Fighter Day Squadron (FDS), 140, 217, 267
 32nd Fighter Interceptor Squadron (FIS), 217, 247, 269
 32nd Tactical Fighter Squadron (TFS), 306, 310
 121 Squadron, 322, 323
 220 Squadron, 238
 221 Squadron, 238
 222 Squadron, 238, 271, 306
 223 Squadron, 238
 298 Squadron, 111, 134, 135, 161, 307, 310
 299 Squadron, 111, 135, 307, 310, 343
 300 Squadron, 217, 307, 310, 342
 306 Squadron, 116, 132, 134, 192, 218, 233, 244, 266, 271, 274, 307, 310, 327, 350, 354, 355
 311 Squadron, 132, 134, 162, 173, 189, 190, 191, 192, 235, 245, 246, 266, 275, 297, 307, 310, 349, 364
 312 Squadron, 132, 162, 173, 191, 192, 218, 235, 245, 246, 266, 275, 297, 307, 310, 349, 364
 313 Squadron, 132, 154, 155, 191, 218, 307, 310, 321, 344
 314 Squadron, 132, 162, 184, 218, 235, 245, 246, 266, 268, 303, 307, 310, 311, 321, 350, 353, 355, 357
 315 Squadron, 132, 162, 191, 222, 235, 259, 266, 267, 303, 307, 310, 311, 321, 350, 357
 316 Squadron, 18, 132, 192, 218, 307, 310, 321, 350
 No.320 (Dutch) Squadron RAF, 21, 24
 No.322 (Dutch) Squadron RAF, 22, 24, 26
 322 Squadron, 26, 53, 148, 159, 180, 234, 264, 271, 306, 310, 322, 349
 322e Jachtvliegtuigafdeling, 26
 323 Squadron, 53, 61, 62, 119, 153, 159, 160, 161, 180, 234, 266, 268, 271, 306, 310, 322, 349, 351, 354, 355
 324 Squadron, 53, 61, 62, 119, 148, 234, 241, 268, 322, 323
 325 Squadron, 53, 119, 148, 234, 269, 300
 326 Squadron, 119, 153, 159, 180, 234
 327 Squadron, 119, 159, 192, 234
 328 Squadron, 119, 162
 334 Squadron, 110, 111, 134, 135, 161, 162, 180, 217, 224, 225, 307, 310, 338, 353
 335 Squadron, 135, 225
 336 Squadron, 179, 180
 420 Squadron, 241, 322, 323, 359
 502 Squadron, 241
 512 Fighter Day Squadron (FDS), 138, 139, 140, 162
 700 Squadron, 131, 234
 701 Squadron, 131, 234
 702 Squadron, 131, 234
 SR-71 Blackbird, Lockheed, 280
 Staatkundig Gereformeerde Partij, 302
 Staden, A. van, 12, 13, 273, 285, 287, 366
 Staf, C., 70, 71, 78, 80, 97, 98, 99, 100, 101, 105, 107, 108, 109, 115, 118, 122, 123, 125, 126, 128, 129, 131, 132, 135, 136, 137, 139, 140, 142, 146, 156, 163, 164, 167, 175, 176, 177, 178, 189, 193, 194, 195, 199, 200, 201, 204, 212, 213, 216, 217,

- 224, 236, 237, 239, 240, 244, 252, 272, 273, 274, 370, 371
- Stafcommissie Luchtstrijdkrachten, 22
- Stalin, Jozef, 27, 35, 73, 75, 88, 90
- Standaardisatie, 34, 53, 59, 104, 114, 155, 201, 202, 203, 226, 228, 229, 242, 288, 294, 312, 368, 382
- Standing Group*, 83, 84, 129, 143, 183, 202, 204, 209
- Starfighter, zie: F-104
- Stemerdink, A., 289, 305
- Stikker, D.U., 40, 69, 73, 78, 205, 210
- Stille Oceaan, 33
- Stokla, H.K., 230, 263, 313, 347
- Stolzenau, 241
- Straalmotorenwerkplaats, 118, 224
- Strategic Air Command*, 33, 91, 278, 367
- Strategic Arms Limitation Talks*, 282
- Strategische Raketstrijdkrachten (Sovjet-Unie), 185, 187, 292
- Strauß, Franz Jozef, 227, 228, 230
- Stuurgroep Maatschappelijke Invloeden Krijgsmacht*, 339
- Stuurgroep NF-5, 320
- Su-7 Fitter, Sukhoi, 187
- Su-9 Fishpot, Sukhoi, 186
- Su-17M Fitter, Sukhoi, 293
- Submarine Launched Ballistic Missile*, 185, 186, 188, 189, 292
- Suez-crisis, 75, 163, 174, 284
- Suezkanaal, 75, 283
- Sukhoi, Pavel O., 186, 187
- Sundern, 115, 116, 117, 218, 219
- Super Cub, Piper, 111, 118, 134, 161, 261, 342, 346, 382
- Support of Nuclear Operations with Conventional Attacks*, 266
- Supreme Allied Commander in Europe* (SACEUR), 78, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 101, 112, 113, 114, 115, 129, 131, 132, 135, 142, 156, 172, 180, 183, 184, 189, 193, 198, 199, 200, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 212, 218, 222, 225, 229, 236, 238, 248, 269, 280, 281, 286, 291, 296, 300, 302, 312, 321, 322, 323, 327, 332, 357, 359, 368, 374, 380
- Supreme Headquarters Allied Powers Europe* (SHAPE), 84, 85, 88, 89, 101, 103, 113, 115, 129, 130, 137, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 152, 153, 156, 163, 167, 183, 190, 191, 193, 194, 196, 199, 200, 201, 202, 206, 207, 208, 209, 210, 220, 232, 236, 237, 238, 239, 243, 244, 245, 247, 250, 251, 255, 265, 269, 270, 274, 296, 298, 300, 310, 312, 326, 327, 328, 329, 332, 333, 335, 336, 338, 348, 356, 359, 367, 374
- Surface-to-Surface Missile*, 192
- Swapshop*, 133, 134, 163
- Swift, Supermarine, 122, 123, 124
- Swissair, 338
- Syrië, 283
- T-33 T-Bird, Lockheed, 136, 137, 138, 154, 155, 167, 224, 243, 259, 265, 268, 275, 298, 309, 311, 312, 343, 344, 346, 348, 368
- Taakspecialisatiestudie, 379, 381
- Tactical Evaluation* (TACEVAL), 269, 270, 354, 355
- Tactical Operations Centre*, 219, 220, 221
- Tactisch nucleair wapen (TNW), 91, 92, 93, 162, 169, 170, 176, 183, 185, 187, 189, 235, 239, 272, 290, 295, 296, 297, 363, 368
- Target I-overeenkomst*, 51, 52, 61
- Target II-overeenkomst*, 25, 26, 50, 51
- T-Bird, zie: T-33
- Technical agreement*, 190, 247, 315, 357
- Technisch Instructie Squadron NF-5, 321
- Technische Opleidings Inrichting, 57, 59, 61, 96, 117
- Tegenwaardefondsen, 80, 87, 123, 125, 126, 130, 135, 136, 176
- Telegrafistenopleiding, 25
- Temporary Council Committee*, 86, 87, 100, 101
- Termijtelen, J.W., 47, 55
- Territoriaal Bevelhebber Nederland, 56
- Terschelling, 160, 266, 350, 351
- Tet-offensief, 284
- Theatre Operational Conversion Course*, 307, 344
- Thijssen, J.W., 225
- Thorney Island, 61
- Thunderbird-geleidewapensysteem, 236

Thunderflash, zie: RF-84F
 Thunderjet, zie: F-84E/G
 Thunderstreak, zie: F-84F
 Tien-Jarenplan, 88
 Tiger Moth, de Havilland, 51, 154
 Tilanus, H.W., 46
 Tjarda van Starckenborgh Stachouwer, A.W.L., 98, 125
 Toom, W. den, 181, 211, 214, 243, 286, 287, 291, 292, 298, 299, 300, 301, 302, 304, 311, 317, 318, 319, 320, 324, 325, 328, 332, 336, 337, 338, 339, 343, 344, 346, 358
 Transitie en Conversie AWX, 309, 310, 345
 Transitie Vliegopleiding (TVO), 222, 223, 259, 260, 309, 321, 343, 344
 Tromp, Th.P., 42
 Troopship, zie: F-27
 Truman, Harry S., 27, 68, 92
 Truman-doctrine, 27, 28, 72
 Tsjechische injectie, 286
 Tsjechoslowakije, 27, 46, 89, 279, 280, 281, 282, 286, 301, 302, 322, 356, 359, 367
 TSR-2, British Aircraft Corporation, 226
 Tu-4 Bull, Tupolev, 89
 Tu-16 Badger, Tupolev, 89, 352
 Tu-22 Blinder, Tupolev, 187, 293, 294
 Tu-22M Backfire, Tupolev, 293
 Tu-28 Fiddler, Tupolev, 186
 Tu-95 Bear, Tupolev, 90, 185, 351, 352
 Tu-104 Camel, Tupolev, 163
 Tupolev, Andrej N., 186
 Turbine Motoren Afdeling (TURMA), 118, 224
 Turkije, 26, 74, 83, 173, 199, 201, 292
 Tweede Wereldoorlog, 11, 13, 16, 19, 21, 23, 24, 26, 33, 35, 37, 42, 47, 52, 53, 64, 81, 88, 89, 96, 112, 132, 137, 164, 185, 193, 245, 273, 310, 361, 362, 371, 377
 Type 80-radarsysteem, 219, 267
 U-2, Lockheed, 171, 173, 186
 Uedem, 211, 219, 306
 Uitkeringswet, 339
 Unité de Base, 103
 United States Air Force, 36, 131, 138, 140, 185, 230, 268, 320, 331, 350, 372
 United States Air Force in Europe, 84, 139, 190, 234, 247, 350
 United States Army, 225, 331
 United States Navy, 33, 137, 173
 Uyl, J.M. den, 287, 289, 301, 302, 315, 379
 Van der Heem, 232
 Vaste Commissie voor Defensie, 324
 Vaste verdeelsleutel, 16, 79, 164, 178, 201, 214, 274, 289, 304, 373
 Veld, J. in 't, 40, 369
 Venlo, 141
 Venom, de Havilland, 123
 Verbindingen, 35, 38, 56, 61, 77, 93, 96, 138, 143, 145, 146, 152, 159, 160, 162, 166, 200, 201, 211, 220, 221, 244, 245, 248, 249, 267, 268, 271, 277, 291, 330, 331, 334, 352, 355, 356, 360, 368
 Verbindingsafdeling, 248, 330
 Verbintenissen Luchtvaardenden Luchtmacht 1952, 148, 337, 343
 Verdrag van Brussel, 28, 29, 39, 62
 Verdrag van Duinkerken, 28
 Verenigde Naties, 27, 28, 69, 71, 181, 283, 298
 Verenigde Staten, passim
 Vereniging van Dienstplichtige Militairen (VVDM), 340
 Verkeersleidings-, Inlichtingen- en Militaire Opleidingen School, 309, 310, 341
 Vermeer, E.A., 46, 101, 228
 Verrekeningscommissie, 222
 Verspoor, P., 354, 355
 Verspreidingsplan Big Move, 246, 247
 Vertical/Short Take Off and Landing, 242
 Vessem, 330
 Vietnam/Vietnamoorlog, 174, 279, 281, 284, 291, 296, 301, 317, 318, 371
 Vijfdivisie Plan, 101, 105
 Visch, E., 101, 120, 128, 129, 130, 131
 Visser, S.H., 172, 177, 178, 179, 181, 195, 196, 197, 212, 227, 228, 229, 230, 231, 246, 253, 263, 273, 371

Vliegbases
 Bagotville, 320
 Beek, 142, 161, 162, 327
 Bergen, 55
 Bodø, 268, 353
 Brustem, 222, 259, 343, 344
 Bückeburg, 116
 Chateauroux, 266
 De Peel, 117, 141, 157, 218, 243, 244, 245, 246, 307, 310, 327, 328, 353, 355
 Deelen, 117, 144, 217, 218, 223, 244, 246, 307, 310, 327, 343, 355
 Eelde, 135, 141, 144, 326
 Eindhoven, 56, 111, 116, 132, 141, 157, 218, 222, 246, 259, 267, 307, 310, 326, 327, 328, 329, 352, 353, 381
 Erding, 155
 Gilze-Rijen, 25, 26, 54, 56, 57, 59, 117, 118, 134, 141, 144, 155, 161, 218, 222, 241, 244, 245, 246, 258, 267, 307, 308, 309, 310, 327, 328, 342, 355
 Gütersloh, 116, 162
 Hakodate, 293
 Istres, 226
 Karup, 353
 Laarbruch, 116, 162, 218, 244
 Leeuwarden, 53, 55, 56, 61, 69, 97, 110, 135, 141, 144, 147, 148, 159, 161, 216, 236, 245, 246, 265, 266, 268, 306, 309, 310, 327, 328, 336, 345, 346, 348, 352, 357
 Orléans, 62
 Portage la Prairie, 344
 Schiphol, 56, 97, 118, 144, 233, 326
 Soesterberg, 55, 109, 110, 131, 138, 139, 140, 141, 162, 216, 245, 246, 247, 259, 269, 306, 307, 308, 310, 327, 328, 352, 357
 Twenthe, 25, 26, 52, 55, 56, 64, 69, 97, 110, 121, 131, 135, 141, 147, 153, 159, 216, 218, 233, 234, 236, 237, 238, 246, 258, 260, 271, 307, 309, 310, 320, 321, 327, 3285, 329, 343, 345, 352
 Valkenburg, 55, 97, 117, 141, 144, 159, 161, 244
 Volkel, 56, 69, 70, 111, 116, 132, 133, 134, 154, 159, 162, 173, 190, 191, 192, 218, 244, 245, 246, 297, 307, 309, 310, 327, 328, 329, 345, 352, 354, 364
 Wahn, 157, 324
 Woensdrecht, 25, 26, 57, 59, 117, 118, 141, 144, 155, 222, 223, 246, 286, 300, 308, 309, 310, 326, 365
 Wünstorf, 162
 Ypenburg, 24, 110, 132, 134, 138, 217, 225, 243, 244, 261, 286, 300, 307, 310, 326, 365
 Zestienhoven, 327
 Vlieger en Test Centrum, 261
 Vliegereedheid, 61, 65, 89, 120, 133, 153, 158, 159, 163, 166, 234, 235, 236, 244, 249, 275, 322, 332, 348, 366
 Vlieg instructeurs Opleiding (VIO), 117, 155, 222, 309
 Vliegongevallen, 53, 60, 70, 137, 148, 156, 157, 158, 159, 180, 233, 235, 251, 261, 262, 263, 264, 275, 345, 346, 347, 365
 Vliegveiligheids Oefen- en Test Centrum (VOTC), 259, 262, 348, 350
 Vliegveldenplan, 97, 141, 142, 143, 243, 244
 Vlootplan, 76, 79, 377
 VN-veiligheidsraad, 30, 283
 Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, 40, 78, 214, 287, 303, 380
 Vonk, G., 46, 99
 Voorraad Administratie Centrum, 309, 310
 Voortgezette Lichte Vliegtuigen Opleiding, 261, 342
 Voortgezette Vliegopleiding (VVO), 25, 51, 117, 137, 153, 154, 155, 222, 223, 259, 260, 342, 343, 344
 Voorwaartse defensie, 37, 72, 92, 114, 170, 175, 244, 296
 Vörden, 238
 Vorrink, J.J., 99, 107
 Vredeling, H., 289, 305, 379, 380, 381
 Vries, A.J. de, 60, 110, 111, 200, 217, 218
 Vrijwillig Nadienenden, zie: personeel
 Waarnemersopleiding, 25, 51
 Wadden, de, (Waddeneilanden, Waddengebied), 144, 160, 265, 350, 351, 352

Walburg, Tj., 302
 Wapen der Militaire Luchtvaart (ML), 21, 22, 48, 52, 362
 Wapen der Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (ML-KNIL), 22, 23, 26, 48, 58, 111, 132, 147, 362
 Warschaupact, 37, 67, 74, 81, 89, 90, 93, 143, 170, 172, 184, 185, 188, 248, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 290, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 350, 368, 371, 380
 Washington, 27, 28, 29, 36, 45, 72, 73, 75, 76, 78, 79, 80, 91, 95, 122, 126, 129, 136, 138, 139, 173, 174, 175, 180, 185, 227, 228, 231, 243, 249, 272, 278, 281, 284, 290
 Wassenaar, 221, 330
 Watersnoodramp, 126, 145, 161
Weapon Delivery Improvement, 353
Weapon Storage Area, 190, 247
 Weesp, 118
 Weesperkarspel, 118
 Wemmers, H.H., 98, 136
 Wendelaar, W.C., 100
 Wenen, 171, 282
 Werff, J. van der, 69, 70, 110, 156
 Werkgroep Camouflage KLU-objecten, 329
 Werkgroep Vliegbasisbeveiliging, 327
 Werkspoor, 318
 Weser (rivier), 170, 188
 Weserflug, 231
Western Union Chiefs of Staff Committee, 32, 33, 36, 94
Western Union Defence Organization, 32, 33
Western Union Examining Squadron, 153
 Westerse Unie (WU), 11, 17, 19, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 45, 46, 51, 53, 55, 56, 59, 62, 63, 64, 65, 68, 72, 74, 83, 94, 165, 363, 369, 372
 West-Europa, 12, 26, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 67, 68, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 78, 82, 83, 91, 93, 104, 147, 161, 164, 173, 174, 182, 183, 187, 188, 206, 239, 278, 281, 290, 291, 295, 367
 West-Europese Unie (WEU), 74, 104, 105, 138
 Wieffering, J.H., 70
 Wierda, W., 214, 302, 303, 318, 374
 Wijting, A.J.W., 308, 379
 Wilson, C.E., 139
 Wilton-Fijenoord, 126, 239
Wing Homogènes, 103
Wing Operations Centre, 221, 245, 268, 329, 353
Wing Operations Room, 269
 Winkelman, H.G., 21
 Winsemius, A., 99
 Wolf, G. van der, 306, 307, 308, 323, 347, 355
 Wolff, A.B., 102, 210, 216, 217, 218, 238, 248, 268, 271, 299, 300, 304, 307, 312, 313, 314, 318, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 332, 334, 335, 336, 342, 343, 345, 346, 349, 361, 373
 Yak-25 Flashlight, Yakovlev, 186
 Yak-28 Brewer, Yakovlev, 187
 Zeelst, 111, 116, 218
 Zegers, J.L., 111
 Zeist, 110, 308, 309, 310
 Zesdaagse Oorlog, 283, 284, 294, 327
 Zielstra, H.P., 106, 214, 216, 234, 243, 354, 256, 264, 265, 273, 274, 369
 Zijlstra, J., 123, 195, 224, 225, 227, 229, 244, 272, 316
Zoom climb-vluchten, 348, 349
 Zuid-Europa, 82, 84
 Zwaan, G.W. de, 218
 Zwaluwenberg, 330
 Zwitserland, 206

ILLUSTRATIEVERANTWOORDING

De illustraties zijn afkomstig van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en uit de collectie Horsthuis. Het NIMH heeft getracht alle rechthebbenden van het fotomateriaal te achterhalen. Mochten personen of instanties desondanks van mening zijn dat fotorechten niet zijn gehonoreerd, dan kunnen zij zich wenden tot het instituut.

CURRICULUM VITAE

Quirijn van der Vegt (geboren te Raalte, 21 maart 1979) studeerde van 2003 tot 2007 geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Aansluitend trad hij als assistent in opleiding in dienst van de Universiteit Utrecht (UU), met dank aan een samenwerkingsverband tussen de UU en het in Den Haag gevestigde Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). Sinds 2012 is hij als wetenschappelijk medewerker verbonden aan het NIMH. Quirijn van der Vegt is medeauteur van het in 2010 verschenen boek *Voor Vriend en Vijand Paraat. De geschiedenis van Vliegbasis Leeuwarden*. Zijn specialisme betreft de naoorlogse geschiedenis van de (Nederlandse) luchtmacht, waarover hij sindsdien meerdere artikelen heeft gepubliceerd.

