

BIJEENKOMST VAN 11 APRIL 1947 TE 's-GRAVENHAGE

Voorzitter: Zijne Excellentie Luitenant-Generaal b.d. C. A. Prins

De Voorzitter:

Excellentie, Mijne Heeren,

Ik open deze vergadering en heet U allen welkom. Het is mij een voorrecht, hier te mogen begroeten ons Eerelid, Luitenant-Generaal b.d. Muller Massis, lid van den Raad van State, wiens belangstelling voor onze Vereeniging wij zeer waardeerden.

Deze vergadering werd, zooals U bekend is, aanvankelijk uitgeschreven tegen 19 Februari, maar wij hebben haar tot ons leedwezen moeten uitstellen wegens kolengebrek. Toen er nu eindelijk weer kolen waren, kwam de „Stille week” vóór Paschen, die minder geschikt is voor vergaderingen, en zoo is het 11 April geworden vóór wij hier weer bijeen zijn.

Wij rekenen nu in dit werkseizoen op nog ééne bijeenkomst, waar de Kapitein ter zee Nuboer en de Kapitein-Luitenant der Marine-Reserve Hettema zullen spreken over het onderwerp „Handhaving der zeeverbindingen in oorlogstijd”. Deze bijeenkomst is vastgesteld op 9 Mei a.s.; U ontvangt nog eene convocatie.

Ik kan U nog mededeelen dat naar aanleiding van de zoo heuglijke geboorte van H. K. H. Prinses Maria Christina namens bestuur en leden onzer vereeniging een telegram van gelukwenschen is gezonden aan H. K. H. Prinses Juliana en Z. K. H. Prins Bernhard, die zooals U weet lid van onze vereeniging is; op dit telegram is een schrijven van dankbetuiging namens Hunne Kon. Hoogheden ontvangen.

Ik wil niet tot het doel van deze bijeenkomst overgaan zonder een eeresaluut te hebben gebracht aan het personeel van de Koninklijke Marine, de Koninklijke Landmacht en het Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger en de daarbij ingedeelde luchtstrijdkrachten, dat in den tijd die achter ons ligt in Indië eene taak te vervullen had, die de hoogste eischen stelde aan hunne plichtsbetrachting, tucht en zelfbeheersching, en waar-

van zij zich op schitterende wijze hebben gekweten. Ik breng daarbij eerbiedig hulde aan de nagedachtenis van hen die bij de vervulling van die taak hun leven ten offer hebben gebracht.

Gaarne geef ik nu het woord aan den Majoor-Vlieger G. van der Wolf voor het houden van zijne voordracht over het:

„STRATEGISCH EN TACTISCH GEBRUIK DER LUCHTSTRIJDKRACHTEN BIJ DEN OORLOG TE LAND”

Zooals het onderwerp van deze lezing weergeeft, ligt het niet in de bedoeling U een voordracht te geven over luchtstrategie, of het gebruik van luchtstrijdkrachten in het algemeen, doch omtrent het gebruik van luchtstrijdkrachten op een beperkt terrein, n.l. het gebruik van luchtstrijdkrachten in den oorlog te land. Ik zal mij daarom beperken tot een bespreking van het gebruik van luchtstrijdkrachten, die bestemd zijn om met een leger te velde gedurende een bepaalde veldtocht samen te werken ter verwezenlijking van een bepaald plan, het veldtochtsplan.

In het verleden waren oorlogen beperkt tot de gevechten van land- en zeestrijdkrachten en was het strategische doel van den oorlog de vernietiging van 's vijands legers te land, of haar zeestrijdkrachten ter zee. De moderne oorlog wordt niet alleen te land, ter zee en in de lucht gevochten, maar is tevens totalen oorlog. Daarom wordt de oorlogskracht van een land heden ten dage niet alleen bepaald door de bestaande, of potentieele militaire sterkte, maar is zij de resultante van alle hulpbronnen, militaire zoowel als civiele.

De moderne oorlog wordt daarom gevoerd en gewonnen door een combinatie van land, zee en luchtstrijdkrachten en de mankracht, materieel en industrie van een natie. Door dit feit, worden oorlogen niet langer uitsluitend beslist op het slagveld, maar tevens door 's lands materieele macht en oorlogs potentieel. Dientengevolge is ook het strategisch doel, van den oorlog niet langer uitsluitend de vernietiging van 's vijands legers te land, of 's vijands strijdkrachten ter zee, doch is het doel uitge-

breid met de vernietiging van 's vijands materieele en industriele kracht, dus de uiteindelijke vernietiging van 's vijands weerstandskracht. Dit is een van de redenen waarom wat men de zelfstandige luchtoorlog pleegt te noemen, haar intrede heeft gedaan. Hoewel dit in vele kringen wel werd aangenomen, is de zelfstandige luchtoorlog dus niet een poging om een oorlog te winnen zonder dat de andere weermachtsonderdeelen hieraan te pas komen, doch slechts én der noodzakelijke acties, die met de overige acties tezamen tot de breking van 's vijands wil en kracht tot verzet en dus tot de overwinning leiden. Wel kan echter het geval zich voordoen, dat een zelfstandige luchtoorlog de eenige wijze is, waarop men op een bepaald tijdstip de vijand afbreuk kan doen. Dit kan zich b.v. voordoen, wanneer het algemeene oorlogsbeeld dusdanig is, dat de andere weermachtsonderdeelen om velerlei redenen nog niet in staat zijn offensief op te treden. Zoo zullen in de moderne oorlog, nu er heden ten dage geen waarschuwing meer aan een gewapend optreden voorafgaat, de vijandelijkheden worden geopend door het optreden van de strategische luchtmachten, terwijl zee- en landmacht eerst veel later op het tooneel zullen verschijnen.

De scheiding tusschen strategie en tactiek is ten aanzien van den luchtoorlog misschien nog moeilijker te maken dan ten aanzien van den oorlog te land of ter zee. Een scherpe scheiding is veelal niet te trekken. Voor wat betreft de formulering van beide begrippen kan men volstaan met terug te vallen op de reeds voor de geboorte van het vliegtuig voor de land- en zeeoorlog gebruikte definities.

In het kort omvat luchtstrategie de samenstelling, de opstelling en de leiding van de luchtstrijdkrachten met als uiteindelijk doel het land te vrijwaren tegen agressie en na het uitbreken van de vijandelijkheden het breken van 's vijands wil tot verzet. Luchtstrategie hangt uiteraard ten nauwste samen of juist gezegd hangt af van de nationale politiek, de geografische omstandigheden, de bepaalde behoeften in een bepaald tijdperk en de methoden waarmede de regeering den oorlog poogt te winnen.

De strategische taak van luchtstrijdkrachten in een oorlog

is te splitsen in tweeën; een defensieve en een offensieve taak. De defensieve taak is het verschaffen van een luchtverdediging. Uiteraard zullen hiervoor niet meer middelen moeten worden gebruikt dan strikt noodzakelijk is. De offensieve taak bestaat uit het aanvallen van die doelen wier vernietiging in het gegeven tijdperk het meest fnuikend is voor den vijand. Afhankelijk van het algemeene oorlogsbeeld kunnen deze doelen van velerlei aard zijn. Zoo kunnen de aanvallen zich gedurende een bepaalde tijd richten op zuiver maritieme objecten dan wel op de geheele of een speciaal gedeelte van 's vijands industrie. gedurende een bepaalde veldtocht wanneer uit het oogpunt van de oorlogvoering in haar geheel, in de te verwachten gevechten een middel wordt gezien om het oorlogsdoel nader bij te brengen, zal het gevechtveld het beste arbeidsterrein voor de luchtstrijdkrachten zijn.

Wordt een veldleger of een expeditionaire macht voor een bepaalde veldtocht in een operatiegebied tezamen gebracht, dan wordt tevens in dit gebied een hoeveelheid luchtstrijdkrachten geconcentreerd, welke tezamen gebundeld en onder den naam van Tactische luchtmacht, bestemd is samen te werken met en steun te verlenen aan het veldleger.

Een Tactische luchtmacht moet in staat zijn te velde samen te werken met een veldleger. Dit eischt voor de vliegtuigafdeelingen en de daarbij behoorende grondorganisaties, bepaalde voorzieningen. Het luchtwapen kent geen natuurlijke hindernissen en dus is het begrip operatiegebied voor haar niet een door de natuur afgebakend gevechtveld. Hierdoor zou het mogelijk zijn, gebruik makende van de groote reikwijdte van de moderne vliegtuigen, gedurende de geheele campagne van dezelfde vliegvelden te opereeren, zelfs wanneer deze buiten het operatiegebied waren gelegen, doch de zoo noodzakelijke innige samenwerking met de grondtroepen en de voordeelen van nabij de doelen gelegen vliegvelden eischen, dat een Tactische luchtmacht het veldleger op den voet kan volgen. Dit vereischt, dat een tactische luchtmacht op mobiele leest geschoeid dient te zijn. Dit beteekent een groot aantal specialistische voertuigen, mobiele radio- en radarstations, verplaatstbare magazijnen en reparatie-inrichtingen, mobiele

krachtbronnen en commando-installaties, speciale onderdeelen voor het aanleggen van vliegvelden, kortom talloze extra voorzieningen, die veelal een verdubbeling beteekenen van de reeds bestaande permanente outillage van de oorspronkelijke vliegvelden.

De vraag rijst nu wat van een Tactische Luchtmacht verwacht mag worden en op welke wijze zij in staat is haar bijdrage tot verwezenlijking van het veldtochtsplan te leveren.

Het doel van een Tactische Luchtmacht is driedelig.

In de eerste plaats moet zij het luchtoverwicht boven het operatiegebied vermeerderen en behouden, teneinde de vrijheid van beweging voor het eigen leger te verzekeren en die aan het vijandelijke leger te ontnemen.

In de tweede plaats heeft zij tot taak te voorzien in strategische en tactische verkenningsbehoeften van het leger.

In de derde plaats dient zij als eenmaal het luchtoverzicht verzekerd is op maximale wijze aan den strijd op den grond deel te nemen.

Allereerst doet de vraag zich voor wat onder het woord „Luchtoverwicht” moet worden verstaan. Luchtoverwicht is die situatie in de lucht, die op een gegeven tijd over een gegeven gebied heerscht, die het voor de grondtroepen en de eigen luchtstrijdkrachten mogelijk maakt de hen opgedragen taken te vervullen zonder buitensporige inmenging van de vijandelijke luchtstrijdkrachten. M.a.w. een eigen luchtoverwicht schept een tijdelijke en plaatselijke toestand in de lucht, waarbij de tegenstander de voordeelen van zijn luchtstrijdkrachten wordt ontnomen en waardoor tevens de vrijheid van handelen van de eigen grondtroepen en de eigen luchtstrijdkrachten wordt verzekerd.

Uit de hiervoor gegeven definities blijkt reeds, dat luchtoverwicht niet hetzelfde is als alléén-heerschappij in de lucht, hetwelk een begeerde doch zelden te verwezenlijken toestand is. Van alleen-heerschappij in de lucht of absoluut luchtoverwicht kan alleen sprake zijn, wanneer een tegenstander dusdanige verliezen zijn toegebracht, dat hij niet meer in staat is ook maar eenige activiteit in de lucht te vertoonen, hetgeen een nauwelijks denkbare toestand is onder de moderne omstandigheden.

De grootte of de graad van het luchtoverwicht is afhankelijk van vele factoren en is nooit dezelfde voor het geheele operatiegebied, doch is vooral tijdelijk en plaatselijk aan groote schommelingen onderhevig. Immers één van de tegenstanders kan de lucht boven het operatiegebied in haar geheel dusdanig beheerschen, dat de vijand het initiatief in de lucht in het algemeen ontnomen is, doch tijdelijk en plaatselijk is een vijand altijd wel in staat een dusdanige hoeveelheid vliegtuigen te concentreeren, dat de rollen omgekeerd worden.

Deze eigenschap van het luchtwapen, welke het mogelijk maakt op ieder moment tijdelijk en plaatselijk het initiatief te hernemen, is het gevolg van de eigenschappen van het moderne vliegtuig.

De lucht, waardoor het vliegtuig zich beweegt, kent met uitzondering van ballonversperringen geen hindernissen en dientengevolge zijn luchtstrijdkrachten in staat zich vrijelijk te bewegen over alle natuurlijke hindernissen en verdedigde stellingen, ongeacht de toestand op den grond. De eenige andere hindernissen, die het vliegtuig in de lucht ontmoet, zijn de atmosferische, doch de invloed van slecht weer heeft reeds weinig beteekenis en zal in de toekomst nog meer verminderen door de ontwikkeling van de technische hulpmiddelen. Het is thans reeds mogelijk luchtstrijdkrachten te laten opereeren bij dag en bij nacht onder vrijwel alle weersomstandigheden, waarbij ook het zgn. blind bommenwerpen reeds een hooge mate van perfectie heeft bereikt.

De verhoogde snelheden en actieradius van vliegtuigen maken dat de werkingsfeer van het luchtwapen zich niet beperkt tot het frontgebied zelve, doch zich uitstrekt tot ver achter het eigenlijke front gelegen gebied. Tevens maken deze eigenschappen, snelheid en actieradius, het mogelijk op elk gewild moment en op elke gewilde plaats een zwaartepunt in de lucht te leggen, met een groot gedeelte en indien noodzakelijk met alle in het operatiegebied beschikbare luchtstrijdkrachten. Immers in tegenstelling met het concentreeren van troepen op den grond, waarbij de grootte van de troepenmacht afhankelijk is van het terrein, de aanvoer mogelijkheden en andere beperkende factoren, is het voor de luchtstrijdkrachten niet noodzakelijk te

opereeren van dicht opeengelegen basis en vliegvelden en diensgevolge heeft het begrip concentratie een geheel andere beteekenis bij het gebruik van Luchtstrijdkrachten, dan bij het gebruik van grondtroepen.

Wel hangt de mogelijkheid om Luchtstrijdkrachten boven een bepaald gebied te kunnen concentreeren natuurlijk af van het beschikbaar zijn van voldoende bruikbare vliegvelden, die niet ver van de eigenlijke frontlijn zijn gelegen, doch hierbij geldende begrippen voor afstanden zijn geheel anders dan die gelden voor de grondtroepen.

Een snelle en zich over een groote afstand uitstrekkende opmarsch van de grondtroepen zooals dit b.v. geschiedde bij de opmarsch van het Britsche 8ste Leger in Noord-Afrika, kan de eigenlijke frontlijn wel dusdanig ver van de vliegbases verwijderen, dat de graad van luchtoverwicht vermindert, daar de nabijheid van vliegvelden een bepalende factor is bij het verwerven en behouden van dit luchtoverwicht. Het is duidelijk, dat de efficiëntie van het luchtwapen verhoogd wordt naarmate de vliegvelden dichter bij de door haar te bevechten doelen liggen, daar de vliegtijden van vliegvelden naar doelen verkort worden en dus meer vluchten per tijdseenheid kunnen worden uitgevoerd.

De doelen, welke moeten bevochten worden alvorens er een verandering in de heerschende luchttoestand kan worden gebracht, zijn vele, en beperken zich niet tot de vijandelijke vliegtuigen in de lucht. Uiteraard is het luchtgevecht, waarin getracht wordt de vijand verliezen te doen lijden aan vliegtuigen, de meest oorspronkelijke en directe wijze van het in eigen voordeel doen veranderen van de luchtsituatie. De technische ontwikkelingen van het vliegtuigmaterieel, zooals de verhoogde snelheden en de verzwaarde bepanteling hebben het luchtgevecht, vooral het gevecht tusschen jachtvliegtuigen onderling, bemoeilijkt. Doch anderzijds hebben deze ontwikkelingen het gevecht voor het luchtoverwicht, vooral door de vermeerderde bewapening en actieradius, doeltreffender gemaakt. Een steeds grooter percentage van de vliegtuigverliezen wordt heden ten dage niet door aanvallen in de lucht, doch door aanvallen op vliegvelden toegebracht. Ook hier geldt wederom, dat hoe

dichter een vijandelijk vliegveld bij de eigenlijke frontlijn gelegen is, hoe vaker en door de geringere tijd van waarschuwing hoe gemakkelijker dit veld is aan te vallen. De vijand zal dus gedwongen zijn juist bij een geringe graad van eigen lucht-overwicht meer naar achteren te concentreeren en dit feit op zichzelf verhoogt alweer de graad van het eigen lucht-overwicht, daar de eigen, door de vijand beoogde, doelen met een geringere frequentie zullen kunnen worden bestookt.

De hiervoor genoemde aanvallen op vijandelijke vliegvelden worden uitgevoerd door nagenoeg alle soorten en typen vliegtuigen. Zoo zullen jachtvliegtuigen gemeenlijk de vijandelijke vliegvelden van geringe hoogte met hun bewapening bestoken, waarbij zij zich meer zullen concentreeren op de op het veld aanwezige vliegtuigen, terwijl bombardementstoestellen een vliegveld op grooter hoogte zullen aanvallen, waarbij dan niet zoozeer de zich op dat veld bevindende vliegtuigen het doel van de aanval zullen zijn, doch wel de ontwrichting van de noodzakelijke grondorganisaties en de vernieling van het vliegveld zelve, zooals die van het start- en rolbanencomplex. De keuze van de soort van aanval hangt van de omstandigheden af. Zoo zal een vliegveld, dat door de vijand met sterke lichte afweermiddelen is beschermd, veelal een aanval met jachtvliegtuigen te kostbaar maken. Hetzelfde geldt voor zwaardere bombardementstoestellen, voor wat betreft luchtafweermiddelen van een zwaarder kaliber. Voorts zal men bij het „plannen” van de aanval steeds voor oogen moeten houden, of men het vliegveld in de naaste toekomst zelf hoopt te kunnen gebruiken, waarbij men zich rekenschap moet geven van de tijd- en mankracht-roovende werkzaamheden, die een door een bombardement vernield vliegveld behoeft, alvorens dit veld door de eigen luchtstrijdkrachten zal kunnen worden gebruikt.

Zijn de hierboven beschreven aanvallen te beschouwen als directe aanvallen op de vijandelijke luchtstrijdkrachten en diensengevolge van onmiddellijk merkbare invloed op de luchtsituatie, de indirecte wijze, waarop het lucht-overwicht kan worden beïnvloed, is niet minder van belang. Zoo is het strategisch bombardement, waaronder men gemeenlijk verstaat bombardementen van doelen in ver achter het eigenlijke gevechts-

veld gelegen gebied, dan wel in de industriecentra van den vijand, tevens een middel ter verovering van het zoozeer begeerde luchtoverwicht, boven het eigenlijke operatiegebied zelve. Immers het strategisch bombardement of wel de bedreiging daarvan zal de vijand dwingen een groote en uit de modernste middelen bestaande luchtverdediging te organiseren. Deze luchtverdediging zal dientengevolge groote hoeveelheden van 's vijands modernste vliegtuigmateriaal eischen, hetgeen in mindering komt van de vliegtuigen, die hij voor de gevechtsacties aan het eigenlijke front zelve kan bestemmen. Afhankelijk van de meer of minder voldoende geachte graad van luchtoverwicht boven het operatiegebied zal de keuze van den aard van het door het strategisch bombardement zich in de eerste plaats richten op 's vijands vliegtuigindustrie en wat daarmede samenhangt.

Liggen de vliegtuigindustriecentra van den vijand te ver weg en dus buiten bereik van de eigen luchtstrijdkrachten, of is hun bescherming van dien aard, dat aanvallen op deze doelen te kostbaar zouden worden, dan zijn aanvallen op de verbindingswegen en -middelen om dezelfde redenen reeds een directe aanval op 's vijands luchtpotentieel. De vijand is n.l. verplicht op deze verbindingen vliegtuigverbanden te plaatsen, hetgeen wederom in mindering van zijn luchtstrijdkrachten aan het front komt en tevens zal de langs deze verbindingswegen komende aanvoer voor het vijandelijke luchtwapen zooals brandstoffen, munitie e.d. op niet al te lange termijn merkbare wijze worden verminderd en vertraagd.

Alhoewel het duidelijk is, dat het bestoken van strategische doelen geen onmiddellijk gevolg op de luchtsituatie aan het front teweeg zal brengen, en het eenig te verwachten onmiddellijk gevolg zal zijn het onttrekken van jachtvliegtuigen aan het operatiegebied, is toch het beschikbaar hebben van bombardementstoestellen één van de vele middelen, die in de worsteling om het luchtoverwicht kunnen worden gebruikt, en mag dit punt bij de beschikbaarstelling van de noodzakelijk gedachte luchtstrijdkrachten niet onderschat worden. Zagen wij, dat een eenmaal verkregen kleine graad van luchtoverwicht, mits gevolgd door een juist gebruik der Luchtstrijdkrachten, de neiging

heeft progressief te vergrooten, doordat men de vijandelijke luchtstrijdkrachten steeds meer naar verder van het front verwijderde vliegtuigen terugdringt, tevens is het duidelijk, dat de strijd om het luchtoverwicht zich niet beperkt tot het eigenlijke front en de onmiddellijke reserves en zich dus niet afspeelt in het zicht der grondtroepen, doch over de geheele diepte van het operatiegebied en zelfs tot het ver achter dit gebied gelegen basesgebied. Tevens is het duidelijk, dat een zuiver passieve luchtverdediging, hoe belangrijk op zich zelf ook, nooit een afdoend middel kan zijn ter verovering van het initiatief in de lucht. Ook hier geldt, dat alleen offensief optreden niet alleen de beste resultaten afwerpt, doch tevens de vijand noopt zijn beschikbare middelen over een grooter gebied te verspreiden.

Tenslotte moet men bedenken, dat een absoluut overwicht in de moderne verhoudingen tot de onmogelijkheden behoort en dientengevolge een volledige bescherming tegen vijandelijke luchtaanvallen nooit zal kunnen worden gegeven. Een vijand zal dus altijd in staat zijn eenige activiteit in de lucht te verstoppen, die incidenteel van groote omvang kan zijn, temeer daar de vijand het element verrassing en de snelheid van het moderne vliegtuig ten volle zal uitbuiten, terwijl de eigen troepen, gewend als zij zullen zijn aan het heerschende luchtoverwicht, minder bedacht en voorbereid zullen zijn. Luchtoverwicht is dus niet een toestand, die wanneer eenmaal verworven voor eenigen tijd verzekerd kan worden beschouwd, doch vereischt een voortdurende offensieve strijd van de eigen luchtstrijdkrachten. Iedere verslapping of een vermindering van voor dit doel beschikbare middelen van de eigen zijde brengt automatisch een vermindering van de graad van het luchtoverwicht met zich mede. De strijd voor het luchtoverwicht is te vergelijken met den strijd tegen het onkruid. Ook hier moet men constant blijven wieden, wil men het er onder houden. Eenige dagen van inactiviteit in den strijd voor het luchtoverwicht geeft de tegenstander een adempauze, waarin hij zich kan reorganiseeren, de noodige herstellingen kan uitvoeren en reserves kan aantrekken.

Zooals reeds betoogd, is het bevechten van het luchtoverwicht boven het operatiegebied de eerste en voornaamste taak die de

Luchtstrijdkrachten ten deel valt. Daarom is het noodzakelijk, dat het vliegtuigmaterieel in de eerste plaats en voor het overgrootste gedeelte geschikt en geëigend moet zijn voor deze taak en dat diens gevolg het aantal voor andere diensten gespecialiseerde vliegtuigen, tot een minimum beperkt dient te blijven. Dit is des te meer noodzakelijk, omdat het luchtoverwicht veelal eerst deze gespecialiseerde vliegtuigen in staat stelt hun taken naar behooren te vervullen, zonder buitensporige verliezen te lijden. Vliegtuigen, die niet door snelheid of door voldoende defensieve bewapening in staat zijn zich zelve tegen vijandelijke jachtvliegtuigen te beschermen, zullen zich in het algemeen bij het ontbreken van eigen luchtoverwicht niet staande kunnen houden en zullen, uit vrees voor te hooge verliezen, weinig gebruikt worden, omdat juist in zulk een periode weinig of geen beschermende vliegtuigen beschikbaar zullen zijn.

Gedurende den laatsten oorlog heeft het vliegtuigmaterieel zich dan ook in deze lijnen ontwikkeld. Het jachtvliegtuig vormde de kern van elke tactische luchtmacht en noodzakelijke specialisatie werd, waar mogelijk, verkregen door kleine veranderingen aan het jachtvliegtuig. Zoo werd de artillerie verkenning, tactische verkenning, het duikbombardement en nog vele andere taken verricht door het jachtvliegtuig. Weliswaar vereischten al deze taken veranderingen aan de vliegtuigen en waren voor al deze gespecialiseerde taken wel meer geëigende vliegtuigen denkbaar, doch deze betrekkelijk kleine nadeelen wogen niet op tegen het grootte voordeel, dat deze vliegtuigen onmiddellijk te gebruiken waren voor de hoofdtak, het bevechten van het luchtoverwicht.

Zoals gezegd vormen de jachtvliegtuigen de kern van de tactische luchtmacht. Het moderne jachtvliegtuig is „all round” en doordat het zoo vele taken met succes kan vervullen, beheerscht het jachtvliegtuig het slagveld. Toch werd de behoefte gevoeld aan een vliegtuig met meer slagkracht, hetwelk in staat was die taken te vervullen, waarvoor het jachtvliegtuig te licht was. Dit vliegtuig werd gevonden in de middelbare bommenwerper, welke meer bommen kan vervoeren en dus meer slagkracht bezat dan het jachtvliegtuig maar tevens door haar

eigenschappen nog in staat was, te velde op een semi mobiele wijze te opereeren.

Dit vliegtuig vormde gemeenlijk het zwaarste wapen, waarover een tactische luchtmacht beschikt en werd voor vele uiteenlopende taken gebruikt. Ook hier werd de reeds eerder geformuleerde eisch voor zelfverdediging niet vergeten. Deze vliegtuigen, welke meestal onvoldoende snelheid bezaten om vijandelijke jachtvliegtuigen te ontloopen, werden van een betrekkelijk zware defensieve bewapening voorzien, welke her in staat stelde te opereeren zelfs wanneer geen vliegtuigen voor hun bescherming konden worden toegewezen. De eisch was dus, dat elk vliegtuig zich zelf moest kunnen verdedigen of door snelheid, of door voldoende defensieve bewapening.

De juistheid van deze opvatting moge blijken, uit het voorbeeld van de bekende Deutsche duikbommenwerper Ju 87, de Stuka.

Dit vliegtuig, hetwelk speciaal geconstrueerd was voor de samenwerking met de voorste troepen, was in het begin van den oorlog in de veldtochten in Polen en N.W. Europa, een der meest succesvolle wapens van de Luftwaffe. Dat de naam Stuka spreekwoordelijk was geworden door het succes, dat deze vliegtuigen oogstten, behoeft geen nader betoog. Dit vliegtuig echter miste de mogelijkheid tot zelfverdediging daar de snelheid en de defensieve bewapening beiden te gering waren, om jachtvliegtuigen te kunnen trotseeren. De Stuka was daarom een vliegtuig, dat geschikt was voor een specialistische taak en kon alleen opereeren bij een gunstige toestand in de lucht, een toestand waarbij de eigen partij het luchtoverwicht bezat. En dit luchtoverwicht bezaten de Duitschers in het begin van den oorlog.

Dit feit werd echter niet alom onderkend en toen na de evacuatie van Duinkerken de Britsche Luchtmacht een sterke uitbreiding tegemoet ging, ontstond er in Engeland een diepgaand geschil over de typen vliegtuigen, welke bij voorbaat geproduceerd moesten worden.

De Luchtvaart-autoriteiten eischten, dat de overgrootste gedeelte van de productie uit jachtvliegtuigen zou bestaan. Een sterke strooming in het Engelsche leger, gesteund door de

publieke opinie, zag in de duikbommenwerper, dus in een voor een bepaalde taak gespecialiseerd vliegtuig, het alleen zaligmakende middel om t.z.t. een inval op het vasteland van Europa mogelijk te maken. Dit was niet verwonderlijk. Het Engelsche leger had de duikbommenwerper leeren duchten en haar uitwerking aan den lijve ondervonden. Dit was bij uitstek het vliegtuig geweest, dat de soldaat op den grond te zien had gekregen en welks gevreesde uitwerking hij kende.

De Royal Air Force hield voet bij stuk en concentreerde haar krachten vóór alles op de jachtvliegtuigen, terwijl zij zich op het standpunt stelde, dat steun aan de grondtroepen, hoe gewenscht ook, eerst dan mogelijk zou blijken, wanneer het luchtoverwicht eenmaal bevochten en verzekerd was. Werd deze strijd aanvankelijk op nagenoeg uitsluitend theoretische gronden gevoerd, in Noord-Afrika kreeg de Royal Air Force de gelegenheid om de juistheid van haar theorie in de praktijk te bewijzen. In Noord-Afrika vermeesterde de aldaar aanwezige Britsche tactische luchtmacht geleidelijk aan het luchtoverwicht. De Duitschers bezaten in dit operatiegebied groote aantallen Stuka's, welke zich echter door het Britsche luchtoverwicht niet meer staande konden houden. Zij moesten in het jachtvliegtuig hun meerdere erkennen, met het gevolg, dat, naarmate de Britsche meerderheid in de lucht groeide, zij met een sterkere bescherming van jachtvliegtuigen moesten worden uitgestuurd. Deze jachtvliegtuigen waren niet altijd meer beschikbaar te stellen en dus verdwenen de Stuka's langzamerhand, na zeer zware verliezen geleden te hebben, geheel van het toneel. Dit was niet het gevolg van het feit, dat zij als duikbommenwerpers verouderd waren, doch omdat hun constructie een dusdanige was, dat zij alleen bij een heerschend eigen luchtoverwicht met succes konden opereren.

Hadden de geallieerde luchtvaart-autoriteiten dus bewezen hun materieel op juiste wijze gekozen te hebben, en was hierdoor het luchtoverwicht verkregen, thans restte nog de taak om de grondtroepen de zoozeer gewenschte steun te verleenen. Dit had vermoedelijk kunnen gebeuren door een aanvullende bouw van hiertoe geëigende vliegtuig-typen. Doch inmiddels was het jachtvliegtuig technisch zoo ver ontwikkeld, dat het als jacht-

bommenwerper geschikt was geworden voor de samenwerking met de grondtroepen. De jachtbommenwerper is een jachtvliegtuig, dat door bepaalde modificaties in staat is die offensieve bewapening zooals bommen, dockets e.d. te voeren, die noodzakelijk zijn voor de deelname aan den strijd op den grond. Heeft de jachtbommenwerper zich van haar taak gekweten, of in tijde van gevaar zich van deze extra bewapening ontdaan, dan is zij automatisch weer een jachtvliegtuig geworden, gereed voor het luchtgevecht.

De jachtbommenwerper biedt dus vele mogelijkheden en kan voor zeer uiteenlopende taken gebuikt of geschikt gemaakt worden, hetgeen een soepel gebruik van het luchtwapen mogelijk maakt. Tevens heeft zij het ideaal van een eenheidstype vliegtuig, ofschoon niet doen bereiken, benadert. Eén type vliegtuig, dat geschikt is voor alle denkbare taken, zou uiteraard van een buitengewoon groot belang zijn, daar dit niet alleen in de lucht tot een nog grootere soepelheid zou leiden, maar tevens de grondorganisaties uniform en eenvoudiger zou maken. De wensch zal echter wel nooit verwezenlijkt worden, temeer daar men vreest, dat door de ontwikkeling van de straalvliegtuigen de snelheden dusdanig vergroot worden, dat het gemiddelde vliegtuig te snel zal worden voor de directe steun aan de grondtroepen en men dus wederom tot specialisatie zal moeten overgaan.

Als een der belangrijkste resultaten van een eenmaal verkregen luchtoverwicht moet genoemd worden het feit, dat het de militaire commandanten en de eigen troepen in staat stelt de noodzakelijke bewegingen, verplaatsingen van reserves, aan- en afvoer en andere voorzieningen te doen op de voor hen gemakkelijkste wijze en practisch gesproken zonder rekening te houden met de vijandelijke luchtstrijdkrachten. De mate, waarmede met de vijandelijke luchtstrijdkrachten moet worden rekening gehouden, hangt uiteraard af van de graad van het verkregen luchtoverwicht.

Vermindert deze graad, dan worden de kansen op inmenging door de vijandelijke luchtstrijdkrachten in het basis- en étappegebied en aan het eigenlijke front vanzelfsprekend grooter, met alle belemmerende gevolgen van dien. Is het luchtoverwicht

van een voldoende orde van grootte, dan zijn de eigen luchtstrijdkrachten in staat het slagveld zoo te beheerschen, dat de vijand zelfs de kans op regelmatige en dus effectieve verkenningen wordt ontnomen.

Hoe belangrijk het is een inzicht te hebben in hetgeen zich in het kamp van den tegenstander afspeelt, behoeft geen nader betoog. Dat de Luchtstrijdkrachten inderdaad in staat zijn de vijand dit inzicht te ontnemen is bewezen in de veldtochten in Noord West Europa en Italië waar het gedurende den laatsten wereldoorlog meerdere malen voorkwam, dat de Deutsche Legerleiding voor langdurige periodes dóór gebrek aan Luchtverkenning, volledig in het duister tastte omtrent de geallieerde bedoelingen en concentraties. Zoo misten de Duitschers door een gebrek aan Luchtverkenning een inzicht in de voorbereidingen voor de invasie, hetgeen te danken was aan het overweldigende Geallieerde luchtoverwicht in N.W. Europa.

Dit alles was het gevolg van het feit, dat de Luftwaffe zoozeer het initiatief in de lucht had verloren, dat zij niet eens meer in staat was de zoo noodzakelijke regelmatige verkenningen uit te voeren.

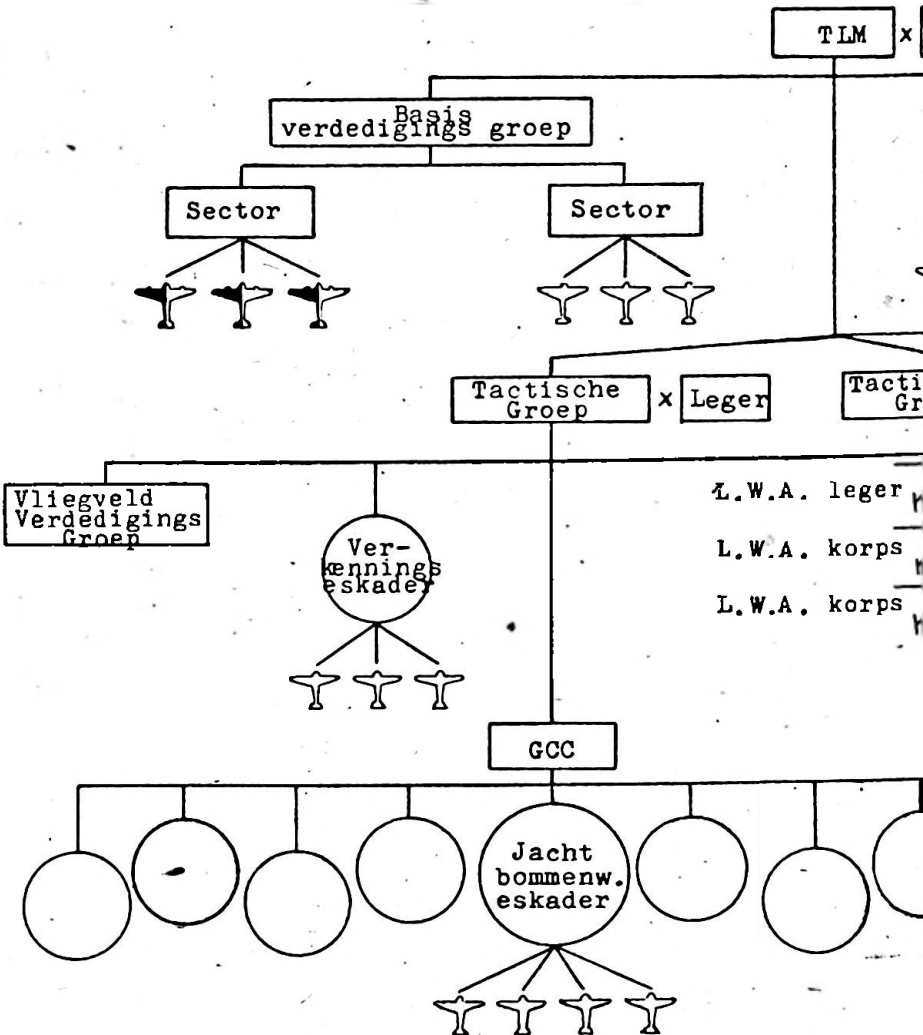
Dat de vijandelijke luchtstrijdkrachten onder de moderne omstandigheden toch altijd in uitzonderingsgevallen in staat zullen zijn, zij het vaak ten koste van groote verliezen en inspanningen, eenige activiteit te vertoonen, is reeds eerder betoogd. Een volledige vernietiging van de vijandelijke luchtstrijdkrachten behoort nu eenmaal tot de onmogelijkheden en dus is het sporadisch optreden, zelfs bij nagenoeg verslagen vijandelijke luchtstrijdkrachten altijd te verwachten.

Deze acties zullen verhoudingsgewijs, zij het dan op een kleinere schaal, grootere nadeelen voor de eigen troepen met zich meebrengen. Immers de uitwerking van een aanval op met autocolonne volgepakte verbindingslijnen zal grooter zijn dan de gevolgen van herhaalde aanvallen op wegen van een vijand, die geleerd heeft een grootere verspreiding te verkieszen boven het gemak van normale wijzen van vervoer.

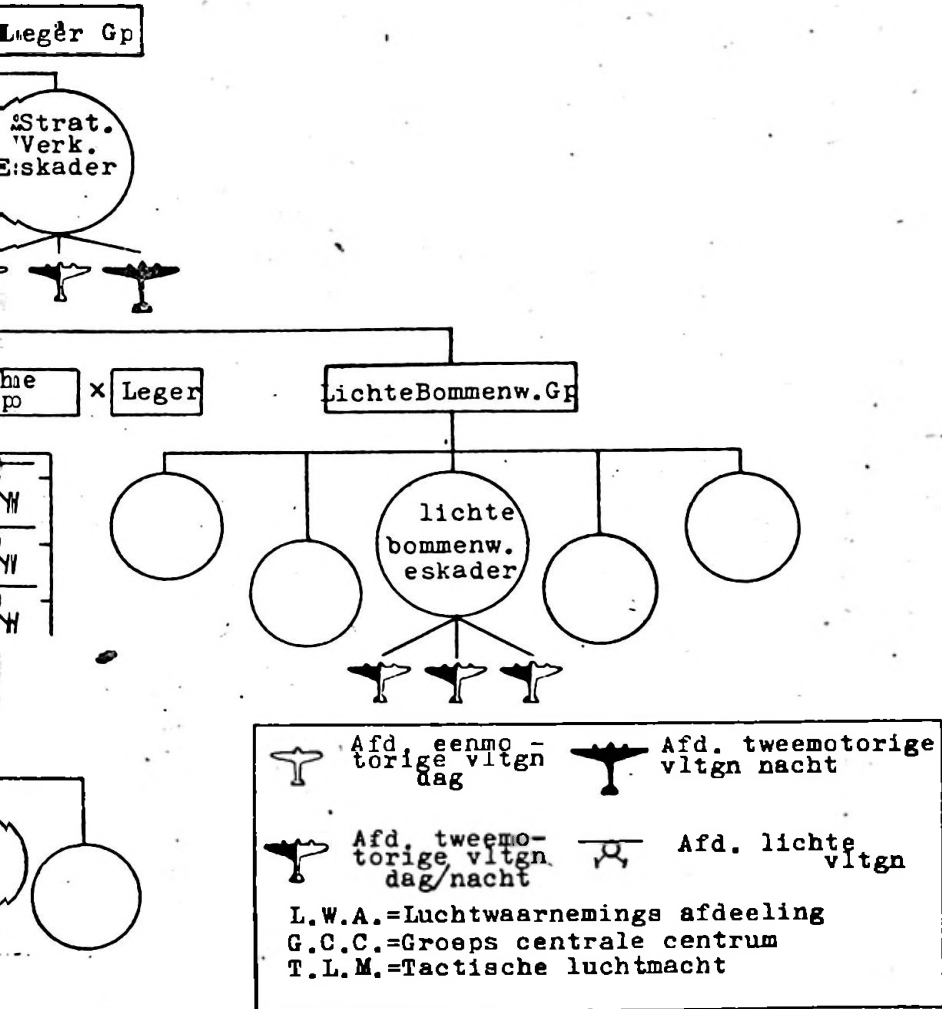
Daar staat echter tegenover, dat deze acties slechts plaatselijk kunnen zijn en derhalve weinig invloed op de algemeene toestand over het geheele front kunnen hebben. Misschien zijn de

voordeelen aan een dergelijke beheersching van het luchtruim verbonden op het oog niet zonder meer vanzelfsprekend. In dit verband zou ik willen wijzen op het gemak in bevelvoering, verplaatsing en legering, die onder dergelijke omstandigheden te vergelijken is met die van manoeuvres in volle vreedestijd.

Zelfs vredesoefeningen hebben maar al te vaak de neiging



in een algemeene verwarring te ontaarden zonder dat vijandelijke luchtstrijdkrachten dit proces versnellen of vermenigvuldigen. Men denke voorts aan het gemak, dat zich voordoet indien men b.v. bij een gevormd bruggenhoofd dat op zich zelf reeds een zoo gevaarlijke en moeilijke situatie voor de eigen grondtroepen vormt, nog niet eens extra gehinderd wordt door de



vijandelijke luchtstrijdkrachten en men dus als het ware met hun bestaan geen rekening heeft te houden.

Een dergelijke beheersching van het slagveld bestond over het bruggenhoofd in Normandïe. Het beeld, dat zich daar voordeed, was, dat de zee voor de kust vol lag met dicht op elkaar gelegen schepen. De wegen waren volgepropt met voor het front bestemde convooien, terwijl in de betrekkelijk enge ruimte, die nu eenmaal binnen een bruggenhoofd bestaat, elk veld voorzien was van een depôt, waarin zich steeds meer tanks, artillerie, infanterie en voorraden opstapelden. De heerschende graad van luchtoverwicht maakte dit mogelijk en de Duitsche luchtaanvallen beperkten zich slechts tot eenige zwakke, aarzelende en weinig resultaat hebbende pogingen.

Ook in Italië deed zich dit beeld voor. Behalve voor een paar hinderlijke en soms pijnlijke acties boven het Anzio-bruggenhoofd en de verrassende aanval op de haven van Bari, waarbij in een met geringe middelen uitgevoerde aanval een tiental schepen tot zinken werd gebracht, beheerschten de geallieerde luchtstrijdkrachten de lucht toch in het algemeen op een dusdanige wijze, dat de geallieerde grondtroepen in staat waren de wegen zonder de geringste restricties te gebruiken. Dit had tot resultaat, dat de snelrijdende autocolonnens dicht op elkaar konden volgen en 's nachts zelfs met voldoende verlichting kon worden gereden, terwijl de zoo noodzakelijke aanvoer met de spoorwegen, die op volle capaciteit werkten, gedaan kon worden tot vrijwel in de eigenlijke frontlijn, zonder dat de vijand in staat was letterlijk en figuurlijk een spaak in het wiel te steken. Een ander voordeel, dat deze toestand voor de Geallieerden met zich bracht, was het feit, dat zij hun staven ongehinderd en zonder buitensporige verspreiding konden laten werken. In dit verband was het b.v. mogelijk, dat de Geallieerden in plaats van in verspreide boerderijen hun stafkwartieren op compacte wijze konden plaatsen in de allergrootste steden, zooals b.v. Parijs, Brussel en Rome.

Uit dit alles moge blijken, dat het winnen van de luchtslag dus het vermeesteren van het luchtoverwicht de militaire Commandanten de zoo noodzakelijke vrijheid van handelen geeft bij de gevechten op den grond.

Is eenmaal een voldoende graad van luchtoverwicht verkregen, en is dus het eigen leger op voldoende wijze beschermd, tegen de fnuikende invloeden van de vijandelijke luchtstrijdkrachten, dan pas is de tijd gekomen waarop de eigen luchtstrijdkrachten op meer directe wijze kunnen gaan deelnemen aan de gevechten op den grond. Deze steun aan de grondtroepen kan op tweeërlei wijze worden verleend direct en indirect.

De directe steun komt neer op het deelnemen aan het gevecht zelve, dus het bestoken van doelen, gelegen in 's vijands voorste lijn of het gebied van zijn onmiddellijke reserves. Dit is vermoedelijk voor de frontsoldaat de meest merkbare wijze, waarop hij in het algemeen de luchtsteun zou wenschen. Voor de plaatselijke gevechten en voor de lagere legerseenheden is dit de meest begeerde, moreel verheffende en op het oog meest effectieve vorm van steun. Het moreel van de vijandelijke grondtroepen wordt onmiddellijk in ongunstigen zin beïnvloed en in wezen komt het hierop neer, dat de luchtstrijdkrachten worden ingezet ter vernietiging van die vijandelijke posities, die de onmiddellijke voortgang van de eigen troepen belemmeren.

De waarde van directe luchtsteun, vooral voor een snel oprukkend leger, werd door beide partijen in den laatsten wereldoorlog erkend. De Duitschers hadden reeds in den Spaanschen burgeroorlog hun ervaring op dit gebied opgedaan en een systeem ontworpen, waarbij een innige samenwerking tusschen legerafdeelingen en bij hen ingedeelde Luftwaffeonderdeelen ten volle werd uitgebuit. Ook de Geallieerden, hoewel aanvankelijk niet voorzien van voldoende middelen, beseften de enorme waarde van dezen vorm van luchtsteun, en beschikten uiteindelijk over een geperfectioneerd systeem, hetwelk hen in staat stelde op de meest doeltreffende doeltreffende wijze door hun luchtstrijdkrachten in de gevechten op den grond te doen ingrijpen.

Doch behalve deze directe luchtsteun zijn de Luchtstrijdkrachten in staat een grootere invloed, zij het op een iets langere termijn merkbaar in de gevechten op den grond te doen gelden. Dit kan geschieden door de grondtroepen op indirecte wijze te doen steunen. Deze indirecte steun vindt zijn grondslag hierin, dat elke actie achter het vijandelijk front uiteindelijk zijn weerslag zal doen gelden aan het front zelve. In feite is het geheele

z.g. strategische bombardement gebaseerd op deze gedachte. De als gevolg hiervan noodzakelijke luchtverdediging onttrekt mankracht en andere middelen aan het front. Elke tank, vliegtuig of kanon, vernietigd in de fabriek, komt uiteindelijk in mindering van het aantal van deze wapenen, hetwelk men aan het front te bevechten zal krijgen. Alhoewel het belang van de strategische bombardementen wel door niemand meer zal worden ontkend, is het tevens duidelijk, dat de middelen, noodzakelijk voor dergelijke operaties, van bijzonderen aard en aanzienlijken omvang dienen te zijn. Tevens, dat het effect van de strategische bombardementen zich eerst na zeer langen tijd aan het front zelve zal doen gelden. Dientengevolge zijn strategische bombardementen wel van groote invloed op de oorlogvoering in haar geheel, doch van zeer weinig directe invloed op de gevechten in een bepaald operatiegebied.

Het terrein van de indirecte steun, die voor een strijdend leger van zoo groot belang is, ligt dan ook betrekkelijk dicht achter 's vijands front en beslaat méer het gebied van de onmiddellijke reserves en het *étappe*- en basisgebied. Kortom, het omvat de bestoking van al die doelen, die van vrijwel onmiddellijke invloed op het gevecht zijn, doch die evenwel zoo ver achter 's vijands front liggen, dat de eigen grondtroepen de resultaten niet met eigen oogen kunnen aanschouwen.

De op deze grondslagen door de Geallieerden opgebouwde en in de praktijk gebrachte theorie wordt genoemd „interdiction”, of wel het isoleeren van het gevechtveld. Wordt deze isolatie van het gevechtveld op weldoordachte wijze, dus volgens een van te voren ontworpen plan en met voldoende daartoe geëigende middelen uitgevoerd, dan is het mogelijk de fronttroepen van den vijand op zulk een afdoende wijze van hun toevoer te berooven, dat zij zich in den slag niet staande kunnen houden.

Ter illustratië van dit indirecte gebruik van luchtstrijdkrachten moge een voorbeeld uit de laatste wereldoorlog dienen. In begin 1944 was het front in Italië vastgelopen ten Zuiden van Rome, alwaar de D uitschers over ongeveer 18 divisies beschikten. Het terrein in Italië is bij uitstek geschikt voor de verdediging en de Geallieerden zagen zich op dit betrekkelijk smalle, aan beide zijden door de zee aangeleunde front tegenover

een zeer sterke positie geplaatst. De geallieerde luchtstrijdkrachten stelden zich op het eind van Februari tot taak vanuit de lucht de verbindingslijnen van deze legers af te snijden en de isolatie van het gevechtveld dusdanig te doen zijn, dat de weerstand van den vijand door gebrek aan bevoorrading in elkaar zou storten. Het gevolg van deze beslissing was, dat Z. van de lijn Pisa—Rimini elke spoorweg constant op verschillende plaatsen doorbroken was en werd gehouden. Deze aanval op de spoorwegverbindingen werd aangevuld door aanyallen van zware bommenwerpers op de spoorwegknooppunten in de Po-vlakte, waardoor ter plaatse een geweldige ontwrichting van het spoorwegverkeer ontstond. Bovendein werden over een periode van ongeveer drie maanden motorvoertuigen vernield, met een gemiddelde van 20—30 voertuigen per dag, hetgeen neerkwam op een totaal verlies van 50 % van de in eind 1943 aanwezige hoeveelheid motortransport in Italië. Dit bedrag sloeg nog slechts op het aantal vernielde voertuigen, waarbij dus geen rekening was gehouden met beschadigingen en tijdelijke buiten gevechtstelling.

's Vijands derde vervoersmogelijkheid bestond uit de kustvaart. Ook deze werd tot een zeer geringe capaciteit teruggebracht doordat de scheepvaart bij dag door het geallieerde optreden in de lucht volledig onmogelijk werd gemaakt, en er alleen nog 's nachts eenige activiteit bleef bestaan. Om deze redenen was het te begrijpen, dat de instandhouding van genoemde legers bewonderenswaardig was. Dat de Duitschers echter in begin Maart toch in hun voorste depôts een aanzienlijke reserve hadden weten te verzamelen, was het gevolg van het slechte weer gedurende de wintermaanden, waardoor het gebruik van luchtstrijdkrachten soms voor eenige dagen achtereen onmogelijk werd gemaakt. Dit feit, tezamen met een voortreffelijke organisatie en een buitengemeen groote krachtsinspanning, hadden de Duitschers in staat gesteld toch die hoeveelheid naar voren te laten doordruppelen, die voldoende was voor de instandhouding van hun legers en het aanleggen van een zekere onmiddellijke reserve. Kortom, de Duitschers waren ondanks alles in staat hun bevoorrading op een dusdanige hoogte te houden, dat dit boven een gevaarlijk peil bleef liggen. Hier staat echter

tegenover, dat het verbruik dezer legers minimaal was, omdat op het geheele front behalve een hevig doch kort gevecht bij Casino, niet gevochten werd van Februari tot half Mei, toen de Engelschen hun doorbraakpogingen inzetten. Zoolang de Duitschers niet gedwongen waren te vechten, waren zij, in tegenstelling met wat de Geallieerden gehoopt hadden, in staat hun voorraden in de voorste lijnen op peil te houden. Op 12 Mei werd het geallieerde offensief ingezet en eerst na 20 dagen vond de eigenlijke doorbraak plaats, hetgeen voornamelijk te danken was aan het feit, dat na die 20 dagen de Duitse voorraden vooral van de twee belangrijkste artikelen, brandstof en munitie, uitgeput waren. Wat de geallieerde luchtstrijdkrachten hadden bereikt, was niet zoals zij gehoopt hadden, een volledig opdrogen van de vijandelijke voorraden voordat de aanval begon, doch een dusdanige beperking van de toevoer, dat de voorste depôts betrekkelijk klein werden gehouden en de vijand zich dus niet in een positie kon plaatsen waarbij langdurig weerstand kon worden geboden. M.a.w. de Geallieerden waren in staat hun offensief langer gaande te houden dan de Duitschers hun verdediging. Na 20 dagen vechten en dus na een hoog verbruik, waren de vijandelijke voorraden tot ver beneden het gevaarlijke peil geslonken. Voorts waren de Duitschers niet in staat de nog aanwezige voorraden in de voorste depôts op voldoende wijze aan de vechtende onderdeelen te distribueeren door de geweldige verliezen aan M.T.-materiaal en de catastrophale toestand, waarin de wegen zich bevonden.

Ook was het geallieerde optreden in de lucht niet alleen van invloed op de bevoorrading, doch had zij tevens haar invloed uitgeoefend op de beweging van strategische en tactische reserves. Een goed voorbeeld van dezen invloed is het gebeurde met de verplaatsing van de Herman Göring-divisie. Deze elite divisie, welke gedurende dezen slag in reserve werd gehouden in de buurt van Livorno, werd door de Duitschers op een gegeven moment ingezet om een gat te stoppen nabij Valmonte.

De geallieerde luchtstrijdkrachten nu waren niet alleen in staat groote verliezen aan personeel en materieel gedurende deze verplaatsing toe te brengen, doch tevens brachten hun constante aanvallen een zoodanige vertraging teweeg, dat toen deze

divisie zich uiteindelijk in de verwarring van het gevecht op het slagveld vertoonde, het te stoppen gat reeds van zulke afmetingen was geworden, dat zij geen enkele invloed op den slag zelve kon hebben. Bovendien was het moreel van deze divisie hetwek door de rustperiode zeer hoog genoemd mag worden, na deze verplaatsing tot een zoo laag peil teruggebracht, dat de troepen nauwelijks betrouwbaar genoemd mochten worden.

Zagen wij uit het een en ander reeds, dat de luchtstrijdkrachten dus in staat waren geweest de bevoorrading van de grondtroepen tot een débacle te maken, ook in het tactische gebied was haar inwerking van grooten invloed over vrijwel het geheele gevechtsterrein.

Door haar optreden waren de wegen vol bomkraters, en verstopt met vernielde voertuigen en tot puinhoopen veranderde dorpen. Locale reserves konden onder deze omstandigheden en door het alomheerschende brandstofgebrek niet, of niet vlug genoeg vervoerd worden. Voorts waren de verbindingsmiddelen vernield zoodat de voorste troepen niet meer de instructies van de hen controleerende stafkwartieren konden ontvangen. Het gevolg was, dat niemand met zekerheid op de hoogte was van de verblijfplaats van de overige onderdeelen. Bovendien hadden de voorste troepen honger, dorst en gebrek aan munitie en brandstoffen, terwijl de voortdurende luchtaanvallen hen oververmoeid en gedemoraliseerd hadden. Doch bovenal waren de Duitschers door de onmogelijkheid van snelle en gecoördineerde bewegingen beroofd van hun tactische bewegelijkheid.

De bevelsverhouding die tusschen de Commandanten van Veldleger en tactische luchtmacht bestaat, is vermeldenswaard. Een tactische luchtmacht is gehouden samen te werken met en steun te verleen aan het Veldleger. Er is dus geen sprake dat de eene Commandant onder de bevelen van den andere kan staan, doch slechts de eisch tot samenwerking. Deze verhouding was de heerschende bij de geallieerde strijdkrachten in tegenstelling met de Deutsche inzichten, waarbij Luftwaffe onderdeelen wel onder de bevelen van de Leger-Commandanten stonden.

Volgens de Geallieerde inzichten is de strijd voor het lucht-overwicht primair en dus moet de commandant van een Tactische luchtmacht de vrije en algeheele beschikking hebben over alle zich in het operatiegebied bevindende vliegtuigen, teneinde dezen strijd op de juiste wijze te kunnen voeren. En men neemt terecht aan, dat alleen een luchtmachtofficier voldoende training en ervaring bezit om dien strijd te kunnen leiden. Hiervoor mogen de woorden van Veldmaarschalk Montgomery getuigen wanneer hij zegt „In deze technische eeuw duurt het een menschenleeftijd alvorens een soldaat of vlieger alle aspecten van zijn vak volledig beheerscht. Daarom is het voor beiden verkeerd het bevel te voeren over elkanders strijdkrachten. Wat echter wel noodzakelijk is, is, dat beiden een gedegen kennis bezitten van de mogelijkheden en beperkingen van elkanders weermachtsonderdeelen daar dit den grondslag vormt voor het wederzijdsche begrip en vertrouwen.”

De beide weermachtsonderdeelen zijn dus geheel zelfstandig en gescheiden, ieder onder hun eigen Commandant. Beide Commandanten tezamen beramen op welke wijze de grondtroepen het beste door de beschikbare luchtstrijdkrachten kunnen worden gesteund.

Teneinde deze samenwerking zoo vruchtbaar mogelijk te doen zijn, stelden de Geallieerden als eisch, dat de Commandant van de Tactische Luchtmacht zijn Hoofdkwartier naast dat van den Commandant van het Veldleger plaatste, zoodat niet alleen de beide Commandanten hun vaste dagelijksche bespreking konden houden, doch tevens hun staven doorlopend met elkaar in verbinding konden staan. De uiteindelijke ligging van dit gecombineerde hoofdkwartier werd hoofdzakelijk bepaald door de tactische eischen die het leger aan een dergelijke plaats stelde, daar de Tactische luchtmacht in het algemeen slechts goede verbindingen met de vliegvelden eischte.

De algeheele leiding van den veldtocht berustte bij den Commandant van het veldleger, die echter met zijn plannen rekening hield met de wenschen van den Commandant van de Tactische luchtmacht, zooals de vroegtijdige bezetting van die vijandelijke gebiedsdeelen, welke of vliegvelden of -terrein

geschikt voor den aanleg van vliegveld bevatten. Tevens werden deze plannen gebaseerd op het advies van den Commandant der Luchtstrijdkrachten ten aanzien van den steun welke hij verwachtte te kunnen geven. Dit laatste hield voornamelijk verband met het vermoedelijke vijandelijke optreden in de lucht en vliegtechnische en klimatologische omstandigheden.

Op de dagelijkse bespreking gaven de beiden Commandanten een overzicht van de door hun strijdkrachten behaalde resultaten en de plannen welke zij voor de naaste toekomst koesterden.

De Commandant der luchtstrijdkrachten deed een opgave van de hem ter beschikking staande middelen en de grootte van de door hem voor het luchtoverwicht noodzakelijk gedachte strijdmacht en mitsgaders het aantal vliegtuigen of afdelingen dat voor het verleenen van steun aan de grondtroepen kon worden ingezet. De Commandant van het veldleger maakte zijn wenschen voor luchtsteun, waaronder de door hem goedgekeurde aanvragen van zijn Ondercommandanten bekend. Beide Commandanten tezamen maakten dan aan de hand van deze gegevens de directieven voor den luchtsteun.

De tactische juiste keuze van de voor den luchtsteun aangenomen doelen was de verantwoordelijkheid van den Commandant van het veldleger en zijn Staf, terwijl de mogelijkheid van vliegtechnische uitvoering alsmede de keuze van het vliegtuigtype in verband met de vijandelijke luchtafweer tot de verantwoordelijkheid van den Commandant Tactische luchtmacht behoorde.

Het resultaat van de hiervoor beschreven wijze van samenwerking is de voorbereide luchtsteun. Het kan echter voorkomen, vooral wanneer de gevechten op den grond een beweeglijk karakter dragen, dat met den voorbereiden luchtsteun geen genoegen kan worden genomen in verband met den betrekkelijk langen tijd die ligt tusschen het tijdstip van aanvraag en dat van de uiteindelijke uitvoering. Aan Geallieerde zijde werd daarom met behulp van speciaal en extra verbindingsmateriaal een systeem ontworpen, waarbij vliegtuigen en vliegtuigafdeelingen konden worden gedecentraliseerd en onmiddellijke luchtsteun aan bepaalde legeronderdeelen kon-

den geven. In dit systeem was het mogelijk, onderdeelen niet lager dan een Brigade gedurende een bepaalden tijd de beschikking te geven over een hoeveelheid vliegtuigen, hetgeen den tijd tusschen aanvraag en uitvoering aanzienlijk bekortte. Zelfs was het in dit systeem mogelijk vliegtuigen voor een bepaalden tijd boven het legeronderdeel te laten patrouilleeren en op elk gewenscht doel binnen enkele minuten een aanval te doen uitvoeren.

Deze decentralisatie hield dus in, dat bepaalde legeronderdeelen gedurende een tevoren vastgestelden tijd de beschikking hadden over vliegtuigen en niet, dat luchtmachtonderdeelen bij hen waren ingedeeld. Tevens was er in dit systeem rekening mede gehouden, dat terwille van de hoofdtak van het luchtwapen namelijk het bevechten van het luchtoverwicht, de Commandant van de Tactische luchtmacht de aldus ter beschikking gestelde vliegtuigen ten alle tijde onmiddellijk voor deze taak kon terugroepen of inzetten.

Dit laatste werd zeer duidelijk gedemonstreerd op Nieuwjaarsdag 1945. Het in deze phase van den oorlog heerschende Geallieerde luchtoverwicht had het mogelijk gemaakt, dat een zoo groot mogelijk gedeelte van de beschikbare luchtstrijdkrachten steun verleenden aan de Grondtroepen, die in die periode het Rundstedt-Offensief bevochten. Door het slechte vliegweer in W. Europa hadden de Duitschers door het ontbreken van voldoende Geallieerde luchtverkenning, kans gezien vrijwel ongemerkt een groot aantal luchtstrijdkrachten van het Oostfront naar het Westfront te verplaatsen. Met eenige honderden jachtvliegtuigen deden zij nu op 1 Januari bij verrassing een aanval op de Geallieerde vliegvelden. De geweldige verliezen aan Duitsche zijde waarmede deze aanval gepaard ging waren een bewijs van de deugdelijkheid van het Geallieerde systeem. Alle beschikbare vliegtuigen ook die, welke voor hun luchtsteuntaak tijdelijk gedecentraliseerd waren, werden door het Centrale Commando van de Tactische luchtmacht onmiddellijk en met afbreking, van de oorspronkelijke taken, onder eenhoofdige leiding in het gevecht gebracht tegen de Luftwaffe.

Deze Duitsche aanval op zichzelf bewees wederom, dat een

bevochten luchtoverwicht slechts een tijdelijke toestand is, die in zeer korten tijd geheel kan veranderen en bovendien, dat decentralisatie op een zoodanige wijze moet worden uitgevoerd, dat de Commandant eener Tactische luchtmacht ten alle tijde en onmiddellijk de beschikking moet kunnen hebben over alle in het operatiegebied aanwezige vliegtuigen.

Als een voorbeeld van de wijze waarop een Tactische luchtmacht georganiseerd kan zijn, gaat hierbij een schematische organisatie van de 2e Britsche Tactische luchtmacht zooals deze in den veldtocht van 1944—'45 in N.W. Europa opereerde.

STELLINGEN.

1. Het veroveren en het behouden van het eenmaal verkregen Luchtoverwicht is de eerste en belangrijkste taak, welke voor de Luchtstrijdkrachten is weggelegd.
2. Eerst wanneer een voldoende graad van luchtoverwicht verzekerd is, kunnen de Luchtstrijdkrachten gaan deelnemen aan de gevechten op den grond.
Hierbij is een indirect gebruik van het luchtwapen d.w.z. het bestooken van op eenigen afstand van de voorste lijn gelegen doelen, gemeeflijk van grooten invloed op die gevechten dan een meer direct gebruik.
3. Het luchtoverwicht kan alleen verworven worden door een offensief optreden. Een goede passieve luchtverdediging alleen, is niet in staat het luchtoverwicht te vermeesteren.
4. Alvorens op den grond tot een offensief over te gaan is het noodzakelijk, dat het luchtoverwicht verworven is. Gebeurt dit niet, dan worden de gevechten op den grond onder zeer nadelige omstandigheden gevoerd, daar een vijandelijk luchtoverwicht vrijheid van handelen verzekert aan de vijandelijke grondtroepen en luchtstrijdkrachten, terwijl tegelijkertijd die vrijheid aan de eigen troepen en luchtstrijdkrachten wordt ontnomen.
5. De hoofdtaak van de luchtstrijdkrachten, het vermeesteren van het luchtoverwicht kan alleen dan pas naar behooren worden vervuld, wanneer de luchtstrijdkrachten onder één-

hoofdige leiding staan en deze leiding op elk gewild moment de volledige beschikking heeft over alle zich in het operatiegebied bevindende luchtstrijdkrachten.

Decentralisatie van middelen dient daarom van tijdelijken aard te zijn, en te geschieden op een wijze, die, indien noodig, onmiddellijke concentratie waarborgt.

6. Deze hoofdtak maakt het tevens noodzakelijk, dat een zoo groot mogelijk gedeelte van het beschikbare vliegmetaal hiertoe gebruikt kan worden. Het aantal vliegtuigen, alleen geschikt voor een specifieke neventaak, dient daarom tot een uiterst minimum beperkt te blijven.

- De Voorzitter:

Ik dank den Majoor v. d. Wolf voorloopig zeer voor zijne voordracht. Wenscht een der aanwezigen naar aanleiding daarvan nog vragen te stellen?

Vraag:

De Majoor der Genie A. M. S. Perquin vraagt:

Uit het door den geachten inleider terzake vermelde zou kunnen worden begrepen, dat de Commandant eener Tactische Luchtmacht voor wat den rechtstreekschen steun aan het Veldleger betreft, een afwachtende houding aanneemt en slechts dan opdrachten geeft voor voover hem zulks mogelijk is, aan door den C.-Veldleger gedane aanvragen.

Is het niet wellicht meer doelmatig, dat de Commandant Tactische Luchtmacht, gezien diens meer speciale kennis den C.-V. op de mogelijkheden vooral in speciale gevallen wijst.

Antwoord:

Dit is ook inderdaad het geval en er is zeker geen sprake van het aannemen van een afwachtende houding. Immers op de dagelijksche bespreking van de beide Commandanten heeft een gedachtenuitwisseling plaats over de beste wijze waarop de beschikbare luchtstrijdkrachten zullen worden gebruikt. Dien-tengevolge vormen de van de lagere, legeronderdeelen afkomstige verzoeken tot luchtsteun slechts een punt van deze bespreking.

Vraag:

De Majoor-Waarnemer J. Tammes vraagt:

„De inleider heeft gezegd, dat de C. van de T.A.F. naast den C. van de landmacht staat en deze laatste — zulks in overeenstemming met aangehaalde uitspraak van Montgomery — geen bevelsbevoegdheid bezit over de luchtstrijdkrachten, welke met hem moeten samenwerken. Doch hoe is dan de bevelsverhouding van den Alg. Bevelhebber ten aanzien van de luchtstrijdkrachten?

Bijvoorbeeld, bezat General Eisenhower bevoegdheid om met de bij zijn legergroepen ingedeelde luchtstrijdkrachten te schuiven?”

Antwoord:

Gelijk betoogd, wordt voor een bepaalde veldtocht een Tactische Luchtmacht aan het Veldleger toegevoegd. Uiteraard is de Algemeene Bevelhebber de autoriteit, die de sterkte en middelen bepaalt waaruit deze Tactische Luchtmacht wordt samengesteld en kan hij afhankelijk van de omstandigheden wijzigingen aanbrengen in sterkte van zoowel de Tactische Luchtmacht als het Veldleger.

In de Campagne in Noord-West Europa beschikte Generaal Eisenhower over een aantal legergroepen met daaraan toegevoegde Tactische Luchtmachten. Hij kon dus als Algemeen Bevelhebber zoowel onderdeelen van de eene legergroep naar een andere als vliegtuigafdeelingen van de eene naar de andere Tactische Luchtmacht doen overplaatsen. Dit beteekende dus dat een niet-luchtmachtautoriteit het bevel voerde over luchtmachtonderdelen, hetgeen tegen de erkende inzichten in druischte.

De oplossing van dit vraagstuk werd gevonden in de benoeming van Air Marshall Tedder tot „second in command”, welke hierdoor in feite de Algemeen Bevelhebber van de verzamelde Tactische Luchtmachten was.

Verschuivingen van luchtmachtonderdelen kwamen echter dank zij de eigenschappen van het luchtwapen weinig of niet voor. Was het onder bepaalde omstandigheden noodzakelijk dat een Tactische Luchtmacht werd versterkt, dan werd de oplossing

gevonden in het tijdelijk doen overnemen van een gedeelte van de haar opgedragen taken door een andere Tactische Luchtmacht. Zoo kwam het herhaaldelijk voor, dat vliegtuigen van de Britsche Tactische Luchtmacht doelen bombardeerden, die voor het front van een Amerikaansche legergroep lagen.

De opdrachten hiervoor werden verstrekt door den Algemeen Bevelhebber.

De Voorzitter:

Wanneer niemand meer iets te vragen heeft, rest mij slechts — en ik ben zeker dat U zich daarmede kunt vereenigen — den Majoor v. d. Wolf nogmaals dank te zeggen voor zijne zoo interessante voordracht, waarin hij ons een duidelijk inzicht heeft gegeven in de huidige opvattingen betreffende het gebruik van de luchtstrijdkrachten bij den oorlog te land, gegrond op de ondervindingen van den wereldoorlog. In het bijzonder heb ik het gewaardeerd, dat hij zijn betoog heeft toegelicht door grepen uit de oorlogspraktijk, die daaraan des te meer waarde geven.

Ik dank U voor Uw aanwezigheid, M. H., en sluit deze vergadering.

MEDEDEELINGEN VAN HUISHOUELIJKE AARD.

De Kolonel van den Gen. Staf K.N.I.L. C. van den Hoogenband, Hoofd van de Krijgsgeschiedkundige Sectie van den Generalen Staf te Bandoeng (Java) heeft zich bereid verklaard voorloopig het Hoofd-Correspondentschap onzer Vereeniging voor Nederl.-Indië op zich te nemen. Adres: Riouwstraat 6, te Bandoeng (Java).

Verbetering en aanvulling der ledenlijst gepubliceerd in afl. II van het orgaan 46/47.

F. G. Dürst Britt, Kolonel der Artillerie, Zwolle.
C. J. Brill, Kapitein Infanterie, Voorburg.
A. I. Gijsberti Hodenprijl, res.-Kap., Amsterdam.

NIEUWE LEDEN.

Nederland.

Amsterdam: J. van Haga, Lt. ter zee 1e kl., J. R. Zuure, Kapitein; Den Haag: J. H. Kemphees, Lt. ter zee 1e kl., C. W. van der Eem, Kol. Mil. Lucht. K.N.I.L., H. A. W. Goossens, Lt. ter zee 1e kl., A. W. Witholt, Hoofdoff Vl. 2e kl., K. van Dongen, Kap. Lt. ter zee, Jhr. E. S. van Holtthe, Schout bij nacht, H. P. Arends, Majoor Mariniers, J. G. van der Glas, Kap. Inf., G. B. Fortuijn, Lt. ter zee 1e kl., Jhr. Mr. P. Th. Six, Lt. Kolonel, J. F. W. Nuboer, Kap. ter zee, J. van Nieuwenhuijzen, Kap. Inf., Bibliotheek dep. v. Oorlog, H. Ch. E. van Ede van der Pals, res. Lt. Kolonel spd., F. A. C. van Oorschot, res. Kap., F. A. Th. Brantsen, res. 1e Lt., Bussum: Baron G. N. H. van Till, Kap. Luit. ter zee; Breda: F. J. M. Bruning, 2e Lt.; Delft: G. F. Rijnders, Off. vlieger 1e kl. K.M. Doorn: W. A. J. Roelofsen, Kolonel Mariniers; Ede: J. Hoog, 1e Lt. Art.; Oude Wetering: Ch. A. Brugman, Lt. ter zee II; Overveen: W. H. Staphorst, 1e Lt. Inf.; Voorburg: W. M. Berkhout, Kap. Inf., F. Sleebos, Kap. Inf. K.N.I.L.; Wassenaar: J. Prins, Kap. Art.

Ned.-Indië.

Joh. Zwijnenburg, res. 2e Lt., P. J. van Ouwerkerk, res. 1e Lt., W. F. Boot, Kap. vlieger-wn., F. J. Kist, Kap. ter zee, F. C. Vervooren, Majoor Genie, R. M. Elbers, Lt. ter zee 2e kl., J. G. Dasia, Lt. ter zee 1e kl., G. A. M. de Bruijn, Vaandrig, N. J. van Kregten, Kap. Inf., W. van Hinte, Lt. Kolonel, J. H. Boschma.

NAGEKOMEN NIEUWE LEDEN.

A. S. Pinke, Vice-Admiraal, Cdt. Zeemacht Ned.-Indië, Batavia; J. J. C. Willinge, Kapitein ter zee, Den Haag; F. S. W. de Ronde, Kap. ter zee b. d., Scheveningen; Dr. H. C. Sauër, Kolonel, Batavia; C. Walraven, Majoor Inf., Voorburg (Z.-H.); P. van Willigen, Lt. ter zee 1e kl. K.M.R., Den Haag; J. van Nieuwenhuijzen, kapitein Inf., Grand Hotel Scheveningen; J. F. W. Nuboer, Kap. Lt. ter zee, van Neckstraat 6, Den Haag; Jhr. Mr. P. Th. Six, Lt.-Kolonel, Plein 1813 no. 4, Den Haag; J. Hoog, 1e Lt. Artillerie, Amsterdweg 11. Ede;

G. B. Fortuyn Lt. ter zee 1e kl., Hr. Ms. „Kortenaer”; F. C. Ver-
vooren, Majoor der Genie, Dannelust no. 4, Bandoeng (Java); J. G.
Dasia, Lt. ter zee, 1e kl. K.M.R.O.V. p/a Marine postkantoor Soera-
baja (Java); R. M. Elbers, Lt. ter zee 2e kl. Dinojo 35, Soerabaja
(Java); J. G. van der Glas, Kap. Inf., Copernicuslaan 154, Den Haag;
F. Sleebos, Kap. Inf. K.N.I.L., Hofwijckstraat 63, Voorburg (Z.H.);
H. P. Arends, Majoor der Mariniers, Bankastraat 14, Den Haag;
W. F. Boot, Kap. vlieger-wnr. Mil. Luchtv., Dambrinkweg 5, Batavia
(Java); Joh. Zwijnenberg, res. Lt. I-II-R.I., Legern. 200.905.000 Veld-
postkantoor Batavia (Java); P. J. van Ouwkerk, res. 1e Lt. I-II-R.I.,
Legern. 170.310.000 Veldpostk. Batavia (Java); F. J. Kist, Kap. ter zee
p/a Commandement der Zeemacht, Batavia (Java); J. Prins, Kap. Art.
Hoflaan 1, Wassenaar; W. A. J. Roelofsen, Kol. der Mariniers, Berg-
weg 1, Doorn; J. van Haga, Lt. ter zee 1e kl. Marinierskade 8, Am-
sterdam; Bibliotheek Ministerie van Marine, Hooge Nieuwstraat 11,
Den Haag; Studiekamer S.R.O.I. p/a res. 2e Lt. F. J. M. Bruning,
S.R.O.I., Breda.
