

# Het vijfde wapen

## De Luchtvaartafdeeling te Soesterberg tijdens de mobilisatie van 1914-1918

Dr. J.A.M.M. Janssen\*

### Inleiding

De Eerste Wereldoorlog was het eerste gewapende conflict waarbij het luchtwapen op grote schaal werd ingezet. De militaire luchtvaart maakte in die jaren een snelle ontwikkeling door. Dat gold ook voor de Luchtvaartafdeeling (LVA) te Soesterberg, die nog maar amper een jaar oud was toen eind juli 1914 de mobilisatie werd afgekondigd.

In dit artikel wordt ingegaan op de rol die de LVA speelde in de Nederlandse defensie-inspanning in de jaren 1914-1918. Daarbij zal allereerst kort worden stil gestaan bij de opbouw van de militaire luchtvaart in ons land sedert 1913. Vervolgens zullen aan de orde komen: de specifieke inspanningen van de LVA in het kader van de mobilisatie en de wijze waarop haar takenpakket zich geleidelijk aan uitbreidde. Tevens wordt aandacht besteed aan de verwerving van het vliegend materieel voor de Luchtvaartafdeeling, of door middel van licentiebouw in eigen land, of door aanschaf in het buitenland, of door de opnemings van geïnterneerde vliegtuigen. Het artikel sluit af met een korte conclusie.

### De opbouw van de Luchtvaartafdeeling

Op 16 april 1913 tekende koningin Wilhelmina het Koninklijk Besluit

\* Dr. J.A.M.M. Janssen is hoofd van de Sectie Luchtmachthistorie.

waarbij per 1 juli 1913 de LVA in het leven werd geroepen. De leiding over dit nieuwe onderdeel van de Koninklijke Landmacht kwam te berusten bij kapitein der genie Hendrik Walaardt Sacré. Onder diens leiding werd op de vliegheide te Soesterberg, die eerder dat jaar speciaal voor dit doel door de Staat der Nederlanden van de gemeente Soest was aangekocht, een begin gemaakt met de opbouw van de Nederlandse militaire luchtvaart. Bij de transactie waren inbegrepen de opstallen die tot medio 1912 hadden toebehoord aan de inmiddels failliete Maatschappij voor Luchtvaart – een onderneming waarvoor de Haagse autohandelaren J.F. Verwey en B.E. Lugard in 1910 de basis hadden gelegd. De bedoelde opstallen bestonden onder meer uit een reparatie-inrichting en vier hangars.

Van meet af aan had de commandant van de LVA een overvolle agenda. Zoals te doen gebruikelijk in een fase van opbouw eisten tal van zaken zijn aandacht op. Centraal stond de verwerving van vliegend materieel, de selectie en de opleiding van voldoende vliegers en de zorg voor een passende infrastructuur, vooral op Soesterberg, maar ook elders in het land waar de LVA haar vleugels zou uitslaan.

Toen de internationale spanningen een jaar later opliepen en de Eerste Wereldoorlog uitbrak, was van een goed geoutilleerde, uitgebalanceerde organisatie uiteraard nog geen sprake. In de korte tijdsspanne die was verstreken sedert begin juli 1913, was het personeelsbestand uitgegroeid tot

zegge en schrijve tien officieren en 31 onderofficieren, korporaals en soldaten. Van de officieren die begin augustus bij de Luchtvaartafdeeling dienden, bezaten er niet meer dan vier het militair vliegbrevet, namelijk de eerste luitenants der infanterie F.A. van Heyst, L.J. Roeper Bosch en W.C.J. Versteegh en eerste luitenant der artillerie L.F.E. Coblijn.

Op de inventaris van de LVA prijken intussen nog geen tien vliegtuigen. Het vliegend materieel bestond eind augustus 1914 uit twee toestellen, geconstrueerd door de vliegtuigbouwer Marinus van Meel, drie Farmans van het type HF-20 en vier Farmans van het type HF-22. Daarnaast beschikte de LVA over een auto.

### De Luchtvaartafdeeling gemobiliseerd

Toen Nederland op 1 augustus 1914 zijn strijdkrachten mobiliseerde, was er meteen al een taak weggelegd voor de LVA, ook al verkeerde deze nog in een embryonaal stadium en had zij op dat moment de status van een afzonderlijk korps nog niet eens bereikt. Opperbevelhebber van Land- en Zee-macht (OLZ) generaal C.J. Snijders, wiens belangstelling voor de LVA bijna spreekwoordelijk was, gaf reeds op de eerste dag van de mobilisatie (1 augustus) aan Walaardt Sacré opdracht patrouilles te laten uitvoeren langs de landsgrenzen. Op deze wijze zouden eventuele vijandelijke troepenbewegingen vanuit de lucht kunnen worden waargenomen. Aan de opdracht van de OLZ werd meteen

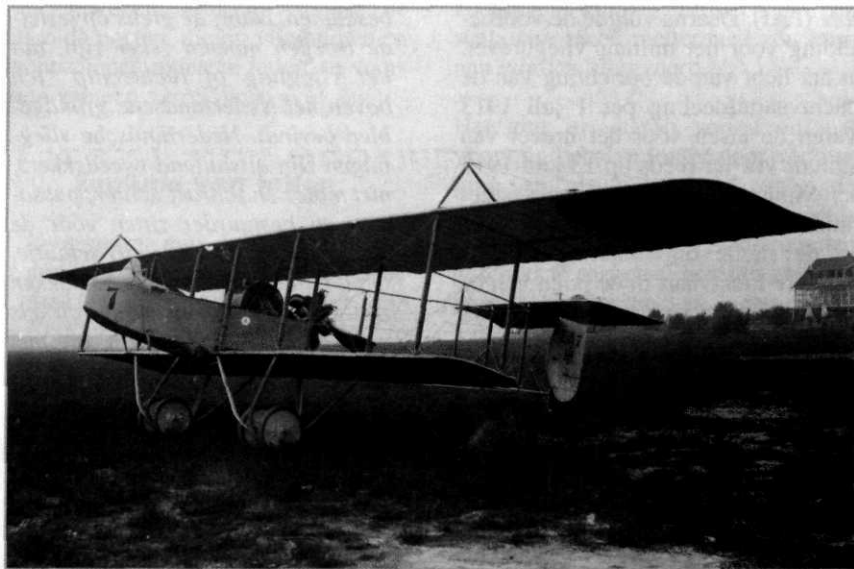
gehoor gegeven. Van Heyst vertrok op 1 augustus om 6.30 uur, met als waarnemer tweede luitenant der infanterie M.L.J. Hofstee, vanuit Soesterberg om een verkenningsvlucht te maken langs de Nederlandse oostgrens van Maastricht tot Venlo en ten noorden daarvan. Hij had daarbij overigens de uitdrukkelijke opdracht meegekregen in geen geval de grens te overschrijden. Om 12.30 uur keerde Van Heyst, na een tussenlanding te Venlo, van zijn missie terug. Hij had geen militaire bewegingen kunnen waarnemen.

Op 3 augustus bereikte Walaardt Sacré de opdracht om de verkenningen langs de oostgrens te continueren. Daarbij diende grosso modo het gebied tussen Winterswijk en Maastricht te worden bestreken. Daags daarop verkende Versteegh het grensgebied tussen Zevenaar en Venlo, en Van Heyst dat tussen Lobith en Nijmegen. In beide gevallen werden geen Duitse troepenformaties waargenomen.

Op 5 augustus deelde Snijders Walaardt Sacré mee dat hij tevens bij Vlissingen verkenningen wilde laten uitvoeren, en langs de Zeeuwse kusten. Ook kwam die dag de opdracht om de volgende nacht om half een in Zuid-Limburg en langs de grens tussen Lobith en Groesbeek verkenningen uit te voeren. De reden daarvoor was dat Duitse troepen waren gemeld in Bocholt, Kranenburg en Wijler. Door slecht weer konden de geplande vluchten echter geen doorgang vinden.

Deze verkenningen zouden een vast patroon gaan vormen in het takenpakket van de LVA. Daarbij werd hoofdzakelijk gepatrouilleerd vanaf de Molenheide bij Gilze-Rijen, vanaf de Kemperheide bij Arnhem en vanuit Oost-Souburg bij Vlissingen, waar voor de 'militaire aviatiek' provisorische vliegveldjes tot stand kwamen. Bij de verkenningen in het oostelijk grensgebied werd een terrein bij Venlo benut voor tussenlandingen.

In de gegeven omstandigheden betekenden deze operationele vluchten een zware aanslag op het toch al magere potentieel van de LVA.



**Afb 1 Aan het begin van de mobilisatie bediende de LVA zich hoofdzakelijk van Farman-vliegtuigen. Eén daarvan was de Farman HF-22 LA 7 (Foto: Sectie Luchtmachthistorie, Staf BDL)**

Illustratief in dat verband was dan ook dat Walaardt Sacré de commandant Veldleger op 1 september verzocht niet meer te laten vliegen dan strikt noodzakelijk was, teneinde mensen en materieel zoveel mogelijk te sparen en vliegvaardig te houden voor momenten dat het echt nodig zou zijn. De commandant van de LVA hield er rekening mee dat Nederland misschien alsnog in de oorlog betrokken zou raken.

De heersende onzekerheid over het verdere verloop van de oorlog noopte ertoe bij te blijven en de ontwikkelingen op het gebied van de militaire luchtvaart in het buitenland zo goed mogelijk te volgen. In een 'Verslag betreffende de Luchtvaartafdeeling 1913-1919' wordt dit treffend onder woorden gebracht:

*De ligging van Nederland te midden der oorlogvoerende landen, waardoor het gevaar in den krijg betrokken te worden groot was, heeft er zeker toe medegewerkt, dat ook in Nederland geijverd werd met den vooruitgang der techniek van het vliegwezen mee te gaan.*

#### **De opleiding**

Bij de Luchtvaartafdeeling was men zich dus ten volle bewust van de ernst

van de situatie. Terdege leefde het besef dat men, voor het geval de neutraliteit niet houdbaar zou blijken, goed voorbereid zou moeten zijn voor operationele taken die dan zouden moeten worden uitgevoerd. De leiding van de LVA stelde dan ook van meet af aan, overigens zeer moeizame, pogingen in het werk om het aantal vliegtuigen uit te breiden en de kwaliteit ervan te verbeteren. Behalve de zorg voor voldoende adequaat materieel vroegen in dit verband uiteraard ook de selectie en de opleiding van vliegend personeel veel aandacht. Ook wat dit laatste betreft werd overigens slechts mondjesmaat vooruitgang geboekt. Op 1 januari 1915 telde de LVA negen officieren-vliegers. In de twee daarop volgende jaren groeide dit aantal uit tot vijftien. Op 1 januari 1918 stonden er achttien officieren-vliegers op de loonlijst van de LVA en per 1 januari 1919 bedroeg dit aantal 25. Het vliegerkorps was dus nog bescheiden van omvang. Wel had zich intussen een duidelijk opleidingspatroon uitgekristalliseerd. De opleiding bestond uit twee fasen. Aspiranten voor de functie van militair vlieger dienden eerst te voldoen aan de eisen voor het brevet van de *Fédération Aéronautique Internatio-*

nale (FAI). Daarna volgde de voorbereiding voor het militair vliegbrevet. In het licht van de oprichting van de Luchtvaartafdeeling per 1 juli 1913 waren de eisen voor het brevet van militair vlieger reeds op 13 juni 1913 per Ministeriële Beschikking vastgesteld. Nadien werden deze eisen, gelet op de snelle ontwikkeling van de militaire luchtvaart in de jaren van de Eerste Wereldoorlog, herhaaldelijk aangescherpt. Elk van beide fases nam ongeveer een half jaar in beslag, zodat de opleiding een jaar duurde.

Van Heyst en Versteegh werden door Walaardt Sacré medio 1914 belast met de vlieg-instructie – waartoe de Farman HF-20 vliegtuigen werden benut – en drukten zo hun stempel op de eerste generatie militaire vliegers. Hun eerste klasje bestond uit een groepje van vijf officieren, dat een rekest had ingediend om tot militairvlieger te worden omgeschoold. Het betrof vier officieren van de landmacht en één van de marine. In 1915 werd voorts een begin gemaakt met de opleiding van waarnemers. Zij kregen een opleiding van vier maanden en keerden daarna naar hun wapen terug. In geval van een zogeheten tweede mobilisatie zouden zij echter weer bij de LVA worden opgeroepen.

#### Complicaties

De verschijning van het vliegtuig aan het Nederlandse firmament in de eerste dagen van augustus 1914 zorgde intussen voor grote verwarring. Vliegtuigen van de oorlogvoerende partijen dienden te worden beschoten zodra deze de grens overstaken. Zo luidde althans de opdracht voor de troepen te velde. Vanaf de grond was echter lang niet altijd meteen duidelijk of men nu met een vreemd vliegtuig te maken had, of met een toestel van de LVA. Snijders zag zich daarom reeds op 5 augustus genoodzaakt een brief met de volgende inhoud te verspreiden onder de autoriteiten van Leger en Vloot:

*Vliegtuigen of luchtschepen van vreemde legers of vloten mogen onze grenzen te land of ter zee niet overschrijden. Zij moeten worden*

*beschoten. Nabij de grens opgestelde troepen moeten zeker zijn, dat het vliegtuig of luchtschip zich boven het Nederlandsche grondgebied bevindt. Nederlandsche vliegtuigen zijn uitsluitend tweedekkers, met motor en schroef achter; passagier en bestuurder zitten vóór de draagvlakken in een soort schuitje. Onderzijden van de draagvlakken zijn voorzien van 4 oranje cirkels van circa 1 M. middellijn, die met*

*een kijker vrij goed te zien zijn. Eendekkers zijn nooit van ons.*

Met deze brief waren de problemen echter nog niet de wereld uit. De volgende dagen werd er zelfs enkele keren op de Nederlandse vliegtuigen geschoten. Op 9 augustus kwamen Snijders en Walaardt Sacré op aandrang van de laatste overeen dat nogmaals aan de betrokken militaire functionarissen zou worden voorge-



**Afb. 2 De eerste commandant van de Luchtvaartafdeeling: majoor der genie Hendrik Walaardt Sacré** (Foto: Sectie Luchtmachthistorie, Staf BDL)

houden dat alleen op vliegtuigen zou mogen worden geschoten, wanneer deze de grens overschreden. In een brief aan de autoriteiten van Leger en Vloot schreef Snijders op 9 augustus dat het nog niet mogelijk was gebleken, afgezien van de vier oranje cirkels, duidelijke 'herkenningssteekenen' aan te brengen op de toestellen van de LVA. Voorts wees hij op de noodzaak de kwestie van de herkenning der vliegtuigen met kader en manschappen te bespreken. Bij twijfel diende te worden gewacht met schieten, tot beter waarneembaar zou zijn of het een Nederlands of juist een vreemd toestel betrof. Voor de goede orde voegde hij er nog aan toe dat in elk geval over luchtschepen geen misverstand zou kunnen bestaan. Die behoorden per definitie aan vreemde mogendheden toe.

Ten slotte tekende hij aan dat de Nederlandse vliegers opdracht hadden gekregen zich niet buiten onze landsgrenzen te begeven. Op grond daarvan kon er bij voorbaat vanuit worden gegaan dat vliegtuigen die vanuit het buitenland onze grenzen overschreden, vrijwel zeker tot een vreemd leger behoorden.

Een volgende complicatie vormde de vaststelling van Snijders op 31 augustus 1914 dat Frankrijk, België en Engeland met dezelfde soorten tweedekkers opereerden als Nederland. Hij verordonneerde daarom dat op dergelijke vliegtuigen niet mocht worden geschoten, tenzij uit de gevoerde onderscheidingstekens viel af te leiden dat het toestellen van belligerente mogendheden betrof.

De kwestie bleef ook nadien de aandacht vragen, tot in juli 1915 door de OLZ als stelregel werd geformuleerd: *alleen schieten op vreemde c.q. vijandelijke vliegtuigen, die als zoodanig herkend zijn. Bij twijfel niet vuren.*

Voorts bepleitte Snijders bij diezelfde gelegenheid nog eens aan de vliegtuigherkenning bij de troep voldoende aandacht te schenken, waarbij vooral op de kenmerken van het Nederlandse vliegtuig diende te wor-

den geweest. Ook adviseerde de OLZ de posten, die op vliegtuigen en luchtschepen moesten letten, te voorzien van een verrekijker.

### **Evolutie van taken**

*Vorerst sah man im Flugzeug nur das wertvollste und neuzeitlichste Aufklärungsmittel: erst mit der Erstarrung der Fronten machte sich allmählich ein entscheidender Wechsel geltend. An Stelle der Fernaufklärung traten die Nahaufklärung und die fliegerische Unterstützung der Artillerie. Die Häufung von Zielen, die von der eigenen Artillerie nicht mehr zu erfassen waren, eröffnete die Möglichkeit einer Verlängerung der Artilleriewirkung durch Bombenwurf aus Flugzeugen, und das natürliche Bestreben beider Gegner, sich der lästigen Beobachtung durch feindliche Flieger, namentlich der gefährlichen Artilleriebeobachtung zu erwehren, führte zu den ersten Formen des Lufikampfes, woraus wieder die Schlachtfliegerie entstand.*

Aldus vatte W. Guldemann in 1946 de groei van de militaire luchtvaart tijdens de Eerste Wereldoorlog kort en bondig samen<sup>1</sup>. De LVA ontwikkelde zich in grote lijnen eveneens volgens dit patroon, al bleef de proef op de som natuurlijk achterwege, omdat ons land nu eenmaal niet als belligerent bij de oorlog betrokken raakte. Het takenpakket van de LVA bereidde zich na de eerste oorlogsmaanden, waarin de nadruk lag op het uitvoeren van verkenningen, gestaag uit. In kringen van de LVA werd namelijk onderkend dat het militaire vliegtuig zich in de praktijk voor meerdere doeleinden leende. En daar werd dan ook naar gehandeld. Zo werd er volop geoefend en geëxperimenteerd om de toestellen van de Luchtvaartafdeeling

zodanig te kunnen uitrusten dat een scala van taken metterdaad zou kunnen worden uitgevoerd.

Het ging er daarbij vooral om het vliegtuig behalve louter voor verkenning en als hulpmiddel voor de vuurleiding ten behoeve van de artillerie, ook voor gevechtsdoeleinden geschikt te maken. Enerzijds met het oog op het voeren van luchtgevechten, anderzijds voor het uitvoeren van bombardementen. Dat de vliegers elkaar vanuit vliegtuigen met vuurwapens bestookten, was reeds enkele maanden na het begin van de oorlog in Soesterberg doorgedrongen. Walaardt Sacré richtte zich immers al op 11 december 1914 tot de OLZ met een pleidooi de bewapening van de vliegers van de LVA serieus aan te pakken. Hij refereerde daarbij aan berichten waaruit zou mogen worden opgemaakt dat 'het bestrijden van vijandelijke vliegtuigen met behulp van vuurwapenen van tijd tot tijd met succes mogelijk is'. Hij tekende daarbij echter wel aan dat het hem niet duidelijk was of dat beschieten nu geschiedde met een mitrailleur dan wel met een gewoon geweer of karabijn. De ontwikkelingen gingen daarna snel. Reeds op 23 juni 1915 beval de OLZ Walaardt Sacré voortaan in zijn maandrapport aandacht te besteden aan:

*alle bijzondere oefeningen en werkzaamheden, als b.v. het werpen met vliegtuigbommen; idem met vliegtuigpijlen; het gebruik van vuurwapenen uit vliegtuigen; de deelneming van vliegtuigen aan oefeningen van andere wapens; het gebruik van vliegtuigen tot opsporing van doelen en waarneming van het vuur der artillerie; het verrichten van bijzondere verkenningstochten; het doen van fotografische opnamen uit vliegtuigen, enz. enz.*

In die opdracht tekende zich een heel palet aan taken en aandachtspunten af.

Uit Walaardt Sacré's maandelijks verslagen aan de Opperbevelhebber valt op te maken hoezeer de comman-

<sup>1</sup> Geciteerd in F.P. Ingold, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur* (Basel-Stuttgart, 1978) blz. 224.

dant van 'Soesterberg' zich inspande om de LVA te ontwikkelen tot een veelzijdig inzetbaar militair instrument. In zijn eerste verslag, van 6 augustus 1915, meldde Walaardt Sacré bijvoorbeeld dat op 2 juli twee 'geladen bommen' van circa 250 meter hoogte waren afgeworpen en dat deze naar behoren hadden gewerkt. En hij voegde eraan toe dat alle vliegtuigen nu werden voorzien van een inrichting tot het 'medevoeren' van vijf tot zeven bommen. Tevens maakte hij in zijn verslag gewag van het feit dat in de werkplaats van de LVA werd gewerkt aan een 'inrichting' om 1350 vliegtuigpijlen per vliegtuig mee te voeren. Het schieten met karabijn of revolver vanuit de vliegtuigen van de LVA leverde intussen nog problemen op. De hulzen dienden immers stuk voor stuk te worden opgevangen omdat zij anders in de schroef zouden vliegen van de achter in de Farmans geplaatste motor. Daarom werd gestudeerd op een hulzenvanger die eventueel het gebruik van die wapens 'ook als snelvuurwapen' mogelijk zou maken. Ook met het nemen van foto's vanuit vliegtuigen was inmiddels enige ervaring opgedaan. Er was zelfs reeds een

donkere kamer ingericht op Soesterberg en er was een beroepsfotograaf aangetrokken.

Walaardt Sacré deed voorts in het kort verslag van enkele oefeningen met andere wapens. Hij tekende onder meer aan dat Versteegh op 25 en 26 mei, op 10 en 17 juni en op 3 juli 1915 proeven had genomen om te kunnen vaststellen in hoeverre onderzeeboten en mijnversperringen vanuit een vliegtuig konden worden herkend en ontdekt. Luitenant Van Heyst had van 2 tot 8 juli deelgenomen aan de kustmanoeuvres van de Ie Divisie en eerste luitenant der infanterie A.K. Steup als vlieger en reserve eerste luitenant der cavalerie L.H. Daendels als waarnemer hadden vanaf 20 juli in de omgeving van Geldrop een methode tot samenwerking tussen artillerie en vliegtuig praktisch beproefd.

De samenwerking met andere wapens vormde een belangrijk aandachtspunt voor Walaardt Sacré. In eerste aanleg ging het daarbij om oefeningen waarbij vliegtuigen werden benut voor 'algemene verkenningen'. Tegen het einde van de oorlog waren de ontwikkelingen op dit punt zover voortge-

schreden dat gebruik kon worden gemaakt van fotografie en draadloze telegrafie. Overigens leverden deze verkenningsoefeningen soms verrassende leerstof op. Zo maakte Walaardt Sacré in zijn verslag over september 1915 melding van het feit dat het bij oefeningen met de IIe Divisie geen enkele moeite had gekost om te kunnen vaststellen waar de 'reserves' zich bevonden: 'de bruine, nagenoeg oranjekleurige schuiltenten verrieden maar al te duidelijk hun opstelling'. Hij deed dan ook bij wijze van camouflage-advies de aanbeveling voor deze tenten een minder herkenbare kleur te zoeken.

Oefeningen met het oog op de vuurleiding vanuit de lucht voor de artillerie vonden, zoals vermeld, eveneens reeds in een betrekkelijk vroeg stadium plaats. Al snel werd daarbij duidelijk dat waarneming vanuit vliegtuigen voor de artillerievuurleiding van 'zeer groot belang' kon zijn. Het streven werd er vervolgens op gericht het overbrengen van berichten steeds verder te vereenvoudigen. Daartoe beproefde men aanvankelijk een systeem met een roetapparaat, waarmee volgens het Morsestelsel seinen werden gegeven in combinatie met wendingen van het vliegtuig. Dit bleek echter geen gelukkige oplossing omdat het roet door de vochtigheid in de atmosfeer te zeer aankoekte, waardoor het apparaat niet betrouwbaar kon werken. De draadloze telegrafie bood hier uiteindelijk oplossing.

#### Het materieel

De steeds verdere differentiatie van de taken van de LVA trok een zware wissel op het materieel van de LVA. Alle ontwikkelingen overziende, kwam Walaardt Sacré reeds in 1916 tot de slotsom dat voor de Luchvaartafdeeling niet langer meer met één type vliegtuig kon worden volstaan. Op 2 mei van dat jaar bepleitte hij in een brief aan de OLZ de toekomstige vliegdienst van het leger op te bouwen uit vliegtuigjagers, verkenningsvliegtuigen en vliegtuigen voor artilleriewaarneming. En een jaar later, in april 1917, ontvouwde hij



**Afb. 3 Het eerste Fokker-product waarover de LVA de beschikking kreeg: de Fokker D.III. In 1917 konden in Duitsland tien toestellen van dit type worden verworven** (Foto: Sectie Luchtmachthistorie, Staf BDL)



**Afb. 4** In 1918 werden twintig Nieuport-XI C.1's, gebouwd door Trompenburg in Amsterdam, aan de vliegtuiginventaris van de Luchtvaartafdeeling toegevoegd (Foto: Sectie Luchtmachthistorie, Staf BDL)

reeds een plan voor een vredes- en oorlogsorganisatie van de Luchtvaartafdeeling. De oorlogsorganisatie zou, naar zijn oordeel, in totaal 268 vliegtuigen dienen te omvatten, te weten: 116 jachtvliegtuigen, 108 verkeningsvliegtuigen, 24 artillerievliegtuigen en 20 oefenvliegtuigen. Dit ambitieuze plan hoopten Walaardt Sacré en Snijders binnen een tijdsbestek van twee jaar in grote lijnen te realiseren. Zo ver is het echter niet gekomen.

Onder invloed van de internationale ontspanning na het einde van de Eerste Wereldoorlog en ook omdat sterk de behoefte werd gevoeld de schatkist weer enigszins op orde te brengen na de geld verslindende mobilisatieperiode, werden de budgetten voor de Luchtvaartafdeeling flink gekort. Dientengevolge moest voor een veel bescheidener opzet voor de LVA worden gekozen. Illustratief in dit verband was dat voor de Luchtvaartafdeeling in het laatste oorlogsjaar nog een bedrag van ongeveer f 10.000.000,- werd uitgetrokken, terwijl in 1919 genoegen moest worden genomen met f 2.263.000,- en in 1920 met f 4.534.000,-.

## Verwerving van materieel

### Licentiebouw en aanschaf in het buitenland

Gelet op het feit dat onmogelijk was te voorspellen of Nederland buiten de oorlog zou kunnen blijven, stonden de uitbreiding en de verbetering van het vliegtuigenbestand bij de leiding van de LVA reeds vanaf het begin van de mobilisatie hoog op de agenda. De verwerving van goed materieel was geen sinecure. Voor de verdere uitbouw van de Luchtvaartafdeeling moest immers zeker aanvankelijk, bij gebrek aan vliegtuigindustrie in eigen land, een beroep worden gedaan op fabrikanten in het buitenland. Een complicerende factor daarbij vormde dat de landen die inmiddels naam hadden gemaakt bij de productie van vliegtuigen, vrijwel alle ook bij de oorlogshandelingen betrokken waren. Dit impliceerde op zijn minst dat bij het vervoer van de bestelde vliegtuigen naar Nederland met grote vertragingen rekening moest worden gehouden.

Frankrijk, aanvankelijk de belangrijkste leverancier voor de LVA, liet het

na het uitbreken van de vijandelikheden snel afweten. De aflevering van de reeds voor het begin van de oorlog bestelde toestellen van het type Farman HF-22 verliep deels nog volgens plan, maar daarna zag de LVA zich gedurende enige tijd vrijwel volledig aangewezen op de Industriële Maatschappij Trompenburg in Amsterdam, onder leiding van de oud-aviateur en vertegenwoordiger van Farman in Nederland, H. Wijnmalen. Trompenburg genoot grote bekendheid als producent van de Spijkerautomobielen en waagde zich thans ook op het terrein van de vliegtuigbouw. Wijnmalen bouwde in 1915-1916 voor 'Soesterberg' elf Farmans van het type HF-22 in licentie.

Een belemmerende factor voor de ontwikkeling van de LVA vormde het gebrek aan grondstoffen en materialen welke voor de bouw van vliegtuigen onontbeerlijk waren. Ook wreekte zich dat in ons land nagenoeg geen motoren werden geproduceerd. Op dit punt trad pas begin 1917 enige verlichting op, toen in Zweden 90 stuks Thulin-rotatiemotoren, *copie le Rhone 80 PK* konden worden aangekocht.

In de loop van de oorlog richtte het Departement van Oorlog de aandacht meer op Duitsland, waar in 1917 en 1918 enkele belangrijke transacties konden worden afgesloten. In 1917 bracht tweede luitenant der artillerie J.G.C. Duinker, eerst alleen, later met Versteegh, enkele bezoeken aan het Zentralburo van Fokker aan de Unterdenden Linden in Berlijn. Anthony Fokker had nog voor het begin van de Eerste Wereldoorlog domicilie gekozen in de omgeving van Berlijn en gold inmiddels als een van de belangrijkste vliegtuigfabrikanten in Duitsland.

Duinkers opdracht luidde om bij Fokker de aankoop van een aantal Fokker D.III eenzitsjagers te regelen. In de tweede helft van september kon de transactie worden afgerond, waarbij de levering van tien extra motoren was inbegrepen. De toestellen arriveerden reeds op 1 oktober van dat jaar in Soesterberg en zouden daar dienst doen tot 1920. →

In 1918 konden na voorbereidend werk van opnieuw Versteegh transacties worden verricht met de Rumpler-Werke in Johannisthal bij Berlijn. Daar kocht de Nederlandse regering ten behoeve van de LVA in totaal 40 Rumpler C.VIII verkenningsvliegtuigen, die in de periode april tot september 1918 aan de inventaris van de Luchtvaartafdeeling konden worden toegevoegd. De nieuwe toestellen werden meestal per trein vanuit Duitsland via Oldenzaal naar Soesterberg vervoerd. Op 21 augustus 1918 arriveerden zo op de bakermat maar liefst 26 wagons met vliegtuigmaterieel voor de LVA. Het was trouwens toch een drukke dag voor Soesterberg, want op die 21-ste augustus werden ook nog eens vanuit Zeeland drie wagons met geïnterneerde Engelse vliegtuigen afgeleverd.

In juni van hetzelfde jaar had de LVA inmiddels ook de beschikking gekregen over vijf Caudron G.IV toestellen, die door het Departement van Oorlog reeds in 1915 in Frankrijk waren besteld. Het betrof een tweepersoons verkenner-bommenwerper, die bij aankomst te Soesterberg, niet

geheel verrassend, totaal verouderd bleek te zijn. Bovendien werd de inventaris van de LVA in 1918 uitgebreid met twintig door Trompenburg in licentie vervaardigde Nieuport-XI C.1's alsmede vijf Nieuport-17 C.1's. In beide gevallen ging het om kleine eenzitsjagers.

### De internering van vliegtuigen

De LVA completeerde haar vliegtuiginventaris door de inpassing van vliegtuigen van de oorlogvoerende partijen die op Nederlands grondgebied een noodlanding hadden moeten maken. In totaal kwamen meer dan honderd buitenlandse toestellen (in hoofdzaak Duitse, Franse en Engelse) in Nederland neer. Reeds op 17 augustus 1914 werd het eerste Duitse toestel geïnterneerd, en wel op Schiermonnikoog. Van een meer 'geregelde' stroom van geïnterneerde vliegtuigen was echter pas sprake sedert het voorjaar van 1915. Een groot aantal toestellen kwam aan de grond in de buurt van Cadzand in Zeeuws-Vlaanderen, zodat in kringen van de

Luchtvaartafdeeling de aanduiding 'de fabriek van Cadzand' ingang vond.

Langzaam maar zeker groeide de praktijk dat dergelijke 'verdwaalde' vliegtuigen werden gedemonteerd en vervolgens per vrachtwagen naar Soesterberg werden getransporteerd. Daar werden zij weer in elkaar gezet, waarna er, zo mogelijk, ook proefvluchten mee werden gemaakt. Die waren natuurlijk niet geheel van gevaar ontbloot, want men was in de regel slecht geïnformeerd over de vliegtechnische kwaliteiten van deze vliegtuigen. Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek en de proefvluchten werd al dan niet besloten de desbetreffende toestellen metterdaad aan de inventaris van de LVA toe te voegen.

In totaal werden ruim zestig vliegtuigen van de strijdende partijen ingelijfd en in gebruik genomen. Overigens werden dergelijke 'aanwinsten' over het algemeen wel verrekend met de overheden in het land van herkomst van het vliegtuig. De bedragen die daarbij in het geding waren, liepen sterk uiteen. Zij varieerden van f 4.000,- tot f 25.000,- per vliegtuig.

Door middel van deze geïnterneerde vliegtuigen kon de bescheiden inventaris van de LVA nog enigszins worden aangevuld en op peil gebracht, ook al strookte dit natuurlijk niet met de intenties van de Commandant van de LVA. Die wenste juist enige standaardisatie na te streven. Toch had de internering van vliegtuigen ook haar positieve kanten. Een grote verscheidenheid aan toestellen deed zijn intrede bij de LVA, zodat het personeel van Walaardt Sacré zich vergelijken-derwijs een goed beeld kon vormen van de progressie in de belligerente landen, niet alleen op het gebied van de vliegtuigtechniek, maar ook ten aanzien van de gebruikte bewapening. De Luchtvaartafdeeling kon zo in de praktijk substantieel profiteren van de nieuwste technieken die in het buitenland werden toegepast. Het personeel van de LVA bouwde door de



**Afb. 5** Panoramafoto van Soesterberg (begin jaren twintig)  
(Foto: Sectie Luchtmachthistorie, Staf BDL)

inlijving van en het werken met zo'n veelvormig conglomeraat aan vliegtuigtypen een grote schat aan technische kennis en ervaring op, waarvan na de mobilisatie nog langdurig profijt werd getrokken. Een belangrijke handicap was echter dat er in ons land nauwelijks fabrieken waren die de onontbeerlijke 'vliegtuigaccessoires' konden namaken om deze geïnterneerde toestellen in de lucht te krijgen en te houden.

### Het einde van de mobilisatie

Eind 1918, na het sluiten van de wapenstilstand, was de Luchtvaartafdeeling, hoe bescheiden zij ook – zeker in kwantitatief opzicht – afstak tegenover de luchtmachten van Engeland, Frankrijk en Duitsland, een respectabele organisatie geworden binnen de Nederlandse krijgsmacht. Zo telde de LVA op dat moment 62 officieren en 584 onderofficieren en minderen en beschikte zij aan materieel over 73 verkenningsvliegtuigen, dertig jachtvliegtuigen en zes lesvliegtuigen. Met de aflevering van nieuwe Spijker-lesvliegtuigen was een begin gemaakt. Voor het merendeel was het materieel

gestationeerd op Soesterberg, waar zeker in de tweede helft van de mobilisatie aan het bouwfront grote activiteit had geheerst. Naast de reeds bestaande accommodatie was een reeks nieuwe hangars en een flink aantal grotere en kleinere werkplaatsen en kantoorgebouwen verrezen. Deze laatste boden onder meer onderdak aan de hulpdiensten, die in de loop van de oorlog tot ontwikkeling waren gekomen, in het bijzonder de Technische Dienst, de Radiodienst, de Fototechnische Dienst en de Meteorologische Dienst.

Het aantal vliegterreinen buiten Soesterberg was intussen nog beperkt. De Luchtvaartafdeeling maakte aan het einde van 1918 incidenteel gebruik van enkele sober ingerichte vliegveldjes, zoals die te Gilze-Rijen en Oldebroek, dat de functie van Kemperheide had overgenomen. Het vliegterrein te Oost-Souburg bij Vlissingen was inmiddels afgestaan aan de Marineluchtvaartdienst, die een jaar tevoren was opgericht. Van groeiende betekenis was het binnen de Stelling van Amsterdam gelegen Schiphol, dat vanaf 1916 werd ingericht als vliegterrein; op dit vliegveld kon de Luchtvaartafdeeling in geval van oorlog worden teruggetrokken.

### Conclusie

Hoewel Nederland niet betrokken is geweest bij de oorlogshandelingen in de jaren 1914-1918, is de mobilisatieperiode voor de Nederlandse militaire luchtvaart bijzonder belangrijk geweest. In dit tijdvak kreeg de uitbouw van de in 1913 opgerichte Luchtvaartafdeeling zijn beslag. Op Soesterberg werd tijdens de mobilisatieperiode onder de energieke leiding van Hendrik Walaardt Sacré het fundament gelegd voor de latere Koninklijke Luchtmacht, al zou het nog enkele decennia duren alvorens de status van zelfstandig krijgsmachdeel kon worden verworven.

Tijdens de mobilisatie concentreerde de LVA zich bij haar werkzaamheden in eerste instantie op de opleiding van vliegend personeel en de verwerving van voldoende materieel. In dat laatste verband moest, bij gebrek aan voldoende industriële capaciteit in eigen land, noodgedwongen zaken worden gedaan met diverse belligerenten. Dat lukte slechts mondjesmaat.

De omstandigheid dat tal van buitenlandse vliegers met hun vliegtuigen op Nederlands grondgebied terecht kwamen, droeg er echter toe bij dat men binnen de Luchtvaartafdeeling uitstekend genformeerd raakte over de technische mogelijkheden van de oorlogsvoering in de derde dimensie. In tactische opzicht bleef men uiteraard achter, simpelweg omdat in de praktijk geen gevechtservaring kon worden opgedaan. Op dit punt kon men slechts kennis nemen van hetgeen via verslagen van de Nederlandse militaire attaché's en door middel van krantenberichten in binnen- en buitenland bekend werd.

### Literatuur

- Bij de samenstelling van dit artikel werd geput uit de documentatieverzameling van de Sectie Luchtmachthistorie Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten met betrekking tot de Luchtvaartafdeeling te Soesterberg 1913-1938. Voorts werd gebruik gemaakt van de volgende literatuur:
- M. Dierikx, *Dwarswind. Een biografie van Anthony Fokker*, 's-Gravenhage, 1997.
  - F.P. Ingold, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur*, Basel-Stuttgart, 1978.
  - A.P. de Jong (red), *Vlucht door de tijd. 75 jaar Nederlandse luchtmacht*, Houten, 1988.
  - L. Kennett, *The First Air War, 1914-1918*, New York, 1991.
  - P.J.M. Martens, 'De fabriek van Cadzand: vliegtuiginternering in Nederland 1914-

- 1918', *Erfgoed van Industrie en Techniek IV* (1995), nr. 1, 21-30.
- W. Schoenmaker, Th. Postma, *KLu vliegtuigen. De vliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht vanaf 1913*, Alkmaar, 1988.
- 'Verslag betreffende de Luchtvaartafdeeling 1913-1919', *Het Vliegveld IV* (1920), 330-336; 346-352.
- H. Walaardt Sacré, 'Luchtvaart', *Wetenschappelijk Jaarbericht X* (1914-1919), 397-439.
- R. de Winter, *Leven voor de Luchtvaart. Hendrik Walaardt Sacré 1873-1949*, 's-Gravenhage, 1992.
- R. de Winter, 'Het ontstaan van de militaire vliegopleiding, de eerste generatie officieren-vlieger', *Mars et Historia XXX* (1996), nr. 3, 52-95.
- J.W. Wijn, e.a., *Gedenboek van de Luchtvaartafdeeling 1913-1938*, Utrecht, 1938.

