

BIJEENKOMST VAN 27 FEBRUARI 1948 TE 'S-GRAVENHAGE

Voordracht voor de Vereniging ter Beoefening van de
Krijgswetenschap te 's-Gravenhage

door

A. W. Witholt

Officiervlieger der 1ste kl.

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

De Voorzitter:

Mijne Heren,

Ik open deze vergadering en heet U allen welkom.

Ik wilde U vragen, een ogenblik van Uwe zitplaatsen op te staan om samen het feit te herdenken, dat heden vóór 6 jaar de *Slag in de Javazee* plaats had, waar onze Koninklijke Marine zich met roem heeft overladen. Al kostte die slag ons zware offers, zo vervult de herinnering daaraan ons steeds met trots om de heldenmoed en de opofferingsgezindheid, daarbij door Schout bij nacht D o o r m a n en zijne mannen aan de dag gelegd. Wij brengen hier eerbiedig hulde aan de nagedachtenis van hen, die toen hun leven voor het Vaderland hebben gegeven.

Ik moet U mededelen, van ons bestuurslid de Kapitein ter Zee P e r k s bericht te hebben ontvangen, dat hij in verband met zijne benoeming tot Commandant van de Kruiser „Jacob van Heemskerck” zijne functie als bestuurslid van onze Vereniging moet neerleggen. Ik heb de Kapt. ter Zee Perks met die zo vererende benoeming gelukkiggewent en hem dank gezegd voor hetgeen hij vóór de Vereniging heeft gedaan, wat waarlijk niet weinig is, maar stel er prijs op hem ook in deze vergadering de dank der Vereniging te brengen.

De Kapt. ter Zee Perks deelde mij tevens mede, de Kapt. ter Zee J. F. W. N u b o e r bereid te hebben gevonden, zijne bestuursfunctie over te nemen en tevens het Marine-gedeelte van het Wetenschappelijk Jaarbericht te verzorgen.

Het bestuur wil gaarne van die bereidverklaring van de Kapt. ter Zee

Nuboer gebruik maken. Nu zegt ons Reglement, dat in de loop van het werkjaar in het bestuur opengevallen plaatsen niet terstond behoeven te worden aangevuld.

Aangezien echter het bestuur zeer veel prijs stelt op een Marinelid in zijn midden, stelt het aan de vergadering voor, de Kapt. ter Zee Nuboer te vragen, voorlopig in het bestuur zitting te nemen; bij de periodieke bestuursverkiezing in October kan dan zijne benoeming worden bekrachtigd. Kan de vergadering zich daarmede verenigen? (Applaus). Dan verzoek ik de Kol. Nuboer aan de bestuurstafel plaats te nemen, in de hoop op ene aangename en nuttige samenwerking.

Ik moet U nog onze verontschuldigen brengen voor de late ontvangst van de ze aflevering van ons Orgaan. Wij hebben daarmede alle denkbare tegenspoed gehad, maar ik vertrouw, dat U haar nu ontvangen hebt; de drukker heeft ons beloofd, dat de volgende aflevering half Maart gereed zal zijn.

Ik geef nu het woord aan de Officier-Vlieger der 1e klasse van de K. M. A. W. W i t h o l t voor het houden van zijne voordracht over:

HET VLIEGTUIG IN DE ZEEMACHT.

CITAAT

*The time will come, when thou lift thine eyes
To watch a long drawn battle in the skies;
While aged peasants, too amazed for words,
stare at the flying fleets of wondrous birds.
England, so long the mistress of the sea,
where winds and waves confess her sovereignty
Her ancient triumphs yet on high shall bear,
and reign, the sovereign of the conquered air.*

uit: „Luna Habitalis“

Thomas Gray 1737

INLEIDING

1. Meneer de voorzitter, Excellenties, mijne heren, ik beschouw het als een grote eer, vanaf deze plaats voor zulk een eminent gezelschap een onderwerp te mogen behandelen, dat naar mijn mening van het allergrootste belang is; in het bijzonder met het oog op de heropbouw van onze nationale strijdmacht.

2. Ik wil met U behandelen:

- a) De rol welke door luchtstrijdkrachten in de achter ons liggende oorlog werd vervuld bij het voeren van de oorlog ter zee;
 - b) de lessen welke ons worden opgedrongen door hetgeen zich in deze oorlog heeft afgespeeld;
 - c) de conclusies welke ik uit het voorgaande meen te mogen trekken ten aanzien van de plaats welke het vliegtuig in onze toekomstige zee-macht dient in te nemen.
3. Ter wille van de duidelijkheid heb ik gemeend er goed aan te doen de tweede wereld-oorlog niet als een geheel te behandelen, doch afzonderlijk de verschillende theaters, waar de oorlog zich afspeelde in beschouwing te nemen.
4. Het oorlogs-theater waar de maritieme rol van luchtstrijdkrachten het meest opvallend was, is ongetwijfeld de Pacific geweest. Daarna volgden: de Atlantische Oceaan; de Middellandse Zee; de Noordzee en de Indische Oceaan.

DE PACIFIC

5. Zoals ik reeds zeide, het was de Pacific waar de maritieme rol van het vliegtuig het meest op de voorgrond trad, zowel aan geallieerde zijde als aan de zijde van de vijand. Zoals U allen ongetwijfeld bekend is, was het hoofdzakelijk de Amerikaanse marine, die in dit theater de zee-oorlog voerde.
6. De luchtstrijdkrachten der Amerikaanse marine vervulden daarbij een voorname rol; meestal zelfs de hoofdrol. De zee-oorlog in dit theater vormt dan ook een studie-object bij uitnemendheid voor de bestudering van de nieuwe vormen en normen van de moderne krijg ter zee; deze werden in de Pacific duidelijker gedemonstreerd dan in enig ander strijdtoneel van de laatste oorlog.
7. Reeds bij de aanvang van het Pacific-conflict zien we de luchtvaart de leiding nemen in de zee-oorlog. Het is algemeen bekend, dat de Pacific-oorlog werd ingeluid met de onverhoedse luchtaanval op Pearl Harbour, waarbij terstond een verlamme slag werd toegebracht aan de geallieerde macht ter zee in dat gebied.
8. Mag ik in het kort deze luchtaanval analyseren. Het doel van de aanval was duidelijk. Deze aanval betekende niets anders dan een slag om de verovering van het meesterschap ter zee in de Pacific.
9. Het meesterschap ter zee was immers een factor, die voor Japan een

conditio sine qua non betekende bij de uitvoering van haar expansionistische plannen. Zolang Japan het meesterschap ter zee in dat gebied niet zou bezitten, zouden de beraamde expansie en agressie te grote risico's met zich brengen.

10. Vóór het uitbreken van het gewapend conflict bezat Japan dit meesterschap zeker niet; althans niet in onbetwiste mate. De Amerikaanse Pacific-vloot, gestationeerd in Pearl Harbour, vormde een gewichtige tegenhanger van de Japanse macht ter zee. Japan zou dan ook niet onbetwist meester in de Pacific zijn zo lang als de Amerikaanse Pacific-vloot intact bleef. De Amerikaanse vloot diende derhalve te worden geneutraliseerd, zo mogelijk vernietigd; en dit diende snel en afdoende te worden uitgevoerd, waarbij tevens aan Japanse zee-strijdkrachten zo weinig mogelijk afbreuk diende te worden gedaan. Het vliegtuig was hier kennelijk het aangewezen middel om het doel te bereiken. En dit nu is de achtergrond van de onverhoedse *luchtaanval* op Pearl Harbour. Het resultaat van de aanval is U allen ongetwijfeld bekend.

11. De principiële betekenis van de luchtaanval moge blijken uit het voorgaande; doch ik zou deze betekenis nog even willen onderstrepen. Door het succesvolle verloop van de aanval verwierf Japan in enkele uren tijds het onbetwiste meesterschap in de Pacific. Niets stond haar meer in de weg om ongestoord haar agressie te beginnen.

12. We zien verder, dat Japan gedurende de eerste 5 maanden van de Pacific-oorlog het onbetwiste meesterschap ter zee in het verre Oosten weet te handhaven; hoofdzakelijk door de juiste toepassing van haar maritieme luchtmacht, terwijl de „slagvloot” alleen als dreiging op de achtergrond bleef.

13. Telkens wanneer de geallieerden trachtten het meesterschap ter zee te herwinnen — d.w.z. plaatselijk en tijdelijk — zien we dat Japan vrijwel uitsluitend door middel van haar luchtmacht deze pogingen weet te verijdelen.

14. Zo zien we b.v. de pogingen van de Britse zeemacht om het machts-evenwicht in de Zuid-Chinese Zee ten eigen gunste te verbeteren door de inzet van twee machtige slagschepen, de Prince of Wales en de Repulse; we zien Japan's tegenmaatregelen. Met behulp van slechts enkele tientallen bommenwerpers en torpedo-vliegtuigen worden deze twee kapitale schepen naar de bodem van de zee gezonden, Japan verzekerde zich binnen luttele uren ook in dit gebied het onbetwiste meesterschap ter zee, zonder inzet van haar eigen vloot.

15. Er zijn nog meer voorbeelden van een dergelijke strijd tussen zee-strijdkrachten en luchtmachten, waar bij de laatste de overheid wisten te behalen. Daar was b.v. de geschiedenis van de invasie van de Moesie-rivier en Palembang. Een Japans convooi was gerapporteerd door luchtverkenningen; dit convooi, beschermd door slechts enkele lichte kruisers, was kennelijk op weg naar de Oostkust van Sumatra; onmiddellijk werden tegenmaatregelen genomen en een betrekkelijk krachtig geallieerd eskader, onder bevel van wijlen de Schout bij nacht Doorman, verliet Batavia om deze invasie-vloot te onderscheppen en de invasie van Oost-Sumatra te beletten. De luchtverkenningen hadden vastgesteld, dat de Japanse strijdkrachten aanzienlijk zwakker waren dan de uitvarende geallieerde vloot. Onze vloot werd echter door vijandelijke luchtverkenning ontdekt en het gevolg was een doorgezette luchtaanval op ons eskader; een aanval die enkele uren duurde. Er werden aan onze zijde geen verliezen geleden, doch het onderscheppen van de Japanse invasievloot was verhinderd. De invasie van de Moesie-rivier kon ongehinderd worden uitgevoerd.

16. En zo zijn er in de latere stadia van de Pacific-oorlog nog talloze voorbeelden van een dergelijke gang van zaken. De nog zo jonge oorlog tegen Japan had echter reeds duidelijk getoond wat luchtmachten vermochten te presteren in de zee-oorlog; luchtmachten bleken een macht te bezitten, die in de voorafgaande 15 oorlogsmaanden in Europa nog niet gedemonstreerd was. Als we bij de reeds gemelde prestaties van de Japanse maritieme luchtmacht nog voegen de enorme schade, die deze macht had toegebracht aan onze koopvaardij in het Oosten, dan is het reeds thans duidelijk, dat het meesterschap ter zee niet langer het bezit kan zijn van scheepsmachten alleen, hoe sterk deze ook mogen zijn.

17. Japan slaagde er in, vrijwel uitsluitend door middel van haar maritieme luchtmacht de heerschappij ter zee te verwerven en te handhaven. En dit, mijne heren, was alleen mogelijk doordat Japan volledig de heerschappij in de lucht bezat; ten minste na de geslaagde aanval op Pearl Harbour, waarbij talloze Amerikaanse vliegtuigen op de grond vernietigd werden — en met opzet!

18. Natuurlijk, in Nederlands-Indië waren nog ettelijke tientallen vliegtuigen aanwezig, gereed om tot het laatste vliegtuig de Japanse opmars te bestrijden. De beschikbare aantallen en de aard van deze vliegtuigen waren echter zodanig, dat zij geen ernstige oppositie tegen de Japanse agressie konden betekenen.

19. Japan realiseerde zich, dat het handhaven van het meesterschap ter

zee een onontbeerlijke factor was en bleef voor de consolidatie van haar veroveringen. Het Japanse plan was dan ook om een gesloten keten van strategische bases te vormen tegen een dreiging van de zijde van Amerika; een dreiging die niet uit *kon* blijven. Reeds verschillende bases in de Z.W. Pacific waren veroverd, doch de ring was nog niet gesloten. Bovendien was het zaak de verbinding tussen Amerika en Australië af te snijden. In Mei 1942 werd daarom een expeditie ondernomen tegen Z.O. Nieuw Guinea, voor de verovering van Port Moresby.

19. De Amerikanen hadden echter de nodige lessen reeds geleerd en waren in de gelukkige omstandigheid, dat ze deze lessen ook konden toepassen. De Amerikaanse sterkte aan vliegkampschepen was n.l. niet aangetast tot nog toe. Deze eenheden bevonden zich bij het uitbreken van de oorlog in Amerikaanse wateren, zodat zij de gevolgen van de aanval op Pearl Harbour waren ontgaan. Amerika was daardoor in staat een vliegkampschepeskader uit te rusten en naar de Z.W. Pacific te zenden. Dit eskader arriveerde daar in het begin van 1942.

21. Dit eskader was reeds in actie geweest tegen de Japanse opmars ten Noorden van Nieuw Guinea, doch tot nog toe zonder beslissende resultaten. Het eskader bevond zich nog in een stadium van „opwerken”; de lessen die de Japanse marine had geleverd moesten nog worden verwerkt en in toepassing gebracht.

22. Het afslaan van de opmars tegen Port Moresby leverde het eerste beslissende succes. De Japanse vloot werd verkend door Amerikaanse verkenners en het vliegkampschip-eskader ging deze vloot tegemoet. Het gevolg was een tweedaagse „zeeslag” van het meest moderne model. De slag werd geleverd op 7 en 8 Mei 1942 in de Coraal Zee. Bij deze „zeeslag” bleven de tegenover elkaar staande vloten op zo grote afstand van elkaar verwijderd, dat geen schot tussen hen gelost werd. Het pleit werd volkomen door de deelnemende luchtstrijdkrachten beslecht. Het werd een tweedaags gevecht van vliegtuigen tegen vliegtuigen en vliegtuigen tegen oppervlakteschepen. De Japanse vloot werd met aanzienlijke verliezen teruggedreven. De aanval op Port Moresby via de zeeweg was hiermede voor goed van de baan.

23. De daarop volgende „zeeslag” was de slag bij Midway. Deze slag werd geleverd op 5 en 6 Juni 1942. Ook hier bleven de tegenover elkaar staande vloten zo ver van elkaar verwijderd, dat geen schot tussen hen gelost werd. Wederom werd het pleit volkomen door de maritieme luchtstrijdkrachten beslecht.

24. In het verdere verloop van de Pacific-oorlog vinden we deze gang van zaken nog talloze malen terug. De zee-oorlog in de Pacific was de moderne zee-oorlog in optima forma. Het is U ongetwijfeld bekend, dat de twee genoemde „zeeslagen” het keerpunt in de oorlog tegen Japan betekenden.

25. Na Juni 1942 begint de periode van het defensief/offensief. De Amerikanen hebben een begin gemaakt met de heroveringsoorlog. De manier waarop de heroveringen plaats vonden is een studie op zichzelf waard. Men vindt hierbij als het ware een vast basis-patroon telkens terug. De heroveringsoorlog in de Pacific vertoont een wijze van samenwerking van de drie machten — zee-, land- en luchtmacht — die nog nimmer in de geschiedenis vertoond werd.

26. In ruwe trekken ziet dit patroon er ongeveer als volgt uit. De maritieme luchtmacht — opererende van vliegkampschepen zowel als van wal-bases — verdrijven de vijand uit de lucht, althans neutraliseren hun dreiging. Zodra deze luchtmacht plaatselijk het overwicht in de lucht veroverd hebben volgen onmiddellijk de zeestrijdkrachten, die tot taak hebben de uit te voeren landingen met hun vuurkracht te dekken. De maritieme luchtmacht blijven verantwoordelijk voor het handhaven van het overwicht in de lucht tot dat vliegbases op het land veroverd, dan wel geïmproviseerd zijn; zodra dit geschied is, worden de nodige luchtmacht ingezet, opererend vanaf deze vliegbases aan de wal; deze luchtmacht nemen alsdan de verantwoordelijkheid voor het handhaven van het overwicht in de lucht over, zodat de vliegkampschepen zich kunnen terugtrekken. Het is van het grootste belang, dat zo spoedig mogelijk vliegbases op de vaste wal veroverd, dan wel geïmproviseerd worden, daar de drijvende vliegbases — de vliegkampschepen — slechts gedurende een beperkte tijd de nodige luchtmacht kunnen leveren om het overwicht in de lucht te handhaven. Hierop kom ik later nog terug. Is de landing gelukt, d.w.z. hebben de landingstroepen vaste voet aan wal gekregen en is er een sufisante luchtbasis veroverd of ingericht, dan is de hoofdtak van de maritieme „slagkracht” geëindigd en blijft nog slechts de taak om de lijnen van communicatie open te houden en te beschermen — met behulp van zee- en luchtmacht.

27. Dit patroon was geheel nieuw in de zee-geschiedenis, zij het dan niet in principe, dan toch in uitvoering. De herovering van de Salomons Eilanden gaf het debuut te zien van deze gecombineerde strijdwijze. Uiteraard werden daarbij verschillende fouten gemaakt. De voornaamste fout was

wel, dat *te* weinig luchtstrijdkrachten in de aanvang werden ingezet. Zoals ik zei, was de verantwoordelijkheid voor de luchtsituatie in de aanvang opgedragen aan de vliegkampschepen. Bij de aanval op de Salomons is gebleken, dat het aantal vliegkampschepen dat ingezet moet worden tegen de macht in de lucht van een vijand, die beschikt over de nodige walbases, aanzienlijk is. Hierin hadden de Amerikanen zich — in het geval van de slag om de Salomons — misrekend. Het gevolg was, dat op het meest kritieke punt van de strijd de vliegkampschepen teruggetrokken moesten worden om een zekere ondergang te ontlopen. De Japanse macht in de lucht bleek te groot te zijn. Niet zo zeer in aantallen beschikbare luchtstrijdkrachten, doch vooral in de mate van inspanning, die zij konden inzetten. Terwijl van de vliegkampschepen slechts een maximum van drie aanvallen per vliegkampschip per dag gelanceerd konden worden, konden operaties van de Japanse walbases vrijwel zonder oponthoud elkaar opvolgen.

28. Het gevolg van het terugtrekken van de vliegkampschepen was, dat zowel de landingstroepen als de ondersteunende oppervlakte-strijdkrachten zich ter nauwernood konden handhaven tegenover de voortdurende lucht-aanvallen van de vijand. Bijtijds kon echter een verse carrier-macht worden ingezet waardoor de inmiddels oververmoeide Japanse luchtstrijdkrachten overwonnen konden worden. Na deze definitieve lucht-overwinning was de voltooiing van de herovering der Salomons nog slechts een kwestie van tijd.

29. In het verdere verloop van de heroverings-oorlog vinden we dit patroon steeds terug; steeds meer geperfectioneerd en steeds meer doeltreffend. Ondanks de bereikte perfectie en de overmacht der geallieerden, werden toch nog enige kritieke momenten beleefd gedurende de laatste fasen van de Pacific-oorlog. Met name ondervonden de geallieerde strijdkrachten bij de herovering van de Philippijnen een onverwacht sterke weerstand in de lucht. Slechts met de uiterste krachtsinspanning kon de Amerikaanse Zeemacht zich in de besloten zee-gebieden rond de Philippijnen handhaven, doordat het luchtoverwicht lange tijd hardnekkig door de vijand betwist werd.

30. De Japanners beschikten tegen het einde van de oorlog n.l. nog over ca. 10.000 vliegtuigen. Het waren vliegtuigen van zeer uiteenlopend type, waaronder een groot aantal van de speciaal voor het doel geconstrueerde zelfmoord-vliegtuigen — de bekende „Baka-vliegtuigen”. — En ook niet voor het doel geconstrueerde vliegtuigen werden voor zelfmoord-aanvallen toegepast. Deze zelfmoord-aanvallen leverden een probleem, dat de groot-

ste zorgen baarde bij de Amerikaanse leiding en het werd slechts met de uiterste inspanning overwonnen. Ook hier weer demonstreerde zich het nadeel, dat zich voordoet indien luchtstrijdkrachten vanaf vliegkamp-schepen hebben te vechten tegen op de wal gebaseerde vliegtuigen.

31. Dit was in grove trekken het verloop van de oorlog in de Pacific, van een luchtvaartstandpunt bezien. Thans wil ik in beschouwing nemen de feitelijke rol en vooral de samenstelling der luchtstrijdkrachten, die met zulk een succes aan de zee-oorlog in de Pacific hebben deelgenomen. Oorlogstaak der Marine Luchtstrijdkrachten in de Pacific.

32. Ik geloof in het voorgaande een duidelijke indruk gegeven te hebben van de belangrijke taak welke door luchtstrijdkrachten in de maritieme oorlogvoering in de Pacific vervuld werd. Tevens geloof ik reeds in mijn betoog geïmpliceerd te hebben, dat door de maritieme luchtstrijdkrachten geen *afzonderlijke* taak vervuld werd.

33. De maritieme luchtstrijdkrachten in de Pacific vervulden geen afzonderlijke taak. Zij namen slechts deel aan de vervulling van de algemene taak der zeemacht. Zoals ik reeds eerder memoreerde ging het in de Pacific in de eerste plaats om de herovering van de heerschappij ter zee. Zolang de heerschappij ter zee in handen van de vijand berustte, konden geen heroverings-operaties worden uitgevoerd.

34. De verovering en het handhaven van de heerschappij ter zee is in meer algemene zin *de* taak der zeemacht. Om een duidelijk beeld te kunnen geven van de plaats welke het vliegtuig bij de uitoefening van de macht ter zee behoort in te nemen, geloof ik er goed aan te doen even stil te staan bij de specifieke wijze waarop de macht ter zee dient te worden toegepast. De macht ter zee is twee-ledig, d.w.z. we kunnen de algemene zee-macht-taak in twee delen splitsen, n.l. in een constructieve taak en een destructieve taak.

35. De destructieve taak. Hieronder ware te rekenen:

- a. De vernietiging van 's vijands zee- en luchtstrijdkrachten, zomede van 's vijands koopvaardijvloot en voor zover mogelijk alle andere elementen van 's vijands Z.M.
- b. Het inactiveren van 's vijands zeeverkeer door het vernietigen of afsluiten van 's vijands zeehavens en het onmogelijk maken van het bevaren van zijn scheepvaart-routes.

36. Deze destructieve taak heeft ten doel — ik behoef het nauwelijks te vermelden — de vijand het voortzetten van de oorlog onmogelijk te maken, en hem zodoende tot de overgave te dwingen, door hem te beletten

de nodige grondstoffen voor zijn oorlogsindustrie aan te voeren; hem te beletten zijn troepen, zijn oorlogstuig te vervoeren naar de fronten en operatie-terreinen waar deze benodigd zijn.

37. De constructieve taak. Hieronder zou ik willen noemen:

- a. Het beschermen van het eigen zeeverkeer opdat dit ongestoord kan voortgaan ten behoeve van de oorlogvoering in de meest algemene en uitgebreide zin.
- b. Het vervoeren van troepen en oorlogstuig naar de operatieterreinen waar deze benodigd zijn.
- c. Het veroveren en ontwikkelen van voorwaartse eiland-bases.
- d. Het verzamelen van inlichtingen en gegevens omtrent de vijand door middel van het afzetten en weer evacueren van spionnen en agenten in vijandelijk gebied.
- e. Het uitvoeren van reddingsdiensten ter zee.

38. In de Pacific-oorlog nu, hebben marine luchtstrijdkrachten in alle boven vermelde typen van operaties een rol gespeeld; in vele gevallen zelfs de hoofdrol. Ik herhaal: een afzonderlijke taak hadden zij echter niet. Evenmin bestond voor het dirigeren der marine luchtstrijdkrachten een afzonderlijke bevels-organisatie. Alle normale marine bevels-organisaties waren volledig in staat luchtstrijdkrachten te dirigeren. Het spreekt vanzelf, dat in de Amerikaanse marine-staven de nodige luchtvaartexperts waren opgenomen; afzonderlijke luchtvaartstaven bestonden echter niet. Verder worden bij de Amerikaanse marine alle acties waarbij luchtstrijdkrachten een hoofdrol te vervullen krijgen, onder opperbevel gesteld van een marine-vlieger. Zover voor wat betreft de taak der marine luchtstrijdkrachten bij de Amerikaanse Zeemacht.

39. Al hadden de marine luchtstrijdkrachten dan geen afzonderlijke taak te vervullen, zij hadden uiteraard wel een eigen rol te spelen bij de vervulling der zeemachts-taak.

Rol der Marine Luchtstrijdkrachten in de Zee-oorlog.

40. De eerste en tevens meest specifieke rol der marine luchtstrijdkrachten is het verdrijven van de vijand uit het luchtruim, daar, waar hij een dreiging vormt tegen de veiligheid van de eigen strijdmacht. Dit wordt bereikt door het vernietigen van 's vijands luchtstrijdkrachten in de lucht zowel als op de grond; zomede door het vernietigen van zijn luchtbases gelegen binnen bereik van het terrein van actie; door het vernietigen van zijn bedrijfsstoffen en munitie-depôts, enz. (Onder luchtbases worden hierbij

zowel de drijvende luchtbases als de op de wal gevestigde luchtbases begrepen.)

41. Dat deze rol de eerste is — vooral chronologisch gesproken — behoef ik niet nader uiteen te zetten; ik geloof in het voorgaande reeds voldoende duidelijk te hebben gemaakt, dat het overwicht in de lucht een onmisbare voorwaarde is voor het welslagen van enige oppervlakte-actie.

42. Voor de vervulling van deze eerste rol dient de marine te beschikken over een groot aantal gevechtsvliegtuigen en al dan niet ingescheepte bommenwerpers. De gevechtsvliegtuigen dienen ter vernietiging van de vijandelijke luchtstrijdkrachten in de lucht; de bommenwerpers voor de vernietiging van de luchtbases en luchtstrijdkrachten op de grond. Wat de aantallen benodigde luchtstrijdkrachten betreft, heeft de Pacific-oorlog geleerd, dat het aantal eigen gevechtsvliegtuigen ca. $1\frac{1}{2}$ à 2 maal zo groot dient te zijn als het aantal vliegtuigen, dat de vijand ter beschikking heeft.

43. Zodra het luchtoverwicht verzekerd is mogen vliegtuigen — bommenwerpers en torpedo-vliegtuigen — worden ingezet voor het voeren van, c.q. deelnemen aan de „hoofdactie”.

44. De tweede rol, die welhaast even belangrijk is als de bovengenoemde, is de strategische verkenning. Het is duidelijk, dat voor de voorbereiding van een actie de meest mogelijke gegevens en inlichtingen betreffende de samenstelling van het vijandelijke doel benodigd zijn. Gegevens zijn nodig betreffende de kracht der vijandelijke verdediging, betreffende eventuele bewegingen zomede betreffende talloze andere factoren welke van invloed kunnen zijn op het verloop der actie.

45. De meeste dezer gegevens kunnen verzameld worden door middel van lucht-verkenning. Voor de strategische verkenning beschikte de Amerikaanse marine over twee typen vliegtuigen, de „lange-afstands verkenner” en de foto-verkenner.

46. De lange afstands-verkenner. Hoewel de naam „lange afstands-verkenner” niet fraai is, heb ik deze toch gebezigd omdat het een traditionele benaming is, in marine-termen althans, voor het type vliegtuig, dat de Amerikanen „patrol-bomber” noemen. Een betere benaming is er in het Nederlands nog niet. In ieder geval geeft deze naam aan, wat ongeveer de taak is van het vliegtuig, n.l. de lange afstands-verkenning. Nu zit er aan dit type verkenning veel meer vast dan over het algemeen bekend is. De lange afstands-verkenners zijn vliegtuigen waaraan i.v.m. hun doel zeer bijzondere eisen gesteld worden. Vóór de oorlog werd zulks niet helemaal ingezien, vandaar dat de lange afstands-verkenning, vooral in de begin-

stadia van de laatste oorlog vaak een zeer hachelijke onderneming was en vaak niet het vereiste succes opleverde.

47. Een lange afstands-verkenner moet in het algemeen aan de volgende eisen voldoen: het vliegtuig moet een zeer lange vliegduur bezitten, ca. 15 tot 20 uur; het vliegtuig moet van een zeer krachtige defensieve bewapening voorzien zijn, opdat het zijn taak kan uitvoeren in gebieden waar de vijand het overwicht in de lucht nog bezit; het vliegtuig moet eveneens voorzien zijn van de nodige offensieve bewapening, daar zich vaak gelegenheids-doelen voordoen welke gedurende een verkenning aangevallen kunnen en behoren te worden. Het vliegtuig moet verder een grote hoeveelheid ruimte bieden; voor het opstellen van de nodige radar en radio-apparatuur, voor een uitgebreid navigatoris instrumentarium, dat zuivere navigatie over uitgestrekte zeegebieden mogelijk maakt; voor het meevoeren van een uitgebreide fotografische uitrusting; bovendien voor het nodige comfort voor een uitgebreide bemanning — meestal 10 tot 12 man sterk. Bovendien moet het vliegtuig zodanig geconstrueerd zijn, dat het onderhoud op eenvoudige wijze kan worden uitgevoerd opdat het vliegtuig gedurende lange perioden kan opereren vanaf geïmproviseerde bases.

48. Gedurende de Pacific-oorlog werd duidelijk gedemonstreerd, dat een goede „patrol-bomber” een origineel vliegtuig behoort te zijn; dat het geheel voor zijn specifieke taak ontworpen en geconstrueerd behoort te worden. Het verbouwen van bestaande lange afstands-vliegtuigen, b.v. zware bommenwerpers, bleek geen succes te zijn; daar kwam nog bij, dat het verbouwen zoveel manuren kostte, dat het economischer was een geheel nieuw type te ontwerpen en te construeren.

49. Ik meld deze laatste bijzonderheden omdat het me enige malen is opgevallen, dat wel eens de mening verkondigd wordt, dat ieder vliegtuig met voldoende vliegbereik geschikt zou zijn voor de zeer specialistische taak van de verkenning op grote afstand.

50. Naast de „patrol-bomber” beschikt de Amerikaanse marine over speciale foto-verkennings-vliegtuigen. Dit waren gewoonlijk omgebouwde jacht-vliegtuigen; jagers, die ontdaan werden van alle bewapening en andere onnodige zware uitrustingsstukken; die voorzien werden van extra benzine-tanks en zo doende in staat waren met zeer grote snelheid in korte tijd lange afstanden te overbruggen. Hun snelheid was hun enige defensie tegen vijandelijke oppositie.

51. Dit zijn dan de strategische verkenners. Daarnaast komen voor de tactische verkenners; hun taak is om verkenningen op korte afstand uit te

voeren ten behoeve van het gevecht. Voor dit doel maakten de Amerikanen gebruik van twee typen vliegtuigen, te weten een licht drijver-vliegtuig, dat gewoonlijk werd meegevoerd aan boord van kruisers en daarnaast de normale gevechts-bommenwerper of torpedo-vliegtuig, dat vanaf vliegkamp-schepen opereert. De taak van de tactische verkenners is zeer belangrijk. In geval van een luchtaanval op een vijandelijk doel, bevindt de tactische verkenners zich in de nabijheid van dit doel terwijl de aanval wordt uitgevoerd. De tactische verkenners, of „air-coördinator“, zoals men hem in het Engels noemt, blijft gedurende de gehele aanval in de nabijheid van de vijand en geeft alle nodige aanwijzingen aan de opeenvolgende aanvalsgroepen.

52. Zoveel over verkenningen. Ik wil echter nog even terug komen op de „patrol-bomber“. De patrol-bomber had n.l. niet alleen een verkennende taak. Dit type vliegtuig werd veelvuldig toegepast voor het uitvoeren van offensieve patrouilles tegen de vijandelijke scheepvaart en tegen vijandelijke onderzeeboten. Ook defensieve patrouilles ter bescherming op afstand van scheepsmachten, welke zich in open zee bewegen, behoorde tot de veelomvattende taak van de „patrol-bomber“.

53. In het voorgaande heb ik beschreven de twee „combatante“ luchtvaart-componenten van de Amerikaanse marine. Deze marine beschikt echter ook nog over „non-combatante“ luchtvaart-componenten. Hiertoe behoren de luchttransportdienst en de reddingsdienst.

54. Luchttransport. Ook de marine luchttransportdienst vervulde in de Pacific een voorname rol. Het vervoer van vitale voorraden en uitrustingen, het vervoer van zieken en gewonden, het vervoer van vervangingspersoneel naar eenheden waar personeels-verliezen geleden waren, vormden problemen, die door de luchttransportdienst doelmatig konden worden opgelost. Schepen, welke in het gevecht of anderszins belangrijke averij hadden opgelopen, konden zich terugtrekken naar de dichtstbijgelegen beschutte ankerplaats om ter plaatse hersteld te worden met behulp van herstellingspersoneel en materieel, dat per luchttransport werd aangevoerd. Dergelijke schepen konden dan ook gewoonlijk spoedig weer het ruime sop kiezen om aan de oorlogvoering deel te nemen. Zonder hulp van de luchttransportdienst zouden zulke schepen weken lang uit de vaart zijn geweest.

55. De Reddingsdienst. Ook deze dienst speelde een vitale rol in de oorlog. Men hoort over het algemeen deze dienst weinig prijzen, behalve dan onder degenen, die hun leven aan deze dienst te danken hebben. De

reddingsdienst, die hoofdzakelijk met behulp van vliegboten zijn taak vervulde, was gedurende de laatste jaren van de oorlog zo goed geregeld, dat in het gehele zeegebied tussen de kusten van Azië en Australië reddingen werden uitgevoerd. Iedere drenkeling, die in staat was enige uren drijvende te blijven, had een zeer redelijke kans om door de reddingsdienst te worden opgepikt. Personeels-verliezen werden hierdoor tot een minimum beperkt en het behoeft geen betoog, dat het moreel van het personeel door de gunstige resultaten der reddingsoperaties aanzienlijk werd opgevoerd.

56. En hiermede zou ik de behandeling van de Pacific-oorlog willen beëindigen. Tot slot nog enkele cijfers betreffende de verliezen der Japanse Zeemacht.

Verliezen der Japanse Zeemacht.

57. Marineverliezen.

Scheepstypen:	Tot zinken gebracht door:			
	Vltgn. alleen	Vltgn. en andere str.kr.	Oppervl. str.kr. alleen	Onderzeeboten
A. Slagschepen	6	1	3	1
B. Vliegkampschepen	13	2	—	8
C. Zware kruisers	8	3	1	4
D. Lichte kruisers	9	1	3	10
E. Torpedobootjagers	51	4	30	50
F. Onderzeeboten	12	2	80	25
Totaal uitgedrukt in tonn.	745000	240000	278000	540000

58. Koopvaardij-verliezen. Hieronder slechts schepen groter dan 500 ton.

A. Door vliegtuigen alleen:	1.211.000 ton
B. Door onderzeeboten alleen:	774.000 ton
C. Door vliegtuigen en andere strijdkrachten gecombineerd:	743.000 ton
D. Door andere strijdmiddelen:	840.000 ton

DE ATLANTISCHE OCEAAN

59. Thans zou ik dan de aandacht willen richten op de andere kant van de globe, om te onderzoeken wat zich aldaar heeft afgespeeld op maritiem gebied. En dan wilde ik allereerst de strijd in de Atlantische Oceaen in beschouwing nemen. In Engelse terminologie is deze strijd bekend onder de naam „The Battle of the Atlantic”. Zoals U bekend is werd in de Atlantische Oceaen vrijwel uitsluitend tegen de Duitse zeemacht gestreden.

60. Hocwel de zee-oorlog in de Atlantic in principe niet verschilde van de zee-oorlog in de Pacific, geeft toch het Atlantisch strijdtoneel een ander beeld te zien. Natuurlijk, ook in de Atlantic ging het om de heerschappij ter zee en in de lucht, doch de kaart lag enigszins anders.

61. Waar het er in de Pacific om ging de heerschappij ter zee en in de lucht uit de handen van de vijand te ontworstelen, ging het er in de Atlantische Oceaen om de heerschappij ter zee te behouden en de vijand te beletten zich van deze heerschappij meester te maken. In de Pacific was het de vijand, die ten dode gedoemd was zodra hij het meesterschap ter zee en in de lucht verliezen zou; in de Atlantic waren het de geallieerden, die ten dode gedoemd zouden zijn indien de heerschappij ter zee en in de lucht definitief in handen van de vijand zou overgaan. Zoals U weet, heeft het slechts zeer weinig gescheeld of de Duitsers hadden zich meester gemaakt van het volledig overwicht in de lucht en daardoor tevens van het meesterschap ter zee, in de Noordzee en in een gedeelte van de Atlantic. In de Pacific werd verder hoofdzakelijk met gelijke wapens gestreden, terwijl in de Atlantic de strijd geleverd werd hoofdzakelijk tegen onderzeeboten, met behulp van vliegtuigen en oppervlakte-strijdkrachten.

De onderzeeboot-oorlog.

62. Bij het uitbreken van de oorlog waren Engeland en Frankrijk tezamen ongetwijfeld overmachtig ter zee, d.w.z. — en dit is een zeer belangrijke restrictie — in oppervlakte strijdkrachten. Duitsland had een machtig onderzeeboot-wapen; noch de Britse zeemacht, noch de Franse zeemacht beschikte echter over luchtvaart-componenten, die opgewassen waren tegen de Duitse combinatie van lucht- en onderwater-strijdkrachten. De Duitse opvatting omtrent de macht ter zee was, dat de Duitse zeemacht, met de haar ter beschikking staande middelen in staat zou zijn de Geallieerde macht ter zee te neutraliseren, om vervolgens de Geallieerde scheepvaart te vernietigen en zodoende het Britse Rijk tot de overgave te dwingen. Daarbij hadden de Duitsers nog gerekend met de mogelijkheid een invasie van

Engeland op touw te zetten; de invasie zou echter niet eerder mogelijk zijn — dat beseften de Duitsers zeer goed — voordat de Britse macht ter zee vernietigd zou zijn en daarmee het vermogen der Britten om verder weerstand te bieden.

63. Volgens Duitse berekeningen was hun sterkte aan oppervlakte strijdkrachten voldoende om de Britse slagvloot te binden en daardoor de onderzeeboten — het hoofdwapen der Duitse zeemacht — vrij spel te geven om de Geallieerde handelsvaart — de levensader bij uitstek van het Britse Rijk — beslissend te vernietigen.

64. Doch niet alleen het Duitse onderzeebootwapen en de oppervlakte strijdkrachten zouden hierbij een rol spelen; ook de Luftwaffe zou het hare er toe bijdragen om de Britse macht ter zee te breken. Zo was o.a. de vernietiging van de Britse heerschappij in de Noordzee volledig opgedragen aan de Luftwaffe — althans in het begin van de oorlog. De Luftwaffe kreeg tot taak het vernietigen van de Britse zeehavens en de Britse scheepvaart-industrie; bovendien zou de Luftwaffe zo groot mogelijke schade toebrengen aan de geallieerde scheepvaart in zee, wanneer een gunstige gelegenheid zich zou voordoen. Behalve de onderzeeboten en de Luftwaffe werden verder nog oppervlakte-„raiders” de oceaan op gezonden om de geallieerde scheepvaart te bestoken.

65. De oorlog ter zee begon met een Duits duikboot-offensief. Het bekende slachtoffer van de eerste duikbootaanval was de „Athenia”. Al spoedig werden meerdere verliezen geleden, hoofdzakelijk bij de koopvaardij. Marineverliezen bleven echter evenmin uit. Men denke aan de gewaagde aanval op de Britse vloot in haar „veilige” ligplaats te Scapa Flow, waarbij het slagschip „Royal Oak” verloren ging.

66. Ondanks de geallieerde meerderheid in oppervlakte strijdkrachten, konden de Duitse aanvallen ter zee niet belet, noch afgeslagen worden. De geallieerden waren n.l. aanzienlijk gebonden in het gebruik van hun offensieve macht ter zee. Deze offensieve macht diende in de eerste plaats te worden ingezet voor de bescherming van de overtocht van de Britse legers naar Frankrijk, zomede voor de feitelijke blokkade van het Duitse zeeverkeer.

67. Het spreekt vanzelf, dat toch het uiterste gedaan werd om het onderzeebootgevaar te pareren; de beschikbare middelen waren echter gering in aantal en bovenal niet geschikt voor het werk. Zo bezat de Britse marine c.a. 200 anti-onderzeeboot patrouille-vaartuigen, voorzien van moderne uitrustingen, o.a. asdic-apparaten. Doch deze patrouille-vaartuigen waren geen

zeebouwende schepen en konden niet op de open Oceaan gebruikt worden. Het was juist op de open Occaan, dat het grootste gevaar dreigde. Doelmatige, zeebouwende escorte-schepen bezat Engeland noch Frankrijk. De meest geschikte oppervlakte-strijdkrachten voor de onderzeeboot-bestrijding waren de torpedobootjagers. Engeland bezat van dit type vaartuigen echter slechts 178 stuks bij het uitbreken van de oorlog.

68. De torpedobootjagers hadden evenwel het nadeel, dat zij niet over voldoende actie-radius beschikten om de convooien gedurende de gehele passage over de Atlantische Oceaan te beschermen. Er bestond dus een gedeelte der convooi-routes dat niet beschermd was.

69. De luchtsituatie, een factor, die in de maritieme krijg nog slechts weinig aandacht had gekregen, hoe zag deze er uit? Met deze factor was het al zeer droevig gesteld. De Britse marine beschikte over een aantal vliegkampschepen, doch de vliegtuigen waarmede deze bodems waren uitgerust waren ten eerste niet bestemd voor convooibescherming en in het algemeen de bescherming van de handelsvaart, ten tweede waren zij in geen enkel opzicht modern. De bescherming van de handelsvaart behoorde bovendien niet tot het rayon van activiteiten van de Fleet Air Arm. De bescherming van de koopvaardij door luchtstrijdkrachten was een taak van de Royal Air Force, met name van het Coastal Command van de Britse Luchtmacht.

70. Het Coastal Command was echter al evenmin geprepareerd voor de doelmatige uitoefening van deze taak. Het Coastal Command was n.l. tot nog toe steeds „het stiefkind” van de Royal Air Force geweest. Dit Command bezat bij het uitbreken van de oorlog slechts 171 vliegtuigen, van verschillend type. Het modernste type was de „Anson”. De „Anson” was inderdaad een vliegtuig met de meest merkwaardig goede capaciteiten als vliegtuig. Dit vliegtuig beantwoordde echter geenszins aan de eisen, die men aan een doelmatig Coastal Command-vliegtuig mag stellen. De „Anson” had b.v. een maximum vliegduur van $4\frac{1}{2}$ uur, een maximum bommenlast van 4×100 pond en een defensieve bewapening van slechts een mitrailleur achteruit. Een behoorlijk Coastal Command-vliegtuig behoorde te voldoen aan de eisen, die ik reeds eerder heb genoemd, in verband met de Amerikaanse „patrol-bombers”.

71. Coastal Command was dan ook, bij het begin van de oorlog, gedwongen zijn operaties te beperken tot de kustwateren rond het Verenigd Koninkrijk. Deze beperking bleef gedurende geruime tijd bestaan; eensdeels ten gevolge van de moeilijkheden ten aanzien van het verkrijgen van

doelmatig materieel doch evenzeer doordat de Luchtstaf ten aanzien van de onderzeebootbestrijding door middel van vliegtuigen een doctrine bezat, die later niet geheel juist zou blijken te zijn. Hierop kom ik echter later terug.

72. Teneinde toch te beschikken over vliegtuigen welke ver in zee de strijd tegen de onderzeeboot konden voeren, werd besloten hiertoe de vliegkampschepen van de vloot in te zetten. Aanvankelijk werd deze maatregel met succes bekroond, zij het dan een bescheiden succes, doch reeds spoedig, n.l. reeds op 17 September 1939, werd het vliegkampschip, Z.M. „Courageous” door een onderzeeboot tot zinken gebracht. De Admiraliteit besloot toen, dat een vliegkampschip een *te* waardevolle eenheid was om op deze wijze verloren te gaan en daar men niet over de nodige middelen beschikte ter bescherming der vliegkampschepen, werden de vliegkampschepen uit deze rol teruggetrokken. De anti-onderzeeboot-strijd met vliegtuigen werd volkomen een taak van de Royal Air Force, zij het dan ook slechts tijdelijk.

Coastal Command.

73. Hoewel Coastal Command stiefmoederlijk bedeed was met materieel, bases en personeel, zat men bij dit Commando niet stil. Het uiterste werd gedaan om de convooien luchtbescherming tegen onderzeeboten en tegen luchtaanvallen te verstrekken. En hoewel deze bescherming zich niet verder kon uitstrekken dan c.a. 100 zeemijlen uit de kust, gelukte het, enige succesvolle aanvallen op onderzeeboten uit te voeren. Het bleek n.l., dat de Duitse onderzeebootcommandanten al even onbedreven waren in de anti-vliegtuigtaktiek, als de vliegtuigbemanningen onbedreven waren in de anti-onderzeeboottaktiek. De U-boten hielden zich in het begin van de oorlog voornamelijk op in de buurt van het Engelse Kanaal, aan de Zuidelijke toegang van de Ierse Zee en in de Schotse wateren, grotendeels binnen het bereik van de „Ansons”. Vandaar dat deze vliegtuigen kansen kregen om onderzeeboten aan te vallen. De aanvallen waren van onschatbare waarde voor het Opperbevel van Coastal Command. Zij leverden de basische principes voor de verdere ontwikkeling van de wetenschap der onderzeebootbestrijding met behulp van luchtstrijdkrachten. Zolang de strijdmiddelen echter beperkt bleven, zowel in aantal als in aanvalskracht, bleven de resultaten, hoezeer de taktiek ook verbeterde, onvoldoende.

74. Gedurende de eerste 4 maanden van 1940 verdwenen de U-boten vrijwel geheel van het Atlantische strijdtonel; zij werden geconcentreerd

om de Duitse aanvallen op Denemarken en Noorwegen te dekken. De Britse marine en vooral het Coastal Command verkregen hierdoor een adempauze, die hun goed te stade kwam. Nieuw vliegend materieel kon worden bemachtigd voor de onderzeeboot-bestrijding; en — wat zeer belangrijk was — de Coastal Command vliegtuig-bemanningen kregen de gelegenheid om een grondige heropleiding te ondergaan, waarbij de meest recente ervaringen in toepassing werden gebracht.

75. Nadat de Duitse veroveringen op het Continent voltooid waren, ontbrandde de onderzeeboot-oorlog opnieuw. De Britten hadden het nodige geleerd, doch het verloop van de oorlog op het vasteland bracht aanzienlijke nadelen voor hen. In de eerste plaats betekende de capitulatie van Frankrijk, het verlies van de Franse zeemacht, waardoor de Britse zeemacht aanzienlijk zwaarder belast werd dan voorheen. Het feit, dat de Duitsers thans marine-bases aan de Franse Noordzee-kust bezaten, verhoogde de problemen voor de Britse zeemacht al evenzeer.

76. Toch konden de geallieerde scheepvaartverliezen op de Atlantische Oceaan binnen houdbare proporties gehouden worden. Het convooisysteem verhoogde de veiligheid aanmerkelijk. Tevens hadden de stijgende successen van patrouillevaartuigen en Coastel Command vliegtuigen, bij de onderzeebootbestrijding in de kustwateren, een gunstige invloed op de veiligheid van de handelsscheepvaart. Hoewel deze strijdkrachten nog niet op grote afstand van de Britse kust konden opereren, werd toch het merkbare succes bereikt, dat de U-boten verder van de kusten werden verdrongen. Zij waagden zich slechts bij uitzondering binnen de 200 mijl van de kust, het gebied waar convooibescherming door vliegtuigen mogelijk was. Als opmerkelijk feit mag hier wellicht vermeld worden, dat later is komen vast te staan, dat de Duitse onderzeeboot-commandanten vanaf het begin van de oorlog een heilige angst voor vliegtuigen bleken te bezitten, hoewel daar in de begin-periode van de oorlog weinig reden voor bestond.

77. Bovendien schenen de Duitsers zeer gepreoccupeerd te zijn met hun invasie-plannen tegen Groot-Brittannië. Hun eerste en voornaamste zorg was de verwerving van het meesterschap in de Noordzee, een taak, welke vrijwel geheel aan de Luftwaffe was opgedragen. De Luftwaffe diende in de eerste plaats de R.A.F. uit de lucht te verdrijven om daarna het Britse zeeverkeer in de Noordzee onmogelijk te maken.

78. De Luftwaffe ondernam deze taak door het uitvoeren van intensieve bombardementen van alle vliegvelden aan de Britse Oost- en Zuidkust. Hierbij werden de Luftwaffe echter zulke gevoelige klappen gegeven, dat

de Duitse opperbevelhebbers bevalen tot het rigoreus bombarderen van het hart van Groot-Brittannië, Londen en omgeving en de industrie-centra. De „Battle of Britain” was het gevolg van deze Duitse politiek. De Luftwaffe werd daarbij definitief verslagen. De „Blitz”, — zoals U weet wordt hiermede de periode van de Duitse luchtoorlog tegen Engeland in de herfst van 1940 aangeduid — werd door Duitsland verloren. De Blitz, die hoofdzakelijk werd gelanceerd om de Britse weerstand, speciaal op de Noordzee, te breken opdat de invasie van Engeland mogelijk zou zijn, heeft dit doel niet kunnen bereiken. De Britten bleven meester in de Noordzee, althans in het Westelijk deel.

79. Na het falen van de Blitz beval het Duitse Oppercommando, dat thans met alle macht een aanval op de geallieerde handelsvaart ondernomen diende te worden om op die wijze Groot-Brittannië op de knieën te krijgen.

80. Inmiddels was de geallieerde positie ter zee er niet beter op geworden. Italië had de zijde van Duitsland gekozen; de Italiaanse vloot maakte het geallieerde zeeverkeer in de Middellandse Zee verder onmogelijk. Het Middellandse Zee-verkeer moest omgelegd worden via de route om de Kaap. Het verkeer op de Atlantische Oceaan werd daardoor veel dichter; de U-boten kregen daardoor aanmerkelijk meer kansen om hun vernietigend werk te verrichten. Niet alleen de U-boot-activiteit steeg aanmerkelijk, doch ook de activiteit van de Luftwaffe. Door het bezit van vliegvelden aan de Atlantische kust van Frankrijk waren de Duitsers in staat hun „Focke Wulf”-Condors te laten opereren tot een afstand van ca. 800 mijl de Oceaan in. Bovendien hadden de Duitsers een grondige samenwerking tot stand weten te brengen tussen de U-boten en de „Condors”. De Condors spoorden de geallieerde scheepvaart op en brachten vervolgens de U-boten ten aanval. De Condors voerden eveneens aanvallen uit, vaak met groot succes.

81. Door deze nieuwe ontwikkeling was de toestand zeer zorgwekkend geworden. Een groot deel der geallieerde scheepsruimte ging verloren, met zich meeslepend naar de bodem van de oceaan een aanzienlijk deel van de zozeer benodigde grondstoffen en oorlogs-materialen.

82. In verband met de zorgwekkende toestand werd door de Premier, Winston Churchill, op 6 Maart 1941 het volgende bepaald:

- a) „Wij moeten overgaan tot het offensief tegen de U-boot en de Focke Wulfs, waar en wanneer we maar kunnen. Op de U-boten moet voortdurend jacht gemaakt worden zolang zij in zee zijn terwijl zij onder-

worpen moeten worden aan voortdurende bombardementen wanneer zij op hun bases en op de scheepswerven liggen. De Focke Wulfs moeten vernietigd worden zowel in de lucht als in hun „nesten”.

- b) „De hoogste prioriteit moet gegeven worden aan de verbouwing van een aantal onzer schepen opdat deze in staat zijn jachtvliegtuigen te lanceren om luchtaanvallen af te slaan. Voorstellen hieromtrent zie ik binnen een week tegemoet.”
- c) „Coastal Command moet zijn macht hoofdzakelijk concentreren in de toegangswegen tot het V.K.; waar nodig met assistentie van Fighter- en Bomber Command.”

83. Dit staatsstuk luidde een nieuwe fase in de onderzeeboot- en vliegtuigafweer in. De nodige maatregelen werden genomen, welke verstrekkende en zeer gunstige gevolgen zouden blijken te bezitten. Ik noem slechts de voornaamste dezer maatregelen.

84. In de eerste plaats werd het Coastal Command onder de operationele directie van de Admiraliteit geplaatst; hierdoor werd een aanzienlijke verbetering verkregen in de zo onmisbare samenwerking tussen oppervlakte- en luchtstrijdkrachten, die beide hetzelfde doel nastreefden.

85. Ten tweede werd afgestapt van het defensief en overgegaan tot het offensief. D.w.z. dat afgestapt werd van het escorteren van convoeien door vliegtuigen als routine maatregel en dat de gehele Coastal Command inspanning werd gericht op het jagen naar U-boten in de gebieden van de grootste concentratie en langs de convooiroutes. De gebieden van grootste concentratie waren de Golf van Biscaye en de zee-passages ten Noorden van Schotland en tussen IJsland en Groenland. De allocatie van vliegend materieel, van personeel en van bases voor Coastal Command werd belangrijk vergroot, waardoor Coastal Command aanzienlijk versterkt werd. De resultaten waren verrassend.

86. De hier genoemde maatregelen zomede de nieuwe politiek van Amerika — Lend Lease-overeenkomst en de medewerking van de Amerikaanse scheepvaart in het vervoer van oorlogsmaterieel — maakten het mogelijk de geallieerde scheepvaartverliezen binnen houdbare proporties te houden. Tegen het einde van 1941 zag de toestand ter zee er dan ook weer hoopvoller uit.

87. December 1941 bracht echter een nieuwe slag die ten aanzien van de situatie in de Atlantic van uiterst ernstige aard was. Door het intreden van Amerika in de oorlog waren n.l. de Amerikaanse wateren open komen te staan voor de vijandelijke onderzee activiteit. De U-boten hadden tot nog

toe de Amerikaanse wateren gemeden om te beletten, dat Amerika in de oorlog betrokken zou worden. Doch nu dit bezwaar niet langer bestond vonden zij in de Amerikaanse wateren een nieuw jachtveld, dat een rijke buit leverde. Het Duitse succes werd aanzienlijk verhoogd doordat in de Amerikaanse wateren in die periode nog geen anti-onderzeeboot-maatregelen getroffen waren.

88. In verband met deze nieuwe noodtoestand werden wederom verstrekkende maatregelen bevolen. Opnieuw werd Coastal Command versterkt en werd de anti-onderzeeboot-activiteit verhoogd. Dank zij de nieuwe krachtsinspanning, waarbij de verbeteringen en uitbreidingen het meeste effect bleken te sorteren, konden de geallieerden zich tegen het einde van 1942 meester van de situatie in de Atlantische Oceaan achten. Het feit, dat de landingen welke in November 1942 in Noord-Afrika met slechts zeer geringe verliezen aan scheepsruimte konden worden uitgevoerd, bewees, dat het onderzeebootgevaar inderdaad bedwongen was, ditmaal voor goed.

89. 1942 was echter de donkerste periode in de Atlantische Zee-oorlog. De geallieerde scheepvaartverliezen stegen van ca. 2½ miljoen ton per jaar tot meer dan 6 miljoen ton in 1942, om vervolgens in 1943 te dalen tot 2.7 miljoen ton en in 1944 tot ca. 750.000 ton.

90. Het onderzeebootgevaar is gedurende de gehele oorlog in de Atlantische Oceaan nimmer geweken; voortdurend was de uiterste krachtsinspanning nodig om de situatie meester te blijven. Uit de volgende cijfers moge blijken, dat Coastal Command-vliegtuigen grotendeels verantwoordelijk waren voor het welslagen van de anti-onderzeebootcampagne. In totaal werden op de Atlantische Oceaan 635 onderzeeboten vernietigd; 531 boten werden in volle zee tot zinken gebracht; meer dan 50 % van dit aantal werd vernietigd door Coastal Command-vliegtuigen alleen, terwijl de overigen ten prooi vielen deels aan gecombineerde zee- en lucht-aanvallen en deels aan aanvallen door schepen.

91. Coastal Command-vliegtuigen hebben echter niet alleen in de onderzeeboot-bestrijding zulk een prominente rol gespeeld. Ook in de strijd tegen de vijandelijke oppervlakte-strijdkrachten speelden zij tesamen met vliegtuigen van Bomber Command een belangrijke rol. Ik herinner slechts aan de vernietiging van de Bismarck en de Tirpitz en aan het binden van de Scharnhorst en de Gneisenau, die te Brest gestationneerd werden, doch nimmer vanuit deze basis hebben kunnen opereren, als gevolg van de onophoudelijke luchtaanvallen.

92. Ook de Fleet Air Arm heeft in de slag om de Atlantic het zijne bijgedragen om het onderzeebootgevaar meester te worden. Het was de F.A.A., die tenslotte het midden van de Atlantische Oceaan, het gebied dat gedurende de gehele oorlog buiten bereik van Coastal Command-vliegtuigen bleef, van de nodige macht in de lucht voorzag. De landingen in Normandië, de landingen in Noord-Afrika werden in de beginstadia vrijwel geheel door F.A.A.-vliegtuigen gedekt. En hiermede besluit ik mijn beschouwing van de Atlantische zee-oorlog.

De overige maritieme oorlogstheaters.

93. Ik geloof niet, dat het nodig is om nog stil te blijven staan bij het gebeurde in de overige maritieme oorlogstheaters, met name: de Middellandse Zee, de Noordzee en de Indische Oceaan. Nieuwe gezichtspunten zouden zich niet openen. Ook in die theaters vervulden luchtstrijdkrachten een beslissende rol in de strijd om de heerschappij ter zee. Ik herinner slechts aan het succes van de Luftwaffe tegenover de geallieerde zeemacht bij de Duitse verovering van Creta en aan het schitterende succes van de F.A.A. bij de bijzonder stoutmoedige aanval op de Italiaanse vloot te Salerno.

94. En dan wil ik thans overgaan tot het slot van deze verhandeling en nagaan welke lessen de tweede wereldoorlog ons geleerd heeft met betrekking tot de rol van luchtstrijdkrachten in de maritieme oorlogvoering.

DE LESSEN VAN DE TWEDE WERELDOORLOG

Het meesterschap ter zee.

95. Ik geloof, dat uit het voorgaande voldoende duidelijk is gebleken, dat het meesterschap ter zee niet langer een planimetrisch probleem is, doch dat het een „ruimte-probleem” geworden is. In hoeverre het strategisch en tactisch belang van de ruimte boven de zee zal gaan overheersen over het belang van het zee-oppervlak, zal de toekomst moeten leren. Persoonlijk geloof ik, dat in de toekomst de hoofdkracht van de macht ter zee zich zal verplaatsen van het zee-oppervlak naar de ruimte daarboven. Ik geloof dit op grond van de lessen die ons, naar ik meen, door de laatste wereldoorlog worden opgedrongen.

96. Ik geloof, dat deze oorlog ons leert, dat de moderne luchtvaart niet alleen meer geduchte middelen zal bieden voor het in toepassing brengen

van de eeuwenoude principes van de macht ter zee, doch dat de moderne luchtvaart reeds thans een belangrijke uitbreiding heeft gegeven aan de betekenis en de toepassingsmogelijkheden dezer principes.

97. De principes van „zeemacht“ zijn, zoals ik reeds eerder vermeldde:

- a) Het openhouden van de zeewegen voor eigen gebruik, onder alle omstandigheden;
- b) Het ontzeggen van het gebruik der zeewegen aan de vijand. De hoofdtak van zeemacht is bij gevolg het vernietigen van de vijandelijke zeemacht — met zeemacht bedoel ik hier macht ter zee.

98. Zeemacht is een complexe grootheid, samengesteld uit de volgende elementen:

- a) Maritieme strijdmiddelen (schepen, vliegtuigen en amphibische strijdmiddelen);
- b) De handelsvloot;
- c) Scheepvaart- en vliegtuig-industrie;
- d) Beschikbaarheid van bronnen voor het leveren van grondstoffen en voorraden benodigd voor de in stand houding van de bovengenoemde elementen;
- e) Marinebases en zeehavens;
- f) Geschoold en geoefend personeel voor het doen functioneren van alle voorgaande elementen.

Al deze elementen staan bloot aan vernietiging door luchtstrijdkrachten; niet allen staan bloot aan vernietiging door zee-strijdkrachten. Daarom geloof ik, dat de hoofdmacht van een toekomstige marine zich in de lucht zal bewegen en niet langer op het zee-vlak, behalve dan wanneer deze hoofdmacht in een rusttoestand verkeerd (aan boord der vliegkamp-schepen).

98. Verder zijn er nog de volgende belangrijke lessen:

- a) Er zijn meer vliegtuigen benodigd om een schip op zee of in een haven te beschermen dan om het te vernietigen. Het gebruik van schepen zou derhalve beperkt moeten worden tot omstandigheden waarbij het gebruik van schepen volstrekt noodzakelijk is.
- b) Luchtstrijdkrachten betekenen voor zee-strijdkrachten een veel groter gevaar dan voor andere soorten strijdkrachten. B.v.: het aantal vliegtuigen, dat de Prince of Wales en de Repulse tot zinken bracht, zou indien het was ingezet tegen een legermacht b.v. met precies dezelfde

- inspanning slechts verliezen veroorzaakt hebben, die geen fractie van de betekenis zouden hebben in vergelijking met het verlies van twee slagschepen.
- c) Ieder type luchtoperatie vereist een specifiek type vliegtuig. Dit geldt zowel voor wal-vliegtuigen als voor carrier-vliegtuigen.
 - d) De beste resultaten in de maritieme krijg kunnen slechts verwacht worden indien de maritieme strijdmacht evenwichtig is samengesteld en wanneer alle zeevarende en lucht varende componenten, die aan de maritieme strijd deelnemen, zijn samengesmolten tot een enkele organisatie onder enkelvoudige leiding, met slechts een doel: de vernietiging van 's vijands macht ter zee.
 - e) De beslissende vernietiging van 's vijands macht ter zee eist, dat een juiste keuze gedaan wordt ten aanzien van de volgorde waarin de verschillende elementen van 's vijands zeemacht worden aangevat en evenzeer ten aanzien van de verdeling van de inspanning, die tegen de onderscheidene elementen wordt ingezet. De R.A.F. heeft b.v. in het begin van de oorlog een fout begaan om te veel gewicht in te zetten tegen de elementen c), d), e) en f) door de strategische bombardementen op de Duitse productie- en bevolkingscentra; ware dezelfde inspanning van de aanvang af tegen de elementen a) en b) van de Duitse zeemacht ingezet, dan zou vermoedelijk de slag om de Atlantic veel eerder gewonnen zijn.

Conclusie met betrekking tot de Nederlandse Zeemacht.

99. Nederland is een maritieme natie, d.w.z. Nederland is voor haar bestaansmogelijkheid in hoge mate afhankelijk van de zee. Deze omstandigheid zal onverminderd blijven bestaan indien in de toekomst het Verenigd Koninkrijk tot stand zal zijn gekomen.

100. Nederland moet derhalve een krachtige macht ter zee bezitten. Op zee moeten wij sterk zijn want de zee is onze Achilleshiel. We hebben echter gezien, dat de zee niet langer beheerst wordt door een varende marine alleen, doch door een vliegende en varende marine, terwijl het niet onmogelijk is, dat de eerste ver zal uitgroeien in betekenis boven de laatstgenoemde.

101. Daarom geloof ik stellig, dat een krachtige luchtmacht, in maritiem verband, een heilzaam bezit voor ons koninkrijk zal blijken te zijn.

102. Ik geloof, mijnheer de Voorzitter, dat ik hiermede voldoende stof

verzameld heb om daarop de juistheid van de stellingen, welke ik poneerde, te mogen gronden.

103. Tenslotte hoop ik, dat mijn betoog voor belangstellenden voldoende stof tot nuttig nadenken heeft geleverd.

De Voorzitter:

Ik dank de Heer *W i t h o l t* zeer voor zijne belangrijke rede. Wenst nog iemand vragen te stellen of opmerkingen te maken?

De Kapitein ter zee *W. v a n d e n D o n k e r* vraagt het woord, niet om een vraag te stellen, maar om enige opmerkingen te maken t.w.:

1e Inleider heeft het grote belang naar voren gebracht van het vliegtuig in de strijd ter zee en heeft daarbij vooral de nadruk gelegd op het grote aantal vliegtuigen in de laatste oorlog ten opzichte van het aantal bovenwaterstrijdkrachten. Spreker wil echter wijzen op het ongekend grote aantal bovenwaterstrijdkrachten gedurende de oorlog in gebruik. Hij ziet het belang van het vliegtuig dan ook meer in het feit, dat het een groot gedeelte van de vernietigings (vernietigings) kracht van de bovenwaterstrijdkrachten heeft overgenomen. Dit klopt volkomen met de lijst van Japanse verliezen, zoals door inleider aangegeven.

2e Wat vliegvelden betreft, wijst spreker op het speculatieve element bij de aanleg van velden in gebieden waar geen politieke stabiliteit heerst.

3e Omtrent de invloed van de bombardementen op de onderzeebootoorlog brengt spreker naar voren, dat het hier niet gaat om het aantal onderzeeboten, dat de Duitsers hadden bij het eind van de oorlog, maar om het aantal, dat er zou zijn geweest zonder de bombardementen. Volgens de gegevens, die hem gedurende de oorlog ter beschikking stonden, was de schade vooral aan de verschillende onderzeebootstations zeer belangrijk.

Luitenant ter Zee 1e klasse *E. D a n k m e y e r*.

Mijnheer de Voorzitter, geachte inleider, mijne heren,

Evenals aan de kolonel van den Donker hoop ik, dat U mij toestaat om de inleider van hedenavond niet zozeer een vraag te stellen, als wel naar aanleiding van de voordracht een opmerking te maken.

In de lezing is naar voren gekomen het grote gewicht, dat de lucht-

macht in de maritieme oorlog in de schaal legt. De spreker heeft daarbij speciale aandacht gewijd aan het strijdtoneel in de Pacific en daarbij ge-releveerd de ondergang van de „Prince of Wales” en de „Repulse”. Ik zou er echter op willen wijzen, dat sindsdien ook het moderne slagschip een zeer grote wijziging heeft ondergaan, waardoor het beter bestand is tegen een doorgezette aanval van vele vliegtuigen. Het moderne Amerikaanse slagschip heeft niet minder dan 144 anti-lucht-lopen aan boord, waaronder die van de 16 inch hoofdbatterij. Men opent het vuur op aanvallende vliegtuigen reeds op 54000 yards. Een van deze moderne Amerikaanse slagschepen heeft in de oorlog in de Pacific *alleen* een aanval moeten doorstaan van 32 Japanse torpedo-bommenwerpers. Het resultaat was: 31 vliegtuigen afgeschoten, 1 zwaar beschadigd naar huis terugge-stuurd om het verhaal te vertellen, het slagschip onbeschadigd.

Kapitein ter Zee J. F. W. Nuboe r merkt op, dat het onder punt 5 van de stellingen vermelde zijns inziens verduidelijking behoeft. Hij leest hieruit, dat de inleider wil poneren, dat het gebruik van vliegvelden de voorkeur verdient boven dat van vliegkampschepen, indien de omstandig-heden voor het gebruik van het vliegveld geheel gelijk zijn aan die voor het vliegkampschip.

Spreker wijst in dit verband op het optreden van de Amerikaanse carrier-vloot aan de kust van Japan aan het einde van de oorlog, toen de vlieg-kampschepen de gelegenheid boden een zeer groot aantal vliegtuigen te brengen op ieder gewenst punt.

Tevens wijst spreker op het gevaar vliegvelden aan te leggen indien men niet zeker is dat deze verdedigd kunnen worden. Deze handelwijze, eerst zowel van Britse als van Nederlands-Indische zijde toegepast in de periode voor Pearl Harbour, heeft het de Japanners bijzonder gemakkelijk gemaakt hun snelle opmars door de Indische Archipel te voltooien. Indien onder die omstandigheden in plaats van over vliegvelden beschikt had kunnen worden over vliegkampschepen, hadden deze hoogstens ten onder kunnen gaan, doch zeker niet door de vijand gebruikt kunnen worden.

Mijnheer de Voorzitter,

De eerste opmerking van de Kolonel van den Donker doet mij veronder-stellen dat ik op dit punt niet geheel duidelijk ben geweest. Ik heb zeker niet willen beweren dat het belang van het luchtwapen ten opzichte van het belang van bovenwaterschepen wordt uitgedrukt in de aantallen vlieg-

tuigen en bovenwaterschepen die aan de oorlog deelnemen. Het belang van het vliegtuig ligt inderdaad, zoals kolonel van den Donker verder zegt, in het feit dat het vliegtuig een overgroot deel van de vernietigende kracht van de bovenwaterschepen heeft overgenomen; omdat de vernietigende kracht van het vliegtuig in vele gevallen veel groter en doelmatiger bleek te zijn. Vandaar dat ik zeide te geloven dat de ontwikkeling zich in deze richting zal voortzetten en dat langzamerhand de vernietigingskracht, m.a.w. de krachtkern van de zeemacht van het wateroppervlak verplaatst zal worden naar het luchtruim boven het wateroppervlak.

De tweede opmerking van de Kolonel van den Donker zou ik niet willen bestrijden. In gebieden waar geen politieke stabiliteit heerst zal men bijzondere maatregelen moeten treffen indien het nodig is — uit strategische overwegingen b.v. — in dergelijke streken vliegvelden aan te leggen, ter beveiliging van deze luchtbases. Een vliegveld moet niet als een dood ding beschouwd worden; een vliegveld is een basis van waaruit men — met behulp van luchtstrijdkrachten — een groot omringend gebied kan beheersen.

Tenslotte de opmerking betreffende de invloed der bombardementen op de onderzeebootoorlog. Ook op dit punt ben ik blijkbaar onduidelijk geweest. Het aantal onderzeeboten dat de Duitsers aan het eind van de oorlog nog bezaten heb ik niet genoemd. Ik heb slechts genoemd de getallen betreffende de verliezen aan onderzeeboten en de aanbouw van deze strijdmiddelen. Evenmin heb ik ontkend dat de bombardementen op de onderzeebootstations grote schade aangericht hebben. Ik heb slechts willen beweren dat meer onderzeeboten vernietigd zouden zijn geworden indien de krachtsinspanning, welke werd ingezet bij het bombarderen van de onderzeebootindustrie — m.a.w. ter vernietiging van de onderzeeboot in statu nascendi — eveneens gericht ware geweest tegen het afgeleverde product — de voltooide onderzeeboot —, waar dit zich mocht bevinden; hetzij in zee, op de onderzeebootstations of waar men ze ook maar had kunnen aantreffen.

Ik erken dat de kracht van het moderne antiluchtgeschut met grote schreden vooruitgegaan is gedurende de oorlog; vooral aan geallieerde zijde. Dit neemt echter niet weg dat het nimmer mogelijk zal zijn om luchtaanvallen alleen met behulp van antiluchtgeschut te verhinderen. Het voorbeeld dat de heer Dankmeijer genoemd heeft moet gezien worden als een incidenteel geval; de aanvallers hebben kennelijk geen rekening gehouden met de ontwikkeling van het Amerikaanse luchtafweergeschut en hun aan-

valstaktiek daaraan niet aangepast. Het is inderdaad bekend dat er nog nieuwere ontwikkelingen, speciaal ten aanzien van het anti-luchtprojectiel, op het ogenblik worden uitgewerkt. Doch hoezeer het antiluchtgeschut ook geperfectioneerd worde, het zal hoogstens de aanvaller dwingen grotere aantallen vliegtuigen in te zetten en zijn aanvalstaktiek aan te passen aan de kracht van het afweergeschut.

Kolonel Nuboer heeft juist gelezen. Ik heb inderdaad bedoeld dat het gebruik van vliegvelden de voorkeur verdient boven het gebruik van vliegkampschepen, indien technische en taktische overwegingen zulks gedogen; en wel om de volgende redenen:

(I) Een vliegveld kan zonder ophouden een maximale krachtsinspanning in de lucht blijven leveren. Het is niet nodig een vliegbasis, te land, periodiek te sluiten voor het aanvullen van bedrijfsstoffen, munitieën en dergelijke zomede voor het uitrusten en op hun verhaal laten komen van het personeel, luchtvaarend- zowel als grondpersoneel. Met een vliegkampschip is dit wel nodig. De ervaringen van de oorlog leren dat de krachtsinspanning welke een vliegkampschip kan leveren ongeveer het volgende verloop heeft:

Gedurende de eerste 4 dagen kan de volle sterkte aan vliegtuigen worden ingezet; gedurende de volgende 4 à 5 dagen slechts 50 % van de totale sterkte;

vervolgens kan gedurende ca. 10 dagen 20 tot 25 % van de totale sterkte ten volle worden ingezet; daarna moet het schip indien het niet ernstig beschadigd is; gedurende enkele dagen uit de strijd worden teruggetrokken naar het dichtst bijzijnde verversingspunt voor aanvulling van bedrijfsstoffen, munitieën enz. zomede voor het uitrusten en op verhaal laten komen van het personeel.

(II) Voorraadvorming op een vliegveld is zeer goed mogelijk; op een carrier is dit niet mogelijk.

(III) Een vliegkampschip staat voortdurend bloot aan totale vernietiging; terwijl de totale en permanente vernietiging van een vliegveld een problematische zaak is.

Het spreekt vanzelf dat de doelmatige bruikbaarheid van een vliegveld afhangt van verschillende factoren; indien men er zeker van is een vliegveld niet te kunnen verdedigen, zou het dwaasheid zijn zulk een vliegveld aan te leggen. Men moet derhalve de plaats van vliegvelden zodanig kiezen dat deze te verdedigen zijn, d.w.z. indien het volledig uitgeruste vliegbases betreft. Dit geldt evenzeer voor b.v. een vlootbasis of vlootsteunpunt.

Kolonel Nuboer wijst verder op het succesvolle optreden van de Amerikaanse carriervloot aan de kust van Japan. Ik kan hierin echter niet een bewijs zien dat vliegkampschepen meer bruikbaar zijn als vliegbases dan vliegvelden aan de wal. Ik zie hierin slechts een bewijs voor de mogelijkheid om vliegkampschepen onder bepaalde omstandigheden met succes te gebruiken, voor het verwerven en handhaven van het overwicht in de lucht in een bepaald gebied.

De laatste opmerking van de Kolonel Nuboer is evenmin een bewijs van de onjuistheid van mijn 5de stelling. De vliegvelden in Nederlandsch-Indië en Malaya bleken in zeker opzicht inderdaad eerder een voordeel te zijn voor de Japanners dan een hinderpaal. In verband hiermede wil ik echter mijn eerder gemaakte opmerking herhalen, namelijk dat een vliegveld op zichzelf een nutteloos ding is indien men niet over de vliegtuigen beschikt om van dit vliegveld te laten opereren; en daar ging het om, in de oorlog tegen Japan gedurende de eerste drie maanden; er waren geen vliegtuigen. Indien wij in plaats van over vliegvelden in Indië hadden kunnen beschikken over een aantal vliegkampschepen met hetzelfde aantal vliegtuigen dat in die tijd te onzer beschikking stond, zouden inderdaad onze maritieme verliezen nog groter zijn geweest; de Japanse opmars zou echter geen dag langer geduurd hebben.

Mijnheer de Voorzitter, ik heb gezegd.

De Voorzitter:

Indien niemand meer het woord verlangt, dank ik de Heer Witholt nogmaals voor zijn belangwekkend betoog en de andere sprekers voor hetgeen zij in het midden hebben gebracht.

De inleider heeft ons een zeer interessant overzicht gegeven van de strijd in de Pacific en van die op de Atlantische Oceaan; hij heeft ons daarbij doen zien welke invloed de ontwikkeling van het luchtwapen heeft op maritieme acties en hoe het succes van zulke acties afhankelijk is geworden van de „luchtsituatie”.

De ontwikkeling van het luchtwapen zal met het tegenwoordige stadium zeker nog niet ten einde zijn, en wij moeten bij onze oorlogvoorbereidingen ernstig daarmede rekening houden. Daarom is het onderwerp, dat de Heer Witholt hedenavond met ons besprak van zoveel belang en ik twijfel niet of de door hem ontwikkelde denkbeelden zullen hun weg wel vinden.

Ik dank U voor Uwe aanwezigheid M. H. en sluit de vergadering.

MEDEDELINGEN VAN HUISHOUDELIJKE AARD

NIEUWE LEDEN

Nederland

's-Gravenhage: H. Ch. Kremer, Kap. Art.; W. Boxmeer, 1e Lt. Vlieger K.N.I.L.;

P. J. Doornebal, Kap. Inf.; J. B. Egelie, Lt. Kol. Gen. Staf.

Amsterdam: J. Sibinga Mulder, res. Lt. Kol. K.N.I.L. b.d.

Doorwerth: P. Gerssen, Lt. Kol. Gen. St. K.N.I.L., Leraar H.K.S.

Driebergen: H. M. J. van Eeghen, res. 2e Lt.

Nijmegen: P. H. G. Budke, Drs. Soc. Geog. Kap. Inf.

Roermond: F. Bruning, res. 2e Lt. 2 I.B. 5 Inf. Dep.

Voorburg (Z.-H.): H. van der Vloodt, Maj. Art., Leraar H.K.S.; H. L. Th. Ubbink,

Kap. Art.; W. den Toom, Kap. Luchtstrijdkrachten.

Als ieder lid ons een nieuw lid opgeeft, kan de contributie voor het volgende
werkjaar weer gebracht worden op f 6.—.