Het Nederlandse volk ‘airminded’

Theo van Duyse uit Nieuw Namen in Zeeuws-Vlaanderen wil met een stichting geld inzamelen voor het behoud van de luchtwachttoren naast zijn huis. Hij kocht het 16 meter hoge gevaarte in 1992 voor 50 gulden en wil dat het reliek uit de Koude Oorlog bewaard blijft.[1] Van Duyse opent de toren regelmatig voor bezoekers en legt dan uit hoe een 256 posten tellende keten van luchtwachttorens Nederland tot in de jaren 60 afdekte. De lezers van de *Militaire Spectator* werden hierover in 1953 ingelicht door majoor-vlieger-waarnemer J.

FOTO BEELDBANK NIMH

Waarnemers van het Korps Luchtwachtdienst op de post Egmond aan Zee, begin jaren 60

1 ‘Zeeuw strijdt voor behoud van een van de laatste luchtwachttorens’, *NOS/Omroep Zeeland*, 28 april 2025.

FOTO BEELDBANK NIMH

In het Luchtwachtcentrum (LWC) in Rotterdam, waar plotsters op de verticale tafel het langeafstandsluchtbeeld, afkomstig van aangrenzende luchtwachtcentra, weergeven

Staal.[2] De bemanning van luchtwachtposten was getraind om vliegtuigen die onder de radar vlogen 'zowel met het oog als met het oor waar te nemen'. De majoor schreef hoe meerdere posten steeds met elkaar verbonden waren en dat plotsters bewegingen zo snel vastlegden, dat zij slechts 20 seconden achterliepen op een vliegtuig dat met een snelheid van 1200 kilometer per uur voortraasde. Om effectief te kunnen waarnemen was er vanaf de toren een vrij uitzicht 'op een horizon op 8 a 10 km afstand' nodig.

Vrouwen en mannen konden vrijwillig dienst doen als luchtwachter en zij ontleedden en deelden 26 standaardberichten, die waren opgebouwd uit elementen als de naam van de post, vliegtuigtype, gridreferentie, geluidshoek, richthoek, koers, aantal en hoogte. Volgens Staal was het aantal standaardberichten niet eens voldoende 'om alle gebeurtenissen in de lucht te melden'.

Nieuw Namen kreeg in 1953 een luchtwachttoren, maar lang niet iedere gemeente stond er destijds om te springen. Staal haalde een burgemeester aan die zei 'dat de bevolking van zijn gemeente nog niet rijp was voor dergelijke dingen'. De burgemeester wist zich gesteund door 'enige jongemannen', die naar het gemeentehuis waren gekomen om protest aan te tekenen tegen 'eventuele dienstname van hun respectievelijke verloofden' bij de luchtwachtdienst.

2 J. Staal, De luchtwachtdienst, *Militaire Spectator* 122 (1953) (7) 384-390.

FOTO BEELDBANK NIMH

Een Hanomag Garant 1,5-tons 4x2-instructie-auto waarmee het Korps Luchtwacht Dienst posten door heel Nederland kon bezoeken

Staal kon in 1953 niet weten dat technologische ontwikkelingen voor het waarnemen van vliegtuigen het netwerk van luchtwachttorens in korte tijd achterhaald zouden maken. Maar voor hem hielden de torens ook meer in dan het simpelweg spotten en melden van vliegtuigen, want terwijl de jeugd 'in plaatsen als Benschop, Wijhe, Mierlo of Ooltgensplaat' praatte over de 'Sabres' B. 50's en Constellations, die hun vaders op de laatste les gedoceerd kregen', droeg het groeiende korps van de luchtwachtdienst bij aan het 'airminded' maken van het Nederlandse volk. De torens in het landschap en de dagelijkse gesprekken er over maakten Nederlanders bewust van de Russische dreiging. Vrijheid en veiligheid zijn immers niet vanzelfsprekend, beseften de vrijwillige luchtwachters. ■