# Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 47 | 2013 | Nr. 1





**Verantwoording omslagfoto's en -illustraties**

**Vooromslag**
Allegorie op de overwinningen van de Geallieerden op de Fransen in het jaar 1704. Bovenaan een borstbeeld van koningin Anna omringd door vorsten en legeraanvoerders van de Geallieerden. Met enkele detailvoorstellingen van verschillende overwinningen ter land en ter zee. Linksvoor een personificatie van de Britse macht vergezeld door de Hollandse Leeuw, rechts een personificatie van de Eenheid van de Geallieerden. Rechtsonder de verslagen Franse maarschalk Tallard en een klagende Spanjaard. Romeyn de Hooghe, ets, 1704-1705.
Rijksmuseum Amsterdam.

**Vooromslag binnenzijde**
Fragment uit het tapijt dat Marlborough de Vlaamse wever Judocus de Vos liet maken om zijn overwinning bij Blenheim in augustus 1704 te herdenken. Begin 18e eeuw.
Bron: Wikipedia.

**Achteromslag**
Op 27 maart 2013 bevestigt H.M. koningin Beatrix op de paradeplaats van de Koninklijke Militaire Academie in Breda een cravate met het opschrift 'Kosovo 1999' aan het vaandel van de Koninklijke Luchtmacht. Het vaandel wordt gepresenteerd door commandant Luchtstrijdkrachten luitenant-generaal Alexander Schnitger.
Foto AVDD, Eric Vorstenbosch.

**Achteromslag, binnenzijde**

**Boven**
Tijdens de Slag bij Denain op 24 juli 1712 versloegen de Fransen onder De Villars de Geallieerden onder bevel van prins Eugène. Schilderij door Jean Alaux.
Bron: Wikipedia.

**Onder**
De Duitse Panther-tank Ausf. D. in het Wilhelminapark in Breda.

www.**marsethistoria**.nl

Kwartaalperiodiek van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

**Hoofdredacteur**
Dr. Louis Ph. Sloos

**Redactiecommissie**
Drs. Laura Almagor
Drs. Liesbeth Brama
Drs. Pauline Onderwater
Dr. Louis Ph. Sloos

**Redactieadres:**
Beukenlaan 5, 4731 CD Oudenbosch
**T** 0165 31 18 45
**E** louisphsloos@zonnet.nl

**Mars et Historia verschijnt in de maanden**
februari, mei, september, december.

**N.B.** Het tijdschrift biedt jaarlijks plaats aan maximaal circa zestien (recensie)artikelen, vier boekrecensies en literatuursignaleringen. De redactie werkt met een jaarplanning die op 1 september wordt vastgesteld. Gelieve daarom uw suggesties/artikelen al vóór de zomer in te leveren.
Kopij in de vorm van kleine berichten voor de respectieve nrs. van de lopende jaargang kan ingeleverd worden op uiterlijk 15 december (voorgaande jaar), 15 maart, 15 juli en 15 oktober.

**Aanwijzingen voor het aanleveren van kopij** kunt u vinden op de website van de vereniging.
De belangrijkste regels zijn:
- Omvang artikel: 2.000/3.000 woorden, enkele relevante noten toegestaan, bronnen/literatuurlijst.
- Omvang boekrecensieartikel: 2.000/3.000 woorden. Omvang boekbespreking: 800 woorden.
- In principe wordt uitsluitend kopij in elektronische vorm geaccepteerd, bij voorkeur aangeleverd per e-mail, eventuele grote beeldbestanden uitgezonderd.
- Het staat in principe iedereen, ook niet-leden, vrij om in Mars et Historia over aspecten van de Nederlandse militaire geschiedenis te publiceren. De redactie behoudt zich te allen tijde het recht voor bijdragen te redigeren of te weigeren.

**Advertenties:** 1/4 pagina per jaar (vaste tekst) € 115,-; invoegen drukwerk per keer € 150,- excl. BTW.
Voor meer informatie kunt u zich wenden tot de penningmeester van de vereniging.

**Typografie en druk:** Pro Patria.com, grafisch bedrijf.

ISSN 0928-5156

# Inhoud

**Van de voorzitter** 2
Drs. Rolf de Winter

**Redactioneel** 3
Dr. Louis Ph. Sloos

**De Spaanse Successieoorlog (1700-1713), een beknopt overzicht** 4
Dr. Gijs Rommelse

**De oorlogsvloot van de Republiek in de Spaanse Successieoorlog** 12
Riné le Comte BA, BSc

**De samenvoeging van de departementen van Marine en Oorlog en de vergeefse fusiepogingen van de vliegdiensten van leger en vloot in het Interbellum** 22
D. Starink, luitenant-generaal b.d.

**De 'Poolse Tank' in het Bredase Wilhelminapark** 39
Jacques Jespers

**Boekbespreking** 46

**Literatuursignaleringen** 48

NL Instituut voor Militaire Historie
Ministerie van Defensie
Alexanderkazerne, gebouw 203
MPC 58 A
Postbus 90701
2509 LS Den Haag

**Prijs los nr. € 7,50**

# Van de voorzitter

Voor ons als militair-historische vereniging is het een interessant gegeven dat in 2013 en 2014 de vier krijgsmachtdelen van de Nederlandse krijgsmacht belangrijke jubilea vieren. Dit jaar zijn de Koninklijke Marine (525 jaar) en de Koninklijke Luchtmacht (100 jaar) aan de beurt, volgend jaar geldt dat voor de Koninklijke Landmacht (200 jaar) en de Koninklijke Marechaussee (200 jaar). Behalve herdenkingen, militaire plechtigheden en wat dies meer zij, worden deze jubilea aangegrepen om boeken te publiceren, waarin (aspecten van) de geschiedenis van het respectievelijke krijgsmachtdeel centraal staan.

De oogst aan publicaties over de geschiedenis van Koninklijke Luchtmacht, of beter gezegd de Nederlandse militaire luchtvaart, belooft dit jaar rijk te zijn. Behalve een jubileumboek zullen er in de tweede helft van dit jaar niet minder dan drie proefschriften het licht zien, die alle drie inzoomen op een bepaald tijdvak uit de honderdjarige historie van de Nederlandse luchtmacht. De liefhebber krijgt er dit jaar bijeen genomen meer dan 1.500 pagina's aan luchtmachtgeschiedenis bij!

Voor de Koninklijke Luchtmacht is haar jubileumjaar overigens voorspoedig van start gegaan. Op 27 maart jongstleden – precies zestig jaar nadat de Nederlandse luchtstrijdkrachten (behoudens die van de marine) het predicaat 'Koninklijk' verwierven – heeft H.M. de Koningin tijdens een zeer stijlvolle plechtigheid op de Koninklijke Militaire Academie in Breda een cravate aan het vaandel van de Koninklijke Luchtmacht bevestigd. Met de troonswisseling aanstaande, was het voor koningin Beatrix meteen haar laatste publieke optreden waar het een krijgsmachtaangelegenheid betrof. Het uitreiken van een dergelijke vaandeldecoratie door het staatshoofd is een zeldzame en bijzondere onderscheiding, die uitsluitend wordt toegekend indien er een belangrijk wapenfeit aan de eerder toegekende wapenfeiten kan worden toegevoegd.

Het luchtmachtvaandel vermeldde tot dit jaar vijf wapenfeiten: 'Nederland 1940', 'Nederlandsch-Indië Malakka 1941-1942', 'Engeland West Europa 1941-1945', 'Australië Indische Archipel 1942-1945' en 'Indische Archipel 1947-1949'. Op verzoek van de commandant Luchtstrijdkrachten verrichtte het Nederlands Instituut voor Militaire Historie een haalbaarheidsonderzoek waarbij de vraag centraal stond of de bijdrage van de Koninklijke Luchtmacht aan Operatie *Allied Force* in 1999 zou voldoen aan de toetsingscriteria voor een nieuw vaandelopschrift. De resultaten van dit onderzoek werden vervolgens voorgelegd aan de Traditiecommissie van de krijgsmacht, waarin alle krijgsmachtdelen zich vertegenwoordigd weten. De Traditiecommissie adviseerde, na ampel beraad, de minister van de Defensie een nieuw opschrift aan het luchtmachtvaandel toe te doen kennen. Dit opschrift, 'Kosovo 1999', is nu in de vorm van een door koningin Beatrix uitgereikte cravate aan het luchtmachtvaandel bevestigd en zal, zodra het oude vaandel wordt vervangen, bij de andere wapenfeiten op het nieuwe vaandel worden geborduurd.

In de 78 dagen durende NAVO-luchtcampagne *Allied Force*, die op 24 maart 1999 van start ging om een einde te maken aan de systematische onderdrukking van de etnisch Albanese meerderheid in Kosovo, waren de F-16's van de Koninklijke Luchtmacht prominent vertegenwoordigd. Meteen in de eerste nacht haalde een Nederlandse F-16 een Joegoslavische MiG-29 neer en in de loop van de operatie bombardeerden Nederlandse jachtvliegtuigen talrijke doelen in Servië en Kosovo. Door een versnelde ingebruikneming van geavanceerde doelaanstralingsapparatuur konden de F-16's geheel zelfstandig lasergeleide precisiebombardementen uitvoeren. Deze missies kenmerkten zich door een verhoogd risico voor de Nederlandse vliegers omdat ze bijna steevast werden uitgevoerd op zwaar verdedigde aanvalsdoelen, zoals bruggen, vliegvelden, communicatiecentra, hoofdkwartieren en vliegtuigen op de grond. Nederlandse F-16's werden soms hevig bestookt met granaten van vijandelijke geleide luchtdoelartillerie en grond-luchtraketten die direct op hen waren gericht en die zij soms ternauwernood wisten te ontwijken. Voor hun optreden in operatie *Allied Force* kregen twee vliegers van het Nederlandse F-16-detachement al in 2002 een dapperheidsonderscheiding toegekend.

Met toekenning van het vaandelopschrift 'Kosovo 1999' wordt nu de gehele Koninklijke Luchtmacht geëerd voor haar inzet in operatie *Allied Force* en kreeg zij er voor het eerst in decennia weer een belangrijk, officieel wapenfeit bij. De KLu valt deze onderscheiding dus ten deel in het jaar dat zij honderd jaar militaire luchtvaart in Nederland viert. Het nieuwe vaandelopschrift geeft dit luchtmachtkroonjaar zonder meer extra kleur.

Drs. Rolf de Winter,

Voorzitter.

# Redactioneel

Nadat de Nederlandse overheid bekendmaakte dat in 2013 uitgebreid zou worden stilgestaan bij het ontstaan van het koninkrijk in 1813, berichtte het Historisch Nieuwsblad in 2011 op basis van een representatieve steekproef dat slechts een derde van de Nederlanders weet wat er in 1813 is gebeurd. Hopelijk brengt de officiële viering van 200 jaar koninkrijk hier verandering in. De viering zal plaatsvinden tussen november 2013 en oktober 2015. Daarnaast organiseren tal van instellingen door het gehele land activiteiten en verschijnen er tal van publicaties. Meer informatie is te vinden op de website www.200jaarkoninkrijk.nl U treft daar ook het boek *1813! Oranje boven! Holland is vrij!* aan, een doorwrocht, vlot geschreven en aantrekkelijk geïllustreerd overzichtswerk van ons lid dr. Kees Schulten. Zie voor meer informatie over dit boek de rubriek literatuursignaleringen achterin dit nummer.
Hoewel hoogstwaarschijnlijk nóg minder dan een derde van de Nederlanders weet wat er is gebeurd in 1713, en wat de aanleiding daarvoor was, wordt dit jaar opmerkelijk genoeg uitgebreid aandacht besteed aan de Vrede van Utrecht. Herdacht wordt dat op 11 april 1713 het eerste van een hele reeks verdragen werd gesloten waarmee een eind kwam aan de Spaanse Successieoorlog, die was begonnen in 1701. De provincie en de gemeente Utrecht hebben de handen ineengeslagen om hier groots bij stil te staan. Ook hierover is alle mogelijke informatie te vinden op een website, met het adres www.vredevanutrecht.nl
Net als bij het ontstaan van het koninkrijk, ging aan de Vrede van Utrecht een hele reeks bloedige veld- en zeeslagen vooraf. Nederlandse militairen hebben in deze oorlog een minstens zo grote rol gepeeld als tijdens de Napoleontische oorlogen.
Bovendien vochten de Nederlanders onder eigen vlag, dit was niet geval in de Napoleontische tijd.
Het is daarom mooi dat in *Mars et Historia* uitgebreid aandacht kan worden besteed aan de Spaanse Successieoorlog aan de hand van twee rijk geïllustreerde bijdragen van deskundigen, temeer omdat voor de Nederlandse militaire bijdrage tijdens deze oorlog veel minder aandacht is dan voor die gedurende de Napoleontische oorlogen. Dr. Gijs Rommelse frist ons geheugen op met een mooi overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen, en student-onderzoeker Riné le Comte werkt de bijdrage van de Nederlandse vloot nader uit.
Compleet andere maar niet minder interessante onderwerpen die aan bod komen in dit nummer, zijn de samenvoeging van de departementen van oorlog en marine en vergeefse fusiepogingen van de vliegdiensten van leger en marine tijdens het Interbellum, een uitgebreide bijdrage op basis van grondig onderzoek van de hand van luitenant-generaal b.d. Dick Starink, en de geschiedenis van de Duitse Panther tank, en in het bijzonder een exemplaar daarvan, dat na de oorlog is geschonken aan de bevolking van Breda, geschreven door Jacques Jespers.
Tot slot treft u naast de reeds genoemde literatuursignaleringen weer een boekbespreking aan. In deze laatste bijdrage haalt lid drs. Dirk Tang tevens herinneringen op aan zijn diensttijd.
De redactie wenst u veel lees- en kijkplezier toe en rekent op uw bijdragen voor de volgende nummers!

Dr. Louis Ph. Sloos,

Hoofdredacteur.

# De Spaanse Successieoorlog (1700-1713), een beknopt overzicht

**Dr. Gijs Rommelse**



De ongelukkige Karel II op 14-jarige leeftijd. Schilderij door Juan Carreño de Miranda, 1675.
Bron: Wikipedia.

In april 2013 is het driehonderd jaar geleden dat in Utrecht een einde kwam aan de Spaanse Successieoorlog, een coalitieoorlog waaraan vrijwel heel West- en Midden-Europa deelnam en die wel wordt gezien als het allereerste mondiale conflict. De Vrede van Utrecht wordt dit jaar uitgebreid herdacht, onder meer door middel van een grote historische conferentie aan de Universiteit Utrecht. Alle reden dus voor een kort overzichtsartikel over de Spaanse Succesoorlog.
Nadat de Spaanse koning Karel II op 1 november 1700 op 38-jarige leeftijd was overleden bleek uit een schouwing op zijn lichaam dat zijn hart de omvang had van een 'peperkorrel', zijn hoofd vol water zat, zijn nieren drie grote stenen bevatten, zijn ingewanden aan rot onderhevig waren en hij slechts één testikel had die bovendien zo zwart was als kool. Doorgaans werd op de overleden telgen van het Habsburgse Huis geen autopsie gepleegd, maar omdat men geloofde dat Karel behekst was geweest werd in zijn geval een uitzondering gemaakt. Karel II, die aan tal van lichamelijke en geestelijke aandoeningen leed, was nooit in staat geweest zelf te regeren en had al decennialang op het randje van de dood gebalanceerd. Zijn mismaaktheid was het directe gevolg van de dynastieke politiek van het Habsburgse Huis, die erop was gericht het conglomeraat aan staten en gebieden dat in de eerste helft van de zestiende eeuw bijeen was gebracht voor de familie te behouden. Er vonden daarom regelmatig huwelijken plaats tussen de Spaanse en de Oostenrijkse takken van het Huis. De ongelukkige Karel was zodoende het product van generaties van inteelt.
Hoewel Karel II tot tweemaal toe in het huwelijk trad, wisten alle Europese vorsten en politici zeker dat de ongelukkige monarch nooit voor nageslacht zou gaan zorgen, ook al bad hij hier nog zo vurig om. Omdat zowel de Oostenrijkse Habsburgers als ook het Franse Huis van Bourbon aanspraken konden laten gelden op de Spaanse kroon hing zijn naar verwachting spoedige overlijden als een dreigende schaduw boven het hele continent. Lodewijk XIV claimde de Spaanse successie voor zijn zoon Lodewijk (de *Grand Dauphin*) of voor diens zoon Philips van Anjou, die via hun moeder respectievelijk grootmoeder afstamden van Karels vader Philips IV. De Oostenrijkse keizer Leopold I eiste de erfopvolging op voor zijn tweede zoon Karel op grond van zijn eigen afstamming van Philips III. Er was nog een eventuele compromiskandidaat denkbaar in de persoon van Joseph Ferdinand van Beieren, maar die overleed in 1699 op jeugdige leeftijd. Een militaire confrontatie tussen Frankrijk en Oostenrijk en hun beide bondgenoten lag dus in het verschiet, tenzij beide mogendheden bereid waren tot een politieke oplossing te komen.

Koning-stadhouder Willem III, die tijdens de Negenja-




Prins Eugenius van Savoye-Carignan leidde in de lente van 1701 een Oostenrijks leger over de Alpen met het doel het hertogdom Milaan voor keizer Leopold te veroveren. Kopergravure door L. Covens en C. Mortiers.
Bron: Wikipedia.

rige Oorlog (1688-1697) een brede anti-Franse coalitie had aangevoerd, probeerde de tikkende tijdbom van de Spaanse successie onschadelijk te maken door onderhandelingen aan te knopen met Lodewijk XIV. Door de Zonnekoning delen van Karels rijk aan te bieden, hoopte hij een nieuwe coalitieoorlog te voorkomen en tegelijkertijd Frankrijks macht in toom te houden. Wenen en Madrid waren echter fel gekant tegen opdeling van de Habsburgse erflanden. Toen Karel ten slotte op 1 november 1700 overleed, bleek hij onder druk van pro-Franse edelen aan zijn hof Philips van Anjou in zijn testament te hebben aangewezen als zijn opvolger. Mocht Philips op den duur ook de Franse troon erven, dan zou diens jongere broer Karel van Berry de Spaanse kroon overnemen. In het hypothetische geval dat de Bourbons deze testamentaire constructie zouden afwijzen, schoof de erfenis door naar Leopolds zoon.

Lodewijk stond nu voor een cruciale keuze: namens zijn kleinzoon de erfenis weigeren, akkoord gaan met de door Willem III aangeboden gebieden met als bijkomend risico een oorlog met Oostenrijk, of de hele erfenis accepteren met als waarschijnlijke consequentie een langdurige oorlog tegen een brede Europese coalitie. Door zijn zestienjarige kleinzoon later die maand te laten uitroepen tot Philips V van Spanje koos Lodewijk voor de laatste optie. De verklaring voor deze beslissing moet worden gezocht in Lodewijks expansionistische politiek, zijn streven naar persoonlijke *gloire militaire* en het grote vertrouwen dat hij stelde in Frankrijks militaire capaciteit. Willem, die er vast van overtuigd was dat Lodewijk een 'universele monarchie' nastreefde en de vrijheid van heel Europa bedreigde, vond zowel in Engeland als in de Republiek weinig steun voor een nieuwe oorlog. Voorlopig moest hij zich tandenknarsend neerleggen bij de gang van zaken.

In de loop van 1701 zorgde Lodewijk er echter met een drieste confrontatiepolitiek voor dat de koning-stadhouder alsnog de politieke ruimte kreeg om te-



Fragment uit het tapijt dat Marlborough de Vlaamse wever Judocus de Vos liet maken om zijn overwinning bij Blenheim in augustus 1704 te herdenken. Begin 18e eeuw.
Bron: Wikipedia.

genmaatregelen te kunnen voorbereiden. Lodewijk verkondigde publiekelijk dat Philips in de toekomst zijn eigen kroon zou kunnen erven en liet daarbij in het midden wat er dan met de Spaanse troon zou gebeuren. Ook lapte de Zonnekoning de in 1697 gesloten Vrede van Rijswijk op ostentatieve wijze aan zijn laars. Zijn leger nam door Nederlandse garnizoenen bezette barrièresteden in de Spaanse Nederlanden in en hij maakte bekend de zoon van de in 1688 gevluchte Jacobus II als de wettige koning van Engeland, Schotland en Ierland te erkennen. Ten slotte bemoeilijkte hij de Engelse en Nederlandse handel op de Spaanse koloniën ten faveure van Franse kooplieden. Met de publieke opinie in Engeland en de Republiek nu wél achter zich toog Willem aan het werk om de anti-Franse coalitie van de Negenjarige Oorlog nieuw leven in te blazen. Uiteindelijk verklaarde de zogenoemde Grote Alliantie, gevormd door de Republiek, de Britse koninkrijken, Oostenrijk, Pruisen en enkele kleine Duitse vorstendommen, in mei 1702 officieel de oorlog aan Frankrijk en haar bondgenoten Spanje, Beieren en Savoie. Willem maakte dat moment overigens niet meer mee; hij was anderhalve maand eerder overleden aan een longontsteking.

De strijd om de Spaanse erfopvolging, die door enkele historici met veel gevoel voor dramatiek is omschreven als de allereerste wereldoorlog, was eigenlijk al een jaar eerder ontbrand toen Leopold in de lente van 1701 een circa 30.000 man sterk leger onder aanvoering van de gelauwerde generaal prins Eugenius van Savoye-Carignan de Alpen over stuurde om het hertogdom Milaan, dat deel uitmaakte van Karels erfenis, voor Oostenrijk te veroveren. De Oostenrijkers boekten aanmerkelijke successen tegen een Frans-Spaans-Piëmontees leger en namen in februari 1702 de Franse bevelhebber bij een verrassingsactie gevangen. Ver van huis en zonder adequate logistieke ondersteuning of nieuwe versterkingen verloor het Oostenrijkse expeditieleger echter geleidelijk zijn slagkracht. Begin 1703 keerde het militaire tij; de Fransen namen het initiatief in Italië over en bedreigden van hieruit Oostenrijk, terwijl een Frans-Beiers leger zich opmaakte om vanuit het westen richting Wenen op te trekken. Danig in het nauw gebracht vroeg Leopold Engeland en de Republiek een leger naar de Donau te sturen.

John Churchill, hertog van Marlborough, vertrouweling van Willems opvolgster Anne en commandant van het gecombineerde Brits-Nederlandse leger, begreep dat Leopold de oorlog dreigde te gaan verliezen en marcheerde daarom met zijn eigen Britse eenheden en een deel van het Staatse leger naar Zuid-Duitsland. Op 13 augustus 1704 vochten zijn troepen samen met die van Eugenius bij het stadje Blenheim ten noordwesten van Augsburg een slag uit tegen het Frans-Beierse leger. De Grote Alliantie behaalde een cruciale overwinning; de vijand verloor circa 30.000 man aan doden, gewonden en vermisten. Marlborough liet zijn



Beierse pauken buitgemaakt tijdens de Slag bij Ramillies op 23 mei 1706.
Legermuseum, Delft.

troepen vervolgens Beieren grondig verwoesten. De lokale bevolking moest hulpeloos toezien hoe de soldaten dorpen, boerderijen en schuren plunderden en vervolgens platbrandden en hoe de oogst op het veld werd vernietigd. Door de bevolking op deze manier te demoraliseren, hoopte Marlborough de keurvorst van Beieren tot een afzonderlijke vrede te dwingen. De Britse generaal had hierbij wel last van zijn geweten. Zo liet hij zijn vrouw in een brief weten dat 'This is so uneasy to my nature that nothing but an absolute necessity would have obliged me to consent to it. For these poor people suffer only for their master's ambition. There having been no war in this country above 60 years, these towns and villages are so clean, that you would be pleased with them. You will, I hope, believe me, that my nature suffers when I see so many fine places must be burnt.' Overigens had de Alliantie eerder die maand ook al elders een belangrijk succes geboekt; na een zwaar bombardement vanuit zee hadden Engelse en Nederlandse mariniers Gibraltar bestormd en veroverd. De bondgenoten beheersten nu de toegang tot de Middellandse Zee.

Na een jaar zonder grootschalige confrontaties vond op 23 mei 1706 bij het dorpje Ramillies, zo'n dertig kilometer ten zuidoosten van Brussel, een nieuwe veldslag plaats tussen Marlboroughs leger, dat nu ook Pruisische eenheden telde, en een Frans-Spaans-Beierse legermacht. Marlborough had in dit campagneseizoen zijn troepen het liefst geleid naar het hertogdom Savoie, dat in november 1703 naar de Alliantie was overgelopen, om daar tegen Frankrijk te strijden. Onder druk van de Staten-Generaal, die een aanval op het grondgebied van de Republiek vreesden, bleef hij echter in de Spaanse Nederlanden opereren. Het leger van de Grote Alliantie behaalde bij Ramillies opnieuw een daverende overwinning; de vijand verloor zo'n 20.000 man en de Alliantie kreeg nu het grootste deel van de Spaanse Nederlanden in handen. Het jaar werd nog beter voor de Alliantie toen Eugenius zijn Oostenrijkers samen met de Savoyards onder hun hertog Victor Amadeus II in september een Frans-Spaanse macht versloeg die de stad Turijn belegerde.

Terwijl de Grote Alliantie in de Spaanse Nederlanden en in Italië aan de winnende hand was, kregen de Bourbons de overhand in Spanje. In 1705 hadden de bondgenoten met amfibische operaties Barcelona en enkele andere steden aan de Spaanse oostkust veroverd.



John Churchill, 1ste Hertog van Marlborough (1650-1722), was de grootste militaire strateeg van de achttiende eeuw. Schilderij door Sir Godfrey Kneller.
Bron: Wikipedia.

In 1706 bezette een Portugese legermacht Madrid, maar een Frans-Spaans leger onder leiding van Philips V en James FitzJames, de bastaardzoon van Jacobus II en Marlborough's oudere zus Arabella, heroverde de stad korte tijd later. Het jaar daarop versloeg FitzJames bij Almansa, een plaatsje bij Albacete, een Portugees-Engels-Nederlands leger onder bevel van Henri de Massue de Ruvigny, een hugenoot die tot aan de Revocatie van het Edict van Nantes in 1685 in het Franse leger had gediend en na 1688 onder Willem III was gaan dienen. Deze overwinning hervestigde het gezag van Philips V in het grootste deel van Spanje; Karel III, zoals de Oostenrijkse kroonpretendent zichzelf sinds 1704 noemde, genoot nog slechts op enkele plaatsen steun. In de jaren daarna probeerde de Alliantie tevergeefs het tij in Spanje te doen keren.
Op het noordelijke front bleef de Alliantie wel de dominerende partij. Nadat Marlborough zich in 1707 vooral had toegelegd op het innemen van vestingen, vocht zijn leger samen met dat van Eugenius op 11 juli 1708 bij Oudenaarde, zo'n dertig kilometer ten zuiden van Gent, een grote slag uit tegen het Frans-Spaans-Beierse leger. De Franse legerleiding maakte enkele grove inschattingsfouten. Staatse eenheden onder bevel van veldmaarschalk Hendrik van Nassau-Ouwerkerk voerden een cruciale omsingeling uit waarmee de positie van het Franse leger uitzichtloos werd. De Fransen werden met zware verliezen verdreven en moesten toezien hoe de Alliantie korte tijd later Lille innam. Lodewijk, die zich door deze nederlaag gedwongen zag toenadering te zoeken, bood de Alliantie nu het grootste deel van de Spaanse erfenis aan. Tot een overeenkomst kwam het echter niet. In september 1709 trokken Marlborough en Eugenius daarom op richting Parijs. Bij Malplaquet, ongeveer twintig kilometer ten oosten van Valenciennes, kwam het tot een zeer bloedige veldslag. De bondgenoten behaalden een Pyrrhusoverwinning; de Fransen lieten hen het slagveld, maar wegens zware verliezen moesten ze hun eigen opmars staken.
Behalve in Europa werd er ook in Noord-Amerika, in het Caraïbisch Gebied en op de oceanen gevochten. Engelse kolonisten uit Carolina streden tegen Spaans Florida en tegen Fransen uit Louisiana, terwijl groepjes kolonisten uit New England en de Franse territoria Acadia en Québec bliksemacties tegen elkaar uitvoerden en er ook op Newfoundland gevechten plaatsvonden. Soortgelijke minioorlogjes speelden zich eveneens af tussen de Caribische koloniën. Engelse en Franse vlooteenheden opereerden hier tegen elkaars koloniën en scheepvaart; voor de Engelsen vormden met name de Spaanse zilverkonvooien een aantrekkelijke prooi. In 1712 deed een Franse kapervloot onder bevel van Jacques Cassard onder meer St. Eustatius, Curaçao en Suriname aan. De Fransen dreigden in Suriname de plantages plat te branden, maar de Nederlandse eigenaren konden hen afkopen voor goederen en slaven ter waarde van ruim 680.000 gulden. Ten slotte loerden op alle wereldzeeën Engelse, Franse en Nederlandse kapers op rijke prijsschepen.
Na bijna een decennium van intensieve strijd begon vanaf 1710 in de meeste staten de oorlogsmoeheid de overhand te krijgen. Landstreken waren verwoest, economieën gestagneerd, en er waren duizenden doden en gewonden te betreuren, terwijl staatsschulden zich steeds hoger opstapelden. Er vonden daarom vanaf maart 1710 in Geertruidenberg verkennende vredesonderhandelingen plaats. Nadat deze in juni waren vastgelopen, moesten de legers zich echter toch weer opmaken voor een nieuw campagneseizoen. De Alliantie probeerde nu eens temeer Philips V uit Spanje te verdrijven en slaagde er in Madrid in te nemen. Met behulp van een nieuw gearriveerd Frans leger wist Philips de stad te heroveren en de bondgenoten in de loop van 1711 definitief uit het land te verdrijven. Terwijl Lodewijks kleinzoon aldus zijn positie veiligstelde, begon de Grote Alliantie uiteen te vallen. Toen in april 1711 keizer Joseph I van Oostenrijk vrij plotseling overleed en duidelijk werd dat zijn jongere broer Karel, de pretendent voor de Spaanse troon, diens keizerkroon zou overnemen, viel in één keer de



Marlborough tijdens de Slag bij Oudenaarde op 11 juli 1708. Schilderij door John Wootton.
Bron: Wikipedia.

politiek-strategische grondslag onder het bondgenootschap weg. De eventuele reünie van Spanje en Oostenrijk onder het Habsburgse Huis was voor de meeste staten namelijk minstens zo bedreigend als de Frans-Spaanse verbintenis onder de Bourbons. Vanaf oktober 1711 stuurden de Tories, die mede dankzij de impopulariteit van de oorlog een jaar eerder in Groot-Brittannië aan de macht waren gekomen, aan op vrede door buiten hun bondgenoten om onderhandelingen te starten met Frankrijk en door de Alliantie bewust uit elkaar te drijven. In januari 1712, dezelfde maand dat in Utrecht vredesonderhandelingen begonnen, brachten zij Marlborough ten val. Door hem van corruptie te beschuldigen dwongen zij koningin Anne hem te vervangen door de meer vredesgezinde en minder met de Alliantie vergroeide James Butler, hertog van Ormonde. Anticiperend op deze door de Tories gevoerde politiek gaf Lodewijk zijn bevelhebbers opdracht niet langer tegen Britse eenheden te strijden. Ormonde kreeg vanuit Londen het geheime bevel niet aan de strijd deel te nemen. Omdat met name Frankrijk en Oostenrijk de uitkomst van de lopende vredesonderhandelingen nog wilden beïnvloeden, vond op 24 juli bij Denain, ten zuid-westen van Valenciennes, een laatste veldslag plaats waarbij de Oostenrijkers, Nederlanders en Pruisen het zonder de Britten af moesten leggen het Franse leger. Een maand later werd een wapenstilstand van kracht.
Uiteindelijk werd op 11 april 1713 de Vrede van Utrecht getekend. Met een serie van bilaterale verdragen stelden de Europese machthebbers vast dat Philips V de Spaanse kroon behield en officieel niet in aanmerking kon komen voor de Franse erfopvolging. Karel VI van Oostenrijk kreeg als compensatie het leeuwendeel van het hertogdom Milaan, het koninkrijk Napels, Sardinië en de Spaanse Nederlanden met de barrièresteden toebedeeld. Dit laatste was tevens in belang van de Republiek, die dit gebied als buffer wenste tussen het eigen territorium en Frankrijk. De Republiek verwierf de stad Venlo en kreeg het recht



Tijdens de Slag bij Denain op 24 juli 1712 versloegen de Fransen onder De Villars de Geallieerden onder bevel van prins Eugène. Schilderij door Jean Alaux.
Bron: Wikipedia.

in acht barrièresteden garnizoenen te legeren. Groot-Brittannië behield Gibraltar en Minorca, ontving een aantal Franse gebieden in Noord-Amerika en kreeg van Spanje de *Asiento de Negros*, het monopolie op de levering van Afrikaanse slaven aan de Spaanse koloniën. Victor Amadeus van Savoie ten slotte ontving het koninkrijk Sicilië. Een aantal van de bilaterale vredesverdragen kwam overigens pas in 1714 en 1715 afzonderlijk tot stand.

De Vrede van Utrecht was volgens historici met name van belang omdat hiermee een nieuw systeem van internationale betrekkingen werd geschapen met als uitgangspunt een Europees machtsevenwicht. Voor wat betreft de kortere termijn kan men zich afvragen wat er nu precies de waarde van was; de oorlog had immers staten financieel uitgeput, vele tienduizenden levens geëist, verwoesting gebracht en economische neergang veroorzaakt. De geo-politieke uitkomst had met goede wil wellicht direct na de dood van de ongelukkige Karel II kunnen worden uitonderhandeld, zij het dat men daarvoor veel moeite had moeten doen. Cynische calculatie, politiek en militair opportunisme en groot wederzijds wantrouwen hadden destijds echter de boventoon gevoerd. Aangezien de meeste politici deze politiek-strategische modus operandi niet herzagen was het vooral de vraag wanneer en hoe de in Utrecht geschapen balans uit evenwicht zou raken en er een nieuwe grootschalige coalitieoorlog zou uitbreken.

Met dank aan Maurits Ebben, David Onnekink, Luc Panhuysen en Wout Troost.




Blijdschap vanwege de gesloten vrede. Boeren en boerinnen vermaken zich buiten de herberg met zingen, muziek maken, dansen, drinken en vrijen. Ets en gravure door Abraham Allard, 1713.
Bron: Geheugen van Nederland.

**Literatuur**


- Bély, Lucien, *Louis XIV. Le plus grand roi du monde* (Parijs 2005).
- Hattendorf, John, *England in the War of the Spanish Succession* (New York 1987).
- Jongste, Jan de, Guus Veenendaal (red.), *Anthonie Heinsius and the Dutch Republic 1688-1720. Politics, war and finance* (Den Haag 2002).
- Kamen, Henry, *Spain, 1469-1714. A society of conflict* (Londen, New York 2005).
- Lynn, John, *The wars of Louis XIV, 1667-1714* (New York 1999).
- Troost, Wout, *Willem III. Stadhouder-koning* (Hilversum 2001).

# De oorlogsvloot van de Republiek in de Spaanse Successieoorlog

**Riné le Comte BA, BSc**



Willem III (1650-1702), prins van Oranje. Stadhouder, sedert 1689 tevens koning van Engeland. Willem Wissing, Olieverf op doek, 1710.
Rijksmuseum, Amsterdam.

De Nederlandse Republiek was in de zeventiende eeuw een vooraanstaande zeemogendheid met een machtige positie in de internationale handel. Er was een grote koopvaardijvloot actief in de Europese wateren en in de lange-afstandshandel op Azië en Amerika. De visserij op haring in de Noordzee was van grote economische betekenis, evenals de walvisvaart in de Noordelijke Atlantische Oceaan. In de tweede helft van de zeventiende eeuw was er een grote marine ontstaan, met linieschepen voor de grote vlootoperaties en kleinere vaartuigen voor kustbewaking en konvooiering. De meningen zijn verdeeld over de precieze kracht van de marine in de Gouden Eeuw. De negentiende-eeuwse historicus Johannes Cornelis de Jonge roemde de macht van de Nederlandse marine, terwijl Jonathan Israel meer genuanceerd over de sterkte van de vloot schrijft. In de zeeoorlogen van 1652-1654, 1665-1667 en 1672-1674 waren de zeestrijdkrachten van de Republiek onder leiding van Maarten Harpertszoon Tromp en Michiel Adriaenszoon de Ruyter tamelijk goed opgewassen tegen Engeland. Toch verloor de Republiek als zeemogendheid na 1700 in betrekkelijk korte tijd steeds meer terrein en moest ze genoegen nemen met een tweederangspositie. De oorlogsvloot werd gereduceerd en was niet meer in staat deel te nemen aan grote, internationale vlootoperaties. De marine ging zich richten op beschermingstaken. De teloorgang van de koopvaardij en de visserij heeft langere tijd in beslag genomen, maar in het midden van de achttiende eeuw was de Republiek haar leidende positie kwijtgeraakt aan Engeland.

De Spaanse Successieoorlog van 1702 tot 1713 is in deze maritieme neergang een belangrijke fase geweest. De Republiek maakte hoge kosten voor de legers die ingezet werden in de landoorlog tegen Frankrijk en de deelname in de gezamenlijke oorlogsvloot met Engeland in de West-Europese en Zuid-Europese wateren vergde grote bedragen. Omdat de inkomsten uit de handel en de industrie terugliepen, moest er een groter beroep gedaan worden op de kapitaalmarkt, waardoor de schuldenlast van de Republiek sterk toenam. Aan het eind van de Spaanse Successieoorlog was Nederland praktisch failliet en was het niet meer in staat grote uitgaven te doen voor leger en vloot. De politieke, economische en militaire terugval van de Republiek is veel bestudeerd. Er is uitgebreide literatuur over de economische situatie van de Republiek, waarbij zeer verschillende verklaringen worden gegeven voor de neergang vanaf de laatste decennia van de zeventiende eeuw. Wat betreft de militaire aspecten wordt er vaak verwezen naar de hoge kosten van de landoorlog, waardoor de vloot verwaarloosd werd. Er is daarbij weinig aandacht voor de precieze financiële en organisatorische moeilijkheden van de vloot. Een aantal maritieme historici, zoals J.C. de Jonge, A.T. Mahan, J.R. Bruijn en R.B. Prud'homme van




De Spaanse zilvervloot genomen bij Vigo, 1702. Uitvoerige voorstelling van het veroveren en verbranden van de Franse en Spaanse schepen door de gecombineerde vloot van Engelse en Hollandse schepen in de baai bij Vigo, op 23 oktober 1702. Op de voorgrond een cartouche met een kaartje van de Spaanse kust. Op het blad onder de plaat een gedrukte beschrijving van de gebeurtenissen over 2 kolommen in het Frans en Nederlands. Romeyn de Hooghe, ets met teksten in boekdruk, 1702. Rijksmuseum, Amsterdam.

Reine, gingen dieper in op de organisatie, de financiering en de operaties van de vloot; hierbij kon De Jonge gebruikmaken van unieke archieven van de admiraliteitscolleges, die op 8 januari 1844 door brand in het departement van Marine in Den Haag gedeeltelijk verloren zijn gegaan. In dit artikel gaat de aandacht specifiek uit naar de maritieme macht en neergang in de periode van 1688 tot 1713. Er wordt eerst aandacht besteed aan de organisatie van het zeewezen en de bouwprogramma's gedurende deze periode. Daarna zal ingegaan worden op een aantal operaties tijdens de oorlog. In het artikel wordt gesteld dat de neergang vooral te wijten is aan de hoge kosten van de oorlogsinspanningen ter land, die na het overlijden van stadhouder Willem III en Job de Wildt veel meer aandacht kregen dan de oorlog ter zee.

**Organisatie van het zeewezen**

De Republiek ontwikkelde in het begin van de zeventiende eeuw na een langdurig onderhandelingsproces een complexe, organisatorische structuur voor het zeewezen, waarbij recht werd gedaan aan de belangen en zelfstandigheid van de zeeprovincies. Er werden vijf admiraliteitscolleges gevormd die rechtstreeks onder de Staten-Generaal vielen en die verantwoordelijk waren voor alle zeezaken in hun gebied. De vestigingsplaatsen waren Rotterdam, Amsterdam, Hoorn en Enkhuizen, Middelburg en Harlingen. De afstemming van het beleid betreffende het zeewezen werd uitgevoerd in het zogenaamde *Secreet Besogne*, waarin de stadhouder of de raadpensionaris als voorzitter optrad van de afgevaardigde luitenant-



Zeeslag in de baai van Vigo, 23 oktober 1702. Episode uit de Spaanse Successie-oorlog.
Anoniem, olieverf op paneel, 1705.
Rijksmuseum, Amsterdam.

admiraals uit alle vijf de admiraliteiten. De inkomsten van de admiraliteitscolleges bestonden uit heffingen op invoer en uitvoer, opbrengsten uit vergunningen voor handel met de vijand, de zogenaamde *convooien* en *licenten*; uit opbrengsten van de kaapvaart en uit bijzondere middelen die door de Staten-Generaal ter beschikking werden gesteld. De uitgaven betroffen de bouw en exploitatie van oorlogsschepen en walfaciliteiten en de kosten voor werving, uitrusting en betaling van marinepersoneel. De gewone opbrengsten waren in jaren van bloeiende handel en scheepvaart ruim voldoende om de konvooiering en bescherming van de handelsvloot en visserijvloot uit te voeren. De marine moest vooral optreden tegen de vijandelijke kaapvaart, zoals de Franse kapers – bekend zijn de Duinkerker kapers – in het Noordzeegebied en Barbarijse zeerovers in de Middellandse Zee. Voor grotere operaties van de oorlogsvloot waren de bijzondere middelen onontbeerlijk.

Een belangrijke rol binnen de Admiraliteiten was weggelegd voor Job de Wildt, de secretaris van de Amsterdamse Admiraliteit, die op 18 mei 1691 door Willem III werd benoemd tot zijn persoonlijke vertegenwoordiger bij de admiraliteitscolleges van de Republiek. In de officiële commissiebrief werd De Wildt voorgedragen bij de colleges om de besluiten van de Stadhouder en de Staten-Generaal te laten uitvoeren en hierover verantwoording af te leggen bij de prins. Hij coördineerde onder andere het opstellen en uitvoeren van de maritieme overeenkomst met Engeland van 1689 en de samenwerking tussen de vijf Admiraliteiten in de oorlogen tegen Lodewijk XIV. De Wildt zag in de jaren na de dood van Willem III in 1702 de teruggang van de marine in militair, financieel en bestuurlijk opzicht aankomen. Na zijn dood in 1704 werd de relatie tussen de Admiraliteiten en raadpensionaris Heinsius beduidend minder intensief.

De taken van de oorlogsvloot waren het beschermen van de koopvaardij en de visserij; het bewaken van rivieren, riviermondingen en kustwateren; het bemannen van de blokkades van vijandelijke havens of riviermondingen; het bestrijden van de Franse en Barbarijse kapers en het uitvoeren van offensieve maritieme operaties in vlootverband. Daarnaast werd de vloot ingezet om militaire operaties ter land te ondersteunen, zoals in Spanje en in Italië. Er was geen spra-



Het Engelse vlaggeschip Royal Sovereign salueert bij de Nore. Het tweede schip met de naam Royal Sovereign was een majestueuze driedekker met 102 kanonnen. Ze kwam in dienst op 25 mei 1701 en fungeerde als vlaggeschip voor admiraal Sir George Rooke tijdens de Spaanse Successieoorlog. Echter, voor de slag bij Vigo verliet Rooke de Royal Sovereign en werd ze niet ingezet. Peter Monamy, olieverf op doek, eerste helft 18e eeuw.
The Rutland Gallery, Londen.

ke van een weloverwogen maritieme strategie, als integraal onderdeel van de internationale politiek, zoals de Engelse *Blue Water policy* die de beheersing van de zeeën rond Groot-Brittannië en de bescherming van de handelsvaart als cruciale taken van de maritieme macht zag. Veeleer was er sprake van een conflict tussen politieke belangen en economische belangen, wat betreft de bouw van oorlogsschepen en de inzet van de vloot. Voor konvooiering, bescherming en blokkades waren namelijk andere typen schepen van belang zoals fregatten, dan voor de offensieve maritieme taken, waarbij linieschepen belangrijk waren.

**Bouwprogramma**

In de periode 1688 tot 1713 werd er door de Republiek een groot aantal schepen gebouwd en uitgerust voor dienst, zowel in de oorlogsvloot als in de vloot voor bescherming en konvooiering. Stadhouder Willem III speelde in dit uitgebreide bouwprogramma een belangrijke rol door de Staten-Generaal te overtuigen van het belang van investeringen in schepen en havens. De admiraliteitscolleges stelden tijdens deze periode significante, jaarlijkse investeringsvoorstellen op. Hierbij was er oog voor de strategische inzet van de oorlogsvloot in operaties tegen Frankrijk, maar ook voor de bescherming van de eigen handel en visserij. Hierdoor had de marine in 1700 de beschikking over 83 linieschepen. Na 1700 waren er veel minder middelen beschikbaar en werd er minder gebouwd: ongeveer 21 linieschepen in dertien jaar.
Het gewest Holland, met daarin Amsterdam als be-




Zeeslag bij Malaga, 1704, waarbij een gecombineerde Engels-Staatse vloot onder Rooke en Callenburgh de overwinning behaalde op de Fransen onder de graaf van Toulouse, 24 augustus 1704. Bovenaan de titel en de vier vlaggen van de strijdende partijen. Joh. Theodor Boetius, ets met teksten in boekdruk, 1704.
Rijksmuseum Amsterdam.

langrijkste Admiraliteit, leverde een groot aandeel. Het wist dit in de eerste jaren ruimschoots te bekostigen uit haar inkomsten. De Admiraliteit van Friesland was daarentegen nauwelijks in staat om schepen uit te rusten, vanwege de minimale inkomstenstroom uit *convoyen* en *licenten* en de slechte betaaldiscipline van de gewesten Friesland en Stad en Lande. De aantallen schepen die daadwerkelijk werden ingezet, liggen lager dan de gebudgetteerde aanvragen. De kwaliteit van de uitrusting van de schepen was niet in alle gevallen optimaal; met name de hoeveelheid geschut liet te wensen over. De redenen voor deze discrepantie lagen met name in het achterblijven van betalingen door de gewesten en de gebrekkige invoer van kanonnen uit Zweden. Er werden grote verliezen geleden door oorlogshandelingen en door de weersomstandigheden.

**Operaties ter zee tijdens de oorlog**

De Spaanse Successieoorlog was vooral een landoorlog, die overwegend uitgevochten werd in Duitsland en de Zuidelijke Nederlanden. Bekende veldslagen waren de slag bij Blenheim in 1704 en de slag bij Ramillies in 1706, waar de hertog van Marlborough grote roem wist te verwerven door met een geallieerd leger van Engelse, Oostenrijkse en Nederlandse troepen de Fransen met hun bondgenoten te verslaan. Deze landoorlog bracht hoge kosten voor de Republiek met zich mee, die op het hoogtepunt van de oorlog meer dan honderdduizend man onder de wapens had. Er zijn een aantal maritieme operaties uitgevoerd die van groot belang waren voor Engeland, maar in veel mindere mate voor de Republiek. De hoge kosten die gemoeid waren met de maritieme inzet werden niet gecompenseerd door voldoende inkomsten uit deze operaties.




Allegorie op de overwinningen van de Geallieerden op de Fransen in het jaar 1704. Bovenaan een borstbeeld van koningin Anna omringd door vorsten en legeraanvoerders van de Geallieerden. Met enkele detailvoorstellingen van verschillende overwinningen ter land en ter zee. Linksvoor een personificatie van de Britse macht vergezeld door de Hollandse Leeuw, rechts een personificatie van de Eenheid van de Geallieerden. Rechtsonder de verslagen Franse maarschalk Tallard en een klagende Spanjaard. Romeyn de Hooghe, ets, 1704-1705.
Rijksmuseum Amsterdam.

Op 23 oktober 1702 vond een operatie plaats bij het Noord-Spaanse Vigo, nadat eerst tevergeefs was geprobeerd om de belangrijke Spaanse havenstad Cadiz in handen te krijgen. De gecombineerd Engels-Nederlandse vloot viel de Spaanse West-Indische zilvervloot en het Franse eskader aan, die in de baai van Vigo voor anker lagen. Een gedeelte van de vloot wist onder hevig vijandelijk vuur de opgeworpen barrière bestaande uit een enorm vlot van touwwerk, stengen en ra's te doorbreken. Daarna wisten deze linieschepen en branders met succes de kustbatterijen uit te schakelen en de Franse en Spaanse schepen te veroveren. Tegelijkertijd vond er een landing plaats waarbij ongeveer 4000 soldaten werden afgezet, die oprukten naar de stad en de vesting en deze wisten in te nemen. Geschat wordt dat er zo'n 800 Engelse en Nederlandse manschappen omkwamen, tegen 2000 Spanjaarden. De contemporaine bronnen spraken over een klinkende overwinning met hoge winsten voor de overwinnaars, om zo het draagvlak voor de oorlog onder het kritische publiek te vergroten. Uit twintigste-eeuws onderzoek is echter gebleken dat de Spaanse schepen waarschijnlijk al grotendeels uitgeladen waren en het zilver in de Spaanse schatkist terecht was gekomen. De meeste vijandelijke schepen waren door brand vernietigd en konden niet als prijs worden meegevoerd. Daarmee was de operatie in militair opzicht wel succesvol, maar bracht het weinig financieel voordeel.
De inname van Gibraltar op 3 augustus 1704 was van




De Franse Admiraal. Spotprent op de verbranden van de Franse en Spaanse schepen door de Hollanders en Engelsen na de overwinning in de zeeslag in de baai van Vigo, 23 oktober 1702. Phaëton valt met de zonnewagen uit de hemel in de zee. In het onderschrift twee verzen in het Frans en Nederlands. Onderdeel van een groep afzonderlijke spotprenten op Lodewijk XIV tijdens de Spaanse Successieoorlog, ca. 1701-1713. Anoniem, 1702.
Rijksmuseum Amsterdam.

groot belang voor Engeland. De Spaanse troepen boden slechts weinig tegenstand tegen een gecombineerde aanval over land en vanaf zee en waren zich blijkbaar niet bewust van het belang van Gibraltar bij de toegang tot de Middellandse Zee. De Franse koning Lodewijk XIV en de Spaanse koning Filips V daarentegen wilden deze belangrijke vesting heroveren. Er werd een beleg van ongeveer 6 maanden vanaf de landzijde en de zeezijde om de stad geslagen, die verdedigd werd door de prins van Hessen-Darmstadt. Op verschillende kritieke momenten werden Nederlandse schepen en manschappen ingezet om Gibraltar voor de geallieerden te behouden. Zo speelde schout-bij-nacht Paulus van der Dussen in maart 1705 een belangrijke rol bij het uitschakelen van een Frans eskader, dat op weg was om Gibraltar te heroveren. Maar uiteindelijk gingen de Engelsen met de buit strijken. Er wordt vaak vergeten dat de Nederlandse zeelieden en zeesoldaten ook een rol hebben gespeeld bij de verovering en het behoud van *de Rots*. Bij de vredesonderhandelingen in Utrecht in 1713 wisten de Engelsen Gibraltar te behouden. Vanaf de Spaanse Successieoorlog heeft het Verenigd Koninkrijk een marinebasis op dit strategisch belangrijke punt bezeten.

De Franse vloot, door Lodewijk XIV naar Gibraltar gestuurd, raakte op 24 augustus 1704 slaags met de Brits-Nederlandse vloot. Vijftig Franse linieschepen onder leiding van Lodewijk Alexander de Bourbon, graaf van Toulouse, moesten het opnemen tegen drieënvijftig Britse en Nederlandse linieschepen die werden geleid door admiraal Sir George Rooke en admiraal Cloudesley Shovell aan Britse zijde en door luitenant-admiraal Gerard Callenburgh en vice-admiraal Jan Gerrit van Wassenaer aan Nederlandse zijde. De hevige strijd duurde de hele dag, waarbij er zo veel geschoten werd dat de Nederlandse zeelieden tijdens het gevecht de kardoezen voor het geschut moesten bijvullen, omdat de voorraad door het hoge vuurtempo opraakte. Bij het aanbreken van de nacht werd de strijd gestaakt. De volgende dag bleek dat de Fransen het gevecht ontweken en zich terugtrokken naar Toulon. Deze grootste zeeslag van de Spaanse Successieoorlog eindigde onbeslist, hoewel de Franse de overwinning claimden. Maar de Fransen zouden niet opnieuw in een grootschalig treffen met de Brits-Nederlandse marine om de heerschappij op zee strijden. De Nederlandse vloot in de Middellandse Zee werd in samenwerking met de Britse vloot ingezet voor blokkade van de Franse marinehaven Toulon, voor konvooiering en voor ondersteuning bij amfibische operaties tegen steden als Barcelona, Cartagena en Alicante. Ook was er sprake van de verovering van belangrijke havens, zoals Port-Mahon op Minorca, en eilanden als Majorca en Sardinië. In het Noordzeegebied was de vloot voornamelijk actief bij het beschermen van koopvaardij en visserij tegen de Fransen.

**Opkomst en neergang**

Naarmate de oorlog vorderde werd de Engelse vloot steeds machtiger. De Engelse staat bleek in staat om voldoende middelen beschikbaar te stellen voor de vloot, omdat zij relatief weinig bijdroegen aan de landoorlog en omdat haar economie in de tweede helft van de zeventiende eeuw een grote expansie doormaakte. De Nederlanders moesten zich vanwege de grote financiële inspanningen voor het leger beperken tot een bijrol op maritiem gebied. De Staten-Generaal gaven voorrang aan de bescherming van de landsgrenzen en het consolideren van de bufferzone



Action Off Cartagena, 28 mei 1708. Het schilderij verwijst naar het in beslag nemen van een Spaanse Zilvervloot door Admiraal Charles Wager bij Cartagena in West-Indie op 28 mei 1708. Wager's schip, de Expedition, is te zien in het midden terwijl het de San Josef, het Spaanse vlaggeschip aanvalt. Samuel Scott, Olieverf op doek, begin 18e eeuw.
National Maritime Museum, Greenwich, London, Caird Collection.

in de Zuidelijke Nederlanden boven het handhaven van de militaire positie op zee. Er was eveneens sprake van een herschikking van de vloten, waarbij de Nederlandse vloot zich ging concentreren op het Noordzeegebied om daar de visserij en de koopvaardij te beschermen tegen de Franse vloot. Tevens was er sprake van toenemende commissievaart, waarbij private ondernemingen, gesteund door de Staten-Generaal, zich inzetten om vijandelijke kapers, afkomstig uit diverse havens in Frankrijk, op te sporen en onschadelijk te maken.
Deze politieke keuzes zorgden voor grote spanningen in het geallieerde kamp, vooral na de regeringswisseling in Engeland in 1710, waar de anti-Nederlandse Tories aan het roer kwamen. Tijdens de verkiezingsstrijd verschenen anti-Nederlandse pamfletten, zoals het bekende *The Conduct of the Allies and of the Late Ministry in beginning and carrying on the Present War* van Jonathan Swift, waarin de Republiek werd beschuldigd van grote nalatigheid in het nakomen van contractuele verplichtingen ten aanzien van de vloot. Hoewel er sprake was van grove overdrijving, zat er wel een kern van waarheid in deze beweringen. De Republiek had grote moeite haar vloten uit te rusten en was geneigd haar schepen vooral in te zetten voor bescherming van haar eigen commerciële belangen.
Bij de Vrede van Utrecht was de Republiek gedegradeerd tot een tweederangs staat, die financieel gezien aan de grond geraakt was. Ze moest in 1713 zelfs haar betalingen voor een aantal maanden uitstellen vanwege gebrek aan geldmiddelen. De vloot werd voor een belangrijk deel aan de wal gehouden om te besparen op de kosten. De verschillende admiraliteiten, met uitzondering de admiraliteit van Amsterdam, waren financieel in zeer slechte conditie vanwege de nalatigheid van de landsprovincies. Amsterdam wist zich in de jaren twintig en dertig van de achttiende eeuw enigszins te herstellen, maar de vroegere glorie van de oorlogsvloot van de Republiek uit de Gouden Eeuw zou niet meer terugkeren.

**Conclusies**

De Republiek was in de zeventiende eeuw een van de machtigste zeevarende naties geweest, die in verschillende oorlogen met haar grootste concurren-




Ontzet van Toulon, 1707. Kaart van de stad Toulon belegerd door de Fransen, ontzet door de Geallieerden op 22 augustus 1707. Aan de linkerzijde twee inzetten met een plattegrond van de stad en een kaartje van het groter gebied, onderaan de legenda A-F en 1-8 in het Frans en Nederlands. Anoniem, ets met teksten in boekdruk, 1707.
Rijksmuseum, Amsterdam.

ten Engeland en Frankrijk had laten zien dat ze haar grondgebied en haar grote belangen in koopvaardij en visserij uitstekend wist te beschermen. Stadhouder Willem III speelde samen met de secretaris van de Amsterdamse Admiraliteit Job de Wildt een belangrijke rol in de opbouw en handhaving van de vloot in de laatste decennia voor de Spaanse Successieoorlog. Na de dood van deze twee belangrijke voorvechters voor een krachtige marine kreeg de vloot minder prioriteit vanwege de gerichtheid op de continentale landoorlog. Dit leidde ertoe dat er steeds minder geld ter beschikking kwam, waardoor de vloot niet op sterkte kon worden gehouden. Hoewel het gewest Holland lange tijd in staat was om de achterstallige betalingen van de andere gewesten te compenseren, moest ze uiteindelijk deze inspanningen drastisch verminderen. De Republiek was aan het eind van de oorlog zo goed als failliet en kon nauwelijks nog schepen in de vaart brengen. De rol van de Republiek als vooraanstaande zeemacht was uitgespeeld. Engeland was aan haar opmars tot maritiem wereldrijk begonnen en had in de Spaanse Successieoorlog belangrijke maritieme steunpunten in het Atlantisch gebied en in de Middellandse Zee verworven.

De Republiek zou in de jaren na de oorlog zich wel enigszins herstellen. Er was veel privaat kapitaal, dat ironisch genoeg vaak geïnvesteerd werd in Britse ondernemingen. Maar de rol van de Republiek als leidende zeemacht was uitgespeeld. Het zou vele jaren duren voordat de Republiek op internationaal niveau weer mee zou gaan tellen.




De Omroeper van Versailles, 1702. Spotprent op de Franse koning Lodewijk XIV die als een stadsomroeper het nieuws brengt van de nederlaag in de zeeslag in de baai van Vigo, waarbij de Franse en Spaanse vloot werd verslagen door de gecombineerde vloot van Engeland en Holland, 23 oktober 1702. In de rechterhand een schel, in de linkerhand een lange lijst met de namen van de verloren Franse schepen, bij zijn voeten een blaffend hondje, op de achtergrond de zeeslag. In de voorstelling een oproep uit naam van de koning in het Nederlands en Frans, onderaan verzen van vier regels in het Frans en in het Nederlands. Onderdeel van een groep afzonderlijke spotprenten op Lodewijk XIV tijdens de Spaanse Successieoorlog, circa 1701-1713. Anoniem, Ets en gravure, 1692 en/of 1702

Rijksmuseum, Amsterdam. National Maritime Museum, Greenwich, London, Caird Collection.

**Literatuur**


- Aalbers, Johan, De Republiek en de vrede van Europa, Deel 1 Achtergronden en algemene aspecten (Groningen 1980).
- Bruijn, Jaap, *Varend Verleden, de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 1998).
- Ehrman, John, *The navy in the war of William III, 1689-1697, Its State and Direction* (Cambridge 1953).
- Fritschy, Wantje, e.a., *Gewestelijke financiën ten tijde van de Republiek der Verenigde Nederlanden* (Den Haag 1996).
- Israel, Jonathan, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford 1989).
- Israel, Jonathan, *De Republiek, 1477-1806* (Franeker 2001).
- Jonge, Johannes Cornelis de, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, Vol. 3 (Haarlem 1860).
- Jonge, Johannes Cornelis de, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, Vol. 4 (Haarlem 1861, Zwolle 1869).
- Hart, Marjolein 't, *The making of a bourgeois state. War, politics and finance* (Manchester 1993).
- Mahan, Alfred Thayer, *The influence of sea power upon history, 1660-1783* (Boston 1889).
- Vries, Jan de, Ad van der Woude, *The First Modern Economy, success, failure and perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815* (Cambridge 1997).

# De samenvoeging van de departementen van Marine en Oorlog en de vergeefse fusiepogingen van de vliegdiensten van leger en vloot in het Interbellum

**D. Starink, luitenant-generaal b.d.**



Hendrikus Colijn in 1911. Colijn lokte als tijdelijk minister van Oorlog en Marine in 1912 een Koninklijk Besluit uit ter samenvoeging van de departementen van Oorlog en Marine.
Nationaal Archief, Den Haag, collectie Het Leven.
Fotograaf onbekend, 1911.

De gehele negentiende eeuw kende het Koninkrijk der Nederlanden twee afzonderlijke departementen voor de landsverdediging, namelijk die van Oorlog en Marine. Als bewindslieden traden doorgaans hoge officieren op, aanvankelijk aangesteld door de Koning, na 1848 als onderdeel van constitutionele kabinetten. Kort voor de Eerste Wereldoorlog besloot het kabinet-Heemskerk tot samenvoeging van beide ministeries, maar die zou uiteindelijk pas in 1928 zijn beslag krijgen in de vorming van één departement van Defensie. Als rode draad door de discussie over de samenvoeging van de beide departementen liep in het Interbellum het vraagstuk van de mogelijke fusie van de *Luchtvaartafdeeling* (LVA) van het Nederlandse leger en de *Marineluchtvaartdienst* (MLD) die zowel in Nederland als Nederlands-Indië actief was. Daarom speelde ook de mogelijke splitsing van de marine(vliegdienst) in een Europees en een Indisch deel gedurende enige tijd een rol. Ondanks de vorming van het Departement van Defensie is het tot aan de Tweede Wereldoorlog niet van een fusie van de vliegdiensten van leger en vloot gekomen.

## De plannen van het kabinet-Heemskerk

Het confessionele kabinet dat onder leiding van minister van Binnenlandse Zaken mr. Th. Heemskerk tussen 1908 en 1913 regeerde, kende verschillende ministerswisselingen op de posten van Oorlog en Marine. Luitenant-generaal F.H.A. Sabron verruilde in 1908 zijn functie van Chef van de Generale Staf voor die van minister van Oorlog, maar moest een jaar later om gezondheidredenen terugtreden. Hij werd opgevolgd door de Inspecteur van het Militair Onderwijs, generaal-majoor W. Cool, die veel wetsvoorstellen, waaronder een nieuwe Militiewet, voorbereidde. Voordat hij deze in de Tweede Kamer kon verdedigen, kwam hij eind 1910 met de Kamer in conflict over de officierstraktementen en trad af. Dat bracht op 4 januari 1911 het antirevolutionaire Kamerlid H. Colijn als bewindspersoon op het departement van Oorlog. Via verschillende wetten loodste hij een omvangrijke reorganisatie van het leger door het parlement, waaronder ook de oprichting van de LVA op 1 juli 1913.
Toen in mei 1912 vice-admiraal J. Wentholt als minister van Marine moest aftreden nadat de Tweede Kamer zijn voorstel tot bouw van een pantserschip had afgewezen, fungeerde de politiek succesvolle Colijn tot aan het einde van de kabinetsperiode in augustus



Sedert de vorming van het Koninkrijk der Nederlanden in 1813 zetelde het Departement van Oorlog in het voormalige Herenlogement van Rotterdam aan het Plein 4 te 's-Gravenhage. Steendruk,
Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).

1913 ook tijdelijk als minister van Marine.
De ervaring die de daadkrachtige Colijn met het beheren van beide militaire departementen opdeed, sterkte hem in de opvatting dat de samenvoeging van deze departementen de eenheid van bestuur en samenwerking bij de uitvoering van de landsverdediging ten goede zou komen. Bij Koninklijk Besluit van 3 december 1912[1] werd dan ook de oprichting van het departement van Defensie aangekondigd onder gelijktijdige opheffing van de departementen van Oorlog en Marine. In de memorie van toelichting op de wetsontwerpen die deze samenvoeging op 1 juni 1913 mogelijk moest maken, werd deze gemotiveerd door te wijzen op de noodzaak de landsverdediging – zowel de voorbereiding ervan in vredestijd als de uitvoering ervan in oorlogstijd – te richten op een op het gemeenschappelijk doel gerichte, zorgvuldige samenwerking tussen leger en marine.[2] De beoogde samenvoeging van beide departementen zou voorshands overigens beperkt blijven tot aanstelling van één minister en twee commissarissen-generaal, terwijl beide begrotingen voor 1913 in stand bleven.[3]
Zowel bij de Raad van State als in marinekringen leefde veel bezwaar tegen de opheffing van het ministerie van Marine, zodat de regering besloot het onderwerp tot de Tweede Kamerverkiezingen van juni 1913 te laten rusten.[4]
Na de verkiezingen maakte het confessionele kabinet-

[1] *Staatsblad* 1912, nr. 363.

[2] TK 1912-1913, bijlagen, 243 nr. 3: Memorie van toelichting op het wetsontwerp ter instelling van het ministerie van Defensie van 16 januari 1913.

[3] TK 1912-1913, bijlagen, 243 nr. 5: Memorie van toelichting op het wetsontwerp ten aanzien van de begrotingwetten 1913 van 16 januari 1913.

[4] *Algemeen Handelsblad*, 9 maart 1913.



De Luchtvaartafdeeling van het Nederlandse leger werd op 1 juli 1913 op het vliegveld Soesterberg opgericht. Hier staat een Farman-vliegtuig op de Soesterbergse vlieghei met draaiende motor.
Legermuseum, Delft.

Heemskerk plaats voor het liberale kabinet onder leiding van mr. P.W.A. Cort van der Linden. Naast gepensioneerd generaal-majoor N. Bosboom als minister van Oorlog was er in dit kabinet ook weer een minister van Marine benoemd, kapitein-ter-zee J.J. Rambonnet.[5] Deze stond voor de taak de op basis van de adviezen van de Staatscommissie 1912 opgestelde plannen voor een vloot met slagschepen voor de verdediging van Nederlands-Indië tot uitvoering te brengen.[6] Daarmee kwam het voornemen tot samenvoeging van de departementen van Oorlog en Marine op een laag pitje te staan. Bij Koninklijk Besluit van 26 maart 1914[7] werd de intrekking van het besluit tot samenvoeging van beide departementen bekendgemaakt. Ook de wetsontwerpen ter zake werden ingetrokken.[8] Zo ging Nederland de Eerste Wereldoorlog in met afzonderlijke ministers voor Oorlog en Marine. Van de aanschaf van de slagschepen in Duitsland moest door de oorlogsomstandigheden echter worden afgezien. Begin 1915 besloten de marineleiding en de ministeries van Marine en Koloniën dat de onderzeeboot in wezen de kern zou vormen van de Koninklijke Marine, aan te vullen met twee kruisers, de latere *Java* en *Sumatra*, die pas in de jaren twintig in dienst zouden komen.[9]

## De totstandkoming van de militaire vliegdiensten

Als minister van Oorlog was Colijn ook verantwoordelijk voor de oprichting van de Luchtvaartafdeeling (LVA) van het Nederlandse leger op 1 juli 1913.[10] Deze vond plaats op basis van de adviezen in het eindrap-

[5] *Algemeen Handelsblad*, 4 september 1913.

[6] J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot: De invloed van internationale zeestrategieën op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942* (Amsterdam 2011) 175.

[7] *Staatsblad* 1913, nr. 167.

[8] TK 1913-1914, bijlagen, 39, nr. 1: Brief van de ministers van Oorlog en Marine van 11/15 juni 1914.

[9] J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot*, 190-192.

[10] Een hiertoe strekkend voorstel in de Oorlogsbegroting voor 1913 werd op 15 januari 1913 in de Tweede Kamer goedgekeurd. Zie: TK 1912-1913, 1806-1810.

port van de Militaire Luchtvaartcommissie, die door de chef van de Generale Staf, luitenant-generaal C.J. Snijders, aan de minister werden aangeboden onder aantekening dat het nieuwe luchtwapen ook voor de marine moest kunnen fungeren:

'Waar de mil. Luchtvaartorganisatie, blijkens het voorgaande is te beschouwen als een orgaan der algemeene landsverdediging, dat in velerlei richtingen zijn diensten zal kunnen bewijzen, moge ook de aandacht zijn gevestigd op haar nut ten behoeve van de kustverdediging en aan de werkkring der Marine. [...] Er zou alle aanleiding kunnen bestaan dat te zelfder plaatse ook de oprichting van een marineluchtvaartafdeeling werd overwogen, ware het niet dat een tweeledige voorziening in de behoeften, eenerzijds door de landmacht, anderzijds door de zeemacht, tot eene betreurenswaardige versnippering van krachten en verspilling van geld zou moeten leiden. Een meer doelmatige oplossing zal het naar zeker zijn de toetreding tot de luchtvaartafdeeling en de deelneming aan hare oefeningen ook voor personeel der Marine open te stellen.'[11]

De LVA werd ingevolge het Koninklijk Besluit van 16 april 1913, nr. 29 op het vliegkamp Soesterberg gevestigd en kreeg in de zomer van 1914 aanvulling in de vorm van een marinedetachement. In de Marinebegroting voor 1914 was namelijk een bedrag van ƒ 36.000 opgenomen voor een marinevliegdienst en in het voorjaar 1914 werd overeengekomen ten behoeve van de opleiding van marinevliegers op Soesterberg een eigen vliegtuig met hangar beschikbaar te stellen.[12] De belangrijkste taak van het luchtwapen was de verkenning en waarneming vanuit de lucht ten behoeve van de leger- en marinecommandanten. De bij aanvang van de Eerste Wereldoorlog door generaal Snijders als opperbevelhebber bevolen neutraliteitspatrouilles langs de grenzen werden door beide vliegdiensten gezamenlijk uitgevoerd, door de landmacht vanaf de Kemperheide bij Arnhem, de Groote Heide bij Venlo en de Molenheide bij Gilze-Rijen en door de marine vanaf het Middenreduit bij Oost-Souburg. Soesterberg fungeerde als hoofdvestiging van het luchtwapen, waar alle opleidingen werden gegeven en waar een uitgebreide infrastructuur voor de technische ondersteuning van het vliegbedrijf verrees.[13]
Om de opleiding van vliegers en waarnemers te intensiveren was dringend extra vliegend materieel nodig, maar omdat de oorlogvoerende landen zelf grote behoefte aan vliegtuigen hadden, stonden zij export naar het neutrale Nederland aanvankelijk niet toe. Via internering van met pech op Nederlands grondgebied gelande vliegtuigen kregen de vliegdiensten op Soesterberg toch enige aanvulling met een gevarieerde vloot van vliegtuigen. De op deze wijze verkregen watervliegtuigen met drijvers of vliegboten die vanaf het water konden opstijgen en daardoor primair geschikt waren voor gebruik boven zee en de riviermondingen, gingen in dienst van de marine. Daarvoor werd begin 1916 bij Schellingwoude nabij Amsterdam aan het Buiten-IJ een watervliegkamp ingericht, dat op 17 april 1916 officieel in gebruik genomen werd als marineluchtvaartsteunpunt binnen de Stelling van Amsterdam. In januari 1917 kocht de marine bij de Zweedse vliegtuigfabriek van Enoch Thulin te Landskrona acht lesvliegtuigen en tien jachtvliegtuigen. Met de komst van deze vliegtuigen kon het aantal leerling-vliegers van de marine op Soesterberg verder worden opgevoerd.
Gelijktijdig met deze uitbreiding begon de marine in 1917 ook met de aanleg van een eigen vliegtuigbasis bij De Mok op Texel, waar de watervliegtuigen in een kleine baai konden landen en de landvliegtuigen van het brede strand gebruik konden maken. Later werd met het opgespoten zand uit de uitgediepte kom en vaargeul een vliegveldje aangelegd. Op 16 april 1917 vertrok luitenant-ter-zee A.S. Thomson met vier kwartiermakers van Soesterberg naar De Mok en op 21 augustus 1917 werd daar het marinevliegkamp De Mok officieel in bedrijf gesteld. Bij Koninklijk Besluit van 8 augustus 1917, nr. 51 was inmiddels een regeling vastgesteld voor het personeel van de Marineluchtvaartdienst (MLD), terwijl met beschikking van de minister van Marine van 18 augustus 1917, nr. 6 de zelfstandige positie van de MLD werd bekrachtigd. Omdat De Mok voor landvliegtuigen niet echt geschikt bleek, werd in de loop van 1918 net ten zuiden van de Stelling van Den Helder een nieuw vliegveld De Kooy aangelegd. Nadat dit in allerijl geheel met houten gebouwen en hangars ingericht vliegveld op 7 oktober 1918 in gebruik was genomen, werd het marinedetachement op Soesterberg opgeheven.[14]
De door het ministerie van Marine vanaf 1917 ingezette verzelfstandiging van de MLD werd door minister Rambonnet beargumenteerd met de vaststelling dat in de loop der jaren – in aanvulling op de verkenningstaak op de kust en ter zee – ook de beveiliging met jachtvliegtuigen van de marinestellingen te Den Helder en in Zeeland bijzondere aandacht van de ma-

[11] Nationaal Archief (NA) 2.13.85, inv. 4: Nota CGS aan minister van Oorlog van 24 april 1912, nr. 538.

[12] NA 2.13.85, inv. 47: Nota minister van Marine van 26 maart 1914, bureau S, nr. 75 en brief commandant LVA van 6 april 1914, nr. 100.

[13] R. de Winter en E.H.J.C.M. Doreleijers, *Luchtmachtstructuren in beweging: 80 jaar luchtmachtorganisatie* (Den Haag 1994) 13-30.

[14] J.F. van Dulm en F.C. van Oosten, *50 Jaar Marineluchtvaartdienst 1917-1967* (Den Haag 1967) 7-15.



Tijdens de Eerste Wereldoorlog trad kapitein-ter-zee J.J. Rambonnet op als minister van Marine. Hier zit hij op 24 september 1915 op Soesterberg achter luitenant-ter-zee A.S. Thomson in een Farman-vliegtuig klaar voor een rondvlucht boven de Stelling van Naarden.
NIMH.

rineleiding vroeg. Concentratie van zeeverkenners, jachtvliegtuigen en een onderhouds- en herstellingsdienst in één hand op marinevliegkampen was voor de marine essentieel. De bouw van het vliegveld De Kooy bij Den Helder was daarom in de marinebegroting voor 1918 voorzien en minister Rambonnet wilde het vliegveld Souburg van de landmacht overnemen.[15]
Dit standpunt beschouwde generaal Snijders als een inbreuk op zijn bevoegdheid als opperbevelhebber om te bepalen hoe en waar alle luchtstrijdkrachten zouden worden ingezet: 'Deze eenheid van handelen zou het best zijn gewaarborgd, wanneer de geheele vliegdienst te land en ter zee onder eenhoofdige leiding werd opgebouwd, ontwikkeld, geoefend en op zijn oorlogstaak voorbereid.' Minister van Oorlog De Jonge was het geheel met de opperbevelhebber eens, zo liet hij zijn ambtgenoot van marine weten, daarbij verwijzend naar de situatie in Engeland en Frankrijk.[16]
In een nieuwe nota weerlegde Rambonnet de zienswijze van de opperbevelhebber door te betogen dat alleen de marine tot nu toe aandacht had besteed aan de beveiliging van de stellingen van Den Helder en Zeeland. Hij voerde echter ook een nieuw argument aan, namelijk de plannen om de MLD ook in Nederlands-Indië in te gaan zetten: 'Daarom moet er een algemeene Marineluchtvaartdienst zijn dienstdoende zoowel in het Moederland als in de Koloniën en één geheel vormende met de Marine. Op bovenstaande gronden kan samenvoeging van de beide diensten door mij niet worden aanvaard.'[17] Het resultaat was dat op zaterdag 23 februari 1918 een bespreking werd belegd tussen de beide ministers, waarbij ook de OLZ en zijn chef staf, de betrokken departementsambtenaren en de commandanten van de LVA en de MLD tegenwoordig waren. Blijkens het verslag van deze bespreking werd het volgende compromis overeengekomen:

- Het exercitieterrein bij Souburg, met inbegrip van het landingsterrein en het Middenreduit, zou worden overgedragen aan de marine, die het Middenreduit wilde laten ruimen door het werkloze personeel van de werf 'De Schelde' en het landingsterrein wilde uitbreiden door aankoop van gronden.

- De landmacht zou voor oefeningen en vredesvluchten gebruik kunnen blijven maken van het vliegveld bij Souburg, zoals de marine ook gebruik kon blijven maken van Soesterberg en de andere LVA-vliegvelden.

- De samenwerking tussen de LVA en de MLD zou worden uitgewerkt in een nadere ministeriële regeling en onderwerp zijn van periodiek overleg tussen de chefs van de Generale Staf en de Marinestaf.[18]

[15] HTK 1917-1918, bijlagen, 2 VI nr. 2: Memorie van toelichting op de Marinebegroting 1918 van 18 september 1917, 14; NA 2.13.70, inv. 741: Nota van de minister van Marine aan de minister van Oorlog van 5 november 1917, Afd. S, nr. 452A Geheim.

[16] NA 2.13.70, inv. 741: Nota van de minister van Oorlog aan de minister van Marine van 8 december 1917, Kab. Litt. S.160. Minister De Jonge verwees naar de Engelse besluitvorming om te komen tot één RAF en een decreet van de Franse president Poincaré van 24 september 1917 waarbij een speciale staatssecretaris voor militaire en maritieme luchtvaart was benoemd.

[17] NA 2.13.70, inv. 741: Nota van de minister van Marine aan de minister van Oorlog van 31 december 1917, Afd. S, nr. 526A Geheim.

[18] NA 2.13.70, inv. 741: Verslag door het ministerie van Marine van 25 februari 1918, Afd. S, nr. 69. Op 23 mei tekenden de ministers van Oorlog en Marine een gezamenlijke beschikking inzake het regelmatig overleg over de luchtvaartdiensten en de daarbij te bespreken onderwerpen (brief ministerie van Oorlog van 6 juni 1918, Afd. II, nr. 141).

Zo waren er dus aan het einde van de Eerste Wereldoorlog in Nederland twee militaire vliegdiensten ontstaan, beide met eigen personeel, vliegvelden, vliegtuigen, technische dienst, regelgeving, enz. De op Soesterberg zetelende commandant LVA ressorteerde rechtstreeks onder de chef van de Generale Staf en de commandant MLD ontving zijn bevelen van de chef van de Marinestaf. Na afloop van de oorlog werden beide vliegdiensten geconfronteerd met de ernstige bezuinigingen, waarmee de militaire uitgaven na beëindiging van de mobilisatietoestand werden teruggebracht.

**De na-oorlogse bezuinigingen op defensiegebied**

Terstond na de wapenstilstand van november 1918 wilde het kabinet de sterk opgelopen kosten voor de gemobiliseerde krijgsmacht terugbrengen. Dat ging de Tweede Kamer niet snel en ver genoeg. Verschillende politieke partijen eisten hervormingen, waarin werd afgerekend met oude dogma's en rekening werd gehouden met het ontstaan van de Volkenbond en de nieuwe vormen van oorlogvoering, zoals het luchtwapen en onderzeeboten. Als klein neutraal land met uitgestrekte koloniën worstelde Nederland jarenlang met het defensievraagstuk. Op 5 januari 1920 traden zowel de minister van Oorlog, Jhr. mr. G.A.A. Alting von Geusau, als de minister van Marine, mr. H. Bijleveld, af nadat zij bij de behandeling van hun begroting voor 1921 een vijandige Kamer tegenover zich zagen. Niet alleen de partijen ter linker zijde, maar ook de rooms-katholieke coalitiegenoten, onder wie mr. J.B. Bomans, drongen aan op verdere aanpassingen van de defensieplannen. Zo drong Bomans op 10 december 1919 in een motie aan op één departement van Landsverdediging in Nederland.[19]
Nadat premier Jhr. Ch.J.M. Ruys de Beerenbrouck enige maanden de beide departementen had beheerd, werd op 31 maart 1920 de chef van de Generale Staf, luitenant-generaal W.F. Pop benoemd tot tijdelijk minister van Oorlog en van Marine. Het kabinet had tot samenvoeging van de beide militaire departementen besloten als maatregel tot bezuiniging.[20] Met name de katholieke coalitiepartij, toentertijd als grootste partij goed voor dertig procent van de Kamerzetels, kwam met een Defensierapport, waarin voor verdere bezuinigingen werd gepleit. Die werden voornamelijk gezocht in de verkleining van het leger, verkorte diensttijd, een beperkte rol van de marine bij de kustverdediging van Nederland, de maritieme verdediging van Nederlands-Indië met vooral klein materieel, gesteund door de in aanbouw zijnde kruisers *Java* en *Sumatra*. In verband met het voorgaande suggereerde het rapport het beheer van de marine in Nederland onder te brengen bij een nieuw departement voor Landsverdediging en het beheer van de marine in Nederlands-Indië onder te brengen bij het departement van Koloniën (dat ook voor het Oost-Indisch Leger verantwoordelijk was).[21] Het idee voor deze 'splitsing der marine' was geen nieuw idee, want de Staatscommissie uit 1906 had deze gedachte ook reeds geopperd. De marine was hier altijd sterk op tegen geweest en wilde vast houden aan één Staatsmarine, waarin het personeel en het materieel afwisselend in Nederland en Indië kon worden ingezet.[22]

**De samenvoegingsplannen van minister Pop**

Minister Pop deelde in mei 1920 bij de behandeling van het wetsontwerp tot afbouw van de kruisers *Java* en *Sumatra* in de Eerste Kamer mee dat de regering binnen de bestaande staatkundige verhoudingen tussen het moederland en de koloniën aan één Staatsmarine wenste vast te houden.[23] Bij het aanbieden van de Marinebegroting voor 1921 kondigde hij aan dat een interdepartementale commissie zich over de vlootplannen en de verdeling van de kosten daarvan over de Nederlandse en Indische begrotingen zou buigen. Ook kondigde hij aan dat het voor hem vaststond dat de vliegdiensten van leger en vloot moesten worden samengevoegd.[24]
Met Koninklijk Besluit van 27 september 1920[25] werden de departementen van Oorlog en Marine opnieuw opgeheven en samengevoegd tot het departement van Defensie. In de toelichting op de daartoe strekkende wetsontwerpen motiveerde de regering deze stap met de vaststelling dat, doordat de 'leiding der voorbereiding van de verdediging in haar geheel, dit is de vredesarbeid, in één hand gelegd wordt,' aanmerkelijke vereenvoudiging kon worden verkregen en meer economisch kon worden gewerkt. Deze voordelen konden onmiddellijk worden verwezenlijkt

[19] HTK, 1919-1929, bijlagen, 332 nr. 1: Motie-Bomans.

[20] P.J. Oud, *Honderd jaren: Hoofdzaken der Nederlandsche staatkundige geschiedenis 1840-1940* (Assen 1946) 245.

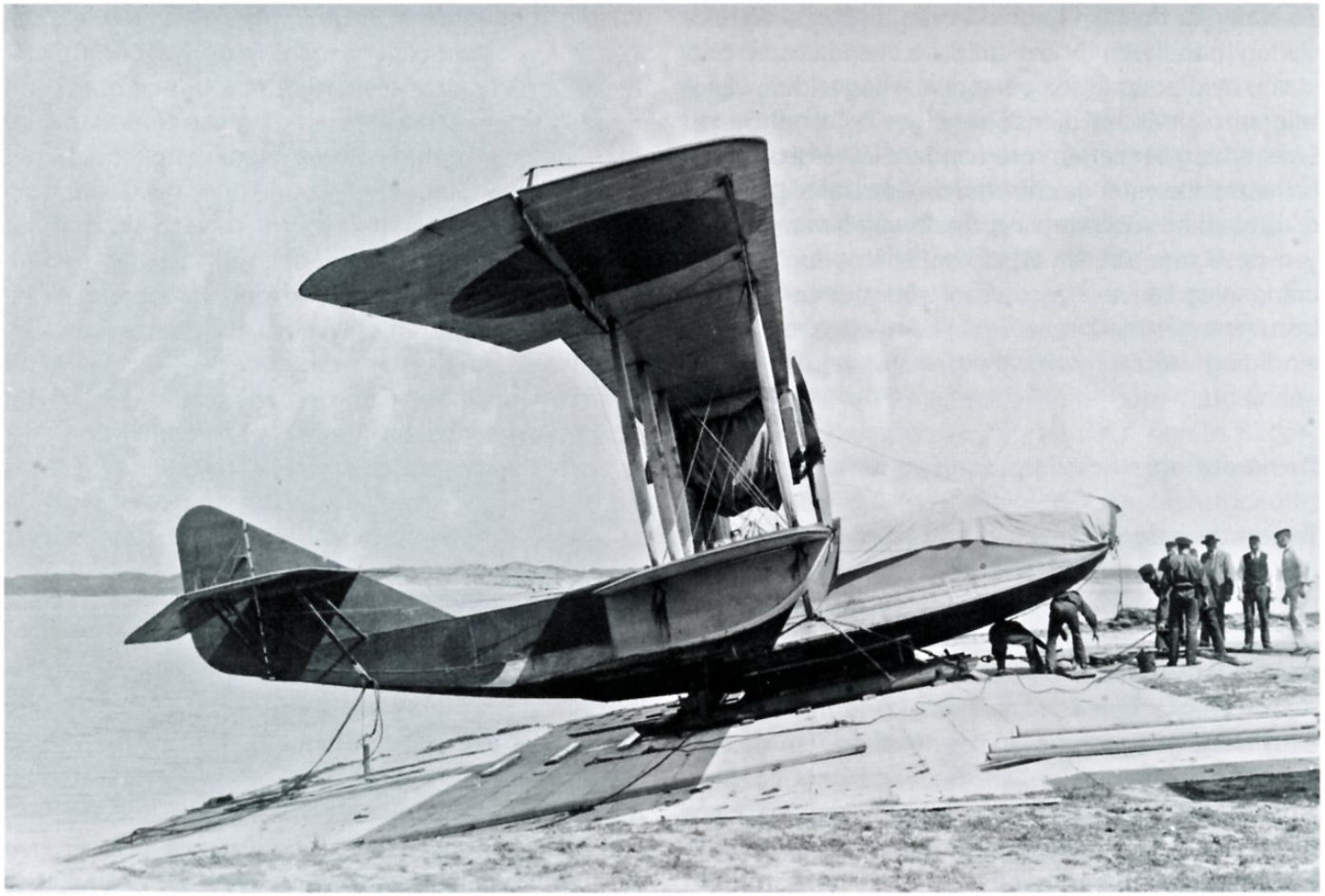
[21] *Het Vaderland*, 20 april 1920, avondeditie.

[22] *Algemeen Handelsblad*, 15 januari 1920, avondeditie.

[23] HEK, 1919-1920, 644; *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 1 juni 1920, avondeditie.

[24] HTK, 1920-1921, bijlagen, 2 VI nr. 2: Memorie van toelichting op de Marinebegroting 1921 van 21 september 1920, 11.

[25] *Staatsblad* 1920, nr. 759.



De marine legde in 1917 aan de baai van De Mok op Texel een basis aan voor watervliegtuigen. Hier ligt in 1918 de op 17 februari 1915 geïnterneerde Engelse vliegboot White and Thompson no. 3 op de helling van De Mok.
NIMH.

door samenvoeging van de vliegdiensten.[26] Deze werden door de minister in de memorie van antwoord als volgt opgesomd:

'Dat samenvoeging der luchtvaartdiensten op den duur tot bezuiniging van beteekenis moet leiden, zal duidelijk zijn, als men bedenkt, dat beide diensten, al bezigt de marineluchtvaartdienst voor een groot deel watervliegtuigen, toch ook eenzelfde soort landvliegtuigen, nl. de jagers, gebruiken; dat beide hun algemeen beheer, hun technischen dienst, hun werkplaatsen, hun magazijnen, hun oefenscholen (vliegkampen) behoeven en dat reeds het vereenigen van beide diensten uit dien hoofde alleen reeds belangrijke bezuinigingen mogelijk moet maken. Bovendien zal met minder personeel en materieel volstaan kunnen worden, wanneer beide diensten vereenigd zijn, dan wanneer ieder voor zich in de behartiging van eigen behoeften en belangen tracht te voorzien. Wanneer die eenheid van den aanvang af op den voorgrond gestaan had, zouden ongetwijfeld aanzienlijke bedragen uitgespaard zijn geworden.'[27]

Reeds in augustus 1920 had minister Pop de chefs van de Generale Staf en de Marinestaf opgedragen een vredesorganisatie voor de verenigde Luchtvaartdienst te ontwerpen langs de volgende lijnen: een Staf en drie Afdeelingen te Soesterberg, Schiphol en Schellingwoude. Zolang De Mok nog gebruikt zou worden, kon de Afdeeling Schellingwoude over beide afdelingen worden verdeeld. Pop wilde dat bij de samenstelling van de onderdelen geen scheiding tussen personeel afkomstig van de land- en zeemacht werd gemaakt. Ten slotte wilde hij onderzocht hebben waarom De Kooy voorlopig als reparatiewerkplaats gehandhaafd zou moeten worden. Het kwam hem namelijk voor,

[26] HTK 1920-1921, bijlagen, 312 nr. 3: Memorie van toelichting op het wetsontwerp ter instelling van het departement van Defensie van 15 november 1920.

[27] HTK 1920-1921, bijlagen, 312 nr. 5: Memorie van antwoord op het wetsontwerp ter instelling van het departement van Defensie van 15 februari 1921.



[6] Luitenant-generaal W.F. Pop trad op 31 maart 1920 op als minister van Oorlog en Marine. Hij bereidde in korte tijd een besluit tot samenvoeging van de departementen van Oorlog en Marine en van de vliegdiensten van leger en vloot voor. Toen de Tweede Kamer op 15 juni 1921 tegen zijn nieuwe Dienstplichtwet stemde, trad hij af, waarna de samenvoegingsplannen op de lange baan werden geschoven. NIMH.

dat de reeds te Soesterberg aanwezige gelegenheid tot repareren van landvliegtuigen voldoende was om alle in gebruik zijnde landvliegtuigen in normale tijden te kunnen onderhouden en herstellen.[28]

Op 3 september 1920 stuurde minister Pop zijn voorstellen naar de Kamer voor een gewijzigd stelsel van legervorming en de daarop gebaseerde verlichting van de dienstplichtlast. Hij ging daarbij uit van een betrekkelijk klein, doch goed toegerust kernleger, dat binnen korte tijd door uit reservetroepen gevormde afdelingen op grotere sterkte kon worden gebracht.[29]

Een half jaar later legde hij de details van het in twee gedeelten te splitsen leger en een nieuwe Dienstplichtwet aan de Kamer voor. Toen de Kamer op 15 juni 1921 tegen dit wetsontwerp stemde, was dit voor het hele kabinet aanleiding om ontslag aan te bieden. Na een lijmpoging keerde het kabinet terug, nu met J.J.C. van Dijk als tijdelijk minister van Oorlog en Marine Deze wist in december 1921 een compromis met de Kamer te bereiken over een ongedeeld legerstelsel op basis van een jaarlijks contingent van 19.500 dienstplichtigen.[30] Het kwam minister Van Dijk goed uit dat de Kamer een debat over de samenvoeging van de departementen van Oorlog en Marine op de lange baan schoof, omdat 'met alle waardeering voor de meening van zijn ambtsvoorganger omtrent de wenschelijkheid en mogelijkheid der voorgenomen reorganisatie, hij prijs stelde uit eigen ervaring zijne meening ter zake te vormen.'[31] Over de samenvoeging van de vliegdiensten zweeg de minister. Wel legde hij aan zowel de LVA als de MLD bezuinigingen op. De oorlogssterkte van de LVA, die door zijn voorgangers op 248 oorlogsvliegtuigen (waarvan de helft in reserve) was bepaald, bracht hij terug tot een minimum van 20 jachtvliegtuigen 46 verkenningsvliegtuigen.[32] Over de toekomstige samenstelling van de MLD wilde hij de voorstellen van de Vlootwetcommissie afwachten. Ondertussen werden uit bezuinigingsoverwegingen de watervliegkampen te Schellingwoude en Veere afgestoten en het van de LVA overgenomen vliegveld bij Oost-Souburg niet afgebouwd. Toen op 1 november 1922 ook de functie van commandant MLD werd opgeheven schreef de eerste en laatste commandant, luitenant ter zee 1e klasse D. Vreede in zijn dagboek: 'Het verdelen en onderbrengen van de marineluchtvaartdienst over alle bureaus van het departement van marine geschiedde omdat op deze wijze de marineluchtvaartdienst vastgeklonken zou zijn aan de marine en het niet meer mogelijk zou zijn voor de minister om deze dienst met de landmacht samen te koppelen.'[33]

**De Vlootwet verworpen**

Bij de aanbieding van de ontwerp-Vlootwet op basis van de nog door minister Pop ingestelde Vlootwetcommissie herhaalde minister Van Dijk het regeringsstandpunt dat moest worden vastgehouden aan één Staatsmarine. De oorlogstaak van de marine in Neder-

[28] NA 2.13.85, inv. 54: Brief van de chef Generale Staf aan commandant LVA van 12 augustus 1920, nr. 2673 Geheim.

[29] HTK 1919-1920, bijlagen, 556 nr. 3 Memorie van toelichting op het wetsontwerp tijdelijke Militiewet van 3 september 1920.

[30] HTK 1921-1922, 1082; P.J. Oud, *Het jongste verleden: Parlementaire geschiedenis van Nederland 1918-1940*, deel I (Assen 1948) 308-311.

[31] HTK 1921-1922, bijlagen, 2 VI nr. 24: Memorie van antwoord op de Marinebegroting 1922 van 28 februari 1922, 11.

[32] HTK 1921-1922, bijlagen, 2 VIII nr. 2: Memorie van toelichting op de Oorlogsbegroting 1922 van 20 september 1921, 22.

[33] J.F. van Dulm en F.C. van Oosten, *50 Jaar Marineluchtvaartdienst 1917-1967* (Den Haag 1967) 32.




Minister J.M.J.H. Lambooy bepaalde in 1925 als minister van Marine a.i. dat voor de kustverdediging van Nederland geen watervliegtuigen meer nodig waren. Een reeds voor de MLD bij Fokker bestelde serie C.V watervliegtuigen werden dan ook afgeleverd in de hier afgebeelde landversie met dagbombardement als taak.
NIMH.

land werd daarin omschreven als 'het verleenen van steun aan de landmacht, in hoofdzaak door het afsluiten en versperren van zeegaten en riviermonden, terwijl door onderzeebooten voor het bij de verdediging van het zeefront onmisbare offensieve element zal zijn te zorgen.' De vloot in Indië had de taak 'door actie in zee te beletten, dat een vijand met betrekkelijk geringe middelen in den Archipel vasten voet verkrijgt, zijn doordringen daarin te vertragen, zijn transportvloot verliezen toe te brengen, zijn verbindingen te bedreigen en eventueel deel te nemen aan de locale verdediging van steunpunten.' Voor beide taken werd het benodigde materieel opgesomd.[34]
Hoewel in april 1922 bij de behandeling van de Marinebegroting 1922 in de Tweede Kamer een begin werd gemaakt met het debat over de Vlootwet, was er bij de coalitiepartijen weinig animo om deze voor de verkiezingen van juli 1922 af te handelen.[35] De coalitiepartijen wonnen en het kabinet-Ruys de Beerenbrouck kwam in vrijwel dezelfde samenstelling terug, met dien verstande dat er nu weer een aparte minister van marine was benoemd: oud-marineman en directeur-generaal der PTT E.P. Westerveld. Deze liet weten dat hij niets zag in de samenvoeging van de departementen van Oorlog en Marine, maar moest delen in de sterke bezuinigingen die minister van Financiën Jhr. D.J. de Geer wilde doorvoeren. Zo werd een pensioenkorting op de ambtenarensalarissen doorgevoerd en op het onderwijs sterk bezuinigd. Op 21 november 1922 werd de commissie-Patijn ingesteld om tegen deze achtergrond de financiering van de vlootwetplannen nog eens door te rekenen, maar de plannen werden min of meer gehandhaafd. Het kabinetsbesluit om bij de Kamer aan te dringen op spoedige hervatting van de in april 1922 geschorste behandeling van de Vlootwet, leidde tot het ontslag van De Geer op 11 augustus 1923. Ook vanuit de maatschappij ontstonden heftige protesten tegen de uitgaven voor de vloot, terwijl er zo op ambtenaren, onderwijs en werkgelegenheid moest worden gekort. Na langdurige debatten in de Tweede Kamer werd de Vlootwet op 26 oktober 1923 verworpen, doordat tien

[34] HTK 1921-1922, bijlagen, 320 nr. 3: Memorie van toelichting op het ontwerp-Vlootwet 1922 van 3 november 1921.

[35] P.J. Oud, *Het jongste verleden*, deel I, 312.

rooms-katholieke coalitiegenoten met de oppositie tegenstemden.[36]
Door de vlootwetperikelen was de politieke discussie over de samenvoeging van de departementen en van de vliegdiensten tijdelijk verstomd. In een terugblik over 1923 in het *Wetenschappelijk Jaarbericht* schreef de commandant LVA, majoor J.H. Hardenberg die ook door de commissie-Patijn was gehoord, dat in de vlootplannen teveel door een beperkte marinebril was gekeken naar de mogelijkheden van het luchtwapen. Zolang de regering echter vasthield aan het instituut Staatsmarine, zag hij weinig mogelijkheden om de luchtvaartdiensten in Nederland samen te voegen.[37] In een poging om in de Marinebegroting voor 1924 verdere bezuinigingen te vinden, opperde minister Westerveld een splitsing van het marinepersoneel in een Nederlands en een Indisch deel, maar daarvoor was nader onderzoek door een commissie nodig.[38]
Eind 1924 kondigde minister Van Dijk aan dat de kwestie van de samenvoeging van de luchtvaartdiensten opnieuw in onderzoek was genomen. Vanwege de nog bestaande nauwe band tussen de MLD in Nederland en die in Nederlands-Indië, verzette het personeelsvraagstuk zich echter volgens hem tegen een samenvoeging van de vliegdiensten in Nederland. Daarom zou zo'n onderzoek zich vooral moeten richten op een gemeenschappelijk gebruik van inrichtingen en hulpmiddelen.[39]

**Het optreden van minister Lambooy**

Na de verkiezingen van 1925 trad Colijn voor het eerst op als minister-president. In het door hem samengestelde kabinet werd de tot de RKSP behorende souschef van de Generale Staf, majoor J.M.J.H. Lambooy, benoemd tot tijdelijk minister van Oorlog en Marine. Opnieuw was bij de formatie afgesproken deze departementen samen te voegen.[40] Naar aanleiding van kritische vragen over die samenvoeging en de mogelijke splitsing van het marinepersoneel gaf Colijn de volgende toelichting:

'De huidige toestand is langzamerhand een beletsel geworden voor een rationeele organisatie van het bedrijf in Nederland. De zorg voor de veiligheid van het Rijk in Azië is meer en meer op den voorgrond getreden, waarbij uiteraard de vloot een belangrijke factor is, terwijl bij de verdediging van het Moederland de vloot slechts een rol van bijkomstige beteekenis zal hebben te vervullen. Bij deze toestand – een klein bedrijf in Nederland en een in verhouding sterke vloot in Nederlandsch-Indië – is het niet wel mogelijk de huidige organisatie der Marine te handhaven zonder te vervallen in het onderhouden van een veel te sterk beroepspersoneel in Nederland, uitsluitend met het oog op een geregelde aflossing van Marinepersoneel, dat op de vloot in Indië dient.'[41]

Reeds enkele weken na zijn optreden als tijdelijk minister van Marine legde minister Lambooy zijn visie ten aanzien van de taak van de MLD in Nederland neer in een memorie aan zichzelf als minister van Oorlog. Daarin betoogde hij dat de MLD voor haar oorlogstaak geen watervliegtuigen nodig had en dat een vijandelijke vloot op het moment van landen met bommenwerpers moest worden bestookt. Alleen voor de opleiding van vliegers voor Indië had de MLD in Nederland in de vredesorganisatie een beperkt aantal watervliegtuigen nodig.[42] Op 5 oktober 1925 besprak de minister de argumenten voor en tegen met de chefs van de Marinestaf en de Generale Staf en andere autoriteiten van leger en vloot, waarna de commandant van de LVA opdracht kreeg een nadere uiteenzetting te geven van de organisatie van één militaire luchtvaartdienst in Nederland. Dit resulteerde in een memorie van overste Hardenberg aan de minister, waarin hij ervoor pleitte de taakstelling van het luchtwapen in Nederland niet te laten vertroebelen door het verband te blijven zoeken met de organisatie van de MLD in Nederlands-Indië. Hij adviseerde de opleiding van MLD-personeel, met uitzondering van een eerste vliegerselectie, en de aanschaf van materieel tot een volledig Indische verantwoordelijkheid te maken. Hij waarschuwde ervoor de samenvoeging van de vliegdiensten in Nederland niet te zien als een fusie tussen twee gelijkwaardige partners.[43]
Minister Lambooy verduidelijkte de rol van het lucht-

[36] Ibidem, deel II, 43-47, 107-113, 116-137. Zie ook: H.J.G. Beunders, *Weg met de Vlootwet: De maritieme bewapeningspolitiek van het kabinet-Ruys de Beerenbrouck en het succesvolle verzet daartegen in 1923* (Bergen 1984).

[37] J.H. Hardenberg, 'Luchtvaart', *Wetenschappelijk Jaarbericht* 13(1923) 190-191; H.J.G. Beunders, *Weg met de Vlootwet*, 92.

[38] P.J. Oud, *Het jongste verleden*, deel II, 174.

[39] HTK 1924-1925, bijlagen, 2 VIII nr. 9: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Oorlogsbegroting 1925 van 12 december 1924, 31-32.

[40] Ibidem, deel III, 39.

[41] HTK 1925-1926, bijlagen, 2 I nr. 4: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de staatsbegroting 1926 van 30 oktober 1925, 25.

[42] NA 2.13.70, inv. 27: Memorie van minister van Marine aan minister van Oorlog van 29 september 1925, afd. Kabinet, nr. 676 A Geheim.

[43] NA 2.13.70, inv. 27: Brief van commandant LVA aan minister van Oorlog van 15 oktober 1925, nr. 139 ZG.

wapen bij de verdediging van Nederland begin november 1925 publiekelijk door vast te stellen dat het uitgesloten moest worden geacht dat 'verkenning en krachtige gevechtsactie tot op zeer grooten afstand van de kust met watervliegtuigen zou kunnen worden doorgezet'. Zijn voorkeur ten aanzien van de kustverdediging ging dan ook uit naar inzet van de luchtstrijdkrachten op het moment van een vijandelijke landing, waarvoor landvliegtuigen beter geschikt waren. Ook voor nabijverkenning boven zee waren volgens hem geen watervliegtuigen nodig, zodat er geen watervliegtuigen in de oorlogsformatie van de MLD in Nederland behoorden voor te komen. Daarom kondigde hij aan dat 'de organisatie van de marine-luchtvaartdienst in nauw verband met de luchtvaartafdeeling van de landmacht naar de aangegeven beginselen' zou worden herzien.[44] De militaire medewerker van *Het Vaderland* betreurde het dat minister Lambooy niet onmiddellijk tot de slotsom kwam dat een afzonderlijke MLD in Nederland geen bestaansreden meer had en dus ten spoedigste in de LVA moest worden opgenomen.[45]
Nog voor de afronding van de behandeling van de begroting 1926 struikelde het kabinet in november 1925 over de kwestie van het Pauselijk gezantschap, waardoor de politieke discussie werd opgeschort. Desondanks veranderde minister Lambooy een op de marinebegroting opgebrachte bestelling van Fokker C.V watervliegtuigen op het allerlaatste moment in landvliegtuigen en lichtte het departement van Oorlog daarover in. Nu in de oorlogsplannen geen zeevliegtuigen meer voor verkenningsdoeleinden nodig waren, kon met achttien landvliegtuigen als bommenwerpers rekening worden gehouden.[46] Jaren later werd daar in een ingezonden artikel van 'X' in *Het Vaderland* het volgende over deze actie van Lambooy geschreven:

'De laatste voorganger van dezen bewindsman, de heer Westerveld, had gelden op de begrooting gebracht voor vernieuwing van het zeevliegtuigmaterieel, dat dringend hernieuwing behoefde. Toen minister Lambooy als hoofd van het Departement van marine optrad, was de levering van deze vliegtuigen nog niet gegund. Aan enkele Nederlandsche fabrieken was verzocht een vliegtuig, dat aan de te stellen eischen voldeed, aan te bieden. Geen hunner is daar tijdig in geslaagd. In groote haast (nachtarbeid op het Departement van Marine), want vóór 1 Januari moest het contract geteekend zijn en het in gebreke blijven der leveranciers dateerde eerst van medio December, heeft toen de heer Lambooy met de Fokkerfabriek contract gesloten voor de levering van 12 landvliegtuigen van hetzelfde type als de L.V.A. Soesterberg bezit. Voor deze vliegtuigen bestond bij den M.L.D. geen taak. Zij konden zelfs niet worden opgeborgen. Men kan deze aanschaffing alleen verklaren als gecamoufleerde aanschaffing voor de L.V.A. Reeds toen bestond bij den minister het voornemen, den M.L.D. te doen verdwijnen en kon op deze wijze worden voorgewerkt.'[47]

Deze bijdrage ontlokte een scherpe kritiek van de militaire medewerker van *Het Vaderland* en toont aan hoe gevoelig de kwestie van de acties van de demissionaire minister in het mijnenveld van de verhoudingen tussen de krijgsmachtdelen in tijden van bezuiniging lag.
Op 8 maart 1926 trad het nieuwe kabinet onder leiding van Jhr. De Geer op, met prof. ir. L.A. van Royen als tijdelijk minister van Oorlog en Marine. Deze trad echter een maand later al weer af, omdat in de regeringsverklaring van het kabinet-De Geer op 11 maart 1926 het volgende voornemen werd aangekondigd: 'Samenvoeging van de Departementen van Oorlog en Marine tot één Departement van Landsverdediging; nadere overweging van het vraagstuk van de splitsing der marine.'[48] In tegenstelling tot de rest van het kabinet was Van Royen van mening dat – indien de splitsing der marine niet door zou gaan – er van samenvoeging van de departementen ook geen sprake kon zijn. Tot zijn opvolger werd opnieuw Lambooy benoemd, die op voorhand zeker stelde dat beide voornemens niet waren gekoppeld.[49]

**Onderzoek naar samenvoeging der vliegdiensten**

Reeds een maand na zijn aantreden kondigde minister Lambooy bij de begrotingsbehandeling in de Tweede Kamer aan dat hij verwachtte de samenvoeging van de luchtstrijdkrachten van land- en zeemacht binnen afzienbare tijd tot stand te brengen.[50]

[44] HTK 1925-1926, bijlagen, 2 VI nr. 22: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Marinebegroting 1926 van 5 november 1925, 12.

[45] *Het Vaderland*, 11 november 1925, avondeditie.

[46] NA 2.13.70, inv. 1384: Nota van minister van Marine aan minister van Oorlog van 24 februari 1926, afd. S/D, nr. 152 A Geheim.

[47] *Het Vaderland*, 5 februari 1928, ochtendeditie.

[48] HTK 1925-1926, 327.

[49] P.J. Oud, *Het jongste verleden*, deel III, 102-103.

[50] HTK 1925-1926, 1198.



Minister Lambooy liet in 1926 de Luchtvaartcommissie onder leiding van de secretaris-generaal van Oorlog mr. J. Woltman onderzoeken of de vliegdiensten van leger en vloot in Nederland konden worden samengevoegd. Hoewel de commissie tot samenvoeging adviseerde, besloot Lambooy op aandringen van de marineleiding de MLD in Nederland in stand te houden om MLD-personeel voor Indië hier op te leiden en te laten rouleren. Op de foto staat minister Lambooy (met hoed) op een zojuist door Aviolanda te Papendrecht afgeleverde en voor de MLD in Indië bestemde Dornier Wal vliegboot.
NIMH.

Daartoe benoemde hij een zogenaamde Luchtvaartcommissie om het vraagstuk van de samenvoeging der luchtvaartdiensten van land- en zeemacht te onderzoeken, gegeven de voorgenomen samenvoeging van de beide departementen en het besluit om de watervliegtuigen uit de oorlogsformatie te laten vervallen. Voorzitter van deze Luchtvaartcommissie was secretaris-generaal van het departement van Oorlog mr. J. Woltman en onder de acht leden bevonden zich ook luitenant-kolonel Hardenberg (commandant LVA) en kapitein-luitenant ter zee F.J. Heeris (commandant marinevliegkamp De Kooy). De commissie moest de volgende drie vragen beantwoorden:

1. op welke wijze zou een samenvoeging (geheel of gedeeltelijk) van de Marineluchtvaartdienst en de Luchtvaartafdeling moeten worden tot stand gebracht, om – bij behoud van de volledige ontwikkelingsmogelijkheid van het luchtwapen – te geraken tot een meer economisch bedrijf;
2. hoe zal daarbij zijn te voldoen aan de eisen in verband met de behoeften der marine in Indië;
3. welke zijn de financiële gevolgen der voorstellen.[51]

In haar verslag van 28 januari 1927 stelde de commissie dat samenvoeging van landmacht- en marinepersoneel in één verband tot mislukken zou zijn gedoemd en dat het beter was dan maar de MLD in Nederland geheel op te heffen en haar taak over te hevelen naar de LVA. Dit alles onder de premisse dat het mogelijk zou zijn de MLD in Nederlands-Indië geheel op eigen benen te organiseren, inclusief personeel en opleidingen, een scheiding zoals die ook bestond tussen de LVA en de Indische luchtvaartafdeling. Over de financiële consequenties voor Indië liet de commissie zich niet uit, maar door samenvoeging in Nederland dacht de commissie jaarlijks ruim één miljoen gulden op de

[51] HTK 1927-1928, bijlagen, 2 VI nr. 2: *Memorie van toelichting op de marinebegroting 1928* van 20 september 1927, 8-9. Zie ook KB, *Het Vaderland*, 14 oktober 1926.



Het ministerie van Marine was tot 1928 gehuisvest aan Het Lange Voorhout 7 te 's-Gravenhage. Na de vorming van het ministerie van Defensie werd het marinepersoneel overgebracht naar het departement aan Plein 4.
NIMH.

exploitatie te kunnen besparen, alsmede extra bezuinigingen op de aanschaf van vliegtuigen mogelijk te maken. Het vliegkamp De Kooy zou in gebruik blijven en de LVA zou jaarlijks ten behoeve van de maritieme taak in Indië 12 leerlingen en 2500 vlieguren moeten produceren.[52] Alvorens over de adviezen van de commissie-Woltman te beslissen, wilde minister Lambooy eerst het Koninklijk Besluit van 27 september 1920 tot samenvoeging van de departementen van Oorlog en Marine tot uitvoering brengen.

## De departementen van Oorlog en Marine samengevoegd

Met een brief aan de Tweede Kamer van 7 maart 1927 kondigde minister Lambooy aan dat het kabinet bij de volksvertegenwoordiging aandrong op spoedige behandeling van het in november 1920 aanhangig gemaakte wetsontwerp en de regelingen tot instelling van het departement van Defensie. Uit eigen ervaring met het beheer van beide departementen kon de minister verklaren dat samenvoeging zeer gewenst was en grote voordelen zou bieden. Gelet op de verantwoordelijkheden van het departement van Koloniën voor de verdediging van Nederlands-Indië en het opperbevel van de gouverneur-generaal over de zeemacht in Indië, bleef de bemoeienis van de minister van Defensie tot de vloot in Indië beperkt tot administratief beheer. Voor de verdediging van het moederland was éénhoofdige leiding echter dringend gewenst. Geconstateerd moest worden dat er aan de nodige samenwerking bij verschillen van inzicht tussen de departementen het nodige schortte. Door fusie van de departementen kon er niet alleen meer eenheid komen op gebieden als rechtspositie, pensioenen, dienstplicht, enz., maar werd het ook mo-

[52] NA 2.13.70, inv. 1384: Rapport van de Commissie van Advies inzake de samenvoeging der vliegdiensten van 28 januari 1927, nr. 558 Geheim; KB, *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 14 juni 1927, ochtendeditie.

gelijk de verschillende diensten, waaronder de luchtvaartdiensten, samen te voegen.[53] Van een volledige splitsing van de marine kon echter geen sprake en de regering bleef vasthouden aan één Staatsmarine.[54]
Erg ingrijpend voor de departementale organisatie was de samenvoeging overigens niet: slechts de functie van één secretaris-generaal verviel en de meeste afdelingen van Oorlog en Marine zouden gewoon naast elkaar blijven bestaan.[55] Omdat de samenvoeging van de luchtvaartdiensten wel een centrale rol speelde bij de vorming van het departement van Defensie werd het verslag van de Luchtvaartcommissie op 23 mei 1927 door minister Lambooy aangeboden aan de Tweede Kamer.[56] Bij het debat in de Kamer begin juni 1927 lagen de meningen verdeeld. Sommigen meenden dat de luchtvaartdiensten konden worden samengevoegd zonder fusie van de departementen, anderen verzetten zich tegen een samengaan dat toch nauwelijks tot bezuinigingen kon leiden. Uiteindelijk werd het wetsontwerp tot samenvoeging van de departementen op 10 juni 1927 met 55 tegen 31 stemmen in de Tweede Kamer aangenomen.[57] Tegen de tijd dat ook de Eerste Kamer op 17 februari 1928 met 27 tegen 18 stemmen had ingestemd met de vorming van de departement van Defensie per 1 september 1928,[58] was er door minister van Defensie Lambooy ook duidelijkheid geschapen over de toekomst van de luchtvaartdiensten.

**De LVA en MLD niet samengevoegd**

Begin november 1927 maakte minister Lambooy namelijk bekend dat hij op aandringen van de commandanten der zeemacht in Nederland en Nederlands-Indië niet tot samenvoeging van de luchtvaartdiensten zou overgaan. Hoewel de commissie-Woltman had aangegeven dat per jaar zo'n anderhalf miljoen gulden kon worden bespaard door de MLD in Nederland op te heffen en de LVA ook voor de kustverdediging in te zetten, was dit alleen mogelijk door de MLD in Indië geheel zelfstandig te maken. Uit het advies van de commandant der zeemacht in Nederlands-Indië was echter gebleken dat de MLD in Indië de hulp van de MLD in Nederland niet kon missen, een visie waarmee minister Lambooy zich verenigde. Voor hem telde het bezwaar van de volledige scheiding van de Nederlandse en Indische marineluchtvaartdienst zwaarder dan de besparing van zo'n anderhalf miljoen gulden per jaar.
Ondanks zijn besluit de MLD in Nederland niet op te heffen, handhaafde minister Lambooy zijn opvatting dat in de oorlogsformatie in Nederland geen watervliegtuigen nodig waren. Een beperkt aantal watervliegtuigen zou hier in de vredesorganisatie blijven bestaan, uitsluitend bedoeld voor de opleiding van vliegtuigbemanningen voor de MLD in Indië. De commissie-Woltman kreeg opdracht de reorganisatie langs de volgende lijnen uit te werken:

1. De luchtvaartafdeeling is de eenige dienst, die met landvliegtuigen werkt; zij zal dus moeten worden gereorganiseerd in verband met het hieronder gestelde sub 2 en 3, waartoe de luchtvaartafdeeling wellicht ook het vliegkamp de Kooij in haar organisatie zal moeten opnemen.

2. De marine behoudt hier te lande het zeevliegkamp de Mok uitsluitend als oefen- een leervliegkamp; het blijft ressorteeren onder den commandant der marine te Willemsoord [= commandant zeemacht in Nederland, D.S.].

3. Op dit kamp worden per jaar ongeveer 15 landvliegers, die door de luchtvaartafdeeling zijn opgeleid, verder bekwaamd als zeevlieger. Eventueel zullen op dit kamp ook zeewaarnemers worden gevormd, doch dit punt kan voorloopig buiten beschouwing blijven. Voorts zullen zeevliegtuigen oefenen in verband met de vloot.

Voor de MLD zouden geen zeevliegtuigen voor oorlogsgebruik in Nederland meer worden aangeschaft; alleen voor goedkopere opleidingsvliegtuigen zou nog geld op de begroting worden opgebracht.[59]
Op 30 november 1928 bracht de commissie van advies inzake de samenvoeging der luchtvaartdiensten verslag uit. Volgens de commissie moesten alle landvliegtuigen op Soesterberg worden geconcentreerd en kon de LVA jaarlijks de benodigde vlieguren voor de opleiding van twintig zeevliegers zonder extra tech-

[53] HTK 1926-1927, bijlagen, 18 nr. 1: Brief van de minister van Oorlog en van marine a.i. van 7 maart 1927.

[54] HTK 1926-1927, bijlagen, 18 nr. 4: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag van 2 mei 1927. Zie ook: *Jaarboek Koninklijke Marine 1926/1927*, 2.

[55] B. Schoenmaker, P.M. Peucker en A.A. Lemmers, *Plein 4: De geschiedenis van een logement en een departement* (Amsterdam 2006) 100.

[56] HTK 1926-1927, bijlagen, 18 nr. 7: Brief van de minister van Marine a.i. van 23 mei 1927.

[57] HTK 1926-1927, 2091-2113, 2117-2149, 2144.

[58] HEK 1927-1928, 319.

[59] HTK 1927-1928, bijlagen, 2 VI nr. 2: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Marinebegroting 1928 van 9 november 1927, 8-9. Zie ook: *Het Vaderland*, 1 februari 1928 en *Jaarboek Koninklijke Marine 1927/1928*, 6-7.

nisch personeel produceren. Omdat de revisie van de watervliegtuigen ook naar Soesterberg kon worden overgebracht, was het mogelijk De Kooy in vredestijd te sluiten en alleen voor mobilisatiedoeleinden aan te houden. Zo dacht de commissie ƒ 270.000 per jaar te besparen. De chef van de Generale Staf distantieerde zich echter van dit rapport, omdat hij het met verschillende uitgangspunten niet eens was en ook voor de LVA extra vlieguren wilde.[60]
De Tweede Kamer was ondertussen ongeduldig geworden en informeerde naar aanleiding van de Defensiebegroting 1929 naar de stand van zaken, maar minister Lambooy deelde mede dat zijn plannen inzake de 'concentratie der vliegdiensten' nog niet vaststonden.[61] Verschillende Kamerleden drongen er bij de minister op aan over deze kwestie geen besluit te nemen zonder overleg met de Kamer.[62] Minister Lambooy liet tot aan de verkiezingen van juli 1929 echter niets meer horen over dit onderwerp.

**De discussie over samenvoeging der vliegdiensten gaat door**

Als nieuwe minister van Defensie in het derde kabinet-Ruys de Beerenbrouck trad met ingang van 10 augustus 1929 Lambooy's partijgenoot dr. L.N. Deckers op. Deze had geen militaire achtergrond, maar was afkomstig uit kringen van de Boerenleenbank en de Boeren- en Tuindersorganisatie. Als Kamerlid trad hij sinds 1923 op als landbouw- en defensiespecialist. Zijn voornaamste activiteit was het weer vlot trekken van de plannen uit de in 1923 verworpen Vlootwet. Het door hem in 1930 gepresenteerde Vlootplan-Deckers voorzag in de bouw van één kruiser, vier jagers en zes onderzeeboten voor de verdediging van Nederlands-Indië.
Opnieuw werd vanuit de Tweede Kamer aangedrongen op grotere eenheid van leidinggeven door concentratie van de vliegdiensten, maar minister Deckers liet weten voorlopig geen wijziging te zullen aanbrengen in de bestaande organisatie der vliegdiensten. Hij was van oordeel dat de eenheid van het departement van Defensie voldoende waarborg was voor een betere samenwerking tussen die afdelingen.[63] In de daarop volgende debatten in beide Kamers reageerde Deckers als volgt op het verzoek van verschillende Kamerleden om zeevliegtuigen in de oorlogsorganisatie van de MLD in Nederland terug te brengen: 'Ik sta op het standpunt, dat de vloot in Nederland bestemd is voor de kustverdediging, en dat, voor zoover vliegtuigen dienst moeten doen bij de verdediging van de kust, die diensten kunnen worden verricht door vliegtuigen, behoorende tot de landmacht.'[64]
Eind 1931, toen de bezuinigingen als gevolg van de economische depressie voelbaar werden, meldde minister Deckers naar aanleiding van vragen over de samenvoeging der vliegdiensten dat het rapport van een door hem ingestelde commissie 'tot zijn leedwezen geen grondslag voor de samenvoeging der diensten of tot aanzienlijke vermeerdering der samenwerking' bood.[65]
Ondertussen had het kabinet in oktober van dat jaar na de ineenstorting van het internationale handelsverkeer als gevolg van de devaluatie van het Engelse pond een Staatscommissie ter verlaging van de rijksuitgaven onder voorzitterschap van de oud-minister van Koloniën Ch.J.I.M. Welter ingesteld.[66] Deze commissie-Welter, waar ook de secretaris-generaal van het departement van Defensie J. Woltman deel van uitmaakte, kwam op 25 april 1932 in haar rapport met voorstellen tot drastische ingrepen op de totale overheidsbegroting. In het hoofdstuk over Defensie stelde Welter de opheffing van de MLD in Nederland, zoals in 1927 door de commissie-Woltman was geadviseerd, voor als een bezuiniging die op korte termijn kon worden verwezenlijkt en zelfs moest worden doorgevoerd als er niet bezuinigd hoefde te worden.[67]
Ofschoon een aantal bezuinigingsvoorstellen van de commissie-Welter door de regering in de begroting voor 1933 werd verwerkt, kwam de opheffing van de MLD daarin niet ter sprake. Er kwam steeds meer maatschappelijke weerstand tegen het kabinetsbeleid. Begin februari 1933 werd tegen de achtergrond van de muiterij op de *Zeven Provinciën* de Tweede Kamer ont-

[60] NA 2.13.70, inv. 1384: Nota van de chef Generale Staf aan de minister van Defensie van 23 januari 1929, nr. 4906/28 Geheim.

[61] HTK 1928-1929, bijlagen, 2 VIII nr. 33: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Defensiebegroting 1929 van 5 december 1928.

[62] HTK 1928-1929, 1022 en 1078.

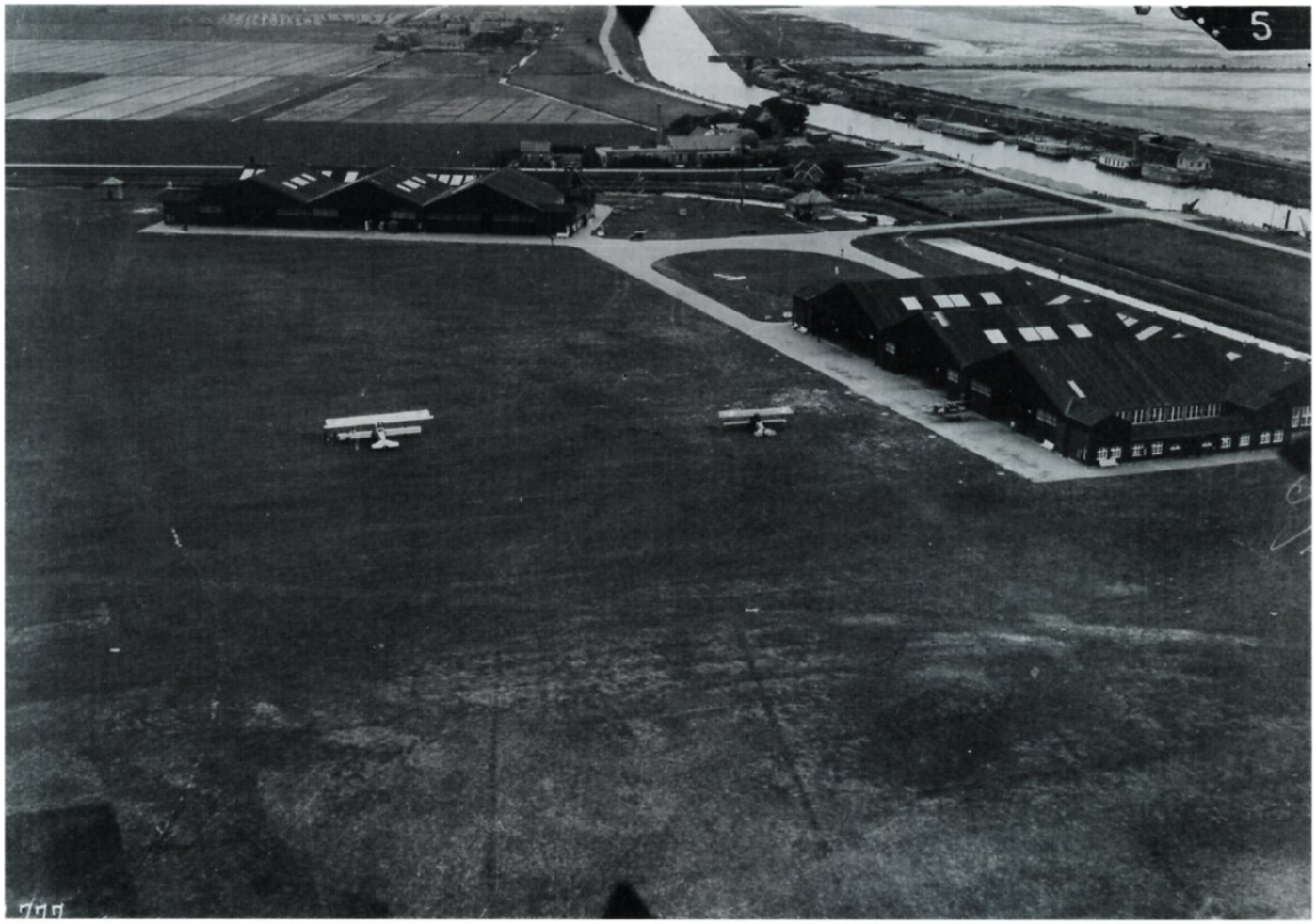
[63] HTK 1929-1930, bijlagen, 2 VIII nr. 29: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Defensiebegroting 1930 van 9 december 1929, 25.

[64] HEK 1929-1939, 418.

[65] HTK 1931-1932, bijlagen, 2 VIII nr. 25: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Defensiebegroting 1932 van 20 november 1931, 24.

[66] K.B. van 26 oktober 1931, nr. 21.

[67] NA 2.13.70, inv. 30: Nota van de minister van Defensie ter aanbieding van hoofdstuk K (Defensie) van het rapport-Welter aan de chef Generale Staf van 17 mei 1932, Geheim Litt. F.62.



Het marinevliegkamp De Kooy bij Den Helder was vanaf 1918 het centrale vliegveld van de MLD voor opleidingen en onderhoud. In het bezuinigingsrapport van de staatscommissie-Idenburg uit 1934 werd voorgesteld De Kooy te sluiten en deze activiteiten op Soesterberg met die van de landmacht te concentreren.
NIMH.

bonden, nadat een door de bezuinigingen ingegeven voorstel tot rechterlijke herindeling was gestrand. Na de verkiezingen van april formeerde Colijn een 'crisiskabinet', waarin hijzelf minister van Koloniën werd en Deckers als minister van Defensie terugkeerde. Beide ministers riepen op 11 september 1933 een commissie onder leiding van oud-gouverneur-generaal en lid van de Raad van State A.F.W. Idenburg in het leven. Deze Staatscommissie inzake de reorganisatie van de weermacht in Nederland en Nederlands-Indië met het oog op kostenbesparing, kreeg als opdracht bovenop de reeds in 1933 geplande bezuinigingen nog eens vijftien miljoen gulden op de Indische defensie en twaalf miljoen op de Nederlandse defensie te besparen.[68] Hangende het onderzoek door de commissie-Idenburg, wilde minister Deckers niet ingaan op een oproep uit de Tweede Kamer om de MLD in Nederland op te heffen.[69] Binnenskamers had Deckers zijn departement een 'Proeve eener organisatie van de Nederlandsche Luchtstrijdkrachten' laten opstellen ter becommentariëring door de Generale Staf, waarin hij aan de oorlogsformatie een watervliegtuiggroep van twaalf toestellen had toegevoegd.[70] In zijn reactie maakte de chef van de Generale Staf, luitenant-generaal H.A. Seyffardt, ernstig bezwaar tegen het opnieuw in de oorlogsorganisatie opbrengen van watervliegtuigen.[71]

Toen de commissie-Idenburg op 6 januari 1934 haar rapport presenteerde, was de ontwapeningsconferentie te Genève inmiddels mislukt en had Hitler het

[68] P.J. Oud, *Het jongste verleden*, deel V, 98.

[69] HTK 1933-1934, bijlagen, 2 VIII nr. 23: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Defensiebegroting 1934 van 7 november 1933, 13.

[70] NA 2.13.70, inv. 1331: Nota van de minister van Defensie aan de chef Generale Staf van 18 oktober 1933, Geheim Litt. R.154.

[71] NA 2.13.70, inv. 1331: Nota van de chef Generale Staf aan de minister van Defensie van 28 december 1933, nr. 3713 Geheim.

vertrek van Duitsland uit de Volkenbond aangekondigd. Ook Idenburg moest concluderen dat de grens van het toelaatbare in het zoeken naar bezuinigingen was bereikt, zo niet overschreden. In het rapport dat pas op 19 februari 1934 openbaar werd gemaakt, kon men lezen dat de commissie voorstelde het marinevliegkamp De Kooy op te heffen. Hoewel minister Deckers nog in het kabinet had aangedrongen op sluiting van het vliegveld De Kooy en de opleiding op landvliegtuigen samen met de landmacht te gaan doen,[72] is het van een fusie tussen de vliegdiensten ook na de aandrang van de commissie-Idenburg niet meer gekomen.[73] De snel verslechterende internationale situatie bracht het kabinet ertoe op Prinsjesdag 1934 aan te kondigen dat de bezuinigingsvoorstellen op de defensie slechts voor een beperkt deel zouden worden uitgevoerd.[74] In november 1934 deelde minister Deckers mee dat het marinevliegkamp De Kooy voor de eerste opleiding van marinevliegers niet kon worden gemist en dat het ook voor de oefeningen van de LVA, die niet op Soesterberg konden worden gehouden, in gebruik moest blijven.[75]
Met deze vaststelling van minister Deckers kwam een feitelijk einde aan de discussie over de samenvoeging van de vliegdiensten van leger en vloot in Nederland. Vanaf 1935 ging alle aandacht uit naar de versterking en modernisering van de krijgsmacht tegen de achtergrond van de herbewapening van Duitsland. Het onderwerp zou pas in de oorlogsjaren onder totaal gewijzigde omstandigheden terugkeren en uitmonden in het besluit van de Nederlandse regering in Londen van 26 juli 1944 om de vliegdiensten van leger en marine in de RAF voor de duur van de oorlog samen brengen in het Directoraat Nederlandse Luchtstrijdkrachten.

**Beschouwing**

De opheffing van de ministeries van Oorlog en Marine en de vorming van het ministerie van Defensie heeft de gemoederen in de politiek en in de krijgsmacht hier te lande tussen 1912 en 1928 beziggehouden. Ministers als Colijn, Pop en Lambooy, die beide departementen in hun portefeuille hadden, oordeelden uit eigen ervaring dat ze goed konden worden samengevoegd. Het waren vooral gevestigde belangen uit de marine die ervoor pleitten via een eigen minister rechtstreeks bij de raad van ministers aan tafel te zitten. Na het einde van de Eerste Wereldoorlog werd de discussie bemoeilijkt doordat deze werd vermengd met de politieke wensen tot splitsing der marine in een Nederlands en Indisch deel en de samenvoeging van de vliegdiensten in Nederland. Dat gaf de marine argumenten om het begrip Staatsmarine met ongedeelde werking zowel in Nederland als in Nederlands-Indië te bezigen teneinde de bestaande toestand te handhaven. Dat bleek succesvol, want de splitsing der marine stuitte op veel praktische bezwaren. Tegelijk vormde de Staatsmarine ook een sta-in-de-weg voor de samenvoeging van de LVA en de MLD hier te lande, waarvan belangrijke bezuinigingen werden verwacht. De marine bleef echter vasthouden aan de opleidingstaak en de roulatiemogelijkheid van de MLD in Nederland voor de dienst in Indië.
Toen in 1928 het ministerie van Defensie uiteindelijk tegen de zin van de marinelobby werd gevormd en ook de samenvoeging van of in ieder geval nauwere samenwerking tussen de LVA en MLD werd verwacht, beriepen de marinecommandanten zich met succes op de Staatsmarine om dit laatste te verhinderen. Minister Lambooy, die zich eerder sterk had gemaakt voor de fusie van de Nederlandse vliegdiensten van leger en vloot, zette niet door en zo bleven LVA en MLD in het Interbellum naast elkaar bestaan, ook toen de bezuinigingscommissies-Welter en -Idenburg in de jaren dertig opnieuw zo'n fusie voorstelden.

[72] NA 2.13.67, inv. 331: Nota van de minister van Defensie aan de ministerraad van 3 maart 1934, Geheim Litt. P.34.

[73] Ph.M. Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog*, deel 1 (Franeker 1984) 90-95.

[74] HTK 1934-1935, bijlagen, 2: Miljoenennota van 18 september 1934, 10; Zie ook: P.J. Oud, *Het jongste verleden*, deel V, 169.

[75] HTK 1934-1935, bijlagen, 2 VIII nr. 23: Memorie van antwoord op het voorlopig verslag over de Defensiebegroting 1935 van 12 november 1934, 15.

# De 'Poolse Tank' in het Bredase Wilhelminapark

**Jacques Jespers**

De tank in het Wilhelminapark is een Duitse Panthertank Ausf. D. Hoewel er in de jaren 1943–1944 en 1945 enige duizenden Panther-tanks werden geproduceerd, zijn hiervan maar enkele exemplaren overgebleven. De Bredase Panther-tank is inmiddels dus zeldzaam geworden. De tank werd in 1944 door de 1e Poolse Pantserdivise, verantwoordelijk voor de bevrijding van Breda, aangetroffen in een depot nabij Meppen. Uit dank voor de gastvrijheid van de Bredase bevolking schonken de Polen de tank (op maandag 29 oktober 1945) aan het Bredase gemeentebestuur. Aanvankelijk stond de tank op de plaats waar zich nu het Poolse bevrijdingsmonument bevindt. Het was op laatstgenoemde dag precies een jaar geleden dat de Duitse bezetters door de 1e Poolse Pantserdivisie werden verdreven uit Breda. Aangezien de Poolse opmars naar het centrum van Breda vooral plaatsvond via de straat die later de Generaal Maczekstraat werd genoemd, werd de Panther-tank op 4 april 1952 aan het begin van deze straat geplaatst.

**Ontwikkeling en totstandkoming**

De ontwikkeling en totstandkoming van de Duitse Panther-tank valt te verklaren aan de hand van de gebeurtenissen tijdens de eerste maanden van de Duitse inval in de Sovjet-Unie in het jaar 1941. Begin juli 1941 stootte een Duitse gepantserde voorhoede, onderweg naar de Russische stad Smolensk, op een nog niet eerder waargenomen type Russische tank, dat later bekend zou worden als de T-34. Tijdens het daarop volgende vuurgevecht bleek dat de reikwijdte van de Duitse tankkanonnen kleiner was dan die van de nieuwe Russische tegenstander. Op kleinere afstand drongen de Duitse tankgranaten weliswaar door tot in de Russische bepantsering, maar deze beleven daarin echter vastzitten zonder de T-34 te kunnen uitschakelen. Naarmate in de daarop volgende weken meer T-34 tanks met het superieure 76,2 mm kanon werden ingezet, gingen ook steeds meer van de tot dan toe zwaarste Duitse tanks, zoals de PzKpfw (Panzerkampfwagen) III, en de PzKpfw IV, verloren.
Enige tijd later viel een drietal T-34's onbeschadigd in Duitse handen nadat deze eerder in een moeras waren blijven steken. Toen de bekende 'tankgeneraal' Guderian, commandant van Panzergruppe II, in wiens sector de T-34's waren aangetroffen, deze Russische tanks inspecteerde waren hij en zijn officieren er verbaasd over dat de Russen tot de ontwikkeling van een dergelijk modern model in staat waren geweest. Guderian besefte dat deze revolutionaire tank alle bestaande Duitse gevechtstanks overklaste, en dat deze daarom van de ene op de andere dag als verouderd moesten worden beschouwd. Dit gold zelfs voor de in Duitse ogen voortreffelijke Panzer IV met een 50 mm kanon.
Generaal Guderian zond daarom onmiddellijk een rapport naar zijn Legergroepscommandant met het voorstel om op korte termijn een onderzoekscommissie in te stellen die het tij moest keren. Deze commissie zou vertegenwoordigers moeten bevatten van het Ministerie van Bewapening, de belangrijkste wapenproducenten en van de sectie 'Tankontwerp'. Het ministerie handelde snel en stelde direct een dergelijke commissie samen om deze op 20 november 1941 naar Guderian 's front te sturen teneinde ter plaatse een onderzoek in te stellen.
Als de vier belangrijkste kenmerken van de T-34 werden door de commissie genoemd:

1. De schuin aflopende, maximaal 75 mm dikke, bepantsering die aan de voor- en zijkanten een vijandelijke granaat liet afketsen;
2. De grote wielen in combinatie met de voortreffelijke vering, die zorgden voor een goede stabiliteit;
3. De brede rupsbanden, die ondanks modder en sneeuw een goede greep op de ondergrond behielden;
4. Het overhangende kanon, een kenmerk dat eerder door de Duitsers altijd als onpraktisch was bestempeld.

Het meest revolutionaire van deze vier kenmerken was, naar de mening van de commissie, de schuin aflopende zware bepantsering. Nadat het Ministerie van Bewapening op 25 november 1941 het rapport van de commissie had ontvangen, contracteerde het




Reeds in 1945 werd een bordje met deze tekst bij het Poolse geschenk in het Bredase Wilhelminapark geplaatst. In de loop van de daarop volgende tientallen jaren werd het begrip 'hoede' door het publiek verschillend geïnterpreteerd.

Daimler-Benz en MAN, twee van de voornaamste fabrikanten van pantservoertuigen, om onafhankelijk van elkaar een ontwerp voor een nieuwe tank in te dienen in de gewichtsklasse 30 tot 35 ton. Deze ontwerpen werden gekenmerkt als VK 3002.
Het bestek ging onder meer uit van een aan de voor- en zijkanten schuin aflopende bepantsering van respectievelijk 60 en 40 mm dikte. Ook moest de nieuwe tank een maximumsnelheid kunnen halen van 54 km per uur en beschikken over een krachtig snelvuurkanon. In april 1942 werden de ontwerpen van de beide firma's voorgelegd aan een commissie van het 'Waffenprüfambt 6', de sectie van het Ministerie van Bewapening die verantwoordelijk was voor het ontwerpen en in productie nemen van pantservoertuigen. De ontwerpen leverden een interessant contrast op.

**Het Daimler-Benz T-34 ontwerp**

Het ontwerp van Daimler-Benz was, afgezien van enige verbeteringen, bijna een kopie van de T-34. De romp was nagenoeg gelijk aan de Russische tank, met een ver naar voren geplaatste geschutskoepel. Deze stond zelfs zo ver naar voren dat de chauffeur (met de afstandsbediening) in de koepel kwam te zitten. Ook afgekeken van het T-34 ontwerp waren de achterste tandraderen van het loopwerk, aangedreven door een MB 507 dieselmotor. Er was bewust de voorkeur gegeven aan een dieselmotor boven een benzinemotor in verband met de toen al moeilijker wordende brandstofproductie. De grote, geheel van staal vervaardigde, schotelvormige wielen kwamen tegemoet aan het probleem van het grote tekort aan rubber. Ten slotte waren ook de afwerpbare brandstoftanks, op de achterkant van de romp, ontleend aan de T-34.
De commissieleden waren het er over eens dat het ontwerp vele nieuwe mogelijkheden bood. Zij konden alleen niet instemmen met de gekozen L/48 Krupp versie van het door Rheinmetall ontwikkelde Kwk42 75 mm kanon. Schietproeven hadden namelijk uitgewezen dat dit snelvuurkanon niet geheel voldeed aan de verwachtingen. Daarom werd voorgesteld de L/48 versie te veranderen in het langere en krachtigere L/70 wapen. Dit kanon vuurde een granaat af van 6,75 kilo, die een aanvangssnelheid had van meer dan 1.000 meter per seconde, en op die afstand een pantserplaat kon doorboren van 140 mm dikte.
Hitler was erg onder de indruk van het Daimler-Benz




De Duitse Panther-tank Ausf. D. in het Wilhelminapark in Breda.

T-34 voorstel. Na zijn persoonlijke interventie werd dan ook onmiddellijk begonnen met de productie van de eerste 200 prototypen.

**Het MAN-ontwerp**

Het concurrerende MAN-ontwerp was veel conventioneler. Het leek veel op de tot voor kort succesvolle PzKpfw IV. Toch was ook hier de bepantsering aan de voorkant aangebracht in een hoek van 33 graden teneinde een vijandelijke granaat zo veel mogelijk te laten afketsen. Proeven hadden uitgewezen dat een naar boven wegspringende granaat de geschutskoepel niet kon raken. Het MAN-ontwerp was voorzien van een krachtige 645 PK benzinemotor, de Maybach HL 210.
De geschutskoepel, ontworpen door Rheinmetall om het lange L/70 kanon te kunnen bevatten, was zoveel mogelijk naar achteren geplaatst. Hierdoor kon de tank steeds met het kanon naar voren opereren, wat niet mogelijk was met de Daimler-Benz T-34 versie. Het loopwerk omvatte aan iedere kant acht grote schotelvormige wielen, bedekt met rubber, en 50 cm brede rupsbanden.

De MAN-versie was veel gecompliceerder dan het Daimler-Benz model, dat meer aansloot bij de eenvoudigere Russische fabricagemethoden.
De commissie van het Waffenprüfambt-6, dat officieus de 'Panthercommissie' werd genoemd, prefereerde uiteindelijk toch het MAN-ontwerp, aangezien het veel meer rekening hield met de al bekende productiemethoden van de Panzer III en Panzer IV. Krachtig gesteund door Albert Speer's Ministerie van Munitie werd het MAN-voorstel definitief goedgekeurd in mei 1942. De firma MAN kreeg vervolgens opdracht om zo snel mogelijk enige licht bepantserde prototypen te vervaardigen. Gezien het getoonde enthousiasme van Hitler voor de 200 Daimler-Benz T-34 tanks, werd korte tijd later de order voor dit model zo discreet mogelijk herroepen.
Hoe belangrijk het Panther-project inmiddels was geworden bleek uit het feit dat Dipl. Ing. Kniepkampf, de hoofdingenieur en ontwerper van Waffenprüfambt-6 hoogstpersoonlijk de leiding nam bij de verdere ontwikkeling van het MAN-model.
Kniekampf was al vanaf 1936 de sleutelfiguur bij het ontwerpen van gepantserde voertuigen voor het Duitse leger en bleef dat tot bijna het einde van de




De linkerzijde van de Duitse Panther-tank Ausf. D. in het Wilhelminapark in Breda.

oorlog in 1945. Het eerste lichtgepantserde prototype werd afgeleverd in september 1942 en getest op de fabrieksterreinen van MAN in Neurenberg. Het tweede exemplaar werd overgebracht naar het Heereswaffenamt-proefterrein in Kummersdorf. Inmiddels waren de problemen van de Duitse pantserdivisies in Rusland van dien aard, dat de tijd ontbrak voor uitgebreide proefnemingen. Vrij kort daarop werd dan ook opdracht gegeven tot serieproductie van de nieuwe tank, de PzKpfw V Panther. De eerste Panthertank werd afgebouwd in november 1942, slechts twee maanden na het completeren van het eerste prototype. Dat was vooral mogelijk geworden aangezien tijdens de ontwerpfase al veel aandacht was besteed aan een zo efficiënt mogelijke productiemethode.

**Het productieprogramma**

Aanvankelijk was gepland 250 tanks per maand te bouwen, maar aan het Russische front verschenen zoveel Russische T-34 tanks dat dit aantal werd verhoogd naar 600 tanks per maand. Om dit ambitieuze doel te kunnen bereiken werd een grotere Panther-productiegroep gevormd. Ook Daimler-Benz, dat inmiddels was gestopt met de productie van haar opzijgeschoven ontwerp, werd hierbij ingeschakeld. In januari 1943 begonnen ook Machinenfabrik Niedersachsen en Henschel als onderaannemers Panther-tanks te bouwen, waarvan de voorkant inmiddels was verzwaard tot een dikte van 80 mm. Al met al werd het een van de omvangrijkste Duitse bewapeningsprogramma's uit de Tweede Wereldoorlog. Zelfs de vliegtuigproductie werd verminderd, enerzijds om brandstof te sparen voor het gebruik van de Panthertanks en anderzijds om productiefaciliteiten vrij te maken voor de Panther-motoren en onderdelen daarvan. De eerste Panther-exemplaren werden afgeleverd in het voorjaar van 1943.
Nog voor de eerste Panthers naar het Oostfront werden overgebracht kwamen echter de eerste fouten aan het licht, en werden alle tot dan geproduceerde exemplaren in april 1943 naar de fabriek teruggeroepen. Het merendeel van de gebreken zat in het gecompliceerde loopwerk en de ophanging. Ook verloren de wielen regelmatig hun rubberbanden. Het moeten vervangen van een wiel betekende dat ook een vijftal andere wielen verwijderd moesten worden! Daarnaast vertoonden de motoren ernstige problemen bij het koelen, met als gevolg dat deze regelmatig in brand vlogen. Tijd om fundamentele verbeteringen toe te passen was er echter niet, en ook het Ministerie van Oorlog weigerde hiervoor het productieprogramma stop te zetten of zelfs maar te vertragen.

**Inzet van de Panther-tank tijdens de Operatie Zitadelle (Citadel)**

Al een maand later, in mei 1943, bereikten de eerste




De rechterzijde Duitse Panther-tank Ausf. D. in het Wilhelminapark in Breda.

Panthers de Duitse pantserdivisies aan het Oostfront. In juli 1943 werden zij voor de eerste keer ingezet bij Koersk tijdens Operatie 'Zitadelle', de grootste tankslag uit de Tweede Wereldoorlog. In totaal meer dan 6.000 Duitse en Russische tanks waren hierbij betrokken. Generaal Guderian had Hitler geadviseerd om de nieuwe Panther-tank vanwege zijn kinderziektes nog niet in te zetten, maar deze besliste anders. Operatie Zitadelle was in juni op Hitlers bevel zelfs uitgesteld om zoveel mogelijk nieuwe wapensystemen, zoals de Panther-tank, te kunnen inzetten.
De Panthers waren tijdens de veldslag bij Koersk echter niet in voldoende aantallen aanwezig om de voordelen die de Russische T-34 had boven die van de Duitse Panzer III en Panzer IV te kunnen compenseren. Ook bleek tijdens de tankslag bij Koersk dat de kinderziektes van de Panther-tank nog lang niet waren verholpen. Het gevolg was dat meer Panthers buiten dienst werden gesteld door mechanische storingen dan door Russische anti-tank kanonnen! Van de tweehonderd ingezette Panthers behielden de Duitsers er na afloop van de tankslag slechts enkele tientallen, de rest werd uitgeschakeld en viel in Russische handen.
De inzet in betrekkelijk kleine aantallen van de nog onvoldoende geteste Panther-tank,bleek later zelfs een grote tactische fout te zijn geweest. Het Rode leger was daardoor namelijk in staat gesteld om al in een vroeg stadium de mogelijkheden van de nieuwe Panther-tank te bestuderen, alvorens de definitieve versie in serieuze aantallen op het slagveld zou verschijnen.

**De bemanning van de Panther-tank**

De Panther gevechtstank telde een vijfkoppige bemanning. Aan de rechterkant vooraan, achter de schuin aflopende pantserplaat van 80 mm dikte, zat de radioman. Hij bediende tevens een 7.92 mm MG34 machinegeweer dat door een verticale, brievenbusachtige opening, werd gestoken. Aan de linkerkant van de schuin aflopende pantserplaat zat de chauffeur. Hij had zicht op het voorterrein door een rechthoekig kijkgat met een gepantserde scharnierende klep. Tijdens het gevecht werd deze klep gesloten. Het zicht van de chauffeur werd dan aanzienlijk beperkt aangezien hij, evenals de radioman/machinegeweerschutter, slechts aangewezen was op twee vaste periscopen in het dak van zijn compartiment. Een ervan keek recht vooruit, terwijl de andere schuin naar links was gericht. Op de voorkant van de 'Wilhelminapark-tank' zijn de periscopen, waaruit het glas inmiddels is verwijderd, nog te herkennen als een soort handgrepen. In de geschutskoepel aan de linkerkant van het kanon zat de schutter. Hij had zicht op het voorterrein door twee van kijkgaten die voorzien waren van pantserglas. Hij kon de koepel in horizontale richting draaien en het kanon in verticale richting, om dit het vervolgens elektrisch af te vuren doormiddel van een trek-

ker. Het coaxiale 7.92 mm MG34 machinegeweer, naast het kanon, kon door hem worden afgevuurd doormiddel van een voetknop. Uiteraard is ook dit machinegeweer, vóór de plaatsing van de tank in het Wilhelminapark, verwijderd en is alleen het ronde schietgat aan de voorkant van de koepel nog zichtbaar. Aan de rechterkant van het kanon, eveneens in de koepel, zat de lader, die erop was getraind om in zo kort mogelijke tijd het kanon van de juiste (brisant- of pantser)granaat te voorzien. Vóór het gevecht, bij de ravitaillering van de tank, kon de lader gebruik maken van het luik aan de achterkant van de koepel. Als de tank buiten gebruik werd gesteld bood dit luik tevens de mogelijkheid aan de koepelbemanning om te ontsnappen. Het ronde luikje aan de zijkant van de koepel benutte de lader om de gebruikte granaathulzen naar buiten te gooien.
Ten slotte werd de koepel bezet door de tankcommandant. Hij zat onder de ronde uitstulping die boven de koepel uitsteekt, vlak achter de schutter. Het luik boven zijn hoofd, dat horizontaal kon worden weggedraaid, was buiten gevechtsomstandigheden meestal geopend om de atmosfeer binnen de tank enigszins draaglijk te houden. Tijdens het gevecht, met het bovenluik gesloten, had de tankcommandant rondomzicht doormiddel van zes peroscopen die waren voorzien van van pantserglas. De koepelbemanning kon ook gebruik maken van de pistoolopeningen aan de achter- en zijkanten van de geschutskoepel voor verdediging rond de tank. Deze openingen konden worden afgesloten doormiddel vab een metalen 'stop' die was bevestigd aan een ketting. De 'stop' aan de rechter zijkant van de koepel is in de 'Wilhelminapark-tank' inmiddels verloren gegaan.

**Latere modellen van de Panther-tank**

In het jaar 1943 waren de Duitse productiemiddelen steeds meer afgenomen, onder meer als gevolg van de aanhoudende geallieerde bombardementen.
Het aanvankelijke streven om 600 Panthers per maand te bouwen werd dan ook niet verwezenlijkt. In mei 1943 werd een aantal gehaald van 324 nieuwe Panthers. Het maandelijkse productiegemiddelde over het gehele jaar 1943 bedroeg 154 Panthers. Dankzij een nog efficiëntere productiemethode werden in het jaar 1944 per maand gemiddeld 330 Panthers afgebouwd. In februari 1945, toen de productie van Duitse tanks werd stopgezet, waren sinds de start van de bouw in totaal 4.814 Panthers gebouwd.
Dit aantal bleek echter lang niet voldoende te zijn om de Russische tankproductie te kunnen evenaren. Vanaf 1943 slaagden de Russen er in om jaarlijks 10.000 nieuwe T-34 tanks naar de fronten te sturen.
Tijdens de 'adempauze', na de slag bij Koersk, werden diverse verbeteringen aan de Panther-tank doorgevoerd. In deze nieuwe variant, de Ausf. (Ausführung) A. werd onder meer het koelingsprobleem van de motor opgelost en werd de nieuwe koepel voorzien van betere periscopen, alsmede van een MG34 machinegeweer voor luchtverdediging. Ook werden 5 mm dikke zijplaten aangebracht om de bovenkant van de rupsbanden te beschermen tegen draagbare antitankwapens en werd een dikkere bodembeplating aangebracht om de bemanning meer bescherming te bieden. Ten slotte werd de romp voorzien van een Zimmerit-laag teneinde onmogelijk te maken dat magnetische mijnen konden worden aangebracht.
Na een persoonlijk bevel van Hitler werd vanaf 27 februari 1944 gestart met de productie van een nieuwe generatie Panthers, de Ausf. G.
Om de productie te vereenvoudigen werden de pistoolopeningen en het kleine zijluik in de geschutskoepel weggelaten. Ook werd het aantal mee te voeren granaten opgevoerd naar 82 en werd de bevestiging van de zijplaten definitief verbeterd. Ten slotte werd de dikte van de zij- en frontbepantsering opgevoerd tot respectievelijk 50 en 120 mm. Als gevolg van al deze veranderingen nam het totale gewicht van de Panther toe tot 45 ton. Ondanks het feit dat de uitgeboorde Maybach HL 230 motor was opgevoerd tot 700 PK, betekende deze gewichtstoename een aanzienlijk verlies aan snelheid. Hoewel de topsnelheid als gevolg hiervan werd verlaagd naar 45 km per uur, bleken de overige prestaties zoals het doorwaden, het klimmen en het overwinnen van hindernissen, toch ver boven het gemiddelde te liggen.
Het was vooral deze verbeterde Panther Ausf. G die veel slachtoffers heeft gemaakt onder de geallieerde tankbemanningen in Normandië in juni, juli en augustus 1944.
De bepantsering aan de voorzijde van de tank bleek absoluut ondoordringbaar voor ieder vijandelijk antitankwapen en het 75 mm snelvuurkanon was beduidend krachtiger dan de kanonnen van de meeste geallieerde tanks. Bovendien bleek het kanon, dat in staat was om tot op 2000 meter een Shermantank uit te schakelen, vrij gemakkelijk te hanteren.
De geallieerde tankbemanningen aan het westelijk front hielden er rekening mee dat een gezamenlijke aanval van vier of vijf Sherman tanks, of gelijkwaardige middelzware tanks, nodig was om een Panther-G tank uit te schakelen. Maar zelfs dan was het aanpakken van een Panther een riskante bezigheid vanwege de formidabele combinatie van het superieure 75 mm kanon en de massieve bepantsering. De Panther tank Ausf. G wordt dan ook algemeen beschouwd als een van de beste tanks uit de Tweede Wereldoorlog.

**Besluit**

Zoals iedere tank in het Duitse leger draagt ook de

Panther-tank in het Wilhelminapark een combinatie van drie cijfers aan de zijkant van de geschutskoepel, in dit geval 534. Deze cijfercombinatie had een drieledig doel:

1. Het was nodig om zich tegenover de eigen lucht- en grondstrijdkrachten te kunnen identificeren als een Duits voertuig;
2. Deze cijfercombinatie stelde een commandant in staat om tijdens een gevecht (radio)contact te kunnen onderhouden met zijn tanks;
3. Tenslotte werd deze cijfercombinatie gebruikt om verloren gegane tanks binnen hetzelfde onderdeel te kunnen vervangen, dan wel gerepareerde tanks terug te kunnen sturen naar hun eigen onderdeel.

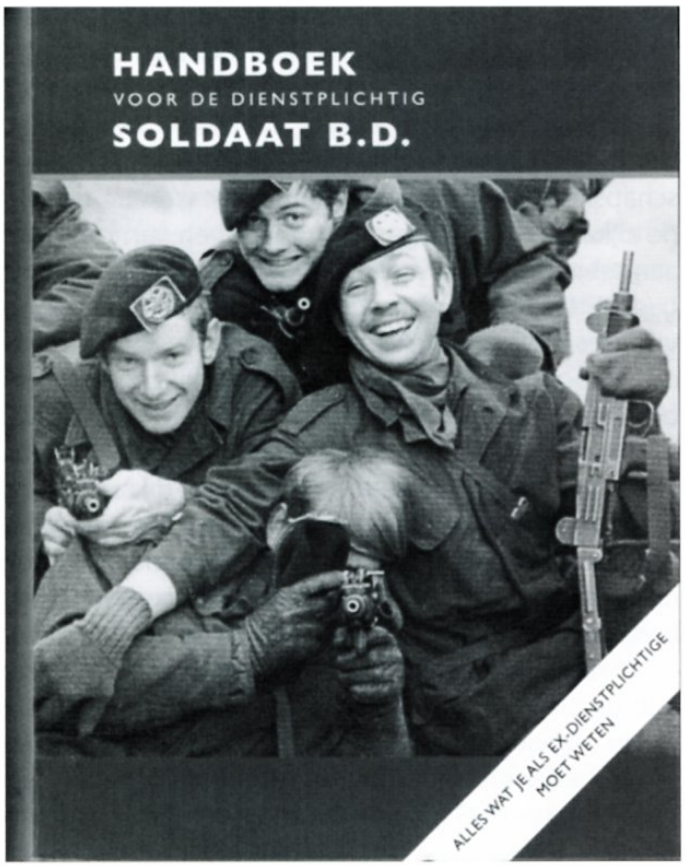
De drieledige cijfercombinatie hield het volgende in: het eerste cijfer verwees naar de compagnie (Kompanie) binnen het tankregiment. Het tweede cijfer vermeldde het pelotonsnummer (Zug) binnen de compagnie. Het derde cijfer vormde de aanduiding van het individuele voertuig.
De cijfercombinatie 534 op de tank in het Wilhelminapark geeft dus aan dat deze behoorde tot de vijfde compagnie, derde peloton, met als individueel voertuignummer vier. Aangezien het regimentssymbool niet meer zichtbaar is - waarschijnlijk het gevolg van de vele schilderbeurten -, kan momenteel niet meer worden achterhaald tot welk regiment deze tank heeft behoord.
Op grond van zijn uiterlijke kenmerken kan de tank in het Wilhelminapark worden beschouwd als een Panther-tank van het type Ausf. D, die waarschijnlijk werd geproduceerd in het midden van het jaar 1943. Het productienummer van deze tank was 210198. Dit type Panther-tank werd in juli 1943 ingezet tijdens Operatie Zitadelle.
Direct na de plaatsing van de Panther-tank in het Wilhelminapark, op 29 oktober 1945, zijn alle materialen die standaard aan de buitenkant waren aangebracht verwijderd dan wel op een latere datum gesloopt. Hieronder vielen, buiten de machinegeweren, de radioantenne achter de koepel, de zware sleepkabel, schoppen, bijl, de koplampen en de beide gereedschapskisten aan de achterkant. Ook werden de aan de zijkanten van de geschutskoepel en van de romp aangebrachte reserverupsbanden weggehaald. Lange tijd is de Wilhelminapark-tank aan de zijkant nog voorzien geweest van de opvallende langwerpige buis die de 'pompstok' voor het onderhoud van het kanon bevatte. Ten slotte zijn na de plaatsing van de tank alle luiken dichtgelast om het binnendringen door onbevoegden te voorkomen. Niettemin biedt de tank in het Wilhelminapark vandaag de dag niet alleen nog een herinnering aan bezet Nederland en de bevrijding, maar ook aan de geschiedenis van een wapen dat een belangrijke plaats inneemt in de militaire geschiedenis.

**Literatuur**


- Ellis, Chris, *Peter Chamberlain and John Bachelor, German Tanks 1939–1945* (Londen 1975).
- Kershaw, Andrew, *Tanks at war 1939 – 1949* (Londen 1975).
- Carell, Paul, *Operation Barbarossa* (Norwich 1991).
- Davies, W.J.K., *Wehrmacht, Camoufl age and Markings 1939–1945* (Londen 1972).
- Brandsma, Gijs, *Pantservoertuigen W.O. 2* (Alkmaar 1978).
- Klinkert, W. 'Sporen van een oorlog. Zorg om oud-strijders, oorlogsgraven en monumenten in Breda, 1944-1964' in: *Jaarboek 'de Oranjeboom' 47* (1994) 173-206.

# Boekbespreking

**Michiel Hegener en Frank Oosterboer**
***Het Handboek voor de dienstplichtig soldaat B.D.***
Uitgeverij THOTH, Bussum, 2012
217 p., geïll., gebonden
€ 19,90.




In oktober vorig jaar kocht ik in een opwelling een zogenoemd Nato-jack op het Amsterdamse Waterlooplein. Ik weet niet waarom, wellicht was het hebzucht of het gegeven dat de jas precies leek op de jas die ik in 1967 verplicht moest aantrekken. Ik zag het meteen - er zat geen Nederlands vlaggetje op de schouder - precies zo'n jas had ik toen. 'Kan ik aan als ik ga vogelen', bedacht ik als verantwoording voor een niet redelijkerwijs te verklaren aankoop. Eenmaal thuisgekomen rook ik het meteen: de lucht van de foerier!
Nee, ik bedoel niet dat die man zich niet zou hebben gewassen, maar de specifieke lucht die voor mij altijd verbonden is met nieuwe militaire uitrusting. Het is een geur die je vergeet en op het moment dat je hem weer ruikt onmiddellijk weer kunt thuisbrengen. Het is een lucht die je meteen weer terugplaatst naar de tijd dat je een stapel, grotendeels, nieuwe spullen kreeg en daar nette stapeltjes van moest maken die in een veel te kleine kast moest worden opgeborgen.
Er gebeurde nog iets merkwaardigs: door de geur van de foerier kwamen er herinneringen boven uit mijn militaire diensttijd. Dat was zeker niet de leukste tijd uit mijn leven en het was evenmin een bijzondere of avontuurlijke periode. Voordat ik voor 'mijn nummer moest opkomen' had ik al een aantal jaren gevaren op de wilde vaart. Ik was gewend om met al dan niet gestreste mannen onder soms stormachtige omstandigheden een kleine ruimte te delen. Snurkende kerels konden me niet meer wakker houden. Bovendien had ik allerlei handige dingen allang geleerd. Hoe je je bed opmaakt en hoe je je was verzorgt, kleren repareert en hoe je een maaltijd maakt. Dat de kapitein altijd gelijk heeft en anders wel de eerste stuurman of de hofmeester. Daar kon het leger niet veel aan toevoegen. Zelfs schieten was niet nieuw, al moet ik erbij zeggen dat ik niet eerder met een MAG, UZI of FAL had geschoten. Dat is toch weer andere koek.
Toch heb ik ook veel vergeten. Ik kon me namelijk met geen mogelijkheid meer herinneren wat er nu precies in mijn 'kleine gevechtstas' zat. Die had twee vakken. In een vak zaten de mess-tins, maar wat zat er dan in dat andere vak? Zo liep ik in gedachten de hele PSU langs en vooral waar je die ook alweer opborg. Ik kwam niet ver. Gelukkig kreeg ik de ingeving dat ik ooit bij mijn vertrek uit het leger illegaal het 'Handboek Soldaat' had meegenomen. Maar dat bracht me niet verder bij de vraag over de kleine gevechtstas. Wel las ik het hele ding weer eens door, ook goed voor een memoriespel. Twee weken later was al die opwinding alweer verdampt en verruild voor de pensioenproblematiek.
In december zag ik – toeval bestaat niet – *Het Handboek voor de dienstplichtig soldaat B.D.* van de hand van Michiel Hegener en Frank Oosterboer in de boekwinkel liggen.
Laat ik er maar niet om heen draaien, ik heb dit boek niet alleen gekocht, maar ook nog diezelfde avond bijna geheel uitgelezen, en dat is iets wat me nog maar zelden gebeurt. Het was de lucht van de foerier maar dan in een andere vorm. *Alles wat je als ex-dienstplichtige moet weten*, vermeldt de kaft en daar is niets mee miszegd. Bladzijden vol herinneringen en informatie in de woorden van de mannen die het allemaal zelf hebben meegemaakt. Over de thema's: keuring, AMO, groepsvorming, discipline, ontgroenen, op oefening en nog veel meer. Over de sergeanten, die een on-

wisbare indruk achterlieten, het weekend verlof dat zomaar kon worden ingehouden omdat de kast niet model was ingeruimd. De militaire oefeningen die al dan niet in Duitsland werden gehouden en de kou die kwam als je urenlang in een kuil in een bosje lag te wachten. De 100 centimeter die de laatste dagen van de dienstplicht symboliseerden en iedere dag een centimeter er af knippen. Veel over verveling en ook over lol en geintjes die werden geflikt. De Cadi en de kano's, spritsen en dennenkoeken. Al de trucs en het ontwijkgedrag die het leven van de dienstplichtige militair dragelijk moesten maken passeren de revue, de vage gezondheidsklachten waardoor je ergens vrijstelling van kreeg, het schuiven en zoekmaken van spullen uit de PSU. Maar ook over het militaire leven in Nieuw-Guinea en hoe er daar op 'infiltranten' moest worden gejaagd. Hoe in Libanon en Joegoslavië de vrede werd bewaard.

Het grote herinneringsdeel wordt afgesloten met hoofdstukken over het ontstaan van de dienstplicht, dienstplicht tijdens de koude oorlog, hoe eerlijk was de opkomstplicht, het neusje van de zalm, terugblikken en vooruit kijken en militaire tehuizen. Het boek staat stampvol met foto's die de mannen die het allemaal hebben ervaren maakten en jarenlang bewaarden voor 'later'. Later is even nu en ook weer vroeger als je de commentaren leest van al die 'ouwe stompen' en hun bijzondere ervaringen tijdens het dragen van 's konings wapenrok'.

Het boek is een mooie weergave van het collectieve geheugen dat honderdduizenden mannen in Nederland koesteren. Niet allemaal op dezelfde wijze en vaak onuitgesproken, maar al lezende komen de naargeestige kazernes en slaapzalen weer in beeld. Vast een zeker een gemeenschappelijke herinnering.

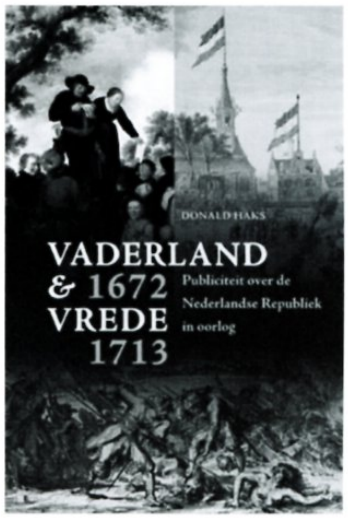
In het hoofdstuk: Terug naar toen, wordt beschreven hoe allerlei mensen, bij hun volle verstand, de militaire dienstplicht naspelen. 41DKO (De Koude Oorlog) is een re-enactmentgroep die, tot in detail, met de originele PSU's het bestaan van een St.St,V.Z.G nadoet. Hoe kom je er op? En dan is er natuurlijk nog de Natres die een plekje verdient. Mochten er bij de 'oude stompen lezers' sprake zijn van een afnemend geheugen, dan biedt het boek een adequaat hulpmiddel. Het beschrijft de websites die net als het tv-programma 'Klasgenoten' mannen van vroeger weer bij elkaar brengt. Voor de meer actieve lezers zijn er fietsroutes opgenomen langs nog bestaande kazernes. Zodra het voorjaar is, ga ik dat doen. Ik trek mijn Nato-jack aan, neem mijn vouwfiets en de trein, stap in Harderwijk uit en fiets langs mijn geheugen en de geur van de fourier.

Dirk J. Tang



# Literatuursignaleringen

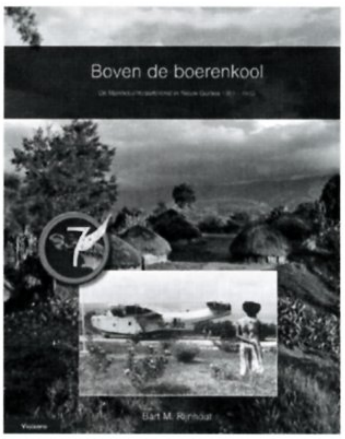
**Donald Haks**
***Vaderland en Vrede 1672-1713. Publiciteit over de Nederlandse Republiek in oorlog***
Uitgeverij Verloren, Utrecht, 2013
352 p., geïll., w.o. in kleur, ingenaaid
ISBN 9789087043377
€ 29,-




**Jan J.B. Kuipers**
***De Staats-Spaanse linies. Monumenten van conflict en cultuur***
Uitgeverij Den Boer/De Ruiter, Vlissingen, 2013
248 p., geïllustreerd, geb.
ISBN 978-90-79875-44-3
€ 19,90




**Bart M. Rijnhout, red.: Edwin Hoogschapen**
***Boven de boerenkool. Operaties in het luchtruim boven Nieuw Guinea 1951-1962***
Uitgeverij Violaero, Emmen, 2013
228 p., geïllustreerd, geb.
ISBN 978-90-8616-082-2
€ 38.95




**George Sanders**
***Het present van staat. De gouden ketens, kettingen en medailles verleend door de Staten-Generaal, 1588-1795***
Uitgeverij Verloren, Hilversum, 2013
682 p., geïll., geb.
ISBN 978-90-8704-348-3 geb.
€ 59,-



**Kees Schulten**
***1813. Oranje boven! Holland is vrij***
Uitgeverij De Nieuwe Haagsche, 2013
160 p., geïll. In fullcolour, ingenaaid
ISBN 978-94-91168-47-5
€ 19,95




**Guus Veenendaal**
***Sporen naar het front. Spoorwegen en oorlog***
Uitgeverij WBooks, Zwolle, Spoorwegmuseum, Utrecht, 2013
167 p., geïllistreerd, geb.
ISBN 978-90-6630-094-1
€ 22,50





# DE DONDERBUS

## Inkoop - Verkoop - Ruil

Antieke wapens, Orden, Militaria, Uniformen, Uitrustingsstukken, Documentatie Eerste en Tweede Wereldoorlog, Aankopen van gehele verzamelingen.

*Adres:*
Oostzeedijk beneden 213 A, 3061 VW Rotterdam
Geopend vrijdag van 19-21 uur, zaterdag van 11-18 uur
Telefoon: 010-4140267, Telefoon privé: 0186 60 23 38
Website: www.donderbus.com

# Mutaties op de ledenlijst

**Opzeggingen:**

- R. Bol, Kromhoutpad 4
  1333 PJ Almere
- R. van der Gaag
  Noordwind 16, 2691 BA 's Gravenzande
- M. de Jongh Swemer
  Gentspolder 9, 4617 MN Bergen op Zoom
- C.H. Heidt, bc
  Laakkade 337, 2521 XS Den Haag
- J.H.A.D. de Jonge
  Oude Vlijmenseweg 259
  5223 GM 's Hertogenbosch
- M. Kaelen
  Dr. Kanterslaan 118, 5361 NJ Grave
- R.A. van de Kamp
  Purmer 119, 8244 AZ Lelystad
- A.G.M. van der Kroon
  Waalsdorperweg 473, 2597 KP Den Haag
- A.F.M. Melenhost
  Noorderhoogte 24, 7325 SG Apeldoorn
- D. Ruijs
  Dubbelmannduin 19, 2202 CW Noordwijk
- R. Visser
  's Gravenbroekseweg 15-C, 2811 GA Reeuwijk


**DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:**

**2 juni**

aanvang: 09.00 uur - einde beurs 13.00 uur
De vaste locatie voor de beurzen is:
"De nieuwe Sporthal", Graaf Wichman 177, Huizen N.H.

S.M.V. donateurs en hun dames hebben gratis toegang;
militairen in uniform en houders van een veteranenpas half geld;
overige bezoekers € 3,- p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

**INLICHTINGEN**
Joop en Ria de Blij - 015 212 18 58
www.stichtingsmv.nl

# Afdelingscorrespondenten van de vereniging

Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

**Militaire geschiedenis te land**
***Coördinator:*** drs. J.P.C.M. van Hoof
E info@marsethistoria.nl

- ***a3 Napoleontica, Belgische Opstand:***
  drs. M. van der Hoeven, Raaphorst 121, 2352 KJ Leiderdorp, T 071 541 25 01, E mithras@wxs.nl
- ***a5 Meidagen 1940:***
  E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade, T 045 524 29 62, E e.h.brongers@tele2.nl
- ***b6 Wiel-en rupsvoertuigen:***
  M.C. van der Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK, Den Haag, T 070 363 43 91 en J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105XG, Heemstede, T 023 529 13 24.
  W. den Dunnen, Residencia la Cigüena, apartamento 70, Paseo de las Cumbres S/N, 21449 Islantilla, Lepe (Huelva), wimdendunnen@gmail.com.

**Militaire luchtvaartgeschiedenis**
***Coördinator:*** drs. R. de Winter - E rolfenastrid@kpnmail.nl

- ***b14 Luchtvaartafdeeling:*** info@marsethistoria.nl
- ***b11 Luchtvaartgeschiedenis (m.n. Indië):***
  dr. P.C. Boer, Hoogaars 15, 4617 GE Bergen op Zoom, T 0164 23 08 51, E p.c.boer@home.nl
- ***b13 Marine Luchtvaartdienst (MLD):***
  P.P. Staal, Javastraat 24, 2341 XL Oegstgeest, T 071 515 66 14, prudentstaal@hotmail.com

**Maritieme geschiedenis**

- ***b9 Mariniers:***
  L.J. de Coninck B.A. B.Ed., Hanzeplein 45, 6981 LD Doesburg, T 0313 47 65 84, E l.deconinck1@chello.nl
- ***b10 Schepen en vaartuigen:***
  info@marsethistoria.nl

**Marechausseegeschiedenis**
***Coördinator:*** mr. W.J. Zaagman, E zano85@zonnet.nl

**KNIL en krijgsverrichtingen in voormalige overzeese gebieden**
***Coördinator:*** drs. T. Broos - E tbroos@hotmail.com

**Krijgsmachtbreed**
***Coördinator:*** drs. E.J.J.F. Rossmeisl,
E rossmeisl@planet.nl

- ***c1 Uniformen:*** F.A.Th. Smits, Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg, T 06 22 23 37 89, E smits@ziggo.nl, T werk 015 215 05 53, E f.smits@legermuseum.nl
- ***c2 Emblemen:*** B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum, T 035 691 35 63 en Ing. R.C. Kuenen, Willem van Gelre-Gulikstraat 62, 6137 HB Sittard, T 046 458 81 74, E robkuenen@hotmail.com
- ***c3 Onderscheidingen:*** H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray, T 0478 58 29 92, E hennymeijer@home.nl en B.W. Wagenaar, Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43, 1906 CJ Limmen, T 072 505 38 96.
- ***c6 Traditie en ceremonieel:*** F.A.Th. Smits, Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg, T 06 22 23 37 89, E smits@ziggo.nl, T werk 015 215 05 53, E f.smits@legermuseum.nl
- ***c7 Vlaggen, vaandels en standaarden:***
  W.L. Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe, T 0578 61 21 38, E wplink@planet.nl
- ***c8 Militaire muziek:***
  mr. R.A. Schimmel, Jan Muschlaan 242, 2597 VE Den Haag, T 070 324 65 68, E schimmel242@zonnet.nl
- ***c9 Militaire genealogie:***
  drs. J.P.C.M. van Hoof, E info@marsethistoria.nl
- ***c10 Vuurwapens en geschut:***
  G.D. Klein Baltink, Vordense Binnenweg 49a, 7231 BB Warnsveld, T 0575 52 91 56, E gdkb@wxs.nl

# Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

De Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie, opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij Koninklijk Besluit van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de geschiedenis, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen, en het ceremonieel van militaire en semi-militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

**Ereleden**
M. Botma †, drs. B.G.J. Elias, F.J. van Lier †, H. Muller †, drs. J. Nuis

**Lid van Verdienste**
T.L.D. Postma

**Bestuur**
Drs. R. de Winter, voorzitter
Mr. W.J. Zaagman, vice-voorzitter
H.A. Bresser, secretaris
Dr. W.L.M. Adriaansen, penningmeester

Mevr. M. Groen
Dr. L.Ph. Sloos

**Secretariaat:**
Nijverdalseweg 97
7461 TC Rijssen
T 0548 52 23 42
I www.marsethistoria.nl
E info@marsethistoria.nl

**Lidmaatschap**
De jaarcontributie voor 2012 voor leden die geen machtiging tot inning hebben verstrekt, bedraagt € 35,00 (buitenland € 37,50), over te maken op rekeningnr. (Rabobank Amersfoort) 1478.89.537 t.n.v. Mars & Historia (buitenland BIC is RABONL 2U en de IBAN NL 44 RABO 0147 8895 37).
**Leden die een machtiging tot inning hebben verstrekt krijgen een korting van € 2,50.**

**Ledenadministratie**
Dr. W.L.M. Adriaansen
Grote Spie 67
4819 CN Breda
T 076 541 20 54

**I** www.marsethistoria.nl
**E** info@marsethistoria.nl




MIASTO
BREDA
1 POL. DYW. PANC
29.X.1944 R
POLEN

