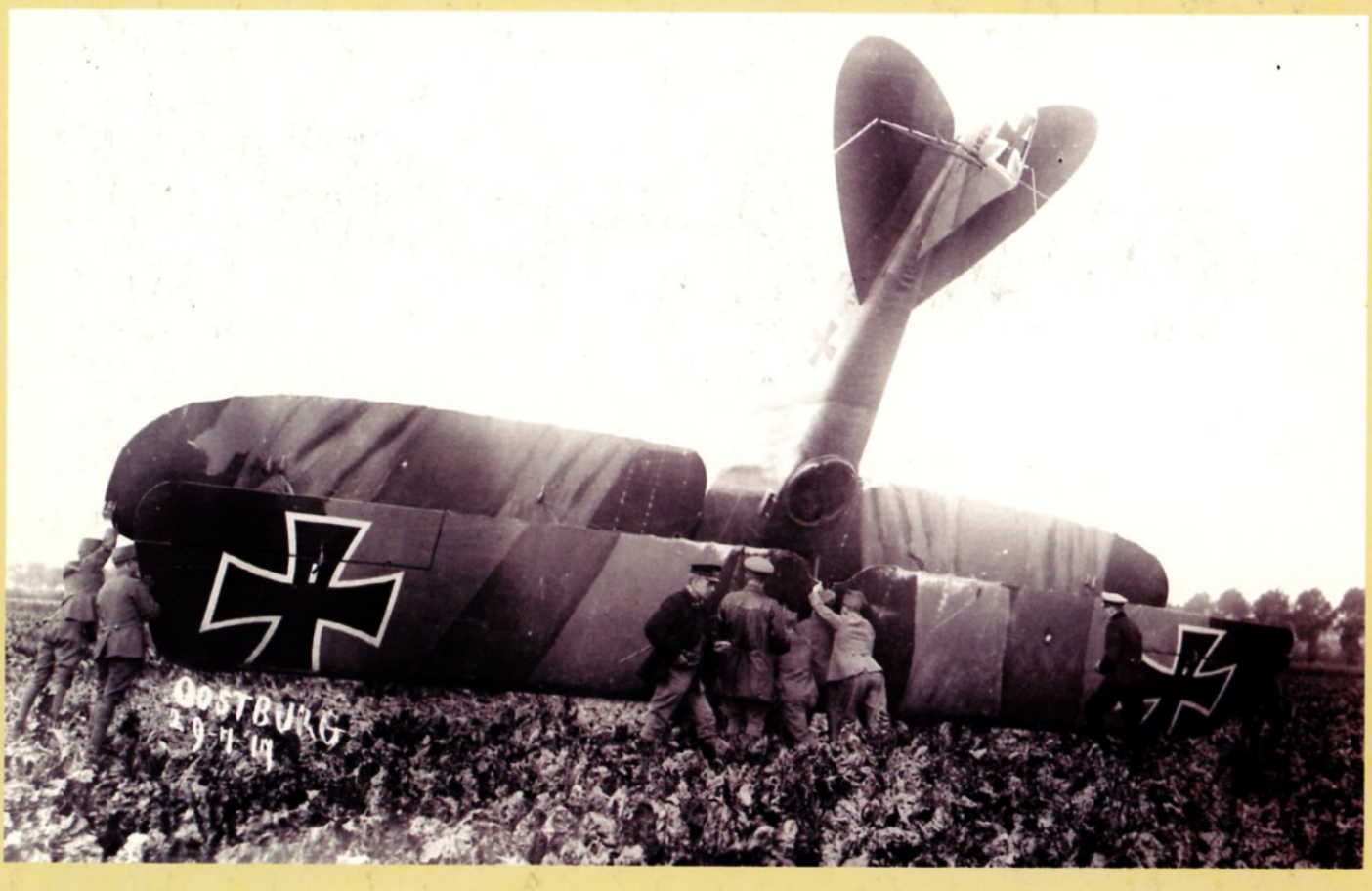
Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Jaargang 48 | 2014 | Nr. 3

Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918





Verantwoording omslagfoto's en -illustraties

Vooromslag
Een wat ongelukkige landing van een Duitse Aviatik C5 bij Oostburg, op 29 juli 1917, Nederlandse militairen zijn bezig het toestel te bergen.
Foto Dert, Vlissingen.

Vooromslag binnenzijde
Op de Legerdagen werden demonstraties van diverse legeronderdelen gegeven. Hier demonstreren militairen de luchtafweer met het Mannlicher M.95 geweer en de Schwarzlose M.08 mitrailleur.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag.

Achteromslag
De aanwezigheid van Britse militairen in Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog leidde tot het uitgeven van een serie prentbriefkaarten, waarvan een deel de ironische tekst 'Life in heroic period 1918' bevat. Op de adreszijde van de kaarten staat in alle gevallen 'The British Soldiers in Holland'. De kaarten waren bedoeld voor gebruik door Britten aangezien alle verdere opschriften in het Engels zijn. De serie telt vermoedelijk ten minste acht kaarten.
Collectie Hans van Lith.

Al vanaf crica 1915 vonden via Nederland uitwisselingen plaats van zieke en gewonde Duitse en Britse krijgsgevangenen. Het waren toen militairen die niet meer in staat waren aan gevechten deel te nemen (ernstig ziek of verminkt en geesteszieken). In 1918 werden ook niet gewonde krijgsgevangenen met de transporten meegestuurd, maar zij werden in Nederland geïnterneerd. In Den Haag zaten circa 4800 Britten. Anderen zaten in Leeuwarden e.o., Nijmegen e.o., en Wierickeschans (bij Bodegraven) en Urk (totaal in de laatste plaatsen circa 500 personen). Duitsers op hun beurt waren geïnterneerd in Rotterdam e.o., Dieren-Brummen e.o., Wolfheze e.o., Hatttem e.o., Beneden Lent e.o. (bij Nijmegen) en Noordwijk e.o., in totaal zo'n 3900 personen.

www.**marsethistoria**.nl

Kwartaalperiodiek van de Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie

Hoofdredacteur
Dr. Louis Ph. Sloos

Redactiecommissie
Drs. Liesbeth Brama
Drs. Pauline Onderwater
Dr. Louis Ph. Sloos
Dr. Dirk Starink

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: 2000/3000 woorden, enkele relevante noten toegestaan, bronnen/literatuurlijst.
- Omvang boekrecensieartikel: 2000/3000 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

Bommen op neutraal Nederland 4
Hans van Lith

De Legerdagen in 1916-1918 van de vereniging Ons Leger 12
Drs. Pauline Onderwater

Het verloop van het overwicht in de luchtoorlog boven het Westelijk Front 1914-1918 18
Dr. Dirk Starink

Zeemacht of onmacht? Een inleiding in de zeestrategie van de Koninklijke Marine, 1914-1918 28
Tom Duurland, MA

Boekbespreking 35

Literatuursignaleringen 37

Prijs los nr. € 7,50

Van de voorzitter

Het kan u – als geïnteresseerde in militaire geschiedenis – onmogelijk zijn ontgaan dat de herdenkingen van het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, deze zomer exact een eeuw geleden, volop in het brandpunt van de belangstelling staan. Onze Zuiderburen verzorgden begin augustus in Luik op stijlvolle wijze de internationale herdenking van het uitbreken van de strijd op Belgisch grondgebied. Zij betrokken daarbij zowel hun toenmalige Britse en Franse bondgenoten als toenmalige Duitse tegenstander. In Nederland en in de ons omringende landen zijn op de TV (meerdelige) documentaires te volgen over (het ontstaan van) deze oorlog. De overige media, dagbladen en tijdschriften voorop, laten zich evenmin onbetuigd. Aan het lezen van alle recente publicaties over *La Grande Guerre* zou een aardige dagtaak verloren gaan. Het EGF1914 Project, een samenwerkingsverband van 21 Europese filmarchieven, digitaliseerde meer dan 750 uur film over de Eerste Wereldoorlog en maakte het resultaat van de inspanningen gratis online beschikbaar. Via *The European Film Gateway – First World War Films* (www.europeanfilmgateway.eu/1914) zijn duizenden boeiende en gevarieerde filmfragmenten te bekijken.

Ook in Nederland, dat in de jaren 1914-1918 zijn neutraliteit wist te bewaren, is er sinds de jaren '90 van de vorige eeuw een onmiskenbare toename te constateren in de belangstelling voor 'de Groote Oorlog'. Zelfs nu de laatste veteraan uit die oorlog enkele jaren terug het tijdelijke met het eeuwige moest verruilen, lijkt de fascinatie met het onderwerp eerder toe dan af te nemen. De 'erfenis' die de Eerste Wereldoorlog naliet, maakt dat ook wel begrijpelijk. Het bestuderen, analyseren en doorgronden van deze oorlog kan met recht als een *mer à boire* worden gekarakteriseerd. De bibliotheken die over dit onderwerp zijn volgeschreven, de memoires, de gedichten, de romans, de muziek, de films, de ontelbare bewaard gebleven foto's, de toneel-, musical- en theatervoorstellingen, de exposities in gerenommeerde en marginale musea, ze nodigen allemaal uit onze kennis te vergroten, onze nieuwsgierigheid te bevredigen en onze fantasie te prikkelen.

En wat te denken van een bezoek aan de Vlaamse en Franse slagvelden van weleer of aan een van de honderden oorlogsbegraafplaatsen, de keurig onderhouden erevelden, die op een steriele, vaak sobere maar tegelijkertijd indringende wijze duidelijk maken welke gruwelijke offers dit conflict heeft opgeëist. Door de talrijke *lieux de mémoire* is in Frankrijk de Eerste Wereldoorlog overal voelbaar. Zelfs het meest onbetekenende gehucht, waar het aantal inwoners op de vingers van enkele handen is te tellen, heeft zijn monument waarop de namen zijn aangebracht van de plaatselijke gevallenen. Onder de noemer *Mort pour la France* of *Mort pour la Patrie* staan de namen gepresenteerd van de gesneuvelden. Niet zelden komt een bepaalde familienaam meerdere malen voor op hetzelfde monument. Ieder jaar nog, op het dorpsplein, bij de kerk of het gemeentehuis eert Frankrijk zijn gevallen zonen van *la première guerre mondiale*. En hoewel het drama zich inmiddels lang geleden heeft voltrokken, de persoonlijke herinneringen van direct betrokkenen goeddeels zijn vervaagd of geheel zijn verdwenen, emotioneren de monumenten, de erevelden en de eindeloos lijkende rijen met namen ons een eeuw later nog altijd. De symbolen van het grote sterven en de oceaan van verdriet die de families van de miljoenen gesneuvelden overspoelde, bezorgen ons nog steeds koude rillingen.

Of het nu gaat om de lotgevallen van een individuele soldaat, of om de 'grote vragen' naar het hoe en waarom, telkens weer wekt de Eerste Wereldoorlog onze belangstelling en blijft hij de gemoederen bezighouden. Met alle respect moet de beroemde Duitse veteraan en auteur Erich Maria Remarque hier dan ook worden tegengesproken; wat deze oorlog betreft geldt: *Im Westen Viel Neues*, oftewel *Van het westelijk front veel nieuws*. Het doet mij deugd dat de redactie en de auteurs erin zijn geslaagd een voldragen themanummer van *Mars et Historia* in zijn geheel te wijden aan de onverminderd intrigerende Eerste Wereldoorlog.

Drs. Rolf de Winter,

Voorzitter.

Redactioneel

Als militair-historische vereniging konden wij het honderdste gedenkjaar van de Eerste Wereldoorlog (WOI) gevoelsmatig niet ongemerkt voorbij laten gaan. Zelfs niet in weerwil van alle aandacht die daar al voor is geweest en nog zal komen. En ook niet omdat Nederland tijdens deze oorlog neutraal is gebleven. Het is immers bekend dat dit niet betekende dat we er helemaal niets mee te maken hadden of van gemerkt hebben. Dat kan ook bijna niet tijdens een wereldoorlog, en al helemaal niet met een front vlak over de grens. In drie van de inmiddels vertrouwde vier artikelen in ons blad komt die indirecte betrokkenheid aan bod. Hans van Lith laat zien dat er ook weleens een bom of een vliegtuig op Nederlandse bodem, of erger: op een huis, terechtkwam. Voor ingewijden is dit wellicht een bekend gegeven, maar het overgrote deel van de mensen heeft hier waarschijnlijk nog nooit van gehoord. Zoals tijdens alle oorlogen waar dan ook, werd ook in Nederland tijdens WOI de belangstelling opgewekt voor het leger, waar de vereniging Ons Leger, kort voor de oorlog opgericht, zich actief mee bezighield. Hierover gaat het artikel van ons redactielid Pauline Onderwater. Dat Nederland zich in de jaren 1914-1918 in woelig vaarwater bevond, wordt getoond in het artikel van Tom Duurland, dat handelt over de Nederlandse zeestrategie in die periode. Tot slot heeft ons andere redactielid Dirk Starink diens expertise aangewend in een artikel over de gevolgen van de introductie van het luchtwapen tijdens WOI. Een jaar voor het begin van die oorlog werd de basis gelegd voor de Nederlandse luchtstrijdkrachten en de lessen van WOI hebben uiteraard ook zijn weerslag gehad in Nederland.

Naast de vier artikelen treft u in dit nummer ook weer een recensie en literatuursignaleringen aan. Zoals gezegd is er al veel aandacht geweest voor WOI, waaronder in de vorm van boeken. Een wat minder bekend boek is waarschijnlijk de Engelstalige studie van Wim Klinkert, verschenen bij uitgeverij Brill. Hiervan treft u dan ook een uitgebreide bespreking aan van Pauline Onderwater.

Voor de literatuursignaleringen hebben we een greep gedaan uit de overige militair-historische en andere relevante werken die de laatste tijd zijn verschenen. Anders vervallen we echt teveel in herhaling.

Zoals u ziet is de bijdrage die de redactie aan deze aflevering heeft geleverd substantieel, zodat wij dit themanummer konden realiseren. Bijzondere dank daarom aan Dirk Starink en Pauline Onderwater. Daarnaast gaat de dank uit naar Hans van Lith en Tom Duurland voor het meedenken en hun flexibiliteit. Tot slot dank aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, en in het bijzonder Okke Groot, voor de levering van beeldmateriaal, waarbij uiteraard weer haast geboden was.

Kopij voor volgend jaar - 'Waterloojaar'! - zien wij overigens met belangstelling tegemoet.

Dr. Louis Ph. Sloos,

Hoofdredacteur.

Bommen op neutraal Nederland

Hans van Lith

De nacht viel over Zierikzee op 29 april 1917. De bevolking sliep, behalve misschien de militaire commandant van de stad, reserve eerste-luitenant P. Louwerse, die later meldde dat hij wakker op zijn bed lag. In de verte naderde het geluid van een vliegtuig. Plotseling klonken er achter elkaar een achttal explosies. Bommen! De Eerste Wereldoorlog is ruim twee jaar aan de gang, maar Nederland is neutraal. Niettemin werd Zierikzee zwaar getroffen. In de Molenstraat werd een pakhuis getroffen. Een klein paardje dat daar was gestald, kon ternauwernood gered worden. Er brak brand uit en de hulpdiensten werden gewaarschuwd.

Enkele woningen naast de pakhuizen waren ernstig beschadigd. Militairen en een kapitein van de provinciale boot wisten twee bejaarde dames levend uit de puinhopen te halen. Overal was grote schade aangericht aan daken en ruiten. Maar bepaald dramatisch was de situatie in de St. Domusstraat, waar een huis werd getroffen en een gezin van drie personen de dood vond. De volgende dag bleek pas goed wat een ravage in Zierikzee was aangericht. Dakdekkers, timmerlieden en glaszetters gingen aan het werk (en dreven de prijzen soms flink op). Soldaten en politie begonnen direct met een onderzoek in de ruïnes. Veel aandacht kregen de bomscherven, waaruit al gauw bleek dat deze van Britse oorsprong waren. Ze droegen de pijl, die het logo was van het Britse *War Department*! Den Haag protesteerde in Londen, maar de Britten ontkenden glashard dat het vliegtuig tot hun luchtvloot behoorde. Er zou die nacht geen Engels toestel in de buurt zijn geweest. Ondanks de bewijzen bleven ze daarbij. Voor de Nederlanders was het extra frustrerend, want zij waren ervan op de hoogte dat de Britten al direct wisten dat de piloot er één van hen was. Onze afluisterdienst had namelijk al op 30 april een gesprek afgeluisterd tussen de Britse consul-generaal in Rotterdam en de honorair-consul in Vlissingen waaruit glashard bleek dat er een Engelse vlieger bij betrokken was, maar dat alleen zijn naam nog niet bekend was. Maar dat gegeven kon de Nederlandse regering niet gebruiken, omdat anders het afluisteren van buitenlandse functionarissen bekend zou worden. Overigens pas veel later erkende Londen openlijk schuld aan het bomincident.

Het was bepaald niet de eerste keer dat er bommen op ons land vielen en ook niet de laatste.



Henri Farman F-22, in de hangar van de LVA op Soesterberg, ook wel 'de fabriek' genoemd omdat gelande buitenlandse vliegtuigen er werden hersteld.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).

Een belangrijke rol hierbij speelde dat het Nederlandse luchtruim nauwelijks verdedigd werd en dat de geallieerde bommenwerpers dus veiliger aanvlogen over het neutrale Nederland – wat natuurlijk niet mocht – dan dat ze over Belgisch gebied kwamen, waar de Duitsers hun luchtafweergeschut hadden staan en jachtvliegtuigen de lucht in stuurden. Nederland kon weinig anders doen dan protestnota's sturen als het weer eens gebeurde, maar de Britten ontkenden steevast dat hun toestellen de schuldige waren. Pas als er bommen gevallen waren en de bewijzen zich opstapelden – doordat de scherven Britse kentekens of fabrieksnamen droegen – gaven ze schoorvoetend toe en betaalden soms schadevergoeding. Niettemin hielden de Britten altijd vol dat de schending van het luchtruim per ongeluk was gebeurd en dus een betreurenswaardig incident was. Maar later onderzoek wees uit dat het de gewoonte was over zee tot de hoogte van Vlissingen te vliegen en daar landinwaarts te buigen om via neutraal gebied de doelen in bezet België te bereiken. 'We turned in over Flushing, as usual' stond in diverse dagboeken van Britse vliegers.

Luchtverdediging zwak

Onze defensie kende met name in de luchtverdediging zwakke kanten. Toen in augustus 1914 de Eerste Wereldoorlog (WO I) uitbrak bleef Nederland neutraal. Een neutraliteit die schriftelijk door Britten en Duitsers werd erkend en gerespecteerd zou worden. Niettemin mobiliseerde ons land 200.000 militairen om die onzijdigheid zo nodig gewapenderhand te verdedigen. Naar alle kanten, dus zowel richting Noordzee als richting Duitsland en België. Zij, die waren opgeroepen gingen naar de grenzen, bemanden forten en stellingen en werden ingedeeld bij het mobiele veldleger.

Maar we misten zware artillerie en pas in 1913 was – als onderdeel van de landmacht – de Luchtvaartafdeling (LVA) opgericht. Deze werd gevestigd op het vliegveld Soesterberg en het commando kreeg kapitein der genie Hendrik Wallaardt Sacré. Het begin was uiterst bescheiden. De LVA beschikte over één (particulier) toestel van luchtvaartpionier Marinus van Meel – de Brik van Van Meel – en drie eenmotorige Franse Farmans voor verkenningsdoeleinden. In 1914 bouwde Van Meel een verbeterde versie van zijn vliegtuig en in Frankrijk werden zes Farmans besteld. Bij het uitbreken van WO I beschikte de LVA over negen toestellen. Ze werden alleen ingezet voor verkenningsvluchten. Leveringen uit het buitenland waren daarna vrijwel uitgesloten omdat alle landen hun productie voor de eigen luchtmacht nodig hadden.

Op de binnenlandse markt was evenmin veel te vinden. De kleine fabriek van Van Meel ging al voor de oorlog ter ziele. Bekende Nederlandse vliegtuigbouwers als Anthony Fokker en Frits Koolhoven werkten in het buitenland voor respectievelijk de Duitsers en de Engelsen.



Modern Brits luchtafweergeschut 7 cm, Vickers Amstrong, gemonteerd op een Thornycroft motorwagen.
NIMH.



De ruïne van het huis in de St. Domusstraat te Zierikzee, waarin drie mensen de dood vonden bij het vergissingsbombardement in april 1917.
Prentbriefkaart, collectie Hans van Lith.

De beste kansen bood nog Henri Wijnmalen, die in Amsterdam een eigen vliegtuigfabriek was begonnen om Farmans na te bouwen. Samen met de fabrikant van de Spijkerauto's Trompenburg zette hij de NV Nederlandsche Automobiel- en Vliegtuigfabriek "Trompenburg" op. Deze fabriek leverde aan de Nederlandse luchtmacht, maar kreeg daarbij ook al gauw te maken met tekorten aan kennis en grondstoffen.

Niettemin groeide de LVA langzaam en in 1917 kwam er zelfs een tweede luchtwapen bij. De Koninklijke Marine richtte de Marine Luchtvaartdienst op, die haar basis kreeg op het Vliegkamp De Mok op Texel. Later kwamen er in het land nog enkele bases bij, net zoals ook de LVA haar vliegvelden uitbreidde. Hoe dan ook, goede jachtvliegtuigen ontbraken in de Nederlandse defensie.

Mitrailleurs en geschut

Ook qua luchtafweergeschut hadden wij weinig in te brengen. In 1913 werden proeven genomen met Duitse mitrailleurs 08/15 op speciale affuiten tegen luchtdoelen. De resultaten waren bemoedigend. Over luchtdoelgeschut bestonden nog de nodige twijfels. Zouden granaten wel hoog genoeg komen om overvliegende toestellen te raken? Toen men het daar over eens was, bleken aankopen in het buitenland door de oorlogssituatie nauwelijks haalbaar. Een stap vooruit was de luchtverdediging van Willemstad, die in maart 1915 werd opgedragen aan 1e lt. der artillerie A.J. Maas. Hij experimenteerde en ontwierp. Elders werkten de Commissie voor Proefneming van de Landmacht, de Artillerie-Inrichtingen Hembrug en eenheden van de veldartillerie samen bij het ontwerpen van luchtdoelaffuiten voor enkele typen veldgeschut. In augustus 1916 kocht Nederland bij Vickers in Groot-Brittannië drie moderne acht-centimeter luchtdoelkanonnen, die op vrachtauto's geplaatst konden worden.Organisatorisch was belangrijk dat op 1 maart 1917 de eerste mobiele Luchtafweer-motorbatterij (L.A.M.B) werd opgericht.

Belangrijk is natuurlijk niet alleen dat er geschoten kon worden, maar ook dat men wist op wie. Dus er moest zekerheid bestaan dat men op een buitenlands toestel vuurde en niet op een Nederlander. Maar vliegtuigen waren in die dagen al snel en dus spoedig



'Vrolijke' mobilisatieprentbriefkaart over het beschieten van buitenlandse vliegtuigen die ons luchtruim schenden. Collectie Hans van Lith.

verdwenen. Bij luchtschepen was het duidelijk, want die hadden wij niet. Maar om de andere te herkennen werden beschrijvingen verspreid waarop vliegtuigsilhouetten en herkenningstekens waren vermeld.

Minstens één keer boekte onze luchtafweer een spectaculair succes! Op 18 augustus 1917 vlogen twee vermoedelijk Duitse toestellen boven de eilanden Goeree en Voorne. Nadat ze enkele bommen hadden laten vallen, koersten ze in noordoostelijke richting verder. De vliegtuigen werden later gezien bij Winschoten, bij een nabij gelegen dorp Tutjeshut in de omgeving van Nieuweschans. Beide toestellen landden vervolgens; één bij Beerta en één bij Blijham. De landing bij Beerta was sensationeel en te danken aan een goed gericht geweerschot van infanterie-sergeant Lok. Althans, het werd aan hem toegeschreven. Hij raakte de propeller en dat bracht het vliegtuig tot zijn noodlanding. Via de Winschoter Courant ging het verhaal als een lopend vuurtje rond! Lok was de held van de dag en kreeg van alle kanten complimentjes. En niet alleen dat, er kwam ook geld binnen. De gepensioneerde generaal-majoor J.W. Boellaard, adjudant in buitengewone dienst van Hare Majesteit vroeg via de pers aan zeshonderd Nederlanders hem een kwartje te sturen om Lok een blijvend aandenken te kunnen aanbieden. Het werd een gouden horloge met inscriptie en een flink geldbedrag. Een officier van de Landstorm stelde voor een fonds in het leven te roepen, waaruit beloningen konden worden uitgekeerd aan iedere militair die een luchtvaartuig neerschoot. Hij dacht aan f. 25.- voor een vliegtuig en f. 500.- voor een Zeppelin. Boellaard vond het prachtig en stortte direct een bedrag. Maar de regering was minder enthousiast over deze propaganda voor het prijsschieten. Minister Bosboom van Oorlog stak er een stokje voor. Iedere militair had de plicht een buitenlands toestel dat ons luchtruim schond, neer te halen. Daarvoor hoefde hij geen beloning te krijgen. Bovendien vreesde de bewindsman dat zo'n premie toch wat hatelijk over zou komen in het buitenland. Het idee werd opgegeven, maar Lok had wel zijn gouden horloge!

Op Maastricht

Hoewel de meeste bommen op Zeeland terechtkwamen, viel de eerste bom op Maastricht. Al snel na het uitbreken van de oorlog werd het Nederlandse luchtruim door Zeppelins en vliegtuigen geschonden. Telegrammen van militaire commandanten aan de grens meldden het overvliegen. De bevolking was meer nieuwsgierig dan beangstigd door het nieuwe verschijnsel. Tot op 22 september 1914, een vrij bewolkte dag, een vreemd vliegtuig hoog over de stad Maastricht vloog. Plotseling klonk er een daverende explosie. Er was een bom gevallen! Hij kwam neer naast het

huis van jonkheer Alfred Charles Archibald Graafland aan de Brusselsestraat 95. De kranten De Limburger Koerier en de Nieuwe Rotterdamsche Courant berichtten er over. Op de binnenplaats had de bom een krater geslagen, bomen waren halverwege afgeknapt, ruiten gebroken, keien waren tot op het dak geslingerd, muren en kozijnen hadden schade opgelopen. Ook in de buurt hadden ruiten en dakpannen het begeven. De vrouw des huizes was ernstig geschrokken, maar het ergste was het dienstmeisje Anna Willems eraan toe, die door de explosie was weggeslingerd. Gelukkig hield ze er geen blijvend letsel aan over. Onderzoek wees uit dat het ging om een Brits vliegtuig, dat op weg was naar een Zeppelinloods in Düsseldorf, maar onderweg een bom verloren had. Graafland eiste en kreeg schadevergoeding van de Britten. Maar hij wilde ook 10.000 Britse ponden smartegeld voor zijn vrouw en kinderen, omdat die zo geschrokken waren. Gezien de sociale verhoudingen in die dagen kwam Anna Willems daarbij natuurlijk niet ter sprake. Graafland kreeg niets, want dat vond Londen toch te gek: het bedrag was bovendien ongeveer een maximum ministerspensioen!

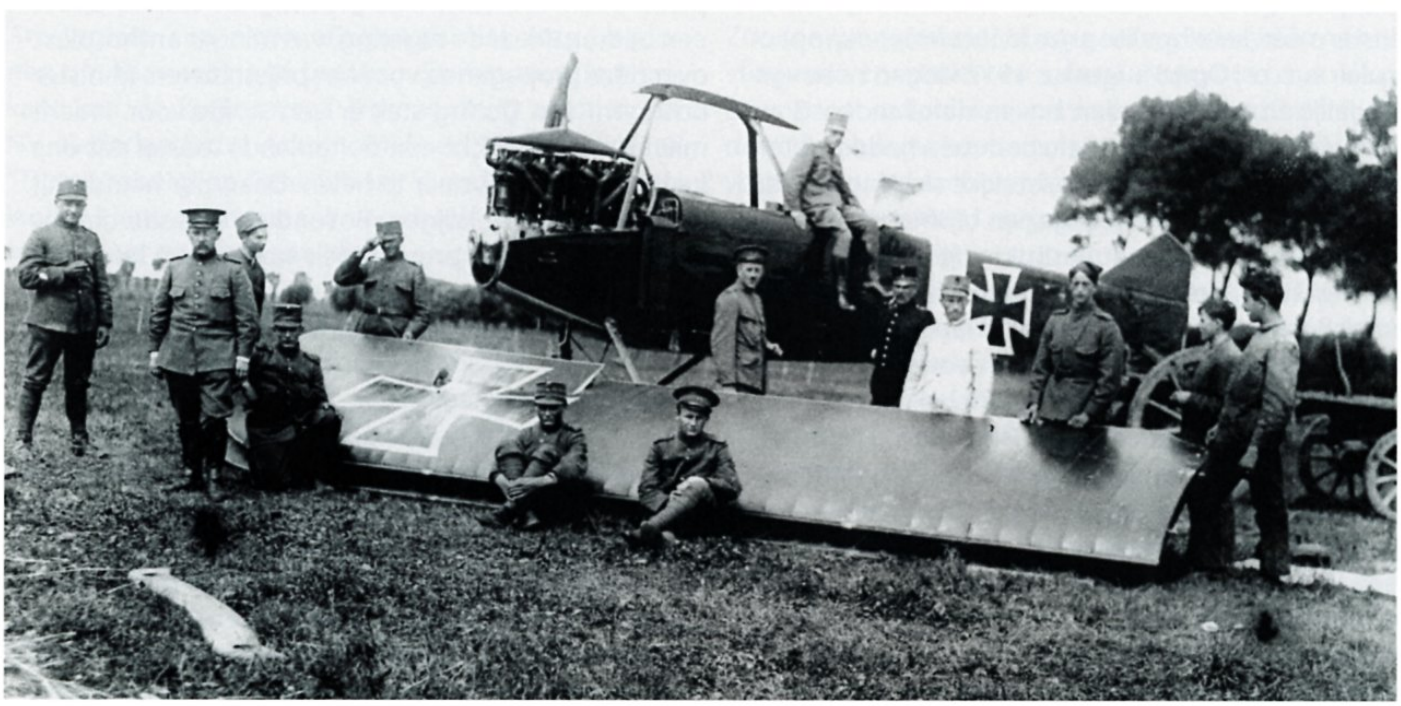
Schendingen van ons luchtruim

Duitsland had al na enkele maanden in 1914 grote delen van België bezet. Antwerpen was 9 oktober gevallen. Alleen het zuidwestelijke gedeelte van het land bleef in Belgische handen. De Duitsers legden bij Gent militaire vliegvelden aan, richtten in Brugge een reparatiewerkplaats voor onderzeeboten in en gebruikten Zeebrugge en Oostende als uitvalsbases voor hun onderzeeboten die de Britse bevoorrading en de transporten naar Frankrijk moesten belemmeren.

Naarmate deze activiteiten zich uitbreidden, en de wederzijdse luchtvloten sterker werden, groeide ook het aantal operaties in de lucht. Er vonden steeds meer luchtgevechten plaats tussen Duitse en geallieerde vliegtuigen. Het is niet onbegrijpelijk dat tijdens dit soort schermutselingen de toestellen gemakkelijk het Nederlandse luchtruim schonden.

Maar ook 's nachts namen de acties toe, want de Britten bombardeerden de Duitse installaties zo vaak als mogelijk was. Hun navigatiemiddelen beperkten zich doorgaans tot een kompas, dat ook niet altijd even nauwkeurig was. Het was juist bij die gelegenheden in het nachtelijk duister, dat de toestellen die over Nederland vlogen, abusievelijk de indruk hadden boven hun doelgebied te zijn. Als ze dan beneden een lichtpuntje zagen lieten ze enkele bommen vallen. Soms zal het ook wel nonchalance zijn geweest.

Natuurlijk waren deze 'bombardementen' niet te vergelijken met die van Warschau en Rotterdam uit de Tweede Wereldoorlog, maar de schrik die de explosies wekten en de onzekerheid wanneer een overvliegend toestel een bom zou laten vallen, was er niet minder om. Voor wie niet direct slachtoffer werd van een inslag, was het psychologisch effect het grootste.



Bij Zaamslag is een Duits vliegtuig, vrij onbeschadigd, geland. Nederlandse militaire demonteren het toestel om het naar Soesterberg te brengen.
Foto Dert, Vlissingen.

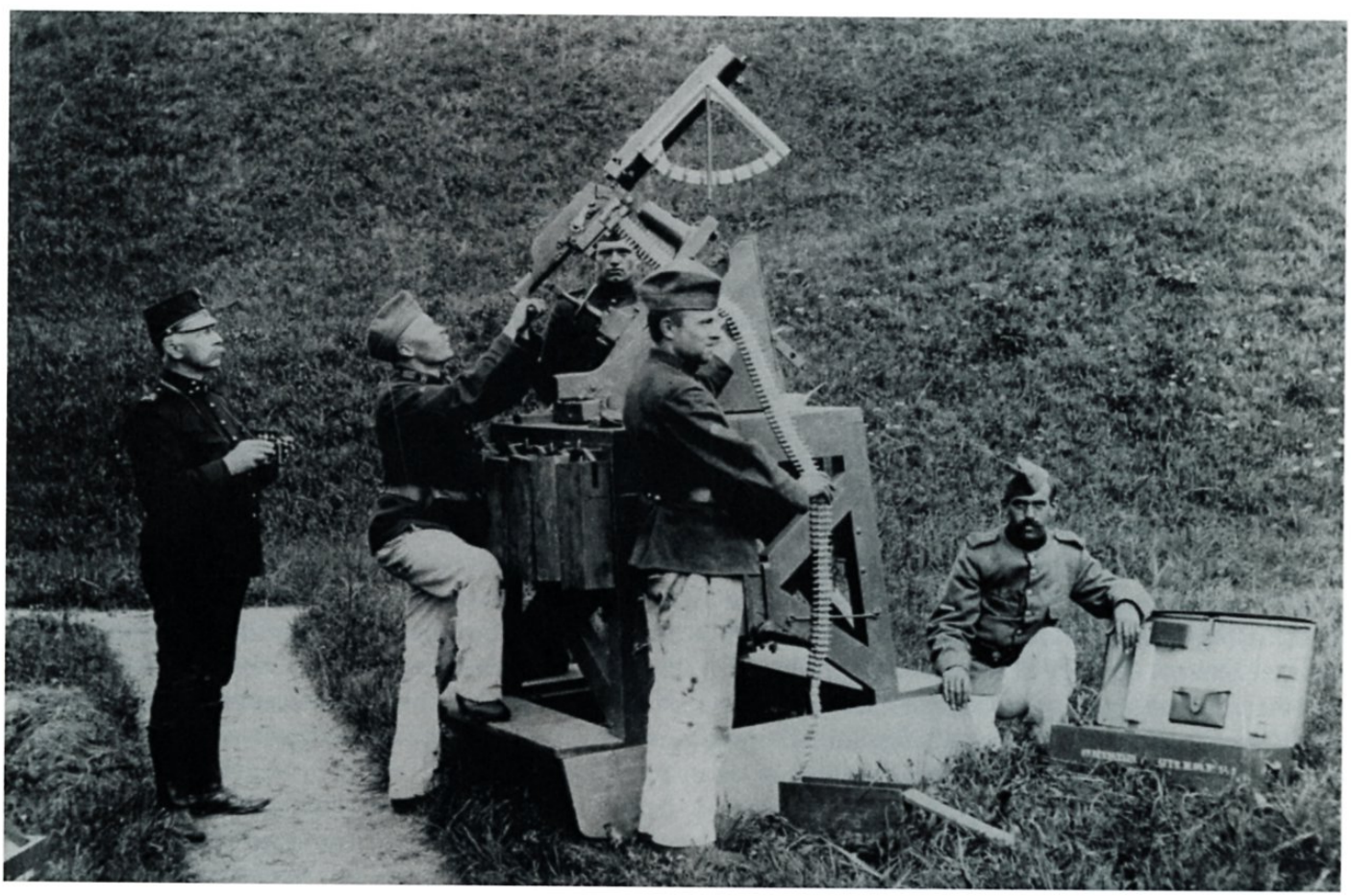
Foto's in de klei

Het gevolg van de toenemende activiteit in de lucht, was dat er aangeschoten vliegtuigen of toestellen die zonder brandstof kwamen te zitten, landden op Nederlands grondgebied. Dit gebeurde volgens de 'Staat van geïnterneerde landvliegtuigen (1914-1918)' in het documentatiebestand van de toenmalige Sectie Luchtmachthistorie, 107 keer. De ene keer maakten ze een geslaagde noodlanding en bleef het toestel onbeschadigd, een andere keer verongelukte het en bleef er slechts een hoop schroot over. De bemanning overleefde soms en probeerde van tijd tot tijd het toestel in brand te steken om het niet in Nederlandse handen te laten vallen. De Hollanders op hun beurt probeerden zo snel mogelijk ter plaatse te zijn om dat te verhinderen. De buitenlandse vliegtuigen konden soms gemakkelijk worden hersteld en werden dan opgenomen in de Nederlandse luchtvloot, of ze werden gebruikt als studiemateriaal. Herstel en bestudering vonden vaak in Soesterberg plaats. Het leidde geen twijfel dat de kracht van het Nederlandse luchtwapen niet groot was, maar de LVA-technici beschikten wel over veel kennis van de ontwikkelingen in de militaire luchtvaart.

Een ander gevolg van de landingen op Nederlands gebied was dat de Vlissingse beroepsfotograaf Charles Dert zijn camera pakte om er foto's van te maken. Meestal in Zeeuws-Vlaanderen. In opdracht van de Opperbevelhebber Land- en Zeemacht moest hij namelijk alle buitenlandse toestellen fotograferen die in Zeeland aan de grond kwamen. Weer of geen weer stak hij per veerboot Vlissingen-Breskens de Westerschelde over. Aan de overkant stapte hij op zijn fiets en reed naar de aangegeven landingsplaats. Soms lag die midden in een bietenveld en moest Dert door de vette Zeeuwse klei naar zijn bestemming lopen. En dat uiteraard met een camera en een statief op zijn rug! Niettemin danken wij aan hem nog steeds een schitterende collectie vliegtuigfoto's uit die dagen.

Toenemend geweld

Naarmate de oorlog voortduurde, nam het aantal Britse bombardementsvluchten steeds toe en daarmee ook het aantal incidenten, waarbij bommen op ons land vielen. In 1915 twee keer (februari Vlissingen; augustus Cadzand), 1916 twee keer (september Zijpe (NH), oktober Hoogblokland (ZH)), 1917 dertien keer (april Zierikzee, augustus Renesse, Scharendijke, Goedereede, Sas van Gent, Cadzand Haven, oktober



Experimenten met een mitrailleur op een luchtdoelaffuit.
Foto Archief Generale Staf 1914 – 1940. Nationaal Archief.



Een wat ongelukkige landing van een Duitse Aviatik C.V bij Oostburg, op 29 juli 1917, Nederlandse militairen zijn bezig het toestel te bergen.
Foto Dert, Vlissingen.

Sluis, november Sas van Gent en Axel, december Sas van Gent (2x), Wijngaarden, Kloetinge, Goes), 1918 elf keer (februari Hoek en St. Anna ter Muiden, mei Sluis, Staak, Koewacht, juni Sluis en Aardenburg, augustus Sluis (2), oktober Eede en 30 oktober Braakman/Isabellasluis).

Met name de aanval op Goes van 22 december 1917 was ernstig, omdat hierbij een dode en een gewonde vielen. In de late avond werd het geluid van een naderend vliegtuig hoorbaar. Plotseling vielen er drie bommen op Kloetinge, vlakbij Goes en vier op de stad zelf. Drogist Jacob Visser die op het geluid van de explosies afkwam en in de deuropening van zijn huis stond werd dodelijk gewond door een rondvliegende scherf. Ook zijn dienstmeisje Pieternella Slabbekoorn werd getroffen, maar zij overleefde de aanval. In de omgeving was de schade weer groot: ruiten sneuvelden en daken werden ontdaan van dakpannen. Een binnenvaartschip in de haven liep averij op. Ook bij de bombardementen op Axel van 8 november 1917, Aardenburg van 22 juni 1918 en Eede van 26 oktober 1918 vielen gewonden.

Ook op zee

Bommen vielen niet alleen op het Zuid-Nederlandse vasteland. Ook op zee vonden dit soort incidenten plaats, al waren het toen doorgaans Duitse en geen Britse bommen.

Duitse watervliegtuigen en Zeppelins van de *Kaiserliche Marine* uit Cuxhaven en Wilhelmshavn probeerden de scheepvaart van en naar Groot Brittannië te verstoren. Nederlandse vissersschepen werden eveneens met argwaan bekeken, omdat Berlijn meende dat de vissers berichten aan Londen doorgaven over Duitse vlootbewegingen. Ook verscheidene Nederlandse schepen hebben een bomaanval te verduren gehad, zonder dat daar overigens veel schade door werd aangericht. Al in 1915 werden twee vissersboten en twee koopvaardijschepen aangevallen. In 1917 kwam dat drie keer voor en in 1918 acht keer. In het laatste jaar werd ook een Nederlands bewakingsschip met bommen bestookt. Deze keer echter door de Britten.

Bijna komisch was het voorval met de stoomtrawler 'Hibernia IJmuiden 182' die in veilig water viste, ten westen van Helgoland. Een dubbeldekker vloog laag over het schip en zag dus de kentekens. Schipper liet bovendien de Nederlandse vlag hijsen. Toen de tweedekker weer laag kwam aanvliegen en iets liet vallen, riep de schipper: 'Jongens, hij gooit wat naar ons, grijp het als je kunt. 'Dat lukte niet. Het voorwerp kwam aan bakboord in zee terecht en explodeerde met een daverende knal. De brief was dus een bombrief!

De woede van Ludendorff

De dagelijkse geallieerde schendingen van ons luchtruim bij de Belgische/Nederlandse grens wekten de woede van de Duitse legeraanvoerder generaal Erich Ludendorff. Hij vond dat Nederland te weinig deed om het gevaar voor Duitsland te keren. Een onterecht verwijt, want de Nederlandse regering deed binnen de beperkte mogelijkheden alles wat mogelijk was. Den Haag protesteerde scherp bij de regeringen van landen die vliegtuigen over ons grondgebied lieten komen. Waar mogelijk werd met onze geringe luchtverdediging vuur afgegeven. Maar Ludendorff wilde een hardere houding ten opzichte van Den Haag en wenste zelfs Duits luchtafweergeschut op Nederlands grondgebied te stationeren. Slechts met diplomatieke inzet en met hulp van keizer Wilhelm II zelf werd voorkomen dat de Duitse generaal ons land bij de oorlog betrok.

Er kwam 1 augustus 1918 een regeling waarbij er aan beide zijden van de grens tegenover elkaar een zevental Duitse en Nederlandse luchtwaarnemingsposten werd opgesteld die gegevens zouden uitwisselen om zo objectief vast te stellen welke schendingen van het luchtruim er plaatsvonden en door wie. Want ook de Duitse vliegtuigen maakten zich daaraan schuldig. De posten hebben wel degelijk gefunctioneerd, maar de oorlog was toen al bijna voorbij. Op 11 november 1918 werd de wapenstilstand gesloten die voor Nederland onder andere een einde maakte aan de bombardementen.

Bronnen/literatuur

Instellingen

- Bibliotheek RAF museum Handon
- Gemeentearchieven van Sluis/Aardenburg, Vlissingen, Zierikzee, Goes, Reiderland/Beerta
- Koninklijke Bibliotheek, den Haag
- Nationaal Archief (ex-Algemeen Rijksarchief): Buitenlandse Zaken en protocol 1871 – 1940,
- Nationaal Archief (ex –Algemeen Rijksarchief): Generale Staf (Algemeen Hoofdkwartier) 1914-1940
- Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag
- Public Record Office, Londen,
- Zeeuws Archief en Zeeuws Documentatiecentrum, Middelburg

Literatuur (selectie)

- Bartlett, C.P.O., *Bomber Pilot 1916-1918* (Z.p. 1974).
- Bosboom N., *In moeilijke omstandigheden augustus 1914 mei 1917* (Gorinchem 1933)
- Feitsma, W.A., *Het Korps Luchtdoel-artillerie en zijn betekenis voor onze militaire luchtverdediging* (Assen 1932).
- Personeelsvoorziening KLU, *Beknopte geschiedenis van de Koninklijke Luchtmacht* (Den Haag z.j.).
- Jones, H.A., *Official History of the war, the war in the air* II, IV (Oxford 1928).
- Klinkert, W. *Nederland(ers) en de Eerste Wereldoorlog*, in: *Armamentaria*. Jaarboek Legermuseum (2001) 48-58.
- Lith, H.A. van, *Plotseling een vreselijke knal, Bommen en mijnen treffen neutraal Nederland 1914-1918* (Zaltbommel 2001).
- Middelburgsche Courant (1914-1918). (en andere dag- en weekbladen)
- Roodt, E.de, *Oorlogsgasten, Vluchtelingen en krijgsgevangenen in Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog* (Zaltbommel 2000).
- Ryheul, J., *Marinekorps Flandern 1914-1918* (Berlijn z.j.).
- Smit, C., *Hoogtij der Neutraliteitspolitiek* (Leiden, 1959).
- Winter, R. de, *Hendrik Wallaardt Sacré 1873-1949, Leven voor de Luchtvaart* (Den Haag 1992).

De Legerdagen in 1916-1918 van de vereniging Ons Leger

Drs. Pauline Onderwater

'Het verspreiden van (...) de waarheid, dat de offers in tijd en geld voor het leger gevraagd, ten goede komen aan 's lands welzijn', aldus luidde een deel van het statuut van de vereniging Ons Leger, die in 1911-1912 was opgericht.[1] Deze nieuwe vereniging voelde zich geroepen tot 'het opwekken van sympathie voor het leger' bij het Nederlandse volk, want deze werd totaal onvoldoende geacht. De vereniging gaf hiervoor bijvoorbeeld het blad *Ons Leger* uit, ze organiseerde lezingen en verkocht propagandawaar zoals sigaren. In de oorlogsjaren zouden daar dus de Legerdagen bijkomen.

De ongeïnteresseerdheid van de Nederlanders in de defensie wordt altijd als een min of meer vaststaand feit beschouwd en keert terug in de meeste analyses van (aspecten van) de militaire geschiedenis van Nederland. Toch moest dit a-militaire volk gedurende vier jaar de mannen afstaan aan een volledige mobilisatie. Het beeld van een niet zo krijgslustig land wordt versterkt door bronnen die de opkomst beschrijven op 1 augustus 1914. Zo staat in het gedenkboek van W.A.T. de Meester over de Wereldoorlog: 'Enthousiaste uittochten, met schetterende fanfares en aandoenlijke afscheidstooneelen zijn nergens vertoond'. [2] In de krant *De Tijd* stond te lezen: 'Deze mannen zijn allen geoefend; geen hunner gaat voor zijn genoegen, maar wel uit nood en uit plicht; geen hunner begeert den strijd; ieder weet ook dat er geen vijand is; geestdrift is er niet; bezieling ontbreekt!'[3] Het beeld ontstaat daarmee van mannen die met frisse tegenzin hun plicht tegemoet treden, maar na de initiële acceptatie volgden al snel de vraagtekens (bij dienstplichtigen en de rest van het volk). Het in stand houden van de volledige mobilisatie kon op weinig begrip rekenen toen de eerste oorlogsdreiging eenmaal voorbij was. De soldaten waren vaak negatief over de dienst en het gemis van de mannen thuis leverde veel problemen op. Het draagvlak voor de krijgsmacht was in eerste instantie in 1914 aanzienlijk, maar nam daarna dus zienderogen af.

Ons Leger zag hierin de duidelijke bevestiging van haar bestaansrecht en zette zich met steeds meer geestdrift in voor de goede zaak. 'Iedereen die kritische vragen stelde over het leger werd door Ons Leger voor het gemak maar als antimilitarist bestempeld. (...) In de tweede helft van de oorlog neemt de vereniging steeds heftiger en emotioneler stelling tegen deze groep', stelt Allard Wagemaker in zijn onderzoek naar het (gebrek aan) succes van Ons Leger als pressiegroep tijdens de oorlog.[4] Zijn conclusie: de vereniging was naïef en preekte voornamelijk voor eigen parochie in de hoop op een welhaast magische wijze draagvlak voor het in stand houden van een sterk leger te creëren. De organisatie van de Legerdagen noemt Wagemaker echter als een van de grootste verdiensten van Ons Leger tijdens de jaren van de Eerste Wereldoorlog. Op deze Legerdagen werd het leger in al zijn glorie getoond aan het Nederlandse volk, want kennis over het kunnen van het leger zou vast en zeker op zijn minst meer begrip voor de mobilisatie en misschien zelfs liefde voor het militaire bedrijf opwekken, zo hoopte Ons Leger. In onderhavig artikel wordt een schets gegeven van de Legerdagen: hoe waren de dagen ingericht en wat schreven media erover? En wisten ze de liefde voor het leger te vergroten?

"Onbekend maakt onbemind"

Om de sympathie onder het volk voor het leger aan te wakkeren, was een van de middelen die Ons Leger besloot te gebruiken de zogeheten Legerdagen, waarmee de vereniging probeerde de kennis over en daarmee de liefde voor het leger aan te wakkeren onder de Nederlanders. De eerste dag zou in Breda geor-

[1] Geciteerd bij: Y.G.M. Lenders, *Onbekend maakt ongewaardeerd. Een onderzoek naar de bijdrage die de berichten in de Nederlandse pers hebben gehad aan het behalen van de doelstellingen die de vereniging Ons Leger had gesteld voor de legerdagen tussen 1916 en 1918* (Breda: ongepubliceerde afstudeerscriptie, 2012) 12.

[2] WAT de Meester (red.), *Gedenkboek van den Europeeschen oorlog in 1914* (Leiden 1915) 18.

[3] 'Binnenland, Weerbaar Volk', *De Tijd*, 1-8-1914

[4] Allard Wagemaker, 'Een groot en sterk Nederlands leger. De Vereniging Ons Leger als pressiegroep ten tijde van de Eerste Wereldoorlog', in: *Armamentaria* 39 (2004) 34-53, beschikbaar op: www.collectie.legermuseum.nl/sites/strategion/contents/i004516/arma39%20een%20groot%20en%20sterk%20nederlands%20leger.pdf [aldaar geen paginanummers].



De hoogwaardigheidsbeklederson op één van de Legerdagen. Op de achtergrond staat Generaal Snijders (met stok).
Koninklijke Nederlandse Vereniging "Ons Leger" (KNOVL).

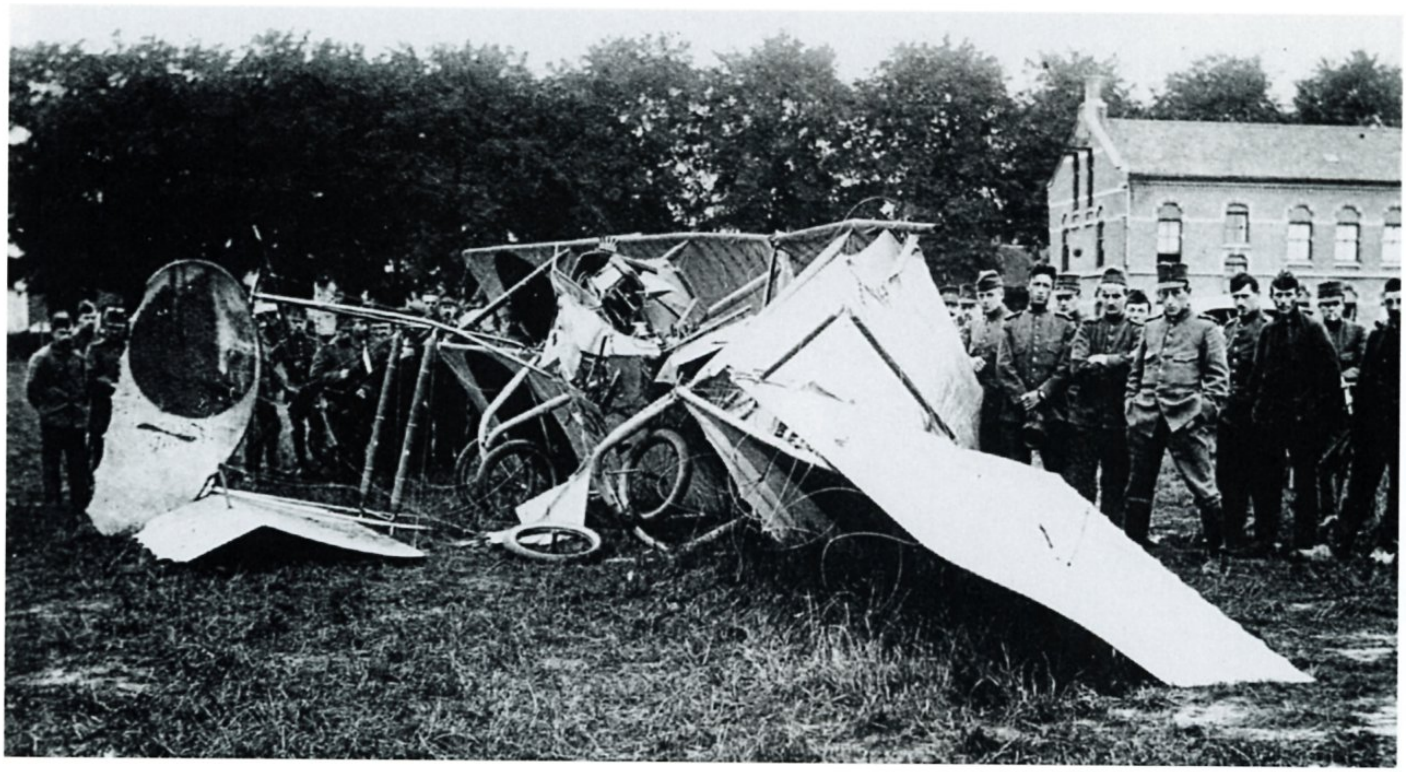
ganiseerd worden en indien succesvol zou deze dag in andere plaatsen herhaald worden. *De Telegraaf* had er niet veel vertrouwen in:

> Want we hebben in Nederland twee vereenigingen: "Onze Vloot" en "Ons Leger", die haar best doen de twee minst populaire instellingen in onze Nederlandsche maatschappij, de vloot en het leger populair te maken. Wat een hopeloos werk is, omdat de autoriteiten van leger en vloot zelf weinig anders doen dan door hun opvattingen aan die populariteit afbreuk te doen. Wij hebben er nu eenmaal in Holland weinig slag van, om de onaangename verplichtingen van den staatsburger door een vriendelijk of geestdriftige geste wat minder voelbaar te maken. (...) Zoodat dan de vereeniging "Ons Leger" na een zorgvuldig verborgen bestaan van ruim 7 jaar erkent "de breede massa van het volk" nog niet achter haar banier te hebben gekregen, ofschoon dat volgens de statuten haar plicht is. (...) De vereeniging maakt in een ons toegezonden stuk de suppositie, dat de geest van het volk in verkeerde banen is geleid, vandaar dat het in de statuten omschreven doel "nog slechts in geringe mate werd bereikt". Nu heeft helaas de volksgeest zich nooit door statuten laten leiden, maar veeleer door een weinig-enthusiaste beschouwing der feiten en die "geest" heeft den laatsten tijd zoveel hooren hameren op de legerleiding en op de gezondheidsdienst, dat de zoo goed bedoelde propaganda van vandaag wel eens niet veel meer dan een welwillende, maar weinig effectsorteerende vertooning zou kunnen worden.[5]

Op 28 juli 1916 was het dan zo ver. De dag begon met een vergadering op het Kasteel van Breda, waar onder andere de Algemene Raad werd geïnstalleerd. Op het Stadhuis werd de vereniging officieel ontvangen door de burgemeester, waarna 's middags de verschillende legerdemonstraties plaatsvonden. Er werden allerlei militaire voertuigen getoond, er was een optreden van de veldartillerie en er zou een vliegtuig landen voor de tribune. Dit laatste onderdeel eindigde echter in een ongeluk toen het vliegtuig over de kop sloeg, beeldend beschreven door *De Telegraaf*:

> De val der beide officierenvliegers was het evenement, ongewild van den eersten *legerdag*. Tegen den prachtigen blauwen hemel kwam het vliegtuig aanzetten en daalde. Een rilling ging door de toeschouwers, toen de tweedekker, bij den grond gekomen, blijkbaar op een oneffenheid in den bodem stootte en half verpletterd werd. Het vliegtuig raakte met den voorkant van het schuitje den grond en vermoedelijk zijn de beide inzittenden door den schok

[5] 'Leger en Vloot. Legerdag te Breda (Van onzen specialen verslaggever.)', *De Telegraaf*, 28-07-1916.



De tijdens de Legerdag te Breda op 28 juli 1916 op het terrein van de Chassé-kazerne verongelukte Farman HF22 "LA30". Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).

op den grond geslingerd. Van alle kanten kwam het publiek opzetten en de groote drom toeschouwers moest met geweld op zijde gehouden worden. Ieder oogenblik meende men de ontploffing van den motor te kunnen verwachten, maar het versplinterde en in elkaar gedeukte vliegtuig bleef roerloos liggen. Inmiddels beijverde men zich om den vliegerluitenant Wallast en zijn waarnemer Hekking Colenbrander bij te brengen, hetgeen spoedig gelukte. Luitenant Colenbrander sprak er direct zijn spijt over uit dat hij, onder de oogen van den opperbevelhebber, dezen val had gedaan. Even daarna zag hij een fotograaf, die een opname van hem nam en hij riep woedend, dat men den man zijn plaat zou afnemen, hetgeen ook geschiedde. De beide vliegers, die min of meer licht gekwetst bleken, konden na eenigen tijd per auto vervoerd worden.[6]

Hoewel de gebeurtenis dus met een sisser afliep, was het wel iets waar veel aandacht voor was, maar waarschijnlijk niet de aandacht die Ons Leger voor ogen had gehad. De publieke belangstelling was sowieso ook minder groot dan de vereniging gehoopt had. 'Wanneer het Bredasche officierskorps en zijn dames niet zoo ruim vertegenwoordigd was geweest, zou men van een buitengewone belangstelling kunnen spreken', merkte *De Telegraaf* smalend op.[7] *De Tijd* zag wel een oorzaak voor de tegenvallende animo bij de legerdemonstraties: 'Lag dit misschien aan het kwartje entrée? Wij vermoeden het, want rondom de terreinen bewoog zich een groote menigte.'[8] Maar waarschijnlijk speelde de geringe publiciteit die Ons Leger aan de dag had gegeven een grotere rol.

Nog meer legerdagen

Ondanks de matige belangstelling van het publiek, beschouwde Ons Leger de dag toch als geslaagd en besloot zij het evenement in de loop van de oorlog nog een aantal keer te herhalen. In totaal organiseerde de vereniging acht dagen tijdens de oorlog: na Breda volgde Rotterdam in september 1916, Amsterdam in mei 1917, Gouda en Leeuwarden in augustus 1917, Hengelo in september 1917, Groningen in juni 1918 en Tiel in augustus 1918. Een negende dag was nog gepland in 's-Hertogenbosch in juli 1918, maar deze werd uitgesteld vanwege de Spaanse griep. Voor zover bekend heeft deze Legerdag nooit meer plaats gevonden, de kranten hebben er in elk geval geen aandacht meer aan besteed.

6 'De Legerdag te Breda, Het vliegongeluk', *De Telegraaf*, 29-07-1916.

7 'De Legerdag te Breda, De militaire oefeningen', *De Telegraaf*, 29-07-1916.

8 'Legerdag te Breda', *De Tijd*, 29-7-1916.



INFANTERIE IN STELLING TEGEN VLIEGTUIGEN

Op de Legerdagen werden demonstraties van diverse legeronderdelen gegeven. Op deze afbeelding zien we de luchtafweer.
KNVOL.



DE WIELRIJDERS TREKKEN OVER DE PONTONBRUG.

De net gebouwde pontonbrug op de Legerdag in Gouda.
KNVOL.

Veelvuldig werd in kranten benadrukt dat de Legerdagen niet bedoeld waren als vermaak, zij dienden om het volk te laten zien wat het leger zoal in zijn mars had en hoe modern het bijvoorbeeld wel niet was (overigens was dit ook een beeld dat militaire autoriteiten graag naar het buitenland uitdroegen, hoewel de moderniteit in de praktijk misschien wel wat minder rooskleurig was).[9] Vast onderdeel van de Legerdagen waren dan ook de verschillende demonstraties van legeronderdelen, die veelal op meer belangstelling konden rekenen dan in Breda. Dit was met name omdat Ons Leger meer publiciteit probeerde te genereren voorafgaand aan de dag, iets dat zij verzuimd had bij de dag in Breda. Wel was de toeloop erg afhankelijk van bijvoorbeeld het weer.

Eveneens vaste prik was het uitnodigen van hoogwaardigheidsbeklederś door de vereniging. Zelfs de opperbevelhebber gaf bij een aantal Legerdagen acte de présence. Generaal Snijders had de vereniging al vanaf het begin een warm hart toegedragen (en zou in het Interbellum ook nog enige tijd voorzitter worden) en legde tijdens de eerste dag in Breda uit waarom hij Ons Leger zo nuttig vond: 'Het was noodig, dat er een vereeniging kwam als "Ons Leger", want weinige jaren geleden bestond er nog weinig begeerte om pal te staan voor onze Nederlandsche belangen. Er zijn vroeger veel offers gebracht, maar uit een soort plichtsgevoel, dat niet spontaan was. (...) Het is juist gezegd, dat na den oorlog de strijd blijft, want de vruchten zullen dreigen teloor te gaan, wanneer het gevaar voorbij is.'[10]

De Legerdagen hadden ook hun eigen elementen, zoals een mars door de stad in Rotterdam (overigens tegenvallend volgens de media vanwege de eigenlijk geringe hoeveelheid soldaten die langs trok) en het bouwen van een pontonbrug over de IJssel bij de Legerdag in Gouda.

Soms leverden de dagen onverwachtse problemen op. In de *Leeuwarder Courant* waren in 1917 bijvoorbeeld ingezonden brieven te vinden van burgers die niet echt trek hadden om verplicht militairen kwartier te verlenen voor een door een particuliere organisatie georganiseerd evenement.[11] Uiteindelijk werd dit opgelost door de militairen in scholen of in de kazerne te huisvesten. Bij de Legerdag te Groningen (1918) ontstonden er vragen over het wel of niet vrij geven aan schoolkinderen. In een ingezonden brief stond

[9] Wim Klinkert, *Defending neutrality. The Netherlands prepares for war 1900-1925* (Leiden 2013) 83.

[10] 'Legerdag te Breda', *Leeuwarder Courant*, 29-7-1916.

[11] 'Ingezonden stukken. Inkwartiering', Leeuwarder Courant, 13-08-1917.

te lezen: 'B. en W. zullen (...) aan de schooljeugd wel geen vacantie geven. (...) Nu zal toch elk weldenkend man, en dat zijn zij toch allen, onze vroede vaderen, - terstond beseffen dat bij een zoo ernstige vertooning geen kinderen passen, die er zeker uit het beginsel "vermaak" heen zouden trekken.'[12] Uiteindelijk kregen enkele scholen wel vrij, maar niet allemaal en in sommige gevallen zelfs alleen de jongens.

Socialisten namen ondertussen elke keer van de gelegenheid gebruik om te ageren tegen 'de propaganda voor het leger' door bijvoorbeeld strooibiljetten te verspreiden en 'Anti-Legerdagen' te organiseren. Zij vonden de Legerdagen ongepast vanwege de wrede oorlog die zich zo dicht bij Nederland afspeelde en waren natuurlijk sowieso tegen elke vorm van verheerlijking van de krijgsmacht. Voor de Legerdag in Hengelo (1917) stond bijvoorbeeld in het SDP-dagblad *De Tribune* te lezen: 'Zoo zal dus ook hier een demonstratie der menschenslachterij gehouden en propaganda gemaakt worden voor het militarisme, zoodoende de duizenden textiel- en andere arbeiders wat meer militaristisch, meer oorlogsgezinder trachten te maken.'[13]

De pers was, uitgezonderd dus de socialistische media, meestal redelijk positief over de Legerdagen. Hoewel de media-aandacht niet enorm groot was, kon je in een aantal dagbladen steeds aankondigingen en verslagen lezen van de Legerdagen, waarbij meestal vooral de demonstraties de goedkeuring van de kranten konden wegdragen. Een uitzondering was het *Nieuwsblad van het Noorden* dat de demonstraties bij de Legerdag in Groningen juist nogal vond tegenvallen: 'Want wat de menschen hebben gezien voor hun rijksdaalders of kwartjes... als dát de paraatheid van ons leger, als dát "de beste strijdmiddelen" verbeelden moest, dan... ja, dan is 't niet veel", aldus de krant.[14]

Bij de andere dagen was men doorgaans positiever. Stap voor stap leidden de kranten, vooral de lokale, de lezers langs de dag, wat kleurrijke verslagen opleverde, zoals hier over de Legerdag in Amsterdam (1917):

> Een gedeelte der cavaleristen steeg af, schroefde de bajonet op de karabijn en wierp zich in 't gras. Verspreid-kruipende over den grond werd een eind geavanceerd, daarna werd op een denkbeeldigen vijand die zich in 't Zuid-Westen genesteld had, een hevig vuur gegeven. Er werd geweldig gepoft en het roffelend geluid werd door de echo tienvoudig weerkaatst. Onder hoerageroep van het publiek werd de vijand verdreven. Dit nummer eindigde met een rondrit der huzaren. Er werd geapplaudisseerd; een bewijs dat deze afdeeling insloeg.[15]

Regelmatig werd de ongeïnteresseerde of zelfs afkeurende houding van de lokale bevolking ten opzichte van de krijgsmacht benadrukt. Bij de Legerdag in Leeuwarden (1917) zei burgemeester Patijn bijvoorbeeld: '(...) dat in deze streken, die, naar men mij verzekerd heeft, zulke uitstekende soldaten aan het leger leveren, de sympathie voor het leger maar zeer lauw is. We hebben hier anti-militaristen van allerlei schakeering (...)'.[16] Bij de Legerdag in Rotterdam (1916) was in bijvoorbeeld de *NRC* te lezen: '(...) te Rotterdam kan zeker niet ontkend worden, dat de burgerij nog grootendeels vreemds tegenover haar [het leger] staat'.[17] Het zal voor Ons Leger wederom een bevestiging van haar bestaansrecht zijn geweest.

Na de oorlog

Wat volgens Wagemaker vooral de verdienste was van de Legerdagen was dat het leger uit zijn lokale isolement werd gehaald. Of het hielp de waardering voor het leger te genereren die Ons Leger graag zag is echter maar zeer de vraag. Het volk leek de dagen vooral te zien als een leuk feestje, blijkens bijvoorbeeld een aantal ingezonden brieven in de *NRC* voorafgaand aan het evenement in Rotterdam, waarin werd gevraagd of de Legerdag geen vrije dag kon worden, omdat er ook al twee jaar geen Koninginnedag was geweest. Ook was de nationale belangstelling voor de dagen simpelweg te gering. Zoals gezegd besteedden de kranten er wel aandacht aan, maar het was toch vooral lokale interesse waarvan de dagen het moesten hebben. Daarbij is het maar de vraag of een evenement als een Legerdag wel het populariserende effect zou hebben dat Ons Leger ervan verwachtte. Zoals Paul Moeyes stelt in *Buiten Schot*: 'Wat het bestuur van 'Ons Leger' over het hoofd zag, was dat het aanzien van de Hollandse soldaat bij het volk niet snel zou verbeteren zolang de dienstplichtige zelf zo'n lage dunk van het soldatenbestaan had'.[18]

[12] 'Ingezonden. De Legerdag', *Nieuwsblad van het Noorden*, 18-06-1918.

[13] 'Legerdag in Twente', *De tribune. Soc. Dem. Weekblad*, 24-09-1917.

[14] 'Los en Vast', Nieuwsblad van het Noorden, 22-06-1918.

[15] 'Ons Leger', *De Telegraaf*, 20-05-1917.

[16] 'De Legerdag', *Leeuwarder Courant*, 17-08-1917.

[17] 'Legerdag', *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 16-09-1916.

[18] Paul Moeyes, *Buiten schot. Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2014 (herziene en uitgebreide druk)) 176.



Op de Legerdagen werden demonstraties van diverse legeronderdelen gegeven. Hier demonstreren militairen de luchtafweer met het Mannlicher M.95 geweer en de Schwarzlose M.08 mitrailleur.
NIMH.

Dit sluit ook aan op de conclusie van Wagemaker, die niet alleen de Legerdagen behandelt, maar de gehele activiteiten van Ons Leger tijdens de oorlogsjaren. Hij stelt dat de vereniging geen idee had hoe ze moest lobbyen en de weinig overtuigende boodschap bleef hangen in eigen kring.[19] De Legerdagen, hoewel best aardig bezocht en redelijk positief behandeld in de media, passen wel in dit plaatje. Ons Leger hoopte dat als mensen maar zouden zien wat het leger zoal kon, ze vanzelf voor algehele mobilisatie én een sterk leger in vredestijd zouden worden.

Ons Leger zou echter in het Interbellum eerder verder van het volk af komen te staan, dan dat de symbiose van leger en volk die zij voorstond werkelijkheid werd. De vereniging was bijvoorbeeld hevig geschokt door het ontslag van bevelhebber generaal Snijders in 1918. Naar aanleiding van de rellen in de Harskamp in oktober 1918, was een discussie ontstaan over de verhouding tussen kader en dienstplichtigen in het leger en na een paar dagen had de minister van Oorlog aangekondigd het leger te willen reorganiseren. Maar generaal Snijders kon hij daarbij niet gebruiken. Ons Leger zag in het ontslag een uiting van alles wat er mis was met de houding van het Nederlandse volk ten opzichte van het leger. De waardigheid van het leger was 'in de hoek gezet' en alle kritiek op het leger stond volgens de vereniging gelijk aan bolsjewisme. Het grootste onrecht was wel dat Snijders eigenlijk om politieke redenen was ontslagen, terwijl het leger buiten de politiek hoorde te staan.[20] De heftiger stellingname waar Wagemaker over sprak met betrekking tot de tweede helft van de oorlogsjaren, zou dus verder gaan in het Interbellum. Waarschijnlijk had Ons Leger gehoopt dat de mobilisatieperiode juist duidelijk zou maken hoe belangrijk een sterk leger was voor het behoud van de Nederlandse onafhankelijkheid, maar het einde van de oorlog bracht ook meteen het einde van enige interesse van het Nederlandse volk in de defensie en daarmee zijn bereidheid hier offers voor te brengen. Het credo van de jaren twintig werd vooral duurzame vrede en beperking van de bewapening.

[19] Wagemaker, *'Een groot en sterk Nederlands leger'*.

[20] J. van de Wall, 'De vijfde jaargang', *Ons Leger* 5 (1919) 4-5.

Het verloop van het overwicht in de luchtoorlog boven het Westelijk Front 1914-1918

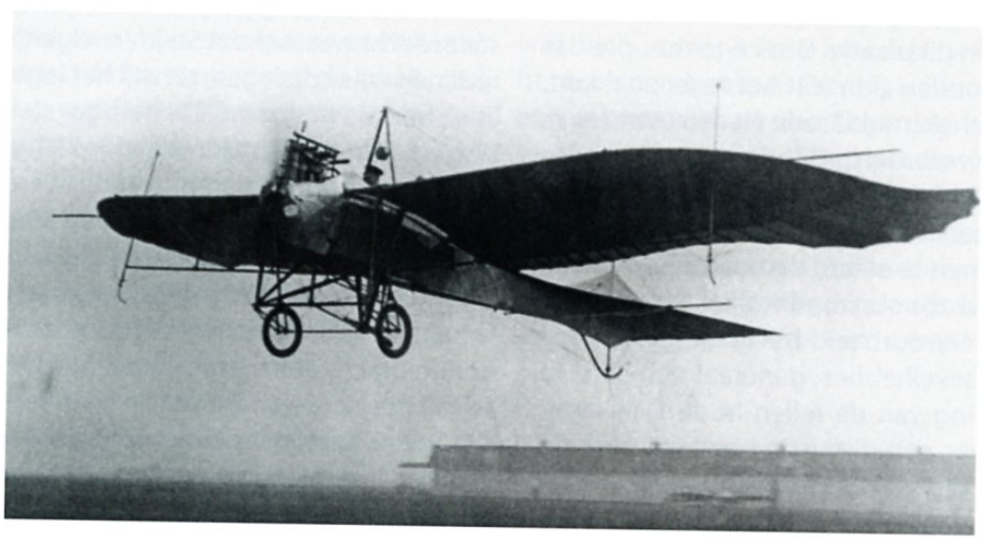
Dr. Dirk Starink

Inleiding

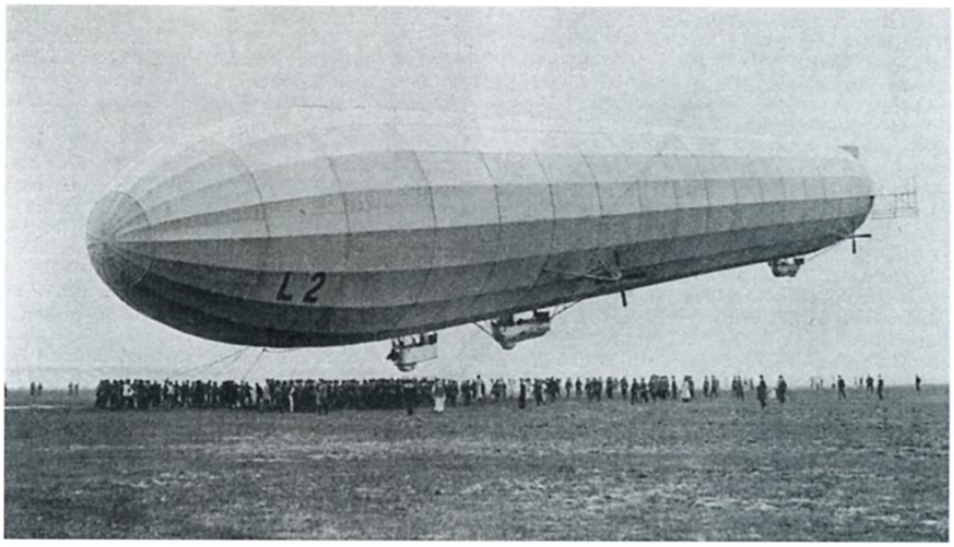
Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog begin augustus 1914 manifesteerde zich een nieuwe vorm van oorlogvoering door de introductie van het luchtwapen. Aanvankelijk gebeurde dit op kleine schaal, maar al spoedig namen grotere aantallen vliegtuigen deel aan de strijd, met name boven het Westelijk Front in Noord-Frankrijk. Begonnen werd met eenvoudige toestellen – het vliegtuig bestond nog maar amper tien jaar – voor luchtverkenning, maar al spoedig werden in hoog tempo vliegtuigen gebouwd en nieuwe types ontwikkeld voor verschillende taken. De luchtoorlog hield nauw verband met de strijd op de grond en het overwicht daarin werd in belangrijke mate bepaald door de stand van de techniek in de vliegtuigindustrie van de oorlogvoerende landen. In dit artikel volgt een kort overzicht van de luchtoorlog boven het Westelijk Front en het daarin te onderscheiden verloop van het luchtoverwicht tussen de Duitsers enerzijds en de Geallieerden anderzijds.

De luchtstrijdkrachten der oorlogvoerenden

Toen na de Marokko-crisis van 1911 de dreiging van een Europese oorlog snel toenam, begonnen de Europese landen in hun bewapeningswedloop ook luchtschepen en vliegtuigen in de militaire organisatie op te nemen. In de jaren voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog werd op beperkte schaal geëxperimenteerd en geoefend met waarneming en verkenning vanuit de lucht en soms ook met het vanuit vliegtuigen schieten en afwerpen van kleine bommetjes. Het Duitse leger bezat in augustus 1914 het omvangrijkste luchtwapen: de *Fliegertruppe* kon over 246 vliegtuigen, waarvan de helft Taube-eendekkers, en tien luchtschepen beschikken. Ieder van de acht Legers kreeg een luchtschip en een eenheid verkenningsvliegtuigen met een ondersteunend vliegtuigpark toegewezen. Daarnaast hadden alle 25 legerkorpsen een eigen *Feld-Fliegerabteilung*. Geen enkel ander land was bovendien zo op luchtschepen gefocust als Duitsland. De Keizerlijke marine had 36 drijvervliegtuigen en twee Zeppelins. De Franse *Aéronautique Militaire* kon zich redelijk hiermee meten met 160 vliegtuigen en zes kleinere luchtschepen. De vliegtuigen waren georganiseerd in 21 *escadrilles* van zes vliegtuigen en stonden onder rechtstreeks bevel van de legercommandanten. Met zijn luchtvaartindustrie, in het bijzonder van de lichte en superieure Gnôme-rotatiemotoren, en een groot aantal sportvliegers bezat Frankrijk nog een voorsprong op de andere landen, maar van de aanvankelijke pioniersrol was niet zo veel meer over. Een specialiteit van het Franse luchtwapen was het luchtbombardement, waarbij de bemanning met de hand lichte bommen uit het vliegtuig wierp. De Brit-



De bij verschillende vliegtuigfirma's gebouwde Taube was bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog het standaardvliegtuig van de Duitse *Fliegertruppe* en speelde een belangrijke rol in de slag bij Tannenberg.
Bundesarchiv.



Een door Graf Zeppelin gebouwd en voor de *Kriegsmarine* bestemd luchtschip bij aankomst op het Berlijnse vliegveld Johannisthal.
Wikipedia.

se *Royal Naval Air Service* (RNAS) was vooral bedoeld voor de strategische verkenning ter verdediging van de zeetoegangen tot de Britse eilanden en het *Royal Flying Corps* (RFC) van de Britse landmacht ontplooide met 73 verkenningsvliegtuigen in vier squadrons met het Britse expeditieleger naar Frankrijk en werd daar vooral met Franse vliegtuigen versterkt. In Engeland bleef slechts een handvol vliegtuigen achter voor opleidingen. Door een gebrekkige organisatie van de Britse luchtvaartindustrie bleef het Britse luchtwapen nog lang afhankelijk van Franse vliegtuigen en vooral motoren.

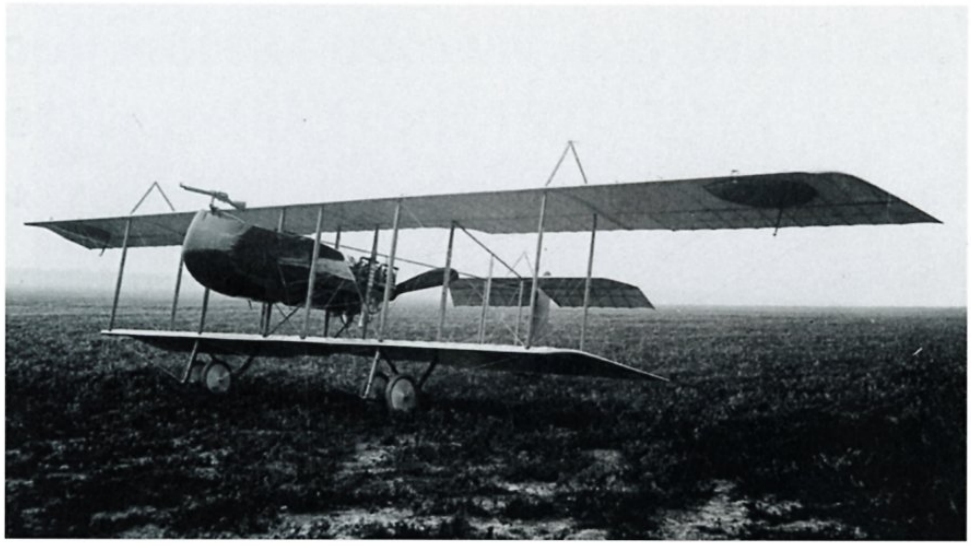
De eerste schermutselingen

Tijdens de eerste dagen van de oorlog werd vrij intensief gebruik gemaakt van luchtschepen. Zo bombardeerde een Zeppelin tijdens de Duitse opmars door België op 6 augustus 1914 de forten bij Luik. Toch bleken de Zeppelins tijdens verkenningen boven de Franse linies zeer kwetsbaar voor artillerievuur en al gauw werden hiervoor nog uitsluitend vliegtuigen gebruikt. Alleen de *Kriegsmarine* bleef in Zeppelins geloven en voerde daarmee later strategische bombardementen op Engeland uit. Ook aan Franse zijde kwam men tot dezelfde slotsom en zouden de luchtschepen slechts enkele missies vliegen om in 1917 aan de marine te worden overgedragen.

Op 14 augustus bombardeerden twee Franse Voisin-bommenwerpers een Duitse Zeppelin-hangaar op het vliegveld van Metz-Frascaty. Parijs was op 30 augustus het doelwit van een enkele Duitse Taube die een bom afwierp. Het was mede dankzij een door Louis Blériot bestuurd verkenningsvliegtuig dat het Franse leger op 3 september tijdig maatregelen kon treffen aan de Marne om de opmars van Duitse troepen onder generaal Von Klück tot staan te brengen. Omgekeerd maakten aan het oostfront Duitse Taube-verkenners de overwinning van het omsingelde Duitse leger op de Russen bij Tannenberg mogelijk.

Nadat de snelle Duitse opmars in Frankrijk volgens het Schlieffen-plan mislukt was, probeerden de tegenover elkaar staande legers elkaars flank te omzeilen door snel op te rukken naar de Kanaalkust. In Vlaanderen wist de *British Expeditionary Force* (BEF) met grote verliezen de Duitse opmars tot staan te brengen, waarna de legers zich ingroeven en een vier jaar durend beleg van de Duitse troepen in Noord-Frankrijk begon. Voor de vliegdiensten betekende de komst van de winter een strijd om het gehavende materieel in stand te houden op de primitieve vliegveldjes ver van de onderhoudswerkplaatsen.

Aan het Westelijk Front was nu een belangrijke rol weggelegd voor de massaal aanwezige artillerie. Helaas had Frankrijk nagelaten te zorgen voor accurate kaarten van het frontgebied, zodat hieraan met grote voortvarendheid moest worden gewerkt. Aan de geallieerde zijde van het front leverde dit geen probleem op, maar voor het in kaart brengen van het terrein aan Duitse zijde was men afhankelijk van de met behulp van de verkenningsvliegtuigen gemaakte luchtfoto's. Voor de Duitsers gold precies hetzelfde. Speciaal voor het uitbrengen van gericht artillerievuur op de loopgraven en stellingen waren recente luchtfoto's en visuele verkenning van cruciaal belang. In december 1914 begon het RFC als eerste met het geven van aanwijzingen aan de artillerievuurleiding vanuit vliegtui-



Een in 1915 voor het Franse leger in serie vervaardigde Maurice Farman MF.40 verkenningsvliegtuig met duwschroef. Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).

gen, in sommige gevallen zelfs via radiotelegrafie. Zodoende won het tweepersoons verkenningsvliegtuig vanaf de winter 1914/15 aan beide zijden enorm aan belang en werden grote aantallen verkenners aangeschaft om deze dienst uit te breiden. Dit had ook grote gevolgen voor de infrastructuur aan rekruterings- en opleidingsinstituten voor vliegend en technisch personeel en de uitbreiding van de industrie voor grootschalige vervaardiging van vliegtuigen en ontwerpen van nieuwere typen.

De vliegtuigen- en motorenproductie

De mobilisatie van de Duitse vliegtuigindustrie was beter en sneller verlopen dan in Frankrijk en Engeland. Frankrijk had daarbij nog het voordeel dat reeds voor de oorlog van een bloeiende vliegtuig- en motorindustrie sprake was, maar in Engeland ontbrak een goede vliegtuig- en motorindustrie. In alle landen trachtte men in 1915 de productie van vliegend materieel sterk op te voeren door inschakeling van meubel- en rijtuigfabrieken en gelijktijdig verbeterde vliegtuigtypes te ontwerpen. Voor een industrie die nog maar nauwelijks van de grond was gekomen was dit een vrijwel onmogelijke taak. Toch werden in de loop van de Eerste Wereldoorlog dankzij een strakke regie in de genoemde landen in totaal meer dan 150.000 vliegtuigen en ruim 175.000 vliegtuigmotoren geproduceerd (zie tabel 1). Door toepassing van nieuwe technieken en tactieken en het beschikbaar komen van steeds betere motoren kwamen er voortdurend nieuwere typen vliegtuigen voor het front beschikbaar, soms wel twee keer per jaar. De verouderde vliegtuigen gingen dan voor opleiding van nieuwe bemanningen fungeren.

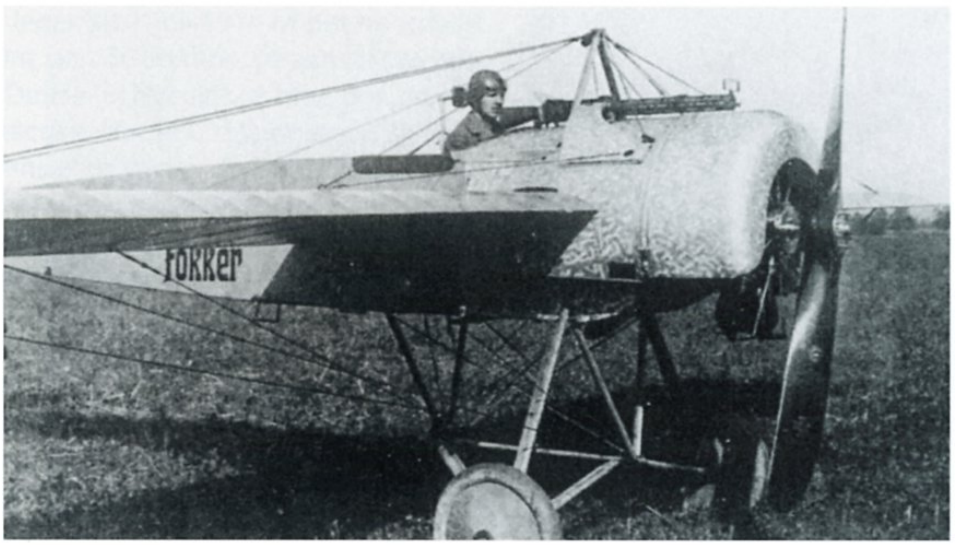
Begin van de luchtoorlog in 1915

In de eerste maanden van 1915 maakten de Britse en Franse legers zich op voor de aanval op de Duitse

Tabel 1. Vliegtuig- en motorenproductie in Duitsland, Frankrijk en Engeland.

Jaar	Duitsland	Duitsland	Frankrijk	Frankrijk	Engeland	Engeland
	vliegtuigen	motoren	vliegtuigen	motoren	vliegtuigen	motoren
1914	1.348	980	531	852	193	99
1915	4.532	5.037	4.499	7.268	1.681	1.741
1916	8.182	7.823	7.610	15.960	5.716	5.963
1917	13.977	12.521	14.915	22.807	13.766	11.763
1918	19.892	17.600	24.651	44.557	30.695	22.088
Totaal	**47.931**	**43.961**	**52.206**	**91.444**	**52.051**	**41.654**

Bronnen: L. Schüttel, *Luchtoorlog boven Europa* (Amsterdam 1939) 133 en C. Christienne en P. Lissarague, *A History of French Military Aviation* (Washington 1986) 157.



Fokker bedacht in mei 1915 een mechanisme om met de mitrailleur door de schroefcirkel te kunnen schieten, met de succesvolle *Eindecker*-jagers als resultaat.
Wikipedia.

stellingen, deels om de druk op het Russische front in Oost-Pruisen te ontlasten. Na enkele kleinere geallieerde aanvallen op verschillende plaatsen langs het front, ging het Britse leger begin maart volop in de aanval bij Neuve Chapelle. Ondanks intensieve luchtverkenning van de Duitse linies en vanuit de lucht geleide artilleriebeschietingen liep de Britse aanval binnen enkele dagen stuk op de goed georganiseerde Duitse verdediging. Evenals het leger op de grond trad het Duitse luchtwapen defensiever op dan de Britten en de Fransen, die zich voor verkenning en bombardementen ver boven de Duitse linies waagden. Het numeriek zwakkere en versnipperde Duitse luchtwapen bevond zich bovendien in een reorganisatie en de verkenningsrapporten werden door de legerleiding niet altijd geloofd.

Het luchtoverwicht dat de Geallieerden in het begin van 1915 mede dankzij de sterk opgevoerde Franse vliegtuigproductie genoten was echter van korte duur. Beide partijen bezonnen zich op manieren om de ander het uitvoeren van verkenningsvluchten te bemoeilijken. Niet alleen vanaf de grond werd op de verkenningsvliegtuigen gevuurd, ook beschoten de bemanningen van deze toestellen elkaar. Daarvoor werden de verkenners uitgerust met een beweegbare mitrailleur die door de waarnemer werd bediend. Toch was deze wijze van bestrijding niet effectief; het schieten op zo'n klein bewegend doel was niet eenvoudig. Meer succes hadden vliegers die in een licht en wendbaar eenpersoons vliegtuig dicht achter hun doelwit kropen en dan met een in de vliegrichting geplaatste mitrailleur hun tegenstander neerschoten. Zo werd het jachtvliegtuig geboren, maar het schieten door het propellervlak was niet mogelijk. Aanvankelijk werd de mitrailleur bovenop de bovenvleugel gemonteerd, maar dat betekende dat de vlieger in de cockpit moest gaan staan om de patroontrommels te wisselen. De bekende Franse tennisster en vlieger Roland Garros bedacht een andere oplossing: hij installeerde de mitrailleur voor zich op zijn snelle Morane ééndekker en voorzag de propellerbladen van stalen afbuigplaatjes om te voorkomen dat de kogels de propeller aan flarden schoten. Helaas moest hij medio april kort na zijn eerste successen een noodlanding achter de Duitse linies maken, zodat de *Inspektion der Fliegertruppe* (IdFlieg) zijn vliegtuig naar het Berlijnse vliegveld Döberitz overbracht om zijn vinding bestuderen.

Begin mei 1915 werd ook vliegtuigbouwer Anthony Fokker naar Döberitz gehaald om een soortgelijk licht jachtvliegtuig te maken. Al op 23 mei verraste Fokker de Duitse officieren met zijn M.5K éénpersoons ééndekker, uitgerust met een Parabellum mitrailleur, die dankzij een vernuftig stangenstelsel zodanig was gesynchroniseerd met de rotatie van de propeller dat het vuren even werd onderbroken wanneer een propellerblad zich voor de loop bevond. Al in juni gingen de eerste productietoestellen als *Eindecker* E.I met de zwaardere LMG 08 mitrailleur naar het front, in augustus gevolgd door de E.III met twee van dergelijke wapens. Daar zorgden ze in het najaar 1915 voor een enorme schrik onder de geallieerde vliegers, de *Fokkerscourge*. Vooral de fragiele Britse BE.2c verkenners en Franse bommenwerpers werden massaal het slachtoffer van de succesvolle Duitse jachtvliegers onder aanvoering van Max Immelmann en Oswald Boelcke. Omdat de Duitsers in het defensief waren, opereerden de *Eindeckers* uitsluitend boven eigen terrein, zodat er



De op grote schaal door het Royal Flying Corps gebruikte fragiele BE.2c verkenners waren een gemakkelijke prooi voor de Fokker-jagers. Dit exemplaar werd in ons land geïnterneerd.
NIMH.

geen in geallieerde handen terechtkwam. Daardoor duurde het geruime tijd voordat deze Duitse vinding Franse en Engelse navolging kreeg.

Verdun en de Somme

Begin 1916 concentreerde het Duitse leger zich op de slag bij Verdun die op 21 februari begon en was bedoeld om het Franse leger 'dood te laten bloeden'. De tot dusverre in klein verband over het gehele front opererende Fokker-jagers werden in grotere eenheden samengetrokken om boven het front van Verdun een *Luftsperre* te vormen, een soort loopgraaf in de lucht om de Franse verkenners te beletten hun werk te doen. Gelijktijding werden de Duitse verkenner/bommenwerpers samengetrokken in *Kampfgeschwader der Oberste Heeresleitung* (Kagohl) om de Franse aanvoerlijnen naar het front, waaronder met name de Voie Sacré, permanent onder vuur te nemen. Na van de eerste verlamming te zijn bekomen, zette de Franse luchtmacht al haar Morane- en Nieuport-jagers in en bleek de Sperre makkelijk omzeild te kunnen worden. De Kagohl-verkenners werden teruggeroepen om boven het front de gaten te dichten. Eind april was de rol van de *Eindecker*-jagers uitgespeeld en moest het luchtoverwicht aan de Fransen worden gelaten.



Het lichte en wendbare Nieuport XI *Bébé* jachtvliegtuig stelde de geallieerden in staat bij Verdun en aan de Somme het luchtoverwicht te veroveren. Zie de mitrailleur op de bovenvleugel.
NIMH.

Toen het Britse leger op 1 juli 1916 in het noordelijk deel van het front, aan de Somme, de aanval opende, volhardden de Duitse luchtstrijdkrachten ook daar in de defensieve tactiek. Het RFC daarentegen slaagde er met sterk offensief optreden de Duitse vliegtuigen met succes, zij het tegen aanzienlijke eigen verliezen, boven hun eigen grondgebied te bestrijden. Net als zijn Duitse opponent had RFC-commandant Hugh Trenchard de nu ruim voorhanden zijnde Nieuport-jachtvliegtuigen onttrokken aan de verkenningseenheden onder bevel van de troepencommandanten en geconcentreerd in jagersquadrons. Met het in groter verband opereren werden ook de tactieken verbeterd. De individueel jagende vlieger maakte plaats voor de jacht in teamverband, waarbij de volgvliegers hun leider dekking gaven. Zo creëerden zowel de Franse als de Britse vliegers in de zomermaanden van 1916 een zodanig groot luchtoverwicht, dat de Duitse infanterie verzuchtte: 'Gott strafe England, unser Artillerie und unser Fliegertruppe.' Pas nadat in het najaar nieuwe Duitse jachtvliegtuigen als de Fokker D.III en Albatros D.I boven de fronten verschenen en ook in *Jagdstaffeln* (Jasta) werden ingezet onder leiding van ervaren jachtvliegers als Boelcke en de *Rote Baron*, Manfred von Richthofen, kon er weer sprake zijn van het terugveroveren van het luchtoverwicht. Ook werden in het najaar van 1916 reorganisaties doorgevoerd, zoals de aanstelling van generaal E. von Hoeppner als commanderende generaal van de Duitse *Luftstreitkräfte*, rechtstreeks onder Hindenburg en Ludendorff. De luchtvaartofficieren in de legerstaven kregen meer bevoegdheden bij de inzet ervan. Een deel van de verkenningsvliegtuigen werd georganiseerd in *Schutzstaffeln* (Schusta) en belast met het escorteren van de verkenningsvliegtuigen.



De Albatros-jagers van het *Circus Richthofen* op een vliegveld in Noord-Frankrijk.
NIMH.

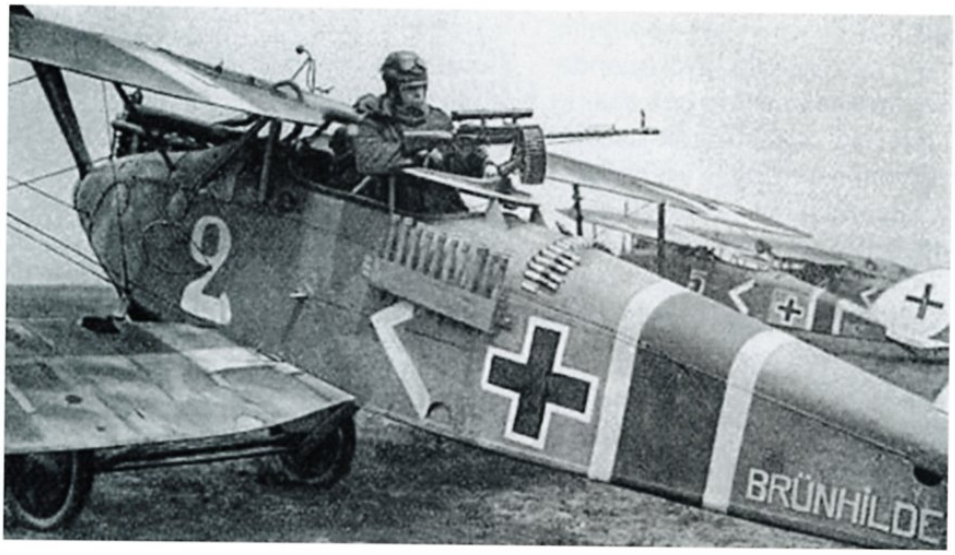


Generaal Hugh Trenchard werd in 1915 benoemd tot commandant van het RFC in Frankrijk en gaf de Britse luchtstrijdkrachten steeds opdracht het initiatief te nemen en offensief op te treden.
Wikipedia.

In de loop van het jaar liep zowel bij Verdun als aan de Somme de strijd op de grond vast en daarmee was de hoop op een snel einde van de oorlog definitief vervlogen. De oorlogvoerende landen gingen zich door middel van een volledige mobilisatie van hun oorlogsindustrie voorbereiden op een uitputtingsslag. Zo pakte in Groot-Brittannië de nieuwe regering van Lloyd George de gebrekkige organisatie van de vliegtuigbouw van RFC en RNAS op in een gezamenlijke *Air Board* en bracht deze onder in het nieuwe *Ministry of Munitions*. De resultaten hiervan in de vorm van verhoogde productie van nieuwe typen gevechtsvliegtuigen zou echter nog vele maanden op zich laten wachten.

De verbeten strijd in 1917

In het laatste deel van 1916 was het de Franse troepen onder leiding van generaal Nivelle gelukt het verloren terrein rond Verdun goeddeels te heroveren, vooral dankzij een nieuwe manier van optreden met verbonden wapens, waarvan verkenning en artilleriewaarneming met vliegtuigen een integraal onderdeel vormde. Dit leverde Nivelle het Franse bevelhebberschap op in de hoop dat hij ook elders succes zou



Een zwaar bewapende Halberstadt CL.II lichte verkenner/bommenwerper is gereed voor een vlucht ter ondersteuning van de grondstrijdkrachten.
Wikipedia.

hebben. Zijn offensief in Champagne in het voorjaar van 1917 mislukte echter om een aantal redenen. Allereerst hadden de Duitsers hun verdediging meer in de diepte georganiseerd met voorin slechts hun beste troepen in mitrailleurnesten en versterkte punten om een stormloop te frustreren. Het gros van de troepen bleef verder achter het front in gereedheid voor de tegenaanval. Ook gaf het Duitse leger stukken front op in een poging kortere en beter verdedigbare linies te verkrijgen. Ten slotte was de overmacht van de Duitse Albatros-jagers tijdens de Franse aanval op Chemin des Dames in april 1917 op zijn hoogtepunt, waardoor de Franse luchtverkenning en artilleriewaarneming met zowel vliegtuigen als ballons vrijwel onmogelijk werd gemaakt. Nivelle's mislukte offensief bracht het Franse leger een zware morele klap toe en er werd op grote schaal gemuit. Doordat de Franse grondtroepen langere tijd niet tot offensief optreden in staat zouden zijn, nam de belangrijkheid van het Franse luchtwapen toe, zeker nu het kon beschikken over de nieuwe Bréguet XIV bommenwerpers.

Tegelijkertijd traden de Britse troepen in april op beperktere schaal, maar met meer succes op in Arras, maar voor het RFC verliep die maand desastreus. In opdracht van Trenchard bleven de Engelse vliegers ondanks hun inferieure vliegtuigen en training offensief optreden. De Sopwith 1½-Strutter-verkenners en Nieuport-jagers leden zodanig zware verliezen – binnen het RFC sprak men van *Bloody April* – dat die nauwelijks vanuit Engeland weer konden worden aangevuld. Ook introduceerden de Duitse vliegers in Arras



Een van de beste geallieerde jachtvliegtuigen aan het einde van de oorlog was de Franse Spad VII waarmee niet alleen de Franse maar ook de Amerikaanse jagersquadrons werden uitgerust.
NIMH.

een nieuwe vorm van luchtsteun – heden ten dage aangeduid als *close air support* – waarbij zwermen lichte Schusta-bommenwerpers de aanvallende troepen in de frontlijn bestookten met hun mitrailleurs, bommen en granaten. Zo wisten deze *Schlachtflieger* bij Messines een aanvankelijk succesvolle Britse opmars te stuiten. Daarmee hadden de Duitsers in het eerste halfjaar van 1917 het luchtoverwicht weer vast in handen.

Het Duitse geluk in de lucht was echter maar van korte duur. In de loop van de zomer kreeg het RFC de beschikking over een nieuwe generatie gevechtsvliegtuigen: de tweepersoons Bristol F.2b jager/verkenner, de eenpersoonsjagers SE.5a en Sopwith Camel, alsmede DH-4 lichte bommenwerpers. Aan Franse zijde verscheen de Spad-jager, waarmee ook de Amerikaanse vliegende eenheden werden uitgerust. Aan het einde van het jaar 1917 was het luchtoverwicht stevig in geallieerde handen terug. De luchtoorlog was inmiddels een titanenstrijd geworden tussen de industriële capaciteiten van de oorlogvoerende landen.

De eindstrijd in de lucht

Vanaf mei 1917 begon Duitsland met de komst van grote aantallen technologisch superieure vliegtuigen aan geallieerde zijde de strijd zowel in kwalitatief als in kwantitatief opzicht te verliezen. In de wetenschap dat door de Duitse afkondiging van de onbeperkte duikbootoorlog ook de Verenigde Staten actief aan de oorlog aan geallieerde zijde gingen meedoen, kondigde generaal Ludendorff, de Duitse kwartiermeestergeneraal, voor de luchtvaartindustrie het zgn. *Amerikaprogramm* aan. De Duitse vliegtuigfabrieken moesten in dat programma vanaf januari 1918 niet minder dan 2.000 vliegtuigen en 2.500 motoren per maand gaan produceren. Dit zette de vliegtuigindustrie dusdanig op zijn kop dat de prijzen de pan uitrezen, er talrijke stakingen uitbraken en het vakmanschap verloren ging. Het resultaat was dat gedurende de eerste zeven maanden van 1918 nog geen 1.100 vliegtuigen per maand uit de fabrieken rolden. Dat weerhield de Duitse legerleiding er niet van voor 1919 andermaal een verdubbeling van de productie te eisen.

Met het Franse leger gedesoriënteerd, het Russische leger door de revolutie uitgeschakeld en het Amerikaanse leger nog niet in Frankrijk gearriveerd, kwam de last om het Duitse leger aan te vallen aan het westelijk front in het najaar van 1917 vooral neer op de BEF en diens bevelhebber maarschalk Haig. Zijn ongelukkige keuze om opnieuw in Vlaanderen onder spoedig verslechterende weersomstandigheden een offensief te starten, resulteerde in een massale slachting bij Passchendaele. Als het weer het toeliet voerden de Engelse vliegtuigen aanvallen uit op Duitse gronddoelen achter de linies: vliegvelden, spoorwegstations en treinen. Ook traden ze in navolging van de Duitsers op ter ondersteuning van hun grondtroepen in de frontlinie, maar waren daar nog niet zo bedreven in als hun Duitse tegenstanders. Bovendien waren de verliezen door Duits luchtafweervuur vanaf de grond ook groot. In de hoop de krijgskansen te doen keren nam Haig in november zijn toevlucht tot de overhaaste inzet van tanks bij de aanval op Cambrai. Het effect was aanvankelijk beter dan verwacht: in één dag werd meer terrein veroverd dan in drieënhalve maand bij Passchendaele. Zeer wendbare jagerbommenwerpers ondersteunden de tanks vanuit de lucht met aanvallen op Duitse artilleriestellingen die een bedreiging voor de tanks vormden. Maar na een week was het Britse opperbevel niet in staat het succes van dit nieuwe wapen uit te buiten en had de Duitse verdediging



Fokker's wendbare D.VII jachtvliegtuig vormde met zijn dikke korte vleugels en sterke BMW-motor ten tijde van de wapenstilstand een ernstige bedreiging voor de superieure luchtstrijdkrachten van de geallieerden.
NIMH.

zich hervonden en ging in de tegenaanval. In een gedurfd optreden van de verbonden wapens, waaronder de eerste, speciaal voor luchtsteun ontworpen, geheel metalen Junkers J.I vliegtuigen, werd de Britse opmars tenietgedaan.

De Duitse legerleiding besefte begin 1918 dat na het wegvallen van het Russische en Italiaanse front snel een doorbraak moest worden geforceerd in het westen, voordat het Amerikaanse leger daar in volle omvang zou zijn ontplooid. Vanaf 21 maart volgde onder de naam *Michael* een serie offensieven tegen de Franse en Britse legers, die de Duitsers tactische successen met aanzienlijke terreinwinst opleverden. Gelijktijdig met het afkondigen van het *Amerikaprogramm* waren aan Duitse zijde de luchtstrijdkrachten geconcentreerd onder Von Hoeppner. Deze kon bij aanvang van het offensief in het westen beschikken over 3.668 frontvliegtuigen, waaronder de nieuwste Fokker D.VII jager, in vergelijking met 2.271 een jaar eerder. Wat een tactisch succes leek te zijn draaide al spoedig uit op een strategische mislukking. Door de grote terreinwinst was de frontlijn veel langer geworden, maar een doorbraak was niet bereikt. De massaal aanwezige geallieerde luchtmacht maakte het de Duitse vliegers steeds moeilijker om de grondtroepen te steunen. Een belangrijk keerpunt was de succesvolle Brits/Australische aanval op 8 augustus 1918 bij Amiens, waar de infanterie met behulp van tanks en vliegtuigen door de Duitse verdediging wist heen te dringen. Over een frontlengte van 25 km ontplooiden de geallieerden 1.904 vliegtuigen, waarvan 988 jagers, tegenover 365 Duitse vliegtuigen, waarvan 140 jagers. Zo ingrijpend waren de krachtsverhoudingen in de zomer van 1918 ten gunste van de Geallieerden gewijzigd. Hierna moesten de Duitse luchtstrijdkrachten met het front mee terugtrekken in België, waar minder goed geoutilleerde vliegvelden en constante geallieerde luchtaanvallen op de aanvoerlijnen aan het Duitse optreden in de lucht steeds meer beperkingen oplegden. Toch was het Duitse luchtwapen op 11 november 1918, de dag van de wapenstilstand nog allerminst verslagen, want het beschikte nog over 4.050 gevechtsvliegtuigen aan alle fronten.

Beoordeling

Bij het begin van de Eerste Wereldoorlog stelde het luchtwapen nog nauwelijks iets voor. Er bestond geen theoretische basis voor de inzet ervan en alleen de bruikbaarheid van luchtschepen en vliegtuigen voor verkenning en waarneming was algemeen aanvaard. De praktijk van de luchtoorlog toonde vervolgens dat luchtschepen erg kwetsbaar waren, waardoor de ontwikkeling van het vliegtuig voor verschillende taken het karakter van de luchtoorlog ging bepalen.

Tabel 2. Balans van de verliezen in de luchtoorlog.

	Aantal ingezette vliegtuigen	Aantal gesneuvelde bemannings-leden	Aantal gesneuvelden per ingezet vliegtuig
Duitsland	48.000	5.953	0,124
Engeland	26.700	16.623	0,622
Frankrijk	21.000	7.767	0,369
Verenigde Staten	7.900	237	0,030
Totaal/ gemiddeld	**103.600**	**30.580**	**0,295**

Bron: R.L. Schuursma, 'Wachten op de doorbraak. Het militaire verloop van de Eerste Wereldoorlog' in: *'14-'18: De Eerste Wereldoorlog,* band 10. (Amsterdam 1976) 1859.

In dit artikel zijn de strategische luchtoperaties tegen de vijandelijke burgerbevolking en de economische basis niet aan de orde geweest, evenmin als de luchtstrijd in andere theaters. Het wisselend bezit van het luchtoverwicht boven het Westelijk Front was vooral een kwestie van strategie, tactiek, techniek en opleiding. Strategisch gezien was de inzet van de Duitse luchtstrijdkrachten defensiever van aard dan die van de Geallieerden. Door de jaren heen traden vooral de Britse eenheden onder druk van Trenchard offensiever op. Dit resulteerde in hogere verliezen onder de bemanningen (zie tabel 2), hetgeen nog werd versterkt doordat de training van Engelse vliegers lange tijd onderdeed voor de Duitse en Franse opleidingen.

De ontwikkeling van steeds weer nieuwe tactieken gebeurde vooral *bottom-up*, door de eenheden te velde onder aanvoering van door de oorlogspraktijk gevormde leiders. Eerst werden de verkenningsvliegtuigen bewapend om de tegenstander het verkennen onmogelijk te maken. Later werden daarvoor gespecialiseerde jachtvliegtuigen ingezet, die vervolgens ook elkaar gingen bestrijden. Aanvankelijk opereerden vliegtuigen individueel, maar naarmate er in ruimer mate vliegtuigen beschikbaar kwamen, leerden de bemanningen in grotere verbanden met steeds beter ontwikkelde tactieken de strijd in de lucht te voeren.

De komst van een nieuw type gevechtsvliegtuig en vooral een technische innovatie als Fokkers synchronisatiemechanisme bepaalde in hoge mate het tijdelijk bezit van het luchtoverwicht. Hoewel de Duitse vliegtuigindustrie goede vliegtuigontwerpen voortbracht, had zij het meest te lijden onder schaarste aan grondstoffen en materialen voor de vliegtuig- en motorbouw. De aanvankelijk moeizaam op gang gekomen Britse vliegtuigproductie was aan het eind van de oorlog de meest uitgebreide, met ruim 30.000 in 1918 gebouwde vliegtuigen in 34 fabrieken. Toch bleef de

Britse productie van 22.000 vliegtuigmotoren dat jaar daar sterk bij achter, maar dat kon worden goedgemaakt door een overschot van 20.000 motoren uit de Franse motorindustrie. Ook in Duitsland kon de motorindustrie de vliegtuigproductie niet bijhouden, maar anders dan voor Engeland was er voor Duitsland geen alternatief.

In de vier oorlogsjaren verschoof het luchtoverwicht boven het Westelijk Front zo'n acht keer van Duitse naar geallieerde zijde en omgekeerd, met een overweldigende Brits/Franse suprematie vanaf juli 1918 als eindresultaat van de luchtoorlog. Een van de belangrijkste lessen uit de luchtoorlog 1914-1918 was dat het bezit van het luchtoverwicht van essentieel belang was voor succes in de strijd op de grond.

Literatuur

- Barker, R., *A Brief History of the Royal Flying Corps in World War I* (Londen 2002).
- Broekert, P.J. de, *Het gebruik van luchtstrijdkrachten. Leerboek no. 584 Koninklijke Militaire Academie* (Breda 1938).
- Buckley, J., *Airpower in the Age of Total War* (Londen 2003).
- Budiansky, S., *Air Power From Kitty Hawk to Gulf War II. A History of the People, Ideas and Machines that Transformed War in the Century of Flight* (New York 2003).
- Christienne, C. en P. Lissarague, *A History of French Military Aviation* (Washington 1986).
- Corum, J.S., *The Roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform* (Kansas 1992).
- Duiven, R. en D.S. Abott, *Schlachtflieger! Germany and the Origin of Air/Ground Support 1916-1918* (Atglen 2006).
- Gibbs Smith, C.H., *A History of Flying* (Londen 1953).
- Grattan, R.F., *The Origins of Air War. The Development of Military Air Strategy in World War I* (Londen 2009).
- Higham, R., 'Air Power in World War I, 1914-1918' in: A. Stephens (red.), *The War in the Air 1914-1994* (Fairbarn 1994).
- Hoeppner, E. von, *Deutschlands Krieg in der Luft. Ein Rückblick auf die Entwicklung und die Leistung unserer Heeres-Luftstreitkräfte im Weltkriege* (Leipzig 1921).
- Hooton, E.R., *War over the Trenches. Air Power and the Western Front Campaigns 1916-1918* (Hersham 2010).
- Hurley, A.F., *Billy Mitchell. Crusader for Air Power* (Bloomington 1975).
- Kennett, L.B., *The First Air War 1914-1918* (New York 1991).
- Lawson, E. en J., *The First Air Campaign, August 1914-November 1918* (Conshohocken 1996).
- Mason, T., *Air Power. A Centennial Appraisal* (Londen 1994).
- Morrow, J.H., *The Great War in the Air. Military Aviation from 1909 to 1921* (Washington 1993).
- Morrow, J.H., 'The First World War, 1914-1919' in: J.A. Olsen (red.), *A History of Air Warfare* (Washington 2010).
- Murray, W. en J. Keegan, *War in the Air 1914-45* (Londen 1999).
- Wells, M.K. (red.), *Air Power. Promise and Reality* (Chicago 2000).

Zeemacht of onmacht? Een inleiding in de zeestrategie van de Koninklijke Marine, 1914-18

Tom Duurland, MA

In de zomermaanden van 1914 werd de Koninklijke Marine [KM] als gevolg van de algemene mobilisatie in staat van opperste paraatheid gebracht. Alle buitengaats zijnde schepen werden teruggeroepen en oorlogsgereed gemaakt, extra personeel werd opgeroepen om de vloot te bemannen, en ook werd een voorlopige militaire kustwacht ingesteld. Toch bezat de KM een weinig indrukwekkende vloot in verhouding tot die van de belligrenten, zeker gezien de rijke maritieme historie van Nederland. Niettemin werd door de overheid van de KM verwacht dat zij haar belangrijkste taak kon uitvoeren: het handhaven van de Nederlandse neutraliteit. Maar hoe was zij hier op voorbereid?

Dit artikel biedt een inleiding in de marinestrategie van de KM tijdens de Eerste Wereldoorlog. Het betreft een inleiding omdat het onderwerp tientallen raakvlakken heeft. Een gedetailleerde studie zou al snel leiden tot een omvangrijk boek.[1] Het maritiem strategische denken hing onder meer samen met operationele en tactische kwesties, het materieel en het personeel dat de KM tot haar beschikking had, en de contemporaine opvattingen over oorlog en vrede. Over de meeste deelaspecten zijn al studies verricht, maar een bondig overzicht van deze geschiedenissen ontbrak nog. De hier gepresenteerde synthese vormt daarom een aanvulling op de literatuur. Behalve militair strategische opvattingen worden ook enkele voorbeelden gegeven van gebeurtenissen waarbij de marinestrategie in de praktijk werd gebracht. Zoals een bekend historicus betoogde, gaat het bij militaire geschiedenis niet in de minste plaats om wat een krijgsmacht in de praktijk *doet*.[2]

Eerst volgt een overzicht van de Nederlandse marinestrategie in de negentiende eeuw. Deze voorgeschiedenis maakt duidelijk dat er aan het einde van deze periode een omwenteling plaatsvond: de internationale spanningen namen hand-over-hand toe, waardoor de marinestrategie toe was aan herziening. In de kern van het betoog wordt de marinestrategie van omstreeks 1900 tot en met 1914 besproken. Vervolgens wordt belicht welke internationale conventies van belang waren in de handhaving van de Nederlandse neutraliteit. Ten slotte zal een aantal gebeurtenissen worden beschreven uit de periode 1914-1918, waaruit blijkt dat de KM tijdens de Eerste Wereldoorlog een belangrijke taak verrichtte.

Voorgeschiedenis

Vanaf 1839, toen België zich afscheidde van Nederland, begon een nieuw tijdperk voor de Nederlandse strijdkrachten. Nederland was 'verzadigd' en streefde geen gebiedsuitbreiding meer na binnen Europa. Neutraliteitspolitek werd de nieuwe koers, waarbij het om handel te kunnen voeren onzijdig en afzijdig wenste te blijven in conflictsituaties. Dat betekende dat de Nederlandse strijdkrachten vanaf dat moment een strikt defensieve taak hadden.

De militaire taak van de KM was in principe drieledig: het beschermen van Nederland, het beschermen van de koopvaardij en de bescherming van de koloniën. In de praktijk had de koopvaardij de meeste bescherming nodig, namelijk tegen piraten. Dit gevaar bestond in de Middellandse Zee en vooral in het Verre Oosten. De bestrijding van piraterij in de Oost was in de negentiende eeuw de belangrijkste praktische verantwoordelijkheid van de KM, die zich schikte in de rol van 'koloniale waterpolitie'.

Omdat Nederland neutraal was, en omdat er in de negentiende eeuw amper sprake was van een directe buitenlandse dreiging, had de financiering van de KM niet de hoogste prioriteit. Critici meenden dat de marine voor de bestrijding van piraten niet het aller modernste materieel nodig had. In het buitenland tekenden zich gelijktijdig andere ontwikkelingen af. Omstreeks 1850 werden schroefaangedreven stoomschepen met krachtig geschut en zwaar pantser in

[1] Jaap Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot. De invloed van buitenlandse zeestratieën op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië* (Amsterdam 2011).

[2] John Keegan, *The face of battle. A study of Agincourt, Waterloo and the Somme* (Londen 1965; herdruk Pimlico, Londen 2004) 30.

dienst gesteld bij de marines van bijvoorbeeld Groot-Brittannië en Frankrijk.[3] De toepassing van nieuwe marinetechnologie verliep in Nederland traag en op kleine schaal.[4] In Nederland ontbraken simpelweg de financiële middelen, de industriële basis en de werfcapaciteit.

Door de toenemende militaire achterstand ten opzichte van het buitenland werd er in de Tweede Kamer herhaaldelijk gedebatteerd over weerbaarheid van Nederland.[5] In 1861 waarschuwde een parlementaire enquête-commissie over de povere toestand van de zeemacht. Een complete vernieuwing van dat krijgsmachtdeel bleek echter wegens de enorme kosten onrealiseerbaar. De Nederlandse maritieme aspiraties moesten daarom worden bijgesteld. In 1870 werd het concept van Nederland als zeemogendheid in zijn geheel verworpen door minister L.G. Brocx: Nederland moest zich tevreden stellen met een kleine marine, en daarop zou de strategie worden aangepast.

Marinestrategie: het gevaarlijkste scenario

In de negentiende eeuw was het belangrijker dat een marineman een goed 'ambassadeur van zijn land' was, dan dat hij bedreven was in de modernste strijdmethoden.[6] Deze mentaliteit veranderde echter aan het begin van de twintigste eeuw. De internationale spanningen liepen op en voor velen leek een grote oorlog onvermijdelijk. De militaire plannenmakers – in dit geval de stafchefs van de marine – probeerden hun strijdkrachten hierop voor te bereiden. Daarbij werden de meest waarschijnlijke en de meest gevaarlijke scenario's overwogen.

De internationale wapenwedloop speelde een belangrijke rol in de bepaling van de strategie. Na 1890 nam de concurrentiestrijd om steeds groter en moderner oorlogsschepen – met de Britse *Royal Navy* als koploper – in intensiteit toe. Behalve de omvang van de schepen groeide ook de omvang van de vloot in veel landen gestaag.[7] De drijfveer achter deze concurrentiestrijd was een gedachtegang die 'navalisme' wordt genoemd: grote slagschepen werden gezien als sleutel tot de beheersing van de zeeën, en alleen door de beheersing van de zee kon een mogendheid voortbestaan. Het slagschip werd gezien als het ultieme strategische wapen. Ook binnen de KM had het 'navalisme' invloed op het maritiem strategische denken. Om de neutraliteit van het koninkrijk te verdedigen moest Nederland beschikken over een moderne marine die zich kon meten met de marine van een potentiële agressor.

Door de internationale spanningen en de wapenwedloop werd de defensie van Nederland en van Nederlands-Indië aan het begin van de twintigste eeuw grondig herzien. Na 1860 ging de meeste militaire dreiging uit van Duitsland. Een aanval uit Duitsland moest worden opgevangen door een mobiel veldleger dat zich kon terugtrekken op geprepareerde verdedigingslinies. Een invasie van Nederland over zee werd minder waarschijnlijk geacht, en moest worden opgevangen door de kustverdediging.

De defensie van Nederlands-Indië was voornamelijk een taak van de KM. Een aanval op het eilandenrijk zou namelijk in elk geval overzee plaatsvinden. De grootste potentiële dreiging ging uit van Japan. Dit land botste al in 1894-5 met China, waarbij de Japanse marine zich superieur toonde. Tien jaar later kwam zij tot een confrontatie met Rusland. Zeeslagen in de Gele Zee (1904) en bij Tsushima (1905) leidden tot zware nederlagen bij de Russische marine.

Nederlands-Indië lag betrekkelijk dicht in de buurt van deze brandhaard. Door de rijkdom aan grondstoffen en door de ligging op een kruispunt van zeewegen leek de archipel een aantrekkelijk doelwit. Overigens werden ook de Verenigde Staten met argusogen bekeken. Dit land was aan het einde van de negentiende eeuw haastig begonnen met de aanleg van het Panamakanaal, waarmee het zijn maritieme invloed in de Stille Oceaan wilde vergroten. Na aanleiding van de Spaans-Amerikaanse Oorlog in 1898 werden de Filippijnen ingelijfd, ten koste van de voormalige Spaanse koloniale bezetting. Deze ontwikkelingen in de regio zetten aan tot denken: behoorde Amerikaans ingrijpen in Nederlands-Indië nu ook tot de gevaren?

In de negentiende eeuw werd er bij de verdediging van Nederlans-Indië gerekend op de hulp van bond-

[3] Jeremy Black, *Naval Power* (2009) 116-162.

[4] J.M. Dirkzwager, 'De introductie van Pantserschepen in Nederland', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 4 (1985) 23-41.

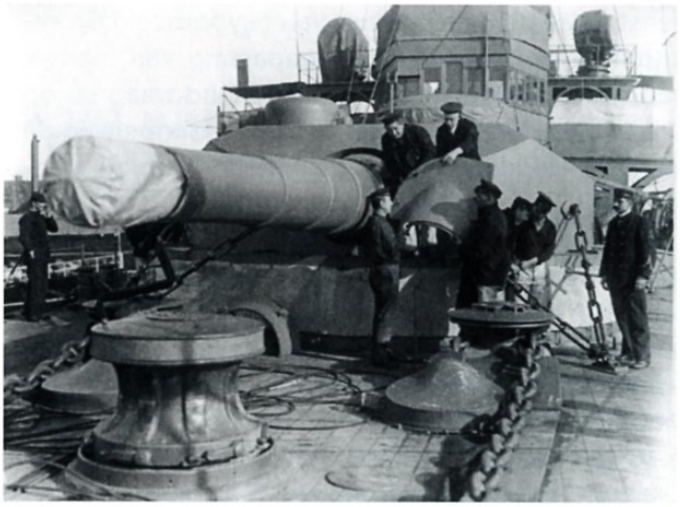
[5] Voor een uitgebreide beschrijving van deze discussies, zie: W. Bevaart, *Nederlandse defensie 1839-1874* (Sectie Militaire Geschiedenis Den Haag 1993).

[6] Ph.M. Bosscher, 'De Nederlandse marine in de negentiende eeuw', in: *Lezingen, gehouden op de studiedag voor beoefenaars van de zeegeschiedenis op 11 juni 1969* (Koninklijk Instituut voor de Marine: Den Helder, mei 1970) 22.

[7] Bijvoorbeeld in de Verenigde Staten: Frederick C. Leiner, 'The unknown effort: Theodore Roosevelt's battleship plan and International arms limitation talks, 1906-1907', in: *Military Affairs* 48-3 (oktober 1984) 174.

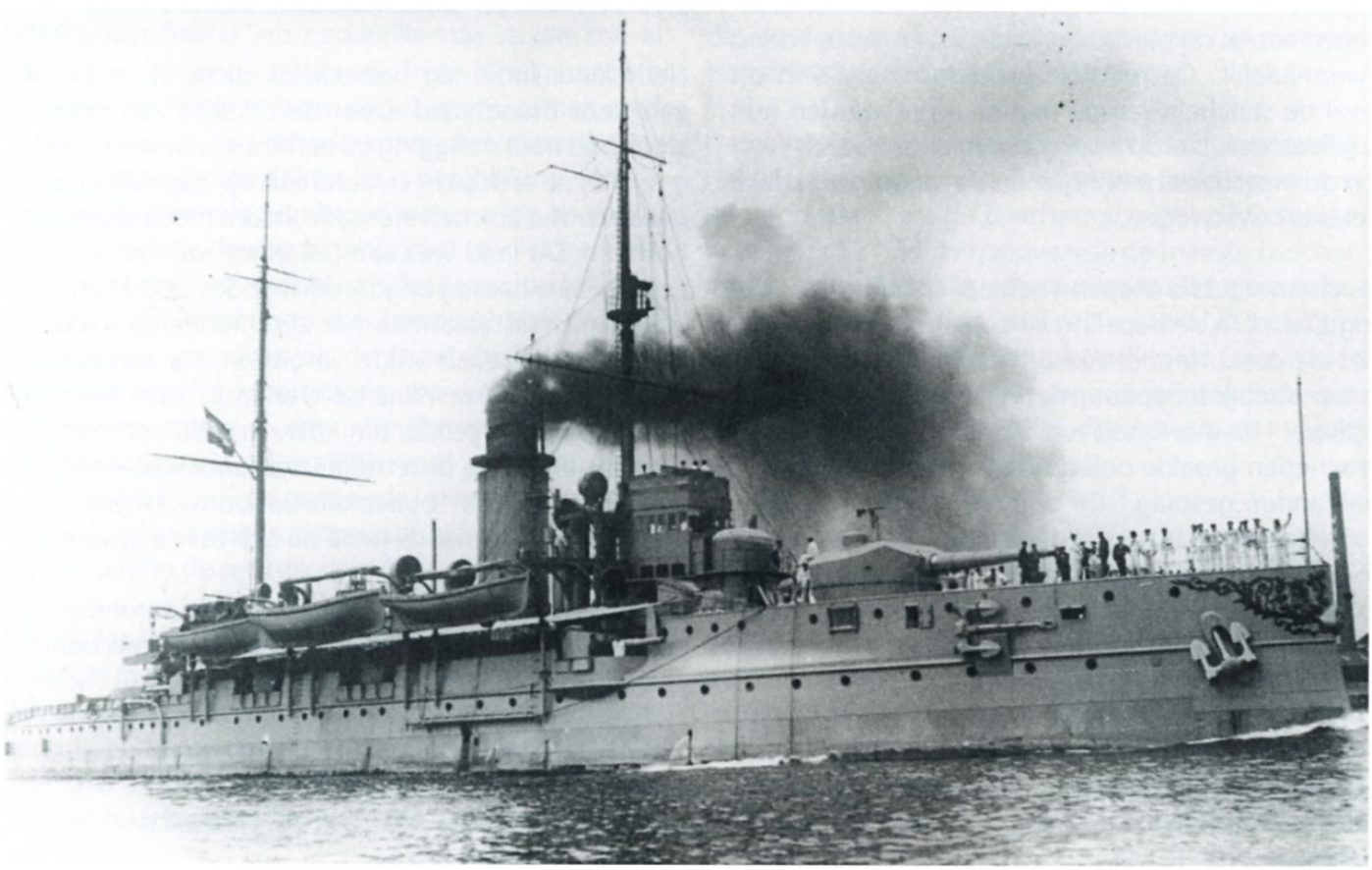


'Hr.Ms. Hertog Hendrik' te Willemsoord voor vertrek naar Nederlands Indië, 1918.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).

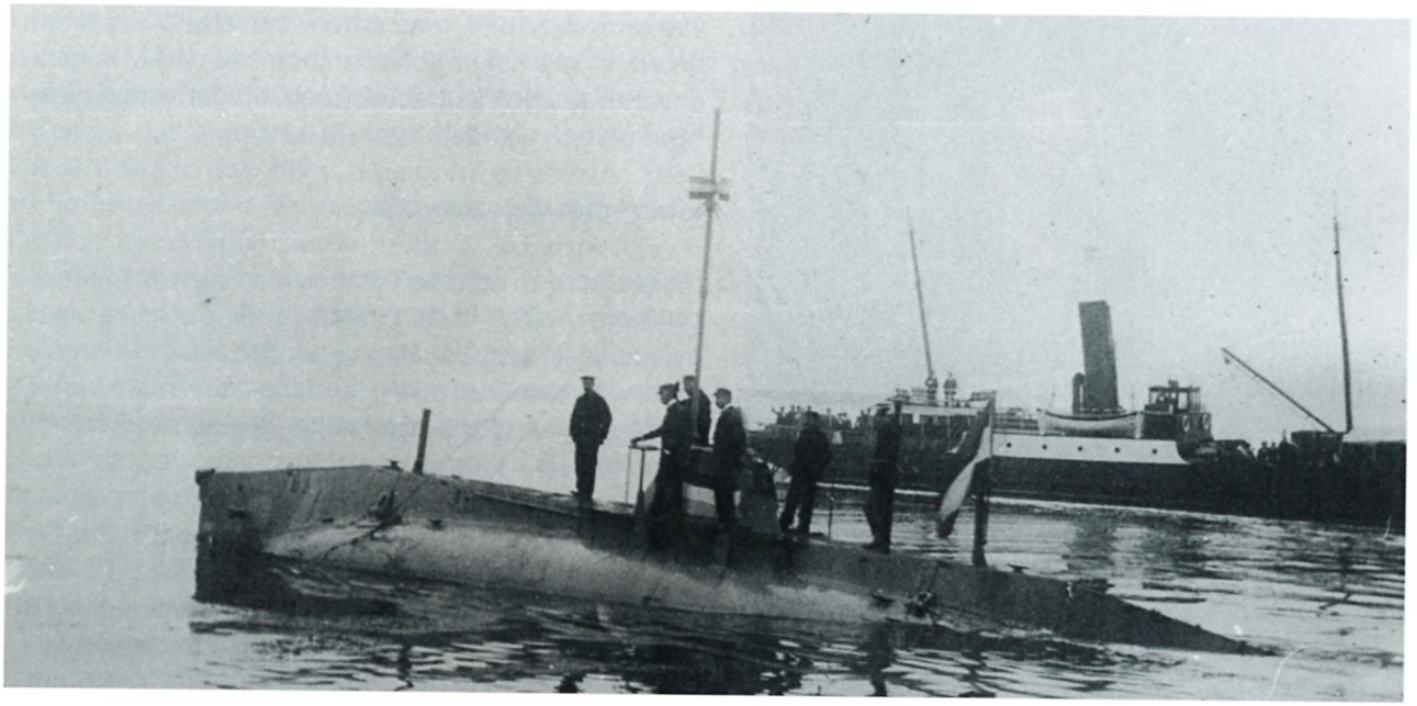


Een geschutskoepel van de 'Hertog Hendrik' met 280 mm kanon.
NIMH.

genoten, met name Groot-Brittannië. Het door Nederland beheerste Indonesië werd gezien als sluis tussen de Indische Oceaan en de Grote Oceaan, en Groot-Brittannië was gebaat bij de neutrale Nederlandse waarneming over dit gebied. Daarom zou het militaire steun verlenen wanneer de kolonie door een andere macht, bijvoorbeeld Japan, werd bedreigd. Omdat de *Royal Navy* de grootste marine ter wereld was, waren de risico's voor de agressor, zo ging de gedachte, onaanvaardbaar. Toch werd de omvang van de Britse steun bij schending van de Nederlands-Indische neutraliteit steeds minder vanzelfsprekend.



De Hr.Ms. Hertog Hendrik vaart uit, 1916. De Koninklijke Marine bezat vijf soortgelijke pantserschepen, die samen de belangrijkste slagkracht vormden.
NIMH.



Onderzeeboot Hr.Ms. O 1 was de eerste Nederlandse onderzeeboot – hier varend bij Den Helder in 1916.
NIMH.

In 1902 sloot Groot-Brittannië een verdrag met Japan. De voornaamste reden was de opbouw van de Duitse *Kriegsmarine*, waardoor steeds meer Britse schepen gebonden waren aan de beveiliging van de Noordzee en de Atlantische Oceaan. Dat hield een onvermijdelijke verzwakking in voor de *Royal Navy* elders.[8] Zelfs de grootste marine kon haar aanwezigheid niet overal ter wereld laten gelden.

In het ergste geval zou Nederland alleen stand moeten houden tegen een Japanse aanval. Omdat er te weinig militaire middelen waren voor de verdediging van het hele eilandenrijk, zou de verdediging geconcentreerd worden op het hart van Nederlands-Indië: het hoofdeiland Java. Het Koninklijk Nederlands Indische Leger [KNIL] vervulde een sleutelrol in de verdediging van het eiland.[9] De KM had als hoofdtaak om een overzeese invasie te onderscheppen en slag te leveren met de vijandelijke vloot. Daarom was het gebaat bij moderne schepen en goed getrainde bemanningen. Zo werd de KM tussen 1902 en 1908 uitgebreid met vijf (bijna) identieke pantserschepen. Deze hadden een waterverplaatsing van gemiddeld 4950 ton en de bewapening bestond uit twee kanons van 24 cm, vier kanons van 15 cm, acht van 7,5 cm en vier van 3,7 cm. De 'Hr. Ms. Hertog Hendrik' behoorde ook tot deze serie en was als eerste uitgerust met draadloze telegrafie.[10] Naast deze pantserschepen beschikte de KM over ondersteunende schepen, waaronder bijvoorbeeld kanonneerboten, torpedoboten en mijnenleggers.[11] Ook onderzeeboten zouden spoedig tot de vloot behoren. De Chef van de Marinestaf, kapitein-ter-zee A.J. Tadema, was in 1902 getuige van Amerikaanse demonstraties met onderzeeboten. Hoewel de marineleiding niet direct overtuigd was, werd vier jaar later de 'Hr. Ms. O1', de eerste Nederlandse onderzeeër, in dienst gesteld. Toch waren de Nederlandse schepen in veel opzichten inferieur aan de schepen van de grote zeemachten: in 1906 werd de Britse 'H.M.S. Dreadnaught' te water gelaten, waardoor alle eerdere slagschepen in één klap verouderd waren. Nederland delfde het onderspit in de wapenwedloop.

De materiële terkortkomingen werden uiteraard onder ogen gezien. In de jaren voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog werd gepoogd om de marine uit te breiden met moderne schepen. Er moest een antwoord komen op de dreiging van de Japanse zware slagkruisers. Daarom werd door de Marine voorgesteld om slagschepen (boven de 21.000 ton) in dienst

[8] Kenneth L. Moll, 'Politics, power, and panic: Britain's 1909 dreadnaught "gap"', in: *Military Affairs* 29-3 (november 1965) 134. Zie ook: Jon Sumida, 'Britsh naval administration and policy in the age of Fisher', in: *The Journal of Military History* 54-1 (januari 1990) 17.

[9] Zie: G. Teitler, *Anatomie van de Indische defensie. Scenario's, plannen, beleid, 1892-1920* (proefschrift Universiteit Leiden 1988).

[10] L.L. von Münching, 'Hr.Ms. "Hertog Hendrik"', in: *De Blauwe Wimpel* 46 (1991) 351.

[11] De KM beschikte al sinds 1875 over een torpedodienst.



Minister van Marine J.J. Rambonnet.
Bron: Wikipedia

te stellen. De Rijkswerf in Amsterdam kon de productie van zulke grote schepen echter niet aan, dus waren buitenlandse bedrijven uitgenodigd om een ontwerp voor de Nederlandse *dreadnaught* te presenteren. In 1914 stelde minister van Marine J.J. Rambonnet voor om in december van dat jaar met de bouw te beginnen. Het plan zou tientallen miljoenen guldens gaan kosten. Door de uitbraak van de Eerste Wereldoorlog kwam niets van deze 'vlootwet' terecht. Het neutrale Nederland beschikte dus over een bescheiden vloot.

Hoewel een directe aanval op het Koninkrijk tot de meest gevreesde scenario's behoorde, achtte de KM de kans op het behoud van de neutraliteit relatief groot.[12] Incidentele schendingen van de neutraliteit behoorden tot de meer waarschijnlijke scenario's. Ook in zulke gevallen zou de KM natuurlijk profijt hebben van grote schepen, omdat deze een afschrikwekkende werking zouden hebben. Toch zou de KM schendingen van de neutraliteit met minder indrukwekkend materieel moeten handhaven.

Internationale conventies

De rechten en plichten van neutrale staten tijdens conflicten waren in de voorafgaande decennia vastgelegd in internationale conventies. Ook de regels omtrent zeeoorlog waren in deze conventies opgenomen, zoals tijdens de Parijse Zeerechtsdeklaratie van 1856. De kaapvaart werd hier verboden, maar er bestonden nog veel onduidelijkheden. De Noordzeeconventie van 1882 bracht meer duidelijkheid. De territoriale wateren werden vastgelegd op drie zeemijlen, gemeten vanaf de kust. Kuststaten kregen de bevoegdheid om vreemde vissers uit deze zone te weren. Dat betekende dat de KM tijdens patrouilles het recht had om bijvoorbeeld Engelse vissers te arresteren. In de praktijk gebeurde dat ook regelmatig, alleen was het Nederlandse rechtssysteem niet berekend op de vervolging van de overtreders, waardoor ze vaak direct weer werden vrijgesproken.[13]

Tijdens de Haagse Vredesconferentie van 1899 werd gediscussieerd over de wapenwedloop, regels in oorlogstijd en internationale arbitrage. De gedelegeerden van 26 landen, onder wie een aantal maritieme experts, poogden tevens de regels omtrent zeeoorlog vast te leggen. De Nederlandse belangen op dit gebied werden behartigd door de eerder genoemde A.P. Tadema. Ten tijde van de conferentie had hij 37 jaar gevaren en daarbij scheepsrampen, tropische ziekten en de Atjeh oorlog overleefd. Ook was hij gedetacheerd geweest bij de torpedodienst, bij het Departement van Koloniën, het hydrografisch bureau, en hij was instructeur geweest bij het Koninklijk Instituut voor Marine [KIM].[14] Toch hadden de discussies in Huis ten Bosch niet het gehoopte resultaat. De materie bleek lastig en Tadema had ondanks zijn ruime kennis en ervaring weinig aan de discussies toe te voegen.[15] Op maritiem gebied werd alleen bereikt dat neutrale mogendheden die oorlogsslachtoffers op zee oppikten, evenals hospitaalschepen, onschendbaar waren (derde Conventie, artikel 6).[16]

[12] *Dagboekaantekeningen van vice-admiraal F. Pinke, commandant zeemacht in Nederlands-Indië, 1914-1916* [bewerkt door prof. dr. G. Teitler] (Den Haag 1986) XIII.

[13] G. Teitler, 'Een mijlpaal voorbij. Nederland en de Noordzee-conventie, 1882-1910' in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 11/1 (1992) 62.

[14] A.P. Tadema, Stamboeken Marine 1813-1940 (nr. 332), Nationaal Archief (NA), inv.nr. 36.

[15] Arthur Eyffinger, The 1899 Hague Peace Conference. 'The parliament of man, federation of the world' (Den Haag, Londen en Boston 1999) 169.

[16] Deze wet betrof een uitbreiding van de Geneefse Conventie van 1864, waarin onder andere de onschendbaarheid van het Rode Kruis was bepaald.

De Haagse Vredesconferentie van 1907 leverde meer op. De Nederlandse marinebelangen werden ditmaal vertegenwoordigd door jonkheer J.A. Röell, oud commandant der zeemacht en oud-minister van Marine (1898-1901). In deel XIII van de Conventie waren alle rechten en plichten van neutrale staten bij oorlogvoering op zee opgenomen in, tezamen 33 artikelen.[17] Het werd verboden voor belligrenten om neutrale havens te gebruiken als uitvalsbasis. Wel mocht een neutraal land de *doorgang* van oorlogsschepen van belligerenten toestaan. Het neutrale land was verplicht om toe te zien op de naleving van de wetten. Hierbij moet overigens worden genoemd dat niet alle deelnemende landen het eens waren met de resultaten van de Conventie. Groot-Brittannië voelde zich beperkt door sommige richtlijnen die waren gesteld.[18] De bezwaren werden in het Verdrag van Londen van 1909 aangepast.

Gewapende neutraliteit

Tijdens de Eerste Wereldoorlog bleek het niet vanzelfsprekend dat de wetten werden nageleefd. Evenmin was het duidelijk dat de Nederlandse neutraliteit gerespecteerd zou worden. De commandant der zeemacht, vice-admiraal F. Pinke, vreesde gedurende de eerste oorlogsmaanden van 1914 dat Japan het Europese conflict zou aangrijpen om Nederlands-Indië te veroveren.[19] De *Royal Navy* zou de bestrijding van de Duitse *Kriegsmarine* waarschijnlijk de hoogste prioriteit geven, waardoor ze Nederland geen directe militaire hulp zou kunnen bieden. Gelukkig bleef de ergste vrees voor de KM uit. Het hoefde geen directe vijandelijke aanval over zee te onderscheppen en dat was maar goed ook. Zoals eerder vermeld was de KM voor een directe confrontatie op zee onvoldoende uitgerust.

Voor het alledaagse handhaven van de neutraliteit in oorlogstijd bleek de KM wel te bezitten over voldoende materieel. In Nederlands-Indië patrouilleerden de schepen van de marine tot in de verre uithoeken van de archipel. Daarbij kwamen ze regelmatig schepen van de belligrenten tegen die in Nederlandse territoriale wateren verkeerden. De Duitsers maakten bijvoorbeeld incidenteel gebruik van de afgelegen baaien om hun schepen te bevoorraden.[20] Op 27 augustus 1914 kwam de Duitse kruiser 'Emden', vergezeld van een kolenboot, aan bij Djampa, waar het 'Hr.Ms. Tromp' ontmoette. De commandant van de Emden, kapitein ter zee Müller, vroeg om toestemming om het kolenschip achter te laten. De Nederlandse commandant van de Tromp moest dit verzoek afwijzen en escorteerde de Duitse schepen vervolgens tot de territoriale grenzen.[21] Na 1914 bevonden er zich geen Duitse schepen meer in Oost-Azië, waardoor de voorvallen van neutraliteitsschending afnamen.

Naast de verdediging van Nederlands-Indië, waar de hoofdtaak van de KM lag, had het ook aandeel in de kustverdediging van Nederland. De KM had hier zes verantwoordelijkheden: (1) het opnemen der vredesbetonning en het leggen van de oorlogsbetonning; (2) Het leggen van mijn versperringen en het bewaken daarvan, voor zover dat niet vanaf land kon gebeuren; (3) het bewaken van de kust, de zeegaten en de riviermonden; (4) het meewerken aan de verdediging van de maritieme stellingen (de kustbatterijen); (5) optreden tegen vijandelijke transport- en oorlogsschepen bij eventuele pogingen tot landingen of het forceren van een zeegat of monding; zorgen voor de verkenning van de zee met behulp van vliegtuigen.[22] Voor deze taken waren geen grote oorlogsbodems vereist. Het grootste deel van de vloot lag dan ook in Nederlands-Indië.

Voor de Nederlandse kust werd voortdurend gepatrouilleerd. Daarvoor werden vooral kruisers ingezet omdat deze zeewaardiger waren dan de onderzeeboten en torpedoboten. Ook werden mijnenvelden aangelegd om de Nederlandse positie te beveiligen. Door de mijnenvelden heen was een speciale vaargeul voor schepen vrijgehouden. Het kwam echter vaak voor dat mijnen los raakten, waardoor deze op onbedoelde plaatsen terecht kwamen. Het was de taak van de marine om deze op te ruimen. Helaas vielen daarbij ook dodelijke slachtoffers. Naast militaire missies werden er ook reddingsacties uitgevoerd. Omdat veel lichten langs de kust gedoofd waren in de periode 1914-1918

[17] James Brown Scott, *The Hague Peace Conferences of 1899 and 1907* vol. I & II (John Hopkins Press: Baltimore 1909) 507-522.

[18] T.C. Lawrence, *'Lecture. The Hague Conference and naval war', in: Journal of the United Service Institution* 52-1 (januari 1908).

[19] *Dagboekaantekeningen*, XVI.

[20] A.W.F. Idenburg en A.C.D. de Graeff 'Nederlandsch-Indie onder den invloed van den oorlog' in: H. Brugmans (ed.), Nederland in den oorlogstijd. De geschiedenis van Nederland en van Nederlands-Indie tijdens den oorlog van 1914 tot 1919, voor zoover zij met dien oorlog verband houdt (Amsterdam 1920) 376.

[21] De Emden ging overigens op 9 november ten onder bij de Cocos-eilanden.

[22] A. van Hengel, luitenant-ter-zee 1ste klasse 'Mobilisatie van de zeemacht' in: H. Brugmans (ed.), *Nederland in den oorlogstijd. De geschiedenis van Nederland en van Nederlands-Indie tijdens den oorlog van 1914 tot 1919, voor zoover zij met dien oorlog verband houdt* (Amsterdam 1920) 48.

was het navigeren bij nacht moeilijker dan normaal gesproken. Vastgelopen schepen en aanvaringen kwamen vaak voor. Hospitaal-kerkschip 'De Hoop' was in 1914 actief tussen de drijfnettenvloot om hulp te verlenen.[23] Het operatiegebied bleef echter beperkt tot binnen de territoriale wateren. De Noordzee was immers oorlogsgebied en de KM mocht niets ondernemen wat kon leiden tot een confrontatie met een belligerent. Na 1914 nam de hulpverlening van de marine af door de toenemende gevaren.

Het feit dat de KM in haar bewegingsruimte beperkt was, wekte ergernis bij sommigen, onder wie koningin Wilhelmina. Zij verweet de regering een te grote terughoudendheid. Nederland moest kracht en onafhankelijkheid tonen! In 1918 steunde ze een voorstel van minster van Marine J.J. Rambonnet om een gewapend konvooi naar Nederlands-Indië te sturen. Groot-Brittannië waarschuwde echter dat het konvooi aan inspectie onderworpen zou worden. De *Royal Navy* behield de heerschappij over de zee en Nederland had zich daar naar te schikken.

Conclusies

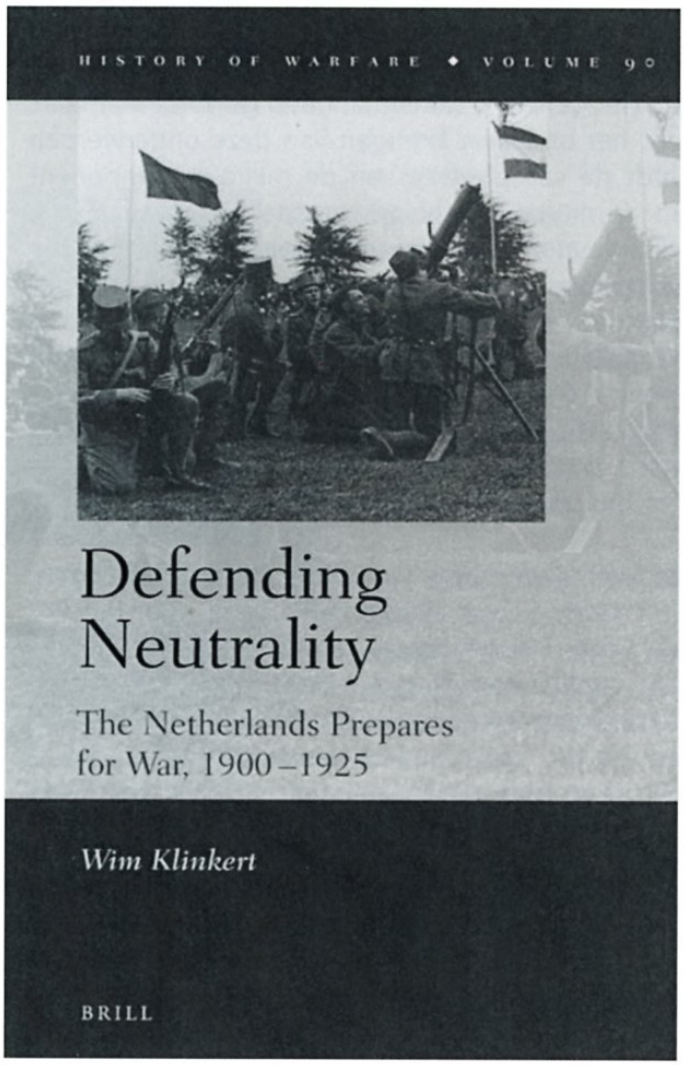
Wat opvalt bij bestudering van het maritiem strategische denken van Nederland, is de soms wankele verhouding tussen doelen en middelen. Het hoofddoel was altijd een effectieve verdediging van het moederland en het koloniale rijk, maar daarvoor ontbrak het vaak aan toereikend personeel en materieel. Dat ondermijnde ook de afschrikwekkende werking die van de KM uit moest gaan. Van machtsvertoon van de KM kon tijdens de Eerste Wereldoorlog absoluut geen sprake zijn.

Een goede verklaring voor de povere toestand van de Nederlandse krijgsmacht is niet eenvoudig te geven. Het lijkt alsof velen dachten (of hoopten!) dat de nobele ambitie van Nederland – het behoud van een neutrale positie – door alle belligerenten gerespecteerd zou worden. Achteraf gezien bleek dat helemaal niet zo vanzelfsprekend. De sombere realiteit van de Eerste Wereldoorlog ging ten slotte ieders voorstellingsvermogen te boven. Op zekere momenten kwam de Nederlandse neutraliteit daadwerkelijk in gevaar. Nederland kwam er zonder al te veel kleerscheuren vanaf maar het land was gewaarschuwd. Toch maakte men tijdens het Interbellum een fout die eerder was gemaakt: door het ontbreken aan een directe vijand kreeg de financiering van de landmacht, luchtmacht en de marine geen prioriteit. Vanuit dit perspectief zetten de tegenwoordige bezuinigingen op defensie aan tot denken.

[23] D.J. Gouda, *De Nederlandse zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Haarlem en Antwerpen 1978) 68.

Boekbespreking

Wim Klinkert
Defending Neutrality. The Netherlands prepares for war, 1900-1925
Serie: History of warfare, Vol. 90
Uitgeverij Brill, Leiden, 2013
336 p., geïll., gebonden
ISBN 9789004227477
€ 125,-



Bij de term militaire geschiedenis denken de meeste mensen nog altijd aan droge verhalen over veldslagen, tanks en afweergeschut, maar militaire historie is een duidelijk ander vakgebied dan enkele decennia geleden. Bij het benaderen van militaire onderwerpen, en zeker met betrekking tot de oorlogen in de twintigste eeuw, wordt niet meer puur gekeken naar generaals en vechtmethoden, maar komen ook culturele, sociale, politieke en economische aspecten aan bod. Daarbij is, als men kijkt naar de Eerste Wereldoorlog, de historiografie steeds meer opgeschoven naar het comparatieve vlak. Het in 2013 uitgekomen *Defending neutrality* van militair-historicus Wim Klinkert is een uitstekend voorbeeld van al deze ontwikkelingen. Het is een boek over Nederland tijdens de eerste wereldoorlog, maar omvat veel meer dan dat. Zo is er allereerst de periode die het boek bestrijkt: 1900-1925, zoals Klinkert uitlegt "to understand this important and eventful period, it is necessary to see what the prevailing military culture was in the neutral state, before the war broke out. By the same token, the war experience did not stop abruptly on 11 November 1918" (p. 8). Dit is een zeer welkome afwisseling, want in veel WO1-boeken, ook over belligerente landen overigens, zijn voor- en naoorlogse jaren vaak niet meer dan een proloog en epiloog, terwijl in het boek van Klinkert deze periodes elk een respectievelijk hoofdstuk krijgen, wat op een totaal van vijf hoofdstukken toch best veel is. In het eerste hoofdstuk behandelt hij de ontwikkelingen in de Nederlandse krijgsmacht van 1900-1914, waarbij hij ook aandacht besteedt aan bijvoorbeeld het politieke klimaat waarin deze ontwikkelingen zich afspeelden en daarnaast uitgebreid stilstaat bij hoe de voor Nederland belangrijkste mogendheden – Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland – tegen Nederland aankeken in bijvoorbeeld hun oorlogsplannen.

Klinkerts boek is niet zozeer een comparatieve studie: hij heeft bijvoorbeeld geen uitgebreide vergelijking gemaakt met andere kleine neutrale staten tijdens de Eerste Wereldoorlog. Wel plaatst hij alle ontwikkelingen voortdurend in een internationaal perspectief: wat waren de buitenlandse ontwikkelingen waar Nederland op probeerde te reageren? En op wat voor manier bepaalden de oorlogvoerende landen hun positie ten opzichte van Nederland? Belangrijke vragen zonder welke het verhaal van de Nederlandse oorlogsvoorbereiding zeer incompleet zou zijn. Ondanks dat Nederland buiten de oorlog wist te blijven, leefde het immers niet in een soort vacuüm in de jaren 1914-1918. De ondertitel van het boek is in die zin ook wel interessant gekozen: oorlogsvoorbereiding omvat in dit boek alles wat te maken heeft met hoe Nederland zich als neutrale staat staande probeerde te houden tussen de omringende oorlogvoerende landen met alles wat het tot zijn beschikking had. In het tweede hoofdstuk bekijkt Klinkert bijvoorbeeld de ontwikkelingen in de wapenindustrie die zich in de oorlogvoerende landen in een bijna duizelingwekkend tempo voltrokken. Om er een voorbeeldje uit te pikken: iets simpels als patronen voor geweren werden in enorme hoeveelheden verbruikt aan het front. Mocht Nederland betrokken raken in de oorlog dan zou het nooit genoeg patronen kunnen produceren om het

vechten lang vol te houden. Het Munitiebureau werd opgericht dat bijvoorbeeld probeerde private ondernemingen militaire goederen te laten produceren. Een groot probleem, niet alleen bij patronen maar bij allerlei wapens, was het gebrek aan grondstoffen in Nederland. Er werden veel pogingen gedaan deze (of de wapens in hun geheel) in andere landen te verkrijgen, maar de oorlogvoerende landen hadden die uiteraard zelf ook nodig, en vaak werden orders nooit uitgeleverd. Al dit soort zaken behandelt Klinkert uitgebreid en de liefhebber van de militair-technische kant van oorlogvoering en wapenontwikkeling kan met name in de hoofdstukken 2 en 3 (wapens, ook chemisch en de luchtmacht) zijn hart ophalen.

In het vierde hoofdstuk wordt vervolgens uitgebreid de spionage behandeld die op Nederlands grondgebied plaatsvond, zowel gericht tegen Nederland als tegen de oorlogvoerende landen onderling. Ook hier speelt weer de oorlogsvoorbereiding versus de neutraliteitshandhaving een rol. 'Its [van Nederland] status as a neutral country necessitated a thorough knowledge of the intentions of the large neighbour states, while, in their turn, these neighbours took a great interest in the country because of its strategically important geographic position', zo legt Klinkert uit (p. 165). Enerzijds was het voor Nederland dus nodig te weten wat er zich afspeelde in de omringende landen en anderzijds probeerden de oorlogvoerende landen ook zekerheid te krijgen omtrent de status van Nederland. Een Nederland aan de zijde van de vijand was immers niet wat de mogendheden wilden. Verder moest Nederland dan ook nog oppassen dat geen van de landen Nederland verdacht van het bevoordelen van een van de partijen. Uiteindelijk koos Nederland ervoor om niet op te treden tegen spionage op Nederlands grondgebied zolang die niet tegen Nederland zelf gericht was. Dit leverde uiteindelijk vooral voordelen op, omdat de banden die met name lokale politiekorpsen onderhielden met spionnen, Nederland ook weer veel informatie opleverden.

In het laatste hoofdstuk ten slotte behandelt de auteur de manier waarop er in het naoorlogse politieke debat werd aangekeken tegen de lessen van de Eerste Wereldoorlog. Zaken zoals de wapenindustrie worden daar weer iets herkauwd, maar dit hoofdstuk is wel essentieel voor het in perspectief plaatsen van de ontwikkelingen tijdens de oorlog. De debatten over de defensie in de jaren twintig hadden zelfs nog wat uitgebreider mogen behandeld, want het is interessant leesvoer, waarin de officieren zich steeds verder distantieerden van de heersende opinie in Nederland.

In de inleiding wordt gesteld dat het boek gebaseerd is op eerder verschenen artikelen, maar de lezer krijgt zeker niet het gevoel een bundel losse stukken te lezen. Het geheel is samenhangend geworden en juist door het bij elkaar brengen van deze onderwerpen wordt de complexiteit van de militaire component van de neutraliteit helder gemaakt: 'measures of a military nature no longer exclusively belonged to the realm of the military, but had become much more intertwined with social life. (...)The speed and scope of the measures from the period 1914-1918 postioned a neutral country in the large transnational development of the totalization of warfare; perhaps not to the extent to which it happened in the belligerent countries, but comparable, nevertheless.' (p. 290).

Een heel klein puntje van kritiek betreft het Engels: soms staan er wat slordigheden in of doet het Engels nogal Nederlands aan, maar het komt niet zo vaak voor dat het storend is. Hoewel een kwestie van smaak, waren de voetnoten in plaats van eindnoten juist erg fijn, zodat er niet heen en weer gebladerd hoeft te worden. Al met al is *Defending neutrality* een zeer gedegen studie geworden, geschikt voor de liefhebber van echt militair-technische geschiedenis, maar waarbij internationalisering en verbreding van het vakgebied zeker niet vergeten is.

Drs. Pauline Onderwater

Literatuursignaleringen



Henk Eefting
Een KMA-officier aan het Oostfront
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2014
111 p., geïll., paperback
9789461531322
€ 18,95



Ido de Haan e.a. (red.)
Een nieuwe staat. Het begin van het Koninkrijk der Nederlanden
Uitgeverij Prometeus – bert Bakker, 2013
414 p., geïll. in fullcolour, geb. Met stofomslag
ISBN 9789035140677
€ 45,-



J.M.G. Leune
Pieter de la Rocque (1679-1760) en de capitulatie van Hulst in 1747
Uitgeverij GigaBoek, Broek op Langedijk, 2014
255 p., geïll., w.o. in kleur, paperback
ISBN 9789085483878
€ 24,95



Bert van Nieuwenhuizen
Een lintje van de koning
Uitgeverij Aspekt, Soesterberg, 2014
149 p., geïll., paperback
ISBN 9789461534682
€ 16,95



Sébastien Rial (red.)
De Nimègue à Java: les soldats suisses au service de la Hollande XVIIe-XXe siècles
Uitgave van Château de Morges & ses Musées, Centre d'Histoire et de Prospective Militaires, 2014
285 p., 215 ill., fullcolour, geb. (24 x 30 cm) met leeslint
ISBN 9782970075813
€ 57,- (verzendkosten € 15,-)
Besteladres: musee-militaire.vaudois@vd.ch
Château de Morges, & ses Musées
CP-Rue du Château 1 – CH – 1110 Morges 1
Fax 021-316-0991 –



Cécile aan de Stegge e.a. (red.)
Handen uit de mouwen. 150 jaar verpleegkundig uniform in Nederland
Uitgeverij Verloren, Hilversum, 2014
144 p., geïll., w.o. in kleur, ingenaaid
ISBN9789087044527
€ 19,95



DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

16 november 2014, 11 januari 2015

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 € 3,50 p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

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

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

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:***
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:***
info@marsethistoria.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



It is a long way to "Scheveningen"



A sweet proposal



Life in heroic period of 1918. Binnenhof" The Hagu



Out for a Stroll