II. De verdediging van Indië tot 1918

De verwerping van het ontwerp-Vlootwet in 1923 is in de geschiedenis van de defensiepolitiek ten aanzien van Indië weliswaar een gebeurtenis geweest die de meeste politieke opwinding heeft veroorzaakt - en is als zodanig uniek - maar voor de marine was vrijdag 26 oktober 1923 'slechts' één van de vele crisismomenten uit haar bestaan.

Alvorens de vlootplannen die rond 1914 werden gemaakt, waaruit de Vlootwet van 1923 voortvloeide, in detail te bespreken, is het van belang eerst een aantal, overigens sterk samenhangende, problemen die de consensus over en uitvoering van een duidelijke en krachtige Indische defensiepolitiek verhinderden de revue te laten passeren: de twijfel over het nut en de mogelijkheid van de defensie van Indië, de strijd tussen leger en vloot, de technische ontwikkeling, het financiële probleem, de politieke verhoudingen, de verdeeldheid binnen de marine en tenslotte de invloed van het navalisme.

De problemen

Sinds de vernietiging van de Nederlandse vloot in Indië door de Britten in 1811 had Nederland de heerschappij in de Indische wateren verloren en er bleek geen geld te zijn om opnieuw een krachtige vloot te bouwen. Daarbij geloofde men tot circa 1890 dat een nieuwe veroveringsaanval op Indië zeer onwaarschijnlijk en dat het nut van een grote vloot dus gering was. Bovendien had men het idee dat het behoud van Indië afhing van het machtsevenwicht in Europa en dat handhaving van de neutraliteit daarom doorslaggevend was. Zo was de defensie van Indië, zowel tegen de inlandse als tegen de buitenlandse vijand, gebaseerd op het landleger en was de taak van de zwakke vloot slechts subsidiair.(1)

Met de uitbreiding van het Nederlandse gezag na 1890 in de archipel werd ook het operatieterrein van het militaire apparaat, dat zich tot dan had beperkt tot Batavia en omgeving, langzaam maar zeker vergroot. Tot circa 1910 bleef het ongeloof in de mogelijkheid van verdediging van de gehele archipel bestaan en beperkte men zich tot scenario's tot verdediging van West-Java, de havens en de handelsroutes en de neutraliteit. Pas in 1913 werd door het rechtse kabinet-Heemskerk een defensieplan opgesteld dat uitging van de verdediging van heel Indië tegen elke soort van aanval of neutraliteitsschending. Na 1918 verminderde de taak van het militaire apparaat in Indië weer even gestaag als deze voor 1914 gegroeid was. De gehele periode 1813-1940 overziend heeft het geloof in een afdoende militaire verdediging van Indië dus slechts enkele jaren, en dan nog bij slechts een beperkte groep Nederlanders,

bestaan.

De expansie van het Nederlandse gezag in Indië leidde er toe dat het verdedigingsstelsel voortdurend moest worden aangepast. Naarmate de defensie zich over grotere delen van het eilandenrijk uitstrekte, nam de taak van de vloot begrijpelijkerwijs toe. Rond 1890 was de regering er, net als in het buitenland, van overtuigd dat de vloot een onmisbaar en flexibel machtsinstrument was geworden in de buitenlandse politiek. De mogelijkheden van de vloot leken onuitputtelijk: bestrijding van piraterij, hulp bij interne ontwikkeling van de koloniën, bescherming van handelsroutes en landgenoten overzee, deelneming aan internationale vredes- of strafexpedities, versterking van de diplomatieke positie tegenover zowel politieke tegenstanders als eventuele bondgenoten, en natuurlijk preventie en afslaan van militaire aanvallen en handhaving van de neutraliteit.(2)

Het defensieplan voor Indië dat de commissie-Kruys-Kromhout-Haver Droeze in 1892 in opdracht van de regering opstelde, zorgde voor de emancipatie van de marine tot een gelijkwaardige partner van de landmacht. Het scenario van het drietal met de mooie naam ging uit van een veroveringsaanval - door Engeland of Rusland - op de bestuurszetel Batavia op West-Java. Om deze aanval te kunnen afslaan dienden marine en landmacht broederlijk samen te werken. De met pantserboten en torpedoboten uit te breiden vloot zou moeten trachten de landingspoging voor de kust te verhinderen, terwijl het leger de taak kreeg de bij Tandjong Priok in de baai bij Batavia te bouwen oorlogshaven en de bestuurszetel te verdedigen.(3)

Hoewel deze nieuwe taakverdeling en de kostenverdeling tussen Nederland en Indië van de te bouwen vloot bij Koninklijk Besluit werden vastgelegd, kwam van een harmonieuze samenwerking tussen marine en landmacht niets terecht. In Den Haag aanvaardden de elkaar in snel tempo opvolgende ministers van Marine het voorgelegde scenario niet. De een bleef vasthouden aan de gedachte dat de vijand slechts havens zou aanvallen of een handelsoorlog zou beginnen, terwijl de ander zowel Batavia als de buitengewesten wenste te verdedigen. In Indië weigerde de marine van haar basis Soerabaja naar Batavia te verhuizen omdat dit in haar ogen onderschikking aan de landmacht zou betekenen. Bovendien ging de Indische marinestaf er van uit dat Rusland alleen uit was op verovering van een haven, dat wil zeggen Soerabaja, en dat het leger dus naar Soerabaja diende te verhuizen om de vloot bij te staan bij het voorkomen van een landing van het Russische leger.(4)

De Indische legertop, die het traditionele overwicht van het leger wilde herstellen, dacht daarop een defensie-scenario uit waarin de marine opnieuw een zeer ondergeschikte rol was toebedacht. Voortbordurend op het idee van de vesting Holland en de geconcentreerde stelling in Atjeh slaagde oud-generaal W. Rooseboom er rond 1900 als gouverneur-generaal in het plan door te zetten om de hoogvlakte van Bandoeng middels de zogenaamde Preangerstellingen tot een veilig en onneembaar toevluchtsoord te maken waar de regering zich in tijden van oorlog met schatkist en proviand zou

kunnen terugtrekken in afwachting van hulp van buiten.

Een aantal progressieve officieren had een ander alternatief voor het vloot-basis-leger-scenario bedacht dat eveneens bedoeld was om de verzwakte positie van het leger - ook aangetast door de failliete Atjeh-strategie en steeds nijpender wordende personeelsproblemen - te versterken: een inheemse militie. Zo'n op basis van Van Heutsz' commando-eenheden geschoeid volksleger zou ook kunnen helpen de Ethische Politiek te realiseren.(5) Het idee van een inheemse militie maakte, ondanks dit appèl op de ethische bewogenheid, geen schijn van kans daar het zowel in Den Haag als in Batavia het spook van een Bartholomeusnacht opriep. Vandaar dat de Indische regering voortging met de bouw van de politiek veilig geachte Preangerstellingen en dat de Nederlandse regering, gesteund door de ervaringen met de vloot tijdens de Boerenoorlog, de Boxer-opstand en de acties tegen Venezuela, het accent steeds meer legde op de vloot als middel bij uitstek ter handhaving van het imperiale gezag.

De scheidslijn tussen de aanhangers van een sterk leger en die van een sterke vloot was niet alleen geografisch van aard, maar liep ook dwars door de diverse groepen in Nederland en Indië zelf. In Indië wist het leger het bestaande overwicht over de marine lange tijd te behouden, zeker zo lang militairen als Rooseboom en zijn opvolger Van Heutsz - die de 'Haagsche marinejonkers' zo haatte dat hij het liefst het hele departement van Marine had afgeschaft(6) - de post van gouverneur-generaal bekleedden. Maar ook na de komst in 1908 van de ethische Idenburg, ook oud-militair trouwens, bleven de generaals in Indië de scepter zwaaien.

In Nederland dachten het departement van Marine en de confessionele partijen het sterkst in termen van handhaven en uitbouw van het imperiale gezag. Zij waren de grootste voorstanders van versterking van de vloot, terwijl het departement van Koloniën en de liberalen de voorkeur gaven aan een beperktere defensie tegen de buitenlandse vijand en meer oog hadden voor de interne veiligheid van Indië. Zo is te begrijpen dat met de wisseling van liberale en confessionele kabinetten na 1900 het accent op leger dan wel vloot telkens verschoof.

De fundamenteel verschillende opvattingen tussen de rechtse en de liberale kabinetten laten zich het best aflezen uit de defensieplannen die de kabinetten-De Meester en -Heemskerk op tafel legden. De door mr. Th.H. de Meester in 1906 ingestelde commissie onder leiding van oud-G.G. Rooseboom presenteerde twee jaar later een plan dat geheel en al de ideeën weergaf zoals de liberalen, 'Koloniën' en de Indische generaals die over de Indische defensie koesterden. Aangezien volledige beveiliging van Indië toch niet mogelijk was, moest de vloot, bestaande uit modern, licht en betrekkelijk goedkoop materieel als torpedokruisers, torpedoboten en onderzeeërs, zich beperken tot neutraliteitshandhaving en het vertragen van een directe aanval terwijl het leger in het laatste geval de kern van de verdediging op het vasteland zou vormen.(7)

Het confessionele kabinet-Heemskerk veegde dit plan in 1913 van tafel en kwam met het grootscheepse plan-Colijn - waarover direct

meer - waarin het leger een volstrekt ondergeschikte rol was toebedeeld en waarin alle gewicht juist werd gelegd bij een vloot van zware slagschepen. En ook dat plan zou op zijn beurt weer een heftig verzet, nu weer van de zijde van de landmacht, ontketenen. Na 1918 ging de onverkwikkelijke concurrentieslag tussen marine en landmacht onverdroten voort, terwijl het vraagstuk van de plaats van de luchtmacht binnen de strijdkrachten er nog bijkwam. In 1927 werd van hogerhand een voorlopige wapenstilstand opgelegd door het vaststellen bij Koninklijk Besluit van een zeer beperkt scenario voor het handhaven van de neutraliteit.(8)

De verschillen in strategische opvattingen hingen nauw samen met het feit dat de grote diversiteit op wapengebied meer strategieën mogelijk maakte. Torpedo, mijn, kruiser, slagschip, onderzeeër, turbine, radiografie en het vliegtuig kwamen alle tussen circa 1870 en 1918 tot ontwikkeling. Daarna werden er, op radar na, tot de uitvinding van het atoomwapen in 1944 geen nieuwe uitvindingen van betekenis meer gedaan. Deze technologische revolutie in de decennia voor 1914 bemoeilijkte elke poging te komen tot eenheid in het defensiebeleid.

De rond 1870 ontwikkelde torpedo was een betrekkelijk effectief en goedkoop wapen. De Nederlandse marine beschikte tegen 1880 al over een twintigtal torpedoboten.(9) De ontwikkeling van de verbrandingsmotor en de opkomst van de staalindustrie maakten de bouw van snelle, redelijk bewapende en zwaar gepantserde kruisers mogelijk, waardoor torpedoboten alleen niet meer afdoende leken. Zeker toen ook nog de onderzeeboot opdook, ontstond er een wildgroei aan scheepstypen, in de hand gewerkt door het ontbreken van oorlog, de vergelijkende warentest van al het defensiematerieel.

Ondertussen hadden de vorderingen in de techniek de bouw van steeds grotere schepen mogelijk gemaakt. Deze sluipende schaalvergroting was funest voor Nederland door de toenemende ontoereikendheid van de scheepswerven te lande. Vanwege de slechte outillage - te kleine werven en sluizen - was een Nederlands oorlogsschip aan maximumafmetingen gebonden en kon men in Nederland geen grote kruisers of slagschepen bouwen. Een middelgrote kruiser tot circa 10.000 ton was het hoogst haalbare. Vandaar dat het liberale kabinet-Cort van der Linden, toch al tegenstander van overheidsbedrijven, in 1914 besloot de veel te klein geworden rijkswerf in Amsterdam te sluiten en de bouw van oorlogsschepen toe te vertrouwen aan sterk expanderende particuliere werven als de Kon. Mij. De Schelde in Vlissingen en Dok- en Werfmij. Feyenoord in Rotterdam. Ook deze werven waren overigens nog niet in staat slagschepen te bouwen.(10)

De beperkte materieelkeuze had als merkwaardig gevolg dat de meest offensieve wapens - de torpedoboot en de onderzeeër - de strategie bepaalden. Op de eerste Haagse vredesconferentie in 1899 sprak marine-officier A.P. Tadema zich namens de regering dan ook uit tegen een verbod op de onmenselijk geachte duikboot. Dit wapen leek niet alleen net als de torpedo, de Britse macht te kunnen breken,

maar was daarnaast vanwege zijn kleinheid en relatief geringe kosten het wapen bij uitstek voor de zwakke, kleine staat.(11) In 1907, tijdens de tweede Haagse vredesconferentie, besloot minister van Marine W.J. Cohen Stuart officieel over te gaan op een offensieve strategie: aanval buiten de kustbanken.

Het grootste probleem waarmee men bij de defensie altijd te maken kreeg was, zeker in kleine landen als Nederland, het geld. Het idee dat Nederland voor 1940 altijd veel te weinig over heeft gehad voor zijn defensie komt, behalve uit het trauma van de snelle nederlaag in 1940, voort uit de wanverhouding tussen wat mogelijk was en wat noodzakelijk was. Tussen 1870 en 1914 gaf Indië gemiddeld 35% van de totale uitgaven uit aan zijn defensie, Nederland rond 28%.(12) De departementen kregen doorgaans een gelijkblijvend percentage van de staatsbegroting toebedeeld en dit betekende dat de voor de defensie beschikbare som gelds fluctueerde met de staatsinkomsten. Voortdurende uitbreiding en inkrimping van het defensie-apparaat waren het gevolg. De bezuinigingsoperatie in de Indische defensie, die de liberale minister van Koloniën mr. D. Fock in 1905 doorvoerde, was bijvoorbeeld een directe reactie op de economische depressie die rond die tijd de gestage economische opgang even onderbrak.

In het algemeen maakte de economische hausse na 1890 een permanente groei van de defensie-uitgaven mogelijk. Maar vergeleken bij de explosie in de uitgaven voor bewapening in het buitenland raakte Nederland verhoudingsgewijs steeds verder achterop. In 1907 rekende de liberaal A.E. Thierens uit dat de Nederlander gemiddeld f 7,50 per jaar bijdroeg aan de defensie. Dit was weliswaar veel minder dan de Britten en Fransen betaalden, maar nauwelijks minder dan de Duitsers en meer dan de Amerikanen, Italianen, Denen, Belgen en Oostenrijkers.(13) Rond deze tijd begonnen de marinebegrotingen in het buitenland enorm te stijgen. De Britse marinebegroting bijvoorbeeld steeg tussen 1880 en 1913 van 126 tot 643,2 miljoen gulden. De Nederlandse marinebegroting gaf in dezelfde periode slechts een toename van 12,6 tot 19,8 miljoen gulden te zien.(14) Daarbij kwam nog het feit dat door de beperkte productie en gebrekkige outillage een Nederlands schip naar verhouding veel duurder was dan een Engels schip.

Deze 'budgetten-oorlog' was niet vol te houden voor een klein land. Het kabinet-Heemskerk zou evenwel toch besluiten een poging te wagen het buitenland bij te houden.

In de laatste jaren voor de Eerste Wereldoorlog was bijna iedereen in Nederland het er over eens dat Japan de enige potentiële agressor in het Verre Oosten was. Het gevaar werd evenwel niet door allen even groot geacht. Over de preventie van die dreiging door het creëren van een adequaat defensiestelsel bestond zelfs de grootst mogelijke onenigheid. Deze onenigheid hing natuurlijk nauw samen met de verschillende militaire opvattingen van de elkaar om de paar jaar afwisselende links-liberale en confessionele kabinetten, zodat

verwezenlijking van een veeljarig vlootplan bijna onmogelijk was. De zaak werd nog aanzienlijk gecompliceerd door de ingewikkelde organisatie van de marine in Indië.

Over het te voeren Indische defensiebeleid hadden drie ministers - die van Marine, Koloniën en Financiën - en een gouverneur-generaal, bijgestaan door de Raad van Indië, zeggenschap. Tot de komst van de conservatieve mr. S. de Graaff op Koloniën in 1919 was er met betrekking tot de maritieme verdediging van Indië een grote competentiestrijd tussen de departementen van Marine en Koloniën. Zolang het materieel en het personeel in Nederland waren vielen ze onder Marine, maar zodra ze in Indië arriveerden kwamen ze onder het bewind van Koloniën en de gouverneur-generaal die ook opperbevelhebber was in geval van oorlog. Deze onwerkbare situatie leidde voortdurend tot ruzies tussen de betrokken bewindslieden.

Vandaar dat de commissie-Rooseboom in 1908 de knoop wilde doorhakken en adviseerde de marine te splitsen in een Nederlandse marine, onder de minister van Marine, en een koloniale marine, onder de minister van Koloniën. Begrijpelijkerwijs verzette de marine zich uit alle macht tegen deze aantasting van de eigen organisatie. Het kabinet-Heemskerk vreesde dat splitsing de onafhankelijkheid van Indië zou bevorderen en de imperiale controle zou verzwakken. Daarom zou de commissie-Heemskerk in 1913 oordelen dat aan de interdepartementale strijd een einde moest worden gemaakt door de gehele Indische defensie in handen te leggen van de minister van Marine, in dit geval Colijn.

Het departement van Koloniën en de regering in Indië bleven zich tegen deze plannen en vooral tegen de toenemende neiging van Den Haag de kosten van de Indische vlootbouw op Indië af te wentelen, verzetten. Zo maakte ook de wens naar medezeggenschap van het zelfstandiger, machtiger en rijker wordende Indië het steeds moeilijker om vanuit Den Haag aan Batavia een defensiepolitiek op te leggen, en bovenal om Indië dwingend voor te schrijven hoeveel het voor zijn externe defensie diende te besteden.

Niet alleen de veelvoud aan wapens en de sterk uiteenlopende kosten van de verschillende wapens leidden tot een scala van opvattingen binnen de marine, ook de geografie eiste zijn tol. Voor Nederland, met zijn korte kustlijn, leken aanvankelijk trage pantserschepen het meest geschikt, maar voor de Indische archipel met zijn oppervlakte zo groot als heel Europa en een totale kustlengte gelijk aan de omtrek van de aarde leken snelle, lichte kruisers meer op hun plaats. Binnen de marine zelf heeft men nooit een consensus over de te voeren vlootpolitiek kunnen bereiken.

In het eerste decennium van de nieuwe eeuw was er de strijd tussen de 'torpedisten' en de 'artilleristen'. Marine-organen als het Marineblad en Onze Vloot en invloedrijke kranten als de Nieuwe Courant, Algemeen Handelsblad en Nieuwe Rotterdamsche Courant stonden in deze jaren bol van de 'Marinestudiën' over de beste vloot en de slimste strategie. De luitenants ter zee A.F. Gooszen en

G.J.W. Putman Cramer, de geestelijke vaders van het vlootplan van 1923, pleitten hartstochtelijk voor een artillerievloot van zware slagschepen. Anderen voerden daarentegen aan dat het zich rechtstreeks meten met de grootmachten de Nederlandse krachten te boven zou gaan en meenden dat de onderzeeër bovendien superieur was aan het slagschip en dus een ideaal wapen was voor Nederland. Sommige pessimisten raakten door de komst van de Britse 'Dreadnought' er zelfs van overtuigd dat Nederland, aangezien het dergelijke schepen toch niet kon betalen, zijn zeemacht wel kon opdoeken.(15)

Het torpedo-onderzeeër-plan uit 1908 sloeg in marinekringen stormen van verontwaardiging los: men wenste materieel dat gelijkwaardig was aan dat van de vooraanstaande zeemogendheden. Zo werd de discussie over de hoogte en de aard van de defensie-inspanning steeds sterker beïnvloed door de politieke en maritieme ontwikkelingen in het buitenland.(16)

Het navalisme

In de twee decennia voor 1914 werd het maritiem-strategische denken beheerst door wat men later het 'navalisme' zou noemen: het geheel van politieke, technische en culturele verworvenheden dat de grote mogendheden inzetten om de heerschappij overzee te verkrijgen. Middelen waren het veilig stellen van het goederenverkeer, ontsluiting van grondstoffen en verbreiding van bepaalde cultuuropvattingen. De twee ontwikkelingen die dit navalisme veroorzaakten waren het imperialisme en de technische vernieuwing, zonder welke het imperialisme niet goed mogelijk was geweest.(17)

De stoom en de schroef hadden na circa 1820 de ondiepe rivieren en kustwateren, die tot dan toe nauwelijks bereikbaar waren geweest voor de kwetsbare zeilschepen, open gelegd. Stoomschepen hadden het voordeel dat ze sneller waren en niet afhankelijk van weer en wind, maar ze hadden het grote nadeel dat ze van tijd tot tijd kolen moesten inladen. Een jacht op steunpunten langs verre kusten, waar men kon bunkeren of dokken, was het onmiddellijke gevolg.(18)

De betekenis van het stoomschip voor een zeeoorlog was niet direct duidelijk. De strategie uit de tijd van de zeilvaart leek niet meer van toepassing, maar een nieuwe strategie liet op zich wachten. Intussen namen de afmetingen van de schepen voortdurend toe. Temidden van deze strategische en materiële verwarring lanceerde de Amerikaanse kapitein ter zee A.T. Mahan rond 1890 zijn studies over **The influence of sea power upon history.** Zoals Schlieffen zijn tang-strategie zou baseren op de succesvolle manier waarop Hannibal in de slag bij Cannae de Romeinen had verslagen, zo was Mahans theorie gestoeld op de slopende tocht door Spanje en over de Alpen die dezelfde Hannibal had moeten maken omdat de Romeinen de heerschappij ter zee bezaten. Zou de geschiedenis niet heel anders zijn gelopen en zou Carthago wel verwoest zijn als Hannibal Italië na een korte oversteek over zee had kunnen aanvallen? De zeeslagen die Engeland vele eeuwen later met Holland en Frankrijk had geleverd

vormden voor hem opnieuw het bewijs dat het grote slagschip en niet de snelle kruiser het beslissende wapen in een zeeoorlog was.(19)

Mahans theorie veroverde stormenderhand de wereld. Koningin Victoria nodigde hem twee keer op de thee en keizer Wilhelm II die hem bij een van deze gelegenheden ontmoette, leerde zijn boeken uit zijn hoofd en beval dat elk Duits oorlogsschip exemplaren van **The influence** aan boord moest hebben. Ook voor de Japanse zeeofficieren behoorde Mahans werk spoedig tot de verplichte literatuur.(20) Was in vroeger eeuwen het geloofsartikel geweest: zonder koloniën geen zeemacht, nu geloofde men het tegenovergestelde: zonder zeemacht geen koloniën.

Het imperialisme en navalisme, met de bijbehorende sociaal-darwinistische theorieën over de 'struggle for life' tussen de staten en rassen, vielen in deze periode samen. Voor Mahan en zijn geestverwanten, zoals president Th. Roosevelt, stond het vast dat vroeg of laat de beslissende slag tussen het blanke en het gele ras zou worden geleverd en dat het Westen dit Gele Gevaar alleen met behulp van een krachtige vloot kon overwinnen.(21) In Nederland dachten sommige voorstanders van een krachtige vloot precies zo.

De Duitse slagschepen-obsessie was evenzeer een reactie op de grote maatschappelijke instabiliteit als gevolg van de snelle industrialisering en verouderde politieke structuur. Voor keizer Wilhelm en velen van zijn landgenoten waren de zee en de vloot symbolen van de bewonderde Britse grootheid en was een sterke Duitse vloot het enige middel om internationaal 'Geltung, Anerkennung, Gleichberechtigung' te verkrijgen.(22) Bij vele leidende politici speelde de gedachte, dat alleen met behulp van een machtige vloot voldoende koloniale rijkdom te verwerven zou zijn om de materiële eisen der lagere klassen te bevredigen zonder de bestaande klassenstructuur te hoeven wijzigen, de hoofdrol. Admiraal A.P.F. Tirpitz, die vanaf 1897 als minister van Marine twee decennia lang de Duitse vlootpolitiek bepaalde, liet zich eens ontvallen dat een agressieve buitenlandse politiek de arbeiders nationalistisch in plaats van socialistisch zou maken en dat een grote vloot dus het beste afweermiddel was tegen de sociaal-democratie.(23)

Omdat naast Mahans theorie prestige zo'n belangrijke rol speelde, lag het voor de hand dat de voorkeur uitging naar de bouw van de grootst mogelijke schepen, de slagschepen. Alleen al het zien van deze kolossale wonderen van kracht en techniek maakte een verpletterende indruk.(24) Ze waren het symbool van de macht en status van het moederland, èn van de marine, die het binnenvaren van een vreemde haven met een dergelijk slagschip met rijen kanonnen en duizend tot vijftienhonderd man aan boord begrijpelijkerwijs een stuk bevredigender vond dan het onzichtbaar en als sardientjes in een blikje rondvaren in een onderzeeboot.

Hoewel Tirpitz, als volbloed darwinist, toch ook aan een uiteindelijke beslissende slag met Engeland moet hebben gedacht waarvoor een zo'n sterk mogelijke vloot noodzakelijk was, maakte hij in feite gebruik van de psychologische, materiële en politieke situatie om een 'IJzeren Budget' voor de marine te verkrijgen

waardoor hij deze zou kunnen uitbouwen tot een aan het leger gelijkwaardige of zelfs superieure organisatie. De door hem geïnitieerde, decennia omspannende en elkaar automatisch opvolgende Vlootwetten en 'Novellen' moesten de marine voor eeuwig bestaanszekerheid geven.(25) Pers en Rijksdag werden daarbij op uiterst geslepen wijze gemanipuleerd. Socialisten als Liebknecht betitelden Tirpitz' plannen echter van meet af aan als een 'Flottenschwindel', op touw gezet door een onverantwoordelijke vorst, de op winst beluste kolen- en staalindustrie, de werven en de Engeland hatende landbouwers.(26)

Het militaire bewijs voor de onmisbaarheid van grote, zwaar bewapende slagschepen leek geleverd in de Japans-Russische oorlog toen de Japanse artillerievloot met zijn lange-afstandkanonnen de hele Russische Oostzeevloot, na een tocht van ruim een jaar om de Kaap heen in mei 1905 in Straat Tsoeshima aangekomen, in een dramatische zeeslag die nauwelijks 24 uur duurde de grond in boorde.(27) Deze ervaring deed de roep om een 'all-big-gun-ship' steeds sterker worden. De Britse admiraliteit aarzelde niet als eerste zo'n schip te bouwen om zo de voorsprong op Duitsland te behouden. Het resultaat, de Dreadnought, stelde alles wat tevoren was vervaardigd in de schaduw. Het schip mat bijna 18.000 ton, was omgeven door op sommige plaatsen 28 centimeter dik pantser, was uitgerust met onder meer tien dertig centimeter-kanonnen en vijf lanceerbuizen voor torpedo's en werd aangedreven door een stoomturbine waardoor het ook nog eens het snelste schip ter wereld was.

Nu Engeland de handschoen had opgenomen en besloten had Duitsland desnoods 'dood te bouwen', bleek dat Tirpitz' strategie - op basis van een sterke vloot een politiek compromis bereiken met Engeland - averechts uitpakte. Tirpitz diende eind 1907 een aanvullende Vlootwet in om ook Dreadnoughts te kunnen bouwen, maar dit leidde in Engeland juist tot een panische angst en een bijna hysterische roep om nog meer slagschepen: 'We want eight and we won't wait'.(28)

Zo werd de maritieme wapenwedloop in versneld tempo voortgezet, waarbij Engeland, Duitsland en Frankrijk - en in mindere mate Italië, Rusland en Oostenrijk-Hongarije er koortsachtig naar streefden steeds machtiger zeereuzen te water te laten. Pogingen om tot een Brits-Duits vlootakkoord te komen, werden getorpedeerd door nieuwe Vlootwetten van Tirpitz en door het feit dat welvaart en vlootbouw te zeer met elkaar verbonden waren geraakt: in Engeland werkte in 1913 16,6% van de beroepsbevolking voor de marine.(29) Pas in 1922 zou de Conferentie van Washington aan de wapenwedloop een voorlopig einde maken.

Het Vlootplan-Colijn

Onder invloed van de hectische vlootbouw en de bijna navenant toenemende politieke spanningen in Europa werd de roep binnen de Nederlandse marine om een zo krachtig mogelijke vloot steeds sterker. In 1911 schreef het Marineblad: 'Neen, de vloot kan voor

ons nooit krachtig genoeg zijn'. De Indische vlootvoogd A.H. Hoekwater trachtte het probleem van de keuze tussen een torpedo- en een slagvloot op voor militairen niet ongebruikelijke wijze op te lossen door een vloot te eisen van 'zoo krachtig mogelijke artillerieschepen' waaraan een 'superieure torpedovloot' moest worden toegevoegd.(30) In 1912 trachtte Putman Cramer de lobby voor een slagvloot intellectueel te onderbouwen met een Nederlandse bewerking van Mahans studie.(31)

Minister van Marine J. Wentholt was een groot voorstander van slagschepen, reden waarom hij ook wel 'Jan Kanon' werd genoemd. Hij wist in een Koninklijk Besluit vast te leggen dat de Indische vloot behalve uit torpedoboten en onderzeeërs ook diende te bestaan uit een nog nader te bepalen aantal zware schepen. Maar ook hij was gebonden aan de maximumafmetingen van de rijkswerf te Amsterdam en het 'slagschip' dat hij in 1912 wilde bouwen mat daarom slechts 7.600 ton. In de aanzwellende golf van enthousiasme voor een slagvloot liet de marine van dit halfbakken 'schip van Wentholt' niets heel; het zou tenminste twee keer zo groot moeten worden. Aangezien ook de oppositie in het parlement zich, zoals gebruikelijk, tegen het plan keerde, werd Wentholt in mei 1912 door dit monsterverbond van voor- en tegenstanders van een krachtige vloot ten val gebracht.(32)

Collega Colijn van Oorlog nam daarop Marine erbij en hiermee was het pleit ten gunste van de 'artilleristen' beslist. Met enige vertraging raakte ook Nederland, onder aanvoering van Colijn, in de ban van het navalisme. De vertraging is toe te schrijven aan het, door de afwezigheid van grondstoffen en een zware industrie, ontbreken van een krachtige industriële lobby, aan de invloed van de Ethische Politiek, de weerstand van het Indische leger, maar vooral aan de slechts langzaam afnemende politieke kracht der liberalen die nog steeds in hun hart de voorkeur bleven geven aan een informeel imperialisme zonder directe politiek-militaire overheersing.(33) Verder speelde een rol dat een boulevardpers, die elders de imperialistische gevoelens opzweepte, in Nederland ontbrak en dat de maritieme hobby- en lobbyclub 'Onze Vloot' deels door haar late oprichting in 1906, deels uit gebrek aan consensus en deels omdat men buiten de politiek wilde blijven, er niet in slaagde de 'dorre massa' te bewerken. Binnen de marinestaf zag men als belangrijkste oorzaak van de richtingenstrijd het ontbreken van een Marinekrijgsschool die de ideeën en plannen zou kunnen stroomlijnen voor ze de deur uit gingen.(34)

Colijn stelde drie weken na Wentholts aftreden de door de protestantse partijen geëiste commissie, die een nieuw plan op moest stellen voor de defensie van Indië in. Premier Heemskerk werd voorzitter, hijzelf en zijn collega De Waal Malefijt van Koloniën ondervoorzitters. De regering gaf dus min of meer advies aan zichzelf. Deze superstaatscommissie was, zo zei Colijn op de eerste vergadering, welbewust zo zwaar bemand opdat het rapport een zo dwingend mogelijk karakter zou krijgen.(35) Verder waren lid vice-admiraal Hoekwater, chef van de generale staf

luitenant-generaal C.J. Snijders, generaal-majoor J.P. Michielsen, kapitein ter zee W. Naudin ten Cate, jhr.mr. B.C. de Jonge en S. de Graaff. Thesaurier-generaal mr.dr. A. van Gijn was een van de weinige liberalen in het overwegend conservatief-christelijke gezelschap.(36) Uitgangspunt van de commissie was, aldus het centimeters dikke rapport dat koningin Wilhelmina op 21 mei 1913 kreeg aangeboden, dat behoud van Indië politiek gezien 'ontegenzeggelijk een levensquestie' was. Verlies van Indië zou economisch gezien een 'nationale ramp' betekenen, alleen al omdat het in Indië geïnvesteerde Nederlandse kapitaal meer dan een miljard gulden bedroeg, met een jaarlijkse opbrengst van ruim 100 miljoen. Verwaarlozing van de defensieplicht zou dus een 'roekeloze, onverantwoordelijke lichtzinnigheid' zijn. De commissie achtte de externe dreiging bijzonder groot nu de grote mogendheden in de Pacific waren verschenen, temeer daar sommige van hen het gevoel hadden in Indië in economisch opzicht achtergesteld te worden.(37)

Vanwege de tabak, de rubber en vooral de olie zou het economisch zwaartepunt wellicht van Java naar Sumatra verschuiven en de militaire verdediging kon daarom niet meer tot Java beperkt blijven. In tegenstelling tot de beperkte strategie van de liberale commissie-Rooseboom werd het hele rapport gekenmerkt door een koppeling tussen economie, strategie en de imperiale gedachte. De gehele archipel werd bedreigd en Nederland moest aan elke mogelijke vijand de verovering van elk mogelijk deel ervan kunnen beletten. Behalve strijd leveren met de vijandelijke hoofdmacht moest de vloot ook het handelsverkeer beschermen en ervoor zorgen dat de band met het moederland bewaard bleef. De strijd om de koloniën was de strijd om de beheersing der zee en daarom was het nodig dat Nederland in de wateren rond Indië het lokale meesterschap ter zee verkreeg. Op een dergelijke taak kon alleen een 'tactische eenheid' bestaande uit sterke slagschepen, omlijst door klein materieel als torpedoboten en onderzeeërs, berekend zijn.(38)

Waaruit moest deze krachtige vloot precies bestaan? Welnu, het militaire boodschappenlijstje zag er als volgt uit: negen slagschepen van elk 21.000 ton, zes torpedokruisers, acht torpedobootjagers van elk 500 ton, 44 torpedoboten van elk 300 ton, 22 onderzeers van elk 380 ton en zes mijnenvegers. Een gedeelte van het materieel was bestemd voor de verdediging van Nederland. Een vloot van een dergelijke omvang zou een uitbreiding van het lagere personeel met circa drieduizend man vergen. Colijn meende dat zonder een flink contingent inlands personeel van de hele vlootreconstructie niets terecht zou komen, maar de Indische vlootvoogd en de marinestaf beschouwden de inlanders als minderwaardig en onbetrouwbaar en zij dreven het idee van een zeemilitie door.(39)

De commissie zag wel in dat voor het welslagen van het plan de medewerking van Indië onontbeerlijk was. De Indische begroting kon immers sinds de wetswijziging van 1912 niet meer worden belast met uitgaven voor de marine zonder de toestemming van de minister van Koloniën en de Indische regering. Daarom diende de samenstelling

van zowel het Nederlandse als het Indische gedeelte van de vloot te worden vastgelegd in een **VLOOTWET.** Wanneer in zo'n vlootwet ook het beschikbaar stellen van de middelen voor geruime tijd - bijvoorbeeld 35 jaar - zou worden vastgelegd, dan was de 'medewerking' van Indië en het parlement voorlopig voldoende verzekerd. Verder blies men het plan uit 1892 om Tandjong-Priok tot oorlogshaven uit te bouwen nieuw leven in, terwijl men besloot Sabang, Makassar en Ambon tot hulpsteunpunten te maken.(40)

Over de kosten van het voorgestelde vlootplan was de commissie niet alleen kort, maar vooral ook vaag. Een totaalbedrag werd niet genoemd maar de jaarlijkse kosten van vlootbouw, dus zonder kosten van exploitatie, pensioenen en steunpunten, zouden zo'n 45 miljoen gulden gaan bedragen. Omdat de commissie het vragen van een speciale bijdrage voor dat doel aan de verschillende grote cultuur- en mijnbouwondernemingen resoluut van de hand wees, dienden de lasten door Nederland en Indië samen te worden gedragen. Door de grote economische bloei had de gewone Indische rekening over 1911 een overschot van 73,5 miljoen gulden te zien gegeven. Deze inkomsten zouden in de toekomst door hogere belastingopbrengsten en nieuwe heffingen nog worden vergroot worden zodat het percentage van 38,7% dat Indië op dat moment aan zijn defensie besteedde nog wel wat hoger kon worden.(41) Indië zou zelf alle kosten van exploitatie van de vloot in Indië en van de vlootbasis en de steunpunten voor zijn rekening moeten nemen, maar deze last zou worden verlicht doordat op het Indische leger ten minste zes miljoen gulden per jaar zou worden bezuinigd.

De orthodox-liberale Van Gijn brak het plan-Colijn in een los bijvoegsel tot de grond toe af. Zijns inziens hadden de beschikbare financiën uitgangspunt moeten zijn. De technische subcommissie, onder voorzitterschap van Colijn, had echter het benodigde bedrag op eigen houtje vastgesteld en de financiële subcommissie had alleen wat cijferwerk over de financiering en lastenverdeling mogen verrichten. De totale kosten van de voorgestelde vloot zouden zijns inziens uiteindelijk, onder meer door noodzakelijke tussentijdse modernisering, zeker het dubbele bedragen. Bovendien was het een illusie te menen dat deze slagschepen de heerschappij ter zee konden waarborgen; ze zouden het altijd afleggen tegen de veel grotere en talrijker buitenlandse schepen. Van Gijn veroordeelde het standpunt van de commissie dat de overeengekomen internationale rechten en plichten der neutralen aanzienlijke uitbreiding van de bewapening vereisten: de militairen zagen er dus niet tegen op zelfs de vredesconferenties te gebruiken als motief voor sterkere bewapening. Het idee om het bouwplan over 35 jaar uit te smeren en te denken dan een logisch samengestelde vloot te hebben, tartte alle regels van de waarschijnlijkheidsleer: immers het tempo waarin nieuwe wapens de oude verouderd en waardeloos zouden maken, zou eerder toe- dan afnemen. Daar kwam nog bij dat de vloot die onmiddellijk nodig werd geacht pas over twintig jaar zou zijn voltooid! Omdat de kleine naties met hun bewapening steeds verder achterop raakten, gaf Van Gijn de voorkeur aan een ethische defensie. Er was in Indië volgens

hem 'geen machtiger steun voor ons gezag dan het besef van het volk, dat ons hoogste streven is zijn geluk en voorspoed te bevorderen'.(42)

In een variant op de uitspraak die de Franse generaal Foch voor de Eerste Wereldoorlog deed, 'Victoire, c'est la volonté', sprak Colijn in 1912: 'Wij kunnen alles, en als het Nederlandse volk nu eens begint met dat te zeggen, dan kunnen wij met vertrouwen de toekomst tegemoet zien'.(43) Deze uitspraak laat zien hoe het zo geforceerd aandoende optimisme en simplisme ook in Nederland hun vertegenwoordiger hadden gevonden.(44) Op dezelfde wijze als toen hij nog adjudant was in Indië stelde Colijn als minister een uitgangspunt vast - behoud van Indië en heerschappij ter zee - en maakte hij alle andere problemen hieraan op hardhandige wijze ondergeschikt. Het was een koloniaal denken waarin voor nuances en compromissen geen plaats was. Het voorstel om het leger met een derde te verminderen was een impulsiviteit die meer problemen veroorzaakte dan oploste, aangezien het leger onmiddellijk met alle kracht de tegenaanval zou inzetten. Met betrekking tot het kostenprobleem ging Colijn er voor het gemak van uit dat de economische hausse wel vijfendertig jaar zou aanhouden. De financiële lasten moesten daarom ook maar meteen voor vijfendertig jaar worden vastgelegd. Colijn was in deze jaren nog zo optimistisch over de toekomst dat hij het niet nodig vond rekening te houden met de te betalen rente op de noodzakelijke leningen.(45)

Evenals Van Gijn oordeelde vice-admiraal G.P. Hecking Colenbrander, in de Raad van Defensie, vernietigend over het vlootplan. De zeemilitie was zijns inziens alleen bedacht om meer officieren met betere promotiekansen te kunnen opleiden. De vier slagschepen voor Nederland waren volstrekt nutteloos, hetgeen de andere raadsleden moesten erkennen. De wens de eenheid van materieel maar vooral van personeel tussen de Nederlandse en Indische vloot te behouden en zo te voorkomen dat er een Indische marine onder de minister van Koloniën zou ontstaan, was de reden voor de gelijke verdeling van schepen tussen Nederland en Indië volgens de vice-admiraal.(46)

In werkelijkheid was deze 'vier-vier'-vloot in zijn geheel voor Indië bedoeld. In een, ook voor de Raad van Defensie geheim gebleven, bijlage van het rapport-Colijn stond te lezen dat de commissie de vloot nodig achtte om zich twee vijanden van het lijf te houden: Japan en China. Het was onvermijdelijk dat China - 'de bestoker van ons politiek gezag in Indië' - eens de strijd tegen Indië zou beginnen en dan zou Japan niet aarzelen zich aan diens zijde te voegen, zeker als het tot een 'botsing tussen Oost en West' zou komen.(47) Weliswaar zouden Engeland, Duitsland of Amerika niet dulden dat een van beide landen zich in Indië zou vestigen, maar zij zouden misschien wel instemmen met een schikking. Omdat het nog wel enige tijd zou duren voordat China militair echt een gevaar zou betekenen, vormde in de naaste toekomst Japan de grootste dreiging. Japan nu was bezig acht slagschepen te bouwen en Nederland diende daar dus acht schepen tegenover te stellen. Om echter geen argwaan

in Japan te wekken zou men voorwenden dat vier van deze schepen voor de defensie van Nederland nodig waren. Dit was ook de reden dat de commissie de verdediging van Nederland bij de plannen had betrokken.(48)

Hieruit bleek weer eens in welke onmogelijke positie de regering werd gebracht door de noodzakelijke vriendelijkheid en geheimzinnigheid tegenover het buitenland. Colenbrander hekelde immers het plan omdat hij net als de commissie alle slagschepen in Indië wilde hebben!

Vlootwet 1914

Het grootscheepse vlootplan werd weliswaar binnen twee maanden omgezet in een wetsontwerp maar de tijd ontbrak om het nog voor de verkiezingen van juli 1913 door de Kamer te kunnen loodsen. De regeringspartijen verloren vervolgens de verkiezingen. De Vrijzinnige Concentratie van liberalen en vrijzinnig-democraten bestreed het kabinet vooral om zijn conservatieve koloniale- en handelspolitiek. De liberalen verdachten de regering ervan dat zij tot protectie zou overgaan om de sociale en militaire uitgaven te kunnen bekostigen. Het kabinet-Heemskerk wilde, net als de Duitse regering, de lasten van leger en vloot afwentelen op twee groepen: de toekomstige generaties die opgezadeld zouden worden met een steeds groter wordende staatsschuld en de armen. De indirecte belastingen op producten als suiker en bier drukten op deze laatste groep immers het zwaarst.(49) De liberalen hadden, behalve tegen de financieringsmethode, vooral bezwaren tegen de verhoging van invoerrechten. De sociaal-democraten en de liberalen wonnen de verkiezingen en hoewel de verdediging van Nederland en Indië geen verkiezingsthema was geweest, was het wel duidelijk dat het kabinet-Heemskerk er niet in was geslaagd het volk ten aanzien van de vlootversterking achter zich te krijgen.

Het links-liberale kabinet onder leiding van Cort van der Linden trok evenwel het wetsontwerp niet in en de nieuwe minister van Marine Rambonnet legde zijn collega's al in september 1913 een vlootplan voor dat vrijwel identiek was aan dat van de commissie-Heemskerk. Bij Rambonnet was heerschappij ter zee eveneens uitgangspunt. Hij koos voor vier slagschepen voor Indië die nog zwaarder moesten worden dan de door Colijn voorgestelde 21.000-tonners. Minister van Financiën A.E.J. Bertling wilde er echter weinig van horen en reduceerde het hele plan voorlopig tot één slagschip, geheel te betalen door Indië. Vanwege de zwakke parlementaire basis en de noodzakelijker geachte uitgaven voor sociale hervorming wilde het kabinet de Indische defensie slechts geleidelijk verbeteren.(50)

Deze gang van zaken alarmeerde zowel de koningin als de marine. De koningin drong bij het kabinet met klem aan op het op stapel zetten van meer slagschepen en de marine voerde de propaganda voor een grote slagvloot sterk op. Onze Vloot, opgericht om de 'valse gerustheid, kortzichtigheid, kleingeestige schrielheid en gemis aan

offervaardigheid' te bestrijden en de vloot op een peil te brengen 'overeenkomstig de krachten en behoefte', huurde journalisten in om een serie artikelen over de noodzaak van vlootversterking te schrijven. Het hoofdbestuur, dat in deze periode bestond uit onder meer Colijn, de Haagse burgemeester jhr.mr.dr. H.A. van Karnebeek - minister van Buitenlandse Zaken tijdens de Vlootwetkwestie - en de Leidse hoogleraar in het volkenrecht jhr.mr.dr. W.J.M. van Eysinga, stuurde deze artikelen anoniem naar zo'n 150 kranten en tijdschriften.(51)

In oktober 1913 verspreidde de vereniging 100.000 exemplaren van de brochure met de titel **'s Lands welvaart in gevaar!**, waarin in schrille kleuren de gevolgen van het verlies van Nederlands-Indië werden geschilderd. In een in mei 1914 uitgebrachte brochure schetste men het gevolg van het verlies van Indië aldus: 'En langzaam maar zeker zal ons land terugzinken tot een der minst beduidende staatjes van Europa, - tot een landje met wat landbouw en wat veeteelt en wat binnenlandse industrie, met een vierde van zijn handel van weleer - dat eigen kracht geheel zal missen en klaar ligt om ingelijfd te worden bij een der krachtige Mogendheden. En dan is ook wellicht de tijd niet verre meer, dat Nederland zal hebben opgehouden te bestaan.'(52) Scheepsbouwers als De Schelde en Feyenoord, die Onze Vloot financieel steunden, en bankdirecteuren, fabrikanten en hoogleraren werden opgevoerd. Allen verklaarden op hun manier hetzelfde: 'Indië verloren, rampspoed geboren'.(53)

In de brochures werd de noodzaak van vlootversterking beargumenteerd met de aanwezigheid van het Chinese en het Japanse gevaar. Onze Vloot waarschuwde herhaaldelijk dat spoedig de strijd om de suprematie tussen het blanke en gele ras in het Verre Oosten zou losbarsten.(54) In conservatieve kranten werd veelvuldig over het Japanse gevaar gesproken en ook koningin Wilhelmina en Rambonnet waren zeer bevreesd voor Japan. De minister moedigde niet alleen Onze Vloot aan om meer propaganda te maken maar hij stuurde ook persoonlijk redenaars het hele land door, zowel in Nederland als in Indië, om enthousiasme op te wekken voor de slagvloot.(55)

De propaganda had succes. Eind 1913 raakte men ook in koloniale handelskringen bezorgd. In een vergadering met de premier en de ministers van Koloniën en Marine op 6 november 1913 waarschuwde directeur dr. C.J.K. van Aalst van de Nederlandse Handel Maatschappij de regering, dat de Nederlandse handel alleen bereid was kapitaal in Indië te blijven investeren als zekerheid werd verkregen dat dit bezit ook werd beschermd. Men wilde alleen offers brengen voor een afgerond plan dat bijvoorbeeld in vijf jaar te realiseren was. Een enkel slagschip was volgens hem hetzelfde als het 'morsen met een houtje in de goot'.(56) Over de manier waarop de Indische handel zou bijdragen, door middel van verhoging van de uitvoerrechten, belastingverhoging of een directe gift, was men het onderling niet eens. Cort van der Linden concludeerde daarom kortaf dat 'de heren' slechts 'morele steun' zouden verlenen aan de regeringsplannen. Desondanks werd de liberale oud-premier De Meester verzocht samen met het comité der verontruste handelaren een plan

op te stellen dat de regering 12 à 13 miljoen gulden per jaar zou opleveren voor de bouw van een vloot.(57)

Nu het kabinet onder druk van de koningin, de marinepropaganda en de koloniale handelskringen had besloten toch met een vlootplan te komen, wist Rambonnet in juni 1914 alsnog zijn slagschepenplan door te drukken.(58) Indië zou het leeuwedeel van de kosten voor zijn rekening moeten nemen. Hiertegen kwamen echter alle ethici in het geweer. Oud-kapitein ter zee J.P. van Rossum sloot zich in een voordracht voor de Vereniging Moederland en Koloniën in grote lijnen aan bij de nota-Van Gijn. De vergadering volgde hem daarin: versterking van de Indische defensie was noodzakelijk maar het plan-Colijn was veel te duur en slecht doordacht.(59) Toen G.G. Idenburg het program van lastenverdeling zag, vroeg hij uit protest ontslag. Aangezien ontslag van de gouverneur-generaal een gevaarlijk machtsvacuüm zou betekenen verklaarde Den Haag onmiddellijk dat het allemaal een 'afschuwelijk misverstand' was en dat Indië natuurlijk nog inspraak zou krijgen.(60) Zelfs in de zomer van 1914 bleef de ethiek zijn remmende invloed op een krachtig defensiebeleid uitoefenen.

De Meester wist, na veel geruzie over centen en opcenten, slechts 8,6 miljoen los te krijgen, resultaat van het heffen van uitvoerrechten op bepaalde Indische producten als olie, rubber, suiker, tabak en thee en van een bijzondere 'Vlootbelasting' op scheepvaart en vervoer. Regeringsadviseur Van Deventer raadde daarop minister van Koloniën Pleyte aan ook in Nederland een speciale vlootbelasting te heffen. Zijn rekensom was als volgt: de vloot zal de komende tien jaar naast de jaarlijkse 25 miljoen zo'n 250 miljoen extra kosten en het was redelijk dat Nederland daarvan 150 en Indië 100 miljoen betaalde. Nederland zou dit extra-bedrag moeten opbrengen door het heffen van een eenmalige belasting op vermogens boven de vijftigduizend gulden, analoog aan de 'einmalige ausserordentliche Wehrbetrag' die de Duitse regering in juli 1913 had geheven; Indië door gedurende tien jaar een extra-belasting op de inkomsten van de in Indië gevestigde Europeanen en werkzame NV's te heffen.(61)

Pleyte en Rambonnet combineerden de voorstellen van Van Deventer en De Meester in het wetsontwerp-'Vlootwet 1914' dat de vlootbouw niet voor vijfendertig maar voor tien jaar vastlegde. Voor de dekking van de bouwkosten werd een twaalfjarig vlootfonds gesticht. De annuïteiten van 18,5 miljoen moesten als volgt worden opgebracht: een 'vlootbelasting' op vermogens in Nederland boven de 50.000 gulden; directe belasting op inkomen van bedrijven in Indië; uitvoerbelasting op olie(producten), rubber, suiker, tabak en thee; scheepvaartbelasting en een vervoersbelasting op spoor- en trammaatschappijen.(62) De sterkste schouders en de direct belanghebbenden zouden de zwaarste lasten dragen. Iemand met een vermogen van een halve ton zou bijvoorbeeld f 15,50 moeten bijdragen en de ongelukkige bezitter van twee miljoen gulden zou f 3.434,25 op tafel moeten leggen voor de vloot. De oliemaatschappijen zouden f 0,03 cent per hectoliter olie moeten afdragen, hetgeen op zo'n

f 900.000 gulden per jaar zou neerkomen.(63) Het was, althans wat de financiering betrof, een progressief ontwerp.

De bouw van de slagschepen en enkele torpedoboten zou worden uitbesteed aan werven in Engeland; de onderzeeërs en enkele andere torpedoboten zouden bij Feyenoord en De Schelde worden gebouwd. Net als Colijn geloofde Rambonnet stellig dat Nederland bondgenoten zou krijgen aangezien de verschillende westerse landen, Engeland en Duitsland voorop, zoveel in Indië hadden geïnvesteerd dat ze dat nooit zonder strijd aan Japan zouden overlaten.(64)

Het advies over het wetsontwerp dat de Raad van State enkele dagen voor het uitbreken van de oorlog uitbracht, was positief. De overweging was dat 'vroeg of laat de strijd in het Oosten zal los breken tusschen het gele en het blanke ras of tusschen Amerika en Japan'.(65) Daarom achtte men het plan het 'kleinst toelaatbaar minimum'. De strategie om de gehele archipel tegen elke mogelijke aanval te verdedigen achtte de Raad echter onmogelijk. Bovendien zou deze strategie wantrouwen opwekken en de totstandkoming van de wet belemmeren. Staatsraad C.J. Hasselman had nog meer bezwaren. De regering moest eerst maar eens aantonen dat een slagvloot inderdaad het beste was nu er in het buitenland zoveel kritiek op werd uitgeoefend. Verder wenste hij een openbare verklaring van de regering dat Nederland uitging van een bondgenootschap. Alleen zo zouden de vele sceptici in de vloot kunnen gaan geloven. De dienstplicht bleef voor sommige leden een moeilijk punt. Aalmoezenier F.J.H. Evers voorzag een 'zedelijke ramp' aangezien vrouwen in Indië zich 'voor een dubbeltje' verkochten en geslachtsziekten erfelijk waren tot in het vierde geslacht. De meerderheid achtte de dienstplicht echter een zeer geschikt middel om de band tussen het volk en Indië, waarbij hen ongetwijfeld een wat spiritueler band voor ogen stond, te versterken.(66)

Oorlog en verwarring

Aangezien de Vlootwet in augustus 1914 nog niet eens de Kamer had bereikt, bevonden zich in Indië bij het uitbreken van de oorlog nog minder oorlogsschepen dan tijdens de Japans-Russische oorlog. Zo leefde Batavia tussen hoop en vrees daar Indië, aldus een nerveuze Idenburg, tegen een aanval niets zou kunnen doen. De vloot had geen waarde, het leger eigenlijk ook niet en de civiele Europese bevolking was zo laf dat hij zich er voor schaamde.(67) Zijn angst was terecht, want ook Churchill geloofde dat Japan zeker geen verliezer zou zijn als het de oorlog zou aangrijpen om de zuidelijke helft van de Pacific te koloniseren.(68) Een Japans Indië zou de Britse positie in het Verre Oosten echter in het hart treffen. Daarom eiste Londen, dat Japan wegens eigen zwakte had moeten vragen de Duitse schepen in de Pacific te vernietigen, dat Tokio van Nederlands-Indië afbleef en zich beperkte tot bezetting van alle Duitse gebieden ten noorden van de evenaar.(69) Er bestond dus toch een 'onzichtbare garantie' van de kant van de Britten.

Door de spanning van de eerste oorlogsmaanden keek het kabinet

niet meer naar de Vlootwet om. Pas toen duidelijk werd dat de Duitse soldaten niet thuis waren gekomen voor het vallen van de bladeren en dat de oorlog wel eens lang zou kunnen duren, werden de vlootplannen weer uit de la gehaald. De oorlog maakte koop of bouw van slagschepen echter onmogelijk. Daarom besloot Rambonnet drie onderzeeërs en drie kruisers van 7.000 ton te vragen, omdat deze nog net op de Nederlandse werven gebouwd konden worden en omdat aan dit materieel altijd wel behoefte zou zijn. De Kamer ging met een kleine meerderheid akkoord.(70) In 1916 werden twee kruisers op stapel gezet, de 'Java' en de 'Sumatra' en een jaar later volgde een derde, de 'Celebes'. Door gebrek aan materialen en tegenwerking van de wantrouwige belligerenten bleek ook de bouw van kruisers echter bijna onbegonnen werk.

De rond Nederland voortwoedende oorlog maakte grote indruk op de defensiespecialisten in Nederland. Het resultaat was een grote verwarring en een herleving van de felle richtingenstrijd. De tot dan toe geminachte U-Boot bleek het effectiefste wapen van de Duitsers, terwijl de zo verheerlijkte slagschepen werkeloos in de havens moesten blijven liggen uit angst voor vernietiging door de Royal Navy. De Britse marine-expert Sir Percy Scott, altijd in hart en nieren 'artillerist' geweest, verkondigde openlijk dat het tijdperk van het slagschip voorbij was. Terwijl ook de Indische vlootvoogd F. Pinke kritiek had op het slagschepenplan, pleitte Idenburg op grond van de duikboot-successen voor uitvoering van het duikboot- en torpedoplan uit 1906.(71) De meeste officieren met meer dan één galon bleven evenwel de onderzeeër afwijzen, niet in de laatste plaats vanwege de practische ongemakken en de beperkte carrièremogelijkheden in de onderzeedienst.(72) Ook Rambonnet dacht zo en hij bleef, nu slagschepen onmogelijk waren geworden, vastbesloten in elk geval de kruisers af te bouwen.

Veel sterker dan het verzet van een minderheid binnen de marine, van de ethici en de Indische regering tegen de vlootplannen, was het verzet van de kant van het Indische leger. Omdat Colijn het leger tot politie-apparaat had willen reduceren, was het leger naarstig op zoek gegaan naar een nieuw verdedigingsobject om zijn bestaansreden niet te verliezen. Legercommandant G.C.E. van Daalen pakte alsnog het idee van een inheemse militie, dat men vroeger zo minachtend van de hand had gewezen, op en andere officieren steunden enthousiast de marine-dissidenten die tegen een artillerievloot van slagschepen waren: beter een vloot van onderzeeërs en een groot leger dan een slagvloot!(73) Het militie-onderzeeboot-plan had echter niet het voordeel van de vloot, mobiliteit, en daarom kwam de gedoodverfde opvolger van Van Daalen, kolonel L.L.F. de Greve, met het 'meesterplan' in Straat Soenda een enorme oorlogshaven te bouwen. De marine werd zo haar ideaal, een slagvloot, niet ontnomen en het leger sloeg twee vliegen in één klap: het kon de basis verdedigen en tegelijk Sumatra aan zijn operatieterrein toevoegen omdat de Straat nu veilig over te steken zou zijn.(74)

Van Heutsz' schoonzoon, majoor J. van der Weyden, was van meet af aan bestrijder van het plan-Colijn geweest. Hij pleitte voor

invoering van dienstplicht voor ten minste de Europeanen op Java. Naarmate de oorlog vorderde en de slagvloot slechts op de tekentafel gestalte kreeg, waren de argumenten van de militie-aanhangers steeds moeilijker te weerleggen. In dit gunstige klimaat betrad Van Heutsz sr. in 1916 het strijdperk. Hij bezwoer iedereen dat met een leger van 120.000 man heel Indië te verdedigen was en dat zo'n leger 'slechts' 75 miljoen gulden per jaar 'meer' zou behoeven te kosten. Aangezien het jaarlijkse Indische budget circa 200 miljoen bedroeg noemde minister Pleyte het plan terecht 'krankzinnig'. Ook Van Limburg Stirum zag er niets in. Maar Pleyte wijzigde wel het regeringsreglement zodanig dat dienstplicht in elk geval mogelijk werd.(75)

Ondertussen reisde J.B. van Heutsz jr. stad en land af met lezingen over de defensie van Indië, die doortrokken waren van een bijna pathologische haat jegens het Nederlandse parlementaire systeem. De toonzetting was rauw, grof en beledigend en het thema was onveranderlijk hetzelfde: de defensie van Indië was waardeloos, de plannen van zijn vader en zwager waren uitstekend, Engeland was perfide, Duitsland en Japan daarentegen krachtige en prima georganiseerde staten en zijn vader moest weer naar Indië om orde op zaken te stellen. De familie Van Heutsz had inderdaad grootse plannen met Indië, dat immers de economische, politieke en militaire mogelijkheden had van een groot rijk. Met behulp van een gemobiliseerde massa kon het Nederlandse imperium net zo sterk worden gemaakt als het Duitse keizerrijk zodat een Nederlandse 'Weltpolitik' mogelijk zou worden. Van Heutsz sr. steunde weliswaar op invloedrijke conservatieve kranten als het Algemeen Handelsblad en De Nieuwe Courant, de spreekbuis van de Vrij-Liberalen, maar zijn machtspositie was veel te zwak. Want voor het gros van de buitenlands-politieke elite was het duidelijk dat zijn motieven maar al te baatzuchtig waren en dat een dergelijke politiek zonder twijfel tot de ondergang van Nederland zou leiden.(76)

Dat imperialisten als Van Heutsz ogenschijnlijk dezelfde plannen konden koesteren als de inheemse nationalisten bleek uit de acties in Indië van de inheemse bevolking voor een betere defensie. Al kort na augustus 1914 vroegen de inheemse verenigingen Boedi Oetomo en de Sarekat Islam zich af wat te doen in geval van buitenlandse agressie tegen Indië. Terwijl Boedi Oetomo Nederland wilde steunen omdat het bestuur sinds 1900 aanmerkelijk was verbeterd, beloofde de Sarekat Islam slechts de vijand niet te zullen helpen.(77) In 1916 werd het comité 'Indië Weerbaar' opgericht. Een naar Nederland gereisde delegatie werd in patriottische kring waar het medeleven met de inlanders nog nooit zó groot was geweest, juichend ontvangen. Spoedig echter bleek het comité vogels van verschillend pluimage te bevatten. Zo wilde de vertegenwoordiger van Boedi Oetomo als tegenprestatie voor een inlandse militie een soort Indisch parlement en wenste de representant van de geradicaliseerde Sarekat Islam daarnaast ook belastinghervormingen en betere arbeidsvoorwaarden. De Sarekat Islam begon zelfs te dreigen dat de bevolking wel eens niet zo betrouwbaar zou kunnen blijken te zijn

als deze eisen niet werden ingewilligd.(78)

Het is geen toeval dat de bestaande plannen voor een Volksraad in deze tijd van crisis in een stroomversnelling raakten. G.G. Idenburg was niet tegen een inlandse militie, maar hij vond individuele dienstplicht zo ingrijpend dat dit moreel niet verantwoord was zolang de bevolking geen inspraak had in het bestuur.(79) Daarom combineerde Pleyte in 1918 het plan voor een inheemse militie met de instelling van een Volksraad. De oorlog zou echter nog maar goed en wel voorbij zijn of de regering zou de militieplannen weer intrekken. Minister van Koloniën De Graaff wilde er niets meer van weten.(80) Het kwam nog wel tot een regeringsvoorstel in Indië, maar G.G. Fock zou in juni 1923 het ontwerp na de tram- en spoorwegstaking, die de vrees voor revolutie versterkte, laten vallen onder het voorwendsel van 'financiële bezwaren'.(81) Pas in 1941, toen in Indië de volgende oorlog op het punt van uitbreken stond, werd het inheemse militieplan weer nader bekeken. Na 1918 zou men echter opnieuw beginnen met het opstellen van 'veilige' vlootplannen.

Conclusie

Nederland heeft in het decennium voor 1918 voornamelijk verbaal en op papier meegedaan aan de internationale maritieme wapenwedloop. Het kabinet-Heemskerk en, in mindere mate, het kabinet-Cort van der Linden wilden de internationale militaire en strategische trend wel volgen - en ten aanzien van de landmacht deed men dat ook - maar bij de vlootbouw bleken enkele wezenlijke factoren die in het algemeen leiden tot versterking van de defensie te zwak of in het geheel te ontbreken.

Men onderscheidt doorgaans twee verschillende verklaringsmodellen voor het ontstaan van toenemende bewapening: dat van de externe dreiging en dat van het interne maatschappelijke proces, bijvoorbeeld de lobby van een militair-industrieel complex. Volgens L.F. Richardson wordt de groei van de bewapening van een land bepaald door drie factoren: de hoogte van de bewapening van de tegenstander, de hoogte van de reeds te dragen bewapeningslast en de mate van vijandschap tegenover de tegenstander die ook zou bestaan wanneer die tegenstander in het geheel niet over wapens zou beschikken. Tegenover het bewapeningsversterkend effect van de grotere bewapening van de tegenstander en het vijandbeeld staat dus het bewapeningsverminderend effect van de last die de bewapening reeds op de economie legt.(82) Bij de verklaring van het interne proces bij het opvoeren van de bewapening, overheersen, zoals bij de Duitse vlootbouw zo duidelijk te zien was, de sociaal-politieke factoren en de pressie van belangengroepen als beroepsmilitairen, industriëlen, ambtenaren op de ministeries van Oorlog en Marine, wetenschapsmensen en technici.

Deze twee theorieën, toegepast op de Nederlandse situatie voor 1918 ten aanzien van de vloot, laten het volgende beeld zien. De gevoelens van vijandschap die het kabinet-Heemskerk tegenover Japan

koesterde waren heftig, en de omvang van de bewapening van deze tegenstander was bepalend voor de eigen bewapeningsplannen. (Colijn meende zelfs dat Nederland meer slagschepen diende te hebben dan Japan)(83) Het bewapeningsverminderende effect van de reeds te dragen bewapeningslast was tussen 1908 en 1913 gering, vanwege de gepercipieerde externe dreiging, maar niet minder door de grote economische bloei van Nederland en Indië die onbeperkte vlootbouw mogelijk leek te maken.(84) Voor het kabinet-Cort van der Linden sloeg de balans licht door naar de andere zijde. Men nam de omvang van de bewapening van de tegenstander minder als uitgangspunt en ervoer de reeds te dragen eigen bewapeningslast als veel zwaarder. Bovendien zag dit liberale kabinet Japan minder als vijand.

De interne factoren zorgden ervoor dat van alle bewapeningsplannen weinig terecht kwam. Het traditionele 'militair-industrieel complex', bijvoorbeeld de rijkswerf te Amsterdam, verdween als gevolg van de schaalvergroting juist in deze periode van het toneel, terwijl de nieuwe belanghebbenden als De Schelde en Feyenoord nog te zeer in een opbouwfase verkeerden om al aan de bouw van slagschepen toe te zijn. Dat de slagschepen en vele onderdelen voor het overige materieel in het buitenland moesten worden gekocht heeft, zeker na augustus 1914, het (geringe) niveau van de maritieme bewapening bepaald. Het waren vooral interne factoren als het gebrek aan militair-economische onafhankelijkheid die de Nederlandse vlootbouw tot een hopeloze zaak maakten.

Het probleem van de militaire verdediging van Nederland en speciaal van Indië bleef daardoor na de Eerste Wereldoorlog volstrekt onopgelost. Het enige wat de marine kon doen was hopen dat na de wapenstilstand de achterstand zou worden ingehaald.