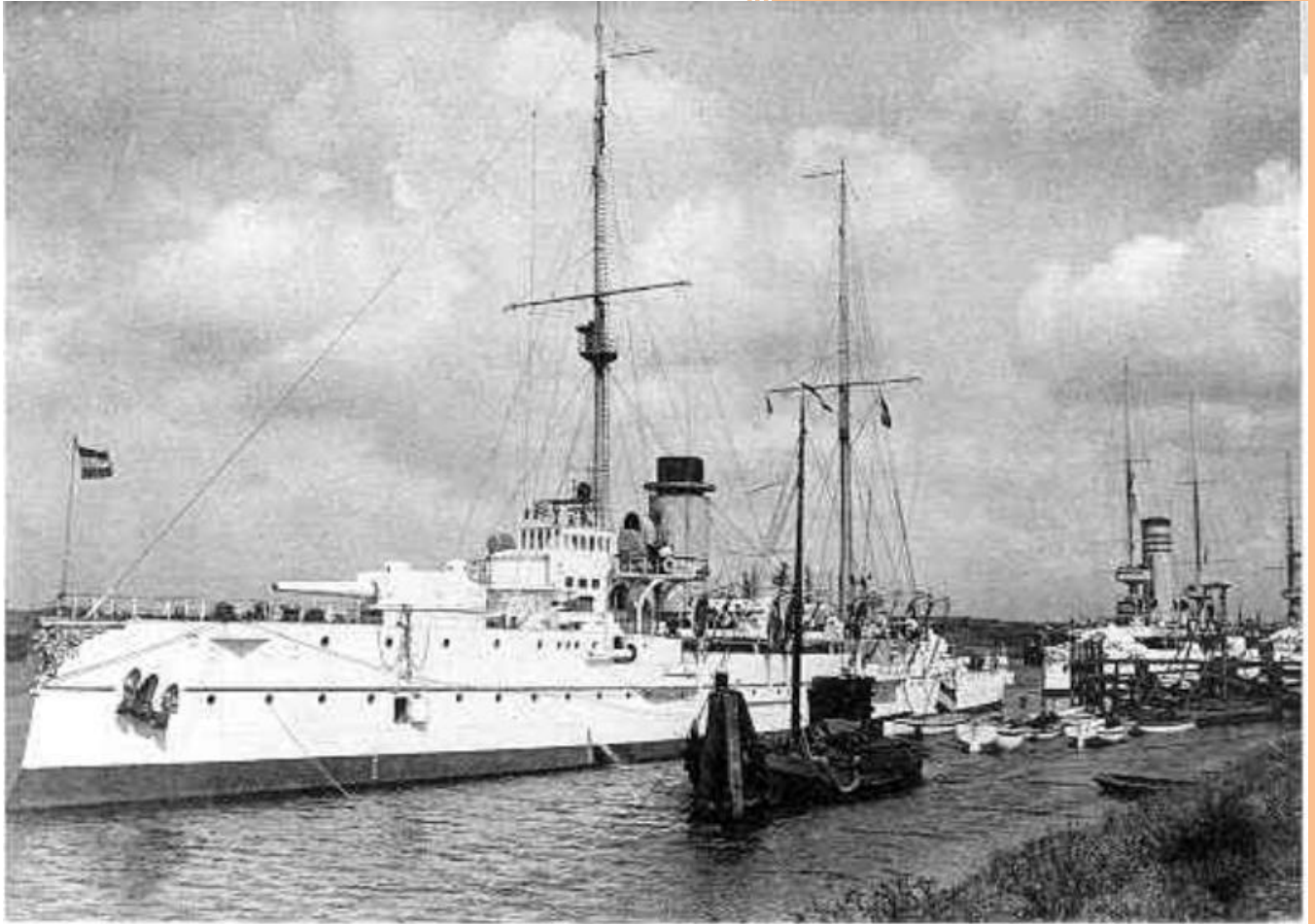


Mahanisme in Nederland 1890-1914



Joël Ebeltjes

404351 Masterthesis

Maatschappijgeschiedenis

Erasmus Universiteit, Rotterdam

8-8-2017

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Introductie	2
1.1 Inleiding	2
1.2 Onderzoeksvraag en deelvragen	3
1.3 Gebruikte concepten in het onderzoek.....	5
1.4 Relevantie onderzoek	7
1.5 De bouwstenen van het onderzoek	8
1.6 De methode	10
Hoofdstuk 2: Historiografie	11
Hoofdstuk 3: Het Mahanisme en Nederland.....	22
Hoofdstuk 4: De interpretatie van het Mahanisme in de Nederlandse politiek en de marinekringen tussen 1890 en 1914	31
Hoofdstuk 5: Het Nederlandse marinebeleid.....	45
Hoofdstuk 6: De Koninklijke Marine in actie	52
Hoofdstuk 7: Conclusie.....	60
Bibliografie	62

Hoofdstuk 1: Introductie

1.1 Inleiding

In 1890 was Nederland niet meer de grote zeemacht die het tijdens de Gouden Eeuw was. Toch speelde de zeevaart in het kleine land met een enorm koloniaal rijk nog een grote rol. Schepen voeren af en aan naar gebieden als Suriname, de Nederlandse Antillen en vooral Nederlands-Indië. Bijna de gehele negentiende eeuw maakte Nederland dankbaar gebruik van de Britse dominantie op de wereldzeeën, die ook bescherming bood aan de schepen van bevriende naties. Rond 1890 ontstond er een nieuwe situatie. De Britse dominantie op zee werd uitgedaagd, omdat staten als de Verenigde Staten, Duitsland, Rusland en Japan ook begonnen te bouwen aan een sterke oorlogsvloot. Omdat de Britse dominantie op zee begon af te nemen moest ook Nederland gaan nadenken over hoe het de eigen gebieden kon verdedigen. Wereldwijd lieten staten zich beïnvloeden door de visie van de Amerikaanse admiraal, geostrategen en historicus Alfred Thayer Mahan. De Amerikaan publiceerde in 1890 het boek *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. In zijn boek pleitte Mahan voor een grootschalige inzet van grote en zwaarbewapende slagschepen om de eigen belangen wereldwijd te verdedigen. Daarnaast moesten staten havens, koloniën, kolenstations en militaire bases op strategische punten over de hele wereld beheersen, waardoor er controle kon worden uitgeoefend op de scheepvaart. Volgens Mahan lag de sleutel om uit te groeien tot een wereldmacht op zee, ook omdat de belangrijkste handelsroutes altijd over zee gingen.

Dit onderzoek gaat over de invloed van het Mahanisme op de Nederlandse denkwijze over de taken, samenstelling, het beleid en de strategie binnen de Koninklijke Marine tussen 1890 en 1914. Welke invloed het Mahanisme had in staten als Duitsland, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten is al eerder onderzocht, maar de precieze rol die de theorie binnen het denken over de Nederlandse marine speelde nog niet. Een dergelijke studie is (sociaal) relevant, omdat het kan laten zien op welke manier Nederland tussen 1890 en 1914 op zee aanwezig wilde zijn en hoe er werd nagedacht over de inzet van de marine. In deze periode ontstond er namelijk een discussie over de samenstelling en de taken van de Nederlandse marine. Hoewel Nederland weinig grote oorlogsschepen had en de eerdergenoemde staten nooit zou kunnen bijbenen in het bouwen van een grote slagvaardige vloot, werd de ideologie van Mahan wel steeds populairder onder Nederlandse marinemensen. Daarom biedt dit onderzoek zicht op de discussie betreffende de taken, de relevantie en het functioneren van de Koninklijke Marine in eerdergenoemde periode. Hierbij zal worden gekeken hoe de theorie van Mahan in Nederland werd ontvangen en in welke mate deze bruikbaar werd geacht voor een klein land met grote afhankelijkheid van de zee. Ook zal in beeld worden gebracht hoe het moderniseringsproces binnen de marine in deze tijd verliep.

1.2 Onderzoeksvraag en deelvragen

Onderzoeksvraag:

In welke mate was het werk van Alfred Thayer Mahan over het controleren en beheersen van vaarroutes, havens en kolenstations over de hele wereld tussen 1890 en 1914 van invloed op het Nederlands denken over de Koninklijke Marine en over zijn strategie binnen die organisatie, en waarom?

Deelvragen:

Wat was het Mahanisme en was de theorie geschikt voor een land als Nederland?

Voordat de invloed van het Mahanisme op het Nederlandse marine-beleid kan worden onderzocht, moet eerst worden uitgelegd wat het Mahanisme precies is. In het derde hoofdstuk wordt dat gedaan aan de hand van de werken van Mahan zelf. Omdat Mahan in zijn werken ook uitgebreid inging op het maritieme beleid van Nederland, wordt in dit hoofdstuk ook besproken waarom de theorie van Mahan volgens de Amerikaan zelf relevant was voor Nederland tussen 1890 en 1914.

Waarom werd de theorie van Mahan tussen 1890 en 1914 in de Nederlandse politiek en Nederlandse marine-kringen overgenomen en hoe werd deze geïnterpreteerd?

De theorie van Mahan werd bijna overal ter wereld anders ontvangen en geïnterpreteerd. Om een duidelijk antwoord te formuleren op de onderzoeksvraag is het daarom belangrijk eerst duidelijk te omschrijven hoe er in Nederlandse marine-kringen werd gedacht over Mahan. Want hoe kon het Mahanisme volgens de Nederlandse politiek en marinemensen nuttig zijn voor Nederland en hoe interpreteerden ze de theorie van Mahan precies? Hadden ze verschillende ideeën over het gebruik van de theorie? Het is belangrijk om te onderzoeken waarom de theorie van Mahan in Nederland werd toegepast. Paste de strategie goed bij het Nederlandse beleid, of waren er andere redenen? Het antwoord op deze vraag zal grotendeels gebaseerd worden op het gebruik van primaire bronnen zoals artikelen uit vakbladen, brieven en Kamerverslagen uit de periode 1890-1914. Deze deelvraag wordt behandeld in het vierde hoofdstuk.

In hoeverre werd de theorie van Mahan daadwerkelijk toegepast binnen het beleid van de Koninklijke Marine in de periode 1890-1914?

Na de Nederlandse interpretatie van het Mahanisme te hebben vastgesteld, wordt er gekeken naar het gebruik van de theorie. Om duidelijk antwoord te geven op de vraag in welke mate het werk van Mahan invloed had op de Koninklijke Marine, moet eerst omschreven en verklaard worden in hoeverre de theorie van Mahan is toegepast binnen de Nederlandse zeestrategie. In het vijfde hoofdstuk wordt daarom voornamelijk gekeken naar het Nederlandse marinebeleid tussen 1890 en 1914. Hierbij worden niet alleen de doelstellingen en de strategie van de marine besproken, maar ook het bouwbeleid. Bij het beantwoorden van deze deelvraag wordt gebruik gemaakt van primair bronmateriaal zoals beleidsstukken en onderzoeksrapporten, maar ook van secundaire literatuur over het marine-beleid van Nederland tussen 1890 en 1914.

In hoeverre wist de Koninklijke Marine tussen 1890 en 1914 een militaire schakel over de wereldzeeën te creëren?

In het zesde hoofdstuk staan de acties van de Koninklijke Marine tussen 1890 en 1914 centraal. Hierbij wordt voornamelijk gekeken naar het aantal schepen dat in deze jaren actief was, welke gebieden ze bezochten en of Nederlandse oorlogsschepen vaak deelnamen aan militaire acties. De achterliggende gedachte van deze deelvraag is of Nederland ook een poging deed om een eigen wereldwijde militaire schakel over de wereldzeeën te creëren, zoals in de theorie van Mahan beschreven staat. Bij het beantwoorden van deze deelvraag wordt voornamelijk gebruik gemaakt van het Openbaar Verbaal archief van de marine, scheepsjournalen en secundaire literatuur over militaire acties van Nederlandse oorlogsschepen in de onderzoeksperiode.

1.3 Gebruikte concepten in het onderzoek

Toepassing van het Mahanisme in dit onderzoek: De grote vraag in dit onderzoek is hoe een theorie, zoals die van Mahan, een bepaald (politiek) beleid kan beïnvloeden. In dit onderzoek wordt voornamelijk gekeken naar de argumentatie die auteurs in (primaire) bronnen gebruiken bij het voorschrijven van bepaald strategisch beleid. De theorie van Mahan wordt bijvoorbeeld naast de verschillende discussies en het uitgevoerde beleid gelegd. De vraag hierbij is welke punten van Mahan precies terug te zien zijn en of het wel echt standpunten van Mahan zijn, of dat ze ergens anders vandaan komen. In principe wordt de theorie van Mahan binnen dit onderzoek als blauwdruk gebruikt. Het Nederlandse beleid en de discussies over de taken van de marine worden aan de theorie gekoppeld. Er kan bijvoorbeeld gekeken worden of er aspecten van de theorie van Mahan terugkomen in de discussie over het takenpakket van de Nederlandse marine. Desondanks is het een moeilijke taak om te onderzoeken of er in Nederland één bepaalde theorie is overgenomen, juist omdat er op maritiem gebied lange tijd geen eenduidige strategie was.

In dit onderzoek wordt voornamelijk onderscheid gemaakt door te kijken naar de argumenten in de discussie tussen Den Haag en de Koninklijke Marine. Voorstanders van het Mahanisme en navalisme pleiten voor de bouw en inzet van grote slagschepen, aanwezigheid over de hele wereld, het uitbreiden van koloniën, een vloot met grote kwantiteit, het proberen deel te nemen aan de internationale wapenwedloop en de inzet van veel personeel. In de theorie van Mahan staat kracht centraal, terwijl het Jeune Ecole (de Franse tegenhanger van het Mahanisme) juist inzet op snelheid, het verdedigen van de eigen kustlijn, weinig personeel, het handhaven van neutraliteit en kwaliteit. Omdat beide theorieën lijnrecht tegenover elkaar staan, is het mogelijk onderscheid te maken en bepaalde aspecten van het Nederlands beleid aan de zeestrategieën te koppelen.

Den Haag vs. Koninklijke Marine: In dit onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen Den Haag (politiek) en de Koninklijke Marine (militair). Beslissingen die in Den Haag genomen werden over de Koninklijke Marine konden niet altijd op steun vanuit de marine zelf rekenen. De discussie betreffende welke taken (regionale verdediging of wereldwijde aanwezigheid) de Koninklijke Marine precies had, werden dan ook op twee verschillende niveaus gevoerd. In Den Haag tussen verschillende politieke partijen en binnen de Koninklijke Marine tussen officieren.

Navalisme: Het opzetten van een stelsel van oppermacht ter zee door het inzetten van grote oorlogsschepen wordt ook wel navalisme genoemd. De boeken van Mahan waren zeer populair binnen deze stroming en de Amerikaan werd ook wel de belangrijkste navalist van zijn tijd genoemd. Het is echter belangrijk op te merken dat het Mahanisme en het navalisme niet in een adem genoemd kunnen worden. Navalisme is wel een aspect binnen het Mahanisme, maar het Mahanisme is meer dan navalisme alleen. Dit omdat er ook economische en sociale aspecten binnen de theorie van Mahan aan de orde zijn.

Jeune Ecole: Een Franse zee strategie die het gebruik van kleine torpedoboten voorstaat om de eigen kusten te beschermen. Deze stroming was in het Nederland van 1890-1914 de grote tegenhanger van het Mahanisme. De kleine boten waren een stuk goedkoper dan grote slagschepen, er was slechts een kleine bezetting nodig en daarnaast waren de boten snel. Het ging hier om een defensieve strategie, die eigenlijk vrij weinig met het imperialisme te maken had. Met de Franse stroming was het namelijk niet mogelijk om een commerciële en militaire keten te creëren over de wereldzeeën, zoals Mahan dat voorschreef.

Realisme: Binnen deze stroming in de leer van de internationale betrekkingen staan het belang en het overleven van de eigen natiestaat altijd centraal. Beslissingen worden genomen met in het achterhoofd dat het de natiestaat ten goede moet komen. Burgers, belangen en eigendommen van de natiestaat moeten koste wat het kost beschermd worden. Bondgenootschappen kunnen gemaakt worden, maar andere staten kunnen nooit helemaal vertrouwd worden. In het contact met andere staten staan competitie en conflict centraal, wat weer als gevolg heeft dat (militaire) kracht en macht vooral centrale plekken innemen binnen deze theorie. Wat de ene staat op het internationale toneel wint, verliest de ander. Het onderlinge contact tussen staten is ook niet gelijk, omdat er een gradatie is op basis van sterkte en macht. Een klein land als Nederland had volgens het realisme op het wereldtoneel bijvoorbeeld minder in de brengen dan een grootmacht als Groot-Brittannië. Omdat het eigen belang altijd centraal staat, is het binnen het realisme toegestaan om bepaalde acties, zoals oorlog, te ondernemen wanneer de staat dit vereist. Er is weinig tot geen plaats voor morele en ethische aspecten. Ook worden zaken als oorlog vaak verheerlijkt. Het realisme was in de periode 1890-1914 een belangrijke internationale stroming. De Duitse realpolitik valt hier bijvoorbeeld ook onder.¹

(Inter)nationalisme: De werken van Mahan roepen de vraag op of het overheersen van de zee een nationaal of internationaal project is. Binnen het nationalisme staat de eigen natiestaat centraal, terwijl het internationalisme staat voor een samenwerking tussen staten waarbij er een gemeenschappelijk doel nagestreefd wordt. In dit onderzoek wordt bijvoorbeeld het onderscheid tussen internationalisme en realisme gemaakt door te kijken of Nederland koos voor een gemeenschappelijke samenwerking, bijvoorbeeld met Groot-Brittannië, of dat de Nederlandse regering en marine vonden dat er een eigen commercieel en militair keten over de wereldzeeën gecreëerd moest worden.

Mercantilisme: Het mercantilisme is een economische theorie waarbij het volume van de wereldhandel relatief gezien altijd hetzelfde blijft. Als een staat dus meer handel weet te genereren en meer geld binnenkrijgt, dan gaat dit ten koste van een andere natie. Tussen 1890 en 1914 waren veel staten van mening dat ze hun aandeel in de wereldhandel moesten beschermen door het inzetten van grote oorlogsschepen. Met deze schepen konden de eigen handelsroutes, koopvaardij en koloniën beschermd worden. Zonder deze bescherming zouden andere naties deze overnemen, waardoor de eigen handel zou instorten.

¹ W. Julian Korab-Karpowicz, "Political Realism in International Relations," *Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Summer 2013 Edition), Edward N. Zalta (ed.), accessed January 19 2017, <https://plato.stanford.edu/archives/sum2013/entries/realism-intl-relations/>.

1.4 Relevantie onderzoek

In dit onderzoek wordt niet alleen aandacht geschonken aan het beleid van de Koninklijke Marine tussen 1890 en 1914. Voornamelijk zal gekeken worden naar de mentaliteit, samenstelling, het denken en het doen binnen de marine. De meeste studies over de Koninklijke Marine tussen 1890 en 1914 gaan uitgebreid in op de zeestrategieën die uiteindelijk in Den Haag besproken en besloten werden. Uit de historiografie (hoofdstuk 2) blijkt dat er in Nederland een grote discussie ontstond over wat de taken van de Koninklijke Marine waren in de periode 1890-1914. Moesten oorlogsvloten regionaal actief zijn, of wilde Nederland een oorlogsvloot die wereldwijd inzetbaar was? Opvallend is dat in de literatuur de discussie over de inzet van een grootschalige vloot nauwelijks wordt ingegaan op de argumenten van beide partijen. De gebeurtenissen in Nederland worden direct gekoppeld aan ontwikkelingen in het buitenland, naar binnenlandse oorzaken wordt niet gekeken. Dit onderzoek zal de discussies die binnen de Koninklijke Marine werden gevoerd moeten blootleggen. Hierbij zal uitgebreid aandacht worden besteed aan de binnenlandse argumenten voor en tegen een grote oorlogsvloot. In dit onderzoek is ervoor gekozen om het Nederlandse denken over de marine naast de theorie van de Amerikaanse admiraal, geostrategen en historicus Alfred Thayer Mahan te leggen. Dit omdat zijn theorie betreffende het controleren en beheersen van vaarroutes, havens en kolenstations over de hele wereld een grote invloed heeft gehad op het strategisch denken van een groot aantal staten en daarom ook in Nederland niet genegeerd kon worden.

Volgens de bestaande literatuur kon Nederland het Mahanisme niet negeren vanwege bouwprogramma's in het buitenland, het idee dat de Nederlandse neutraliteit gehandhaafd moest worden en omdat de Britse bescherming ook weleens kon omslaan in vijandigheid. Dezelfde auteurs schrijven echter ook dat de Nederlandse marine nooit sterk genoeg was voor deze taken. In Nederland moeten ze zich er destijds van bewust zijn geweest dat de offensieve strategie van Mahan niet een-op-een overgenomen kon worden. Nederland was veel te klein en zwak om een wereldwijde keten van havens, militaire bases en kolenstations aan te kunnen leggen en deze vervolgens ook nog te beschermen. Nederland had zijn handen al vol met het bevechten van inlandse volkeren in de Indische kolonie. Een belangrijke vraag die daardoor nog beantwoord moet worden is: waarom besloot Nederland miljoenen guldens te besteden aan een halfslachtige marine? Was het echt 'om bij te blijven', zoals bepaalde auteurs in de historiografie beweren, of waren er nog andere redenen?

Uit de historiografie blijkt dat het werk van Mahan in Nederlandse marine-kringen positief ontvangen werd. In 1912-1913 werd het werk van Mahan zelfs de Bijbel van het Nederlands maritieme denken genoemd. Waarom de theorie juist toen aan populariteit won en welke invloed de visie van Mahan heeft gehad voor die tijd blijkt niet duidelijk uit de literatuur. Want tot in hoeverre veranderde de samenstelling van de vloot, de taken van oorlogsschepen, hoe zorgde de marine ervoor dat de schakels tussen Nederland en de koloniën intact bleven en welke rol zagen Nederlandse marinemensen weggelegd voor hun eigen land in de wereld? Het is de vraag of de Nederlandse marine in de periode 1890-1914 effectiever is gaan opereren. Want staat het groeiende aantal oorlogsschepen in verhouding met de groei van de koopvaardij en het uitbreidende directe gezag van Nederland in Indonesië? Omdat alle bovenstaande vragen in de beschikbare literatuur nog niet of onvolledig zijn beantwoord kan dit onderzoek een goede bijdrage leveren aan hetgeen al geschreven is over de invloed van Mahan in Nederland.

1.5 De bouwstenen van het onderzoek

Omdat het een literatuur- en archiefonderzoek betreft wordt er in deze thesis naast verschillende boeken en artikelen over de strategische theorie van Alfred Thayer Mahan en de Koninklijke Marine in de periode 1890-1914 ook verwezen naar primair bronmateriaal, zoals uitgaven van militaire tijdschriften uit de te onderzoeken periode en de archieven van het Ministerie van Marine. In deze sectie zal ik per deelvraag de belangrijkste bouwstenen in beeld brengen. De thesis is opgedeeld in zeven hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk is de introductie van het onderzoek en de historiografie vormt het tweede hoofdstuk. Hierin wordt weergegeven wat er al over het Mahanisme in Nederland geschreven is en welke vragen er nog min of meer openstaan. De belangrijkste bronnen zijn hier academische werken over de theorie van Mahan, literatuur over het beleid van de Koninklijke Marine in de periode 1890-1914 en werken over het koloniale beleid van Nederland.

Het derde hoofdstuk gaat in op de theorie van Mahan zelf en of zijn theorie wel geschikt is voor een land als Nederland. Om zijn theorie het beste uit te kunnen leggen wordt in deze deelvraag gebruik gemaakt van Mahan's eigen werk. In zijn boeken werkt hij zijn theorie goed uit en daarnaast gaat hij ook uitgebreid in op Nederland en waarom zijn strategie volgens hem juist voor een staat als Nederland zo belangrijk is. Ook wordt in dit onderzoek de status van de zeevaart in Nederland geschetst, want hoe belangrijk was die zee voor Nederland en wat moest de marine precies verdedigen?

Hoofdstuk vier, vijf en zes zullen voornamelijk gebaseerd zijn op primaire bronnen. In het vierde hoofdstuk wordt aan de hand van krantenverslagen uit de internetdatabase Delpher, artikelen uit het Marineblad en notulen uit de Tweede Kamer in beeld gebracht waarom het Mahanisme in Nederland werd opgepakt, hoe Nederlanders de theorie interpreteerden en hoe er tegen de bruikbaarheid van de theorie werd aangekeken. In het vijfde en zesde hoofdstuk wordt ingegaan op de meer praktische zaken. Zo wordt er gekeken naar het bouwbeleid, takenpakket en hoe de schepen binnen de marine precies werden ingezet. De belangrijkste bronnen in deze hoofdstukken zijn als volgt. De serie *Staat der Nederlandsche Zeemacht en Koopvaardijvloot*, aanwezig in het Maritiem Museum Rotterdam wordt gebruikt om de samenstelling van de Nederlandse Marine en de koopvaardijvloot in beeld te brengen. Met defensierapporten, brieven en notulen betreffende de verdediging van Nederland en zijn koloniën uit het archief van het Ministerie van Marine (Nationaal Archief, Den Haag) wordt gekeken welk maritiem beleid in de onderzoeksperiode werd gevoerd en wat het takenpakket van Nederlandse oorlogsschepen was. Daarnaast zal er aan de hand van het verbale archief van de marine (dat loopt tot 1900) en scheepsjournalen van drie Nederlandse oorlogsschepen (beide bronnen zijn aanwezig in het Nationaal Archief) gekeken worden wat grote schepen precies deden en of dit overeenkwam met de wensen van de Tweede Kamer. Er is bewust gekozen om drie schepen te onderzoeken, aangezien het in verband met de tijd die voor dit onderzoek staat niet mogelijk is om alle Nederlandse grote oorlogsschepen te onderzoeken. De drie schepen zijn uitgekozen op basis van bouwjaar, de jaren dat ze in actieve zeedienst waren en de plekken waar ze gediend hebben.

Er is gekozen voor het gebruik van alleen geschreven bronnen, omdat het een onderzoek over beleid en strategie betreft. De discussie over welke strategie het beste was voor de Koninklijke Marine tussen 1890 en 1914 heeft zich voornamelijk afgespeeld op papier en is woord voor woord terug te lezen in notulen van bijvoorbeeld de Tweede Kamer. Afbeeldingen van bijvoorbeeld oorlogsschepen kunnen als ondersteuning of verduidelijking dienen, maar zullen niet doorslaggevend zijn voor het onderzoeksresultaat. De grootste moeilijkheid tijdens dit onderzoek was het rangschikken van primair bronmateriaal. Dit onderzoek betreft een periode van 24 jaar, waarin alleen

al in de Tweede Kamer jaarlijks een discussie was over de begroting van de marine. Daarnaast werden er ook nog discussies gevoerd over de bouw van nieuwe schepen en rapporten van staatscommissies. Om dit op te lossen is er voornamelijk gekeken naar de krantendatabase Delpher en de secundaire literatuur. Door deze bronnen te bestuderen konden belangrijkste data en ontwikkelingen in beeld worden gebracht. Deze dienden vervolgens weer als startpunt voor het archiefonderzoek, waardoor er steeds weer nieuwe aanknopingspunten werden gevonden. Ook de archiefstukken binnen het archief van het Ministerie van Marine zijn talrijk. De grootste moeilijkheid was hierbij voornamelijk het rangschikken van de juiste bronnen. Ook omdat veel bronnen handgeschreven zijn en bronnen die bij elkaar horen verspreid zijn geraakt over het archief. Gelukkig konden de inventarislijsten van het Nationaal Archief hierbij nog een beetje structuur bieden.

Het Mahanisme is een uitgebreide theorie waarbij naast het militaire, ook economische en sociaal-darwinistische aspecten voorkomen. Het was daarom nog een hele taak om dit onderzoek af te bakenen. De verleiding was groot om ook andere zeestrategieën uitgebreid te bestuderen of om uitgebreid in te gaan op het koloniale beleid in Nederland. Uiteindelijk is ervoor gekozen om de militaire aspecten van Mahan te analyseren en te bestuderen tot in hoeverre deze terugkwamen (en of ze nieuw waren of niet) in het beleid van de marine tussen 1890 en 1914. Nog een grote uitdaging was het onderverdelen van de onderzoeksresultaten in de verschillende deelvragen. De verleiding om het onderzoek chronologisch op te bouwen was groot en het loskoppelen van verschillende onderdelen zorgde dikwijls voor overlapping en de noodzaak om de structuur weer iets aan te passen. Uiteindelijk is er toch voor gekozen om de hoofdstukken van dit onderzoek op deelonderwerpen en niet op tijd in te delen.

1.6 De methode

Het gaat hier om een kwalitatief onderzoek waarbij de deelvragen beantwoord zijn aan de hand van geschreven primair- en secundair bronmateriaal. Omdat de bronnen voornamelijk de discussie betreffende de taken van de Nederlandse marine tussen 1890 en 1914 moesten blootleggen is er gekeken naar de achtergronden, gedachtegangen en redenen van de schrijvers. Vooral de primaire bronnen zijn geanalyseerd en vervolgens aan de theorie van Mahan gekoppeld. Het probleem bij het onderzoeken van deze bronnen was dat er niet te snel conclusies mochten worden getrokken. Het was namelijk erg aantrekkelijk om al snel bepaald beleid aan de theorie van Mahan te koppelen. Een voorbeeld hiervan was de oproep van Mahan om kolonies uit te breiden en om 'onbeschaafde' volkeren civilisatie te brengen. De oproep van Mahan was niet nieuw. Tijdens de Berlijn Conferentie (1884-1885) werden al regels afgesproken waar een staat aan moest voldoen bij het claimen van nieuw land. Ook over het brengen van civilisatie werd tijdens de conferentie het hoogste woord gesproken. Belangrijk was daarom om te kijken naar de context van de bronnen. Het kan bijvoorbeeld wel zijn dat het Nederlandse budget voor de marine tussen 1890 en 1914 groeide, maar was het ook een percentuele groei ten opzichte van andere uitgaven? Daarnaast was het ook belangrijk om tijdens het onderzoek steeds met een schuin oog naar andere staten te kijken. Waren bepaalde trends alleen in Nederland zichtbaar, of was het Nederlandse beleid tussen 1890 en 1914 ook met dat van andere staten te vergelijken? Juist door te onderzoeken welke aspecten origineel waren voor Nederland en deze te koppelen aan de theorie van Mahan, kon achterhaald worden wat de Nederlandse interpretatie van het Mahanisme was.

Ook spelen kwantitatieve gegevens een belangrijke rol binnen het onderzoek. Voorbeelden hiervan zijn het aantal reizen van Nederlandse marineschepen over de hele wereld en de aantallen oorlogsschepen door de jaren heen. Deze gegevens zijn gebruikt om het bouwbeleid van Nederland in kaart te brengen en om te onderzoeken of Nederland een eigen maritieme schakel over de wereldzeeën wist te creëren. De kwantitatieve cijfers ondersteunen in dit onderzoek vooral de kwalitatieve gegevens. Ook bij het analyseren van kwantitatieve gegevens moest er goed naar de context van de bron worden gekeken. Cijfers zijn namelijk op vele verschillende manieren te interpreteren.

Hoofdstuk 2: Historiografie

Tussen 1890 en 1914 werd de Britse positie op zee uitgedaagd door staten als Duitsland, Japan, Rusland en de Verenigde Staten. Overal werden grote bouwprogramma's opgezet voor een grote vloot met zware oorlogsschepen. Politiek leiders lieten zich hierbij inspireren door de Amerikaanse admiraal, geostrategen en historicus Alfred Thayer Mahan. In zijn boek *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (1890) predikte Mahan de inzet van grote schepen om zo vaarroutes en strategische posities te controleren. Overal ter wereld werd zijn theorie gelezen en in veel zeegaande staten werd de ideologie van Mahan als strategie ingezet. Wel moet hierbij gezegd worden dat het werk van Mahan op meerdere manieren kon worden uitgelegd en daardoor overal anders werd geïnterpreteerd. Omdat er slechts weinig is geschreven over de invloed van Mahan in Nederland en er dus nauwelijks sprake is van een discussie, wordt in deze historiografie eerst ingegaan op hoe het werk van Mahan tussen 1890 en 1914 wereldwijd werd ontvangen en hoe hedendaagse onderzoekers tegen de theorie aankijken. Het tweede deel richt zich voornamelijk op het functioneren van de Nederlandse Koninklijke Marine en welke invloed het Mahanisme hierop had in de eerdergenoemde tijdsperiode.

Mahan en zijn tijdgenoten

Het Mahanisme werd over de hele wereld omarmd, maar bijna overal anders geïnterpreteerd. De latere president van de Verenigde Staten, Theodore Roosevelt, was in 1894 bijvoorbeeld lyrisch over de visie van Mahan. Hij schreef zelfs dat Mahan een totaal nieuwe denkwijze over het interpreteren van geschiedenis had gecreëerd. Mahan was namelijk tot de conclusie gekomen dat oorlogen vaak werden beslist op zee, omdat de sterkste zeemacht de wereldhandel kon controleren en zo de economie van een vijand plat kon leggen. Mahan zag daarom de zee als de plek waar geschiedenis werd gemaakt. Roosevelt en consorten gingen volledig mee met het beeld dat het hebben van een oorlogsvloot beslissend kon zijn in oorlogen en dat het domineren op zee de sleutel was om een wereldmacht te worden.² De theorie van Mahan kreeg in de periode voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog vooral veel lof omdat het een strategie was waarmee staten uit de voeten konden. Het boek werd overal ter wereld gelezen en het schijnt zelfs dat de Duitse keizer het werk op zijn nachtkastje bewaarde. Daarnaast moesten alle Duitse officieren de boeken van Mahan lezen en aan boord van oorlogsschepen werd er vaak uit zijn werken geciteerd.³

Voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kreeg de theorie ook kritiek. Hij zou namelijk te economisch en te veel op kracht gebaseerd zijn. Volgens de critici moest de natie staat hogere doelen nastreven zoals beter onderwijs, huisvesting en het realiseren van ziekte-zorg, zaken die er voor de gewone bevolking toe deden.⁴ Staten die zwaar met elkaar concurreerden zouden uiteindelijk met elkaar in oorlog raken, want zolang een staat blind vertrouwde op kracht zou de kans op vernietiging altijd aanwezig zijn. Samenwerking, discussie, educatie en erkenning zorgden voor een daadwerkelijke vooruitgang van de mensheid, in tegenstelling tot het machtsvertoon van Mahan.⁵ De wat meer socialistische en pacifistische visie moest het echter afleggen tegen de

² Theodore Roosevelt, "Review: The Influence of Sea Power upon History. 1660-1783. by A. T. Mahan; The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire. 1793-1812. by A. T. Mahan." *Political Science Quarterly* 9, no. 1 (1894): 171-173.

³ James Holmes, "Mahan, a 'Place in the Sun,' and Germany's Quest for Sea Power." *Comparative Strategy* 23, no. 1 (2004): 28.

⁴ Norman Angell, "'The Great Illusion': A Reply to Rear-Admiral A. T. Mahan." *The North American Review* 195, no. 679 (1912): 754-756.

⁵ Ibid. 770-772.

imperialistische. Tussen 1890 en 1914 kozen vele grootmachten namelijk voor prestige door over de hele wereld kolonies te stichten en strategische posities in te nemen. De visie van Mahan om al deze gebieden met het moederland te verbinden door het inzetten van de marine werd hierbij als noodzakelijk gezien, omdat zo de eigen handel beschermd kon worden.

Kritiek op Mahan vanuit de academische wereld

Over de interpretatie van Mahan is veel geschreven. In de academische wereld is ook niet iedereen het met elkaar eens hoe de theorie van de admiraal wereldwijd is geïnterpreteerd en toegepast. Veel auteurs zagen Mahan als een determinist. Bij het determinisme staat de uitkomst van een proces al van tevoren vast en kan deze niet meer gewijzigd worden. Mahan kreeg de kritiek dat hij voornamelijk naar de ligging van een staat en de demografie (bevolkingsaantallen en het percentage van een bevolking dat aan de kust woont) keek en deze combineerde met menselijke factoren (zoals een avontuurlijk en zeegaand karakter) om zo de loop van de internationale politiek uit te leggen. De conclusie die hieruit getrokken zou worden was dat het eigenlijk al vast zou staan welke landen een grote zeemacht zouden worden en welke niet. Deze kritiek op Mahan is volgens Jon Sumida, professor aan de universiteit van Maryland en gespecialiseerd in marinegeschiedenis, echter misleidend en mensen die dit beweren hebben volgens hem Mahan niet goed gelezen. Mahan schreef namelijk dat het potentieel om een zeemacht te worden niet voldoende was. Ook individueel leiderschap heeft altijd een grote rol gespeeld als het om de zeemacht van een staat ging.⁶ De Amerikanen keek naar meer dan slechts enkele aspecten, door gebruik te maken van verschillende variabelen. Zaken als economie, sociaal-darwinisme en het brengen van civilisatie speelden immers een belangrijke rol in de visie van Mahan. Door deze variabelen te combineren kwam Mahan uiteindelijk tot zijn conclusies.⁷

De deterministische interpretatie van Mahans theorie kan volgens James Holmes, professor in strategie en beleid aan het U.S. Naval War College, een groot gevaar zijn. Er zou namelijk de indruk kunnen worden gewekt dat het succesverhaal van Groot-Brittannië als zeemacht, dat uitgebreid in het boek van Mahan staat beschreven, bij iedere staat en in iedere tijd zou kunnen werken als er aan de juiste geografische en demografische factoren wordt voldaan.⁸ Toch ontbrak het determinisme bij Mahan niet geheel. De Amerikaanse admiraal was een gelovig man en geloofde daarom ook in Goddelijke voorzienigheid. Zo beweerde Mahan dat de Filipijnen eind negentiende eeuw belangrijk voor de Verenigde Staten waren, omdat de Amerikanen volgens hem een Goddelijke taak te vervullen hadden in Azië en in het bijzonder China. De Filipijnen moesten hierbij als uitvalsbasis dienen en het zou de wil van God zijn dat de Amerikanen zich op de eilandengroep zouden vestigen.⁹ Daarnaast beschouwde Mahan de geschiedenis als een soort 'heilig drama', waarin de wil van God aan bepaalde personen of staten tijdens belangrijke gebeurtenissen werd geopenbaard.¹⁰ Het waren dus niet alleen de economie, politiek en de wil om de rest van de wereld te civiliseren die Mahan hadden aangezet om zijn zeestrategie te schrijven. Grotendeels was het God die zou beslissen welke staat zich waar zou vestigen en wie zou uitgroeien tot een sterke zeemacht. Deze gedachtegang maakt Mahan wel degelijk een determinist.

⁶ Jon Sumida, "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician." *Journal of Strategic Studies* 22, no. 2-3 (1999): 44-47.

⁷ W. H. Russell, "Mahan's Doctrine and the Air Age," *Military Affairs* 20, no. 4 (1956): 228-229.

⁸ James Holmes. "Mahan, a 'Place in the Sun'." 51-52.

⁹ Greg Russell, "Alfred Thayer Mahan and American Geopolitics: The Conservatism and Realism of an Imperialist." *Geopolitics* 11, no.1 (2006): 128-129.

¹⁰ William E. Livezey, *Mahan on Sea Power*. (Norman: University of Oklahoma Press, 1947), 23.

Het kritiekpunt dat de theorie van Mahan teveel gericht zou zijn op geweld en heerschappij werd begin twintigste eeuw al gebruikt, maar komt ook terug in de academische discussie betreffende Mahan. De Amerikaan zou zich volgens de hedendaagse literatuur schuldig hebben gemaakt aan zaken als racisme, imperialisme en het sociaal-darwinisme in zijn ideeën over politiek en internationale wetgeving.¹¹ Hierbij moet wel gezegd worden dat de ideeën van Mahan tussen 1890 en 1914 algemeen geaccepteerd werden en daarom destijds niet schokkend waren. Het kritiekpunt dat de theorie van Mahan staten aanmoedigde tot oorlog om alleenheerschappij over de wereldzeeën te realiseren is overigens niet helemaal juist. Vooral in zijn latere werk scheef Mahan namelijk dat alleenheerschappij op zee verleden tijd was. In de industriële tijd zou de macht over de zee juist een samenwerking moeten zijn tussen meerdere staten. Daarnaast schreef Mahan in zijn latere werk dat als een staat een zeeroute of gebied wilde controleren dat ook in samenwerking met een bondgenoot kon. Als de gecombineerde vloot de sterkste was in een bepaald gebied dan was de veiligheid gewaarborgd. Binnen de theorie van Mahan stonden staten dus niet altijd alleen en daarom kan het argument dat Mahan streefde naar alleenheerschappij op zee worden verworpen.

Het samenwerkende aspect werd echter door de meeste grootmachten niet opgepikt. Staten als Groot-Brittannië, Duitsland, de Verenigde Staten en Japan gebruikten vaak slechts bepaalde aspecten uit het werk van Mahan bij het legitimeren en het creëren van de eigen imperialistische politiek.¹² Hierbij werd af en toe ook tegen de theorie van Mahan ingegaan. Duitsland, Rusland en de Verenigde Staten deden bijvoorbeeld een poging om zowel op land als op zee tot de machtigste staat uit de groei. Volgens Mahan was dit juist onmogelijk. Dat zeegaande staten voornamelijk de imperialistische aspecten uit de theorie oppikten kan niet als fout van Mahan worden gezien.

Een goed voorbeeld van een staat die slechts een deel van de theorie van Mahan overnam is Duitsland. Eind negentiende eeuw werd de roep om een koloniaal rijk in Duitsland steeds luider, dit omdat het land zonder koloniën niet zou kunnen concurreren met andere grootmachten. Om een wereldwijd rijk te realiseren werd er daarom in Duitsland steeds meer nagedacht over productie, oorlogsschepen, koloniën en militaire bases over de hele wereld. 'Duitsland verdient een plek onder de zon', werd de overheersende opinie in het land. Hier had Duitsland vanwege zijn kracht (zoals eerdergenoemd een belangrijk aspect binnen de theorie van Mahan) recht op, vonden ze. Hierbij komt ook direct het sociaal-darwinisme kijken, de Duitsers vonden zich namelijk hoogstaander dan andere volkeren. Het losweten van koloniën uit de handen van zwakkere staten werd hierbij normaal gevonden.¹³ Duitsland was niet de enige. Vele staten wilden de dominantie van de Britten op zee doorbreken, wat uiteindelijk een groeispurt in de bouw van oorlogsvloten in heel Europa, de Verenigde Staten en Japan tot gevolg had.¹⁴ Na de Tweede Wereldoorlog verloor de theorie van Mahan aan populariteit. Strategische theorieën die het opbouwen van een sterk leger en uitbreiding van het eigen grondgebied voorschreven kregen de schuld van de Duitse en Japanse agressie in de oorlog. Het is niet dat Mahan de schuld van de oorlogen kreeg, maar het imperialistische gedachtegoed werd wel taboe.¹⁵

Een kritiekpunt dat op alleenheerschappij volgt is bloeddorstigheid. Begin twintigste eeuw werd het argument al gebruikt dat als iedereen de visie van Mahan zou volgen er oorlog zou ontstaan. Iedereen wilde namelijk wel de belangrijkste zeeroutes en strategische punten in Europa,

¹¹ Sumida. "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician." 46.

¹² Ibid. 42 and 52.

¹³ Holmes, "Mahan, a 'Place in the Sun'." 39-40.

¹⁴ Ibid. 51.

¹⁵ Sumida. "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician." 42 and 52.

Azië, Afrika en de Amerika's controleren. Een argument dat tegen de oorlogszucht van de Amerikaan werd gebruikt was het commerciële aspect. Commercie speelde immers een grote rol binnen de visie van Mahan en oorlog zou juist slecht zijn voor de handel.¹⁶ In 1890 was Mahan er namelijk nog van overtuigd dat een sterke marine voortvloeide uit een welvarende handelsvloot. De groei van de marine zou mogelijk worden gemaakt door de toename van commercie.¹⁷ Zonder commercie had de theorie van Mahan helemaal geen zin, want waarom zouden al die belangrijke zeeroutes dan gedomineerd moeten worden?

Oorlog was funest om het optimale uit de theorie van Mahan te halen. Daarnaast schreef Mahan dat moderne naties de 'natuurlijke wetten van groei en expansie' moesten volgen en dat er daardoor conflicten konden ontstaan vanwege grote concurrentie. Wel hoopte hij dat dit niet nodig zou zijn aangezien de Verenigde Staten en Europeanen dezelfde missie hadden, namelijk het promoten van de westerse beschaving in de achtergestelde continenten. Toch houdt het argument dat de theorie van Mahan grotendeels voor vrede en samenwerking staat geen stand. De Amerikaan vond namelijk dat Westerse staten kolonies moesten stichten en deze uit moesten breiden. Als andere naties de groei van de staat in de weg stonden dan had Mahan er niet veel moeite mee om alsnog militaire kracht in te zetten. Het eigen belang stond immers altijd voorop. Daarnaast kunnen kracht en geweld niet worden weggedacht uit de theorie van Mahan, omdat dit twee belangrijke aspecten waren die de Westerse wereld de dominante positie hadden verschaft waar deze zich eind negentiende en begin twintigste eeuw bevond.¹⁸

Ook over de commercie binnen de theorie bestaat grote discussie. Want was Mahan nu een aanhanger van het mercantilisme of niet? Het mercantilisme is een economische theorie waarbij het volume van de wereldhandel relatief gezien altijd hetzelfde blijft. Als een staat dus meer handel weet te genereren en meer geld binnenkrijgt, dan gaat dit ten koste van een andere natie. Mahan wordt vaak in één adem met het mercantilisme genoemd. Het zouden synoniemen zijn omdat handel en controle over de zee aan elkaar gerelateerd waren.¹⁹ Deze bewering is echter een misvatting, schrijft Walter LaFeber, die als professor en specialist in internationale betrekkingen werkzaam is bij de Cornell University. Aanhangers van het mercantilisme zagen tariefmuren bijvoorbeeld als noodzakelijk, terwijl Mahan ze juist als gevaar zag. Dit omdat Amerikaanse goederen zo lastiger tot buitenlandse markten door zouden dingen. Dat de Amerikanen destijds zelf de hoogste invoerrechten ter wereld hadden negeerde Mahan voor het gemak.

Ook begon het mercantilisme binnen de visie van Mahan na 1900 een steeds minder grote rol te spelen. In Amerika werd een grote vloot gebouwd en zakenmannen richtten zich op buitenlandse markten. Beide initiatieven waren een succes, en dat zonder dat de Verenigde Staten over een eigen grote handelsvloot beschikte. Amerikaanse producten werden vaak door buitenlandse schepen vervoerd. Mahan maakte daarom in zijn latere werk een draai, omdat hij inzag dat een sterke oorlogsvloot niet direct uit een handelsvloot hoefde te ontstaan. Mahan dacht dat het opbouwen van een grote handelsvloot niet meer de taak was van staten zelf. Volgens de Amerikaan zouden (internationale) financiële en industriële corporaties de commercie in de toekomst controleren. Een exportland zou slechts schepen nodig hebben om de eigen goederen te beschermen. Mahan kwam hierdoor tot de conclusie dat staten die zich technologisch sterk wisten te

¹⁶ Holmes, "Mahan, a 'Place in the Sun'." 29.

¹⁷ Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (Boston: Little, Brown and Company, 1890), 30

¹⁸ Holmes, "Mahan, a 'Place in the Sun'." 30.

¹⁹ Livezey, *Mahan on Sea Power*. 49.

ontwikkelen uiteindelijk zouden uitgroeien tot de grootste en sterkste zeemachten. Staten met de meest geavanceerde schepen zouden immers de meeste macht op zee hebben.

Ook als het gaat om koloniën zijn er verschillen tussen het mercantilisme en Mahan. Mahan zou koloniën ook als strategische bases zien en niet alleen als markt. Ook hier is weer een draai te zien in de theorie van Mahan in zijn latere werken. Omdat het kolonialisme niet echt van de grond kwam in de Verenigde Staten, zette hij in op het creëren van een commerciële keten zonder een eigen handelsvloot. Deze keten zou in combinatie met andere staten wel bewaakt moeten worden door maritieme bases en een oorlogsvloot.²⁰ De grootste kritiekpunten op Mahan waren dus determinisme, alleenheerschappij, bloeddorst en in de hedendaagse literatuur wordt afgevraagd welke rol commercie nu precies binnen zijn theorie speelde. Deze kritiekpunten waren echter slechts gedeeltelijk waar of onjuist vanwege een verkeerde interpretatie van het werk van Mahan.

Het Nederlandse zelfbeeld

Nederland was in Europa misschien een kleine staat, maar daarbuiten een grote koloniale macht. Met de Indonesische archipel in het oosten en de Nederlandse Antillen in het westen benadrukte zelfs Mahan al dat Nederland zeer strategische plekken in bezit had. Vooral de Antillen werden door Mahan zeer belangrijk geacht omdat ze nabij het Panamakanaal (dat in 1914 in gebruik werd genomen) lagen. Een sterke staat zou via Curaçao controle kunnen uitoefenen op het kanaal, dat volgens Mahan zou uitgroeien tot een zeer prominente handelsroute. Nederland zag zichzelf in de periode vóór de Eerste Wereldoorlog echter als een pacifistisch en neutraliteit liefhebbende natie, die niet aan het hebzuchtige imperialisme meedeed. Volgens maritiem historicus Ph. M. Bosscher streefde Nederland minder naar gebiedsuitbreiding dan andere staten. In 1872 had Nederland zelfs vrijwillig afstand gedaan van een stuk Afrikaans grondgebied.²¹ Dit vredelievende beeld over Nederland is volgens historica Elsbeth Locher-Scholten echter iets te rooskleurig. De Nederlandse politiek in de Indische buitengewesten viel volgens haar namelijk wel degelijk onder het modern imperialisme. Het grote verschil was slechts dat Nederland in dezelfde regio (de eigen Indische kolonie) zijn macht uitbreidde, terwijl andere staten zich in nieuwe regio's vestigden. Het Nederlands imperialisme had volgens Locher-Scholten twee karakteristieken: het langzaam uitbreiden van de autoriteit naar naburige gebieden en de overname van economische en strategische gebieden die Nederland graag in eigen bezit wilde hebben.²²

Nederland probeerde ook zijn maritieme schakel in de Indische kolonie uit te breiden. De inzet van militaire schepen was vooral na 1900 overal binnen de archipel hard nodig. Door het uitbreken van de Atjeh-oorlog (1873-1914) ontstond het besef dat indirecte controle van de buitengewesten niet meer voldoende was. Door de ambities van lokale vorsten om hun eigen invloed uit te breiden moest Nederland steeds vaker ingrijpen. Nederland had vaak nog maar één antwoord op onrusten in de kolonie: militair ingrijpen. Toch werd er niet overal ingegrepen, alleen waar het echt nodig was, het koloniale budget moest namelijk in evenwicht blijven. Deze gedachtegang wist niet te voorkomen dat Nederland snel achter elkaar en soms zelfs tegelijk oorlog voerde op plekken als Atjeh, Jambi, Kalimantan, Flores, Bali, Lombok en Zuid-Sulawesi (Celebes). Ook ontstond rond

²⁰ Walter LaFeber. "A Note on the 'Mercantilistic Imperialism' of Alfred Thayer Mahan." *The Mississippi Valley Historical Review* 48, no. 4 (1962): 675-685.

²¹ Ph. M. Bosscher, "Oorlogsvaart," in *Maritieme Geschiedenis Der Nederlanden (4). Tweede Helft Negentiende Eeuw En Twintigste Eeuw, van 1850-1870 Tot ca 1970* (Bussum, 1978), 315.

²² Elsbeth Locher-Scholten, "Dutch Expansion in the Indonesian Archipelago around 1900 and the Imperialism Debate," *Journal of Southeast Asian Studies* 25, no. 1 (1994): 91-93.

deze periode het idee dat Nederland zijn gezag in de kolonie moest uitbreiden vanwege prestige, wetgeving, orde en ethische redenen.²³ Nederland achtte het verspreiden van westerse civilisatie in de koloniën zijn historische missie. De marine moest hierbij als verbindingsfactor tussen de verschillende eilanden een belangrijke rol spelen.



Afbeelding 1: De Nederlandse uitbreiding in Indonesië.²⁴

Economie speelde ook een belangrijke rol. In de buitengebieden waren meerdere kolenstations opgezet en er werd waardevolle handelswaar als rubber, tabak en aardolie uit het gebied gehaald. Tussen 1890 en 1914 werd vaak het argument gebruikt dat de Nederlandse expansie voornamelijk te maken had met het veiligstellen van het eigen territorium, voordat andere staten gebieden in Indië zouden claimen. Dit argument is volgens Locher-Scholten echter zwak. De Nederlandse bezettingen in Indië waren volgens haar nauwelijks in gevaar omdat andere staten akkoord gingen met de Nederlandse grenzen en daarom geen bedreiging vormden. Machtsovernames van andere staten, Noord-Borneo als uitzondering, kwamen niet voor. Nog een reden waarom de Nederlandse bezittingen in Oost-Indië in de periode 1890-1914 nooit in gevaar zijn geweest is dat de militaire grootmachten elkaar de strategisch gelegen eilanden misgunden. De Nederlandse expansie in Indië kwam daarom volgens Locher-Scholten vooral voort uit eigen beweging en kwam slechts incidenteel tot stand door buitenlandse druk.²⁵ Bosscher claimt dat het handhaven van de Nederlandse neutraliteit in de kolonie wel noodzakelijk was. Nederland kon tevoren immers niet weten dat Japan tussen 1890 en 1914 de kolonie niet zou binnenvallen. Directe controle over de buitengebieden was daarom noodzakelijk. Daarnaast kwam het gevaar niet alleen uit Azië. Bosscher schrijft dat Italië een koloniaal rijk wenste en daarom ook interesse had in Indië.²⁶

Het Nederlandse pacifistische en anti-imperialistische zelfbeeld tussen 1890 en 1914 klopt niet helemaal. Nederland deed wel degelijk aan expansie in de Indische kolonie, waarbij dikwijls oorlog tegen inlandse vorsten gevoerd werd. Het Nederlandse imperialisme was misschien dan wel kleinschaliger dan dat van andere staten, maar Nederland maakte zich er wel degelijk schuldig aan. Veel Nederlanders rond 1890 vonden dat een imperialistische en gewelddadige theorie niet sloeg op Nederland. Zij hadden het echter fout, in werkelijkheid manifesteerde Nederland zich tussen 1890 en 1914 steeds meer als imperialistische macht.

²³ Henk Schulte Nordholt, *The Spell of Power: A History of Balinese Politics 1650-1940* (Leiden: KITLV Press, 1996), 211-212.

²⁴ Bron: <https://upload.wikimedia.org/>.

²⁵ Locher-Scholten, "Dutch Expansion." 95-101 and 104 and 107 and 110.

²⁶ Ph. M. Bosscher, "Oorlogsvaart," 330.

Mahan in Europa en Nederland

De theorie van Mahan werd in staten als Duitsland, Groot-Brittannië, Rusland, de Verenigde Staten en Japan al snel opgepikt. Al deze staten hadden de wil om uit te breiden en handelsroutes en strategische punten te beheersen. Onderzoek naar het Mahanisme in Nederland tussen 1890 en 1914 is er eigenlijk niet gedaan, waardoor er ook nauwelijks debat over het onderwerp ontstond. De binnenlandse discussie over de inzet van grote oorlogsschepen is slechts vluchtig in de belangrijkste literatuur beschreven. Dit omdat er in de literatuur voornamelijk is gekeken naar de internationale oorzaken die Nederland ertoe zouden hebben gezet voor grote oorlogsschepen te kiezen. Daarom zal in dit deel van de historiografie voornamelijk een overzicht worden gegeven van de ontwikkeling die de Koninklijke Marine in de onderzoeksperiode doormaakte. Daarnaast wordt er ingegaan op de internationale ontwikkelingen betreffende de vlootwedloop tijdens de onderzoeksperiode.

Waar overal op de wereld bouwprogramma's ontstonden bleef het in Nederland rustig. In de jaren 1890-1914 heeft Nederland nooit de illusie gehad dat het kon heersen over de wereldzeeën. Dit is ook niet zo gek, want in 1890 stelde de Nederlandse vloot nauwelijks iets voor. Tijdens de gehele negentiende eeuw werd Nederlands-Indië, de belangrijkste kolonie van Nederland, namelijk beschermd door de sterkste marine ter wereld: de Britse. Naast de Britse bescherming had Nederland ook geen andere redenen gehad om een sterke vloot op te bouwen. Voor 1880 hadden staten als Japan en de Verenigde Staten nog nauwelijks een slagvaardige vloot, waardoor ze geen bedreiging vormden. Daarnaast verliepen bouwprogramma's bijna in iedere staat langzaam en bleven de meeste oorlogsschepen in Europa, zodat het machtsvenwicht niet verstoord zou worden. Toch ontstond rond 1890 het besef dat er niet alleen meer op de Britse bescherming gerekend kon worden. Volgens Jaap Anten, specialist in geopolitiek, en H. de Bles, oud-directeur van het Marinemuseum, won het navalisme daarom snel aan populariteit in Nederland.

Omdat andere staten de Britse dominantie op zee uitdaagden waren de Britten genoodzaakt om veel oorlogsschepen terug te roepen naar Europa. De Duitsers waren namelijk begonnen aan het bouwen van een grote vloot en de Britten wilden niet dat Duitsland de grootste vloot in Europa zou bezitten. Naast het afbrokkelen van de Britse macht op de wereldzeeën bestond in Nederland ook het idee dat de Britse vriendschap misschien niet eeuwig zou blijven bestaan.²⁷ Want als de Britten verdere uitbreiding zochten, dan was Nederlands-Indië een gemakkelijke prooi. Daarnaast wilde de Nederlandse marine graag vernieuwen, omdat het idee bestond dat er in Azië een situatie ontstond waar Nederland weleens snel tot een krachtige neutraliteitshouding over zou moeten gaan.²⁸ De Nederlandse vloot werd vanaf 1890 vernieuwd. Voornamelijk de opkomst van Japan als zeemacht zorgde ervoor dat Nederland meer oorlogsschepen in Indië wilde hebben. Omdat de Britten veel oorlogsschepen naar Europa hadden teruggestuurd was er een soort machtsvacuüm in Azië ontstaan. Nederland was bang dat Japan dit gat zou proberen op te vullen en dat de Japanners hun gezag in Azië wilden uitbreiden door gebiedsuitbreiding in Indië te realiseren. De Nederlandse defensie kwam hierdoor steeds meer ter discussie te staan. Binnen deze discussie stonden de Koninklijke Marine, het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL), Batavia en Den Haag allemaal tegenover elkaar.

Tot 1890 was het idee dat alleen Java echt beschermd moest worden tegen externe bedreigingen. Rond de eeuwwisseling ging de Marine aan dit scenario knagen. De buitengewesten

²⁷ Jaap Anten, *Navalisme Nekt Onderzeeboot: De Invloed van Buitenlandse Zeestrategieën Op de Nederlandse Zeestrategie Voor de Defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942*. (Amsterdam: Pallas Publications, 2011), 39.

²⁸ H. De Bles, "Modernisering En Professionalisering 1874-1918," in *De Kroon Op Het Anker: 175 Jaar Koninklijke Marine*, by G.J.A. Raven (ed.) (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1988), 65.

waren namelijk economisch veel belangrijker geworden. Het KNIL vond dat de verdediging van Java de hoogste prioriteit moest behouden, terwijl de marine bang was dat voornamelijk Japan bepaalde stations in de buitengewesten zou overnemen.²⁹ Daarnaast vond de Koninklijke Marine het belangrijk dat Nederlandse Marineschepen zich wereldwijd vertoonden om bondgenoten moreel te ondersteunen, zelf informatie in te winnen en om Nederlandse belangen, onderdanen en eigendommen te beschermen.³⁰ Een sterkere aanwezigheid in Indië was nodig omdat veel Nederlanders bang waren dat het koloniale rijk anders zou verschrompelen.³¹ Het argument dat Nederland al vanaf 1890 een grotere vloot moest opbouwen vanwege de Japanse dreiging is overigens niet helemaal juist. Er bestond namelijk een intensieve maritieme samenwerking tussen Nederland en Japan. Deze stopte pas in 1908, omdat de relatie tussen beide staten toen verslechterde. Pas in 1950 gingen Nederland en Japan weer intensief samenwerken en het duurde tot 1997 voor er weer een schip in Nederland voor Japan werd gebouwd.³² Wel wilde Nederland sinds 1890 weer echt baas zijn in eigen wateren.

De visie van Mahan werd in Nederland wel degelijk gelezen en had ook invloed op het bouwbeleid, al zijn er wel verschillende meningen over de toestand van de vloot tussen 1890 en 1914. Na 1890 begon Nederland namelijk met het bouwen van grotere en sterkere schepen dan het in de zeventiger en tachtiger jaren van de negentiende eeuw op stapel had gezet. Uitgroeien tot een maritieme grootmacht deed Nederland niet, maar op kleinere schaal werd wel een poging gedaan om enigszins bij te blijven.³³ Welke invloed dit precies had op de activiteiten van de Nederlandse zeemacht staat niet in de literatuur beschreven. Wel schrijven auteurs als Anten, de Bles en Herman Stapelkamp dat Nederland met zijn marinebeleid reageerde op ontwikkelingen in Azië en Europa, maar of Nederland daarbij daadwerkelijk gebruik maakte van het Mahanisme of een andere theorie is daarbij nog maar de vraag. Wel schrijft Anten dat de visie van Mahan in 1912 in Nederland omarmd werd vanwege het opstellen van een Vlootplan, dat een jaar later in praktijk gebracht moest worden. Ook Bosscher noemt het Vlootplan een hoogtepunt in de Nederlandse maritieme geschiedenis en een uiting van het navalisme van Mahan. Volgens Bosscher droeg Mahan krachtig bij aan het ontstaan van een nieuw klimaat in de internationale politiek. Ook in het Nederland vlak voor de Eerste Wereldoorlog ziet Bosscher symptomen van het navalisme. Als voorbeeld noemt hij de oprichting van de vereniging Onze Vloot, een vereniging die zich sinds 1906 inzet voor de belangen van Nederland als maritieme natie. Bosscher schrijft dat Nederland pas laat overging op grotere schepen, maar dat toen de stap naar het navalisme wel degelijk werd gemaakt.³⁴

De Bles gaat helemaal niet in op het Mahanisme. Hij schrijft dat de Nederlandse marine zich wel degelijk ontwikkelde door het realiseren van nieuwe kruisers, een vliegdiens, torpedoboten en onderzeeërs. Een leidende rol op de wereldzeeën en het praktiseren van het Mahanisme zat er echter niet in. Daarvoor liep Nederland volgens De Bles veel te ver achter op andere staten. Ook was

²⁹ Anita M.C. Van Dissel, "Tropenjaren: De Nederlandse Zeemacht in Aziatische Wateren (1816-1962)," in *Met Man En Macht: De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000*, by J.R. Bruijn and C.B. Wels (Amsterdam: Balans, 2003), 245-268.

³⁰ Herman Stapelkamp, "Van Varen En van Vechten, Soms. De Koninklijke Marine (1813-1949)," in *Met Man En Macht: De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000*, by J.R. Bruijn and C.B. Wels (Amsterdam: Balans, 2003), 356-359.

³¹ Ibid. 24-25.

³² André Veenstra et al., *The Maritime Historical Relations between Japan and IHC Holland* (Sliedrecht: IHC Holland, 1999), 1 and 8.

³³ Anten. *Navalisme Nekt Onderzeeboot*, 25.

³⁴ Ph. M. Bosscher, "Oorlogsvaart," 333.

het beleid te wisselvallig, Nederland had lange tijd geen idee wat de samenstelling van de vloot moest zijn.³⁵ De meeste auteurs benoemen slechts een korte groeispurt van de marine rond de eeuwwisseling en maken vervolgens zonder deze te verklaren direct de sprong naar de staatscommissie die zich in 1906 boog over de verdediging van Nederlands-Indië. Over de groeispurt van de marine wordt geschreven dat Nederland rond de eeuwwisseling 'een vrij behoorlijk figuur sloeg' met zijn vloot, omdat er nieuwe pantserschepen werden gebouwd. Enkele voorbeelden hiervan waren: de *Koningin-Regentes*, *De Ruyter*, *Hertog Hendrik* en de *Maarten Harpertsz*. Daarnaast had Nederland in 1890 al een groot aantal torpedoboten en werd in 1906 de eerste Nederlandse onderzeeboot te water gelaten.

Het bouwprogramma van Nederland verliep vergeleken met het buitenland echter traag omdat er geen bereidheid of mogelijkheid was om in de vloot te investeren. Waarom er in Nederland geen bereidheid was om te investeren is niet helemaal duidelijk. Want het besef en de wil dat Nederland de wateren in Indië moest beheersen was er wel, maar de wil om te investeren niet? Wat wel duidelijk blijkt uit het werk van De Bles is dat Nederland de internationale bewapeningswedloop niet bij kon houden vanwege een gebrek aan financiële draagkracht. Hierbij moet worden gezegd dat Nederland het met technologische ontwikkelingen op maritiem gebied niet heel slecht deed. Er waren namelijk wel degelijk vorderingen als het ging om geavanceerde ontwikkelingen zoals bewapening en de voortstuwing en bescherming van oorlogsschepen. Vooral door kleiner materieel, zoals de drie pantserschepen die Nederland in 1911 lieten bouwen, was de Nederlandse marine helemaal niet zo ouderwets als veel mensen beweerden. Dit waren kleinere gepantserde schepen met een grote slagkracht. Het zou aan deze hoogstandjes te danken zijn dat de Koninklijke Marine internationaal gezien nog enigszins kon meekomen, al was de vloot te zwak om een aanval van een grootmacht te kunnen weerstaan.³⁶ Bosscher schrijft dat de Nederlandse vloot helemaal niet zo zwak was als veel auteurs doen overkomen. Als voorbeeld noemt hij het Nederlandsch Eskader in Oost-Indië dat met twee divisies, bestaande uit pantserschepen en kruisers, een 'vrij behoorlijk figuur' sloeg en in 1905 tijdens de Russische-Japanse oorlog met succes schendingen van de Nederlandse neutraliteit tegenging.³⁷ Bosscher is wel erg positief over de status van de Nederlandse vloot in 1905. Dat de Nederlandse neutraliteit gewaarborgd werd, had voornamelijk te maken met het feit dat de Japanse vloot de Russen op lag te wachten, aldus Minister van Marine Jan Wentholt in 1912. De Russische marine wilde het gevecht met de Japanners zonder beschadigingen beginnen en daarom ontlieden ze de Nederlandse wateren.³⁸

In 1906 kwam de staatscommissie betreffende de verdediging van Nederlands-Indië met het idee om de kolonie door torpedoboten te laten verdedigen. Dit omdat het bouwen van grote oorlogsschepen niet alleen de financiën te boven ging, maar ook omdat het niet strookte met de Nederlandse publieke opinie. Dit idee werd afgewezen en Nederland besloot uiteindelijk om een harmonische vloot met kruisers, torpedo- en onderzeeboten, jagers, mijnenleggers en vliegtuigen op te bouwen, ook omdat het materieel dat rond de eeuwwisseling was gebouwd alweer verouderd was.³⁹ Omdat het eerste slagschip in 1914 nog niet op stapel was gezet ging Nederland de Eerste

³⁵ De Bles, "Modernisering En Professionalisering 1874-1918." 70-71 and 78.

³⁶ Ibid. 78 and 86.

³⁷ Ph.M. Bosscher. *Anderhalve Eeuw Koninklijke Marine* (Unknown, 1964), 27.

³⁸ Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 03 Mei 1912. 74ste Vergadering. Vergadering van Vrijdag 3 Mei 1912.," Pub. L. No. Vol 566., Staten-Generaal Digitaal (1912), accessed February 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>. 2206.

³⁹ L.L.M. Eekhout, "Neutraliteit, Oorlog En Bondgenootschap 1888-1988," in *500 Jaar Marine*, by L.L.M. Eekhout (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1988), 49-51.

Wereldoorlog in met grootste plannen, maar met verouderd materieel. De Nederlandse Marine mocht van geluk spreken dat de enige taken die het tijdens de Eerste Wereldoorlog had, het beschermen van de Nederlandse kust en het handhaven van de neutraliteit in Indonesië waren.⁴⁰ Al maakten de Nederlandse schepen volgens De Bles tijdens de Eerste Wereldoorlog slechts weinig indruk op andere staten. De Britten jaagden bijvoorbeeld gerust op Duitse schepen in Nederlandse wateren. In een oorlog in Europa of Azië had de Nederlandse vloot dan waarschijnlijk ook het onderspit gedolven.⁴¹

De Nederlandse vloot was zelfs nooit sterk genoeg om Nederlands-Indië te beschermen. Er waren nauwelijks genoeg schepen om alleen het hoofdeiland Java te beschermen, laat staan de hele Indische archipel.⁴² In Nederland bestond dit besef wel degelijk, maar omdat de Japanse en Amerikaanse slagvloot in de Grote Oceaan aan elkaar gewaagd waren zagen Nederlandse beleidsmakers tussen 1912 en 1914 een kans. Als de Nederlandse vloot groot genoeg zou zijn om bij een oorlog de Amerikaanse oorlogsvloot dusdanig te versterken dan zou Japan het niet aandurven om een oorlog met Nederland te beginnen.⁴³ Het doel was om een vloot op te bouwen die ongeveer 55 procent was van de Japanse vloot. Deze risicostrategie kwam nooit echt van de grond. De Amerikanen hadden namelijk weinig interesse in een Nederlands bondgenootschap. De prioriteit van de Amerikanen lag tussen 1912 en 1914 niet in Zuidoost-Azië, waardoor het onwaarschijnlijk was dat ze met hun hele slagvloot Nederlands-Indië zouden komen verdedigen bij een aanval. Daarnaast was een Nederlands bondgenootschap ook niet aantrekkelijk omdat de Nederlandse vloot nooit sterk genoeg was om de balans tussen Japan en de Verenigde Staten te doen doorslaan. De voorgenomen 55 procent werd namelijk nooit gehaald. Ook konden de Japanners er nog altijd voor kiezen om de Filipijnen, destijds in het bezit van de Verenigde Staten, links te laten liggen en alleen Nederlands-Indië aan te vallen.

Nederland probeerde ook andere staten te overtuigen om een bondgenootschap aan te gaan, maar ook Duitsland en Groot-Brittannië hadden geen interesse. De lasten (het verdedigen van de gehele archipel) waren namelijk veel groter dan de lusten (beperkte invloed in Indië). De Britten vonden het Nederlandse plan om een grote vloot te bouwen zelfs onnodig. De Nederlandse zoektocht naar een sterke bondgenoot werd in Londen vooral gezien als een zielige poging die maar weer eens duidelijk maakte hoe weinig inzicht Den Haag had in de internationale machtsbalans. Daarnaast hadden de Britten ook al een bondgenootschap met Japan, dat door de grote vloot van de Japanners veel voordeliger was dan een militaire samenwerking met Nederland. Toch bleven de Nederlandse ministers van marine erop rekenen dat verschillende westerse staten te hulp zouden schieten als Indië aangevallen werd.⁴⁴ De vraag is echter hoe terecht deze aanname was. Want zouden Groot-Brittannië en Duitsland daadwerkelijk oorlogsschepen naar Azië sturen met het risico om in Europa een veel kleinere vloot dan de ander te hebben? En zouden de Amerikanen hun eigen vloot op het spel zetten om Nederlands-Indië te verdedigen? Het antwoord is waarschijnlijk nee.

Het Nederlandse vlootplan van 1912 is uiteindelijk nooit uitgevoerd, juist vanwege het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. De Nederlandse regering was zo geschrokken van het oorlogsgeweld dat het besloot om de vlootplannen op de lange baan te schuiven.⁴⁵ In het

⁴⁰ Ph.M. Bosscher. *Anderhalve Eeuw Koninklijke Marine*, 26-30.

⁴¹ De Bles, "Modernisering En Professionalisering 1874-1918." 78 and 84-86.

⁴² Anten. *Navalisme Nekt Onderzeeboot*, 28-31.

⁴³ Ibid. 133.

⁴⁴ Ibid. 163-164 and 169 and 183.

⁴⁵ De Bles, "Modernisering En Professionalisering 1874-1918." 66-67.

Nederlandse Mahanisme werd daarom de stelling dat een eigen vloot kansrijk moest zijn tegen de sterkste vloot verdraaid. De belangrijkste taken van de vloot werd het tot zinken brengen van een Japanse invasievloot met bestemming Java. Het verslaan van de Japanse marine had hierbij geen prioriteit. Slechts het stoppen van het troepentransport was het doel. Daarnaast moest de marine voorkomen dat er buitenlandse operatielijnen door Nederlands-Indië liepen⁴⁶

Conclusie

De visie van Mahan werd volgens de behandelde literatuur door bijna iedere zeevarende staat anders geïnterpreteerd. Waar een staat als Duitsland een duidelijke boodschap uit de werken van de Amerikaan wist te halen, bleef de Nederlandse interpretatie van Mahan vaag. Nederland kon de wapenwedloop met de grootmachten niet bijbenen en er was ook geen sprake van een deterministische gedachte dat Nederland de wereldzeeën zou moeten controleren. Wel duidelijk terug te zien is dat Mahan in Nederland wel degelijk werd gelezen. Na 1890 werden er meer en grotere schepen gebouwd en er werd meer nagedacht over het beschermen van de eigen bezittingen en belangen. Ook werd de eigen macht in de Indonesische archipel steeds verder uitgebreid en wilde de Koninklijke Marine zich in deze gebieden steeds meer laten gelden. De vraag blijft echter in welke mate de theorie van Mahan het denken over de Nederlandse marine heeft beïnvloed en welke aspecten precies zijn toegepast binnen de organisatie van de Koninklijke Marine. Zowel het theoretische als het praktische gedeelte zullen in dit onderzoek besproken worden. Over het takenpakket van de marine is veel gezegd, maar over inzet van Nederlandse oorlogsschepen veel minder. Want hoe werden deze precies ingezet om de Nederlandse belangen te verdedigen?

Door de steeds aanhoudende discussie over de taken van de Koninklijke Marine en op welke schaal deze moesten worden toegepast, was er tussen 1890 en 1914 geen sprake van een eenduidig maritiem beleid. Om de Nederlandse interpretatie van het Mahanisme te ontdekken en de wijze waarop deze theorie de Nederlandse denkwijze over de marine heeft beïnvloed zal de discussie over de taken van de Koninklijke Marine in dit onderzoek moeten worden blootgelegd. Welke aspecten van het Mahanisme in het Nederlandse beleid zouden moeten worden toegepast volgens navalisten in de periode 1890-1914 is hierbij een belangrijke vraag die gesteld kan worden. Het is daarbij interessant om te onderzoeken of Nederlandse navalisten Mahan graag toepasten omdat ze achter zijn gedachtegoed stonden, of omdat ze andere redenen hadden. Duidelijk is dat Nederland in grote mate afhankelijke was van de zee, vanwege het grote koloniale rijk. Daarnaast vond Nederland dat het een heilige taak te vervullen had met het civiliseren van zijn onderdanen in de koloniën. Het besef was er rond 1890 wel degelijk dat er niet eeuwig op de Britse bescherming op zee gerekend kon worden en dat er actie moest worden ondernomen om de eigen Koninklijke Marine te moderniseren en nieuwe strategieën toe te passen. Uit de bestudeerde literatuur is niet duidelijk op te maken welke taak Nederland voor zichzelf op zee zag. Daarnaast zou het Mahanisme in Nederland omarmd zijn, maar op het waarom en hoe dit gekomen is wordt niet uitgebreid ingegaan. De vraag wat Nederland precies wilde op zee tijdens de hoogtijdagen van het Mahanisme zal daarom in deze thesis onderzocht worden.

⁴⁶ Anten. *Navalisme Nekt Onderzeeboot*. 37-43 and 187.

Hoofdstuk 3: Het Mahanisme en Nederland

In de strategische theorie van de Amerikaanse admiraal Alfred Thayer Mahan stond het beheersen van belangrijke strategische punten met een sterke vloot centraal. De ideologie van Mahan werd overal ter wereld opgepakt, maar verschillend toegepast. Iedere zeegaande staat had wel een eigen interpretatie van Mahan, zo ook Nederland. Voordat daar verder op in kan worden gegaan moet eerst de theorie zelf goed uitgelegd worden. Want wat houdt de theorie precies in, hoe kwam Mahan tot zijn strategie en was de strategie wel toepasbaar voor Nederland? Daarom staat in dit hoofdstuk de volgende vraag centraal: Wat was het Mahanisme en was de theorie geschikt voor een land als Nederland?

De theorie van Mahan

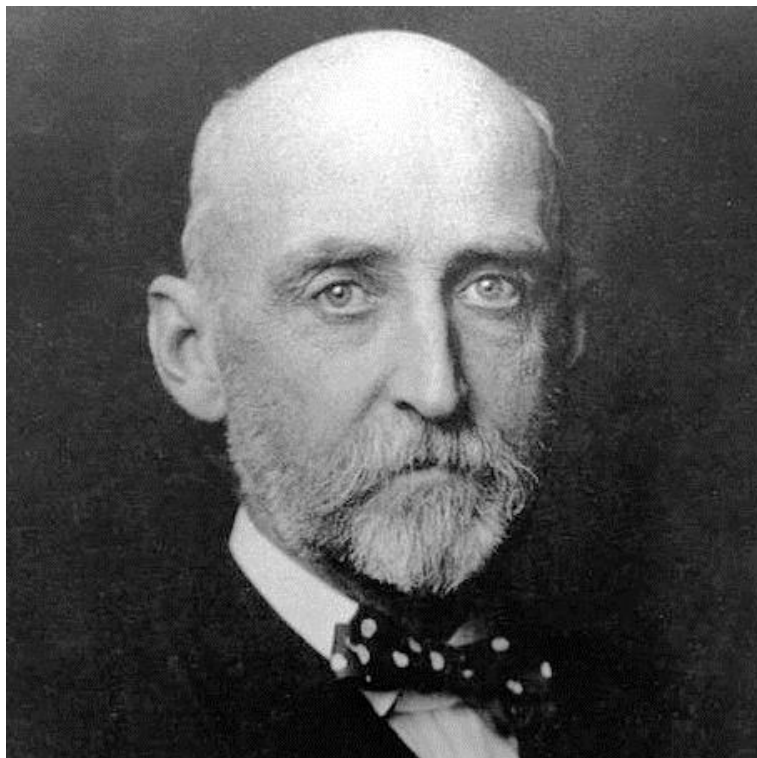
In het jaar 1890 publiceerde Mahan het boek *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. In het boekwerk analyseerde Mahan alle belangrijke zeeslagen die tussen 1660 en 1783 op de wereldzeeën hadden plaatsgevonden en welke gevolgen deze hadden gehad op het verloop van oorlogen. Na honderden zeeslagen te hebben bestudeerd kwam Mahan tot de conclusie dat de sleutel omtrent militair succes altijd op zee had gelegen. Wie de zee beheerste, kon de vijand immers gemakkelijk afsluiten van de wereldhandel, wat grote economische gevolgen zou hebben. Daarnaast was het vervoer over zee aanzienlijk sneller dan transport over land en waren oorlogsschepen flexibel inzetbaar. Mahan zag de zee namelijk als een weg waarop je alle kanten op kunt. Aan de hand van de gegevens uit zijn onderzoek creëerde Mahan een baanbrekende zeestrategie die het denken over de inzet van de marine wereldwijd veranderde. In zijn boek propageerde de admiraal dat staten die zowel een politieke, commerciële als militaire grootmacht wilden zijn, vaarroutes, havens, militaire bases en kolenstations over de hele wereld moesten bezitten. Voor het veroveren en controleren van al deze plekken waren volgens Mahan grote slagschepen nodig. In een te controleren regio moest de eigen vloot de grootste zijn of tenminste een reële kans maken tegenover de sterkste vloot in het gebied. Ook benadrukte Mahan dat staten boven alles gefocust moesten zijn op de zee. Het was volgens hem onmogelijk om zowel uit te groeien tot een grootmacht op het vasteland als op de zee. Want wanneer een staat zich teveel op land richt, zal hij verliezen op zee meende Mahan. Om zijn punt te maken keek Mahan naar de machtsverhoudingen op het Europese vasteland. Frankrijk had een grote bemoeienis op het Europese vasteland, maar ondertussen hadden de Britten zowel handelsroutes als kolonies van de Fransen overgenomen.

Het Mahanisme is meer dan alleen een militaire theorie. Aspecten als het sociaal-darwinisme, christendom en economie speelden bijvoorbeeld een grote rol bij het vormen van Mahan's strategische theorie. Commercie was zelfs een van de belangrijkste punten binnen het Mahanisme. Volgens Mahan was het hebben van een koopvaardijvloot noodzakelijk om rijkdom te vergaren. Een oorlogsvloot zou uiteindelijk ontstaan uit de behoefte om de handelsvloot en andere commerciële belangen te beschermen. De Amerikaan geloofde dat een staat door commercie steeds meer de behoefte had om verder uit te breiden naar nieuwe markten, en dat daar vervolgens militair op ingespeeld moest worden door het leveren van nieuwe slagschepen. Deze zouden namelijk betaald kunnen worden uit de inkomsten die de handel met zich meebracht.⁴⁷ Later nuanceerde Mahan dit beeld door over Rusland te zeggen dat het misschien geen grote handelsvloot bezat, maar

⁴⁷ Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power*, 29-53.

dat het hebben van een marine vanwege de grote kustlijn voor de Russen wel noodzakelijk was.⁴⁸ Anders waren de Russische havens, waar wel veel buitenlandse schepen handel kwamen voeren, veel te kwetsbaar. Mahan bleef de schakelfunctie van de marine tussen staten en hun belangen over de rest van de wereld altijd propageren.

In 1911 bracht Mahan nog een boek uit: *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*. Dit boek was een samenvoeging van zijn colleges aan het US Naval College in Newport van 1887 tot 1911. In dit werk benadrukte Mahan nogmaals enkele belangrijke punten binnen zijn theorie. De concentratie van een gevechtsvloot op strategische plekken, het realiseren van de snelst mogelijke route tussen het moederland en overzeese bezittingen en het opzetten van goede (draadloze) communicatielijnen tussen bases en verschillende onderdelen van de vloot waren volgens hem essentiële zaken waarmee een marine zich bezig moest houden.⁴⁹ Wel was er enige nuancering in zijn theorie vergeleken met zijn boek in 1890. Mahan schreef namelijk dat staten ook samen konden werken, wat voor een land als Nederland erg voordelig was. In bijvoorbeeld Indonesië hoefde Nederland niet zelf de grootste vloot te hebben, zolang het met de hulp van een bondgenoot maar meer en sterkere schepen had dan de vijand.



Afbeelding 2: Alfred Thayer Mahan (1840-1914).⁵⁰

In zijn nieuwe werk ging Mahan ook in op de oorlogen die sinds 1890 waren gevoerd. Vooral de Russische strategie in de oorlog met Japan (1904-1905) was volgens de Amerikaan een schoolvoorbeeld van hoe het niet moest. De Russen hadden namelijk geen gebruik gemaakt van een

⁴⁸ Alfred Thayer Mahan, *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land* (Boston: Little, Brown and Company, 1911), 446.

⁴⁹ Alfred Thayer Mahan. *Naval Strategy*, 25-42.

⁵⁰ Bron: <https://probaway.wordpress.com>.

wereldwijde keten van strategische punten, waardoor de Russische manschappen niet uit hadden kunnen rusten en vermoeid aan het gevecht met de Japanners begonnen. Daarnaast ontbrak het de Russen ook aan reserves, ze hadden namelijk niet hun hele vloot naar Azië gestuurd. Juist door naast de grootste schepen ook een reserve aan iets kleinere schepen op te bouwen kon de slagkracht van een vloot versterkt worden. Niet alleen kracht telde, het aantal schepen was ook een belangrijke factor. Als een vloot in een gevecht zowel in kracht als aantallen de overhand had, dan was de strijd volgens Mahan al bijna gestreden.⁵¹ Het hebben van een reserve was volgens Mahan ook essentieel, omdat het volgens hem onmogelijk was een schip te hebben dat naast het snelste ook het sterkste of het zwaarst bepantserde schip was.⁵²

Mahan behandelde in zijn colleges voornamelijk de inzet van de marine in oorlogstijd. Schepen waren volgens de Amerikaan altijd een offensief middel, zelfs als een land zich moest verdedigen. Als er een vijandelijke vloot in het gebied van een staat actief is, zijn er volgens Mahan twee opties. Wanneer een staat een sterkere vloot bezit dan moet deze aanvallen. Mocht dit niet het geval zijn, dan moet er een poging worden gedaan om de aandacht van de vijand te verdelen door strategische posten van de vijand aan te vallen en zo de communicatielijnen van de vijand te verbreken. Zo zou de vijand alsnog gedwongen zijn zich terug te trekken. Ook kustforten werden door Mahan als offensief middel gezien, omdat ze door het bevoorraden en repareren van schepen ondersteuning boden aan de offensieve vloot en daardoor belangrijke schakels waren in het wereldwijde maritieme netwerk van staten.⁵³

Niet alleen tijdens oorlogen, maar ook in vredestijd moest de vloot op sterkte zijn. Vrede was immers goed voor de handel en juist wanneer de handel floreerde moest deze beschermd worden. Daarnaast moest een staat ook zijn kracht kunnen laten zien wanneer een concurrerende macht probeerde een handelsroute of een kolonie over te nemen. Ook was het belangrijk dat een staat goed voorbereid was als er oorlog uitbrak. De ontwikkeling van Groot-Brittannië als zeemacht werd door Mahan als een succesverhaal beschreven. De Britten deden namelijk veel goed, aangezien ze hun macht vaak op zee lieten blijken. Daarnaast controleerden ze vele (strategische) plekken en belangrijke handelsroutes. Begin negentiende eeuw wisten de Britten zo de Fransen, waarmee ze destijds in oorlog waren, ernstige schade toe te brengen. Het Europese vasteland werd namelijk afgeschermd van de wereldhandel en de koloniën, wat weer economische gevolgen had. De macht van de Britten was rond 1890 echter in verval, schreef Mahan. Populaire regeringen strooiden meestal liever niet met geld richting defensie, waardoor er niet extra in de vloot geïnvesteerd werd. Dit zorgde er rond 1890 wel voor dat andere staten de Britse macht konden uitdagen en dat de zee weer open kwam te liggen voor nieuwe spelers.⁵⁴

Mahan over Nederland

Het werk van Mahan heeft één duidelijke boodschap: staten die zich niet op zee begeven, zullen nooit uitgroeien tot een wereldmacht.⁵⁵ Volgens de Amerikaan deden steeds meer staten rond 1890 een poging strategische posities in handen te krijgen waardoor ze de (eigen) zeehandel konden controleren. Het hebben van zeeverbindingen met andere delen van de wereld alleen was volgens Mahan niet genoeg. Om een zeemacht te worden moest een staat volgens hem met zes condities rekening houden: De geografische positie (1), de structuur van een land, plus de natuurlijke

⁵¹ Alfred Thayer Mahan. *Naval Strategy*, 7-9.

⁵² Ibid. 44.

⁵³ Ibid. 248-249 and 433-435.

⁵⁴ Alfred Thayer Mahan. *The influence of Sea Power*, 59-67.

⁵⁵ Ibid. 1.

productie en het klimaat (2), de staat moest kunnen en willen uitbreiden (3), het bevolkingsaantal (4), het volkskarakter (5) en of landelijke regeringen en instellingen activiteiten op de zee stimuleerden (6).⁵⁶

Vooral in zijn eerste boek ging Mahan uitgebreid in op Nederland. De Amerikaan beweerde dat Nederland zou sterven zonder de zee. Daarom waren de Nederlanders vroeger eerst gedwongen om op zee te vissen, omdat de levensmiddelen in het land zelf te gering waren om als bevolking te overleven. Vanwege de strategische positie tussen het Baltische gebied en de Middellandse Zee, het veroveren van een grondgebied in het huidige Indonesië en het opzetten van tussenstations als Kaap de Goede Hoop wisten de Nederlanders uiteindelijk een grootschalig handelsnetwerk op te zetten waardoor het land eind zestiende en de eerste helft van de zeventiende eeuw grote rijkdom vergaarde.⁵⁷ Mahan schreef dat Nederland het vooral rond 1650 goed deed, maar zijn goede positie niet vast wist te houden. Het zat misschien dan wel in het volkskarakter om kolonies te stichten, maar om deze te behouden bleek een stuk lastiger. Handelsmaatschappijen controleerden gebieden in Oost-Indië, Afrika en de Amerika's, maar deze kolonies waren voornamelijk gericht op handel en niet op het creëren van een groot rijk. Als het de Nederlanders goed uitkwam gingen ze zelfs in onderhandeling met een oosterse soeverein, zoals in Japan. Het kolonialisme van Nederland was gericht op winst en veel minder op politieke ambitie, waardoor er vaak geen sterke zeemacht aanwezig was en het eigen gezag niet verder inlands werd uitgebreid. De conditie van uitbreiding kwam in het geval van Nederland dus niet helemaal uit de verf.

Nederland had het nadeel dat het direct grensde aan andere Europese staten, waardoor Nederland gedwongen was om naast een vloot ook een landleger in stand te houden. Groot-Brittannië had dit probleem bijvoorbeeld niet, aangezien een invasiemacht door alleen een sterke vloot al kon worden afgeslagen. Wel noemde Mahan het grote aantal kuststeden, havens en de vele toegangen tot zee een groot voordeel voor Nederland. Voor een vijandige vloot was het onmogelijk om de Nederlandse toegang tot zee en dus de wereldhandel af te sluiten met één simpele blokkade. Een vijand zou hierdoor gedwongen zijn de eigen vloot te verspreiden over een groter gebied, waardoor het de eigen vloot ook stukken kwetsbaarder zou maken. Nederland zou zijn vloot namelijk wel kunnen concentreren en zo de communicatielijnen of de versnipperde vloot van de tegenstander stukje bij beetje kunnen uitschakelen. Dit was volgens Mahan een belangrijke factor waarom een staat als Nederland wel tot zeemacht wist uit te groeien en bijvoorbeeld België niet. Daarnaast lagen de belangrijkste provincies aan de kust, was een relatief groot deel van de bevolking (indirect) werkzaam in de zeevaart en waren er door de oprichting van handelsmaatschappijen voldoende initiatieven om de Nederlandse activiteiten op zee te stimuleren. Dat Nederland een lager bevolkingsaantal had dan veel andere Europese staten maakte volgens Mahan niet veel uit. Vooral het percentage dat van de zee leefde was volgens hem belangrijk. Als voorbeeld noemde Mahan dat de Britten de Fransen in 1778 ondanks een kleinere bevolking op zee af wisten te troeven omdat ze een grotere marine dan de Fransen hadden opgebouwd.⁵⁸ Daarnaast had de Nederlandse Republiek tijdens zijn hoogtijdagen in de Gouden Eeuw ook een lager bevolkingsaantal dan Europese concurrenten. Desondanks wist Nederland destijds uit te groeien tot een wereldmacht.

Nederland voldeed tijdens de Gouden Eeuw aan de meeste condities die Mahan stelde, maar toch was Nederland in 1890 geen grote zeemacht meer. Mahan gebruikte Nederland in zijn werken als schrikbarend voorbeeld van wat er kon gebeuren als een staat niet in staat was zijn eigen

⁵⁶ Ibid. 29-53.

⁵⁷ Ibid. 37-38.

⁵⁸ Ibid. 45.

belangen te verdedigen. Toen Nederland in 1653-1654 door een oorlog tegen de Engelsen 18 maanden geen of slechts beperkt zaken over zee kon doen stortte de nationale economie in. Mahan noemde het Nederland van die tijd een land vol met bedelaars waar alles naar de verdoemenis ging.⁵⁹ Hoewel Nederland deze klap uiteindelijk wel te boven wist te komen werden een groot aantal Nederlandse handelsroutes overgenomen door de Britten, die een veel sterkere marine hadden. Dit had volgens Mahan met de Nederlandse mentaliteit te maken. Pas nadat Nederland het gevaar in de ogen staarde was het bereid te investeren in de eigen bescherming, in vredetijd werd er niet of nauwelijks geld uitgegeven aan defensie.⁶⁰ Door het ontbreken van een permanente sterke vloot controleerde Nederland nauwelijks gebieden en wanneer er een oorlog uitbrak was het zelden goed voorbereid.

Dat Nederland uiteindelijk zijn positie als grote zeemacht niet kon behouden is volgens Mahan grotendeels de schuld van Willem III, die naast stadhouder van Holland in 1688 ook koning van Engeland werd. In zijn dubbelfunctie vond hij in Engeland de zeemacht die hij nodig had, terwijl Nederland zich meer op de oorlog op het vasteland tegen Frankrijk moest richten. Het belang van Nederland op zee nam daardoor dusdanig af dat schepen nauwelijks meer beschermd werden. Voor ieder Brits schip dat op de Middellandse Zee verging, verloor Nederland er vijf. De vrede op zee tussen de Britten en de Nederlanders was alleen mogelijk als een staat zich zou onderwerpen aan de ander. Nederland verloor zijn sterke positie op zee dus door politieke beslissingen die voorkwamen dat er in oorlogsschepen geïnvesteerd werd.⁶¹ Strategische posities als Kaapstad, Sri Lanka en Nieuw-Amsterdam (New York) moest Nederland in verloop van tijd allemaal opgeven. Daarmee kreeg zowel de economie als het prestige van Nederland een flinke tik. Mahan stelde namelijk dat de kracht die een staat op het eigen continent heeft, voor een groot deel te maken heeft met de kracht die het elders in de wereld (op zee) laat zien. Juist een klein land als Nederland dat zo erg van de wereldhandel afhankelijk was had volgens Mahan een grote en sterke vloot nodig om de eigen wereldwijde handelsnetwerken te beschermen. Anders was het slechts overgeleverd aan de genade van andere staten.

De Nederlandse zeevaart tussen 1890 en 1914

In de negentiende eeuw presteerde de Nederlandse scheepvaart erg wisselvallig. Diepe dalen werden afgewisseld met hoge pieken. Tussen 1825 en 1900 daalde het aantal werknemers in de Nederlandse koopvaart bijvoorbeeld van 17.000 naar 10.000.⁶² Deze trend had voornamelijk te maken met de schaalvergroting in de scheepvaart. Grotere schepen konden met minder mankracht een grotere lading verschepen. In Nederland kwam deze ontwikkeling pas laat op gang. Nederlandse handelaren hielden tot het laatste kwart van de negentiende eeuw nog voornamelijk vast aan hun oude manier van handel voeren, waardoor er weinig veranderingen optraden. Er werd mondjesmaat overgestapt op grotere (stoom)schepen en daarnaast werden er nauwelijks nieuwe markten, zoals de Verenigde Staten en Zuid-Amerika aangeboord.⁶³ Dit kwam onder andere omdat Nederland lange

⁵⁹ Ibid. 37-38.

⁶⁰ Ibid. 49.

⁶¹ Ibid. 67-68.

⁶² Parlementaire enquêtecommissie, "Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot (Unknown, 1874-1875), 6-7; Rijksuniversiteit Groningen, "Nederlanders op de koopvaardijvloot", *De Zeelieden* 3, accessed May 23, 2017, http://www.rug.nl/research/portal/files/14460454/05_dl3.pdf.

⁶³ J.P. Smits, "Economische Groei En Structuurveranderingen in de Nederlandse Dienstensector, 1850-1913: De Bijdrage van Handel En Transport Aan Het Proces van 'Moderne Economische Groei'" (PhD diss., Vrije Universiteit Amsterdam, 1995). 91.

tijd bleef vasthouden aan het idee van een stapelmarkt. Producten van over de hele wereld werden naar Amsterdam en Rotterdam gehaald om vervolgens naar andere plekken verscheept te worden. Vooral na 1860 werkte dit systeem niet meer. Andere staten begonnen zelf hun producten te verscheppen, waardoor Nederland als tussenhandelaar in veel gevallen buitenspel werd gezet. Daarnaast was de kwaliteit van Nederlandse producten door de grote productieschaal niet altijd even goed. De zuivelsector boerde bijvoorbeeld goed door de grote vraag uit Groot-Brittannië, dat door de grote industrie in eigen land niet in staat was om aan de eigen vraag aan agrarische producten te voldoen. Omdat de winst op deze markt makkelijk te behalen was, werden er ook steeds meer producten van slechte kwaliteit verscheept. Dit had als gevolg dat zuivelproducten uit bijvoorbeeld Denemarken of Duitsland het Nederlandse monopolie op de Britse markt konden doorbreken.⁶⁴

Vooral de Indische kolonie speelde voor Nederland een erg belangrijke rol. In 1850 bestond bijvoorbeeld nog 54 procent van de invoer uit koloniale producten en was 37 procent van de Nederlandse uitvoer bestemd voor Indië. Dat Nederland zonder de Indische kolonie zowel op economisch als politiek gebied niets meer zou voorstellen was zowel nationaal als internationaal een veelgehoord idee. Nederland lag dus aan het infuus van de kolonie. In de periode 1890-1914 bleef dit beeld bestaan omdat de handel met Indië bleef toenemen. Er werden grotere hoeveelheden handelswaar verscheept en ook de handelsvloot maakte in deze periode een groei door. Tussen 1870 en 1900 verdubbelde de export naar Indië, terwijl de import vanuit het gebied verviervoudigde.⁶⁵ Toch is dit een vertekend beeld. Nederland werd namelijk steeds minder afhankelijk van Indië. In tabel 1 is bijvoorbeeld te zien dat de in-en uitvoer van tropische producten sterk afnam, terwijl industriële producten veel meer verscheept werden. In de tabel wordt overigens onderscheid gemaakt tussen de agrarische en tropische producten. Binnen de eerste groep vallen producten als graan en boter die ook in Nederland verbouwd werden. Tropische producten werden grootscheeps uit de koloniën gehaald. Voorbeelden hiervan zijn koffie en suiker.

Tabel 1: Percentage Nederlandse invoer en uitvoer in procenten			
Jaartal	Agrarische producten	Industriële producten	Tropische producten
1890	Invoer 24 uitvoer 30	Invoer 39 uitvoer 44	Invoer 36 uitvoer 26
1900	Invoer 27 uitvoer 40	Invoer 46 uitvoer 41	Invoer 27 uitvoer 19
1913	Invoer 25 uitvoer 37	Invoer 49 uitvoer 46	Invoer 26 uitvoer 17

Bron: J.P. Smits, "Economische Groei En Structuurveranderingen in de Nederlandse Dienstensector, 1850-1913: De Bijdrage van Handel En Transport Aan Het Proces van 'Moderne Economische Groei'" (Vrije Universiteit Amsterdam, 1995), 97.

Het minder belangrijk worden van Indië had voornamelijk te maken met de structuurveranderingen in de Nederlandse handel die optraden in het laatste kwart van de negentiende eeuw. Voor Nederlandse handelaren werd het noodzakelijk om nieuwe markten aan te boren, omdat het onmogelijk was om de oude scheepvaartroutes die Nederland al tijden lang beheerste in handen te houden. Waar Nederlandse schepen in 1890 nog een meerderheidsaandeel bezaten op de vaart vanuit Nederlandse havens naar Denemarken, Frankrijk, Hamburg, Java, Suriname, Portugal, Rusland en de Verenigde Staten waren Nederlandse schepen in 1913 alleen nog

⁶⁴ Ibid. 120-123.

⁶⁵ Michael Wintle, *An Economic and Social History of the Netherlands 1800-1920: Demographic, Economic and Social Transition* (Cambridge: Cambridge University Press, 2000), 217.

maar in de meerderheid op de routes naar Java, Suriname en de Verenigde Staten.⁶⁶ Toch moet deze ontwikkeling niet gezien worden als de teloorgang van de Nederlandse scheepvaart. In de periode 1890-1914 was Nederland immers meer afhankelijk van de zee dan ooit. De bevolking groeide snel en omdat Nederland, in tegenstelling tot landen als België, Duitsland en Frankrijk, nauwelijks over grondstoffen beschikte was de zeevaart nog altijd de belangrijkste levensader die Nederland in leven hield.⁶⁷

Tabel 2: Bevolkingsgroei Nederland 1889-1920		
Jaartal	Bevolkingsaantal x 1.000	Populatie per km2
1889	4511	139
1899	5104	154
1909	5858	180
1920	6865	211

Bron: Michael Wintle, *An Economic and Social History of the Netherlands 1800-1920: Demographic, Economic and Social Transition* (Cambridge: Cambridge University Press, 2000), 9.

Het teruglopende aandeel van de Nederlandse schepen op de traditionele routes heeft te maken met verschillende factoren. Ondanks de groei van de Nederlandse koopvaardijvloot en de toename van het aantal vrachten, groeiden de koopvaardijvloeden van omliggende handelsnaties sneller. Daarnaast nam het volume van de wereldhandel flink toe. Door deze ontwikkeling daalde het Nederlandse aandeel van de wereldhandel van 5-6 procent rond 1870 naar 3,4 procent bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.⁶⁸ Toch werd er tussen 1890 en 1914 niet gesproken over een slechte periode in de scheepvaart. Dit heeft te maken met de versnippering van de Nederlandse scheepvaart. Nieuwe markten werden aangeboord en nieuwe producten werden verscheept. Graan werd bijvoorbeeld niet meer alleen uit het Oostzeegebied gehaald, maar ook uit Zuid-Amerika. Daarnaast waren er in het laatste kwart van de negentiende eeuw ook steeds meer scheepslijnen ontstaan tussen Nederland en havens in de Verenigde Staten, Cuba en Mexico die naast passagiers ook vracht vervoerden.⁶⁹ De Nederlandse koopvaardij domineerde misschien niet meer op de traditionele scheeproutes als vanouds, maar in de periode 1890-1913 behoorde de zeevaart wel tot een van de snelst groeiende sectoren van de Nederlandse economie.⁷⁰

Tabel 3: De Nederlandse koopvaardijvloot 1890-1914				
Jaartal	1890	1898	1906	1914
Aantal schepen	601	624	796	870

Bron: *Staat der Nederlandsche Zeemacht en Koopvaardijvloot* (Amsterdam 1890-1914).

Ondanks de versnippering van de Nederlandse koopvaardijvloot mag de handelsvaart met Indië niet onderschat worden. Deze bleef erg belangrijk. De invoer van koloniale producten maakte in 1913 nog altijd ruim een kwart uit van het totaal. Als de handel met Indië was komen te vervallen, dan was Nederland in een zware crisis geraakt. Toch lag het zwaartepunt van de Nederlandse handel tussen

⁶⁶ Ibid. 123-124 and 140.

⁶⁷ Michael Wintle, *An Economic and Social History*, 236.

⁶⁸ J.P. Smits, "Economische Groei En Structuurveranderingen." PhD diss., Vrije Universiteit Amsterdam, 1995, 130-131.

⁶⁹ M.G. de Boer, *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Den Helder en Amsterdam: C. de Boer jr., 1939), 107 and 147-148.

⁷⁰ J.P. Smits, "Economische Groei En Structuurveranderingen." PhD diss., Vrije Universiteit Amsterdam, 1995, 135 and 163-164.

1890 en 1914 niet meer in de kolonie. Al in 1898 was de invoer van producten uit de Verenigde Staten hoger dan die uit Indië en daarnaast was de handel met landen als Peru, Bolivia en Brazilië ook toegenomen. Ook het volume van de handel met Groot-Brittannië was groter. Daarnaast was de handel met Duitsland in de tweede helft van de negentiende eeuw veruit de belangrijkste geworden voor Nederland, met name door de aanleg van spoorlijnen en kanalen. Vanuit de hele wereld werden producten naar Nederland verscheept, die vervolgens doorgevoerd werden naar Duitsland. De uitvoer van producten naar Duitsland was in 1898 al meer dan tien keer zo hoog als naar Indië (787.6 miljoen gulden tegenover 63.7 miljoen). De invoer van producten uit Duitsland bestond in hetzelfde jaar uit 120 procent van de hoeveelheid uit de kolonie (313.3 miljoen gulden tegenover 260.8 miljoen). De handelscontacten tussen Nederland en Duitsland bleven in de periode 1890-1914 toenemen. Dit was uiteindelijk ook een van de redenen voor Duitsland om de Nederlandse neutraliteit tijdens de Eerste Wereldoorlog te waarborgen. Zo konden de Duitsers namelijk nog gebruik maken van de neutrale Nederlandse toevoer van producten.⁷¹ De belangrijkste handelsroutes van Nederland liepen tussen 1890 en 1913 over de Noord- en Oostzee, de Atlantische Oceaan en naar Indië. Vooral laatstgenoemde had relatief flink aan belang ingeboet vergeleken met de andere handelsconnecties. Nederland kwam hierdoor in een spagaat te zitten. Omdat de handel binnen Europa en met de Amerika's steeds meer aan belang won vergeleken met Indiëvaart was het aan de Koninklijke Marine om de neutraliteit in Nederlandse wateren te handhaven en om de eigen koopvaardijvloot te beschermen. Deze taak kon niet lichthartig opgevat worden vanwege de steeds verder oplopende rivaliteit tussen Duitsland en Groot-Brittannië, die uiteindelijk ook tot de Eerste Wereldoorlog zou leiden. Daarnaast was Indië ook nog altijd dusdanig belangrijk dat het beschermd moest worden. De Nederlandse handelsvaart zou dus pas helemaal veilig zijn met een wereldwijde actieve marine. Het is dus niet gek dat de populariteit van Mahan's theorie na 1890 steeds verder toenam.

⁷¹ D. Wanjon, *Geschiedenis van Den Nederlandschen Handel Sedert 1795* (Haarlem: De Erven F. Bohn, 1900). 99-104.

Conclusie

Het Mahanisme was een geschikte theorie voor het Nederland tussen 1890 en 1914. Nederland was een klein land met weinig grondstoffen en een groeiende bevolking. Om als volk te overleven was een vrije toegang tot de wereldhandel noodzakelijk. De afhankelijkheid van de zee was groot en als Nederland zijn oude positie als handelsland wilde herwinnen en niet compleet afhankelijk wilde zijn van de Europese grootmachten waren oorlogsschepen hiervoor zeer geschikt. Het Mahanisme is een combinatie van militaire, commerciële en ethische factoren. De doelstelling van de theorie is om als staat een militaire en economische keten over de hele wereld te creëren. Grote schepen worden hierbij ingezet om de meest strategische punten en de belangrijkste zeeroutes te controleren. Op commercieel vlak timmerde Nederland al flink aan de weg. Waar het voor 1890 een lange tijd grotendeels afhankelijk was van de handel in tropische producten vanuit Indië, werden er na 1890 overal ter wereld nieuwe markten aangeboord. Nederland nam langzaam afscheid van het idee van een stapelmarkt om te transformeren tot een doorvoerland. De Koninklijke Marine was verantwoordelijk voor een goed beschermde Nederlandse kust en het veilig houden van de belangrijke handelsroutes over de hele wereld, maar was daarbij al eeuwen te kort geschoten. Nederland had hierdoor zijn status als maritieme grootmacht al lange tijd verloren. Met de theorie van Mahan lagen er tussen 1890 en 1914 weer mogelijkheden om de vroege status van grote zeemacht weer terug te winnen.

Hoofdstuk 4: De interpretatie van het Mahanisme in de Nederlandse politiek en de marinekringen tussen 1890 en 1914

De theorie van Mahan bood landen als Duitsland, Groot-Brittannië, Rusland, de Verenigde Staten en Japan een duidelijke leidraad voor hun maritieme visies. Overal ter wereld werden bouwprogramma's voor oorlogsschepen opgezet door staten die over de wereldzeeën wilden heersen en zo meer rijkdom en macht hoopten te vergaren. Hoewel Nederland wel degelijk aan verschillende voorwaarden van het Mahanisme voldeed, was de heersende gedachte dat de theorie niet een-op-een uitvoerbaar was. Daarvoor was Nederland te klein, had het een te laag bevolkingsaantal en ook de financiën lieten het niet toe. Toch waren politici en marinemensen het met elkaar eens dat de marine dé verbindende factor was tussen Nederland en zijn koloniale rijk en dat de visie van Mahan daarom niet genegeerd kon worden. Omdat Nederland zonder zijn koloniën zou verschrompelen werd er wel degelijk belang gehecht aan de vloot. Tussen 1890 en 1914 werd de visie van Mahan binnen de Nederlandse marine als leidraad overgenomen, zonder het geloof dat Nederland deze fatsoenlijk uit kon voeren. In dit hoofdstuk staat daarom de volgende vraag centraal: Waarom werd de theorie van Mahan tussen 1890 en 1914 in de Nederlandse politiek en Nederlandse marine-kringen overgenomen en hoe werd deze geïnterpreteerd?

Toenemende kritiek op de marine

De strategie van Mahan was volgens de meeste marinemensen noodzakelijk voor een koloniale macht en handelsnatie als Nederland, maar niet uitvoerbaar vanwege de hoge kosten en een gebrek aan daadkracht. De historiografie over Mahan en de marine staat vol tegenstellingen als de invloed van Mahan op de Nederlandse marine besproken wordt. Nederland wilde weer wat voorstellen in de wereld. De neutraliteit in Indië moest gehandhaafd worden en Japan kwam op als gevaar. Daarnaast brokkelde de Britse macht af en kon de vriendschap van de Britten weleens omslaan in vijandelijkheid. Het bouwen van een sterke vloot was daarom noodzakelijk om het eigen koloniale rijk te beschermen. Daarentegen wordt in de historiografie ook gesteld dat Nederland niet in staat was om een sterke vloot op te bouwen en daarom slechts met een langzaam lopend bouwprogramma de rest probeerde bij te benen. Dit had als gevolg dat de marine niet tegen bovenstaande taken was opgewassen. Het is daarom de vraag waarom Nederland een halfslachtig Mahanisme probeerde toe te passen. Er werden miljoenen guldens uitgegeven, zonder enig rendement. Kamerlid F.W.N. Hugenholtz, marinewoordvoerder van de SDAP, wist deze gevoelens in 1905 tijdens het Kamerdebat over de marinebegroting goed te verwoorden: "Nog steeds echter dringt het niet tot ons door, dat dit medelopen in den wedstrijd [hij doelde hiermee op de vlootwedloop, JE] zoo dwaas is, dat wij daarmee zoo'n droevig figuur slaan. En intusschen raken wij ons goede geld leelijk kwijt."⁷² De vraag van Hugenholtz was zeer terecht, waarom zou Nederland miljoenen guldens in een vloot investeren waarmee niets klaargespeeld kon worden?

Het antwoord op deze vraag van Hugenholtz is gedeeltelijk terug te vinden in eerdere uitspraken van het Kamerlid zelf. Hij noemde het Ministerie van Marine namelijk blanco omdat er nooit voldoende geld, geen plannen of overleg zou zijn. Hugenholtz was niet de enige met kritiek op de marine. Het marinebeleid werd later in Nederlandse kranten zelfs krankzinnig en misdadig genoemd. Dit omdat het kleine Nederland betrokken werd bij een grote militaristische

⁷² Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1905-1906 14 December 1905. 26ste Vergadering. Vergadering van Donderdag 14 December 1905.," Pub. L. No. Vol 173., 1905-1906 Staten-Generaal Digitaal (1905), accessed February 10, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>. 673-684.

concurrentiestrijd tussen grootmachten. Het streven om maar mee te kunnen doen zou ervoor zorgen dat Nederland financieel aan de grond kwam te zitten, terwijl er met die vele miljoenen veel betere dingen voor de bevolking gedaan konden worden.⁷³ De kritiek op de defensie van Nederland kwam rond 1890 op. In 1889 wist Henry Tindal, de latere oprichter van de Telegraaf, de discussie al aan te jagen met zijn boek: *Nederland in gevaar: Geen sensatie-roman maar werkelijkheid*. In het boek stond dat Nederland zijn verdediging verwaarloosd had en daardoor aan de genade van Duitsland overgeleverd was. In zijn boek schetste Tindal een hypothetische Duitse inval, inclusief een bombardement op Den Haag vanuit zee. De problemen in Nederland waren volgens hem partijzucht en onverschilligheid, waardoor onkundige personen op belangrijke posities terecht kwamen. Volgens Tindal was onmiddellijk actie nodig om de defensie weer op orde te krijgen.⁷⁴ Kritiek leveren op het leger en de vloot werd niet door iedereen gewaardeerd. Zo werd bijvoorbeeld de vaderlandsliefde van Tindal door liberaal Tweede Kamerlid W. Rooseboom in twijfel getrokken, omdat de schrijver in het openbaar verkondigde dat Nederland zich niet zou kunnen verdedigen.⁷⁵ Toch wist Tindal het grote probleem bij onder andere de Koninklijke Marine aan te wijzen: Nederland kon zijn eigen belangen niet beschermen en de machthebbers deden er niets aan. In de jaren 1890-1914 zou dit steeds duidelijker worden en de kritiek op de marine nam in deze jaren flink toe.

De Ministers van Marine moesten steeds vaker in de verdediging bij het toelichten van hun beleid. Helemaal omdat de marine-uitgaven van Nederland steeds hoger werden. De begroting van de marine steeg in 1888 bijvoorbeeld van 12,5 miljoen gulden naar 15,5 miljoen gulden in 1898, en vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog had de marine een budget van 40 miljoen gulden (20 miljoen uit Nederland en 20 miljoen uit het Indische budget).⁷⁶ Ondanks het aanschaffen van nieuw materieel kreeg de marine het verwijt dat ze niets kon klaarspelen, niet met het leger samenwerkte en dat er geen eenduidig beleid was. Vooral de laatste opmerking is opvallend. De Nederlandse marine bloeide na 1890 eindelijk weer een beetje op. Het Ministerie van Marine liet meer schepen bouwen en voor het eerst sinds decennia werden er weer nieuwe defensieplannen gemaakt. Het was echter niet genoeg om de opinie over de marine te keren. De kritiek op de marine kwam voort uit de redenen die al eerder dit hoofdstuk beschreven werden: de wens om het Nederlandse Rijk zelf te kunnen verdedigen.

In 1897 volgde de liberaal J.A. Röell zijn voorganger H. M. van der Wijck op als minister van Marine. Van der Wijck had in 1896 de plannen van oud-minister van marine J. C. Jansen om de vloot uit te breiden door de Tweede Kamer gekregen. Het plan van zijn voorgangers om de vloot uit te breiden wist Röell in zijn eerste jaar met succes te verdedigen, maar sprake van een eenduidig beleidsplan voor marine was er nog steeds niet. De Tweede Kamer leek zich niet te willen binden aan een vast plan, waardoor er geen organisatie tot stand kwam. Ook SDAP-Kamerlid Henri Kol uit Enschede merkte op dat er al vele discussies waren geweest over de opbouw van een vaste organisatie, maar dat er nog niets van gekomen was. Minister Röell deelde daarom mede dat hij niet met nieuwe aanvragen voor schepen kwam omdat hij niet wilde dat er stelselloos aangebouwd zou worden. In de laatste jaren van de negentiende eeuw ontstond in Nederland de discussie of het voor

⁷³ Redactie, "Uit de Pers: 'De Beukelaar' van 15 februari 1912," *Marineblad*, 1912, Delpher, accessed March 03, 2017, <http://www.delpher.nl/nl.973-974>.

⁷⁴ Henry Tindal, *Nederland in Gevaar. Geen Sensatie-Roman Maar Werkelijkheid*. (Amsterdam: Ellerman, Harms & Co, 1889). 5-7 and 33-41.

⁷⁵ Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1889-1890 19 Juni 1890: 73ste Vergadering.," Pub. L. No. Vol 387, 1889-1890 Staten-Generaal Digitaal (1890), accessed January 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/.1467-1468>.

⁷⁶ Stapelkamp, "Van Varen En van Vechten, Soms. De Koninklijke Marine (1813-1949)" 344-346.

snelle of juist krachtige schepen moest kiezen. Aan de Kamer stelde de minister daarom de vraag of een zwaar bewapend schip van 5000 ton de gewenste snelheid kon worden gegeven. Veel grotere schepen waren volgens hem in Indië niet nodig. Dit omdat deze de haven van Soerabaja, de enige versterkte maritieme basis in de kolonie, niet zouden kunnen binnenlopen.

Toch wilde de minister niet dat kracht ondergeschikt werd aan snelheid. Om zijn argument kracht bij te zetten verwees hij naar een artikel van Mahan in *The Times* van 24 november 1898. In het stuk claimde de Amerikaan dat juist snelheid bij slagschepen absoluut ondergeschikt moest zijn aan kracht en de kolenvoorraad. De minister voegde hier nog aan toe dat bij een hogere snelheid meer kolen verbruikt werden, waardoor er sneller een extra stop moest worden gemaakt. Daarnaast vond de minister dat schepen zelf grote kolenvoorraden mee moesten kunnen nemen, omdat bijna alle kolendepots in Indië onbeschermd waren en dus makkelijk veroverd of vernietigd konden worden.⁷⁷ Hoewel de minister voor kracht wilde kiezen werden er weer geen knopen doorgehakt en bleef de besluitenloosheid bij de marine voortduren. Eind 1905 uitte ARP-fractielid L.F. Duymaer van Twist openlijk kritiek op het functioneren van de liberale Minister van Marine W. J. Cohen Stuart. De minister was namelijk niet ingegaan op de plannen voor de nabije toekomst en ook van het bestrijden van de stelselloosheid binnen de marine zag het ARP-lid niets terug. De ministerspost van marine werd begin twintigste eeuw ook niet als een dankbare positie gezien, zo stelde ook oud-Minister van Marine Jansen. Door de bezuinigingen en aan de andere kant de veel duurder geworden moderne techniek (denk hierbij aan torpedo's, bepantsering en nieuw geschut) was het voor de minister wel erg moeilijk geworden om een slagvaardige vloot op te bouwen. De stelselloosheid binnen de marine was dus vooral te wijten aan een verdeelde Tweede Kamer, onvoldoende financiële middelen en de snelle technologische ontwikkelingen die Nederland bij moest proberen te houden.

De kreet om Nederland te verdedigen en echt eens grote slagschepen te gaan bouwen werd na 1905 steeds luider. Zo riep ARP-fractielid Brummelkamp de Tweede Kamer op: "onze plicht om ons land en onze koloniën ook van zeezijde te verdedigen niet te vergeten". Daarnaast wilde hij ook dat de weerbaarheid van Nederland in vredetijd voldoende was. Oud-minister Jansen benadrukte nog maar eens dat er in 1905 nog steeds geen plan was vastgesteld betreffende de samenwerking van het leger en de vloot tijdens oorlogstijd. Ook merkte hij op dat de Nederlandse vloot voor een groot deel nog uit 'oude rommel' bestond, die best verkocht kon worden. De kritiek op Stuart Cohen bleef tijdens het vaststellen van de begroting voor 1906 toenemen. Het liberale Tweede Kamerlid S.M.H. van Gijn had kritiek op een schip dat in het voorgaande jaar was aangeschaft, maar volgens hem niet in de marine thuishoorde. Het schip kon namelijk alleen weerstand bieden als een vijand besloot aan te vallen met minderwaardig materiaal, een kans die volgens Van Gijn erg klein was.⁷⁸ Ook Hugenholtz hoopte dat er nooit oorlog uit zou breken, omdat de schepen die de minister wilde bouwen volgens hem te veel diepgang hadden om in Indië te kunnen dienen. Zo vreesde het Tweede Kamerlid dat "onze schepen in den modder zullen blijven steken en de vijand ons op zijn gemak zal plattschieten."

Minister Cohen Stuart was zich van zijn moeilijke taak bewust. Nederland was volgens hem namelijk de enige natie die: "zulke uitgebreide bezittingen in overzeesche landen heeft tegenover een klein en financieel weinig krachtig moederland, en verkeerden dus in bijzondere omstandigheden,

⁷⁷ Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1898-1899 16 December 1898. 29ste Vergadering. Vergadering van Vrijdag 16 December 1898.," Pub. L. No. Vol 151, 1898-1899 Staten-Generaal Digitaal (1898), accessed February 11, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>. 577-583.

⁷⁸ Staten-Generaal Digitaal, Handelingen Tweede Kamer 1905-1906 14 december 1905. 26ste vergadering. Vergadering van donderdag 14 december 1905. 673-684.

zoals bij geen enkele andere zeevarende natie voorkomen." Daar voegde hij nog wel aan toe dat de Indische kolonie voor Nederland van levensbelang was en het materieel daar altijd op kracht moest zijn. Dit omdat Nederland, vanwege de afstand, in oorlogstijd geen versterking kon sturen.⁷⁹ Ondanks de kritieken kreeg Stuart Cohen het uiteindelijk voor elkaar een nieuw schip door de Kamer te loodsen. Nadat in 1906 de Jacob van Heemskerck te water was gelaten, vroeg de minister een schip aan van hetzelfde type. In 1909 werd uiteindelijk het zwaardere schip De Zeven Provinciën (7500 ton) te water gelaten.⁸⁰ Cohen Stuart negeerde de kritiek vanuit de Kamer en trok gewoon zijn eigen plan. De minister kwam hiermee weg, maar zijn opvolger kreeg het een stuk lastiger.

Pompen of verzuipen

Binnenlands werd de relevantie van de marine steeds meer in twijfel getrokken. Dit kwam in 1906 met de staatscommissie betreffende de verdediging van Nederlands-Indië tot een hoogtepunt. Dit omdat deze staatscommissie de verdediging van de kolonie over wilde laten aan torpedoboten. De staatscommissie kwam tot het besluit omdat het realiseren van een marine die Indië in volstrekte zin kon verdedigen 178 miljoen gulden zou kosten, een bedrag dat de Nederlandse draagkracht ver te boven ging. De vloot zou dan bestaan uit zeven pantserschepen van 18.000 ton, zes torpedokruisers van 3000 ton, acht onderzeeboten van 350 ton en 21 torpedojagers van 350 ton. Daarnaast zou er ook nog eens 9500 man personeel (en dat in een tijd van personeelstekort) nodig zijn en moest de inrichting van dokken en arsenalen op de schop.⁸¹ Dit zag de staatscommissie als een onmogelijke taak. De Britten kwamen in 1906 ook nog eens met de *HMS Dreadnought*, het grootste slagschip in die tijd. Dit zette andere landen weer aan om ook steeds grotere slagschepen te bouwen. Nederland kon niet op tegen het bouwbeleid in het buitenland en moest daarom een nieuwe en niet al te dure strategie verzinnen.

Tabel 4: Onderzoek Staatscommissie 1906

7 pantserschepen (18.000 ton)
6 torpedokruisers
8 onderzeeboten
21 torpedojagers
9500 man personeel

Bron: Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 01 Mei 1912. 72ste Vergadering. Vergadering van Woensdag 1 Mei 1912.," Pub. L. No. Vol 555., 1911-1912 Staten-Generaal Digitaal (1912), accessed February 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>. 2157.

De marine zag het voorstel van de staatscommissie als een poging om de Nederlandse vloot te decimeren, waardoor de invloed en het prestige van de Koninklijke Marine nog verder zou afnemen. Het plan om de verdediging van Indië over te laten aan de relatief kleine torpedoboten stond volgens marinemensen bijna gelijk aan het opheffen van de marine. Torpedoboten waren kleinschalig en alleen geschikt om de kust te verdedigen. Op de wereldzeeën zou de marine zich niet meer hoeven te vertonen. Ondanks dat Jan Wentholt, van 1907 tot 1912 de liberale Minister van

⁷⁹ Ibid. 673-684.

⁸⁰ Ph. M. Bosscher, "Oorlogsvaart", 333.

⁸¹ Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 01 Mei 1912. 72ste Vergadering. Vergadering van Woensdag 1 Mei 1912.," Pub. L. No. Vol 555., 1911-1912 Staten-Generaal Digitaal (1912), accessed February 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>. 2157.

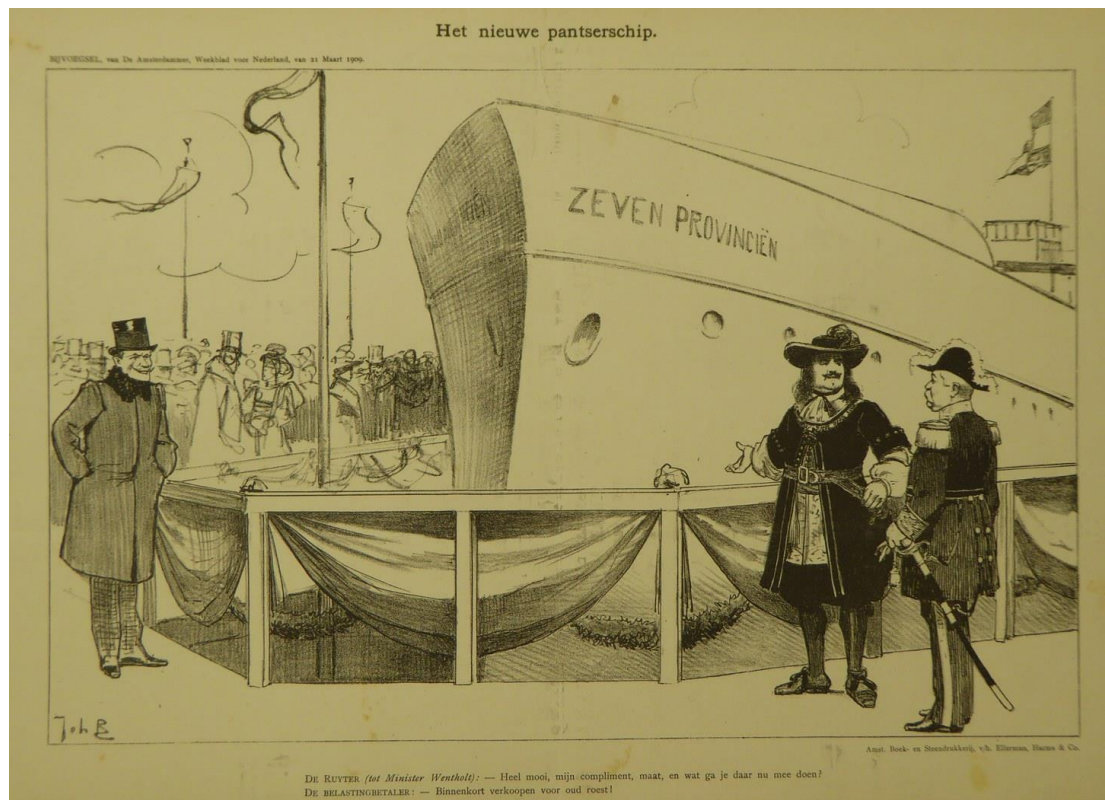
Marine, de plannen voor een torpedovloot aan de kant schoof, wist hij de marinemensen nog niet gerust te stellen. Hij vond namelijk dat het realiseren van een Dreadnoughtvloot met slagschepen van minstens 15.000 ton onmogelijk was. In de Tweede Kamer zei hij het volgende: "...is het financieel onmogelijk het Nederlandsch eskader behalve uit acht torpedobootjagers, waarvan twee in reserve, uit meer dan vier pantserschepen van 7600 ton en bovendien *De Zeven Provinciën* als reserve, te doen bestaan. Niet alleen vanwege de kosten, maar ook omdat de gehele infrastructuur [denk hierbij aan de verbreding van kanalen en sluizen en het vergroten van dokken en havens, JE] hierop aangepast moet worden."⁸²

Jaap Anten, specialist in maritieme geostrategie en historie, schreef dat de visie van Mahan in 1912 de Bijbel werd van het Nederlands marinedenken. Deze uitspraak is oorspronkelijk van Gerhard Joan Wilhelm Putman Cramer, die in 1913 het boek: *Inleiding tot de Maritieme Strategie en Zeetactiek* schreef.⁸³ In werkelijkheid sloeg de theorie van Mahan al eerder aan: sinds 1906 was deze steeds dieper geworteld in de visie van Nederlandse marinemensen, waardoor het werk van Mahan in 1912 al de Bijbel van de Nederlandse marine was. Minister Wentholt stond daarom in 1912 helemaal alleen in de Tweede Kamer toen hij een pantserschip van 7600 ton voorstelde dat samen moest gaan werken met kleinere schepen die al in Indië aanwezig waren. Voorstanders van een torpedovloot vonden het schip van Wentholt te langzaam om fatsoenlijk samen te kunnen werken met torpedoboten. Deze groep koos voor sneller, kleiner en goedkoper materieel, omdat ze dit nuttiger achtte dan een zwakke artillerievloot.⁸⁴ Voorstanders van een slagvaardige vloot vonden het schip van Wentholt juist weer te klein en zwak. Voornamelijk oudere en prominente marinemensen zagen in dat er actie moest worden ondernomen wilde de Nederlandse marine niet alsnog ontmanteld worden tot een veredelde kustwacht. Daarom kozen de marinemensen de aanval op minister Wentholt.

⁸² Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 03 Mei 1912. 74ste Vergadering. Vergadering van Vrijdag 3 Mei 1912.," Pub. L. No. Vol 566., Staten-Generaal Digitaal (1912), accessed February 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>. 2197-2208.

⁸³ Anten, *Navalisme Nekt Zeeboot*, 122.

⁸⁴ De Bles, "Modernisering En Professionalisering 1874-1918." 66-67.



*Afbeelding 3: Spotprent uit 1909 in het Weekblad De Amsterdammer. De onderstaande tekst luidt: De Ruyter (tot minister Wentholt): Heel mooi, mijn compliment, maat, en wat ga je er nu mee doen?
De belastingbetaler: Binnenkort verkoopen voor oud roest!⁸⁵*

Waar een meerderheid in 1908 nog akkoord ging bij het op stapel zetten van een soortgelijk schip (De Zeven Provinciën, 7600 ton), zagen veel marinemensen in 1912 alleen nog maar heil in oorlogsschepen die niet kleiner waren dan 15.000 ton. Er werd dus een schip geëist dat twee keer zo groot was als het zwaarste schip dat Nederland toentertijd bezat. Vanuit de marine werd luidkeels verkondigd dat ze de Nederlandse belangen moesten beschermen en dat de verdediging van het vaderland de hoogste prioriteit had. Dat de marine deze opdracht al meer dan een eeuw niet meer kon waarmaken werd wijselijk verzwegen. Zo betoogde CHU-Kamerlid O. J. E. van Wassenauer van Catwijk dat het schip van de minister (die van 7600 ton) te zwak was om een serieuze dreiging te weerstaan. Een neutraliteitsschender die zijn oude schepen even kon missen, kon volgens hem al serieuze schade aanrichten in Indië.⁸⁶

⁸⁵ Bron: <http://www.digitalecollectienederland.nl>.

⁸⁶ Staten-Generaal Digitaal, Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 01 mei 1912. 72ste vergadering. Vergadering van woensdag 1 mei 1912. 2153-2155.



Afbeelding 4: Het Nederlandse pantserschip Hr.Ms. De Zeven Provinciën in 1910.⁸⁷

Het voorstel om een twee keer zo zwaar schip te bouwen paste in het rijtje van onlogische redeneringen binnen de marine in die tijd. Schepen van 15.000 ton waren namelijk niet opgewassen tegen het veel zwaardere materieel van de grote mogendheden. Wentholt had dit al ingezien en besloot daarom dat een goedkoper en lichter model een betere keuze was. Omdat zijn schip van 7600 ton al helemaal geen kans maakte tegen de schepen van grote mogendheden was het voor het liberale Kamerlid J.B. Verheij uit Rotterdam verre van duidelijk wat de minister precies met de samenstelling wilde die hij voor ogen had. Hugenholtz ging nog iets verder, door te zeggen dat de redenering van zowel de minister als de aanhangers van een Dreadnought-vloot hem als een poging tot zelfmoord in de oren klonk. Ook omdat er maar vijf grote schepen van 15.000 ton gebouwd konden worden met het Nederlands budget. Hugenholtz stelde daarom maar voor de marine direct op te doeken, aangezien met slechts vijf schepen het Rijk niet verdedigd kon worden.⁸⁸ A.P.C. van Karnebeek, een onafhankelijk liberaal politicus, claimde daarentegen dat schepen van 15.000 ton wel degelijk te realiseren waren als Indië de helft meebetaalde. De schepen waren immers bedoeld voor de verdediging van Indië, waardoor hij het logisch vond dat een deel van de lasten bij de kolonie kwam te liggen. Over het nieuwe schip dat de minister voorstelde zei hij dat het wel degelijk paste binnen in het Indische eskader. Dit omdat het een nieuw zwak bestandsdeel zou zijn van iets dat al zwak was. Ook het liberale Kamerlid L.W.J.K. Thomson zag het plan van de minister niet zitten. "Wil men pantserschepen nemen, dan moet men ze goed nemen: anders moet men ze niet nemen." Daarmee bedoelde hij niet dat de regering van de bouw van nieuwe slagschepen af moest zien. Thomson noemde de personen die niets voor de verdediging van het vaderland overhadden 'vaderlandslozen'. Zelf pleitte hij voor zwaar materieel waarmee de Nederlandse vloot tegenover

⁸⁷ Bron: <https://nl.wikipedia.org/>. Foto is eigendom van de Koninklijke Marine.

⁸⁸ Staten-Generaal Digitaal, Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 01 mei 1912. 72ste vergadering. Vergadering van woensdag 1 mei 1912. 2156-2169.

vijanden iets kon beginnen.⁸⁹

Ook in het *Marineblad* werd ingezet op de visie van Mahan. Hoewel het blad pretendeerde neutraal te zijn in de discussie betreffende snelheid (torpedoboten) of kracht (slagschepen en grote kruisers) kregen voorstanders van slagschepen veel vaker het woord. Een verklaring hiervoor is dat veel oudere en prominente marinemensen kozen voor grote schepen, terwijl vooral jongelingen de voordelen van torpedoboten inzagen omdat ze op deze schepen waren opgeleid. Omdat de jongelingen slechts weinig invloed hadden werd hun mening niet of nauwelijks gehoord. Kamerlid en oud-marineofficier Guyot liet zich wel horen in het *Marineblad*. Hij schreef dat de Nederlandse zeemacht zijn ontstaan ontleende aan het bezit van de koloniën en dat er extra schepen nodig waren om deze te verdedigen. Met torpedoschepen zou dit niet mogelijk zijn. Volgens Guyot was dit een wapen bij nacht, omdat ze vijandelijke schepen voor een voltrefter tot dichtbij moesten naderen. Overdag zouden ze slechts kanonnenvoer zijn voor slagschepen. Daarnaast waren torpedoschepen volgens hem niet bruikbaar voor vlagvertoon en gezamenlijke oefeningen, waardoor goede betrekkingen met omliggende naties niet konden worden onderhouden. Als er een keuze voor torpedoboten werd gemaakt, dan had dat volgens Guyot een definitieve tweedeling van de marine in een Nederlands en Indisch onderdeel tot gevolg omdat er geen verbindende factor in de vorm van een algemene zeemacht meer zou zijn. In dit geval zouden de Nederlandse belangen volgens Guyot verkwanseld worden. In zijn betoog zette hij volledig in op het Mahanisme: "Tot dusver werd de Kon. Zeemacht -evenals overal elders- beschouwd als de band, die koloniën of bezittingen aan het moederland bindt en als de vertegenwoordiger en handhaver van het souverain gezag, zoowel naar binnen als naar buiten." De oud-marineofficier zag meer in een samenstelling van de marine zoals het Verenigd Koninkrijk had in betrekking tot Australië. Als onderdeel van het Brits gemenebest was het eiland in bezit van een eigen zeemacht met torpedojagers, torpedokruisers en onderzeeboten voor de verdediging van de kust. De bescherming op de 'high seas' was daarentegen de taak van de Koninklijke Zeemacht. Een dergelijke constructie zag Guyot voor Indië ook wel zitten.⁹⁰

Volgens de redactie van het *Marineblad* was het onzin dat een grote vloot niet binnen de grens van Nederlands personele en financiële draagkracht lag, zoals de staatscommissie in 1906 had geclaimd. De Nederlandse argumenten hielden volgens het blad namelijk geen rekening met de krachtsinspanning van andere naties, die het misschien wel op de kostbare koloniale bezittingen van Nederland hadden voorzien. Nederland moest daarom eens een historische les inzien: "Dat koloniën op den duur alleen door een krachtige vloot behouden kunnen blijven." Ook ging het *Marineblad* in tegen de middelmaat die in Nederland zou heersen. Er moest een zo groot mogelijke vloot worden gebouwd. Want hoe groter de kans was dat de vijand schade opliep, des te groter de kans dat hij het risico niet zou durven nemen om aan te vallen. Mocht er oorlog uitbreken, dan zag het *Marineblad* liever een goede voorbereiding: "dat is die, waarbij al het denkbare wordt aangewend om de weermacht te verhogen." Er moesten eens risico's worden genomen door flink te investeren, was de boodschap. Het blad noemde Japan als voorbeeld. Dit omdat deze natie ook in vrede tijd

⁸⁹ Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 02 Mei 1912. 73ste Vergadering. Vergadering van Donderdag 2 Mei 1912.," Pub. L. No. Vol 560., 1911-1912 Staten-Generaal Digitaal (1912), accessed February 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>. 2187-2191.

⁹⁰ Henri Daniel Guyot, "Beschouwingen Naar Aanleiding van Het Rapport Der Commissie, Benoemd Bij Kon. Besluit van 3 Augustus 1906, nO. 39, Tot Het Doen van Voorstellen Tot Herziening van Het Kon. Besluit van 27 Juli 1896 (St. Bl. nO. 141), in Dier Voege, Dat Eene Doelmatige Samenstelling En Indeeing Der Zeemacht in Ned. Indië, Ook in Den Vervolge Mogelijk Zij En Dat de Uitgaven Voor Die Zeemacht Naar Bilijkheid Tusschen de Staatsbegrooting En de Begrooting van Ned. Indië Worden Verdeeld," *Marineblad*, June 2, 1909, Delpher, accessed March 13, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>. 898-918.

investeringen durfde te doen en telkens op zoek was naar nieuwe bronnen van inkomsten.⁹¹

In het daaropvolgende nummer van het *Marineblad* hield kapitein W. J. G. Umbgrove een soortgelijk betoog. Hij schreef dat staten overal een vlootpolitiek uitvoerden omdat ze nog iets te zeggen wilden hebben over internationale vraagstukken. Zelfs in Zuid-Amerikaanse republieken werd er al flink gebouwd. Alleen Nederland bouwde geen grote nieuwe schepen en volgens de kapitein was dat 'een kwalijke zaak'. Ook schreef hij dat de Nederlandse handelsvloot in het begin van de twintigste eeuw een flinke bloei had doorgemaakt, maar dat de regering er slechts weinig aan deed om deze te beschermen. Om de Nederlandse belangen hoog te houden moest het creëren van een sterke vloot niet alleen de verantwoordelijkheid zijn van de Minister van Marine, maar van de hele regering.⁹² Ook in de grote kranten lieten liefhebbers van Mahan zich horen. In het *Algemeen Handelsblad* van 27 september 1910 stond bijvoorbeeld dat de Spaans-Amerikaanse en de Japans-Russische oorlog de theorie van Mahan hadden bevestigd en dat zijn denkbeelden over de invloed van zeemacht op de loop van wereldgebeurtenissen bij alle marines waren doorgedrongen, maar dat deze nog lang niet overal werd begrepen. Zo werden in Nederland schepen van 6.000 ton al als groot ervaren, terwijl Mahan inzette op schepen die minstens drie keer zo zwaar waren. Ook koos Nederland voor de verdediging, terwijl oorlogsschepen juist voor offensieve doeleinden gebouwd moesten worden.⁹³

⁹¹ Redactie, "Artillerie- of Torpedovloot?", *Marineblad*, January 1, 1912, Delpher, accessed February 28, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>. 779-783.

⁹² W. J. G. Umbgrove, "Defensie-Politiek En Marinebeheer," *Marineblad*, January 10, 1912, Delpher, accessed March 20, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>. 784-788.

⁹³ H. E. v. A., "Captain Mahan," *Algemeen Handelsblad Avondblad*, September 27, 1910, Delpher, accessed March 2, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>.

De marine is weer relevant

Het voorstel van Wentholt om een nieuw schip van 7600 ton te bouwen werd afgewezen en de minister besloot af te treden. Zijn opvolger ARP-Kamerlid Hendrik Colijn voelde de stemming binnen zijn departement een stuk beter aan. Er moest en zou een sterke vloot worden opgebouwd. Een nieuwe staatscommissie die de verdediging van Indië bestudeerde sprak zich in 1912 positief uit over een vlootplan. Binnen 35 jaar moesten er negen slagschepen van 21.000 ton met minstens acht kanonnen van 34,4 centimeter, zes torpedokruisers, acht onderzeeboten en twee grote mijnenleggers gebouwd worden. De kosten bedroegen 40 miljoen gulden per jaar en in een periode van negen jaar zou dit bedrag oplopen tot 46 miljoen gulden per jaar. De kosten werden gelijk verdeeld tussen Nederland en Nederlands-Indië.⁹⁴ Uiteindelijk stemde slechts één commissielid tegen het plan, omdat hij de periode van aanbouw te lang vond.⁹⁵ Het Mahanisme beleefde in theorie hoogtijdagen in Nederland. Eindelijk werd er weer gesproken over een eigen economische- en militaire schakel over de wereldzeeën. Nederland zou weer op zijn eigen benen kunnen staan en niet meer totaal afhankelijk zijn van andere staten bij een dreiging.

Tabel 5: Vlootplan 1912
9 slagschepen (21.000 ton) in 35 jaar
6 torpedokruisers
8 onderzeeboten
2 grote mijnenleggers

Bron: Nationaal Archief, Marine/ Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen: Vlootwet 1912-1914.

Tabel 6: Vlootwet (1913)
4 slagschepen (24.605 ton) in de periode 1917-1919
1 slagschip (24.605 ton) in 1927
5 kruisers
7 onderzeeboten

Bron: Anten. *Navalisme Nekt Onderzeeboot*, 175-177.

In de praktijk was het Vlootplan van 1912 een slecht aftreksel van het Mahanisme. Opvallend is dat dit bouwplan slechts op enkele punten afweek van het plan dat in 1906 als onmogelijk werd ervaren. Het enige verschil was dat er nu twee extra slagschepen waren, 3.000 ton zwaarder en beter bewapend dan de voorgestelde schepen in 1906. Als dit plan daadwerkelijk was uitgevoerd, dan had Nederland in 1948 een iets sterkere versie gehad van de vloot die het in 1906 nodig achtte om de gehele Indische kolonie te verdedigen. De ontwikkelingen in het buitenland stonden ook niet stil, Groot-Brittannië en Duitsland hadden in 1913 al veel grotere schepen dan 21.000 ton. Daarom mag ervan uit worden gegaan dat het vlootplan er niet voor kon zorgen dat de Nederlandse vloot in 1948 in staat zou zijn geweest om een wereldwijde commerciële schakel te vormen over de wereldzeeën. Met deze samenstelling kon Nederland de Indische kolonie niet eens beschermen.

⁹⁴ Nationaal Archief, "Marine/ Directie Der Marine: Commandement Maritieme Middelen: Vlootwet 1912-1914," Pub. L. No. 2.12.12, 256 (1912-1914).

⁹⁵ Ph. M. Bosscher, "Oorlogsvaart."333.

JAAR	Pantser- schepen bedoeld in art. 1	SCHEPEN EN VAARTUIGEN BEDOELD IN ART. 2			SCHEPEN EN VAARTUIGEN BEDOELD IN ART. 3				
		Torpedo- booten	Onderzee- booten	Mijnen- leggers	Torpedo- kruisers	Torpedo- bootjagers	Torpedo- booten	Onderzee- booten	Mijnen- leggers
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1 (1914)		8*	2*	—	—	—	—	2	—
2 (1915)	2	6	2	—	3	—	2	—	—
3 (1916)				—		—		2	—
4 (1917)	1	6	2	—	3	—	3	—	—
5 (1918)				—		—		2	—
6 (1919)	1	4	2	—	—	—	3	—	—
7 (1920)				—	—	—		1	2
8 (1921)	1	4	2	—	—	—	—	—	—
9 (1922)				—	—	—	—	—	—
10 (1923)	—	4	—	2 kleine	—	—	—	—	—
11 (1924)	—		2	—	—	—	—	—	—
12 (1925)	1	—		—	—	2	—	—	—
13 (1926)		4	2	—	—		—	—	—
14 (1927)	1			—	—	2	—	—	—
15 (1928)		8	2	—	—		—	1	—
16 (1929)	1			—	—	4	—	—	—
17 (1930)		6	2	—	3	—	2	2	—
18 (1931)	1	6	2	—	3	—	3	2	—
19 (1932)				—		—			—
20 (1933)	1	4	2	—	—	—	3	2	—
21 (1934)	—	4	2	—	—	—	3	2	—
22 (1935)	—	4	2	—	—	—	—	—	—
23 (1936)				—	—	—	—	1	—
24 (1937)	1	4	—	2 groote	—	—	—	—	—
25 (1938)				—	—	—	—	—	—
26 (1939)	1	—	2	—	—	—	—	—	—
27 (1940)				—	—	2	—	—	—
28 (1941)	1	4	2	—	—	—	—	—	—
29 (1942)				—	—	2	—	—	—
30 (1943)	1	8	2	—	—	—	—	—	—
31 (1944)				—	—	4	—	1	—
32 (1945)	1	6	2	—	3	—	2	2	2
33 (1946)	—	6	2	—	—	—	—	—	—
34 (1947)				—	—	3	—	—	—
35 (1948)	—	6	2	2 kleine	3	—	3	2	—

Figuur 5: In 35 jaar wilde Nederland een slagvaardige vloot opbouwen. In deze tabel is duidelijk zichtbaar wanneer Nederland welke schepen wilde laten bouwen.⁹⁶

⁹⁶ Nationaal Archief, Marine/ Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen: Vlootwet 1912-1914.



Afbeelding 6: Het Britse slagschip HMS Warspite in 1915 (33.400 ton). In het buitenland werden er schepen gebouwd die stukken groter waren dan de schepen die voorkwamen in de Nederlandse plannen.⁹⁷

Daarbij moet ook worden gezegd dat Nederland er in aantallen niet erg mee opschoot. In 1913 bezat Nederland al negen pantserschepen, waarvan een deel al voor de eeuwwisseling gebouwd was. In 1948 zouden deze schepen niet meer geschikt zijn om dienst te doen, waardoor het aantal schepen hetzelfde zou blijven. Nog een probleem was het vinden van geschikt personeel. Er was in Nederland simpelweg te weinig geschikt personeel om een grootschalige vloot te bemannen. Een oplossing was het rekruteren van Indonesiërs op de Nederlandse schepen. Dit plan werd echter niet overal goed ontvangen. Commandant Friderichs liet tegenover zijn leidinggevende in Batavia weten dat de dienstopleiding inlanders tot betere mensen maakte, dat ze onder normale omstandigheden zeer bruikbare matrozen waren en dat ze in de sloepen zeer goed voldeden. Maar of ze geschikt zouden zijn voor het grotere werk, met name het moderne materieel, durfde hij niet te zeggen.

Schout-bij-nacht en commandant van de zeemacht in Nederlands-Indië, F. Pinke, was meer uitgesproken over de inlanders. Het gebruik van inlanders moest volgens hem beperkt blijven tot minder belangrijke betrekkingen. De Indonesiërs waren volgens hem te dom om de wat ingewikkeldere werkzaamheden op een schip te snappen. Daarnaast vroeg Pinke zich hardop af of de inlanders wel te vertrouwen waren: "Waarom zal hij (de inlander) zijn leven wagen als hij zich in een kampong verbergen kan?" Daarnaast was Pinke ervan overtuigd dat de inlanders geen moed bezaten en niet snel van geest waren. Als er sprake van actie was dan stonden ze achter de Europeanen, meende hij. Marineofficieren G.F. Tydeman en Ten Cate waren het niet met Pinke eens. Volgens hen hadden de inlanders misschien minder spierkracht, maar konden ze wel beter tegen het tropische klimaat. Daarnaast waren ze ervan overtuigd dat de Indonesiërs net zoals de Nederlanders vijandig stonden tegenover een eventuele Oost-Aziatische vijand. Ondanks de discussie bleef het voor Nederland lastig om geschikt personeel te vinden, helemaal voor de dienst in Indië omdat ook de schepen daar grotendeels afhankelijk bleven van Nederlands personeel.⁹⁸

⁹⁷ Bron: <http://ww2today.com>.

⁹⁸ Nationaal Archief, Marine/ Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen: Vlootwet 1912-1914.

Met het bouwen van een grote vloot hoopte Nederland zichzelf aantrekkelijk te maken voor een bondgenootschap met Duitsland, het Verenigd Koninkrijk of de Verenigde Staten om zo de Japanse dreiging tegen te gaan. Dit naar aanleiding van de uitspraak van Mahan in 1911 dat een staat ook in samenwerking met een bondgenoot de sterkste macht in de eigen wateren kon zijn. In de historiografie was echter al te lezen dat dit streven mislukte. De Nederlandse vloot was nooit sterk genoeg om een aantrekkelijke bondgenoot te zijn en kwam qua sterkte nog niet eens in de buurt van de helft van de Japanse vloot. In 1913 kwam daar geen verandering in. De Vlootwet van dat jaar week uiteindelijk af van het plan dat in 1912 gemaakt was. De liberaal Jean Jacques Rambonnet, die vanaf 1913 Minister van Marine was, moest uiteindelijk genoegen nemen met een vloot van vijf slagschepen van 24.605 ton (waarvan er vier tussen 1917-1919 gebouwd moesten worden en de laatste in 1927), vijf kruisers van 4.000 ton (tussen 1917-1919) en zeven onderzeeboten van 570 ton (tussen 1916-1922).⁹⁹ Ondanks dat het om zwaarder en sterker materieel ging, bleef deze vloot te zwak om Nederlands-Indië te beschermen tegen een vijandelijke aanval van een grootmacht. Wel koos de minister voor een snellere bouw van de vloot, omdat hij zich waarschijnlijk besepte dat de publieke opinie zich ook weer tegen de Koninklijke Marine kon keren.¹⁰⁰ Vanwege het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werden de plannen om een vloot te bouwen echter in 1914 op de lange baan geschoven.

Binnen de marine moeten ze zich wel degelijk gerealiseerd hebben dat de vloot die Nederland wilde bouwen voor Indië niet groot en sterk genoeg was om internationaal weer veel voor te stellen, maar de marinebladen en kranten onthielden zich van kritiek. Het Mahanisme is daarom vanaf 1906 voornamelijk als gelegenheidsargument gebruikt om te voorkomen dat er flink gekort zou worden op de marine. In 1913 bereikten de marinemensen wat ze wilden. Met een relatief langdurig bouwbeleid was er eindelijk voor een eenduidig beleid met slagschepen gekozen, was de binnenlandse reputatie hersteld, waren de ergste kritiekpunten afgeslagen en zou de geldkraan nog geruime tijd open blijven staan. Het pr-offensief in kranten, tijdschriften en in de politiek was geslaagd. De Nederlandse marine was binnenlands weer relevant en daarmee was het ook gelijk weer voor even gered. Daarnaast was door het gebruik van de theorie van Mahan nog een belangrijke beslissing genomen: Nederland koos definitief voor het inzetten van grote en sterke schepen in plaats van klein en snel materieel. Deze keuze heeft uiteindelijk grote gevolgen gehad op het verdere bouwbeleid van Nederland tot op de dag van vandaag. Hedendaags telt de Koninklijke Marine immers nog zes grote fregatten.¹⁰¹

⁹⁹ De kruisers waren grotere modellen dan de torpedokruisers die in 1912 werden voorgesteld. Laatstgenoemde leek meer op een torpedoboot.

¹⁰⁰ Anten. *Navalisme Nekt Onderzeeboot*, 175-177.

¹⁰¹ Rijksoverheid, 'Koninklijke Marine: Schepen', accessed June 26, 2017, <https://www.defensie.nl/organisatie/marine/inhoud/eenheden/schepen>

Conclusie

De Koninklijke Marine en een meerderheid van de Tweede Kamerleden omhelsden het Mahanisme vanwege de steeds toenemende kritiek op het Nederlandse defensiebeleid tussen 1890 en 1914. Rond 1890 werd de theorie van Mahan wel degelijk bruikbaar geacht, maar tegelijkertijd ook veel te duur bevonden. Desondanks werd het na 1890 door de grootschalige vlootbouw in andere landen steeds duidelijker dat Nederland zijn eigen belangen niet kon verdedigen ten tijde van conflict. Nederland wilde door de bouw van nieuwe oorlogsschepen nog een rol van betekenis spelen op de wereldzeeën, maar dit mocht niet te veel kosten. Daarom liet Nederland zich inspireren door het Mahanisme, maar wel op kleine schaal. De nieuwe schepen van de marine waren namelijk niet groot en sterk genoeg en te klein in aantal om een kans te maken tegen bijvoorbeeld de Britse, Duitse of Japanse vloot. Het Nederlandse Mahanisme was dus relatief, internationaal gezien stelde het niet veel voor.

De goedkope uitvoering van het Mahanisme kwam de Koninklijke Marine binnenlands op veel kritiek te staan. Er waren miljoenen guldens in de bouw van nieuwe schepen gepompt, maar de marine kon de Nederlandse belangen wereldwijd nog steeds niet goed behartigen. Zelfs Nederland en Nederlands-Indië konden aan de zeezijde niet voldoende beschermd worden bij een eventuele inval. In 1906 opperde de Staatscommissie ter verdediging van Nederlands-Indië daarom om de kolonie door kleinere en goedkopere torpedoboten te laten verdedigen. Dit omdat het bouwen van een slagvaardige vloot die wereldwijd wel een rol van betekenis kon spelen de financiële draagkracht van Nederland ver te boven ging. Het plan van 1906 had het waarschijnlijk niet gehaald, maar de suggestie om over te stappen op torpedoboten liet wel zien dat er serieus werd nagedacht om de marine op een veel goedkopere en wellicht een meer kleinschalige manier te laten functioneren. Om te voorkomen dat de geldkraan dicht zou gaan en dat de Koninklijke Marine zowel nationaal als internationaal het kleine beetje prestige dat het nog had zou verliezen, werd het werk van Mahan uit de kast gehaald en als gelegenheidsargument ingezet. Met de werken van Mahan wisten Nederlandse marinemensen de publieke opinie in Nederland te keren, waardoor voorkomen werd dat Nederland overstapte op kleinschalig materieel. Daarnaast zorgde het Mahanisme dat Nederland definitief koos voor de inzet van grote oorlogsschepen op de wereldzeeën.

Hoofdstuk 5: Het Nederlandse marinebeleid

De Nederlandse vloot heerste tussen 1890 en 1914 nooit over de wereldzeeën. Toch deed de Koninklijke Marine een poging de grote mogendheden bij te benen in de vlootwedloop. Daarvoor moest nieuw beleid worden gemaakt. Niet alleen moest worden besloten hoe de kust van Nederland en zijn koloniën beschermd moest worden, ook was er een bouwbeleid nodig. In dit hoofdstuk wordt daarom bekeken wat er betreffende de marine en de Nederlandse verdediging ter water allemaal in Den Haag besloten werd en tot in hoeverre dit beleid in de praktijk is gebracht. De volgende vraag staat daarom in dit hoofdstuk centraal: In hoeverre werd de theorie van Mahan daadwerkelijk toegepast binnen het beleid van de Koninklijke Marine in de periode 1890-1914?

Commissies en defensierapporten: het vaststellen van marinebeleid

Bij het vaststellen van het Nederlands marinebeleid rond 1890 valt voornamelijk de vredelievende toon van politici op. Gesproken over het creëren van een wereldwijde schakel bestaande uit oorlogsschepen, militaire bases en nieuwe koloniale bezittingen, werd er eigenlijk niet. Bij het vaststellen van de staatsbegroting voor het dienstjaar 1891 sprak het conservatieve katholieke Kamerlid W.P.A. Mutsaers uit Tilburg zelfs over een vijand waarmee geen vrede te sluiten was. Deze vijand was volgens hem het militarisme dat in de grote staten van Europa al het hoogste woord voerde.¹⁰² Nederland moest hier volgens hem niets mee te maken willen hebben. In hetzelfde jaar sprak het liberale Kamerlid W.A. Viruly Verbrugge uit Rotterdam zich uit tegen een actieve zeemacht. Hij beweerde dat als dit moest dienen tot vlagvertoon, het Nederland eerder belachelijk maakte dan dat het enig nut bracht. In dezelfde vergadering moest Gerhardus Kruys, destijds Minister van Marine, in de verdediging omdat hij een actievloot wilde die volgens hem nodig was voor de verdediging van de Nederlandse kust en de Indische kolonie. Sprake van een duidelijk takenpakket voor de marine was er nog niet. In Indië moest de vloot zich bezig houden met: 'de handhaving van het gezag in den ruimsten zin van het woord en het verrichten van wat men zou kunnen noemen de meer zuiver koloniale diensten'.¹⁰³

Dat er geen duidelijk defensieplan was bleek ook uit de rede van het conservatief-liberaal Kamerlid en oud-marineofficier Henri Daniël Guyot. Hij claimde dat het leger en de vloot elkaar moesten aanvullen. Volgens hem bestond er geen gezonde verhouding tussen de twee, zo was het niet duidelijk hoe een eventuele vijandelijke aanval afgeslagen moest worden. Ook bij de aanschaffing van het materieel kwam volgens Guyot geen vast plan kijken, waardoor de ministers van marine in de loop der jaren gewoon maar wat hadden aangekocht. Tijdens de vergadering van 13 mei 1891 gebeurden er enkele opvallende dingen. Zowel een groot aantal Kamerleden als de Minister van Marine zagen het zitten om de taak van de Nederlandse vloot bij wet vast te stellen. Guyot wilde echter nog iets verder gaan door wettelijk vast te laten stellen hoeveel schepen er in vredetijd aanwezig moesten zijn in Nederlandse wateren. Zowel de minister als S.T. Land, liberaal Kamerlid en later marineofficier, zagen dit niet zitten, omdat als de samenstelling van het materieel bij wet bepaald werd, de kans groot was dat er gelden aangevraagd moesten worden voor verouderde schepen die niet meer aan de eisen van de tijd voldeden. Minister Kruys zei in de

¹⁰² Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1890-1891 20 December 1890. 25ste Vergadering. Vergadering van Zaterdag 20 December 1890.," Pub. L. No. Vol 116., 1890-1891 Staten-Generaal Digitaal (1890), 1890-91, accessed February 3, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>. 425-426.

¹⁰³ Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1890-1891 13 Mei 1891. 68ste Vergadering. Vergadering van Woensdag 15 Mei 1891.," Pub. L. No. Vol 352., 1890-1891 Staten-Generaal Digitaal (1891), accessed February 3, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>. 1328.

desbetreffende vergadering ook dat hij geen belangrijke aanvragen tot aanbouw meer wilde doen voor er een wetsontwerp op tafel lag dat de taak der zeemacht vast zou stellen.¹⁰⁴ Plannen om een vlootbeleid te creëren en om aan de hand van die plannen schepen te bouwen die binnen het profiel pasten waren er in de periode rond 1890 dus wel degelijk.

Verder dan overeen te komen dat er een eenduidig marinebeleid en een moderne oorlogsvloot gerealiseerd moesten worden kwam de Tweede Kamer lange tijd niet. Pas bij het Vlootplan van 1913 werd er een duidelijke keuze gemaakt. Voor die tijd konden de Tweede Kamerleden het niet eens worden over hoe het marinebeleid eruit moest komen te zien en welk typen schepen daarvoor in aanmerking kwam. Tekenend zijn verschillende defensierapporten waarbij gekeken werd naar de samenwerking tussen de landmacht en de marine. In 1890 schreef een staatscommissie dat een offensief uitvoeren tegen een van de omliggende grootmachten onmogelijk was. Bij het uitbreken van een oorlog moesten de Nederlandse zee- en landmacht zich richten op het verdedigen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Zuiderzee, de bovenrivieren en de stelling van Amsterdam. In vredetijd had het handhaven van de neutraliteit de prioriteit. Sprake van een duidelijke samenwerking tussen verschillende onderdelen was er niet. De staatscommissie vond dat het afslaan van een landing uitsluitend een taak was voor de landmacht.¹⁰⁵ De zeemacht moest proberen om vijandelijke schepen van de Nederlandse kust af te houden. Over het concentreren van de vloot en het verstoren van een vijandelijke schakel werd niet gesproken.

Vier jaar later voegde een nieuwe staatscommissie ook het Noordzeekanaal, De Texelsche en de Goereesche zeegaten toe aan het lijstje van te verdedigen plaatsen.¹⁰⁶ Opvallend in dit rapport was dat er verschillende scenario's waren opgenomen. In het rapport werden aanvallen van Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië uitgebreid uitgewerkt. Dit laat maar weer eens zien dat Nederland zijn burens niet vertrouwde. Ook opvallend is dat binnen ieder scenario de Nederlandse vloot versnipperd werd. In zijn werk beschreef Mahan het voordeel van de Nederlandse kustlijn. Door de vele toegangen tot zee was het voor een vijand niet mogelijk om Nederland door één blokkade van de wereldhandel af te sluiten. In het defensierapport werd dit juist als een nadeel gezien. Vooral in het geval van Duitsland was er sprake van problematiek. Volgens het rapport zouden de noordelijke en de oostelijke provincies al snel in handen vallen van het Duitse landleger bij een inval. De Nederlandse vloot moest vervolgens voorkomen dat het leger niet direct door de inzet van schepen kon worden overgezet naar Noord-Holland. Daarnaast moest de vloot ook rekening houden met een eventuele invasie op de Nederlandse westkust, waardoor er op verschillende plekken oorlogsschepen ingezet moesten worden. In 1903 was een soortgelijke commissie juist van mening dat een gecombineerde vloot van pantserschepen en torpedoboten de volgende vaarwateren moesten verdedigen: de Texelsche zeegaten, de haven van IJmuiden, het zeegat bij Hoek van Holland, de Goereesche zeegaten, Het Hollandsch Diep en het Volkerak, de Vliegaten en de Zuiderzee.¹⁰⁷ Weer koos de Koninklijke Marine voor een verdedigende positie en voor de

¹⁰⁴ Ibid. 1323-1333.

¹⁰⁵ Nationaal Archief, "Marine/Directie Der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord: Rapport Der Commissie, Ingesteld Bij Koninklijk Besluit van 23 Maart 1890 N28, Tot Het Uitbrengen van Advies Omtrent de Verdediging Des Lands Door Zee- En Landmacht," Pub. L. No. 2.12.12, 257 (1890).

¹⁰⁶ Nationaal Archief, "Marine/Directie Der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord: Rapport Der Commissie Ter Voorbereiding van de Samenwerking van Zee- En Landmacht Bij 'S Lands Verdediging," Pub. L. No. 2.12.12, 215 (1894).

¹⁰⁷ Nationaal Archief, "Marine/Directie Der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord: Rapport Betreffende de Herziening En Aanvulling Der Defensiemiddelen Aan de Zeezijde, Uitgebracht Door de Commissie in Zake Samenwerking van Land- En Zeemacht, Ingevolge Gemeenschappelijke Opdracht van Den

versnippering van de eigen vloot.

Alleen in Indië had de Nederlandse vloot de opdracht tot het onderscheppen van een vijandelijke vloot. De marine had hier de taak om landingen te voorkomen op plekken als Batavia, Soerabaja, Samarang en Cheribon, allemaal gelegen op Java. Voor de rest van de Indische kolonie bestond eigenlijk geen defensieplan. Ook waren de taken van marine en landmacht niet met elkaar verbonden. In het geval van een succesvolle vijandelijke landing op Java moest de landmacht zich terugtrekken in het binnenland om vandaar verzet te bieden. Op ondersteuning van de marine hoefden ze niet te rekenen, bij een succesvolle invasie van Java was deze namelijk al verslagen. De Nederlandse marine en het leger opereerden dus langs elkaar heen.¹⁰⁸ De taak van de Nederlandse vloot in Indië bleef eigenlijk hetzelfde zoals die in het Koninklijk Besluit van 1866 was vastgesteld: "tot handhaving van het Nederl. gezag en tot bevordering van de algemeene belangen van Nederland in de Indische wateren." In 1891 werd de opdracht anders geformuleerd, maar kwam deze bijna op hetzelfde neer: "om met klem Nederl. rechten en belangen te handhaven en te beschermen en het souverain gezag in den archipel, ook tegenover inlandsche volkeren, krachtig te doen eerbiedigen." In 1896 werd deze omschrijving nog eens verkort overgenomen: "om met klem Nederl. rechten en belangen te beschermen en het souverain gezag in den archipel te handhaven, ook tegenover inlandsche volkeren."¹⁰⁹

In de periode 1890-1914 kwamen er heel wat staatscommissies voorbij die keken naar de (maritieme) verdediging van Nederland en Nederlands-Indië. Grote veranderingen waren er niet. Iedere commissie deed een schatting van wat er op dat moment nodig was om Nederland te verdedigen tegen andere staten. Elk scenario werd in politieke- en marinekringen besproken, maar omdat het aantal schepen en de plekken die ze moesten verdedigen bijna in ieder rapport verschilden, werd er geen eenduidig maritiem beleid gemaakt. Omstreeks de eeuwwisseling was Nederland er redelijk in geslaagd het verouderde materieel van 1890 te vervangen met meer moderne en slagvaardige schepen. Een probleem was wel dat Nederland door het ontbreken van een vast beleid niet stelselmatig had aangebouwd. Hierdoor waren niet alle schepen overal inzetbaar of in staat om actief met elkaar samen te werken, vanwege verschillende gradaties in snelheid en kracht. Daarnaast gebruikte Nederland de schepen voor verdedigende doeleinden, terwijl Mahan juist de aanval voorschreef. Ook hadden de marines in andere staten niet stilgezeten, waardoor Nederland nog steeds een grote achterstand had op staten als Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Minister van Staat, Minister van Oorlog En van Den Minister van Marine Dd 28/22 Augustus 1903," Pub. L. No. 2.12.12, 217 (1904).

¹⁰⁸ Nationaal Archief, "Directie Der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord: Rapport Betreffende de Defensie van Nederlandsch-Indië," Pub. L. No. 2.12.12, 253 (1892).

¹⁰⁹ Guyot, "Beschouwingen Naar Aanleiding van Het Rapport Der Commissie." 903-904.

Het bouwbeleid

De Nederlandse marine stond tussen 1890 en 1914 misschien ver verwijderd van de wereldtop, maar heel zwak was hij niet. Al rond 1890 deed Nederland het aardig goed als het ging om klein materieel, in 1891 had Nederland bijvoorbeeld al aardig wat torpedoboten. Rond de eeuwwisseling werd er ook een poging gedaan om grotere schepen te bouwen. Enkele voorbeelden hiervan waren de volgende slagkruisers: de *Koningin-Regentes* (7290 ton, te water in 1900), *De Ruyter* (6377 ton, jaartal 1900), *Hertog Hendrik* (6282 ton, jaartal 1900), *Maarten Harpertsz. Tromp*. (6405 ton, jaartal 1903), de *Jacob van Heemskerck* (6000 ton, jaartal 1906) en *De Zeven Provinciën* (jaartal 1910, 7500 ton).¹¹⁰

Tabel 7: Gepantserde schepen in dienst van de Algemene Nederlandse Zeemacht 1890-1914*							
Jaartal	1890	1894	1898	1902	1906	1910	1914
Pansterschepen	1	1	3	5	7	9	9
Aantal nieuw	/	3	2	2	2	2	0
Kleine pantserschepen**	5	5	3	2	2	0	0
Pantserdekschepen	0	1	4	7	7	7	4
Aantal nieuw	/	1	3	4	0	0	0
Pantserboten	0	0	0	0	0	0	3
Monitors	13	13	12	12	12	3	3
Riviervaartuigen	5	5	5	5	4	3	0

*Het meetmoment van deze gegevens is 1 januari van ieder jaar.

**Schepen met een vermogen van minder dan 4000 pk.

Bron: *Staat der Nederlandsche Zeemacht en Koopvaardijvloot (1890- 1914)*.

De Nederlandse marine was vooral rond de eeuwwisseling flink aan het bouwen geslagen met materieel tussen de 6000 en 7500 ton. Er is hiermee duidelijk een breuk met het verleden te zien. Nederland koos voor 1890 namelijk ook nog voor kleinere gepantserde schepen, zoals riviervaartuigen en monitors. Monitors waren kleine en langzame schepen die waren uitgerust met een groot kanon en daardoor nog over aardig wat slagkracht beschikten. Echter waren ze, net zoals riviervoertuigen, niet geschikt voor de open zee. Uit tabel 7 kan worden opgemaakt dat Nederland met zijn bouwbeleid na 1890 voor schepen koos die actief konden zijn op de oceanen. In de periode 1890-1910 werden namelijk negentien nieuwe relatief grote gepantserde schepen op stapel gezet. Toch kan dit geen volledige omhelzing van het Mahanisme genoemd worden, de Nederlandse pantserschepen waren daarvoor internationaal gezien immers veel te klein. Daarnaast bouwde Nederland niet alleen maar pantserschepen. Uit tabel 8 is op te maken dat Nederland naast zeewaardige en voor Nederlandse begrippen krachtige schepen, ook voor snelheid koos.

Voor na 1890 begon Nederland met het bouwen van snelle torpedoboten en tussen 1910 en 1914 werden er ook nog twee mijnenleggers, acht torpedobootjagers en drie onderzeeboten gebouwd. Deze kleinere typen schepen waren niet bedoeld voor de open zeeën. Het bouwen van kleine snelle schepen paste binnen de Franse defensieve strategie *Jeune Ecole*, waarbij het verdedigen van de kust met kleine en snelle schepen centraal stond. Kleinere schepen hebben minder diepgang dan zwaardere pantserschepen, hierdoor hebben bijvoorbeeld torpedoboten in kustgebieden het voordeel dat ze zich kunnen terugtrekken in gebieden die voor grotere schepen niet toegankelijk zijn. Ondanks dat de marine tussen 1906 en 1912 een pr-offensief ten voordele van

¹¹⁰ J.H. Bahle, *Staat Der Nederlandsche Zeemacht En Koopvaardijvloot.*, vol. 75 (Amsterdam: Amst. Boek- en Steendrukkerij, v/h Ellerman Harms & Co., 1914), 3-11.

het gebruik van slagschepen voerde, werd er dus nog wel degelijk kleiner materieel gebouwd. In zijn bouwbeleid koos Nederland dus niet voor een eenduidige strategie. Er kan er niet gesproken worden over een eenduidige vloot, aangezien snel en krachtig materiaal niet altijd met elkaar samen kan werken. Wel is aannemelijk dat het kleinere en snellere materiaal bedoeld was voor de Nederlandse kust en dat er met het zwaardere materieel een wereldwijde schakel kon worden gerealiseerd.

Tabel 8: Ongepantserde schepen in dienst van de Algemene Nederlandse Zeemacht 1890-1914*

Jaartal	1890	1894	1898	1902	1906	1910	1914
Kannoneerboten	31	31	22	21	18	10	10
Torpedoboten	11	35	35	38	33	38	30**
Aantal nieuw	/	24	0	3	10	10	4
Mijnenleggers	0	0	0	0	2	2	4
Aantal nieuw	0	0	0	0	2	0	2
Torpedobootjagers	0	0	0	0	0	0	8
Onderzeeboten	0	0	0	0	0	0	3***
Overig****	14	13	11	7	1	0	0

*Het meetmoment is 1 januari van ieder jaar. De gegevens uit deze tabel zijn afkomstig uit: *Staat der Nederlandsche Zeemacht en Koopvaardijvloot*.

** In 1914 waren er nog 8 extra torpedoboten in op stapel gezet.

***De eerste onderzeeboot werd in 1907 al te water gelaten, maar in 1910 was deze nog niet in het overzicht opgenomen. De overige twee onderzeeërs zijn wel na 1910 gebouwd. Wel waren op 1 januari 1913 nog 4 onderzeeboten in aanbouw.

****Overig bestaat uit: Fregatten, Korvetten, Schoeners en Raderschepen. Deze typen werden na 1890 niet meer gebouwd.

Bron: *Staat der Nederlandsche Zeemacht en Koopvaardijvloot (1890- 1914)*.

Tabel 9: Schepen in dienst van de Indische Marine 1890-1914*							
Jaartal	1890**	1894	1898	1902	1906	1910	1914
Pantersschepen	0	0	1***	0	0	0	0
Pantserdekkorvetten	1	1	1	1	1	0	0
Flottielje-vaartuigen	0	16	15	15	13	6	3
Torpedoboten	1	1	1	3	6	9	9
Wachtschepen	2	2	2	1	1	1	0
Opnemingsvaartuigen	1	3	4	3	3	3	3
Mijnenleggers	0	0	0	0	0	0	2
Onderzeeboten	0	0	0	0	0	0	1
Overige stoomschepen	20	5	2	2	2	2	1
Totaal aantal schepen	25	31	30	27	26	21	19

*Bij de Indische marine werd niet stelselmatig aangebouwd. Vanuit Nederland werden schepen aan het bestandsdeel toegevoegd. In veel gevallen ging het al om oudere schepen die eerder elders dienst hadden gedaan. Het meetmoment is 1 januari van ieder jaar. De gegevens uit deze tabel zijn afkomstig uit: *Staat der Nederlandsche Zeemacht en Koopvaardijvloot*.

** In 1890 werd er gebruik gemaakt van een ander classificatiesysteem. De 20 schepen die bij 1890 onder 'overige stoomschepen' staan werden vanaf 1894 ingedeeld bij andere klassen.

***Slechts tijdelijk in dienst van de Indische marine.

Bron: *Staat der Nederlandsche Zeemacht en Koopvaardijvloot (1890- 1914)*.

Echter blijft de vraag hoe de Nederlandse schepen precies zijn ingezet. De Nederlandse pantserschepen bleven voornamelijk actief in wat de algemene zeemacht werd genoemd. In tabel 6 is bijvoorbeeld te zien dat er voor de Indische Marine geen nieuw materieel werd gebouwd. De schepen die permanent in Indië actief waren, kwamen in de meeste gevallen uit andere gebieden waar ze eerder al dienst hadden gedaan. Ook opvallend was dat het aantal schepen van de marine na 1894 steeds verder terugliep, terwijl het defensievraagstuk en de roep om Indië te verdedigen in deze tijd juist groter werd. Ook al werden er in 1912 en 1913 plannen gemaakt om de vloot flink uit te breiden en een groot aantal slagschepen naar Indië te sturen, het blijft een feit dat de eerste grote schepen volgens het plan pas tussen 1917 en 1919 gebouwd zouden worden. Vooral na 1906, toen de marine door flinke kritiek met een plan moest komen, mag aangenomen worden dat Nederland in die periode een poging heeft gedaan om de marine in Indië te versterken. Dit was echter niet het geval. In 1914 bestond de Indische marine uit drie Flottieljevaartuigen, negen torpedoboten, drie opnemingsvaartuigen, twee mijnenleggers, een onderzeeboot en een stoomschip. Met dit materieel kon Nederland zijn eigen gezag in de kolonie nooit onderhouden, laat staan verdedigen tegen een buitenlandse vloot. Wellicht had de afname van schepen in de Indische marine te maken met een steeds belangrijker wordende algemene zeemacht. Om daar achter te komen moet er worden gekeken naar de Nederlandse militaire schakel. Want waar was de algemene zeemacht binnen de Nederlandse Marine precies actief, en hoe werden de Nederlandse belangen wereldwijd beschermd?

Conclusie

De Koninklijke Marine was internationaal gezien een kleine vloot met grootste plannen. In de taakomschrijving van de Nederlandse marine in de periode 1890-1914 waren flink wat aspecten uit de theorie van Mahan terug te vinden. De marine moest namelijk fungeren als de schakel tussen Nederland en zijn koloniale rijk. Daarnaast moest de vloot de gehele Indische kolonie beschermen. Desondanks is het beleid van de Koninklijke Marine niet Mahanistisch te noemen, daarvoor was er te vaak sprake van besluiteloosheid. Gekeken naar het bouwbeleid kon Nederland geen duidelijke keuze maken tussen het Mahanisme en de Franse zeebootstrategie Jeune Ecole. Er werden in de periode 1890-1914 eigenlijk alleen nog maar pantser(dek)schepen en torpedoboten gebouwd. Dit impliceert dat Nederland zowel in wilde zetten op kracht als snelheid, ondanks de waarschuwing van Mahan dat een vloot niet zowel snel als krachtig kon zijn. De snelle schepen zouden binnen de Koninklijke Marine bruikbaar zijn voor de kustverdediging, terwijl het zwaardere gepantserde materieel actief kon zijn op de wereldzeeën. Omdat de marine koos voor zowel snelheid als kracht kon de vloot niet volledig samenwerken. De torpedoboten waren te snel om op te trekken met de pantserschepen, terwijl de torpedoboten weer te zwak waren om de pantserschepen bij te staan in een gevecht. Daarnaast verschilden de gebouwde pantserschepen ook nog eens in snelheid, zwaarte en kracht, waardoor deze ook lang niet altijd samen konden werken.

Het gebrek aan eenduidigheid en het niet kunnen kiezen van een strategie is ook duidelijk terug te zien in de verschillende defensierapporten betreffende Nederland en Indië tussen 1890 en 1914. Bijna iedere staatscommissie had namelijk weer een andere interpretatie over hoe Nederland en zijn koloniën beschermd moesten worden. Daardoor werden er steeds weer nieuwe plekken aangewezen die verdedigd moesten worden tegen verschillende hypothetische vijanden, waarvoor vaak weer ander materieel nodig was dan voorheen. De marine kon door steeds andere adviezen geen duidelijke keuzes maken, waardoor Nederland een beetje voor snelheid en gedeeltelijk voor het Mahanisme koos.

Hoofdstuk 6: De Koninklijke Marine in actie

Net zoals in andere landen werd ook in Nederland ingezien dat de marine als schakel fungeerde tussen het moederland en de overzeese belangen en daarom slagkrachtig moest zijn. Om deze schakel te creëren en in stand te houden moest Nederland toch een poging doen het Mahanisme uit te voeren. In dit hoofdstuk wordt daarom onderzocht of de Nederlandse marine door middel van vlagvertoon, oefeningen en het uitvoeren van militaire operaties enigszins voldeed aan de voorwaarden van het Mahanisme. De volgende vraag staat daarom in dit hoofdstuk centraal: In hoeverre wist de Koninklijke Marine tussen 1890 en 1914 een militaire schakel over de wereldzeeën te creëren?

De Nederlandse schakel

De Nederlandse marine bestond rond 1890 voornamelijk uit oud materieel. Daarnaast was er niet tot nauwelijks sprake van een wereldwijde schakel bestaande uit strategisch gelegen punten en oorlogsschepen. Integendeel zelfs, de factorijen aan de Afrikaanse goudkust waren bijvoorbeeld in 1871 verkocht aan de Britten, waardoor Nederland naast zijn eigen koloniën geen uitvalbasis meer had en daarmee ook geen plekken waar de bemanningen even uit konden rusten of waar schepen kolen konden laden. Toch wilde de Koninklijke Marine over de hele wereld de Nederlandse belangen blijven verdedigen en de vlag vertonen. Om te achterhalen hoe de Nederlandse vloot precies opereerde wordt er in dit onderzoek gekeken naar het verbale archief van de marine, dat loopt van 1813 tot en met 1900. Om in beeld te brengen hoe de Nederlandse marine tussen 1890 en 1914 opereerde worden hier de activiteiten van de marine met elkaar vergeleken. Bij deze twee jaartallen wordt voornamelijk gekeken hoeveel marineschepen er wereldwijd ingezet werden en op welke vaarroutes de Nederlandse marineschepen actief waren. Hierbij zal voornamelijk gekeken worden naar de wereldzeeën en niet naar de activiteiten in de Noordzee, Zuiderzee en aan de Nederlandse kust. Omdat er geen verbaal archief van de marine na 1900 bestaat wordt de periode 1900-1914 in kaart gebracht door de activiteiten van de volgende drie pantserschepen te analyseren: *Evertsen* (1896), *Jacob van Heemskerck* (1906) en *De Zeven Provinciën* (1910). Voor deze schepen is gekozen vanwege de uiteenlopende bouwjaren, de tonnage, dienstjaren en vanwege de plekken waar ze actief waren. De *Evertsen* was alleen actief in Europa, de *Jacob van Heemskerck* was gebouwd voor de Atlantische vaart en *De Zeven Provinciën* was actief in Indië. De vraag die hierbij wordt gesteld is hoe de schepen de Nederlandse belangen aldaar wisten te behartigen.

Gekeken naar de activiteiten van de Nederlandse marine in 1890 vallen enkele zaken op. Ten eerste dat zes van de elf schepen die dat jaar in het verbale archief werden genoemd al meer dan tien jaar in dienst waren. Daarnaast waren er maar twee gepantserde schepen actief en had slechts iets meer dan de helft van de schepen een vermogen van meer dan 2500 paardenkracht.¹¹¹ Toch hield dit de marine niet tegen de wereldzeeën te bevaren. In 1890 verbleef het pantserskorvet *Sumatra* (te water gelaten in 1890, 2749 pk en gepantserd) op zijn weg naar Indië een tijdlang in de Rode Zee om daar de Nederlandse vlag te vertonen.¹¹² Daarnaast was ook het schroefstoomschip *De Ruyter* (1880, 3305 pk, ongepantserd) actief in het Midden-Oosten voor het uiteindelijk door het soortgelijke schip *Atjeh* (1876, 2700 pk, ongepantserd) werd afgewisseld omdat er minstens een

¹¹¹ C.H.K. Borghardt, *Staat Der Nederlandse Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld En Alphabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Van Tubergen & Kruysmulder, 1890), 1-6.

¹¹² Nationaal Archief, "Marine/Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900: Mrt 1890," Pub. L. No. 2.12.01, 2649 (1963).

Nederlands schip in het gebied actief moet zijn.¹¹³ De Nederlandse aanwezigheid in de Rode Zee was logisch gezien de route tussen Nederland en zijn belangrijkste kolonie. Onderweg naar Indië stopten Nederlandse schepen vaak bij havens als Gibraltar, Malta, Port Said, Aden en Colombo. Aangezien dit allemaal Britse bezittingen waren, kan geconcludeerd worden dat Nederland in 1890 gebruik maakte van de Britse schakel naar Zuidoost-Azië. De Nederlandse aanwezigheid in de Rode Zee moet daarom niet gezien worden als een poging om een eigen schakel op te zetten, maar meer als een poging om de Britten te laten zien dat Nederland graag mee wilde helpen met het veilig houden van de zeeroute voor bevriende zeegaande staten.

Verder valt op dat de Nederlandse schepen veelal actief waren op de Indische Oceaan, de schepen bleven vooral in de buurt van Sumatra en Java. Dit waren dan ook de belangrijkste gebieden binnen de Nederlandse kolonie. In het kader van de Atjehoorlog was het noordelijkste puntje van Sumatra ook de enige plek in 1890 waar het slagschip *Prins Hendrik der Nederlanden* (1866, 2000 pk, gepantserd) namens Nederland een oorlogshandeling verrichtte.¹¹⁴ In dit geval tegenover de Atjeeërs. De algemene zeemacht was niet of nauwelijks actief in Indische binnenzeeën. Pas als het misging werden er schepen gestuurd, zoals bij de Lombok Expeditie in 1894. Destijds waren het slagschip *Prins Hendrik der Nederlanden* de schroefstoomschepen *Koningin Emma der Nederlanden* (1879, 2732 pk, ongepantserd) en *Tromp* (1877, 2772 pk, ongepantserd), het pantserdekkorvet *Sumatra* en de kleine schoeners *Argus* en *Cycloop* die naar Lombok gestuurd werden.¹¹⁵ Dit mag opvallend genoemd worden. Er werden na 1890, zoals in de historiografie beschreven, namelijk pogingen gedaan om steeds meer gebieden onder direct Nederlands gezag te brengen. Het koloniale bestuur wilde immers overal in de Indische kolonie Nederlandse instituties realiseren, de macht van lokale vorsten terugdringen, slavernij de kop indrukken en een einde maken aan de opiumsmokkel.¹¹⁶ Om deze doelstellingen te realiseren was een actieve en sterke vloot in de kolonie noodzakelijk, wat dus niet het geval was. Alleen bij fikse tegenstand liet Nederland door middel van blokkades en bombardementen zien wie heer en meester in Indië was. Schepen werden dus niet ingezet in vredetijd om de continuïteit van het Nederlandse bestuur te waarborgen. Ook in het westen maakte Nederland vaak gebruik van Portugese, Spaanse en Britse bezittingen om de Nederlandse Antillen en Suriname te bereiken. Daarnaast werd de haven van Rio de Janeiro voor de bouw van het Panamakanaal vaak gebruikt door schepen die vanuit de Antillen naar Indië vertrokken.¹¹⁷ In Afrika was alleen het schroefstoomschip *Sommelsdijk* (1882, 2000 pk, ongepantserd) actief om de Nederlandse vlag aan de westkust van het continent te vertonen.¹¹⁸

Met de Tweede Boerenoorlog in Zuid-Afrika en grote onrusten in China was 1900 een turbulent jaar voor de Nederlandse marine. Wat hierbij wel opvalt is dat Nederland in deze onrustige tijd een poging deed om zich op te werpen als grote maritieme natie die overal actief was. In 1900 had de marine een sterk moderniseringsproces ondergaan. Wereldwijd werden er naar Nederlandse maatstaven veel nieuwere, grotere en sterkere schepen ingezet dan in 1890. Van de negentien

¹¹³ Nationaal Archief, "Marine/Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900: Apr-Mei 1890," Pub. L. No. 2.12.01, 2650 (1963).

¹¹⁴ Nationaal Archief, "Marine/Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900: Juni, Juli 1 - 10 1890," Pub. L. No. 2.12.01, 2651 (1963).

¹¹⁵ Ewald Vanvugt, *De Schatten van Lombok: Honderd Jaar Nederlandse Oorlogsbuit Uit Indonesië* (Amsterdam: Uitgeverij Jan Mets, 1995). 23.

¹¹⁶ Schulte Nordholt, *The Spell of Power*, 210.

¹¹⁷ Nationaal Archief, Marine/Ministerie van Marine: openbaar verbaal, 1813-1900: juni, juli 1 - 10 1890.

¹¹⁸ Nationaal Archief, "Marine/Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900: Dec 1890," Pub. L. No. 2.12.01, 2656 (1963).

schepen die in het verbale archief in 1900 worden genoemd waren er zes bepantserd.¹¹⁹ De nieuw opgebouwde Nederlandse vloot werd niet geconcentreerd in Nederland of in Indië. Van de twaalf meest zware en bepantserde schepen bleven er zes achter in Nederland, waarvan de *Noord-Brabant* (1899, 10067 pk, gepantserd) nog enkele maanden actief was in het Oostzeegebied.¹²⁰ Vijf of zes pantsersschepen in Nederlandse wateren was een fikse verbetering vergeleken met tien jaar daarvoor, maar lang niet genoeg om een aanval van een Europese grootmacht te weerstaan. In Oost-Azië waren slechts drie grotere gepantserde schepen actief, al was dat nog veel, aangezien deze schepen naar China werden gestuurd vanwege de Bokseropstand dat jaar.¹²¹ De schepen kregen als taak om zowel Nederlanders als Belgen in Noord-China te beschermen.¹²² In Zuid-Afrika vertegenwoordigen het stoomschip *Herzog* en de pantsersschepen *Friesland* (1896, 10416 pk, gepantserd) en *Gelderland* (1898, 9867 pk, gepantserd) de Nederlandse belangen. Het laatstgenoemde schip werd zelfs ingezet om Paul Kruger, president van de Transvaal in het tegenwoordige Zuid-Afrika, naar Europa te brengen.¹²³ De Portugese haven Lourenco Marques, het tegenwoordige Maputo in Mozambique, werd door de Nederlandse schepen veelal als uitvalbasis gebruikt. Verdere verschillen met 1890 zijn dat er veel meer schepen actief waren en dat er meer havens werden bezocht door Nederlandse schepen, zowel in Azië en Afrika als in de Amerika's. Op de weg naar Indië werd er bijvoorbeeld ook vaker gebruik gemaakt van de haven van Algiers, destijds Frans gebied.¹²⁴ Hieruit valt weer op te maken dat Nederland het controleren en beheersen van vaarroutes en het creëren van een wereldwijde schakel over de wereldzeeën als een internationaal project beschouwde.

Nederlandse pantsersschepen

Het pantserschip *Evertsen* maakte tussen 1896 en 1913 deel uit van de Nederlandse actieve zeemacht. In deze periode deed het schip slechts één haven buiten Europa aan. Tijdens de eerste grote reis van het schip, naar het Middellands Zeegebied, werd in 1897 Algiers bezocht. Meer zuidelijk zou het schip overigens niet meer komen. In 1898 werden de Vasco de Gamafeesten in Lissabon nog bezocht en in 1905 liet het schip zich in Noord-Spanje zien, maar het pantserschip werd vanaf 1902 voornamelijk ingezet op de Noordzee, de Atlantische Oceaan en de Oostzee. De *Evertsen* verrichte nooit een oorlogsdaad en heeft voornamelijk het doel gehad om de Nederlandse neutraliteit in eigen wateren te waarborgen en om de Nederlandse vlag in buitenlandse wateren en havens te vertonen. Het schip was het meest actief in Scandinavië. Noorwegen was een populaire bestemming vanwege de fjorden, waar het schip in totaal vijf keer kwam om voornamelijk (schiet)oefeningen te doen. De *Evertsen* liet zich tussen 1896 en 1913 verder zien op de traditionele Europese handelsroutes. Zo werden er vijf reizen gemaakt door de Oostzee, was het schip tijdens vier verschillende reizen actief in Britse wateren, werden gebieden aan de Europese zijde van de

¹¹⁹ C.H.K. Borghardt, *Staat Der Nederlandse Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld En Alphabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Amst. Boek- en Steendrukkerij, v/h Ellerman Harms & Co., 1902). 3-12.

¹²⁰ Nationaal Archief, "Marine/Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900: Mei 1900," Pub. L. No. 2.12.01, 2746 (1963).

¹²¹ Nationaal Archief, "Marine/Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900: Aug. 1900," Pub. L. No. 2.12.01, 2749 (1963).

¹²² De schepen die naar China werden gestuurd zijn: pantserschip *Koningin Wilhelmina der Nederlanden* (1892, 4600 pk, gepantserd), pantserschip *Holland* (1896, 10548, gepantserd) en het pantserschip *Piet Hein* (1894, 4736 pk, gepantserd).

¹²³ Nationaal Archief, "Marine/Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900: Sep. 1900," Pub. L. No. 2.12.01, 2750 (1963).

¹²⁴ Ibid.

Atlantische Oceaan twee keer bezocht en eenmaal maakte het schip een ronde door de Middellandse Zee.¹²⁵ In 1914 besloot de marine om de Evertsen samen met het zusterschip Piet Hein in de verkoop te doen.¹²⁶



Afbeelding 7: Het pantserschip Evertsen.¹²⁷

De *Jacob van Heemskerck* werd tussen 1908 en 1914 voornamelijk gebruikt om de Nederlandse vlag op de Middellandse Zee te vertonen. In een periode van zes jaar maakte het schip vijf rondes door het gebied. Dit is niet de meest opvallende statistiek van de *Jacob van Heemskerck*. Het schip vertrok namelijk twee keer naar het Caraïbisch gebied.¹²⁸ Eind 1908 blokkeerde het schip samen met de pantserdekschepen *Gelderland* en *Friesland* de haven van Caracas, de hoofdstad van Venezuela. Hierbij werden de twee Venezolaanse kustwachtschepen de *Alix* en de *23de Mayo* aangehouden en naar Willemstad gebracht. De relatie tussen Nederland en Venezuela was in de voorgaande jaren zwaar verslechterd. In 1907 werden enkele Antilliaanse schepen onterecht aan de ketting gelegd omdat ze smokkelwaar zouden bevatten en in 1908 werden kleine Nederlandse handelsvaartuigen geweerd en mochten grotere Nederlandse vaartuigen alleen nog maar gebruik maken van de onhandig gelegen havenstad Puerto Cabello.¹²⁹ Het conflict tussen Nederland en

¹²⁵ Nationaal Archief, "Scheepsjournalen van Het Ministerie van Marine 1813-1995: Evertsen," Pub. L. No. 2.12.03, 1334-1344 (1895-1913).

¹²⁶ Nationaal Archief, Nationaal Archief, "Marine/ Commandant Der Marine Te Willemsoord: Ingekomen Brief van de Minister van Marine Inzake Het Afvoeren Uit de Sterkte van Pantser- En Torpedoboten En Wachtschepen, Met Bijlage En Kantbeschikking," Pub. L. No. 2.12.12.01, 12 (1914).

¹²⁷ Bron: <https://nl.wikipedia.org/>: Foto is eigendom van de Koninklijke Marine.

¹²⁸ Nationaal Archief, "Scheepsjournalen van Het Ministerie van Marine 1813-1995: Jacob van Heemskerck," Pub. L. No. 2.12.03, 1900-1903 (1908-1914).

¹²⁹ De Nederlandse schepen mochten uiteindelijk weer vertrekken, maar waren wel zwaar beschadigd geraakt.

Venezuela escaleerde toen in juli alle Nederlandse diplomaten het Zuid-Amerikaanse land werden uitgezet. Dit omdat de Nederlandse consul de president van Venezuela in het tijdschrift *Hou en Trou* had uitgemaakt voor 'een kwade geest'. Uiteindelijk bleek er een fout te zijn gemaakt in de vertaling van het Nederlands naar het Spaans, maar toen was de schade al gedaan. De Nederlandse blokkade, die tot stand was gekomen met Amerikaanse toestemming, had grote gevolgen. De president van Venezuela, José Cipriano Castro Ruiz, zat tijdens de blokkade in Europa voor een operatie. Zijn vicepresident Juan Vicente Gómez pleegde tijdens de blokkade een succesvolle staatsgreep. De ongunstige maatregelen jegens Nederland werden 21 december 1908 teruggedraaid en de Nederlandse oorlogsschepen keerden huiswaarts.¹³⁰ Gómez herstelde de relatie met westerse staten en voornamelijk de Koninklijke Shell wist daarvan te profiteren. Shell verwierf al snel enkele concessies in de omgeving van het meer van Maracaibo en in 1913 werden er in dertien Venezolaanse staten concessies gekocht. Na de Eerste Wereldoorlog verdiende het bedrijf veel geld aan de exploitatie van olie uit Venezuela.¹³¹



Afbeelding 8: De Hr. Ms. Jacob van Heemskerck.¹³²

¹³⁰ Bas Kromhout, "Bijna-Oorlog Met Venezuela," *Historisch Nieuwsblad*, 2010, accessed March 10, 2017, <https://www.historischnieuwsblad.nl/nl/artikel/26447/bijna-oorlog-met-venezuela.html>.

¹³¹ Marcel Metze, "Hoe Nederland En de VS in 1908 in Venezuela Een 'Regime Change' Forceerden," in *Royal Dutch Shell*, 2007, 1–2, accessed March 10, 2017, <http://www.metze.nl/wp-content/uploads/2015/12/regime-change.pdf>.

¹³² Bron: <https://nl.wikipedia.org/>. Foto is eigendom van de Koninklijke Marine.

De relatie tussen Nederland en Venezuela bleef echter altijd stroef. In 2014 stoomden Venezolaanse marineschepen nog richting Aruba, juist op het moment dat Nederland op verzoek van de Verenigde Staten Hugo Carvajal, het voormalig hoofd van de militaire inlichtingendienst van Venezuela, had gearresteerd op verdenking van drugsmokkel. Venezuela had al gedreigd met economische sancties tegen de Nederlandse Antillen, voordat de schepen langs Aruba voeren. De vier schepen waren volgens de marinewoordvoerder op Curaçao echter op de terugweg van een herdenking en vormden daardoor geen bedreiging. Feit blijft wel dat Carvajal politieke onschendbaarheid kreeg toegekend nadat de schepen in het zicht waren gekomen. Als de Venezolaanse schepen daadwerkelijk tot militaire actie over waren gegaan, dan had Nederland waarschijnlijk geen schijn van kans gehad. Het patrouilleschip de *Zr.Ms. Groningen* was als enige marineschip aanwezig in de regio, maar lag op dat moment 1.000 kilometer ten noorden in Sint-Maarten. Daarnaast was het schip niet geschikt voor gevechtshandelingen. Door de moeizame relatie met Venezuela is het Mahanisme voor Nederland in het Caraïbisch gebied ook hedendaags nog interessant. Helemaal omdat Nederland bij het uitbreken van een conflict er helemaal alleen voor staat. Steun van de NAVO zal uitblijven omdat er geen verdragen getekend zijn betreffende het Caribisch gebied.¹³³

De acties in 1908 van de pantserschepen in Venezuela hadden ook invloed op het Nederlandse debat of pantserschepen noodzakelijk waren of niet. Minister Wentholt benadrukte in 1912 in de Tweede Kamer dat een dergelijke actie als die in Venezuela onmogelijk was geweest zonder de inzet van pantserschepen.¹³⁴ Ook Guyot benadrukte nog maar eens in het Marineblad dat pantserschepen nodig waren om het aanzien in den vreemde te verhogen en handelsbelangen te bevorderen. Met pantserschepen kon dit ook in 'vijandelijk' gebied, zoals bij Venezuela gebeurd was.¹³⁵ Wel kan hierbij een kanttekening geplaatst worden. Nederland kon met zijn schepen op tegen een land dat nauwelijks een (slagvaardige) vloot had. Hiervoor hoefde Nederland niet over te gaan op het bouwen van slagschepen zwaarder dan 15.000 ton. De tweede reis van de *Jacob van Heemskerck* naar het Caribisch gebied was ook opvallend. Het schip vertrok namelijk in 1914 vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog uit Europa. De oorlog was voor Nederland geen reden om alle schepen terug te roepen om de neutraliteit in Nederlandse wateren te handhaven. In plaats daarvan deed het schip Cuba aan om vervolgens terug te keren naar de Antillen.¹³⁶

De Zeven Provinciën was het schoolvoorbeeld van een diplomatiek oorlogsschip. Onderweg naar Indië reisde het schip in 1910 via de westkust van Afrika, waar onder andere (diplomatieke) bezoeken werden gebracht aan Sierra Leone, Liberia, Congo, Namibië en Zuid-Afrika. In Liberia werden de Nederlandse officieren zelfs uitgenodigd voor een diner thuis bij de president van het land. *De Zeven Provinciën* was een schip dat voor dienst in Indië was gebouwd. Het schip kwam op 27 februari 1911 aan in Indië, waar het tot 1918 actief zou blijven. Het schip verrichte geen oorlogshandelingen en bleef voornamelijk in de wateren rond Java, waar het meestal Batavia of de rederij Soerabaja bezocht. Naast Java was de rederij op Lombok ook een bestemming waar het schip vaak kwam. De diplomatieke functie van het schip kwam vooral naar voren tijdens de bezoeken aan Singapore. Voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd de stad onder Brits gezag al zeven

¹³³ Jaime Karremann, "Marineschepen Venezuela laten Aruba schrikken", *Marineschepen.nl*, July 27, 2014, accessed July 27, 2017, <https://marineschepen.nl/nieuws/marineschepen-venezuela-voor-kust-aruba-290714.html>.

¹³⁴ Staten-Generaal Digitaal, Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 03 mei 1912. 74ste vergadering. Vergadering van vrijdag 3 mei 1912. 13.

¹³⁵ Guyot, "Beschouwingen Naar Aanleiding van Het Rapport Der Commissie." 908.

¹³⁶ Nationaal Archief, Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine 1813-1995: Jacob van Heemskerck, 1900-1903.

keer bezocht. In 1912 kwam het schip er zelfs drie keer, al was één bezoek uit pure noodzaak omdat *De Zeven Provinciën* op een rif was gelopen. In Singapore werden voornamelijk officiële bezoeken gebracht aan Britse oorlogsschepen en hoogwaardigheidsbekleders aldaar. Ook was *De Zeven Provinciën* op 22 juni 1911 aanwezig in de stad om de kroning van George V te vieren. Dit is niet gek, aangezien Nederland de relatie met de Britten warm wilde houden, vooral in Oost-Azië.

Gekeken naar de brede doelstelling van de marine in Indië in de periode 1890-1914 was *De Zeven Provinciën* niet overtuigend aanwezig in de gehele kolonie. Naast de aanmeerplaatsen op Java en Lombok werden Noord-Atjeh en de straat van Malakka nog redelijk vaak bezocht. Hier werden onder andere enkele Nederlandse schepen begeleid, aangezien piraterij in het gebied niet vreemd was. De oostelijke kant van de Javazee werd eigenlijk nauwelijks bevaren. In 1911 werd er een kort bezoek aan Makassar (Zuid-Celebes) gebracht en pas in 1913 maakte *De Zeven Provinciën* een tour door de Molukken, waarbij de plaatselijke Nederlandse leidinggevenden bezocht werden. Ten oosten van Lombok werd de kolonie dus niet beschermd, ook niet bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. *De Zeven Provinciën* bleef toen voornamelijk rond Java actief.¹³⁷

De Nederlandse schepen werden tussen 1890 en 1914 voornamelijk ingezet om de Nederlandse vlag op de wereldzeeën te vertonen en om samenwerkingen te zoeken met andere maritieme staten. Gevochten werd er nauwelijks en Nederland hoefde slechts eenmaal een oorlogsschip in te zetten als dwangmiddel. De Nederlandse vloot werd daarom voornamelijk gebruikt om een internationalistisch doel na te streven: het beheersen en controleren van de zee in samenwerking met andere beschaafde en westerse staten. Oorlogszuchtig kan Nederland niet genoemd worden, daarvoor was de vloot te veel verspreid over de wereldzeeën.

¹³⁷ Ibid.

Conclusie

De Koninklijke Marine deed tussen 1890 en 1914 een poging om de Nederlandse vlag in alle wereldzeeën te laten zien. Toch was er hierbij geen sprake van het Mahanisme. Juist doordat Nederlandse schepen overal actief waren, was er geen sprake van een geconcentreerde vloot. Door deze versnippering waren Nederland en zijn koloniën de gehele onderzoeksperiode slecht beschermd. De grotere pantserschepen bleven vaak in Europa actief en lieten zich dikwijls zien op de Noordzee, Oostzee en de Middellandse Zee voor oefeningen en vlagvertoon. Dit had voornamelijk te maken met prestige, Nederland wilde zijn naaste burens laten zien dat het wel degelijk wat in zijn mars had. Af en toe vertrok een groot schip naar Indië of het Caraïbisch gebied, maar sprake van een slagvaardige vloot was er op deze plekken ook niet.

Ondanks de poging om schepen wereldwijd in te zetten kan er niet gesproken worden over een Nederlandse militaire schakel over de wereldzeeën. Nederlandse handelsschepen kwamen overal ter wereld, maar om daar te komen werd vaak gebruik gemaakt van buitenlandse tussenstations. Nederland zag het beheersen van de wereldzeeën voornamelijk als een internationaal project, waar iedere beschaafde staat zijn steentje aan bij moest dragen. Vandaar dat de Koninklijke Marine ook probeerde om op zoveel mogelijk plekken actief te zijn. Vlagvertoon met klein materiaal in bijvoorbeeld de Golf van Aden was dan ook meer symboolpolitiek om de vriendschap met andere staten te benadrukken dan dat daar Nederlandse belangen beschermd moesten worden. Toch mag de rol van Nederlandse oorlogsschepen niet onderschat worden. Door de inzet van zijn grotere schepen lukte het Nederland wel om inlandse volken in Indië en ietwat zwakkere staten als Venezuela zijn wil op te leggen. Echter kan hierbij de vraag worden gesteld of daarvoor wel echt het Mahanisme toegepast moest worden. Zowel de inlandse volken als Venezuela hadden niet of nauwelijks een zeegaande vloot.

Hoofdstuk 7: Conclusie

Het werk van Alfred Thayer Mahan over het controleren en beheersen van vaarroutes, havens en kolenstations over de hele wereld heeft tussen 1890 en 1914 wel degelijk invloed gehad op het Nederlands denken over de Koninklijke Marine en zijn strategie. In Nederland begon na 1890 het besef te ontstaan dat er oorlogsschepen nodig waren om kustgebieden, handelsroutes en Nederlandse belangen over de hele wereld te beschermen. Zonder vrije toegang tot de wereldzeeën zou een handelsnatie als Nederland immers reddeloos verloren zijn. Daarnaast moest de neutraliteit in eigen wateren gewaarborgd worden en was Nederland erg bang om zijn kolonie Nederlands-Indië te verliezen aan een grootmacht in opkomst: Japan. In de behandelde literatuur in de historiografie staat dat de Koninklijke Marine steeds meer begon na te denken over de inzet van grootschaliger materieel vanwege internationale ontwikkelingen. Dit omdat buitenlandse staten grote vloeten bouwden waardoor steeds duidelijker werd dat het slecht gesteld stond met de Nederlandse defensie. In de bestaande literatuur wordt beweerd dat Nederland daarom uiteindelijk het Mahanisme omarmde en zich grotendeels door de werken van Mahan liet inspireren bij het opbouwen van een slagvaardige vloot. De theorie van Mahan werd als zeer geschikt ervaren om ervoor te zorgen dat Nederland niet overgeleverd zou zijn aan de genade van de grootmachten.

Gelet op de internationale ontwikkelingen klopt deze bewering. Echter hebben de meeste auteurs niet of nauwelijks gekeken naar de binnenlandse ontwikkelingen. De Nederlandse politiek zag het Mahanisme lange tijd als een ideaalbeeld voor de marine, maar in de praktijk werd het bouwen van een grote slagvaardige vloot te duur gevonden. Nederland kon de wereldwijde vlootwedloop dus niet bijbenen. Om toch internationaal nog iets voor te stellen begon Nederland wel met het bouwen van pantserschepen, al waren deze een stuk kleiner dan buitenlandse schepen en minder in getal. In Nederland was er dus sprake van een kleinschalig Mahanisme. Desondanks had de bouw van een nieuwe vloot niet het gewenste effect. Nederland investeerde miljoenen guldens in nieuwe marineschepen, maar de internationale situatie veranderde niet. Vergeleken met grote maritieme staten stelde Nederland nog steeds weinig voor. Dit kwam de Koninklijke Marine op veel kritiek te staan en vanaf 1906 werd vanuit de politiek zelfs gedreigd om flink op de marine te bezuinigen. Want als de marine de Nederlandse belangen niet goed kon behartigen, waarom werden er dan nog miljoenen guldens in de vloot gestoken?

Dit was voor de Koninklijke Marine uiteindelijk de belangrijkste reden om de visie van Mahan toe te passen in de denkwijze en de strategie van de organisatie. Met de theorie van Mahan predikten voorstanders van een grote vloot dat Nederland wereldwijd slagschepen nodig had om zijn belangen te verdedigen. Er werd benadrukt dat de marine de schakel tussen Nederland en de rest van de wereld was. Zonder een slagvaardige marine zou Nederland overal ter wereld afgetroefd worden en vervallen tot de bedelstaf, zoals ook Mahan in zijn werk had beschreven. Het benadrukken van de relevantie van de marine voor Nederland had effect. De publieke opinie draaide en er werd een vlootplan geschreven dat in 1913 resulteerde in een vlootwet. De literatuur in de historiografie beschrijft het Nederlandse vlootplan uit 1912 als de omarming van het Mahanisme in Nederland. Hier wordt de plank echter deels misgeslagen. Zelfs als de vlootwet van 1913 daadwerkelijk was uitgevoerd -- door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werden de plannen op de lange baan geschoven -- dan was Nederland niet uitgegroeid tot een maritieme grootmacht. Vergeleken met de buitenlandse plannen waren de schepen die Nederland wilde bouwen maar klein. Wanneer deze schepen allemaal zouden zijn gebouwd, zouden er in het buitenland alweer veel grotere schepen zijn. De Nederlandse situatie zou hierdoor niet veranderen. Nederland vatte het

Mahanisme altijd te klein op, waardoor er eigenlijk niets veranderde in zijn internationale situatie. In Nederland is het Mahanisme voornamelijk als gelegenheidsargument gebruikt om de tegenstanders van een grootschalige vloot het hoofd te bieden. Wel heeft het Mahanisme een ander effect gehad. Door de invloed van de theorie besloot Nederland blijvend te investeren in krachtige slagschepen, in plaats van over te stappen naar kleinere en snellere schepen. Deze beslissing heeft tot de dag van vandaag invloed gehad op het bouwbeleid van de marine. Daarnaast is de Koninklijke Marine tot op de dag van vandaag actief op de wereldzeeën, in plaats van alleen de eigen kust te verdedigen. Toekomstig onderzoek zou kunnen aantonen of het Mahanisme in het huidige (bouw)beleid van de Koninklijke Marine nog steeds een rol speelt of niet.

Het Mahanisme heeft ook invloed gehad op de Nederlandse marinestrategie. In de taakomschrijving van de Koninklijke Marine in zowel Nederland als Indonesië is duidelijk terug te lezen dat de marine tussen 1890 en 1914 wel degelijk de ambitie had om de Nederlandse schakel te zijn tussen het moederland en de koloniën. In de praktijk kwam hier echter niets van terecht, de Nederlandse marine was niet eens sterk genoeg om de kusten van Nederland en Java te verdedigen tegen een inval. Het bouwbeleid van Nederland was niet eenduidig, er werd namelijk zowel voor kracht en snelheid gekozen. Daarnaast veranderde de Nederlandse strategie steeds weer. Bijna ieder jaar werden er weer andere punten aangewezen die verdedigd moesten worden. Hiervoor was steeds ook weer ander materieel nodig, waardoor Nederland uiteindelijk veel schepen had die niet met elkaar konden samenwerken. De Nederlandse interpretatie van Mahan was vooral gebaseerd op het tweede werk van de Amerikaan, waarin hij schreef dat staten ook samen konden werken met het controleren van strategische posities. In Azië zocht Nederland toenadering tot Groot-Brittannië en de Verenigde Staten om samen een blok te vormen tegen het steeds gevaarlijker wordende Japan. Want met een openlijke samenwerking zou Japan nooit sterk genoeg zijn om de aanval te wagen. Dit plan mislukte echter jammerlijk. De Nederlandse vloot werd nooit interessant gevonden als samenwerkingspartner omdat deze te klein was. Daarnaast zagen de Britten een samenwerking niet zitten omdat ze al een bondgenootschap hadden met Japan. De Amerikanen namen de Nederlandse toenadering ook niet heel serieus: hun prioriteit lag niet in Nederlands-Indië.

Desondanks heeft Nederland het idee van de zee als internationalistisch project nooit losgelaten. Aan de hand van oefeningen, vlagvertoon en militaire operaties is de marine tussen 1890 en 1914 overal op de wereldzeeën actief geweest. Al voor 1890 kwamen Nederlandse marineschepen overal ter wereld, alleen werd er toen voornamelijk ouder en ongepantserd materieel ingezet. Vooral na 1900 lieten de grootste schepen van de marine zich in Europa, Indië en het Caraïbisch gebied zien. De Koninklijke Marine wilde buitenlandse staten laten zien dat ze wel degelijks wat te bieden hadden. Hierbij werden enkele malen directe belangen van Nederland beschermd, zoals enkele militaire ingrepen in de Indonesische archipel en de inzet van oorlogsschepen aan de kust van Venezuela. Toch is de wereldwijde inzet van oorlogsschepen grotendeels symboolpolitiek geweest van Nederland. Op grond van het Mahanisme geloofde de Koninklijke Marine namelijk dat het beschermen van handelsroutes, strategische punten en kolenstation een internationalistisch project was waar ook Nederland zijn steentje aan moest bijdragen. Dit idee is met militaire samenwerkingen die Nederland later is aangegaan, zoals de NAVO, eigenlijk altijd blijven bestaan. Een Nederlands oorlogsschip actief in de Golf van Aden, de Middellandse Zee of aan de westkust van Afrika moest dan ook gezien worden als een bijdrage om de wereldzeeën veilig te houden voor de handel en het passagiersverkeer van bevriende staten, zoals Mahan het waarschijnlijk graag gezien had.

Bibliografie

Primaire bronnen

A. van, H. E. "Captain Mahan," *Algemeen Handelsblad Avondblad*, September 27, 1910, Delpher, accessed March 2, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>.

Bahle, J.H. *Staat Der Nederlandsche Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld en Alfabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Amst. Boek- en Steendrukkerij, v/h Ellerman Harms & Co., 1910).

Bahle, J.H. *Staat Der Nederlandsche Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld en Alfabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Amst. Boek- en Steendrukkerij, v/h Ellerman Harms & Co., 1914).

Borghardt, C.H.K. *Staat Der Nederlandse Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld En Alfabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Van Tubergen & Kruysmulder, 1890).

Borghardt, C.H.K. *Staat Der Nederlandse Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld En Alfabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Van Tubergen & Kruysmulder, 1894).

Borghardt, C.H.K. *Staat Der Nederlandse Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld En Alfabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Van Tubergen & Kruysmulder, 1898).

Borghardt, C.H.K. *Staat Der Nederlandse Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld En Alfabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Van Tubergen & Kruysmulder, 1902).

Borghardt, C.H.K. *Staat Der Nederlandse Zeemacht En Koopvaardijvloot Verzameld En Alfabetisch Opgemaakt* (Amsterdam: Van Tubergen & Kruysmulder, 1906).

Parlementaire enquêtecommissie, "Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot 1874-1875 (Unknown, 1875).

Guyot, Henri Daniel. "Beschouwingen Naar Aanleiding van Het Rapport Der Commissie, Benoemd Bij Kon. Besluit van 3 Augustus 1906, n0. 39, Tot Het Doen van Voorstellen Tot Herziening van Het Kon. Besluit van 27 Juli 1896 (St. Bl. n0. 141), in Dier Voegte, Dat Eene Doelmatige Samenstelling En Indeling Der Zeemacht in Ned. Indië, Ook in Den Vervolge Mogelijk Zij En Dat de Uitgaven Voor Die Zeemacht Naar Bijkijheid Tusschen de Staatsbegrooting En de Begrooting van Ned. Indië Worden Verdeeld," *Marineblad*, June 2, 1909, Delpher, accessed March 13, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>.

Karremann, Jaime. "Marineschepen Venezuela laten Aruba schrikken", *Marineschepen.nl*, July 27, 2014, accessed July 27, 2017, <https://marineschepen.nl/nieuws/marineschepen-venezuela-voor-kust-aruba-290714.html>.

Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (Boston: Little, Brown and Company, 1890).

Mahan, Alfred Thayer. *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land* (Boston: Little, Brown and Company, 1911).

Nationaal Archief, Nationaal Archief, "Marine/ Commandant Der Marine Te Willemsoord", Pub. L. No. 2.12.12.01.

Nationaal Archief, "Marine/ Directie Der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord", Pub. L. No. 2.12.12.

Nationaal Archief, "Marine/ Ministerie van Marine: Openbaar Verbaal, 1813-1900", Pub. L. No. 2.12.01.

Nationaal Archief, "Marine/ Scheepsjournalen van Het Ministerie van Marine 1813-1995", Pub. L. No. 2.12.03.

Redactie, "Artillerie- of Torpedovloot?", *Marineblad*, January 1, 1912, Delpher, accessed February 28, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>.

Redactie, "Uit de Pers: 'De Beukelaar' van 15 februari 1912," *Marineblad*, 1912, Delpher, accessed March 03, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1889-1890 19 Juni 1890: 73ste Vergadering.", Pub. L. No. Vol 387, 1889–1890 Staten-Generaal Digitaal (1890), accessed January 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1890-1891 20 December 1890. 25ste Vergadering. Vergadering van Zaterdag 20 December 1890.", Pub. L. No. Vol 116., 1890–1891 Staten-Generaal Digitaal (1890), 1890–91, accessed February 3, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1890-1891 13 Mei 1891. 68ste Vergadering. Vergadering van Woensdag 15 Mei 1891.", Pub. L. No. Vol 352., 1890–1891 Staten-Generaal Digitaal (1891), accessed February 3, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1898-1899 16 December 1898. 29ste Vergadering. Vergadering van Vrijdag 16 December 1898.", Pub. L. No. Vol 151, 1898–1899 Staten-Generaal Digitaal (1898), accessed February 11, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1905-1906 14 December 1905. 26ste Vergadering. Vergadering van Donderdag 14 December 1905.", Pub. L. No. Vol 173., 1905–1906 Staten-Generaal Digitaal (1905), accessed February 10, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 01 Mei 1912. 72ste Vergadering. Vergadering van Woensdag 1 Mei 1912.", Pub. L. No. Vol 555., 1911–1912 Staten-Generaal Digitaal (1912), accessed February 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1911-1912 02 Mei 1912. 73ste Vergadering. Vergadering van Donderdag 2 Mei 1912.", Pub. L. No. Vol 560., 1911–1912 Staten-Generaal Digitaal (1912), accessed February 29, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl/>.

Staten-Generaal Digitaal, "Handelingen Tweede Kamer 1890-1891 13 Mei 1891. 68ste Vergadering. Vergadering van Woensdag 15 Mei 1891.", Pub. L. No. Vol 352., 1890–1891 Staten-Generaal Digitaal (1891), accessed February 3, 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

Tindal, Henry. *Nederland in Gevaar. Geen Sensatie-Roman Maar Werkelijkheid*. (Amsterdam: Ellerman, Harms & Co, 1889).

Umbgrove, W. J. G. "Defensie-Politiek En Marinebeheer," *Marineblad*, January 10, 1912, Delpher, accessed March 20, 2017, <http://www.delpher.nl/nl>.

Secondaire bronnen

Angell, Norman. "'The Great Illusion': A Reply to Rear-Admiral A. T. Mahan." *The North American Review* 195, no. 679 (1912).

Anten, Jaap. *Navalisme Nekt Onderzeeboot: De Invloed van Buitenlandse Zeestrategieën Op de Nederlandse Zeestrategie Voor de Defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942*. Amsterdam: Pallas Publications, 2011.

Bles de, H. "Modernisering En Professionalisering 1874-1918," in *De Kroon Op Het Anker: 175 Jaar Koninklijke Marine*, by G.J.A. Raven (ed.) (Amsterdam: De Bataafsche Leeuw, 1988).

Boer de, M.G. *100 Jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Den Helder en Amsterdam: C. de Boer jr., 1939).

Bosscher, Ph.M. *Anderhalve Eeuw Koninklijke Marine* (Unknown, 1964)

Bosscher Ph.M. "Oorlogsvaart," in *Maritieme Geschiedenis Der Nederlanden (4). Tweede Helft Negentiende Eeuw En Twintigste Eeuw, van 1850-1870 Tot ca 1970* (Bussum, 1978)

Dissel van, Anita M.C. "Tropenjaren: De Nederlandse Zeemacht in Aziatische Wateren (1816-1962)," in *Met Man En Macht: De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000*, by J.R. Bruijn and C.B. Wels (Amsterdam: Balans, 2003).

Eekhout, L.L.M. "Neutraliteit, Oorlog En Bondgenootschap 1888-1988," in *500 Jaar Marine*, by L.L.M. Eekhout (Amsterdam, 1988).

Holmes, James. "Mahan, a 'Place in the Sun,' and Germany's Quest for Sea Power." *Comparative Strategy* 23, no. 1 (2004).

Korab-Karpowicz, W. Julian. "Political Realism in International Relations," *Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Summer 2013 Edition), Edward N. Zalta (ed.), accessed January 19 2017, <https://plato.stanford.edu/archives/sum2013/entries/realism-intl-relations/>.

Kromhout, Bas "Bijna-Oorlog Met Venezuela," *Historisch Nieuwsblad*, 2010, accessed March 10, 2017, <https://www.historischnieuwsblad.nl/nl/artikel/26447/bijna-oorlog-met-venezuela.html>.

LaFeber, Walter. "A Note on the 'Mercantilistic Imperialism' of Alfred Thayer Mahan." *The Mississippi Valley Historical Review* 48, no. 4 (1962).

Livezey, William E. *Mahan on Sea Power*. (Norman: University of Oklahoma Press, 1947)

Locher-Scholten, Elsbeth. "Dutch Expansion in the Indonesian Archipelago around 1900 and the Imperialism Debate," *Journal of Southeast Asian Studies* 25, no. 1 (1994).

Metze, Marcel "Hoe Nederland En de VS in 1908 in Venezuela Een 'Regime Change' Forceerden," in *Royal Dutch Shell*, 2007, 1-2, accessed March 10, 2017, <http://www.metze.nl/wp-content/uploads/2015/12/regime-change.pdf>.

Rijksuniversiteit Groningen, "Nederlanders op de koopvaardijvloot", *De Zeelieden* 3, accessed May 23, 2017, http://www.rug.nl/research/portal/files/14460454/05_dl3.pdf.

Roosevelt, Theodore. "Review: The Influence of Sea Power upon History. 1660-1783. by A. T. Mahan; The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire. 1793-1812. by A. T. Mahan." *Political Science Quarterly* 9, no. 1 (1894).

Russell, Greg. "Alfred Thayer Mahan and American Geopolitics: The Conservatism and Realism of an Imperialist." *Geopolitics* 11, no.1 (2006).

Russell, W.H. "Mahan's Doctrine and the Air Age," *Military Affairs* 20, no. 4 (1956).

Schulte Nordholt, Henk. *The Spell of Power: A History of Balinese Politics 1650-1940* (Leiden: KITLV Press, 1996).

Smits, J.P. "Economische Groei En Structuurveranderingen in de Nederlandse Dienstensector, 1850-1913: De Bijdrage van Handel En Transport Aan Het Proces van 'Moderne Economische Groei'" (PhD diss., Vrije Universiteit Amsterdam, 1995)

Sumida, Jon. "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician." *Journal of Strategic Studies* 22, no. 2-3 (1999).

Stapelkamp, Herman. "Van Varen En van Vechten, Soms. De Koninklijke Marine (1813-1949)," in *Met Man En Macht: De Militaire Geschiedenis van Nederland 1550-2000*, by J.R. Bruijn and C.B. Wels (Amsterdam: Balans, 2003).

Veenstra, André; Rafel de Jong, Kees van Os, I.H. Havona-Ockerse, *The Maritime Historical Relations between Japan and IHC Holland*, (Sliedrecht, 1999).

Vanvugt, Ewald. *De Schatten van Lombok: Honderd Jaar Nederlandse Oorlogsbuit Uit Indonesië* (Amsterdam: Uitgeverij Jan Mets, 1995).

Wanjon, D. *Geschiedenis van Den Nederlandschen Handel Sedert 1795* (Haarlem: De Erven F. Bohn, 1900).

Wintle, Michael. *An Economic and Social History of the Netherlands 1800-1920: Demographic, Economic and Social Transition* (Cambridge: Cambridge University Press, 2000).