



Deze nieuwsbrief is een samenraapsel van binnen gekomen berichten de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.

“de redactie “
A.C.Krijgsman
Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
tenanker@kpnmail.nl



Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....
Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



3e jaargang – 22 september 2020 Extra Editie



Met de uitgave van “ten Anker” word de redactie vaak geconfronteerd met de vraag of er niet wat meer over de MLD kan worden gepubliceerd.

Nu is de MLD natuurlijk een onderdeel van het grote plaatje Marine, dus ook wat moeilijker goed materiaal voor te vinden - en ook in de wetenschap dat de saamhorigheidsgeest van de MLD onderling net als bij alle andere onderdelen van de marine een wereld apart is – heb ik al eerder een oproep gedaan de redactie te voorzien van goed materiaal, maar daar zijn geen reacties op gekomen.

Nadenkend over het fenomeen MLD – over wat heeft de marine vroeger jaren in de oudheid nu met vliegen te maken?, wij spraken toen toch over schepen en niet over vliegen – ben ik op zoek gegaan op Internet en kwam terecht op een schitterend stuk van Aad van der Hout die een schitterende scriptie heeft gemaakt en gepubliceerd.

Mijn interesse was gewekt en ben gaan lezen en ondanks dat ik zelf graag op het water vertoeft en niet er boven werd ik steeds enthousiaster. Kort daarna heb ik contact op genomen met Aad en toestemming gevraagd deze scriptie met u allen te mogen delen, want hoe is nu eigenlijk die vliegdienst voor de marine ontstaan en waarom een eigen Vliegdienst. Welnu lees deze scriptie en veel vragen worden daarin opgehelderd.

In 2017 bestond de MLD 100 jaar, daarover meer op pagina 67

De redactie, v.d. Arie Krijgsman.....

Een eigen vliegdiens voor de marine?

Een langdurige politieke discussie.



Dornier Wal, vliegveld De Mok

A.J. van der Hout

E-mail: avanderhout@gmail.com

Studentnummer: s0841498



Master scriptie 'Een eigen vliegdiens voor de marine?'

Prof. Dr. B. Schoenmaker

Opleiding Geschiedenis

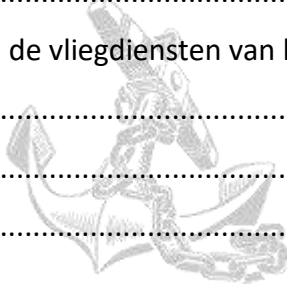
Universiteit Leiden

14 juni 2013

Inhoudsopgave

1. Voorwoord	4
Lijst van tabellen en grafieken	4
Verantwoording afbeeldingen	4
2. Inleiding	5
3. Historiografie	7
4. De start van de militaire luchtvaart.....	10

Een voorzichtig begin	10
Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart (NVvL)	11
Het leger de lucht in, de marine wacht af.....	12
De marine is om	16
De marine in Nederlands-Indië.....	17
Mannen van krachtig gestel	18
Apart of samen?	19
Een zelfstandige marinevliegdiens	21
Begroting marine en MLD.....	24
Opkomst van het luchtwapen.....	26
Zelfstandig de lucht in	27
<i>Royal Naval Air Service</i> verloor zelfstandigheid.....	27
Taken zelfstandige MLD.....	28
Conclusie	29
5. De discussie over samenvoeging van de vliegdiens van leger en marine	29
Veel uitdagingen.....	29
MLD en LA samengevoegd	32
Koekoeksjong?	34
De Vlootwet	37
Vlootcommissie: vliegdiens niet samenvoegen.....	41
Samensmelten of samenvoegen?.....	43
De commissie was eruit, nu de minister nog.....	50
Economische crisis.....	52
LVA en MLD blijven gescheiden.....	54
6. Slotbeschouwing	55
Bijlage 1: chronologisch overzicht commissies.....	58
Bijlage 2: overzicht begroting marine en MLD en personeel MLD tot 1928	62
Gebruikte afkortingen.....	63
Bronnen en literatuur	64
Geraadpleegde Archieven	64
Bronnen.....	65
Artikelen.....	65



Literatuurlijst.....	65
Websites.....	67

1. Voorwoord

Rijdend van Katwijk naar Wassenaar passeert men een groot aantal barakken dat tot eind 2006 in gebruik was bij het Marinevliegkamp Valkenburg. Nu staat het vliegveld vooral bekend als de locatie voor de musical 'Soldaat van Oranje'. Als men deze musical bezoekt en de afslag naar het vliegveld neemt, ziet men, komend vanuit Katwijk, vlak voor die afslag aan de overzijde een vijver.

In augustus 1974 nam ik diezelfde afslag om, als net benoemde reserveofficier bij de marine, te beginnen met de opleiding tot waarnemer bij de Marine Luchtvaartdienst (MLD). Met die opleiding werd de fascinatie geboren voor de luchtvaart. Een wereld waarin binnen een vliegtuigbemanning begrippen als saamhorigheid, loyaliteit en professionaliteit hoog in het vaandel stonden. En die fascinatie bleef, ook nadat het dienstplichtig karakter werd omgezet in dat van 'beroeps' en die vervolgens zou aanhouden tot aan het eind van mijn marineloopbaan. Een andere fascinatie was die van geschiedenis, waaronder die van de MLD, en één die na de marine uitmondde in een studie aan de Universiteit van Leiden.

Lijst van tabellen en grafieken

Tabellen

1. Begroting marine en MLD 1914 - 1918 34
2. Aantal benodigde vliegtuigen MLD voor de taken in Nederland en Nederlands-Indië 52

Grafieken

1. Begroting marine 1914 - 1918 34
2. Begroting MLD 1914 - 1918 34
3. Begroting marine en MLD 1914 - 1928 87
4. Geraamde begrotingsuitgaven marinevliegdiens 1914- 1928 88
5. Overzicht personeel MLD 1917 - 1928 88

Verantwoording afbeeldingen

De foto's zijn afkomstig uit het fotoarchief van Peter Korbee, met uitzondering van de afbeeldingen op het titelblad en op pagina 53. Die op het titelblad is afkomstig uit eigen collectie. De afbeelding op pagina 53 is van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

2. Inleiding

Maar terug naar die vijver tegenover de afslag naar het vliegveld Valkenburg. Achter die vijver stond een borstbeeld van een voor mij in 1975 nog onbekend persoon. Het bleek om een oud-marineofficier te gaan, A.E. Rambaldo. En op het opschrift van dat borstbeeld werd hij pionier van de maritieme luchtvaart genoemd. Hij overleed al op jeugdige leeftijd bij een ongeval met een bemande luchtballon in Nederlands-Indië in 1911 en dat was nog ruim voor de tijd dat de marine of het leger een vliegtuig in gebruik nam. Als men zijn 'In Memoriam' in het *Marineblad* van september 1911 leest, zou men een vraagteken kunnen plaatsen of hij



Borstbeeld Rambaldo, Vliegveld Valkenburg

daadwerkelijk wel de pionier van de maritieme luchtvaart was. Zijn interesse lag volgens de necroloog meer bij de wetenschappelijke studie van de hogere luchtlagen en niet zozeer bij een rol voor een vliegtuig.¹ Maar zoals nog wel naar voren zal komen, was hij wel degelijk een van de pioniers van de luchtvaart in Nederland.

De luchtvaart was begin twintigste eeuw nog zeer pril. In 1903 hadden de gebroeders Wright geschiedenis geschreven toen zij op het strand bij *Kitty Hawk* in *North Carolina* in de Verenigde Staten voor het eerst een vlucht uitvoerden van twaalf seconden waarin zij 37 meter wisten te overbruggen. In militaire kring stond men sceptisch tegen deze nieuwe vinding. In 1910 noemde de chef van de Britse Generale Staf, generaal Sir William Nicholson, vliegtuigen nog een zinloos en duur nieuwtje, gepropageerd door idioten, wier ideeën de aandacht niet waard waren.² Maar deze opvatting werd enkele jaren later drastisch gewijzigd. Iets minder dan elf jaar na de eerste vlucht van de gebroeders Wright begon de Eerste Wereldoorlog en het vliegtuig ging daarin een steeds

grotere rol spelen.

Hoe was het in Nederland met de militaire luchtvaart gesteld? In oktober 1912 stelde de Minister van Oorlog voor om per 1 juli 1913 een militaire luchtvaartorganisatie te starten.³ De Minister van Marine liet zich hier nog niet over uit. Op de door de Minister van Oorlog voorgestelde datum ging op Soesterberg de Luchtvaart Afdeling (LVA), als onderdeel van het leger, officieel van start.

Pas enkele maanden later, eind 1913, stelde de Minister van Marine in zijn begroting voor het daaropvolgende jaar voor het eerst gelden beschikbaar voor een marinevliegdiens. Het was nog maar het bescheiden bedrag van 36.000 gulden. Het ging deze minister voorlopig nog niet om een aparte dienst voor de marine, maar voor het verkennen op zee van vijandelijke schepen was het nodig om marinepersoneel voor een verkenningsdienst op te gaan leiden. Hierbij voorzag hij nauwe samenwerking met de Luchtvaart Afdeling (LVA) van het Departement van Oorlog. De minister verwachtte dat de marine vooral watervliegtuigen zou gaan gebruiken, in het bijzonder met het oog op Nederlands Indië, en dat de LVA meer gebruik maken zou gaan maken van landvliegtuigen.⁴

De vraag rijst wie een rol speelden bij deze start van de maritieme militaire luchtvaart in ons land. Was het de marine zelf die het initiatief nam, nam de politiek het voortouw, of speelden

¹ *Marineblad* 26 (1911-1912) 439-440.

² A. Whitmarsh, 'British Army manoeuvres and the development of military aviation, 1910-1913', *War in History* (2007) 14 no.3, 325.

³ 'Militaire Luchtvaartorganisatie', *Avia* 2 (1912) no. 5, 1 juli 1912.

⁴ *Kamerstukken Tweede Kamer (TK)*, Staatsbegroting 1914, 2 VI nr. 36, Memorie van Antwoord Bijlage A 31.

anderen daarbij een rol? En kwamen die initiatieven alleen uit Nederland, of speelde de Indische regering of marine daar ook een rol in? Het Indische eilandenrijk had een oppervlakte die bijna even groot was als geheel Europa. In dat enorme rijk zouden vliegtuigen een prominente rol kunnen spelen bij het verkennen van de Archipel. Initiatieven vanuit Indië voor de maritieme militaire luchtvaart zouden dan ook verwacht mogen worden. Maar was dat ook zo?

In 1914 werd het eerste vliegtuig door de marine in dienst genomen. Het werd vanaf Soesterberg gevlogen, waar de LVA van het leger haar stek had gevonden. De eerste jaren werkte de marinevliegdiens intensief samen met de Luchtvaart Afdeling, maar op 11 juli 1917 liet de Chef van de Marinestaf (CMS) aan de commandant van de Luchtvaart Afdeling te Soesterberg weten dat de MLD op eigen benen ging staan vanuit het vliegveld De Mok op Texel.⁵ Dit gescheiden optrekken van de luchtvaartafdelingen van leger en marine leek echter maar van korte duur te worden. Al in 1921 meldde de Minister van Marine aan de Tweede Kamer dat de regering voornemens was de vliegdiens van leger en marine samen te voegen.⁶ Maar 1921 verliep en de samenvoeging bleef uit. Twee jaar later was het van hetzelfde laken een pak. Een identiek voornemen, maar ook dit ging niet door. En in 1926 startte wederom een studie naar de samenvoeging van de vliegdiens. Maar de vliegdiens van leger en marine werden niet samengevoegd en bleven separaat van elkaar bestaan. Deze opvattingen, wel of geen aparte vliegdiens voor de marine, laten bepaald geen coherent politiek beleid zien en roepen de vraag op waarom er in 1917 eerst een zelfstandige marinevliegdiens tot stand kwam en waarom in de daaropvolgende decennia de Minister van Marine meerdere malen aankondigde dat hij de vliegdiens ging samenvoegen. Maar die samenvoeging bleef keer op keer uit. In deze studie wil ik zoeken naar de oorzaak hiervan, waarbij vooral de rol die de marineleiding en politiek vervulden, aan de orde komt.

In deze scriptie wil ik een tweetal vragen beantwoorden. Wie waren de actoren bij het ontstaan van een zelfstandige Marine Luchtvaartdiens en welke motieven gebruikten zij daarvoor? Het tweede vraagstuk betreft de samenvoeging van de vliegdiens van leger en marine. De regering wilde deze diens meerdere malen samenvoegen en kondigde dit ook meerdere malen aan, maar die kwam niet tot stand. Wie speelden daarin een rol en welke motieven werden door de diverse spelers gehanteerd en wat gaf de doorslag om de vliegdiens niet samen te voegen?

Het luchtwapen was begin twintigste eeuw een nieuwe organisatie die zijn plaats moest zien te verwerven binnen al eeuwen bestaande organisaties zoals het leger de marine. In 1974 publiceerde G. Teitler een sociologisch-historische analyse naar de opkomst van het luchtwapen in Duitsland en Groot-Brittannië. In deze analyse werden elementen aangedragen die belangrijk zijn voor de ontwikkeling van een dergelijke organisatie. In de studie is deze analyse gebruikt om te kijken of deze elementen ook bij het ontstaan van de MLD zijn aan te wijzen.

Aan de geschiedenis van de Marine Luchtvaartdiens zijn al de nodige publicaties gewijd. Veel van die publicaties verschenen ter gelegenheid van een jubileum. De scriptie begint met een historiografisch overzicht over de geschiedenis van de militaire luchtvaart en de MLD. Daarna komen de twee hiervoor genoemde vragen aan bod. De scriptie sluit ik af met een

⁵ Brief Chef Marinestaf nr. 54/11/32 11 juli 1917, Nationaal Archief (NA), Marinestaf 1886-1942 2.12.18, inv.nr. 281.

⁶ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1921, 2 VI nr.2 Memorie van Toelichting.

slotbeschouwing. Tot slot volgen nog twee bijlagen. De eerste bevat een beknopte chronologische opsomming van de vele commissies die zich met de vliegdiensden van leger en marine en de mogelijke samenvoeging daarvan hebben beziggehouden. Deze vele commissies waren soms tegelijkertijd actief en verdwenen soms zonder een eindrapport te produceren. Het overzicht is bedoeld als handreiking aan de lezer. De tweede bijlage bevat een overzicht van de bedragen die in de marinebegrotingen van 1914 tot en met 1928 voor de MLD werden uitgetrokken. Ook staat een overzicht vermeld van het personeel van de MLD in de periode van 1917 tot 1928.

De vliegtuigen die de MLD in gebruik had, werden in officiële stukken soms met verschillende benamingen aangeduid: hydroplanen, watervliegtuigen en ook zeevliegtuigen. Alle drie benamingen zijn aanduidingen voor eenzelfde soort vliegtuig. Namelijk één dat start en landt op het (zee)water. In deze scriptie gebruik ik alleen de benaming watervliegtuig. Daar waar in sommige stukken sprake is van zeevliegers of een zeevliegdiensden, is een analoge werkwijze gevolgd door van watervliegers en een watervliegdiensden te spreken.

3. Historiografie

In deze historiografie maak ik een verkenning van wat er over het ontstaan van de militaire luchtvaart en de twee militaire vliegdiensden, de LVA en MLD, is gepubliceerd en welke studies hieraan zijn gewijd. De focus ligt hierbij vooral op de relatie tussen marineleiding en politiek, waarbij vooral de vragen centraal staan die ik in deze studie wil beantwoorden: wie namen het initiatief voor de marinevliegdiensden en welke motieven hanteerden zij? De tweede vraag was waarom de politieke initiatieven in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw om de vliegdiensden van leger en marine weer samen te voegen, niet slaagden.

Jubilea waren vaak de uitgelezen momenten om terug te blikken op de ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van een organisatie. Dit deed zeker opgeld voor de beide militaire vliegdiensden. Nadeel van deze jubilea-uitgaven is dat annotaties en een literaturopgave of bronnenoverzicht veelal ontbraken. Deze studie over de totstandkoming van de zelfstandige MLD en de mogelijke samenvoeging met de LVA is chronologisch georiënteerd. In deze historiografie zal ik dit ook aanhouden.

In 1912 verscheen ter gelegenheid van het eerste lustrum van de Nederlandse Vereeniging voor Luchtvaart (NVvL) een gedenkboek.⁷ De verschijningsdatum daarvan lag minder dan een jaar vóór de start van de eerste militaire vliegdiensden, de LVA. Toch is het zinvol deze publicatie hier te noemen. De NVvL was een van de belangrijkste katalysatoren voor de luchtvaart in Nederland. Het gedenkboek schonk gedetailleerd aandacht aan het ontstaan van deze vereniging. Hierin werd duidelijk dat zowel leger- als marineofficieren nauw betrokken waren bij de start van de NVvL. De meest in het oog springende namen daarbij zijn: de kolonel der genie C.J. Snijders, de latere Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ) en de luitenants ter zee A.E. Rambaldo en S.P. l'Honoré Naber. In het eerste hoofdbestuur namen deze leden een prominente plaats in: Snijders werd voorzitter, Rambaldo secretaris en l'Honoré Naber bestuurslid.⁸ Dat ook andere leden van de krijgsmacht lid werden, bleek bij de oproep van de vereniging om de opleiding tot balloncommandant te gaan volgen. Van de zestien leden die reageerden, waren er tien militair.⁹ De eerste commandant van de LVA, H. Walaardt Sacré, was één van de leden van

⁷ *Gedenkboek van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart 19 oktober 1907-1912* (1912).

⁸ *Ibidem* 20.

⁹ *Gedenkboek NVvL* 34.

de NVvL die in 1910 balloncommandant werd.¹⁰ Tevens maakten enkele leden van de NVvL deel uit van de Militaire Luchtvaartcommissie die door de regering in april 1910 werd ingesteld om een studie te verrichten naar een militaire luchtvaartorganisatie. De verwevenheid van de NVvL met de krijgsmacht was aanzienlijk, evenals de duidelijke katalyserende rol die deze vereniging speelde in de opkomst van de luchtvaart in Nederland.

Ter gelegenheid van het zilveren jubileum van de NVvL verscheen in 1932 wederom een publicatie, ditmaal over 25 jaar luchtvaart in Nederland.¹¹ In deze uitgave, die was opgebouwd uit drie boeken, is het tweede daarvan geheel gewijd aan de ontwikkeling van de militaire luchtvaart in Nederland en Nederlands-Indië met hoofdstukken over Soesterberg, de MLD en de Indische vliegdienst. De kwestie waarom de MLD zelfstandig werd, of waarom de regering later streefde naar samenvoeging van LVA en MLD, kwam echter niet aan bod. Een publicatie ter gelegenheid van eenzelfde jubileum verscheen in 1939, maar dit keer betrof het de militaire luchtvaart van het Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger (KNIL).¹² In deze uitgave werd de MLD niet genoemd, noch het onderzoek naar samenvoeging van de militaire vliegdiensten. Een aardig feit dat in dit boek stond vermeld, betrof de start van de luchtvaartafdeling van het KNIL. Dit was met watervliegtuigen, maar al snel besloot de afdeling over te stappen op landvliegtuigen.¹³

Enkele jaren na de Tweede Wereldoorlog verscheen opnieuw een boek over de geschiedenis van de luchtvaart in Nederlands-Indië.¹⁴ Hierin werd voornamelijk aandacht besteed aan de strijd in de oorlog tegen Japan. De start van de militaire luchtvaart kwam kort aan bod. De auteur beschreef, soms op licht ironische wijze de verstandhouding tussen de vliegdiensten van leger en vloot, een verhouding die door de auteur werd gekenschetst als 'geharrewar'. Een term die voortvloeide uit de schermutselingen over de vraag wie waar mocht vliegen. De LVA moest op Java blijven en vliegen boven zee werd het exclusieve domein van de MLD. Maar het boek ging niet in op de mogelijke samenvoeging van de vliegdiensten.

In een jubileumuitgave ter gelegenheid van het dertigjarig bestaan werd de aanvangsgeschiedenis van de MLD uitgebreid beschreven.¹⁵ De kwestie waarom de MLD werd verzelfstandigd werd niet besproken. Wel ging de auteur in op de mogelijke samenvoeging van de LVA met de MLD in de jaren '20 en '30. Maar het bleef bij een loutere vermelding van dat feit.

De twee volgende publicaties verschenen bij jubilea van de Koninklijke Luchtmacht, respectievelijk bij het veertig en vijftig jaar bestaan van de militaire luchtvaart.¹⁶ De eerste publicatie uit 1953 bevat, naast veel foto's, alleen een beknopte, chronologische geschiedenis van de LVA en de Koninklijke Luchtmacht. De relatie tussen de politiek en de krijgsmacht kwam hierin niet aan de orde. De tweede publicatie, ter gelegenheid van vijftig jaar militaire luchtvaart, was een stuk uitgebreider dan die van het vorige jubileum. Maar ook hierin kwam de MLD niet aan bod, noch de vele studies die werden uitgevoerd naar samenvoeging van LVA en MLD of de bemoeienissen van de politiek met de militaire luchtvaart.

¹⁰ *Gedenkboek NVvL* 49.

¹¹ H. Walaardt Sacré, W.P. van den Abeelen en F. Spittel, *Vijftig jaar luchtvaart in Nederland* (Amsterdam 1932).

¹² M. van Haselen (ed.), *25 jaar Militaire Luchtvaart in Nederlandsch-Indië* (Batavia 1939).

¹³ *Ibidem* 42-45.

¹⁴ C.C. Kùpfer, *Onze vliegers in Indië. De geschiedenis der Indische militaire luchtvaart van haar aanvang tot de capitulatie van Bandoeng in 1942* (Haarlem 1946).

¹⁵ L. Honselaar (ed.), *Vleugels van de vloot. De geschiedenis van de Marine-Luchtvaartdienst* (Rotterdam 1950).

¹⁶ F.F. Habnit (ed.), *Veertig jaar militaire luchtvaart. 1913 - 1 juli - 1953*, (Amsterdam 1953) en R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland, *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart 1913 - 1 juli - 1963*, ('s-Gravenhage 1963).

De twee volgende publicaties betreffen de Marine Luchtvaartdienst. De eerste verscheen bij het vijftigjarig jubileum in 1967.¹⁷ Deze beknopte publicatie bevat de chronologische geschiedenis van de vliegdiens van de marine. Hierin werd het begin van de politieke discussie over een vliegdiens voor de marine wel besproken.¹⁸ Maar het bleef bij deze enkele beschrijving. Als oprichtingsdatum van de zelfstandige MLD noemde deze uitgave 18 augustus 1917, de datum van een beschikking van de Minister van Marine. Deze ministeriële beschikking is echter ondanks zoekwerk van meerdere zijden tot op heden nog niet getraceerd. Deze publicatie bevat wel een, zij het zeer beknopte, literatuuropgave.¹⁹ De tweede jubileumuitgave die aan de orde komt, verscheen in 1987 van de hand van de grote kenner van de MLD-historie, Nico Geldhof.²⁰ De beginperiode van de MLD zowel in Nederland als in Nederlands-Indië, kwam in deze uitgave uitgebreid aan bod. Zeer beknopt werd iets vermeld over enkele opmerkingen in de Kamer over het nut van de luchtvaart voor de zeemacht.²¹ De door de diverse ministers voorgestelde samenvoeging van vliegdiens en het politieke en publieke debat daarover zijn niet beschreven. In dit boek wordt als oprichtingsdatum van de MLD 18 augustus genoemd.²² Jammer is dat er op een enkele uitzondering na, geen bronvermeldingen staan opgenomen, te meer omdat er soms wat kleine verschillen bestaan tussen data van gebeurtenissen genoemd in dit boek met data die genoemd zijn in de studie van Ph.M. Bosscher *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog*²³ en met data vermeld in enkele Marinejaarboeken. Een voorbeeld hiervan is de verschillende data die worden genoemd van de indienststelling van het Marinevliegkamp Morokrempangan bij Soerabaja.

De MLD kwam in de al genoemde studie van Bosscher geregeld ter sprake, maar meer in de beschrijvende vorm: welke regeringscommissies welke voorstellen voor de MLD hadden en welke vliegtuigtypes in gebruik werden genomen. De diverse studies naar samenvoeging van de vliegdiens werden echter niet genoemd. Wel kwam de organisatie van het luchtwapen in enkele Europese landen aan bod, maar de auteur maakte geen analyse over de organisatie van de MLD.²⁴ De enige kritische noot over het vliegwapen is een opmerking van Bosscher dat de Interdepartementale Commissie die door het eerste kabinet van Ch.J.M. Ruijs de Beerenbrouck in mei 1920 werd ingesteld wel erg makkelijk met de problemen van het nieuwe luchtwapen was omgesprongen.²⁵

Ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de Marinestaf verscheen *Tussen vloot en politie, een eeuw Marinestaf 1886-1986*.²⁶ Duidelijk werd daarin dat de Marinestaf in de eerste decennia van de twintigste eeuw maar een kleine bezetting kende.²⁷ De MLD kwam in dit boek echter nauwelijks ter sprake, noch de bemoeienissen van de Marinestaf met de studies rond de samenvoeging van de vliegdiens van leger en marine.

¹⁷ J.F. van Dulm en F.C. van Oosten, *50 jaar Marineluchtvaartdienst 1917-1967*, ('s-Gravenhage 1967).

¹⁸ Ibidem 5.

¹⁹ De oudste vindplaats voor de oprichtingsdatum van 18 augustus 1917 is te vinden in H. Walaardt Sacré, W.P. van den Abeelen en F. Spittel *Vijfentwintig jaar Luchtvaart in Nederland* (Amsterdam 1932).

²⁰ N. Geldhof (e.a.), *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden 1970).

²¹ Geldhof, *70 jaar MLD* 5.

²² Geldhof, *70 jaar MLD* 12.

²³ Ph. M. Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog (deel 1)*, (Franeker 1984).

²⁴ Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* 148-149.

²⁵ Ibidem 62.

²⁶ *Tussen Vloot en Politiek. Een eeuw Marinestaf 1886-1986* (Amsterdam 1986).

²⁷ Ibidem 29-35.

De geschiedenis van de start van de militaire luchtvaart in Nederland kwam wel uitgebreid aan de orde in een publicatie van de Sectie Luchtmachthistorie over de pionier en eerste commandant van de LVA, H. Walaardt Sacré.²⁸ Hierin werd kort iets vermeld over de opleidingen van marinepersoneel op Soesterberg. De auteur memoreerde dat Walaardt van mening was dat de Nederlandse luchtvaartdiensten onder een eenhoofdige leiding dienden te komen, daar zij anders aan bloedeloosheid zouden komen te lijden. Iedere luchtvaartdienst wilde zijn 'eigen potje' blijven koken. Nu was dit standpunt geënt op de totale Nederlandse luchtvaart, zowel civiel als militair.²⁹ Maar deze kwalificatie deed ook opgeld voor de organisatie van de vliegdiens ten van de krijgsmacht. De verzelfstandiging van de MLD of de latere ideeën over samenvoeging van LVA en MLD kwamen in dit boek echter niet ter sprake. De Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie wijdde in 1992 een themanummer van haar kwartaaltijdschrift *Mars et Historia* aan het 75-jarig jubileum van de MLD onder de titel 'De marine krijgt vleugels'.³⁰ Deze uitgave bevat weliswaar een uitgebreide chronologische geschiedenis van de MLD, maar de relatie met de politiek kwam slechts summier ter sprake.

De onderzoeksvragen uit deze studie kwamen in de genoemde publicaties, als ze überhaupt al ter sprake kwamen, slechts zeer summier aan de orde. Voor de parlementaire geschiedenis in deze periode heb ik de studie van P.J. Oud *Het jongste verleden* gebruikt.³¹

In 1974 publiceerde G. Teitler een sociologisch-historische analyse naar de opkomst van het luchtwapen in Duitsland en Groot-Brittannië. In deze analyse werden elementen aangedragen die belangrijk zijn voor de ontwikkeling van een nieuwe organisatie binnen een al eeuwen bestaande, zoals de marine. In de studie is deze analyse beknopt gebruikt om te kijken of deze elementen ook bij het ontstaan van de MLD zijn aan te wijzen.

In de studie wordt een asymmetrische vergelijking gemaakt tussen de ontwikkelingen van het maritieme luchtwapen in Groot-Brittannië en in Nederland. Ontwikkelingen die zich qua organisatievorm tegengesteld ontwikkelden. Daarnaast heb ik gekeken naar de verhouding tussen de politiek en de krijgsmacht, waarbij gebruik is gemaakt van de studie van de Amerikaanse politicoloog Samuel Huntington *The soldier and the state*.³² Ook een Nederlandse publicatie over klassieke en eigentijdse inzichten over dit thema onder redactie van H. Born, R. Moelker en J. Soeters heb ik daarbij geraadpleegd.³³

4. De start van de militaire luchtvaart.

Een voorzichtig begin

Het Departement van Oorlog was de voortrekker van de luchtvaart in Nederland. De genie nam in 1886 op het terrein van de gasfabriek en het fort aan de Biltstraat in Utrecht proeven

²⁸ R. de Winter, *Hendrik Walaardt Sacré (1873-1949). Leven voor de luchtvaart* ('s-Gravenhage 1992).

²⁹ De Winter, *Walaardt Sacré* 100-101.

³⁰ W.H. Schoenmakers, 'De marine krijgt vleugels', *Mars et Historia* 26 (1992) no.3 juli/september.

³¹ P.J. Oud, *Het jongste verleden. Parlementaire geschiedenis van Nederland 1918-1940* (Assen 1950).

³² Samuel P. Huntington, *The soldier and the state. The theory and politics of civil-military relations* (Renewed Londen 1985).

³³ H. Born, R. Moelker en J. Soeters (ed.), *Krijgsmacht en samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Tilburg 1999).

met een *ballon captif*, een kabelballon.³⁴ De resultaten waren positief en de proefnemingen werden voortgezet.

De marine had op dat moment nog geen enkel plan om het luchtruim te gaan verkennen. De eerste ideeën daarover verschenen pas in 1906. In het *Marineblad* schreef marineofficier S.P. L'Honoré Naber een artikel over 'Varia op het gebied der maritieme hydrografie'. Bij hydrografische werkzaamheden bij Tandjong Api op Sumatra deden zich problemen voor. De marine was daar op zoek naar riffen, die zich deels of geheel onder water bevonden en hoe kon je die snel opsporen? Een oplossing zou zijn om schepen met masten van twee- tot driehonderd meter hoog uit te rusten zodat de riffen vanuit de hoogte konden worden ontdekt. Maar dit was vanzelfsprekend niet realistisch. De auteur stelde dat dit probleem kon worden opgelost door vanaf het opnemingsvaartuig een bestuurbare en bemande kabelballon op te laten. Er kon dan vanuit de ballon met een tekening worden vastgelegd waar de riffen lagen en vervolgens kon het opnemingsvaartuig daar de waterdiepte gaan bepalen. Een doeltreffend en kostenbesparend systeem, alhoewel dan wel moest worden geïnvesteerd in een kabelballon.³⁵ Een jaar later schreef marineofficier A.E. Rambaldo enkele artikelen over de luchtscheepvaart in de *Militaire Gids* en in de *Mededelingen betreffende het Zeewezen*.³⁶ Maar de marineactiviteiten op luchtvaartgebied bleven vooralsnog beperkt tot papieren exercities.

Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart (NVvL)

In 1907 kreeg de luchtvaart een sterke impuls door de oprichting van de 'Nederlandsche Vereeniging ter Bevordering van de Luchtscheepvaart'. Grote animator hierbij was Rambaldo, die secretaris van het hoofdbestuur werd. De prominente rol die hij bij de oprichting van deze vereniging speelde, staat uitgebreid vermeld in het gedenkboek van het eerste lustrum van deze vereniging.³⁷ Voorzitter werd kolonel der genie C.J. Snijders, de latere Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ). Maar ook de leermeester van Rambaldo op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM), de hiervoor al genoemde L'Honoré Naber werd lid.³⁸ Deze laatste hield op de eerste vergadering in oktober 1907 een inleiding over het belang van de luchtvaart, waarbij hij memoreerde dat Nederland op dit terrein achterliep bij de omliggende landen. Hij vroeg aandacht voor het luchtruim en wees op de betekenis van de luchtvaart voor de wetenschap, vooral voor de meteorologie en op de mogelijkheid onbekende binnenlanden te verkennen. De belangrijkste doelstelling van de vereniging was het bevorderen van de luchtvaart in Nederland. Van ons land werd volgens L'Honoré Naber geëist 'dat dit kleine volk groot zij'.³⁹

Al het jaar daarop werd op de begroting van het Departement van Oorlog een subsidie van duizend gulden voor de vereniging uitgetrokken, waarbij deze zich moest verplichten haar materieel ook voor het leger beschikbaar te stellen.⁴⁰ De vereniging wist ook bij de marine een subsidie los te peuteren, maar dat was pas enkele jaren later, bij de begroting voor 1913. In de toelichting hierop memoreerde de minister dat er in zijn begroting weliswaar geen gelden voor een vliegdiens waren opgenomen, maar de verwachting was wel dat de

³⁴ *KamerstukkenTK*, Staatsbegroting 1887, 2 VIII nr. 17 Memorie van Beantwoording 25.

³⁵ S.P. L'Honoré Naber, 'Varia op het gebied der maritieme hydrografie', *Marineblad* 21 (1906-1907), 480-488.

³⁶ A.E. Rambaldo, 'Algemeene Beschouwingen over Militaire Luchtscheepvaart', *Militaire Gids* juli (1907) en 'Mededeelingen betreffende de Luchtscheepvaart', *Mededelingen betreffende het Zeewezen* 23 (1907).

³⁷ *Gedenkboek van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart 1907 - 19 oktober - 1912* (1912).

³⁸ J.W. Wijn, *Veertig jaar militaire luchtvaart. 1913 - 1 juli - 1953*. F.F. Habnit ed. (Amsterdam 1953) 13.

³⁹ S.P. L'Honoré Naber, 'Luchtscheepvaart in Nederland', *Marineblad*, 22 (1907-1908) 712-720.

⁴⁰ *KamerstukkenTK*, Staatsbegroting 1909 2 VIII nr. 2 Memorie van Toelichting.

luchtvaart in de toekomst een belangrijke rol zou gaan spelen bij het verkennen van schepen vlak voor de kust. De onderzoeken die de NVvL uitvoerde, konden dan van veel nut voor de marine zijn. Ook wilde men bij dreiging van oorlog gebruik maken van het materieel van de vereniging. Een subsidie werd in het belang van het land geacht.⁴¹ Of de militaire bestuursleden van de vereniging een rol speelden bij het verkrijgen van subsidie is niet duidelijk, maar lijkt aannemelijk.

Al kort na de oprichting van de NVvL bleek duidelijk haar functie van katalysator op luchtvaartgebied in ons land. Op 4 april 1908 maakten kolonel Snijders en luitenant ter zee Rambaldo als passagiers van de Duitse ballonvaarder dr. Kurt Wegener in diens ballon 'Ziegler' een tocht van 'Zorgvliet' te Den Haag naar Benninghausen in Duitsland. Na deze geslaagde ballonvaart schafte de vereniging spoedig twee luchtballons aan, die bestemd waren voor de opleiding tot luchtschipper van zowel burgers als militairen. Maar de animo voor die opleiding bleek niet groot omdat de leerlingen haar zelf moesten bekostigen.⁴² Rambaldo werd in 1909 door de marine overgeplaatst naar Indië. Daar aangekomen probeerde hij enthousiastelingen te vinden voor de luchtvaart. Dat lukte al snel. In september 1909 vond de oprichting plaats van de afdeling Batavia van de Nederlands-Indische Vereniging voor Luchtvaart. Op de eerste vergadering daarvan was ook de gouverneur-generaal aanwezig.⁴³ Dat ook de Indische tak het lobbyen goed beheerste, bleek toen al op de Indische begroting van 1910 een subsidie werd toegekend.⁴⁴ Dat nog niet alle geesten in Indië rijp waren voor de luchtvaart bleek een jaar later. De tweede luitenant der artillerie van het Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger (KNIL), H. ter Poorten diende een rekest in voor de vliegopleiding. Het verzoek werd geweigerd omdat niet duidelijk zou zijn of het vliegwezen enig militair nut had. Wel mocht hij met buitengewoon verlof om voor eigen rekening en risico zich de vliegkunst eigen te maken.⁴⁵

Maar al een jaar later werd in het Koloniaal Verslag dat in september 1912 aan de Tweede Kamer werd toegezonden, melding gemaakt dat een officier van het KNIL in België werd opgeleid tot vlieger.⁴⁶ Op initiatief van de Minister van Koloniën werden enkele maanden later de eerste drie vliegtuigen al naar Indië verscheept.⁴⁷ Alhoewel het leek of de scepsis hiermee was overwonnen, werden deze bepaald niet enthousiast ontvangen. De legercommandant G.C.E. van Daalen had weinig vertrouwen in een militaire toekomst voor het vliegwezen en er werden geen gelden beschikbaar gesteld voor het maken van proefvluchten. Het gevolg was dat de toestellen, zonder ooit gemonteerd te zijn geweest, door het gouvernement weer naar België werden teruggezonden.⁴⁸

Het leger de lucht in, de marine wacht af

Maar terug naar Nederland, hoe verliepen de ontwikkelingen daar? Bij de marine vooralsnog traag. Rambaldo had in oktober 1908 in het *Marineblad* weliswaar een artikel geschreven over kabelvliegers, maar dat leidde niet tot concrete beleidsstappen. Wel werd in de korte

⁴¹ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1913 2 VI nr. 3 Uitgewerkte en Toelichtende Staat.

⁴² J. van den Berg, 'De voorbereidingen tot oprichting van de Luchtvaart Afdeling (II)', *Mars et Historia* 10 (1976) 19.

⁴³ J.E. van Zwieten, 'Op speurtocht in oude archieven' in: R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland (ed.). *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart 1913 - 1 juli - 1963* ('s-Gravenhage 1963) 42.

⁴⁴ *Kamerstukken TK*, Begroting Nederlands-Indië 1910, 4 48. Memorie van Antwoord.

⁴⁵ W.P. van den Abeelen *Hoe de militaire luchtvaart groeide* in: H. Walaardt Sacré, W.P. van den Abeelen en F. Spittel *Vijfentwintig jaar Luchtvaart in Nederland* (Amsterdam 1932) 150.

⁴⁶ *Kamerstukken TK*, Koloniaal verslag 1912 5 I.

⁴⁷ G. Casius en Th. Postma, *40 jaar luchtvaart in Indië* (Alkmaar 1986) 8.

⁴⁸ M. van Haselen (ed.), *25 jaar Militaire Luchtvaart in Nederlandsch-Indië* (Batavia 1939) 89-90.

mededelingen van het *Marineblad* zo af en toe bericht over de ontwikkelingen in de luchtvaart, veelal uit het buitenland, maar veel verder dan dat ging het niet. Een voorbeeld hiervan stond in het *Marineblad* van juli 1909 waarin over de voor- en nadelen van vliegtuigen werd gesproken. Ze waren goedkoop, eenvoudig te bedienen en gering in omvang, maar een groot nadeel was de geringe bedrijfszekerheid, vooral van de motoren. Daardoor was het volgens de auteur vooralsnog twijfelachtig of vliegtuigen wel geschikt waren voor verkenningen. Voorlopig moest het vliegen maar aan de sport worden overgelaten, evenals dat het geval was bij de automobiel. Die had zijn militaire nut inmiddels al bewezen en het vliegtuig zou deze ontwikkeling zeker gaan volgen.⁴⁹

In hetzelfde *Marineblad* stond eveneens een artikel over 'De bruikbaarheid van motorvliegers voor de marine', waarin enkele opties voor gebruik werden genoemd: samenwerking met onderzeeboten, voor de kustwacht en ook voor het opsporen van onderwater varende onderzeeboten. Maar de auteur was nog niet overtuigd welke kant het met de vliegtuigen op zou gaan.⁵⁰ Bij de behandeling van de marinebegroting van 1910 kwam de luchtvaart voor het eerst ter sprake. De Commissie van Rapporteurs van de Kamer vroeg of het niet wenselijk was dat marineofficieren ervaring gingen opdoen met vliegen. Maar de Minister van Marine, de oud-marineofficier J. Wentholt, antwoordde dat de marine geen belang had bij een praktische toepassing van de luchtvaart. Hij verklaarde weliswaar grote belangstelling te hebben voor de vorderingen van de luchtvaart, maar wilde daar geen geld aan besteden.⁵¹

Al enkele maanden later, in januari 1911 verscheen in het *Marineblad* een artikel met als titel 'Waarom vliegmachines voor de marine?' De auteur verwachtte dat de marine op korte termijn vliegtuigen zou moeten aanschaffen. Dat naast de landmacht ook de marine dit moest doen, was omdat de eerste te onbekend was met het operatieterrein van de marine.⁵² In het *Marineblad* verscheen vervolgens een reactie op de houding van de minister waarin deze heftig werd bekritiseerd. Het werd tijd de hand aan de ploeg te slaan. Niet langer afwachten en, naar oud-Hollands gebruik de hand op de portemonnee houden. Dat alles om te voorkomen dat als het oorlog werd, er op de grafsteen van onze onafhankelijkheid een 'Te laat' moest worden gebeiteld. De marine had een frisse geest nodig.⁵³ Maar die geest liet nog enkele jaren op zich wachten.

In september van dat jaar hield de landmacht grote legermanoeuvres waarbij ook ballonnen werden ingezet voor verkenning. Een marineofficier, luitenant ter zee G.J. Wijers, zou als waarnemer worden ingezet op tweepersoons verkenningsvliegtuigen. Maar er was slechts een gering aantal vliegtuigen beschikbaar en Wijers werd niet ingezet. Het zou nog wel even duren voor de eerste marinewaarnemer het luchtruim zou kiezen.⁵⁴

Op een vergadering van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap op 26 januari 1912 hield kapitein Fr.H. Copes van Hasselt een voordracht over het vliegtoestel in dienst van de landsverdediging. De marine kwam hierin maar zijdelings ter sprake. In een reactie op de voordracht nam de marineofficier W.J.G. Umbgrove het woord. Hij voorzag dat vliegtuigen van de marine bij de Kustwacht werden ondergebracht. Hij dacht dat de marine

⁴⁹ 'Korte mededeelingen. Luchtscheepvaart', *Marineblad* 23 (1908-1909) 869.

⁵⁰ 'Motorvliegers' D.V., *Marineblad* 23 (1908-1909) 954-959.

⁵¹ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1910, 2 VI nr. 29 Memorie van Antwoord Bijlage A.

⁵² 'Waarom vliegmachines voor de marine?' N.S., *Marineblad* 25 (1910-1911) 692-698.

⁵³ 'Nog eens "Vliegmachines voor de Nederlandsche Zeemacht"', *Marineblad* 25 (1910-1911) 869-873.

⁵⁴ R. de Winter, *Hendrik Walaardt Sacré (1873-1949). Leven voor de luchtvaart* ('s-Gravenhage 1992) 51 en J. van den Berg, 'Voorbereidingen oprichting LVA (V)', *Mars et Historia* 11 (1977) 9.

zelf niet over verkenningsvliegtuigen zou gaan beschikken, alhoewel hij wel veel van verkenningen uit de lucht verwachtte. Hij kon ook instemmen met een samenwerking van de departementen van Oorlog, Marine en Koloniën, dit leverde een eenvoudiger werkwijze op en was financieel aantrekkelijker.⁵⁵ Over hoe Umbgrove de in zijn ogen belangrijke verkenningen boven zee zonder eigen vliegtuigen wilde uitvoeren, liet hij zich niet uit. De marine had moeite met het hoge tempo en de mate van technologische veranderingen: nieuw geschut, nieuwe voortstuwingsmechanismes, nieuwe wapens en bepantsering. Zij kon maar moeilijk haar koers bepalen. De technische kennis ontbrak, evenals de benodigde financiën. Ook het beproeven van deze nieuwe ontwikkelingen werd niet ter hand genomen.⁵⁶ Terughoudendheid heerste bij de Marinestaf, men had blijkbaar nog geen beeld wat men wilde met vliegtuigen.

In augustus 1911 werd de Nederlandse luchtvaartwereld opgeschrikt door het overlijden van de luchtvaartpionier Rambaldo bij een ongeluk met een luchtballon tijdens een vlucht van Soerabaja naar Semarang in Nederlands-Indië. Enkele maanden later, in maart 1912, trad wederom een marineofficier toe tot het hoofdbestuur van de NVvL en wel schout-bij-nacht G.F. Tydeman, op dat moment Commandant en Directeur der Marine te Amsterdam. Enkele maanden daarvoor had hij in Den Haag nog een voordracht voor de vereniging gehouden over 'Het zweven der vogels en de zweefproeven van Orville Wright'. Onder het gehoor bevonden zich prins Hendrik en de ministers van Binnenlandse Zaken en Marine.⁵⁷ De belangstelling voor de luchtvaart groeide, ook binnen het establishment.

Hoewel de marineleiding en regering de boot voor een marinevliegdiens nog steeds af hielden, bleek de Eerste Kamer daar inmiddels anders over te zijn gaan denken. Bij de behandeling van de marinebegroting voor 1913 in de Eerste Kamer wezen meerdere leden op de grote wenselijkheid van een vliegdiens voor de marine. Vliegtuigen konden bij verkenning uitstekend de plaats innemen van schepen, ze waren niet alleen sneller, maar ook veel goedkoper.⁵⁸ De waarnemend Minister van Marine H. Colijn was niet overtuigd. Hij merkte op dat vliegtuigen zeker een nuttige bijdrage in de verkenning konden leveren, maar hij wilde daartoe nog geen echte maatregelen nemen.⁵⁹ De Kamerleden namen hiermee genoegen. Ook in de pers gingen geluiden op dat het lang duurde voor de marine zich inliet met de luchtvaart. Het luchtvaarttijdschrift *AVIA* riep in juli 1913 marineofficieren op 'het zilte nat te verlaten om te gaan dobberen op de wolken'.⁶⁰

Opvallend was het verschil met het leger. Daar was men al in een veel eerder stadium met de luchtvaart bezig. Hoewel de scepsis tegen dit nieuwe fenomeen ook daar niet ontbrak. De commandant van het Regiment Genietroepen ontving al in 1908 een doorlopende machtiging om - natuurlijk als de dienst dat toeliet - personeel beschikbaar te stellen voor het vullen en doen opstijgen van de luchtballons van de NVvL.⁶¹ Een jaar later bepaalde het Departement

⁵⁵ A. Copes van Hasselt, 'Het vliegtoestel in dienst der landsverdediging', *Orgaan der Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap* (1911-1912) 379.

⁵⁶ G. Teitler, *Anatomie van de Indische defensie* (Leiden 1988) 7.

⁵⁷ *Gedenkboek Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart 1907 - 19 oktober 1912* (1912) 71-73.

⁵⁸ *Kamerstukken EK*, 1912-1913, 2 VI nr. 2, Voorlopig Verslag Commissie van Rapporteurs 1 maart 1913.

⁵⁹ *Kamerstukken EK*, 1912-1913, 2 VI nr. 2, Eindverslag Commissie van Rapporteurs en Memorie van Antwoord 10 maart 1913.

⁶⁰ 'Marine en luchtvaart', *AVIA* (1913), jaargang 3, no. 5, 59-61.

⁶¹ J. van den Berg, 'Voorbereidingen oprichting LVA (II)', *Mars et Historia* 10 - 5 (1976) 19.

van Oorlog dat ballonvaren onder bepaalde voorwaarden als dienstverrichting werd beschouwd.⁶² Een voortvarendheid waarvoor de Eerste Kamer de minister prees.⁶³

Eind 1909 werd kapitein der genie H. Walaardt Sacré enige tijd gedetacheerd bij het *Luftschiffer Battalion* te Berlijn. Hij moest daar oefeningen bijwonen en de kabel- en vrije ballon bestuderen. De NVvL, die in haar statuten had opgenomen mee te willen werken aan de landsverdediging, bood in datzelfde jaar aan officieren op te leiden tot ballonvaarder, maar de commandant van het Regiment Genietroepen voelde daar niet al te veel voor.⁶⁴

In maart 1910 nam de Minister van Oorlog, generaal-majoor der genie W. Cool (partijloos) het voortouw bij de ontwikkeling van de militaire luchtvaart door de Militaire Luchtvaart Commissie in te stellen die opdracht kreeg voorstellen te doen voor de oprichting van een militaire luchtvaartorganisatie. Het voorzitterschap van de commissie was gekoppeld aan de functie van souschef van de Generale Staf, op dat moment generaal-majoor Snijders, die zich al had doen kennen als enthousiasteling voor de luchtvaart. Walaardt Sacré werd secretaris.⁶⁵ Opvallend is dat de marine op het toneel ontbrak. In Groot-Brittannië was men met een dergelijke commissie al twee jaar daarvoor gestart. In 1908 stelde de Britse regering twee commissies in: de *Advisory Committee for Aeronautics* en de *Aerial Sub-Committee of the Committee of Imperial Defence*. In tegenstelling tot Nederland namen naast civiele deskundigen en legerofficieren daar wel marineofficieren aan deel.⁶⁶

Op 2 juni 1911 bood de Militaire Luchtvaart Commissie een interim rapport aan aan Colijn, de waarnemend Minister van Oorlog, zodat dit nog meegenomen kon worden in de begroting voor 1912. De commissie richtte zich in haar voorstel vooral op de aanschaf van motor- en kabelballons en stelde zich nog zeer gereserveerd op ten opzichte van vliegtuigen. Hiervoor werden dan ook geen gelden aangevraagd. Wel stelde de commissie voor een 'centrale organisatie voor militaire luchtvaart' in het leven te roepen.⁶⁷ De minister nam dit voorstel over. Hij betoogde dat de luchtvaart, uit militair oogpunt, voor ons land van grote betekenis kon zijn, maar vliegen was nog gevaarlijk. Daarom konden ballons niet worden gemist. Hij zou later nog met een voorstel komen voor een luchtvaartorganisatie.⁶⁸ In de Kamer stuitte dit voorstel echter op heftige, breed gedeelde weerstand. De Kamer wilde een duidelijke keuze maken voor het vliegtuig in tegenstelling tot de minister, die geen keuze maakte voor één van de twee. Colijn trok hierop, tegen zijn zin, het begrotingsartikel voor de bouw van een ballonloods en overname van een ballon in.⁶⁹

Enkele maanden later kwam de Militaire Luchtvaart Commissie met haar eindrapport. Omdat op luchtvaartgebied nog maar weinig ervaring was, was de commissie nogal voorzichtig en maakte geen specifieke keuze voor het vliegtuig of de ballon. Ook nu nam Colijn de adviezen over en wederom kwam hem dit op veel kritiek in de Kamer te staan. De discussie spitste

⁶² H. Walaardt Sacré, *Grondleggers onzer Luchtvaart* in: H. Walaardt Sacré, W.P. van den Abeelen en F. Spittel *Vijftientig jaar Luchtvaart in Nederland* (Amsterdam 1932) 17.

⁶³ *Kamerstukken Eerste Kamer (EK)*, 1909-1910, nr. 116 116, Voorlopig Verslag Commissie van Rapporteurs. Ontwerp van wet tot vaststelling van de begroting van uitgaven ten behoeve van het vestingstelsel, dienst 1910.

⁶⁴ J. van den Berg, 'De voorbereidingen voor de oprichting van de Luchtvaartafdeling (III)', *Mars et Historia*, 10e jaargang nr. 6 maart 1976.

⁶⁵ H. Walaardt Sacré, *Grondleggers onzer Luchtvaart* in: H. Walaardt Sacré, W.P. van den Abeelen en F. Spittel *Vijftientig jaar Luchtvaart* 23 en J. van den Berg, 'Voorbereidingen oprichting LVA (III)', *Mars et Historia* 10 nr. 6 (1976) 12-17.

⁶⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Naval_Air_Service (20 februari 2013).

⁶⁷ De Winter, *Walaardt Sacré* 46.

⁶⁸ *Kamerstukken EK*, Staatsbegroting 1911 2 VIII nr. 142 6, Memorie van Antwoord. Wijziging en aanvulling.

⁶⁹ *Kamerstukken TK*, Handelingen 21 en 22 december 1911, 49e vergadering, begroting Oorlog 1912.

zich toe op de wenselijkheid om een omvangrijke afdeling voor ballons in te richten. M. Tydeman (Vrije Liberalen), H. Smeenge en J.B. Verheij (beiden Liberale Unie) dienden een amendement in om af te zien van de ballonnen. Dit werd met grote meerderheid aangenomen en de regering nam dit voorstel vervolgens noodgedwongen over.⁷⁰

De eerste stap voor de militaire luchtvaart kon worden gemaakt en in maart 1913 werd voor fl.266.000 een vliegterrein bij Soesterberg verworven.⁷¹ Op 1 juli 1913 volgde de oprichting van de Luchtvaart Afdeling. Deze kwam onder bevel van de Chef van de Generale Staf en Walaardt Sacré werd aangesteld tot commandant van de LVA zowel als van het vliegekamp Soesterberg.⁷² De kogel was door de kerk, het leger ging de lucht in, de marine dacht echter nog na.

De marine is om

Dit nadenken duurde echter niet lang meer. De Marinestaf had kort daarvoor, op 29 mei, een bezoek gebracht aan Soesterberg. En mede naar aanleiding daarvan stelde de Marinestaf de minister voor een vliegdienst op te richten die nauw moest aansluiten bij die van de landmacht. Deze verwachtte dat de legervliegdienst aanmerkelijk groter zou worden dan die van de marine, de marine moest zich schikken. Gelet op de ongunstige ervaringen in andere landen met watervliegtuigen, wilde men bescheiden beginnen. De kosten werden begroot op fl. 29.350 voor een vliegtuig, een loods en opleidingen. Dit bedrag werd afgerond op 35.000 gulden.⁷³ Welke rol Colijn, die in deze periode zowel Minister van Oorlog als interim Minister van Marine was, speelde om ook de marine de lucht in te krijgen, is niet duidelijk.

Dit voorstel werd overgenomen in de eerstvolgende marinebegroting: er werd 36.000 gulden uitgetrokken voor de marinevliegdienst. In antwoord op vragen uit de Kamer antwoordde de minister, gelet op het bestaan van de Luchtvaart Afdeling van het leger, het niet wenselijk te vinden een eigen marinevliegdienst op te richten. Nu ging er aan dat niet-wenselijk in de Memorie van Antwoord wel een woordje aan vooraf: voorlopig. De marinevliegdienst trok in bij de LVA. Op deze manier kon zij praktische ervaring opdoen met het vliegen. Wel werd gememoreerd dat de marine naar verwachting voornamelijk met watervliegtuigen zou gaan vliegen, vooral met het oog op Nederlands-Indië.⁷⁴ Het parlement stemde in met deze eerste stap van de marine in het luchtruim.

De Britse marine was al enkele jaren daarvoor, in februari 1911 gestart met vliegopleidingen. En bij een vlootschouw in 1914 vlogen al zestien watervliegtuigen voor.⁷⁵ Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog had de *Royal Naval Air Service (RNAS)*, de zelfstandige marinevliegdienst, al de beschikking over 93 vliegtuigen, maar hiervan waren er slechts circa vijftig inzetbaar.⁷⁶ De Franse marine had medio 1910 al twee officieren naar de *École nationale supérieure de l'aéronautique* gestuurd om zich in de vliegerij te bekwamen.⁷⁷ In vergelijking met deze buurlanden liep de Nederlandse marine nogal achter met de start van een vliegdienst.

⁷⁰ Kamerstukken TK, Handelingen 15 januari 1913 1806, 57e Staatsbegroting 1913 Departement van Oorlog.

⁷¹ Kamerstukken TK, Staatsbegroting 1913 2 VIII nr. 11 Memorie van Antwoord.

⁷² W.Schoemaker, 'De opgeblazen start van een nieuw wapen', *Mars et Historia* (1988) 22 nr.4 106-107 .

⁷³ Nota van 4 juni 1913, Nationaal Archief (NA), Marinestaf, 1886-1942. toegang 2.12.18, inv.nr. 281.

⁷⁴ Kamerstukken TK, Staatsbegroting 1914, 2 VI nr. 2, Memorie van Toelichting en nr. 36 Memorie van Antwoord.

⁷⁵ G. Till, *Air power and the Royal Navy 1914-1945, a historical survey* (Londen 1970) 29.

⁷⁶ Till, *Air power and the Royal Navy* 85.

⁷⁷ *Marineblad* (1909-1910) Korte mededelingen 748.

De marine in Nederlands-Indië

De positie van de marine in Nederlands-Indië was een bijzondere. En omdat dit ook een rol zou gaan spelen bij de discussie over een zelfstandige MLD, ga ik hier nader op in.

In 1913 had de regering een staatscommissie ingesteld die studie moest verrichten naar de verdediging van Nederlands-Indië. Niet minder dan drie ministers hadden de leiding, voorzitter was Th. Heemskerk (ARP), Minister van Binnenlandse Zaken en tevens voorzitter van de ministerraad, de andere ministers waren J.H. de Waal Malefijt (ARP) van Koloniën en Colijn (ARP), interim Minister van Marine.⁷⁸ De commissie vond dat de verdediging van Indië in hoofdzaak aan de marine moest worden toevertrouwd in afwijking van een eerder advies. De hoofdtaak van de marine vormde het bestrijden van een rechtstreekse aanval en handhaven van de neutraliteit, met als neventaak de bewaking van de vlootbases. De vloot die werd bepleit, werd gevormd door slagschepen, torpedokruisers en torpedobootjagers en voor de lokale verdediging kleinere schepen.⁷⁹ De inzet van vliegtuigen was toen nog niet aan de orde.

De pers had ondertussen aandacht gekregen voor een marinevliegdiens. In het *Algemeen Handelsblad* verscheen in april 1914 een artikel met als titel 'Over de verkenningsdienst ter zee en over de door de Staatscommissie voorgestelde verkenningskruisers voor de vloot in Indië'. Volgens de auteur kon zo'n goede verkenningsdienst slechts worden verkregen door een uitstekend ingerichte vliegdiens en niet door kruisers te bouwen. Het was dan ook noodzakelijk dat de organisatie van die dienst met kracht ter hand werd genomen. Nederland liep daarin achter en die achterstand moest worden ingehaald.⁸⁰ Enkele weken later meldde het luchtvaarttijdschrift *AVIA* dat de Marine door bemiddeling van het Ministerie van Oorlog een Farman tweedekker wilde aankopen.⁸¹

De marine bleef een staatsmarine die verantwoordelijkheid droeg voor Nederland en voor Nederlands-Indië. Dit in tegenstelling tot de landstrijdkrachten die een apart, zelfstandig Indisch leger kenden: het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger. Over het te voeren Indisch defensiebeleid hadden maar liefst drie ministers - die van Marine, Koloniën en Financiën - en een gouverneur-generaal, bijgestaan door de Raad van Indië, zeggenschap. De Minister van Marine bepaalde welk deel van de vloot naar Indië werd gestuurd. De inzet ter plekke viel onder de gouverneur-generaal, die weer onder de Minister van Koloniën viel. Op het departement van Koloniën ontbrak het echter aan maritieme deskundigheid. In de periode tussen 1912 en 1940 was er geen enkele marinevertegenwoordiger op de desbetreffende afdeling land- en zeemacht, hoewel nu juist een groot deel van de problemen daarop betrekking had.⁸² Koloniën paste vanuit Den Haag op de winkel en alles wat volgens het departement buiten de norm viel of afweek, werd al snel als 'wild' bestempeld.⁸³ De Commandant Zeemacht Nederlands-Indië (CZMNI) was gehouden de belangen van de ongedeelde Nederlandse marine te dienen. Tevens was hij als vlootvoogd ondergeschikt aan de gouverneur-generaal en ook chef van het Indische departement van Marine. De CZMNI

⁷⁸ Teitler, *Anatomie van de Indische defensie* 292.

⁷⁹ Teitler, *Anatomie van de Indische defensie* 296.

⁸⁰ *Algemeen Handelsblad* 17 april 1914 ochtendeditie, 'Over de verkenningsdienst ter zee en over de door de Staatscommissie voorgestelde verkenningskruisers voor de vloot in Indië'.

⁸¹ *AVIA* (1914) 8 mei.

⁸² B. de Graaff, 'Kalm temidden van woedende golven'. *Het ministerie van Koloniën en zijn taakomgeving 1912-1940* (Zutphen 1997) 402-403.

⁸³ *Ibidem* 606.

mocht alleen over strikt administratieve zaken contact opnemen met de Minister van Marine, maar voor alle andere aangelegenheden moest hij bij de gouverneur-generaal zijn. Deze nam dan contact op met Koloniën, die het in Nederland onder de aandacht bracht van zijn collega van Marine. Omgekeerd moest een identieke weg worden bewandeld.⁸⁴ Deze ingewikkelde, bureaucratische constructie vormde een bron van allerlei conflicten over competenties, financiering, aansturing en vertraging. Pogingen van de marine om in de jaren twintig een instructie te schrijven voor de CZMNI strandden consequent op grote weerstand van Koloniën en vanuit Indië zelf, met als gevolg geen instructie.⁸⁵

De pogingen van de commissie Heemskerk om het gehele beleid van de Indische defensie in handen van de marine te leggen, strandden, zodat de ingewikkelde constructie rondom de aansturing bleef bestaan.⁸⁶ En wat dus ook bleef was dat de marine een staatsmarine was, met taken in zowel Nederland als in Nederlands-Indië.

Mannen van krachtig gestel

Het eerste marinevliegtuig, een Farman F-22, kwam eind juli 1914 op Soesterberg aan.⁸⁷ En



Het eerste marinevliegtuig, de Farman F-22

op 1 augustus meldde de eerste marineofficier, A.S. Thomson, zich bij de commandant van de Luchtvaart Afdeling te Soesterberg voor zijn vliegopleiding.⁸⁸ Drie dagen later brak de Eerste Wereldoorlog uit. De marine had op dat moment welgeteld één vliegtuig. De eerste marineofficier die een vliegbrevet had behaald was een reserveofficier, H.G. van Steijn die in november 1912 in Frankrijk zijn brevet van de *Aéroclub de France* in ontvangst nam.⁸⁹ Hij landde op 3 augustus 1914 met zijn privévlucht op Soesterberg en meldde zich vervolgens bij de marine. Twee dagen later kwam hij weer in actieve dienst en de marine had zijn eerste vlieger.⁹⁰ Maar ook de Luchtvaart Afdeling

beschikte bij het begin van de Eerste Wereldoorlog nog maar over enkele vliegtuigen. Alhoewel de op 31 juli tot Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht benoemde Snijders het belang en de potentie van de militaire luchtvaart onderkende, beschikte de LVA bij het aanbreken van de oorlog over slechts vier les- en oefenvliegtuigen.⁹¹

De marinestaf stelde instructies op voor het marinedetachement te Soesterberg. Men moest een journaal van gehouden vluchten bijhouden en iedere veertien dagen rapporteren aan de

⁸⁴ Teitler, *Anatomie van de Indische defensie* 5 en De Graaff, 'Kalm temidden van woedende golven' 402/4.

⁸⁵ De Graaff, 'Kalm temidden van woedende golven' 402/3.

⁸⁶ H.J.G. Beunders, 'Weg met de vlootwet!' *De maritieme bewapeningspolitiek van het kabinet-Ruys de Beerenbrouck en het succesvolle verzet daartegen in 1923*. (Bergen (N-H) 1984) 29.

⁸⁷ J.E. van Zwieten, 'Op speurtocht in oude archieven' in R.W.C.G.A. Wittert van Hoogland (ed.) *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* 54.

⁸⁸ De Winter, *Walaardt Sacré* 75.

⁸⁹ W.H. Schoenmaker, 'De marine krijgt vleugels,' *Mars et Historia*, 26e jaargang nr. 3 juli/september 1992.

⁹⁰ N. Geldhof (e.a.), *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden 1970) 6.

⁹¹ P. Moeyes, *Buiten schot. Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2001) 49.

Chef Marinestaf. Ook stelde men eisen op voor officieren die de vliegopleiding wilden gaan volgen. De maximum leeftijd was 35 jaar en een maximaal gewicht van 85 kilo. Longen, hart, ogen en oren gezond, geen gestoorde gewrichtsfunctie en een bril was niet toegestaan, kortom men had 'mannen van krachtig gestel' nodig. En als deze het brevet hadden behaald, ontvingen zij voor de aanschaf van een vliegeniersuitrusting 150 gulden.⁹²

Apart of samen?

Bij de marinebegroting voor 1915 kwam het vraagstuk van separate vliegdiens ten voor leger en marine ter sprake. Enkele Kamerleden achtten het wenselijk dat er één vliegdiens ten voor leger en marine kwam. Volgens hen toonden onlangs opgedane ervaringen dat een scherpe scheiding tussen vliegoperaties boven land en water niet viel te maken. Gelet op de kleine omvang van ons land, was slechts een beperkt aantal vliegers noodzakelijk waardoor men kon volstaan met één vliegdiens ten. Tevens achtte met een enkele diens ten goedkoper. Maar de Commissie van Rapporteurs van de Kamer was hierin niet eensgezind. Volgens andere leden was ervaring opgedaan op zee essentieel voor marinevliegers en zij bepleitten dan ook twee aparte vliegdiens ten.⁹³ De minister hield echter vast aan zijn eigen opvattingen. Hij wilde voor de opleiding van vliegend marinepersoneel gebruik blijven maken van de LVA, maar hij liet zich er nog niet over uit of ook een aparte marinevliegdiens ten noodzakelijk was.⁹⁴

Bij de marine vatte de opvatting post dat zij in ieder geval over watervliegtuigen diens ten te beschikken. Daarvoor was een vliegstation aan het water noodzakelijk om te kunnen oefenen in het landen en starten vanaf het water. Het was daarbij een wens om dicht bij huis, in de buurt van Den Helder, te blijven om de binding met de vloot in stand te houden en te versterken. Twee vliegers, Thomson en Van Steijn, gingen samen met ingenieur Verheij, in juni 1915 op zoek naar een geschikte locatie. Per fiets verkenden zij het eiland Wieringen om daar een drietal locaties te bekijken: de Houkes, een locatie bij de munitiebergplaatsen en één bij Den Oever. Maar Wieringen bleek niet geschikt. Een terrein op Texel, De Mok, was dat wel. Het enige nadeel was dat men daar aan direct geschutvuur vanaf zee bloot kon komen te staan en dat nadeel had Wieringen dan weer niet.⁹⁵ Nog in diezelfde maand vroeg de Marinestaf bij het Ministerie van Waterstaat een vergunning aan voor de inrichting van een vliegstation in De Mok op Texel.⁹⁶

Het hoofd van de technische afdeling van de LVA, ir. H.A. Vreeburg gaf de marine nog advies over een nieuw vliegstation. Hij wees daarbij op de in zijn ogen ernstige tekortkomingen van De Mok. Weliswaar had dat de minimaal vereiste afmetingen, maar die minimumeis was vooral gebaseerd op gebruik door ervaren vliegers, maar voor vliegopleidingen was dit volstrekt onvoldoende. Door die beperkte afmetingen zou men voor starts en landingen veelvuldig gebruik moeten maken van Texelstroom. En dat leverde bij golfhoogten van meer dan anderhalve meter problemen op. Deze bezwaren ontbraken in zijn ogen bij een andere locatie die de marine op het oog had en wel één bij Amsterdam.⁹⁷ De marine nam dit advies ter harte. Want kort daarop sloot de marine een contract af voor de bouw van een vliegtuigloods te Schellingwoude aan het IJ bij Amsterdam.⁹⁸

⁹² Voorlopig Reglement personeel Marine Luchtvaartdiens ten 22 september 1914 Marinestaf no. 122 13, NA, Ministerie van Defensie: Militaire luchtvaart en -verdediging 1910-1940 (1944), toegang 2.13.85, inv.nr.48.

⁹³ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1915 2 VI nr. 37 Voorlopig Verslag 12 december 1914.

⁹⁴ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1915 2 VI nr. 38, Memorie van Antwoord 18 december 1914.

⁹⁵ Nota 6 juli 1915 Onderzoek Wieringen door Marinevliegdiens ten, NA Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, inv.nr.281.

⁹⁶ Geldhof (e.a.), *70 jaar Marineluchtvaartdiens ten* 28.

⁹⁷ Nota H. Vreeburg 15 juli 1915, NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, inv.nr. 281.

⁹⁸ Geldhof (e.a.), *70 jaar Marineluchtvaartdiens ten* 28.

De aanzet voor eigen vliegkampen was dus gegeven, een ander probleem was vliegtuigen. Nederland had geen eigen vliegtuigindustrie en vliegtuigen aankopen in de omringende landen was door de Eerste Wereldoorlog problematisch. Wel kreeg de marine incidenteel de beschikking over geïnterneerde vliegtuigen. De Nederlandse regering had aan de regeringen van Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië voorgesteld om in Nederland geïnterneerde vliegtuigen over te nemen. De Britse en Duitse regering hadden dit voorstel aanvaard. De Fransen wilden tot schenking overgaan, maar dat werd door de regering niet geaccepteerd, alleen aankoop werd overwogen.⁹⁹ Zij wilde haar strikte neutraliteitspolitiek niet in gevaar laten komen. Maar gebruik van geïnterneerde vliegtuigen kende ernstige beperkingen. De toestellen waren onbekend, reservedelen ontbraken en hoe onderhoud moest worden uitgevoerd, moest al doende worden geleerd. Praktische inzet was dus slechts beperkt mogelijk. In 1915 werd daarom een kleine marinedelegatie naar de Verenigde Staten gestuurd voor de aankoop van watervliegtuigen.¹⁰⁰ Dit leidde in 1917 tot een bestelling van zes vliegtuigen bij de Glenn L. Martin Company.

Op 17 april 1916 werd het eerste marinevliegkamp, Schellingwoude, in dienst gesteld.¹⁰¹ De marine ging haar vleugels langzamerhand ontplooiën, men had nu een eigen vliegkamp met eigen vliegend personeel.



Vliegkamp Schellingwoude

De voorbereidingen om een tweede vliegkamp op Texel op te starten gingen, ondanks de geuite tekortkomingen, onverdroten door. Bij de begrotingsbehandelingen voor 1917 werd melding gemaakt van een groot aantal contracten met bedrijven voor de bouw en inrichting van De Mok.¹⁰² Het idee om meer en meer op eigen benen te gaan staan, vatte binnen de marine post. In het *Marineblad* jaargang 1916/1917 schreef Karel Doorman een artikel met als titel 'Over vliegterreinen en vliegtoestellen'. Alhoewel er formeel nog geen sprake was van een afzonderlijke vliegdiens was het in zijn ogen dienstig dat de marine al eisen formuleerde voor de eigen vliegtuigen en vliegterreinen. Hij formuleerde de gebruikelijke eisen waaraan een vliegtuig moest voldoen: een betrouwbare constructie en goede vliegcapaciteiten. Het wateroppervlak van een vliegterrein moest zo groot zijn dat bij een verkeerd berekende landing dit geen ongelukken opleverde. Een militaire eis was dat luchtdoelgeschut en zoeklichten geplaatst konden worden, maar hij maakte zich zorgen of er wel geld was voor deze militaire eisen.¹⁰³

⁹⁹ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1916, 2 III nr.5 brief Minister van Buitenlandse Zaken 28 oktober 1915.

¹⁰⁰ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1916, 2 VI nr.30 Memorie van Antwoord 11 december 1915.

¹⁰¹ Geldhof (e.a.), *70 jaar Marineluchtvaartdienst* 9.

¹⁰² *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1917, 2 VI nr. 8 Overzicht gesloten contracten 1 juli 1915 - 1 juli 1916.

¹⁰³ K. Doorman, 'Over vliegterreinen en vliegtoestellen', *Marineblad* (1916-1917) 477-480.

Een zelfstandige marinevliegdiens

Al korte tijd later, in juni 1917 schreef de Chef Marinestaf (CMS) Umbgrove een nota aan de minister waarin hij pleitte voor een zelfstandige marinevliegdiens, los van die van het leger. Aanvankelijk had de marine de opvatting gehuldigd dat een vliegdiens alleen nodig was voor verkenning langs de kust en op zee. Maar de oorlogspraktijk had volgens hem inmiddels aangetoond dat deze opvatting te beperkt was. Het was ook noodzakelijk over gevechtsvliegtuigen te beschikken om de marinehavens en schepen te kunnen beschermen. En wie op de geldkist zat en de inzet van personeel bepaalde, stelde ook de prioriteiten voor de inzet van vliegtuigen. Het was in zijn ogen daarom noodzakelijk dat de marinevliegdiens zelf de verdediging van de Schelde, Maasmonden, IJmuiden en Den Helder kon verzorgen. En voor het eerst werd door de Marinestaf de verbinding gelegd met Indië. Daar was behoefte aan grote zeeverkenningsvliegtuigen, samen met gevechtsvliegtuigen voor de verdediging van havens.

Wat achtte de CMS voor de vliegdiens dan noodzakelijk om deze taken te kunnen uitvoeren? Dat waren in Nederland drie vliegekampen: Schellingwoude, De Mok en één op Walcheren, waarbij hij dacht aan een terrein bij Veere. Ieder vliegekamp moest worden uitgerust met een groep verkenningsvliegtuigen en twee groepen jachtvliegtuigen. Totaal waren dertig jacht-, vijftien verkenning- en elf lesvliegtuigen nodig. De marine moest in zijn ogen worden belast met de verdediging in de lucht van de gehele Nederlandse kust, van Zeeuws-Vlaanderen tot aan Rottum. De zwakke plekken in onze defensie door het gebrek aan vliegende middelen moesten worden weggenomen.¹⁰⁴ Mogelijk hadden de verzoeken door de marine voor verkenningsvluchten bij de LVA niet de hoogste prioriteit en wilde zij zelf kunnen bepalen waar en wanneer werd gevlogen. Dat de komst van een marinevliegekamp niet overal werd toegejuicht bleek echter in januari 1918. De burgemeester en inwoners van Veere wilden voorkomen dat er vlak bij hun woonplaats zo'n kamp kwam en hadden een verzoek ingediend bij de Tweede Kamer. Maar daar vonden ze geen gehoor. Over dat vliegekamp was al bij de begroting beslist en de Kamerleden wilden daar niet meer op terug komen.¹⁰⁵

Umbgrove vond met zijn voorstel voor een vliegdiens gehoor bij zijn minister. Op 11 juli stuurde hij een brief naar de commandant van de LVA met daarin de mededeling dat in de daaropvolgende maand de Marine Luchtvaartdiens (MLD) zou worden ingesteld onder commando van de luitenant ter zee der eerste klasse (LTZ1) D. Vreede. De opleidingen zouden aanvankelijk nog wel te Soesterberg blijven maar daarna naar een marinevliegekamp overgaan. De LVA mocht vervolgens de marineloods te Soesterberg wel in gebruik nemen, mits ze deze dan wel zou blijven onderhouden.¹⁰⁶ De organisatie van de MLD werd nu snel ter hand genomen. In augustus werd het eerste Koninklijk Besluit over MLD-personeel getekend. Het korps vliegtuigmakers werd in het leven geroepen. Dit werd samengesteld uit metaal- en houtbewerkers en bekleeders.¹⁰⁷ Een week later werden de eisen voor vliegers en vliegtuigmakers in een nieuwe regeling vervat.¹⁰⁸

¹⁰⁴ Nota Chef Marinestaf nr. 54/11/22 3 juni 1917, NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, inv.nr.281.

¹⁰⁵ *Kamerstukken TK*, 1917-1918, Handelingen 30 januari 1918, 1157.

¹⁰⁶ Brief Chef Marinestaf nr. 54/11/32 11 juli 1917, NA, Marinestaf 1886-1942 2.12.18, inv.nr.281.

¹⁰⁷ KB no. 51 Regeling personeel Marine Luchtvaartdiens. 8 augustus 1917, NIMH collectie 065 MLD.

¹⁰⁸ Regeling M.L.D. 16 augustus 1917, NIMH collectie 065 MLD.

Op 18 augustus 1917 werd de zelfstandige MLD dan officieel een feit. Per ministeriële beschikking B nummer 62 werd deze in het leven geroepen.¹⁰⁹ Soms wordt echter ook de datum van 21 augustus 1917, de datum van de indienststelling van De Mok daarvoor genoemd.¹¹⁰ Na de indienststelling van De Mok volgde op 2 september al het derde vliegekamp: Veere.¹¹¹

Maar nog een vierde vliegekamp werd al snel noodzakelijk geacht. De vliegdiens ontwikkelde zich weliswaar maar langzaam door het geringe aantal beschikbare vliegtuigen, maar door de inmiddels sterk uitgebreide LVA, werden de mogelijkheden voor de vliegopleidingen van de marine te Soesterberg steeds minder. De marine ging daarom op zoek naar een vliegekamp voor landvliegtuigen. Eerst dacht men dit op De Mok te kunnen doen, maar dat terrein bleek ongeschikt. Men ging wederom op zoek naar een terrein in 'eigen omgeving' en vond dit ten zuiden van de stelling Den Helder, De Kooy genaamd.¹¹²

Niet iedereen bleek echter ingenomen met de voortvarendheid die de marine tentoonspreidde voor een zelfstandige MLD. Nog geen drie maanden na de oprichting daarvan kwam Snijders, Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ), met een scherpe reactie. In tijd van oorlog moesten de vliegdiens boven zee en land nauw samenwerken, van een vastgestelde afbakening van operatieterrain kon in zijn ogen geen sprake zijn. De eenheid van handelen werd het best gewaarborgd als de vliegdiens onder eenhoofdige leiding kwam. Nu al bewandelden de vliegdiens eigen paden en dat zou, naarmate ze groter werden, alleen maar toenemen. Watervliegtuigen stelden ongetwijfeld speciale eisen aan vliegende bemanningen, maar Snijders kon zich in het geheel niet vinden in het idee van de marine om de verdediging van de maritieme stellingen voor eigen rekening te nemen, dat hoorde bij de landmacht thuis.¹¹³

De Minister van Oorlog vond het een klemmend betoog van de OLZ en stuurde een brief naar zijn collega van Marine met het verzoek het voorstel van de OLZ nauwgezet te overwegen en een commissie in te stellen die dit verder moest gaan onderzoeken.¹¹⁴ Wel verzocht hij Snijders uit te zoeken hoe de vliegdiens in de omliggende landen waren georganiseerd. Maar het antwoord daarop bood geen eenduidig beeld. In Frankrijk waren de vliegdiens van leger en marine tot half augustus gescheiden. Pas in september 1917 kwamen de diens onder de eenhoofdige leiding van een onderstaatssecretaris bij het Ministerie van Oorlog te staan. In Duitsland trokken de vliegdiens eveneens gescheiden op en dat was ook in Groot-Brittannië het geval. Wel bestond daar in politieke kringen veel kritiek op het gebrek aan samenwerking tussen de vliegdiens.¹¹⁵ Die kritiek had grotendeels betrekking op de problemen die zich voordeden rondom de logistiek. Er heerste grote onderlinge strijd tussen het *Royal Flying Corps (RFC)* en de *Royal Naval Air Service (RNAS)* om voldoende vliegtuigen en motoren te bemachtigen. De Duitse bombardementen

¹⁰⁹ In het Staatsblad en de Staatscouranten van 1917 is deze beschikking niet te vinden. Ook in het jaarboek 1917 van de Koninklijke Marine wordt deze niet genoemd. De oudste vindplaats voor de oprichtingsdatum van 18 augustus 1917 is te vinden in H. Walaardt Sacré, W.P. van den Abeelen en F. Spittel *Vijftwintig jaar Luchtvaart in Nederland* (Amsterdam 1932). De datum van 18 augustus 1917 wordt algemeen aangenomen als oprichtingsdatum van de MLD.

¹¹⁰ W.H. Schoemaker, 'De marine krijgt vleugels', *Mars et Historia*, 26 (1992) nr. 3 13. Deze datum werd genoemd in *Het Vliegveld* van oktober 1927 door de toenmalige commandant van Vliegekamp De Kooy.

¹¹¹ Jaarboek Marine (1917/1918) 15.

¹¹² Nota Marinestaf 54/11/56 aan Minister van Marine 17 oktober 1917, NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, inv.nr.281

¹¹³ Brief Generaal Snijders aan Minister van Oorlog 26 november 1917, NA Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, inv.nr.281,

¹¹⁴ Brief Minister van Oorlog aan Minister van Marine 8 december 1917, NA Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, inv.nr. 281.

¹¹⁵ Nota OLZ aan Minister van Oorlog G.S. III. no.6915 24 december 1917, NA Generale Staf Landmacht 1914-1940 2.13.70 inv.nr.1582.

op Londen in de zomer van 1917 hadden grote tekortkomingen in de Britse luchtverdediging aangetoond en leidden tot grote publieke en politieke verontwaardiging. Een commissie onder leiding van generaal J.C. Smuts en Sir D. Henderson, de eerste commandant van het *RFC* in Frankrijk, adviseerde om de *RFC* en *RNAS* samen te smelten in één organisatie: de *Royal Air Force (RAF)*.¹¹⁶

In Nederland stond Snijders niet alleen in zijn kritiek. Ook in de Tweede Kamer klonken identieke geluiden over de verzelfstandiging van de MLD. Eén luchtvaartdienst onder bekwame leiding en met bekwame ingenieurs bleef volgens sommigen noodzakelijk. Een alternatief was dat gekeken zou worden naar een afzonderlijk luchtwapen zowel in Nederland als in Nederlands-Indië.¹¹⁷ De kwestie had inmiddels ook de aandacht van de pers getrokken. De *Nieuwe Rotterdamsche Courant* pleitte voor samenvoeging van de vliegdiensten. Zeker nu het inmiddels mogelijk bleek in eigen land vliegtuigen te bouwen dienden de krachten van industrie en defensie te worden gebundeld. Een militaire vliegdienst onder eenhoofdige leiding kon dit proces versterken.¹¹⁸

Maar bij de behandeling van de marinebegroting in de Tweede Kamer toonde schout-bij-nacht J.J. Rambonnet, de minister en voormalig marineofficier, zich totaal niet gevoelig voor de argumenten van Snijders, noch voor die van zijn collega van Oorlog of voor de kritiek uit de Kamer. Weliswaar moest alles worden gedaan om een goede samenwerking tussen de vliegdiensten te verzekeren, maar de marine had zowel een Nederlands als een Indisch belang te dienen, samen met de verschillende taken van de diensten ter land en ter zee rechtvaardigden die een zelfstandige MLD. Inlijving van de MLD bij de landmacht was daarom volgens hem niet wenselijk.¹¹⁹

Enkele dagen na dit Kamerdebat schreef Chef Marinestaf Umbgrove een concept nota voor Rambonnet waarin hij inging op de brief van de opperbevelhebber. Zijn belangrijkste kritiek op Snijders, met in zijn kielzog de Minister van Oorlog, was dat deze voorbijging aan het feit dat de marine ook een taak in Indië had in tegenstelling tot het leger. De marine had tot dan toe weliswaar dankbaar gebruik gemaakt van de kennis en expertise op luchtvaartgebied van het leger, maar de opperbevelhebber en de Minister van Oorlog moesten zich zonder vooroverleg niet met de interne zaken van de marine bemoeien. De nog jonge MLD zou in zijn ogen bij een samenvoeging door de grotere landmachtbroer worden doodgedrukt. En dan zou in Indië, waar het zwaartepunt van de defensie bij de marine lag, de luchtvaartdienst los van de marine komen te staan. Samenvoeging tot één vliegdienst kon dan ook onder geen enkele voorwaarde worden aanvaard. Rambonnet moest in deze bewoordingen zijn collega van Oorlog maar antwoorden.¹²⁰ Umbgrove en Rambonnet hadden vooroverleg gepleegd, in nagenoeg identieke bewoordingen wezen zij de kritiek op de zelfstandige MLD af. Dat Snijders als opperbevelhebber, ook van de zeemacht, het volste recht had zich met de marine te bemoeien, lieten Umbgrove en Rambonnet maar buiten beschouwing. De positie van de Minister van Marine was apart in vergelijking met de andere ministers. Veelal afkomstig uit de marine zelf, werd hij in marinekringen vaak meer beschouwd als behartiger van marinebelangen dan als een politiek minister die het kabinets- en landsbelang

¹¹⁶ <http://www.raf.mod.uk/history/shorthistoryoftheroyalairforce.cfm> (2 april 2013) 22-26.

¹¹⁷ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1918, 2 VI 30, Commissie van Rapporteurs Voorlopig Verslag 20 november 1917.

¹¹⁸ *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 12 december 1917 avondeditie.

¹¹⁹ *Kamerstukken TK*, 1917-1918, Staatsbegroting 1918 2 VI Handelingen 14 december 1917.

¹²⁰ Brief Chef Marinestaf Umbgrove aan Minister van Marine 15 december 1917, NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, inv.nr.281..

behoorde te dienen.¹²¹ En dat de marine niet bang was een 'burger'minister pootje te lichten bleek in 1919. Toen ontstond een conflict tussen minister en marinestaf over de bouw van kruisers. De marinestaf zette een kleine samenzwering op. De bij de staf geplaatste luitenant ter zee J.S.C. Olivier, op dat moment één van de weinige officieren met een waarnemerbrevet, schreef een artikel in de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* van 30 november 1919, met als uiteindelijk resultaat dat minister Bijleveld door de Kamer gedwongen werd af te treden.¹²² Aan welke belangen Rambonnet bij de verzelfstandiging van de MLD prioriteit had gegeven, die van de marine of het land, werd niet duidelijk. Het lijkt er echter op dat de marinebelangen in zijn ogen prevaleerden boven een wellicht meer doelmatige variant van één vliegdiens voor de krijgsmacht.

De marine wilde ook in Nederlands-Indië een start met vliegen gaan maken. Op 5 juli 1918 werden twee watervliegtuigen met het koopvaardijchip 'Tabanan' verscheept. Bij Tandjong Priok, Djakarta was de marine inmiddels gestart met de inrichting van een hulpvlieggkamp.¹²³ De immense Indische Archipel, met een oppervlakte vergelijkbaar met heel Europa, bood voor een vliegdiens ongekeerde kansen. De vliegtuigen hadden ondertussen, vooral door de Eerste Wereldoorlog een enorme ontwikkeling ondergaan. De betrouwbaarheid van constructie en motoren was sterk toegenomen. Ook de reikwijdte van het luchtwapen was aanzienlijk gegroeid, waardoor vliegtuigen in Indië de gehele Archipel in relatief korte tijd konden verkennen. Dit bood de marine nieuwe mogelijkheden om een grote, eigen vliegdiens te gaan ontwikkelen.

In Indië had het leger al sinds 30 mei 1914 een Proefvliegafdeling, nu was dit aanvankelijk er nog wel één zonder vliegtuigen. Die kwamen een jaar later en het waren watervliegtuigen waarvoor bij Tandjong Priok het al genoemde hulpvlieggkamp werd ingericht.¹²⁴ De watervliegtuigen werden snel omgebouwd naar landtoestellen. De ontwikkeling van de militaire luchtvaart verliep echter traag. Er deden zich meerdere ernstige ongevallen voor, waarbij in 1916 de Legercommandant generaal J.P. Michielsen en in 1918 het hoofd opleidingen J. Engelbert van Bevervoorde omkwamen. In 1918 werd de Proefvliegafdeling van het leger een 'echte' Vliegafdeling.¹²⁵ In 1919 kreeg deze afdeling de beschikking over nieuwe vliegtuigen en kon er serieus worden begonnen met opleidingen. Maar om de gehele Archipel te bestrijken had men vliegboten nodig en dat was meer marineterrein. En die was inmiddels net gestart met het vliegen met watervliegtuigen boven de Indische wateren.

Begroting marine en MLD

De begrotingen van de marine over de jaren 1914 tot 1918 (grafieken 1 en 2) geven een duidelijke impressie van de voorzichtige start van de MLD binnen de marine. Pas bij de begroting voor 1918 werd stevig geïnvesteerd in het vliegbedrijf. De marine kreeg voor de aanschaf van vliegtuigen, terreinen en de bouw van hangars in dat jaar 2,4 miljoen gulden. Aanvankelijk was zelfs 4,4 miljoen gevraagd, maar dat stuitte op bezwaren van Financiën. Werd bij de begroting van 1914 nog maar 0.37% van de totale marinebegroting aan de MLD besteed. Vier jaar later was dat percentage opgelopen tot 16,33.¹²⁶ De Memorie van Toelichting op de Marinebegroting van 1918 noemde als argumenten voor de hoger geraamde bedragen voor de MLD dat deze een steeds belangrijker plaats innam binnen de

¹²¹ Beunders, 'Weg met de vlootwet!' 80.

¹²² Ibidem 81.

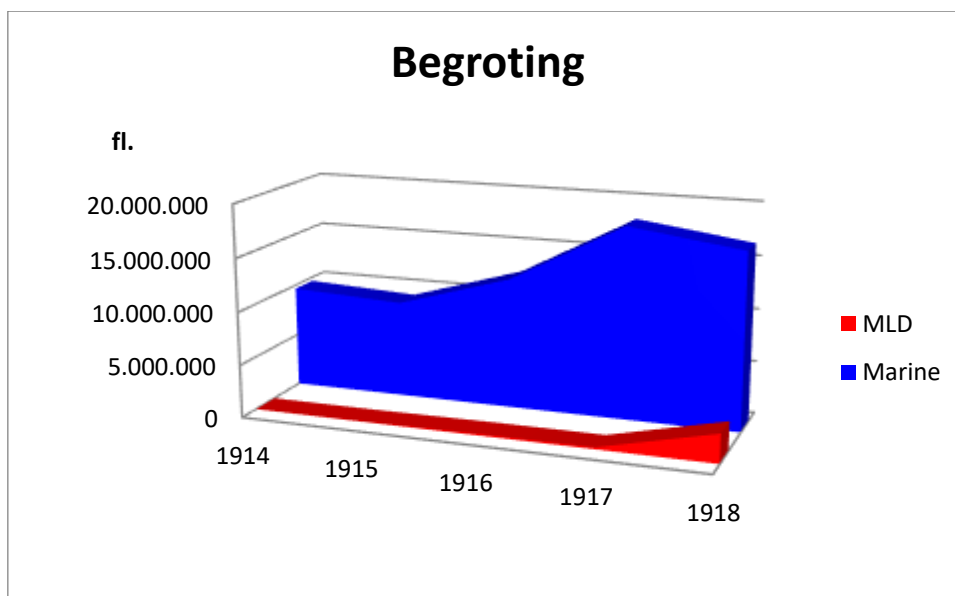
¹²³ *Jaarboek Marine* (1917/1918) 16 en 'Verslag betreffende den Marineluchtvaartdienst', *Marineblad* (1921) 83.

¹²⁴ C.C. Kúpfer, *Onze vliegers in Indië. De geschiedenis der Indische militaire luchtvaart van haar aanvang tot de capitulatie van Bandoeng in 1942* (Haarlem 1946) 23-24.

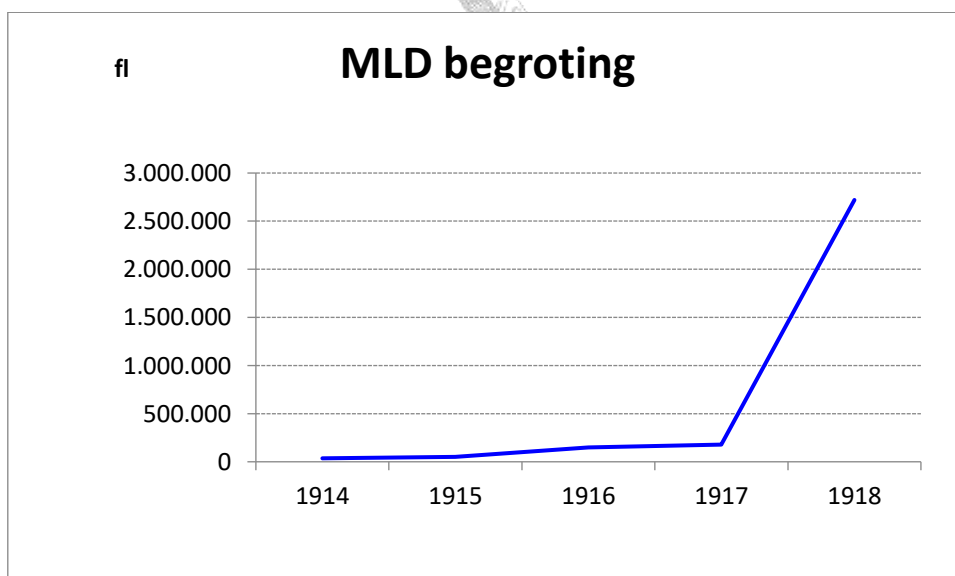
¹²⁵ Ibidem 19.

¹²⁶ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1914 t/m 1918 2 VIII 3 Uitgewerkte en Toelichtende Staten.

marine en dat deze inmiddels onmisbaar was voor verkenning op zee. Ook wilde de marine voorbereidingen gaan treffen voor een vliegdiens in Nederlands-Indië. Tevens werden hogere bedragen opgevoerd voor de aanschaf van luchtdoelgeschut voor de vliegvelden.¹²⁷



Grafiek 1



Grafiek 2

In tabel 1 staan de cijfers over de begrotingsjaren 1914 t/m 1918 vermeld met de bedragen van de totale marinebegroting en het MLD deel daarin.

Begroting	MLD	Marine
1914	36.000	9.661.160
1915	52.000	9.150.884
1916	150.000	12.353.400
1917	180.000	18.107.698

¹²⁷ Kamerstukken TK, 1917-1918, Staatsbegroting 1918 2 VI 2 Memorie van Toelichting 14.

1918	2.720.000	16.648.678
------	-----------	------------

Tabel 1

Opkomst van het luchtwapen

De start van de militaire luchtvaart in ons land kende in de eerste jaren van haar bestaan grote hindernissen. De belangrijkste was wel de Eerste Wereldoorlog. Nederland was daardoor niet in staat om in de omliggende landen vliegtuigen aan te schaffen. En dat waren nu net de landen waar, mede door die oorlog, het militaire luchtwapen enorme vorderingen maakte. Pas in 1917 bleek het mogelijk vliegtuigen in de Verenigde Staten en Zweden aan te kopen. En dan had men vervolgens ook nog de medewerking nodig van de oorlogvoerende landen om deze vliegtuigen door de diverse blokkades heen te loodsen.

Een tweede hindernis vormde, zeker naarmate de oorlog voortduurde, de steeds meer stagnerende economie. De jaren 1917 en 1918 waren voor ons land de zwaarste uit de oorlog. Oorlogsmoeheid, schaarste en rantsoenering bepaalden de stemming.¹²⁸ Daarnaast drukten de hoge uitgaven voor de mobilisatie van leger en marine sterk op de begroting. In het parlement bestond veel twijfel over het belang van die dure mobilisatie. Vandaar dat diverse Kamerleden geregeld opriepen het aantal gemobiliseerde troepen aanzienlijk te reduceren.¹²⁹

In Groot-Brittannië had het luchtwapen, in vergelijking met Nederland, al kort na de start van de Eerste Wereldoorlog eigen pleitbezorgers gekregen. De twee belangrijkste waren generaal-majoor D. Henderson die al in 1912 betrokken werd bij plannen voor de oprichting van een vliegdiens. Hij werd de eerste commandant van het *Royal Flying Corps*, na in Frankrijk als commandant van het *RFC* te hebben gediend. Een tweede pleitbezorger voor het luchtwapen was generaal-majoor H.M. Trenchard, die pas op 39-jarige leeftijd leerde vliegen. Hij volgde Henderson in Frankrijk op als commandant van het *RFC* en werd later de eerste commandant van de *RAF*. Trenchard werd later als 'vader van de *RAF*' betiteld, een benaming die in zijn ogen meer bij Henderson thuishoorde.¹³⁰ De ervaringen die zij opdeden in Frankrijk droegen sterk bij aan de positie van het luchtwapen in hun land.

In 1975 verscheen een sociologisch-historische analyse naar de opkomst van het luchtwapen in Duitsland en Groot-Brittannië. De analyse betrof het probleem dat dit wapen tot stand kwam toen leger en marine al een lange ontwikkeling achter de rug hadden. Een nieuwkomer als het luchtwapen was dus afhankelijk van leger en marine voor de wijze waarop en de mate waarin ze autonomie zou kunnen verwerven. In die analyse werden een aantal elementen als belangrijk bestempeld om als nieuwe organisatie autonomie te kunnen verwerven. Dit waren: zorgdragen dat de organisatie een zeker monopolie kon beheersen en als tweede dat de organisatie over aparte technische vaardigheden kon beschikken. Een geëigend instrument voor dat laatste was dan weer zelf beschikken over eigen, verplichte opleidingen. Op die wijze kon een beginnende organisatie autonomie en bestaansrecht verwerven.¹³¹

¹²⁸ Moeyes, *Buiten schot* 283.

¹²⁹ J. den Hertog, *Cort van der Linden (1846-1935) Minister president in oorlogstijd een politieke biografie* (Amsterdam 2007) 509.

¹³⁰ 'The early years of military flight', <http://www.raf.mod.uk/history/shorthistoryoftheroyalairforce.cfm>, Chapter 1, (2 april 2013).

¹³¹ G. Teitler, *Luftwaffe en Royal Air Force. Een vergelijkend onderzoek naar de opkomst van het luchtwapen* (Rotterdam 1975) 5-23.

In de beginjaren van de MLD zijn deze elementen ook aan te wijzen. De MLD beschikte over eigen vliegtechnische kunde en kennis: starten en landen op en vliegen boven zee vereisen specifieke vaardigheden. Vaardigheden die men al snel na de start van de vliegdiens in een eigen opleiding, op Schellingwoude en De Mok, wist te gieten. Het andere element, beheersen van een monopolie, lag gecompliceerder. De Marinevliegdiens had inderdaad een monopolie opgebouwd in het opereren met watervliegtuigen en het vliegen boven zee. Maar als organisatie bezat de marinevliegdiens geen monopolie, ook na de oprichting van de zelfstandige MLD in augustus 1917, bleef het een marineonderdeel. Maar de marine als geheel bezat wel een monopolie. Zij vormde een staatsmarine in tegenstelling tot het leger dat een Nederlands en een Indisch deel kende. En omdat de marine in Nederlands-Indië het zwaartepunt vormde van deze staatsmarine, was er de marine veel aan gelegen dit monopolie te behouden.

De marine wilde de eigen organisatie beschermen tegen aanvallen van buitenaf. Om het voortbestaan en continuïteit van een grote marine met voldoende materieel, budget, macht en invloed te waarborgen, wilde men dit monopolie van een staatsmarine graag handhaven. Ervaringen met het luchtwapen tijdens de Eerste Wereldoorlog maakten het belang van dat luchtwapen steeds duidelijker. Beperkte de inzet van vliegtuigen zich aanvankelijk alleen tot verkenningen boven het front, allengs werd duidelijker dat het vliegtuig voor meerdere taken kon worden ingezet. Naarmate de techniek dat mogelijk maakte, werden vliegtuigen ook ingezet voor bombardementen en om vijandelijke vliegtuigen aan te vallen.

Nu was *air power* weliswaar belangrijk en in de Eerste Wereldoorlog soms uitermate belangrijk, maar het kon nooit als doorslaggevend in de oorlogvoering worden bestempeld. De pleitbezorgers van het luchtwapen waren veelal niet zozeer op de verkeerde weg, als wel onrealistisch. Veel van wat zij beweerden over *air power* tijdens de oorlog zou pas op de langere termijn bewaarheid worden.¹³² Om het monopolie van de staatsmarine te behouden, moest de marine wel zelf zeggenschap hebben over dat vliegwapen en niet afhankelijk zijn van de LVA van het leger. Met dat doel voor ogen was het binnen de marine duidelijk dat men ook over een eigen, zelfstandige vliegdiens moest beschikken. De zelfstandige MLD diende daarmee ook een hoger doel: behoud van de Staatsmarine.

Zelfstandig de lucht in

De start van een eigen vliegdiens was langzaam geweest en aarzelend op gang gekomen, maar de MLD had na vier jaar vliegen zijn plaats verworven binnen de marineorganisatie. Nu was dit patroon van weerstand en een aarzelende start van de vliegende marine vergelijkbaar met die van andere nieuwe technologische ontwikkelingen. Dat nieuwe, vaak superieure technologie automatisch werd geïntroduceerd in de krijgsmacht is een fictie. In de Eerste Wereldoorlog moest de tank eveneens grote weerstand overwinnen. Die weerstand bleek vaak cultureel. En introductie van een nieuw wapen ging bijna altijd ten koste van de traditionele machtsverhoudingen.¹³³ Als extra handicap gold voor het vliegtuig nog dat de technologie zeer complex was en dat een fout in de behandeling van het vliegtuig snel tot ongevallen met vaak fatale consequenties voor de vlieger leidde.

Royal Naval Air Service verloor zelfstandigheid

In Groot-Brittannië was de ontwikkeling bijna tegengesteld gegaan. Na een gezamenlijke start van leger en marine in het *Royal Flying Corps*, werd de *Royal Naval Air Service (RNAS)*

¹³² J. Buckley, *Air power in the age of total war* (Londen 1999) 67.

¹³³ H. Born, R. Moelker en J. Soeters (eds.), *Krijgsmacht en samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Tilburg 1999) 166/7.

in augustus 1915 een integraal onderdeel van de marine.¹³⁴ Maar na een Duitse luchtaanval op Londen in de zomer van 1917 werd een commissie voor luchtmachtzaken ingesteld. Deze adviseerde een beter luchtverdedigingsstelsel en de opbouw van een strategische luchtvloot van bommenwerpers. Ondanks heftige tegenstand van de leger- en marineleiding kwam in de lente van 1918 de *Royal Air Force* als zelfstandig krijgsmachtdeel tot stand. Dat de marine en leger er niet in slaagden een gesloten front met hun protesten te vormen, heeft de *RAF* waarschijnlijk het leven doen behouden.¹³⁵

Na de fusie van het *Royal Flying Corps* met de *Royal Naval Air Service* in de *Royal Air Force* bleef ook daar jarenlang een sterke discussie en polarisatie tussen leger en marine spelen waar de vliegende tak van de marine thuishoorde. Meest prominent in die discussie waren de kwesties over bevoorrading, opleiding, administratie en het bevel over het vliegend marinepersoneel.¹³⁶ Ook in Groot-Brittannië was de discussie over een zelfstandige marine luchtvaartdienst na de vorming van de *RAF* niet voorbij.¹³⁷ De oorlog had de geboorte van *maritime air power* tot stand gebracht. Het was echter schrijnend dat de belangrijke rol die vliegtuigen boven zee hadden uitgevoerd, de bescherming van konvooien tegen onderzeeboten, hierbij over het hoofd werd gezien. Een fout die de Britten in de Tweede Wereldoorlog bijna - wederom - fataal werd.¹³⁸

Taken zelfstandige MLD

Wat waren na afloop van de Eerste Wereldoorlog, de opvattingen binnen de marine over de taken van de MLD? In twee artikelen in het *Marineblad* betoogde LTZ1 P. Post Uiterweer dat de MLD in Nederlands-Indië een grote rol moest gaan spelen bij de tijdige verkenning van een naderende vijandelijke vloot. Het vliegtuig had immers eigenschappen die daarvoor van onschatbare waarde waren: een grote snelheid waarmee een groot zeeoppervlak kon worden verkend en een vliegtuig was in aanschaf aanzienlijker goedkoper dan een snel schip.¹³⁹ In februari 1921 kwam het rapport uit van de commissie die onder leiding stond van de Chef Marinestaf A.F. Gooszen. Deze commissie had een jaar daarvoor opdracht van de minister gekregen onderzoek te doen welk materieel de marine nodig had voor een goede samenstelling van de vloot. De commissie stelde dat de strijd om Indië voornamelijk op zee zou worden gevoerd. De kern van de verdediging lag daarbij bij onderzeeboten.¹⁴⁰ Aan vliegtuigen kende de commissie een stevige rol toe, maar wel een die alleen als aanvullend op die van de vloot werd bestempeld. Vliegtuigen moesten worden ingezet voor verkenning en voor de bescherming van de eigen vlootbases en steunpunten. Hiervoor waren in totaal 72 verkennings- en 36 gevechtsvliegtuigen benodigd. In Nederland had de MLD als taak verkenningen uitvoeren in een strook tot vijftig mijl uit de kust.¹⁴¹ Dat de MLD in Indië als vervanger werd bestempeld van snelle verkenningskruisers zal niet bij iedereen in de marine goed zijn gevallen.

¹³⁴ G. Till, *Air power and the Royal Navy* 112.

¹³⁵ Teitler, *Luftwaffe en Royal Air Force*, 100/1.

¹³⁶ Till, *Air power and the Royal Navy* 32.

¹³⁷ Till, *Air power and the Royal Navy* 35-40.

¹³⁸ Buckley, *Air power in the age of total war* 67.

¹³⁹ P. Post Uiterweer, 'De onderzeeboot, het vliegtuig en de verdediging van Nederlands-Indië' *Marineblad* (1920) 533-548 en 'Weet Nederland, dat, bij eene voortzetting van de tegenwoordige marinepolitiek, Nederland en koloniën binnen zeer korten tijd ter zee volkomen weerloos zullen zijn en overgeleverd aan de willekeur van hunne naburen? Welke maatregelen moeten genomen worden om dit te voorkomen?' *Marineblad* (1921) 18-19.

¹⁴⁰ J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot* Amsterdam (2011) 210.

¹⁴¹ *Ibidem* 224.

Conclusie

De marine zelf was in ieder geval niet de initiatiefnemer geweest voor een eigen vliegdiens, noch was sprake van initiatieven vanuit Nederlands-Indië. In Nederland was het leger er veel vroeger bij om een start met de luchtvaart te maken. De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart was in de beginjaren van de luchtvaart de grote katalysator van de militaire en civiele luchtvaart in ons land.

Het was vooral de Eerste, even later gevolgd door de Tweede Kamer, daarin gesteund door artikelen in de pers, die de discussie over een marinevliegdiens begon. De marine zelf zowel als de regering vertoonde in die periode een afwachtende houding. Dat een eigen vliegdiens voor de marine grote voordelen met zich meebracht werd langzamerhand steeds duidelijker. De ervaringen van de belligerenten in de Eerste Wereldoorlog lieten meer en meer de importantie van het luchtwapen zien. Tevens speelde de groeiende wens binnen de marine om met een eigen vliegdiens te kunnen opereren, los van de Luchtvaart Afdeling van het leger. Een uitermate belangrijk en bijkomend voordeel daarbij was dat de marine haar autonomie in Nederlands-Indië behield. Met een eigen vliegdiens bleef de marine baas in eigen huis, waarbij men zelf de inzet van personeel en materieel kon bepalen. Men had zelf controle over het budget en men hoefde niet meer bij het leger aan te kloppen voor vliegtuigen voor verkenningsopdrachten. Met eigen vliegtuigen bepaalde men zelf de prioriteiten bij de taakuitvoering in plaats van in de rij te moeten aansluiten bij de LVA. De Marinestaf maakte de rationele keuze voor een eigen vliegdiens, ter versterking van de eigen positie van de marine als staatsmarine.

De discussie over separate vliegdiens voor leger en marine verliep aan weerszijden van de Noordzee tegengesteld. In Groot-Brittannië werd in april 1918 een zelfstandige diens opgericht, samengesteld uit het *Royal Flying Corps* en de *Royal Naval Air Service*. In Nederland verliep de ontwikkeling precies omgekeerd. Daar was, grotendeels op initiatief van de politiek, gevolgd door de Marinestaf, in augustus 1917 de MLD los geweest van de Luchtvaart Afdeling en zelfstandig geworden. Het idee dat na deze beslissingen de discussie over samengevoegde of separate vliegdiens zou doodbloeden, bleek echter een illusie. Hoe deze discussie verliep komt in het volgende deel aan de orde.

5. De discussie over samenvoeging van de vliegdiens van leger en marine

Veel uitdagingen

Op 11 november 1918 eindigde de Eerste Wereldoorlog. In Nederland was het laatste oorlogsjaar een roerig jaar. Er heerste veel onvrede onder dienstplichtige militairen en op 26 oktober brak op de legerplaats bij Harskamp muiterij uit.¹⁴² Die onvrede bestond ook onder marinepersoneel, het aantal deserties en gevallen van dienstweigering steeg aan het eind van de oorlog. Bij de behandelingen van de marinebegroting voor 1919 citeerde het Kamerlid P.J. Oud (VDB) uit een brief die enkele vakbonden van onderofficieren en matrozen op 15 november 1918 aan de Commandant der Marine te Den Helder, schout-bij-nacht J. Albarda hadden gestuurd. De bonden meldden daarin dat, mocht het tot een 'strijd tussen de machten komen', de mogelijkheid niet was uitgesloten dat het lagere marinepersoneel zich zou

¹⁴² <http://www.defensie.nl/nimh/geschiedenis/tijdbalk/1914-1945> (9 april 2013).

aansluiten bij die groep die naar 'hervormingen' streefde.¹⁴³ Bij de marineleiding bestond vrees voor het personeel.¹⁴⁴ Dit bleek ondermeer uit het feit dat Albarda opdracht had gegeven de voortstuwingsinstallaties van schepen onklaar te maken en de sluitstukken uit de kanonnen te laten verwijderen.¹⁴⁵ Twee dagen na het einde van de oorlog kondigde het kort daarvoor aangetreden confessionele kabinet onder leiding van de katholieke Ch.J.M. Ruijs de Beerenbrouck een proclamatie af waarin deze vrees doorklonk. De regering wees op het gevaar van revolutie. In gezwollen taal werden de bevolking en vooral 'de minder bedeeden' opgeroepen de kalmte te bewaren. De regering zou koste wat kost het gezag en de orde blijven handhaven.¹⁴⁶

Ruim een maand daarvoor had de MLD zijn vierde vliegkamp, De Kooy, in gebruik genomen. Op 1 juli van dat jaar had de MLD de opperbevelhebber een overzicht gestuurd van het beschikbare aantal vliegtuigen. Dat aantal klonk indrukwekkend, maar liefst 37, maar daarvan stond een kwart voor 'herstel' aan de grond. Ook betrof het vliegtuigen van maar liefst 11 verschillende fabrikanten.¹⁴⁷ De net een jaar zelfstandige MLD had het niet eenvoudig. Niet alleen moesten de organisatie, opleidingen en vliegkampen verder worden opgebouwd, ook op materieelgebied bestonden er veel uitdagingen door het grote scala aan verschillende vliegtuigtypes en maar weinig reservedelen. In mei 1918 hadden Britse luchtvaartautoriteiten de LVA beoordeeld vanwege de mogelijke levering van vliegtuigen aan Nederland. Hun oordeel was niet positief: de LVA was maar klein ("*negligible numbers*") en de training was "*very elementary and inefficient*".¹⁴⁸ Dergelijke kwalificaties zouden voor de MLD, voortgekomen uit diezelfde LVA en met identieke opleidingen, maar nog kleiner dan de LVA, ongetwijfeld ook opgaan.

Maar het bleef niet tot de al genoemde uitdagingen beperkt, er dienden zich er nog meer aan. In de begroting voor 1919 werd het budget van de MLD gehalveerd van 3,25 naar 1,65 miljoen gulden.¹⁴⁹ De Minister van Marine liet daarbij wel weten dat de MLD ook na de oorlog een onafscheidelijk deel bleef uitmaken van de marine, zowel in Nederland als in de koloniën. Om in het benodigde materieel te kunnen blijven voorzien, dacht de minister dat vanaf 1921 jaarlijks een bedrag van 3,5 miljoen nodig zou zijn.¹⁵⁰ Maar niet alle Kamerleden waren het daarmee eens, sommige leden achtten de geplande uitgaven ontoelaatbaar.¹⁵¹ Het socialistische Kamerlid F.W.N. Hugenholtz (SDAP) vond de tijd zelfs rijp om de vloot in zijn geheel maar op te heffen.¹⁵² Maar hij kreeg voor het door hem daartoe ingediende amendement geen meerderheid. Het vredesakkoord van de Eerste Wereldoorlog was nog niet getekend, maar sommige leden van de Kamer kon het innen van vredesdividend blijkbaar niet snel genoeg gaan.

¹⁴³ *Kamerstukken TK*, Handelingen 11 februari 1919, 1296.

¹⁴⁴ R.L. Blom, Th. Stelling, *Niet voor God en niet voor het Vaderland. Linkse soldaten, matrozen en hun organisaties tijdens de mobilisatie van '14-'18* Soesterberg (2004) 684.

¹⁴⁵ P.J. Oud, *Het jongste verleden. Parlementaire geschiedenis van Nederland deel I* (Assen 1950) 168.

¹⁴⁶ Regeringsproclamatie 13 november 1918, NA, Ministerraad, toegang 2.02.05.02, inv.nr. 147.

¹⁴⁷ Overzicht vliegtuigen bij den Marine Luchtvaartdienst op 1 juli 1918, nota Minister van Oorlog aan O.L.Z., NA inventaris 2.13.85 Militaire Luchtvaart inv. nr. 52.

¹⁴⁸ W. Klinkert, 'Militaire luchtvaart in Nederland 1914-1920', gepubliceerd op website Stichting Studiecentrum Eerste Wereldoorlog, <http://www.ssew.nl> (9 april 2013).

¹⁴⁹ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1919, 2 VI nr.29 Memorie van Antwoord 11 januari 1919.

¹⁵⁰ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1919, 2 VI nr.2 Memorie van Toelichting.

¹⁵¹ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1919, 2 VI nr.28 Voorlopig Verslag 13 december 1918.

¹⁵² *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1919, 2 VI nr.35 Motie Hugenholtz 13 februari 1919.

Voor de MLD speelde er nog een ander probleem. D. Vreede, de commandant daarvan, kaartte dit aan in een artikel in het *Marineblad*, het betrof het grote verloop aan officieren na de oorlog. De marine had in zijn ogen een slechte periode achter de rug. Tijdens de oorlog had de marine een zure taak uit te oefenen: de schepen bleven in de haven en er mocht niet worden gepassagierd. Nu kon men de balans opmaken, was de marine levensvatbaar en had ze een deskundige leiding? Het marinepersoneel was in zijn ogen uitstekend, *second to none*, wel had de marine nog een goede minister nodig. Hij ergerde zich aan wat hij 'marineknagers' noemde. Deze marinecriticasters wisten, zonder ook maar iets van de wereld te hebben gezien, precies hoe een vlootpolitiek eruit behoorde te zien. Er was in de ogen van Vreede maar één factor die de marine nu kon ruïneren en dat was de grote uitstroom aan officieren.¹⁵³ Een illustratie van de tekorten was het grote gebrek aan officieren met het waarnemerbrevet bij de MLD in 1920. In Nederland was er slechts één, in Indië helemaal geen.¹⁵⁴

Bij de begrotingsbehandeling voor 1920 pleitten meerdere Kamerleden voor één vliegdiens voor zowel leger als marine. Minister Bijleveld had hier, evenals zijn collega van Oorlog, wel oren naar.¹⁵⁵ In april 1920 kregen de chefs van staven van leger en marine opdracht om hier onderzoek naar te doen. De belangrijkste zaken waar beide ministers duidelijkheid over wilden, was hoe zoveel mogelijk eenheid kon worden bewerkstelligd en hoe bezwaren tegen de samenvoeging konden worden overwonnen.¹⁵⁶ De MLD voerde met de LVA overleg over een gedeeltelijke samenvoeging van de waarnemeropleiding op Soesterberg. Hardenberg, de commandant van de LVA, stond hier weliswaar welwillend tegenover, maar zijn probleem was dat de LVA op dat moment met een gebrek aan vliegtuigen kampte. Hij kon geen marineofficieren plaatsen, maar als hij daar weer mogelijkheden toe zag, zou hij de MLD informeren.¹⁵⁷ De ingestelde commissie die de studie naar samenvoeging van de vliegdiens verrichtte, werkte snel. Al drie maanden later, in juli, rapporteerden de Chef Marinestaf A.F. Gooszen en de Souchef van de Generale Staf C. van Tuinen aan de beide ministers. Het advies was echter niet eenduidig. Gooszen zag overal bezwaren rond een mogelijke samenvoeging, daar waar Van Tuinen vooral oplosbare problemen zag. De CMS concludeerde dat samenvoeging niet mogelijk bleek.¹⁵⁸

De opdracht naar de samenvoeging van de vliegdiens was weliswaar afkomstig van de Ministers van Marine en van Oorlog, maar dat was vanaf eind maart één en dezelfde persoon: luitenant-generaal W.F. Pop. Hij vond dat de door de commissie genoemde bezwaren overkomelijk waren en gaf opdracht een ontwerporganisatie op te stellen voor een samengevoegde vliegdiens.¹⁵⁹ Op 19 juli vond op Soesterberg wederom overleg plaats tussen Olivier, het hoofd waarnemeropleiding van de MLD en de commandant van de LVA, Hardenberg. Olivier schreef hierover in zijn journaal dat de minister naar zijn idee een gezamenlijke opleiding wilde. Iets wat hij als zeer ondoelmatig bestempelde. Slechts enkele delen van de opleiding kwamen naar zijn mening voor samenvoeging in aanmerking, maar niet alles. Dat zou tot te weinig aandacht voor navigatie leiden. Ook werden de

¹⁵³ D. Vreede, 'Volhouden' *Marineblad* 35 (1920) 30-32.

¹⁵⁴ L.L.M. Eekhout e.a., *Tussen vloot en politiek. Een eeuw marinestaf 1886-1986* (Amsterdam 1986) 32.

¹⁵⁵ *Kamerstukken TK*, Handelingen 10 en 12 december 1919.

¹⁵⁶ Nota secretaris Vlootcommissie januari 1923. NA, Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen (CMM) Willemsoord, 1820-1958 toegang 2.12.12, inv.nr. 304.

¹⁵⁷ Journaal LTZ J.S.C. Olivier 26 april 1920, NA, Marine Luchtvaartdienst toegang 2.12.57 inv.nr. 9.

¹⁵⁸ Rapport commissie samenvoeging vliegdiens 2 juli 1920, NA Directie der Marine: CMM Willemsoord, 1820-1958 toegang 2.12.12, inv.nr. 304.

¹⁵⁹ Nota secretaris Vlootcommissie januari 1923. NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr. 304.

marineleerlingen dan met te veel onnodige legerzaken geconfronteerd.¹⁶⁰ De problemen rondom de samenvoeging speelden vooral rondom bezoldiging, toelagen en beheerszaken. De chefs van beide staven konden zich uiteindelijk toch vinden in het voorstel voor samenvoeging. Wel gaven ze daarbij aan dat een eenduidige vorm van administratie onmogelijk was en ook geen bezuiniging kon worden bereikt.¹⁶¹

MLD en LA samengevoegd

Minister Pop hield, ondanks de bezwaren die vooral van marinezijde werden geuit, vast aan samenvoeging van de vliegdiensten van leger en marine. In de Memorie van Toelichting van de marinebegroting voor 1921 kondigde hij aan dat voor hem vaststond dat de vliegdiensten van leger en marine moesten worden verenigd. Een nadere motivatie voor deze samenvoeging gaf Pop niet. Wel meldde hij de Kamer dat de maatregelen voor samenvoeging al werden voorbereid. En passant meldde hij ook dat de verdediging van het moederland en de koloniën met 'klein materieel' moest geschieden: mijnenleggers, onderzeeboten, bewakingsvaartuigen en vliegtuigen. Het bouwen, up-to-date houden en bemannen van groot materieel, ging de krachten van ons land in elk opzicht te boven.¹⁶²

De minister wilde de vliegdiensten al op korte termijn samenvoegen, als datum noemde hij 1 april 1921. Dit zou tot een aanzienlijke bezuiniging van circa 270.000 gulden leiden evenals tot een personeelsreductie bij de MLD van dertig man op een bestand van iets meer dan zeshonderd.¹⁶³ De minister en de beide chefs van staven verschilden echter aanzienlijk van mening of die samenvoeging nu wel of niet tot bezuinigingen zou leiden.

Hoe moesten de vliegdiensten er volgens de minister uit gaan zien? Zowel in Nederland als in Indië bleven watervliegtuigen noodzakelijk. Er zouden twee centrale vliegvelden komen: Soesterberg en Schellingwoude. De Mok en De Kooy zouden als nevenstations open blijven, de MLD zou wel uit Veere weggaan. Hij beschouwde dit voornemen als niet-schadelijk voor de marine. De leiding zou niet bij het leger komen, maar de vliegdienst zou los van zowel leger als marine komen te staan, waarop beide chefs van staven hun invloed konden uitoefenen.¹⁶⁴

De minister kwam opeens met een nieuw gezichtspunt, een zelfstandige luchtmacht, waarbij hij waarschijnlijk heeft gekeken naar het Britse voorbeeld van de *Royal Air Force*. Nieuw omdat noch leger, noch marine zich in deze richting hadden uitgelaten. De eerste, schriftelijke behandeling door de Kamer leverde een verdeeld beeld op. Van de linkerzijde werden weer radicale geluiden geopperd: het beginsel der ontwapening werd gepropageerd en sommige leden zagen geen enkel nut in een vliegdienst. Als er ooit weer oorlog zou komen dan konden, volgens deze leden, particuliere vliegtuigen worden ingezet voor verkenningsdoeleinden. Een opvatting die niet door alle Kamerleden werd gedeeld. Het plan voor samenvoeging van de vliegdiensten vond bij enkele leden instemming. Maar de meningen waren sterk verdeeld: sommige leden waren voor, andere tegen een militaire vliegdienst. Weer anderen meenden dat de samenvoeging schadelijk voor de MLD zou zijn. Zij vreesden dat de landmacht uiteindelijk toch de leiding zou krijgen bij de uitvoering van de plannen.¹⁶⁵

¹⁶⁰ Journaal LTZ Olivier 19 juli 1920, NA, MLD 2.12.57 inv.nr. 9.

¹⁶¹ Nota secretaris Vlootcommissie januari 1923 NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 304.

¹⁶² *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1921, 2 VI nr.2 Memorie van Toelichting.

¹⁶³ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1921, 2 VI nr.24 Nota van Wijziging.

¹⁶⁴ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1921, 2 VI nr.23 Memorie van Antwoord.

¹⁶⁵ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1921, 2 VI nr.22 Voorlopig Verslag.

De marinebegroting werd eind december 1920 in de Kamer behandeld. De regeringspartijen lieten zich daarbij zeer kritisch uit over het voornemen van de minister tot samenvoeging van de vliegdiensden. De woordvoerder van de RKSP, de grootste regeringspartij, Ch. van de Bilt, vroeg de minister zijn standpunt te heroverwegen. Hij wees nog op de voordelen van De Kooy ten opzichte van Soesterberg. Door het ontbreken van bomen daar was er veel minder remous. Bekend was volgens hem het gezegde dat een paard uit 't Koe gras - een polder ten zuiden van Den Helder - schrok als het een boom zag. Door de gelijkmatige lucht kon men op De Kooy veel langer vliegen dan op Soesterberg, daar vloog men 's zomers tussen negen en zes in de regel niet. Het ontbreken van remous stelde een beginnend vlieger gerust en gaf meer zekerheid. Hij pleitte er dan ook voor De Kooy open te houden. Ook wees hij op de ervaringen in Groot-Brittannië en Duitsland, waar volgens hem slechte ervaringen waren opgedaan met één vliegdienst. De woordvoerder van de ARP, C. van der Voort van Zijp betwijfelde of de bezuiniging die de minister dacht te behalen door de samenvoeging wel realistisch was, de CHU wilde niet dat de vliegdiensden samen gingen.¹⁶⁶ Maar minister Pop hield zijn poot vooralsnog stijf en op 22 december werd de marinebegroting met 47 tegen 22 stemmen aangenomen.

De uitgebreide en intensieve briefwisseling van beide chefs van staven met hun ministers voorafgaand aan de geplande datum van samenvoeging toonde aan dat een fusie tussen twee verschillende krijgsmachtonderdelen veel administratieve problemen opleverde. Er kwamen nieuwe voorstellen voor de isolementstoelage. Waarbij die van De Mok als voorbeeld diende, dit vliegekamp lag het meest geïsoleerd. De vliegtoelage van de LVA verschilde met die van de MLD. Ook bestonden er verschillende toelages voor dienstvluchten en voor vlieguitrusting. Evenals er verschillen waren in gratificaties voor personeel dat de dienst verliet. En ook was de toepassing van tucht- en strafwetten binnen leger en marine niet eenduidig. De beide korpsen vliegtuigmaker moesten worden geïntegreerd in de nieuwe organisatie. Hierbij moesten de staven een regeling ontwerpen om te voorzien in een geregelde aflossing van vliegtuigmakers voor de MLD in Nederlands-Indië. Daarnaast bestonden verschillen op administratief en logistiek gebied tussen leger en marine. Aanvankelijk werd nog gedacht om in de beginperiode de verschillen tussen beide diensden te laten bestaan. Maar dit idee lieten de leger- en marinestaf al snel varen. Dat zou tot nog meer administratieve problemen leiden. Wel kwamen beide staven met de waarschuwing dat een eenduidige werkwijze en gelijktrekking van toelages niet tot bezuiniging zou leiden.¹⁶⁷ Een scala aan arbeidsrechtelijke en organisatorische regelingen die veel aandacht vroegen van de Haagse staven.

De datum van 21 april, de door de minister genoemde datum van samenvoeging van de vliegdiensden passeerde, maar deze vond niet plaats. Drie maanden later debatteerde de Kamer over een suppletoire begroting voor de marine. Maar in dit debat kwam de datum van 21 april niet meer ter sprake. Niet duidelijk werd wat de reden daarvan was. Er zullen meerdere oorzaken gespeeld hebben. De belangrijkste was wel de negatieve houding van de Marinestaf. Hieraan ten grondslag lagen de rol van de marine als staatsmarine en het argument voor het behoud van een eigen vliegdienst. Daarnaast bestonden grote verschillen in de arbeidsrechtelijke positie van leger- en vlootpersoneel. Een extra complicerende factor daarbij vormde dat MLD-personeel wisselend in Nederland en Nederlands-Indië werkzaam was in tegenstelling tot het personeel van de LVA.

¹⁶⁶ *Kamerstukken TK*, Handelingen 21 december 1920.

¹⁶⁷ Nota secretaris Vlootcommissie januari 1923 NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 304.

In het Kamerdebat werd wel uitvoerig gediscussieerd of er een nieuwe commissie moest worden ingesteld die studie naar de samenvoeging van vliegdiensden moest gaan verrichten. De Commissie van Rapporteurs had dat al voorgesteld, maar de minister had dit afgewezen. Volgens de ARP'er Van der Voort van der Zijp waren er geluiden dat de marine had becijferd dat de samenvoeging geen bezuiniging opleverde, maar dat deze juist extra geld kostte. Daarom diende hij met steun van de andere regeringspartijen en van de Vrijzinnig-Democratische Bond (VDB) een motie in om een studiec ommissie te benoemen naar samenvoeging van de vliegdiensden. Minister Pop koos eieren voor zijn geld en stemde daarmee in.¹⁶⁸ De marine had de eerste slag gewonnen om haar eigen vliegdiensden te behouden. Ruim een week later viel het kabinet over de Dienstplichtwet. De kabinetscrisis duurde 24 dagen. Daarna keerde het kabinet in gereconstrueerde vorm terug. Er kwam wel een andere bewindsman bij Marine, de ARP'er J.J.C. van Dijk. Bij de daaropvolgende begrotingsbehandeling kwam de minister, noch de Kamer terug op de commissie die onderzoek moest gaan doen naar de vliegdiensden.¹⁶⁹ Deze was een stille dood gestorven.

Koekoeksjong?

Binnen de marine was het in die tijd echter niet altijd koek en ei. De verstandhouding tussen de Chef Marinestaf en de Commandant van de Marine Luchtvaartdiensden (CMLD) kende de nodige spanningen. Vreede, de CMLD, had in mei 1919 een crash gemaakt en was met zijn vliegtuig in zee terecht gekomen. Hijzelf en zijn mede-inzittende, een vliegtuigmaker, kwamen er goed van af, maar hij was wel enkele maanden uit de running. De CMS was blijkbaar geïrriteerd door deze lange afwezigheid van Vreede. De Marinestaf moest, met zijn krappe bezetting, in die periode van afwezigheid van Vreede, het nodige werk van hem overnemen en dat zinde Umbgrove, de CMS, niet. Onder het motto dat de uitbreiding van de MLD, evenals het adviseurschap voor het civiele luchtverkeer van de CMLD, veel tijd zou gaan vergen, verbood hij Vreede voortaan zelf te vliegen. Deze moest zich in het vervolg maar laten vliegen.¹⁷⁰ De reactie van Vreede, pionier, grondlegger en één van de eerste vliegers bij de MLD, is niet bekend, maar laat zich raden.

De CMS stuurde in maart 1920 een voorstel naar de minister waarin hij voorstelde de organisatie van de MLD te wijzigen. Hij wilde de functie van Commandant van de Marine Luchtvaartdiensden opheffen. De CMLD, onder wie alle vliegkampen vielen, stond rechtstreeks onder de CMS. Deze constructie was volgens de CMS wenselijk bij de start van een nieuwe diensden. Alles werd dan in een hand gehouden, maar die periode was inmiddels gepasseerd. De MLD moest, evenals de onderzee- en torpedodiensden, onder de Commandant der Marine te Willemsoord komen te vallen. De CMLD zou dan in het vervolg als een soort inspecteur en adviseur voor de Marinestaf gaan fungeren.¹⁷¹ Dat jaar, 1920, bleef de situatie nog zoals het was, maar een jaar later werd door de Minister van Marine een vliegdiensdencommissie ingesteld die onderzoek moest doen naar de organisatie van de MLD. Deze interne marinecommissie mocht echter niet prejudiciëren op een mogelijke samenvoeging van de MLD met de LVA. De CMS, A.F. Gooszen, werd voorzitter van de commissie, vanuit de MLD

¹⁶⁸ *Kamerstukken TK*, Handelingen 7 juni 1921 2722-2730.

¹⁶⁹ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1922 2 VI nr.2 Memorie van Toelichting, nr. 23 Voorlopig Verslag en nr.24 Memorie van Antwoord.

¹⁷⁰ Nota CMS aan de Commandant der Stelling Middelburg en Den Helder no. 54/11/146 29 oktober 1919, NA, Marinestaf, 1886-1942 toegang 2.12.18, inv.nr. 281.

¹⁷¹ Concept nota CMS 25 maart 1920 aan Minister van Marine, NA, Marinestaf, 1886-1942 toegang 2.12.18, inv.nr. 281.

namen Vreede en Olivier zitting.¹⁷² Of deze commissie ook advies heeft uitgebracht is niet duidelijk.

Op 1 februari 1922 werd door Minister van Marine J.J.C. van Dijk de Vlootcommissie ingesteld, een adviescommissie op marinegebied, deels samengesteld uit Kamerleden. De Minister van Marine droeg alleen zorg voor de financiering daarvan, maar de commissie viel niet onder zijn verantwoordelijkheid. Deze staatscommissie was verantwoording schuldig aan de Kroon. Al enkele weken later stelde deze commissie een subcommissie in ter bestudering van de samenvoeging van de vliegdiensden.¹⁷³ De Vlootcommissie bezocht meerdere vliegekampen en hoorde diverse marineautoriteiten, waarbij ook de organisatie van de MLD ter sprake kwam. De subcommissie kwam na haar prille begin vervolgens niet meer in de verslagen van de Vlootcommissie voor. Het lijkt erop of deze weer is opgeslokt door de voltallige commissie. In deze studie gebruik ik in het vervolg dan ook alleen nog maar de Vlootcommissie en komt de subcommissie niet meer ter sprake.

Op 19 oktober 1922 sprak Vreede met de CMS, Gooszen. De laatste deelde Vreede mee dat zijn functie zou worden opgeheven. Als motivatie noemde hij dat de MLD bewust vastgeklonken moest worden in de marineorganisatie en dat de diverse onderdelen van de MLD bij diverse bureaus van de marinestaf zouden worden ondergebracht. Een op het eerste gezicht ook voor Vreede plausibele reden om de MLD organisatorisch sterker te verankeren binnen de marine, zodat deze niet zo makkelijk zou kunnen worden losgeweekt.¹⁷⁴ De marine wilde haar eigen vliegdiensden niet kwijt en ging in tegen het voornemen van de eigen minister. Gooszen had echter ook nog andere redenen, maar die kwamen pas later boven water.

De Vlootcommissie bezocht op 30 oktober De Kooy en sprak daar met enkele MLD'ers onder wie de commandanten van De Kooy en De Mok. Ook de Commandant van de Marine te Willemsoord, schout-bij-nacht C. Fock was daarbij aanwezig. Olivier, commandant van De Kooy, sprak zich uit tegen de opheffing van de functie van CMLD. In zijn ogen was de marinestaf niet in staat de CMLD-werkzaamheden over te nemen. Ook kon Vreede door zijn kennis en ervaring niet worden gemist. Fock reageerde met een lang verhaal. Er zouden zich weliswaar problemen voordoen als de functie van CMLD werd opgeheven, maar die waren in zijn ogen overkomelijk. De MLD had, omdat het een nieuw wapen was met een daarbij behorende organisatie, tot nu toe een aparte positie binnen de marine ingenomen. De MLD was tot nu toe ontzien, maar het werd nu tijd dat deze een vergelijkbare positie zou krijgen als de andere diensden binnen de marine, zoals de torpedo- en onderzeediensden. De vliegekampen hoorden onder de Commandant der Marine Willemsoord thuis en niet bij de CMLD. De aanwezige MLD-officieren waren het met de argumentatie van Fock niet eens en lieten dat ook duidelijk blijken.¹⁷⁵ Er bestond duidelijk tweespalt tussen de marineleiding en de leiding van de MLD.

De Vlootcommissie vergaderde de dag daarop op het vliegekamp Schellingwoude en sprak daar met Vreede zelf. Deze ging, mede op eigen verzoek, de wintercursus aan de Hogere Krijgsschool volgen, maar had gedacht de functie van CMLD te kunnen blijven behouden, maar dat bleek niet mogelijk. De CMS had voor de plaatsing van Vreede bij de Krijgsschool

¹⁷² Beschikking Minister van Marine nr. 63 van 29 november 1921. NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr. 303.

¹⁷³ Notulen Vlootcommissie 28 februari 1922, NA, Ministerie van Defensie: Vlootcommissie, 1922-1941 toegang 2.13.77 inv.nr. 1.

¹⁷⁴ Journaal LTZ1 D. Vreede 19 oktober 1922. Traditiekamer Marine Luchtvaartdiensden.

¹⁷⁵ Notulen Vlootcommissie 30 oktober 1922, NA, Vlootcommissie 2.13.77 inv.nr. 2.

mede als reden genoemd dat deze een te eenzijdig standpunt had. De cursus zou zijn blik verruimen. Vreede lichtte zijn standpunt over de MLD-organisatie nogmaals toe bij de Vlootcommissie, hij wilde alle aspecten van de MLD onder een eenhoofdige leiding houden en niet splitsen over de diverse afdelingen van de staf. Daar ontbrak de benodigde expertise. Vreede kreeg de Vlootcommissie naar het scheen aan zijn zijde. F.W.N. Hugenholtz (SDAP), lid van de commissie, stelde voor een brief aan de Minister van Marine te sturen waarin de standpunten van de CMS en de CMLD naar voren kwamen en om duidelijk te maken dat de minister, volgens de Vlootcommissie, op de verkeerde weg zat. De overige leden stemden hiermee in. De secretaris van de commissie, de marineofficier H. Ferwerda stelde voor om alvorens de brief te versturen, eerst nog de CMS te horen.¹⁷⁶ Hij was blijkbaar bang dat de Marinestaf het pleit zou verliezen. De dag daarop, 1 november 1922, kwam de functie van Commandant van de Marine Luchtvaartdienst door het besluit van de CMS te vervallen.

De Vlootcommissie sprak in de daaropvolgende week met Gooszen, de Chef Marinestaf. Deze nam uitgebreid de tijd zijn motivatie over opheffing van de functie van CMLD toe te lichten. De MLD vormde in zijn ogen nog steeds een vreemde eend in de Helderse marinebijt. De Commandant der Marine had, in tegenstelling tot over de andere diensten ter plekke, geen zeggenschap over de MLD en dat werd steeds meer als ongewenst beschouwd. De argumentatie die de Vlootcommissie van Gooszen hoorde verschilde niet van dat wat zij de vorige week van schout-bij-nacht Fock hadden gehoord. Gooszen memoreerde dat hij grote waardering voor Vreede had, hij was door hem ook voorgedragen voor een Koninklijke onderscheiding, maar hij was echter niet 'de juiste man op de juiste plaats'. Vreede pleitte meer en meer voor een grote(re) MLD en hield zich niet aan de marinelijn. Mede daardoor ontstond binnen de MLD zowel in Indië als in Nederland verzet tegen de door de Marinestaf voorgestelde organisatie. Volgens Gooszen streefde Vreede naar een steeds zelfstandigere MLD. Ook liet hij niet na, zij het volgens hem met enige schroom, de minder goede eigenschappen van Vreede te benoemen.¹⁷⁷ Blijkbaar achtte Gooszen zijn eigen argumentatie voor de toekomstige MLD-organisatie niet helemaal overtuigend en vond hij het noodzakelijk Vreede ten opzichte van een externe en zwaarwichtige commissie te diskwalificeren. De Vlootcommissie achtte de argumentatie van de CMS voldoende overtuigend. De brief die zij op voorstel van Hugenholtz eerst aan de minister wilde versturen, verdween uit beeld.

De marinestaf was er veel aan gelegen meer grip op de eigen vliegdiensdienst te verkrijgen. De MLD kende, vooral in Nederlands-Indië, een sterke groei. Daarbij kwam nog de opmerking van minister Pop dat de marine zich moest beperken tot klein materieel. Ook had hij zijn voorkeur uitgesproken over een zelfstandige, militaire vliegdiensdienst. Kortom voldoende ingrediënten voor de marinestaf om bezorgd te zijn over de toekomstige ontwikkeling van de eigen vliegdiensdienst en haar grip daarop. De MLD zou zich als een koekoeksjong kunnen gaan ontplooiën, ten koste van de varende vloot.

Vreede ging de Hogere Krijgsschool volgen en keerde niet meer terug bij de MLD. Hij maakte wel carrière en verliet de marine uiteindelijk als schout-bij-nacht. De samenvoeging van de vliegdiensdiensten van leger en marine bleef echter de warme belangstelling houden van de Haagse politiek. Hoe de discussie verder ging, komt in het vervolg van deze studie aan de orde. De daaropvolgende politieke discussie vond plaats bij de indiening van de Vlootwet van 1923.

¹⁷⁶ Notulen Vlootcommissie 31 oktober 1922, NA, Vlootcommissie 2.13.77 inv.nr.2.

¹⁷⁷ Notulen Vlootcommissie 7 november 1922. NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr. 304.

De Vlootwet

Op 29 mei 1920 werd een Interdepartementale Commissie benoemd die studie moest verrichten naar het benodigde personeel en materieel voor de marine in Nederland en zijn koloniën en hoe de verdeling van de kosten tussen de Nederlandse en Indische begroting moest worden. Vier departementen namen deel in de commissie: Marine, Koloniën, Oorlog en Financiën.¹⁷⁸

Bij de bespreking van het rapport van deze commissie ging Bosscher in zijn standaardwerk over de marine in de Tweede Wereldoorlog in op de rol van het luchtwapen bij de onderzeebootbestrijding. Dit was van belang omdat het belangrijkste offensieve element van de mogelijke vijand in Indische wateren, de Japanse marine, bestond uit onderzeeboten. Hij noemde het belang van het vliegtuig in de onderzeebootbestrijding in de Eerste Wereldoorlog, maar zwakte dat belang onmiddellijk weer af door erop te wijzen dat geen enkele onderzeeboot uitsluitend door een vliegtuig tot zinken was gebracht.¹⁷⁹ De Britse historicus John Buckley is echter veel explicieter over de rol van het vliegtuig in de laatste jaren van de Eerste Wereldoorlog. Hij noemde de maritieme surveillance uitgevoerd door vliegtuigen zelfs een cruciale factor in het verslaan van de U-boot dreiging.¹⁸⁰ De Interdepartementale Commissie noemde onderzeebootdreiging echter niet als prioriteit. De taak van de vloot in Indië moest zich vooral richten op een mogelijke aanval van een vijandelijke vloot op Java. In Nederland bleef de taak van de marine beperkt tot het afsluiten van de zeegaten en toegangen naar de havens.¹⁸¹ Het rapport ging echter niet in op een mogelijke samenvoeging van de vliegdiens ten van leger en vloot, noch kwam de positie van de MLD ter sprake.

In november van 1921 diende het kabinet een voorstel in gebaseerd op het advies van de commissie. De regering achtte het onontbeerlijk dat de marine een staatsmarine bleef, een splitsing in een Nederlands en Indisch deel, zoals bij het leger kwam niet *im Frage*.

De MLD in Nederland had als taak het uitvoeren van verkenningen in een strook van de kust tot 30 mijl in zee vanaf Terschelling tot de Scheldemond. Deze strook werd in vier sectoren met een lengte van 55 mijl opgedeeld. Deze sectoren werden bevlogen vanaf vliegvelden op Walcheren, Schellingwoude en Den Helder. In Nederlands-Indië waren de taken uitgebreider. Daar moesten verkenningen worden uitgevoerd tot aan de uiterste grenzen van de Archipel. Ook was verkenning noodzakelijk rondom de marinesteunpunten zowel als de verdediging daarvan tegen luchtaanvallen. Het bestrijden van vijandelijke schepen met bommen en mogelijk ook torpedo's behoorde eveneens tot de taken. De vliegtuigen zouden worden gestationeerd op vliegvelden bij Tandjong Priok en Soerabaja en er werd een steunpunt ingericht in de Riouw-Archipel, een eilandengroep oost van Sumatra en zuid van Singapore.¹⁸²

¹⁷⁸ Ph. M. Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog (deel 1)*, (Franeker 1984) 54.

¹⁷⁹ *Ibidem* 56.

¹⁸⁰ J. Buckley, *Air power in the age of total war*, (Londen 1999) 44 en 57.

¹⁸¹ Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* 1 56-59.

¹⁸² Rapport Interdepartementale Commissie ingesteld 29 mei 1920 bij beschikking van de Minister van Marine a.i., NIMH, MLD collectienr. 065 inventaris 31.

De aantallen vliegtuigen die de marine voor haar taken nodig had, staan in onderstaande tabel. Tussen haakjes staan de op 1 januari 1921 al beschikbare vliegtuigen.

	Nederland	Nederlands-Indië
Verkenningvliegtuigen	45 (32)	72 (20)
Jachtvliegtuigen	15 (19)	18
Gevechtvliegtuigen		18
Lesvliegtuigen	Nader te bepalen	Nader te bepalen

Tabel 2¹⁸³

De jachtvliegtuigen waren bestemd voor de verdediging van de marinesteunpunten, de gevechtvliegtuigen hadden als taak het bestoken van een vijandelijke vloot met bommen en torpedo's.



Fokker T-IV (gevechtvliegtuig)

De marinesteunpunten lagen voor de toenmalige vliegtuigen met een beperkte actieradius en snelheid op relatief grote afstand van de vliegbases van de LVA. De marine achtte het daarom noodzakelijk zelf de verdediging van de marinesteunpunten in Den Helder en Vlissingen uit te voeren vanaf vliegvelden die zich in de buurt daarvan bevonden. Hierdoor zou de MLD in staat zijn bij een luchtaanval snel te reageren.¹⁸⁴ In de aantallen die in tabel 1 staan genoemd, was voor Nederlands-Indië een reserve van 100% ingebouwd vanwege de korte levensduur van de vliegtuigen aldaar. In Nederland bleef deze reserve beperkt

tot 25%. De komende zes jaar vergde deze behoefte aan vliegtuigen voor Nederlands-Indië een investering van 7,74 miljoen en voor Nederland van 4,23 miljoen gulden. Dit betrof 6% van de totaal benodigde investeringen. Daar bovenop kwamen nog investeringen voor drie vliegvelden in Nederlands-Indië: bij Tandjong Priok, Soerabaja en in de Riouw Archipel voor een bedrag van 6,15 miljoen. Deze investeringen moesten door Nederlands-Indië worden opgebracht. In de Memorie van Toelichting becijferde het kabinet dat voor de jaren vanaf 1927 voor de Indische begroting een jaarlijkse extra bijdrage voor de marine van ongeveer 15 miljoen noodzakelijk was. De marinebegroting in Nederland zou tegen die tijd een kleine reductie laten zien.¹⁸⁵

In het Voorlopig Verslag van de Kamer kon de uitbreiding van de MLD op instemming van meerdere leden rekenen.¹⁸⁶ Tijdens de daaropvolgende behandeling van de Marinebegroting in april 1922 was de MLD geen onderwerp van discussie. Die discussie werd pas in december weer aangezwengeld. Bij de schriftelijke behandeling voor de begroting van 1923 drongen meerdere Kamerleden aan op uitbreiding van de vliegdiens en een snellere bouw van

¹⁸³ Kamerstukken TK 1921-1922, Ontwerp van Wet 3 november 1921 nr. 320 1.

¹⁸⁴ Rapport Interdepartementale Commissie ingesteld 29 mei 1920 bij beschikking van de Minister van Marine a.i., NIMH, MLD collectienr. 065 inventaris 31.

¹⁸⁵ Kamerstukken TK 1921-1922, Memorie van Toelichting nr. 320 3.

¹⁸⁶ Kamerstukken TK 1921-1922, Voorlopig Verslag 9 januari 1922 nr. 320 5.

vliegtuigen.¹⁸⁷ Maar daar wilde minister E.P. Westerveld, die de marine in 1915 als officier had verlaten, nog niet aan, eerst wilde hij de besprekingen over de Vlootwet afwachten. Ook waren er vragen gesteld over de vliegekampen. Kon De Mok niet worden gesloten en was uitbreiding van Schellingwoude wel noodzakelijk? Westerveld was beslist in zijn antwoord: De Mok bleef open voor watervliegtuigen en uitbreiding van Schellingwoude was noodzakelijk. Wel wilde hij, als die uitbreiding eenmaal voltooid was, bekijken of Schellingwoude de taken van De Mok kon overnemen, zodat dat gesloten kon worden. Een groot probleem voor De Mok vormde de vaargeul, die jaarlijks op diepte moest worden gehouden. De ligging was dan ook niet zo gunstig, maar verplaatsing van de taken en materieel bracht grote financiële offers met zich mee.¹⁸⁸ Bij de behandeling in de Kamer zelf spraken enkele leden zich wederom uit voor samenvoeging van de MLD en LVA. In zijn antwoord verwees minister Westerveld naar het rapport van de commissie van deskundigen. Die commissie achtte het volgens hem niet in het landsbelang de vliegdiens ten samen te voegen, een conclusie die hij nog steeds deelde.¹⁸⁹ De minister deed de waarheid hier echter geweld aan. De commissie waarop hij doelde had op 2 juli 1920 haar rapport uitgebracht. Deze had geoordeeld dat een meer intensieve samenwerking tussen de vliegdiens ten mogelijk was door een centraal bureau voor de vliegdiens ten in het leven te roepen dat onder leiding zou staan van beide chefs van staven. De CMS voorzag echter veel problemen bij dit voorstel.¹⁹⁰ De opmerking van de minister over het rapport en de onjuiste conclusie die hij noemde, liet de Kamer echter ongemoeid passeren.

De Vlootcommissie was, nadat men in 1922 veel tijd had besteed aan de interne organisatie van de marine en de problemen rondom de Commandant van de Marine Luchtvaartdienst, in 1923 druk aan de slag gegaan met een onderwerp dat al vanaf het begin op de agenda stond: samenvoeging van de vliegdiens ten. Bij een bezoek van de commissie aan Soesterberg hield de commandant van de Luchtvaart Afdeling, Hardenberg, een inleiding. De geografische positie van een klein land als Nederland hield in zijn ogen in dat er geen eigen luchtvaartstrategie kon worden bedreven. Maar in Indië was dat wel mogelijk, daar kon men wel suprematie in de lucht bewerkstelligen en in de Vlootwet was daar onvoldoende rekening meegehouden. Hij wilde het luchtwapen de eerste rol toekennen bij de verdediging van Nederlands-Indië. Een opinie die door de secretaris van de Vlootcommissie, de marineofficier Ferwerda sterk werd betwist. Die zag de rol van de marine, die daar nu het primaat had, in gevaar komen. Op vragen vanuit de commissie over samenvoeging van de vliegdiens ten, noemde Hardenberg de vele vlakken van samenwerking in Nederland, maar het instituut staatsmarine vormde in zijn ogen het grootste obstakel voor een mogelijke samenvoeging.¹⁹¹

De maand daarop kwam Ferwerda met een reactie op de opmerkingen van Hardenberg. Blijkbaar was deze een overtuigend spreker en waren de leden van de Vlootcommissie onder de indruk van zijn betoog. Ferwerda zag daarin een gevaar, vandaar zijn reactie. Verwijzend naar het streven van de MLD naar verbetering van de mogelijkheden van de vliegtuigen en de hoge verwachtingen die speelden, noemde hij de rol die de Chef van de Marinestaf daarbij hoorde te spelen. Die moest zorgen dat ook de MLD met beide benen op de grond moest blijven staan - in dit geval alleen figuurlijk - en hij moest zorgen voor een samenhangend

¹⁸⁷ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1923 2 VI nr. 19 Voorlopig Verslag.

¹⁸⁸ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1923 2 VI nr. 20 Memorie van Antwoord 29 november 1922.

¹⁸⁹ *Kamerstukken TK*, Handelingen van 6 en 8 december 1922.

¹⁹⁰ Rapport commissie samenvoeging vliegdiens ten 2 juli 1920, NA Directie der Marine: CMM Willemsoord, 1820-1958 toegang 2.12.12, inv.nr. 304.

¹⁹¹ Notulen Vlootcommissie 29 januari 1923. NA Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr. 304.

marinebeleid. De opmerkingen van Hardenberg dat de MLD er in de Vlootwet alleen als een 'hulpdienstje' zou afkomen, waren onjuist. Ook Vreede, die betrokken was geweest bij de totstandkoming van de Vlootwet, had ingestemd met het voorliggende plan. Daarin werd aan de MLD een grote rol toegekend, waarbij veel investeringen in vliegend materieel voor de komende zes jaar stonden gepland. Maar volgens Ferwerda overschatte Hardenberg het luchtwapen.¹⁹²

De Marinestaf had door de secretaris voor de Vlootcommissie te leveren een uitstekende ingang in een belangrijke politieke adviescommissie. Als er zich zaken voordeden die de marine niet zinde, kon men daar direct op reageren, zoals in de hiervoor genoemde voorbeelden. De CMS Gooszen kwam, nadat de secretaris dit voorstelde, langs bij de commissie om zijn standpunt te verwoorden over de in zijn ogen benodigde wijziging in de organisatie van de MLD, zelfs nadat deze al was doorgevoerd. En na het bezoek van de commandant van de LVA, Hardenberg, schreef de secretaris een nota waarin hij het marinestandpunt nogmaals uiteen zette. De Vlootcommissie was voor de marineleiding een uitstekend vehikel om te lobbyen. En daar werd duidelijk gebruik van gemaakt.

De marine kwam in 1923 in stormachtig vaarwater. Het tweede kabinet Ruijs de Beerenbrouck diende de Vlootwet in. Binnen de regering lag het wetsvoorstel al moeilijk, vooral de Minister van Financiën jhr. D.J. de Geer was fel tegen de wet gekant en hij stapte in juli 1923 om die reden uit het kabinet. Dit ontslag sloeg in als een bom en werd het sein voor massaal publiek verzet tegen de Vlootwet.¹⁹³ Ook onder de voorstanders van de Vlootwet ontstond discussie. A.A.H. Struycken, lid van de Raad van State en tevens lid van de Staatscommissie Patijn (ook wel Vlootwetcommissie genoemd) was zeer onder de indruk van de capaciteiten van het luchtwapen en volgens hem was daarvoor in de Vlootwet te weinig plaats ingeruimd. De Staatscommissie Patijn deed van november 1922 tot maart 1923 onderzoek naar het tempo waarin de Vlootwet moest worden uitgevoerd.¹⁹⁴

De Chef Marinestaf voelde zich door dit standpunt sterk bedreigd en hij trachtte 'de opgeschroefde verhalen van het luchtwapen' te ontzenuwen. In zijn ogen kon het vliegtuig niet in alle weersomstandigheden worden gebruikt en was de trefkans bij een bombardement zeer gering. Maar er werden ook positieve geluiden gehoord over het luchtwapen en wel bij monde van de commandant van de LVA Hardenberg. Een nog vuriger pleitbezorger, maar die preekte dan ook meer voor eigen parochie, was de vliegtuigfabrikant A.H.G. Fokker. Hij maakte een kostenvergelijking tussen een kruiser van het type Java en vliegtuigen. Voor het geld van een kruiser kon volgens hem voor Indië een luchtvloot worden aangeschaft bestaande uit honderd jagers, honderd verkenners, vijftig bommenwerpers en vijftig watervliegtuigen. 'Welk zinnig mens geloofde nog in de Vlootwet-propaganda?'¹⁹⁵ Gooszen, de CMS, liet de secretaris van de Vlootcommissie Ferwerda een uitvoerige nota opstellen voor de adviescommissie met als *leitmotiv* dat de tijd nog niet rijp was voor het luchtwapen. Dit marineoffensief trof doel en het vlootplan bleef, tot groot verdriet van Fokker, ongewijzigd.¹⁹⁶

In mei 1923 startte het *Algemeen Handelsblad* een serie artikelen over het Vlootplan. Het blad achtte het luchtwapen voor de verdediging van Indië van groot belang en niet alleen voor de verdediging ter zee, maar ook boven land. Het huidige vlootplan slokte maar liefst

¹⁹² Nota Ferwerda secretaris Vlootcommissie 2 februari 1923. NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr. 304.

¹⁹³ Beunders, *Weg met de vlootwet!* 100-101.

¹⁹⁴ www.parlement.com (29 mei 2013).

¹⁹⁵ Beunders, *'Weg met de vlootwet!'* 92.

¹⁹⁶ Beunders, *'Weg met de vlootwet!'* 93.

meer dan 70% van de gehele personeelssterkte van de marine op. Zou men het zwaartepunt verleggen naar de luchtvloot, dan zou volgens de auteur Marin, de personeelsvoorziening van de marine er een stuk eenvoudiger op worden.¹⁹⁷ De dag daarop concludeerde dezelfde auteur dat in zijn ogen aan vliegtuigen een veel ruimere plaats moest worden toegekend dan in het huidige ontwerp van de Vlootwet.¹⁹⁸ In de zondageditie die daarop volgde, verscheen in deze krant een opiniestuk naar aanleiding van de artikelen die haar redacteur Marin de dagen daarvoor over het Vlootplan had geschreven. De krant voelde veel voor het idee het vliegtuig, naast de onderzeeboot, als tweede hoofdwapen in het Vlootplan op te nemen. Als van de vier geplande flottieljevaartuigen er twee zouden vervallen, dan kon de luchtvloot verder worden uitgebouwd. Dit zou ook veel minder personeel vergen dan de huidige plannen.¹⁹⁹

Maar ondanks alle bezwaren en alternatieve plannen met meer ruimte voor het luchtwapen, hield de regering vast aan haar Vlootplan. Dit leidde, tot woede van de minister J.J.C. van Dijk, wel tot extra bezuinigen bij het Ministerie van Oorlog.²⁰⁰ Ook in Nederlands-Indië bestond veel kritiek op de Vlootwet. De economische crisis begin jaren twintig verheugde en gouverneur-generaal D. Fock wilde drastisch bezuinigen op de Indische begroting. De kruiser 'De Zeven Provinciën' werd om die reden naar Nederland gestuurd. Ook stelde Fock de hele defensie van Indië ter discussie. Het Vlootplan dat voorlag, ging in zijn ogen de draaglast van Nederlands-Indië te boven. Het was volgens hem vooral de marine zelf die zich telkens groot nadeel toebracht door te streven naar het onbereikbare; herhaling van die fout zou het roemloos einde der marine tot gevolg hebben.²⁰¹ In oktober volgde de behandeling van de Vlootwet in de Kamer. Op 26 oktober volgde uiteindelijk de stemming en met 50 tegen 49 stemmen werd de wet verworpen.

Met de Vlootwet van 1923 had de marine op 'alles of niets' gegokt en verloren. Chef Marinestaf Gooszen had er tot het laatste moment niet aan had getwijfeld dat de Vlootwet zou worden aangenomen. Tot zijn vreugde stelde minister E.P. Westerveld echter al in de lente van 1924 een nieuw plan op, nu 'Vlootwet 1925' genoemd, waarin hij uitging van het 'halve minimum' met een 'halve taak' van neutraliteitshandhaving.²⁰²

Vlootcommissie: vliegdiens ten niet samenvoegen

De Vlootcommissie was intussen doorgestaan met haar onderzoek naar de samenvoeging van de luchtvaartdiens ten. Op 4 september 1923 verzond zij haar verslag naar de minister. De commissie kwam in haar rapport tot de volgende conclusies: volledige samenvoeging van de luchtvaartdiens ten was niet mogelijk. Op sommige onderdelen kon er echter wel meer worden samengewerkt. De commissie stelt voor een centrale werkplaats voor de MLD in te richten op het vliegekamp Schellingwoude. Daar zou ook een bureau voor materieelverwerving worden gevestigd. Ook adviseerde de commissie om een gezamenlijk bureau van beide luchtvaartdiens ten te starten met als taak een meer intensieve samenwerking op diverse onderdelen te bewerkstelligen. De commissie tekende hierbij aan dat men uitging van een ongesplitste marine.²⁰³ De SDAP'er F.W.N. Hugenholtz was het niet met alle conclusies van de commissie eens. Hij betreunde het dat de concentratie van de

¹⁹⁷ *Algemeen Handelsblad*, 18 mei 1923 avondeditie 5.

¹⁹⁸ *Algemeen Handelsblad*, 19 mei 1923 avondeditie 5.

¹⁹⁹ *Algemeen Handelsblad*, 20 mei 1923 ochtendeditie tweede blad 5.

²⁰⁰ Beunders, 'Weg met de vlootwet!' 100-101.

²⁰¹ Beunders, 'Weg met de vlootwet!' 97.

²⁰² Beunders, 'Weg met de vlootwet!' 212.

²⁰³ Verslag Vlootcommissie 4 september 1923, NA Vlootcommissie 2.13.77 inv.nr. 8 en bijlage bij nota Hugenholtz september 1923, NA, Ministerie van Defensie: Legercommissie, 1910-1941 toegang 2.13.74 inv.nr. 40.

werkplaatsen zich beperkte tot de MLD en hij vond dat de commissie het nog op te richten gezamenlijke bureau van de luchtvaartdiensten sterker had moeten promoten.²⁰⁴

In oktober vroeg de Minister van Oorlog, die het rapport van de Vlootcommissie had ontvangen van zijn collega van Marine, advies aan de Generale Staf. In de bijgaande nota werd ingegaan op de bezwaren tegen een mogelijk samengaan. Het Departement van Oorlog gaf aan dat de bezwaren grotendeels werden veroorzaakt doordat het personeel van de MLD deel uitmaakte van de staatsmarine en daardoor zowel in de koloniën als in Nederland dienst verrichtte. Dit bracht allerlei rechtspositionele regelingen met zich mee, en ook in de bevelvoering traden daardoor knelpunten op. Een Departement van Defensie zou een centrale aansturing en eenhoofdige leiding van de vliegdiens in Nederland mogelijk maken, mits de taak van de MLD in Indië dan kwam te vervallen. De Generale Staf en de Minister van Oorlog stemden in met het voorstel van de Minister van Marine een hernieuwd onderzoek naar de samenvoeging van de vliegdiens te starten.²⁰⁵

Op 20 november sprak de Vlootcommissie weer met Hardenberg. Deze uitte kritiek op het verslag van zijn vorige gesprek met de commissie. Voor de duidelijkheid herhaalde hij zijn belangrijkste conclusie. De rol van de luchtstrijdkrachten diende groter te worden dan hun in het Vlootplan was toebedeeld. In Indië was een vijand het meest kwetsbaar als deze zich met zijn transportvloot op zee bevond. De vraag kwam op tafel of de marine inderdaad niet gesplitst moest worden in een Nederlands en een Indisch deel, met aparte vliegdiens voor ieder landsdeel. Hardenberg liet zich daar zelf niet over uit, hij verwees alleen naar de studie die de regering op dat moment liet verrichten. Alleen als er tot splitsing van de marine werd besloten, dan was een logisch vervolg dat de vliegdiens zowel in Nederland als in Nederlands-Indië werden samengevoegd. De secretaris van de commissie, Ferwerda, zag de discussie weer een verkeerde kant opgaan, en herhaalde nogmaals zijn standpunt: het vliegwapen vormde slechts een hulpmiddel voor leger en vloot.²⁰⁶

In een zeer uitgebreide nota gericht aan de Vlootcommissie ging Ferwerda nogmaals in op de opmerkingen van Hardenberg en op enkele artikelen die in de pers waren verschenen over de rol van het luchtwapen. Hierin leverde hij ook kritiek op de artikelen die in *Het Algemeen Handelsblad* waren verschenen. Ferwerda concludeerde in zijn nota dat de verdediging van Nederlands-Indië in eerste instantie lag bij een vloot van klein materieel met de onderzeeboot als kern. Ook luchtstrijdkrachten waren hierbij een onmisbare aanvullende schakel, maar dit wapen bleef voor Nederlands-Indië alleen 'EEN HULPWAPEN VOOR LEGER EN VLOOT!' Ferwerda vond het voor de duidelijkheid blijkbaar nodig zijn nota met deze kapitale letters af te sluiten.²⁰⁷

Na de afwijzing van de Vlootwet diende het kabinet Ruijs de Beerenbrouck zijn ontslag in. Na enkele mislukte formatiepogingen, weigerde de koningin het ontslag van het kabinet te aanvaarden en bleef het aan. Ruijs legde op 15 januari 1924 een regeringsverklaring af. Hierin gaf hij aan dat de regering zich opnieuw zou buigen over de maritieme verdediging zowel in Europa als in Indië, maar dat nieuwe maatregelen daarvoor pas zouden volgen als het financieel evenwicht op de Rijksbegroting was hersteld.²⁰⁸ De toekomst van de MLD bleef door al deze ontwikkelingen onzeker. Het leek of de marine een slag had gewonnen, het

²⁰⁴ Nota Hugenholtz september 1923, NA, Ministerie van Defensie: Legercommissie, 1910-1941 toegang 2.13.74 inv.nr. 40.

²⁰⁵ Nota Departement van Oorlog, no. 889, 16 oktober 1923, NA, Ministerie van Defensie: Militaire Luchtvaart en -verdediging 1910-1940 (1944), toegang 2.13.85 inv.nr. 57.

²⁰⁶ Verslag Vlootcommissie 20 november 1923, NA, Vlootcommissie 2.13.77 inv.nr. 2.

²⁰⁷ Nota secretaris Vlootcommissie 23 november 1923 NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr. 304.

²⁰⁸ *Kamerstukken TK*, Handelingen 1923-1924 15 januari 1924 325.

gevaar van het verlies van de MLD was afgewend, maar de marine had door de afwijzing van de Vlootwet wel een gevoelige nederlaag geleden.

Er waren inmiddels twee studies verricht naar samenvoeging van de vliegdiensden. De eerste uit 1920 concludeerde dat samenvoeging niet tot bezuinigingen zou leiden. De tweede, die van de Vlootcommissie uit 1923, concludeerde dat samenvoeging niet in 's lands belang was. Maar de regering was nog steeds van het tegendeel overtuigd: samenvoegen was een goede zaak. Het idee dat dit zou leiden tot besparingen op de defensie-uitgaven heeft hierbij de belangrijkste rol gespeeld. Dit paste in het regeringsbeleid van die periode. Sinds eind 1923 was Colijn minister van Financiën en deze voerde een krachtige bezuinigingspolitiek met als doel een sluitende begroting te realiseren.²⁰⁹

Samensmelten of samenvoegen?

De militaire medewerker van *Het Vaderland* wijdde begin januari 1924 enkele artikelen aan de 'Luchtverdediging'. Hij achtte het waarschijnlijk dat een volgende oorlog in de lucht zou beginnen. Vanwege de beperkte beschikbare middelen moesten onze vliegers zich niet alleen bekwamen in de landoorlog, maar ook in de kustverdediging. Wel was het dan noodzakelijk dat de aansturing van de vliegdiensden onder centrale leiding kwam te staan.²¹⁰ In een tweede artikel werd de Marine Luchtvaartdienst heftig bekritiseerd. De commandanten van de vliegekampen waren zelf geen vlieger. Nu hoefde dat in de ogen van de auteur geen beletsel te zijn, mits deze over voldoende tact beschikten, maar dat ontbrak er nu juist aan. De commandant van De Mok was daarop een gunstige uitzondering. De vliegekampcommandanten voelden niets voor de vliegdiensden, waren liever op een schip geplaatst en waren met geen stok in een vliegtuig te krijgen. Gevolg was dat zij onder hun personeel geen prestige hadden en de medewerker van de krant weet dit aan de opheffing van de functie van CMLD. Op Tandjong Priok had dit veel problemen opgeleverd en op De Kooy was de sfeer slecht. Er waren zware straffen uitgedeeld aan officieren, terwijl de onderlinge verhoudingen tussen vliegers slecht waren. Zaken die daarvoor, toen de CMLD nog bestond, niet voorkwamen. Hierdoor kreeg de MLD een slechte naam en namen veel officieren ontslag. Het lag volgens deze medewerker voor de hand hulp te zoeken bij de LVA. De commandant daarvan was wel vlieger.²¹¹ Of het beeld dat de militaire medewerker van *Het Vaderland* schetste juist was, is niet duidelijk. Ook in de Kamer werd bij de begrotingsbehandeling weer gevraagd om samenvoeging van de vliegdiensden.²¹²

Een bepaald geen rooskleurig beeld dat de krant van de MLD schetste. Een dergelijk negatief artikel over de marine vroeg natuurlijk om een reactie. Die kwam enkele weken later met een ingezonden brief in *Het Vaderland* van de hand van de Chef-staf van de Zeemacht te Willemsoord, kapitein-luitenant ter zee (KLTZ) J.F. Osten. Maar hij had geen inhoudelijke reactie op de artikelen. Osten had het idee dat de bronnen van de medewerker van de krant gedesillustioneerde oud-medewerkers van de MLD waren en betichtte de medewerker ervan dat hij zijn informatie niet had getoetst en nodigde hem uit voor een bezoek aan een vliegekamp zodat hij zich goed kon laten informeren. De medewerker nam deze uitnodiging graag aan, maar wees er tegelijkertijd fijntjes op dat zijn bron een - niet gedesillustioneerde - MLD medewerker was. Hij vond nog steeds dat een vliegekampcommandant die 'met geen stok in een vliegtuig was te krijgen', slecht was voor het moreel van de bemanning.²¹³

²⁰⁹ *Algemene Geschiedenis der Nederlanden* 14 (Haarlem 19179) 134.

²¹⁰ *Het Vaderland* Avondeditie 4 januari 1924.

²¹¹ *Het Vaderland* Avondeditie 4 en 5 januari 1924.

²¹² *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1924 2 VIII nr.9 Voorlopig Verslag 13 december 1923.

²¹³ *Het Vaderland* Ochtendeditie 27 januari 1924.

In april behandelde de Kamer de marinebegroting. Diverse woordvoerders achtten een marineluchtvaartdienst in Nederland niet noodzakelijk. Ook kwam de wens naar voren de departementen van Oorlog en Marine samen te voegen. Hierbij werd nog geen relatie gelegd met een samenvoeging van de vliegdiensden.²¹⁴ Die kwam pas later. Hoe er bij de Luchtvaartafdeling tegen de MLD werd aangekeken kwam diezelfde maand naar voren in een inleiding van kapitein der veldartillerie J.J. van Santen die hij hield voor de Vereniging ter Beoefening der Krijgswetenschap. Van Santen gaf lessen tactische vorming bij de LVA te Soesterberg. Volgens Van Santen had zowel het leger als de marine behoefte aan verkenningen. In Nederland was volgens hem geen marine, maar wel een MLD, een heilig huisje van de marine. De Nederlandse tak van de MLD had geen marinetaak te vervullen, maar deed wel aan kust- en luchtverdediging, waarvoor men grote vliegvelden had ingericht. De marine zag nog steeds niet in dat kustverdediging volkomen nutteloos was. Volgens Van Santen was er dan ook geen oorlogstaak voor de marine in Nederland. In Nederlands-Indië bestond die wel. Ook daar verrichtte de MLD verkenningen, maar er waren onvoldoende vliegtuigen voor offensieve acties. Het was in zijn ogen noodzakelijk de luchtvaartafdeling van het KNIL en de MLD samen te voegen, ook kon er op de marine in Nederland worden bezuinigd. De voorzitter van de bijeenkomst de gepensioneerde generaal-majoor J.L. ten Bosch betreurde de kleinerende, bijna minachtende wijze waarop de inleider over de marine had gesproken. De eveneens aanwezige commandant van de LVA, Hardenberg, was het met de conclusies van Van Santen eens. Maar een bestuurslid van de vereniging, de marineofficier A. van Hengel vond de minachtende toon van Van Santen beneden peil en wilde hem daarom niet van repliek dienen.²¹⁵

Het bleef de rest van 1924 grotendeels stil op het front van de discussie over de vliegdiensden van leger en marine. Wel had de regering een commissie ingesteld die onderzoek moest doen om te bezuinigen op de personeelsorganisatie bij de marine door een splitsing aan te brengen in een Indisch en een Nederlands deel van de marine met de financiële gevolgen daarvan. De MLD maakte echter, 'in verband met de voorgenomen reorganisatie', geen deel uit van deze studie.²¹⁶ Hier werd bedoeld op de in maart 1924 ingestelde commissie die onderzoek ging doen naar de samenvoeging van de vliegdiensden. Maar tijdens de begrotingsbehandeling van de marine in december kwam de politieke discussie over de vliegdiensden weer van de grond.

Het katholieke Kamerlid J.R.H. van Schaik, aanvoerder van het deel van zijn fractie dat de Vlootwet had getorpedeerd, was aanwezig geweest bij de inleiding van Van Santen. Hij vroeg of de minister ook van mening was dat de marine in Nederland geen taak had. In dat geval zag hij veel mogelijkheden voor bezuinigingen en kon het Departement van Marine worden ondergebracht bij dat van Oorlog.²¹⁷ Minister Westerveld zei in zijn antwoord dat de marine de taak had zorg te dragen voor de veiligheid van ons land aan de zeezijde, ook was de marine een staatsmarine. Het zag er volgens de minister niet naar uit dat de taken van de MLD daarbij voor het merendeel door de LVA konden worden overgenomen.²¹⁸ Zijn collega van Oorlog, J.J.C. van Dijk had kort daarvoor al aangegeven dat de samenvoeging van de vliegdiensden in onderzoek was genomen, maar dat gelet op de taken van de MLD in Nederland en in Nederlands-Indië en het personeelsvraagstuk een samenvoeging vooralsnog in de weg stonden. De oplossing hiervoor lag volgens hem naar verwachting in

²¹⁴ *Kamerstukken TK*, Handelingen 1 april 1924.

²¹⁵ *Nieuwe Rotterdamsche Courant* 26 april 1924 ochtendeditie A.2.

²¹⁶ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1925 2 I nr. 5 Memorie van Antwoord bijlage A.

²¹⁷ *Kamerstukken TK*, Handelingen 11 december 1924.

²¹⁸ *Kamerstukken TK*, Handelingen 16 december 1924.

een gezamenlijk gebruik van inrichtingen en hulpmiddelen.²¹⁹ In april 1925 belegden de Leger- en de Vlootcommissie een gezamenlijke vergadering over de vraag of ze samen een onderzoek zouden gaan instellen naar samenvoeging van de vliegdiensten. Er waren op dat moment nog twee andere relevante commissies actief: één die onderzoek deed naar de splitsing van de marine en een andere die onderzoek deed naar een gedeeltelijke samenvoeging van de vliegdiensten. In dit verslag werd ook kenbaar gemaakt dat de laatstgenoemde commissie zou wachten op de uitkomst van de splitsingscommissie, alvorens te rapporteren. De Leger- en Vlootcommissie werden het niet eens en het besluit voor een eventueel onderzoek werd uitgesteld tot oktober.²²⁰

In datzelfde jaar stak de discussie over de vliegdiensten ook ten aanzien van Nederlands-Indië de kop op. Aanstichter was ditmaal de Minister van Koloniën S. de Graaff, die in een brief aan Gouverneur-Generaal D. Fock vroeg om een onderzoek naar 'samensmelting, geen samenvoeging', van de vliegdiensten. In zijn ogen konden de eerder geuite bezwaren tegen samenvoeging daarmee worden ondervangen en leverde dit besparingen op.²²¹ Waarom De Graaff in zijn brief specifiek onderscheid maakte tussen samenvoeging en samensmelting, werd niet duidelijk. De betekenis van beide woorden is identiek. De huidige interpretatie zou dan luiden dat het verschil meer in de politiek semantische lading van de woorden gezocht moet worden. Samenvoegen klonk wellicht meer dwingend en sturend dan samensmelten. De Gouverneur-Generaal nam het voorstel van De Graaff over en op 16 augustus 1925 stelde hij een interdepartementale commissie in die advies moest geven over de samensmelting van de vliegdiensten.²²² Kort daarvoor was het marinevliegkamp Tandjong Priok gesloten en werd door de Commandant Zeemacht Nederlands-Indië A.F. Gooszen het marinevliegkamp Morokrembangan bij Soerabaja geopend. In Nederlands-Indië werd snel gewerkt, al in juni 1926 verscheen het eindrapport van de interdepartementale commissie.²²³ De commissie ging uitvoerig in op de voor- en nadelen van samensmelting. Om duidelijk te maken welke bezwaren zowel het leger als de vloot hierin zagen, zullen deze kort aan de orde komen. Allereerst nog een opmerking over samensmelten of samenvoegen. De commissie zag hier geen politieke semantiek in, alhoewel dit nergens expliciet stond verwoord. De betekenis die zij eraan gaf, was dat samensmelten een compleet nieuwe organisatie zou opleveren. Samenvoegen daarentegen leverde een organisatie op van twee vliegdiensten die deels naast elkaar zouden blijven opereren en maar beperkt zouden integreren. Maar nu de inhoud van het rapport. Een afzonderlijke vliegdienst, los van leger en vloot, zoals de *RAF*, vond de commissie geen optie. Dit zou een topzware en dure organisatie betekenen. De door de regering gewenste bezuinigingen zouden in dat geval nooit gerealiseerd kunnen worden. Het enige resterende alternatief bleef dan één vliegdienst onder hetzij Oorlog, hetzij Marine.

Wat waren nu de knelpunten rond een mogelijke samensmelting? In de eerste plaats ressorteerden beide diensten onder een verschillend departement, die beide zeer uiteenlopende eisen en regels hadden op het terrein van personeel, materieel, opleidingen en oefeningen. De opleiding voor vliegers vond voor de LVA-KNIL plaats in Indië. De

²¹⁹ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1925, 2 VIII nr. 9 Memorie van Antwoord 32.

²²⁰ Verslag gezamenlijke vergadering Leger- en Vlootcommissie 18 april 1925, NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr. 300.

²²¹ Brief Minister van Koloniën aan Gouverneur-Generaal 16 mei 1925 no. 1/558, Traditiekamer MLD, niet gearcheveerd deel mappen Karel Doorman.

²²² Uittreksel Register van Besluiten Gouverneur-Generaal Nederlandsch-Indië van 16 augustus 1925 gericht aan LTZ1 K.W.F.M. Doorman, Traditiekamer MLD, mappen Karel Doorman.

²²³ Verslag der Commissie voor de samensmelting der luchtvaartdiensten van Zee- en Landmacht juni 1926, NIMH, MLD collectienr. 065 inventaris 42.

marinevliegers werden opgeleid in Nederland. De rekrutering was daar eenvoudiger en de opleiding goedkoper. Een ander knelpunt vormde in de ogen van de commissie de specifieke vaardigheden waarover vliegers moesten beschikken voor het maken van noodlandingen, één die zij zeker in die tijd goed moesten beheersen. Dit was op land totaal anders dan op zee. Samensmelting op vliegergebied was volgens de commissie geen optie. De waarnemeropleiding vond voor beide diensten bijna uitsluitend in Nederland plaats. Maar er bestonden grote verschillen. De navigatie op land vond grotendeels op zicht plaats. Op zee was daarbij kennis van zeevaartkunde en zeemanschap een vereiste en was gebruik van navigatie-instrumenten noodzakelijk. Bovendien hadden verkenningen boven land en zee een totaal ander karakter waarbij specifieke kennis van hetzij leger, hetzij vlootzaken noodzakelijk was. Ook in deze branche zag de commissie geen heil in samensmelting. Daarnaast zou het samensmelten van de technische dienst van de vliegdiensten kostenverhogend werken door de dan gewenste concentratie van de vliegvelden van leger en vloot. Ook bestonden er grote verschillen op velerlei andere terreinen: uniformen, bezoldiging, verpleging, verlof, pensioen, straf- en tuchtrecht, wisselend dienstdoen aan boord van een schip en op land en afwisselend dienen in Nederland en Nederlands-Indië. Deze verschillen op personeelsgebied tussen de vliegdiensten kwalificeerde de commissie als onoverkomelijk.

De belangrijkste conclusie van de commissie was dan ook duidelijk. Samensmelten was niet mogelijk. De beide vliegdiensten moesten een geïntegreerd onderdeel blijven van de landmacht en de zeemacht. De vlieger- en waarnemeropleiding konden niet worden samengesmolten. Op enkele andere, kleinere terreinen kon dat wel: bij de initiële vliegeropleiding, op fototechnisch gebied, de luchtvaartmagazijnen en bij de medische en studiediensten.²²⁴ Wel ontstaat de indruk dat de commissie de meeste nadruk legde bij de problemen die zich voordeden rondom samensmelting en minder bij de mogelijkheden daarvoor die er zeker ook waren. De commissie had een zeer uitgebreid, maar niet altijd evenwichtig rapport geschreven.

Zoals gebruikelijk kwam de MLD bij de behandeling van de marinebegroting in de Kamer weer ter sprake. Het begon al bij de eerste schriftelijke behandeling. Enkele Kamerleden vroegen zich af of de Indische defensie niet beter af zou zijn met een luchtvloot van maar liefst een driehonderdtal eerste klas vliegtuigen in plaats van een varende vloot.²²⁵ De minister wees in zijn antwoord het exorbitante aantal vliegtuigen onmiddellijk af. De daarvoor benodigde investeringen raamde hij op 59,5 miljoen en de jaarlijkse exploitatie zou maar liefst 22 miljoen gulden vergen. Daarvoor ontbraken ten enenmale de financiële middelen. Voor Nederland was het uitgesloten dat watervliegtuigen tot op grote afstand van de kust zowel verkenningen als gevechtsacties konden uitvoeren. De inzet van vliegtuigen moest worden geconcentreerd op de plaats van landing van een vijand, waarvoor landvliegtuigen het best geschikt waren. Verkenningen moesten slechts op beperkte schaal worden uitgevoerd en daarom waren watervliegtuigen in Nederland niet benodigd. Op basis van deze vernieuwde inzichten zou de vernieuwde organisatie van de MLD worden gestoeld.²²⁶

Minister van Marine ad interim J.M.J.H. Lambooy stuurde een brief aan de Minister van Oorlog, dat betekende in dit geval aan zichzelf, dat in het vervolg in Nederland in oorlogstijd geen watervliegtuigen meer zouden worden ingezet. Deze beslissing was weliswaar tijdelijk,

²²⁴ Rapport betreffende samensmelting van de luchtvaartdiensten van de landmacht en van de zeemacht van 16 januari 1926. Traditiekamer MLD, mappen Karel Doorman.

²²⁵ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1926, 2 VI nr. 21 Voorlopig Verslag 20 oktober 1925.

²²⁶ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1926, 2 VI nr. 22 Memorie van Antwoord 5 november 1925.

omdat er nog geen definitief besluit over de vliegdiensden was genomen.²²⁷ De interne communicatie tussen het Departement van Oorlog en de Generale Staf liet blijkbaar te wensen over. De CGS stuurde een boze brief naar Lambooy. Hij wist niets van gewijzigde opvattingen over de taak van de marine. Er was met hem geen enkel overleg gevoerd, laat staan dat er overeenstemming was, terwijl het leger primair verantwoordelijk was voor de landsverdediging.²²⁸

Niet alle marineofficieren hielden vast aan een zelfstandige MLD in zowel Nederland als Nederlands-Indië. H. Ferwerda, enkele jaren later commandant van het marinevliegkamp Morokrempangan, schreef in 1926 in het *Marineblad* een artikel over de sterkte en samenstelling van de vloot. Daarin pleitte hij voor samenvoeging van de MLD en LVA in Nederland. In Nederlands-Indië kon wel een zelfstandige MLD bestaan, maar er moest meer dan tot nu toe het geval was, worden samengewerkt tussen de vliegdiensden van de marine en het KNIL.²²⁹ Een opvallend en tot dan toe afwijkend idee in vergelijking met dat van de marinestaf. Ferwerda stond niet alleen met dit idee. In een concept nota van de Generale Staf werden identieke voorstellen gedaan: de MLD in Nederland moest worden opgeheven waarbij de vliegtuigen en de grondorganisatie evenals overcompleteet personeel naar de LVA zouden overgaan. Het streven bestond dat LVA en MLD meer met dezelfde vliegtuigtypen zouden gaan opereren en de LVA zou in Nederlands-Indië meer hulpdiensden aan de MLD moeten gaan verlenen.²³⁰ Het idee voor samenvoeging begon binnen sommige delen van de Haagse staven veld te winnen.

Kort daarop informeerde Lambooy de Kamer dat de splitsing van de marine in een Nederlands en een Indisch deel van de baan was, de marine bleef een staatsmarine. Wel zouden de departementen van Marine en Oorlog worden samengevoegd. De MLD bleef, in verband met de voorgenomen reorganisatie, hierbij vooralsnog buiten beschouwing.²³¹ Lambooy had zijn hoop nog altijd gevestigd op een samenvoeging van de vliegdiensden, en verwachtte dat dit ook spoedig gerealiseerd kon worden.²³² Om die reden stelde hij in oktober een nieuwe commissie in om de gehele of partiële samenvoeging van de vliegdiensden te onderzoeken, voorzitter werd de secretaris-generaal van Oorlog, J. Woltman. Deze moest tevens kijken naar de behoeften van de marine in Nederlands-Indië en de financiële gevolgen van de voorstellen.²³³ De minister had alvast meerdere drempels die de samenvoeging belemmerden, geslecht. De departementen van Marine en Oorlog zouden in een Departement van Defensie opgaan.²³⁴ De beide vliegdiensden kwamen daarmee onder één ministerie te vallen waardoor een eenhoofdige leiding mogelijk werd. Een andere drempel, de opleidingen voor de Indische MLD, zouden zo veel als mogelijk worden verplaatst naar Nederlands-Indië. De commissie die in april 1924 was gestart naar de samenvoeging van de vliegdiensden en zou rapporteren als de splitsingscommissie gereed zou zijn, verdween uit beeld. In de aankondiging van de commissie Woltman werd geen woord meer aan deze commissie gewijd.

²²⁷ Brief Minister van Marine afdeling S/D No. 132 aan Minister van Oorlog 24 februari 1926, NA Generale Staf (Algemeen Hoofdkwartier), 1914-1940 toegang 2.13.70, inv.nr. 1384.

²²⁸ Brief Chef Generale Staf aan Minister van Oorlog no.618, 12 maart 1926, NA Generale Staf Landmacht, 1914-1940, 2.13.70, inv.nr. 1384.

²²⁹ H. Ferwerda, 'Sterkte en samenstelling van de vloot' *Marineblad* (1926) 162-173.

²³⁰ Concept nota Generale Staf omstreeks mei 1926, NA Generale Staf Landmacht, 1914-1940, 2.13.70, inv.nr. 1384.

²³¹ *Kamerstukken TK*, 2 VI nr. 29, brief Minister van Marine 7 mei 1926.

²³² *Kamerstukken TK*, Handelingen 27 mei 1926, 1198.

²³³ Instellingsbeschikking Minister van Marine a.i. Kab.50 11 oktober 1926, NA Generale Staf Landmacht, 1914-1940, 2.13.70 inv.nr. 1384.

²³⁴ *Kamerstukken TK*, 1926-1927 18 nr.1, Brief Minister van Oorlog en Marine a.i. 7 maart 1927.

Bij de behandeling van de marinebegroting werd ten slotte nog een drempel geslecht. Lambooy kondigde aan dat de watervliegtuigen in Nederland in oorlogstijd niet meer benodigd waren. Een waarschuwingstijd van drie uur voor een naderende vijandelijke vloot richting de kust was voldoende om landvliegtuigen in te zetten om deze vloot te kunnen aanvallen. Een opvatting die hij, naar eigen zeggen deelde met die van de commandant van de LVA.²³⁵ De defensiespecialist van de ARP, J.J.C. van Dijk, enkele jaren daarvoor nog Minister van Oorlog en ook tijdelijk van Marine, deelde dit standpunt van Lambooy echter niet en vroeg of dit idee ook werd gesteund door de commandant van de MLD en de Generale Staf. De minister bleef het antwoord daarop schuldig.²³⁶ De Kamer nam de marinebegroting wel aan. De watervliegtuigen waren uit de oorlogssterkte verdwenen.

De door Lambooy in oktober 1926 ingestelde commissie Woltman werkte snel, op 27 januari 1927 bood zij haar verslag aan. Doordat de minister de vroegere hoofdbezwaren tegen samenvoeging al had geslecht, achtte de commissie het daarom raadzaam te onderzoeken of de MLD in Nederland geheel kon worden opgeheven en of die taak door de LVA kon worden overgenomen. Zij concludeerde dat een dergelijke maatregel inmiddels mogelijk was geworden. Ook de opleidingstaak die de MLD in Nederland had voor de Indische tak, kon in haar ogen, in ieder geval in theorie, volledig worden overgeheveld naar Nederlands-Indië. De minister had deze randvoorwaarde zelf al genoemd. Maar hij wilde blijkbaar bevestiging van zijn vooronderstelling op dit punt en had de commissie opgedragen dit te bestuderen. De commissie liet zich echter niet uit of dit praktisch ook realiseerbaar was. De commissie concludeerde vervolgens dat een volledige of gedeeltelijke samenvoeging niet uitvoerbaar was. De MLD kon in Nederland worden opgeheven, maar dan moest de Indische MLD wel in staat zijn geheel zelfstandig te kunnen opereren. De gevolgen op financieel terrein voor Nederlands-Indië waren door de commissie niet te beoordelen. Voor Nederland zou de opheffing van de MLD en de overheveling van taken naar de LVA een besparing van ongeveer een miljoen in de exploitatie opleveren.²³⁷ Het rapport werd enkele maanden later aangeboden aan beide Kamers.

Een week daarvoor, op 21 januari, vond een gezamenlijke vergadering van de Leger- en Vlootcommissie plaats. In 1927 hadden beide commissies enkele malen gediscussieerd of er weer studie verricht moest worden naar samenvoeging van de vliegdiensten, en besloten, gelet op de vele lopende onderzoeken dit niet te doen. Maar nu de minister had aangegeven dat de watervliegtuigen in Nederland uit de oorlogssterkte verdwenen, had deze een eerste stap naar samenvoeging gezet. De commissies besloten daarop toch nader onderzoek te gaan doen en er werden bezoeken gepland aan De Kooy en Soesterberg.²³⁸ Tijdens het bezoek aan De Kooy spraken de commissies met de commandant van de LVA, Hardenberg en met die van De Kooy, F.J. Heeris. Uit de antwoorden op de vragen werd snel duidelijk dat de MLD en de LVA in hun opvattingen lijnrecht tegenover elkaar stonden. Op de vraag of een landvliegtuig boven zee verkenningen kon uitvoeren antwoordde Heeris dat dat niet en Hardenberg dat zoiets wel mogelijk was. Kon de MLD in Nederland worden opgeheven, zolang deze nog opleidingen voor het Indische deel moest verzorgen en er nog geen

²³⁵ *Kamerstukken TK*, Handelingen 24 november 1926 713.

²³⁶ *Kamerstukken TK*, Handelingen 24 november 1926 717.

²³⁷ Verslag van de Commissie van Advies in zake de samenvoeging der vliegdiensten ingediend 28 januari 1927, NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 302.

²³⁸ Verslag gezamenlijk vergadering Leger- en Vlootcommissie 21 januari 1927 NA Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12,, inv.nr. 300 map 1927.

Departement van Defensie was? Ook hier hetzelfde beeld, volgens Heeris was het niet en volgens Hardenberg wel mogelijk.²³⁹

De Leger- en Vlootcommissie kwamen er niet uit. Daarom werd een maand later weer vergaderd, met wederom twee bezoekers, nu van het hoogste echelon, de Chef Generale Staf P.J.H. van der Palm en schout-bij-nacht K.F. Sluijs, Chef Marinestaf. De commissies hadden twee hoofdvragen: was veelvuldige verkenning ver van de kust noodzakelijk en was voor die taak ook een aparte vliegdiens noodzakelijk? De CMS achtte dit noodzakelijk, in tegenstelling tot de CGS. De een vond watervliegtuigen met maritiem geschoold personeel daarvoor onontbeerlijk, de ander zag de noodzaak van dat type vliegtuigen niet in. De meningen tussen leger en marine waren en bleven verdeeld. De commissies trokken vervolgens de logische conclusie dat samensmelting van de vliegdiens alleen mogelijk was als de watervliegtuigen werden afgeschaft. Maar of deze taak van de MLD ook door de landvliegtuigen van de LVA kon worden overgenomen liet men in het midden. Wel kwam een voorstel ter tafel om het onderzoek niet te beperken tot afschaffing van de watervliegtuigen, maar een volledig nieuwe studie te starten naar de samenvoeging, maar dit voorstel sneuvelde. Wel kregen de voorzitters van de commissies van de leden de opdracht een brief over de watervliegtuigen op te stellen bestemd voor de koningin. Daarin moest worden aangegeven dat de commissies het noodzakelijk achtten in Nederland enkele watervliegtuigen aan te houden voor opleidingsdoeleinden.²⁴⁰

Beide commissies waren weliswaar ingesteld door de ministers van de defensiedepartementen: Oorlog en Marine, maar vielen niet onder hun verantwoordelijkheid. Als Staatscommissie vielen ze onder de Kroon, vandaar de adressering van deze brief. Maar in latere verslagen van beide commissies werd over deze brief niet meer gerept. In de volgende gezamenlijke vergadering werden weliswaar geen conclusies getrokken, maar wel enkele piketpaaltjes geslagen. Voordat zij zich konden uitspreken of samenvoeging van de vliegdiens mogelijk was, wilden zij eerst antwoord op de vraag of het wel mogelijk was de opleiding op watervliegtuigen te verplaatsen naar Nederlands-Indië. De commissies achtten de tijd nu nog niet rijp om de watervliegtuigen in Nederland af te schaffen, 'eerst problemen oplossen, dan pas beslissen'.²⁴¹

Niet verwonderlijk was dat, gelet op de samenstelling van de Leger- en Vlootcommissie, deze bezwaren vervolgens ook aan bod kwamen tijdens de behandeling van de Kamer van het voorstel om de ministeries van Oorlog en Marine samen te voegen.²⁴² Het meest duidelijk was het Kamerlid Ch.L. van de Bilt (RKSP). Hij laakte de beperkte opdracht die de commissie Woltman had gekregen. Hij betwijfelde of de MLD in Nederlands-Indië wel op eigen benen kon staan en of men daar in staat was te voorzien in alle benodigde opleidingen. Hij verwachtte dat de watervliegtuigen in Nederland noodzakelijk bleven om in de behoefte aan vliegers voor Indië te kunnen voorzien.²⁴³ Het antirevolutionaire lid J.J.C. van Dijk (ARP) noemde de afschaffing van de watervliegtuigen funest en becijferde maar een bezuiniging van twee ton, waarbij de kosten voor Indië niet eens waren meegeteld.²⁴⁴ De pers ventileerde identieke kritiek als de Kamer. Het *Algemeen Handelsblad* betichtte de minister van vooringenomenheid, die onder meer tot uiting kwam in de uitgangspunten die de minister de

²³⁹ Verslag gezamenlijk vergadering Leger- en Vlootcommissie 12 februari 1927, NA Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 300 map 1927.

²⁴⁰ Verslag gezamenlijk vergadering Leger- en Vlootcommissie 12 maart 1927, NA Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 300 map 1927.

²⁴¹ Verslag gezamenlijk vergadering Leger- en Vlootcommissie 16 april 1927, NA Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 300 map 1927.

²⁴² *Kamerstukken TK 1926-1927*, 18 nr.3 Voorlopig Verslag 20 april 1927 en 18 nr.4 Memorie van Antwoord 2 mei 1927.

²⁴³ *Kamerstukken TK*, Handelingen 8 juni 1927 2096.

²⁴⁴ *Kamerstukken TK*, Handelingen 8 juni 1927 2108.

commissie Woltman had meegegeven. Maar ondanks deze kritiek was de krant wel van mening dat een Indische MLD los van de Nederlandse kans van slagen had. Ze verwees daarbij onder andere naar de luchtvaartafdeling van het KNIL.²⁴⁵

Minister Lambooy kwam in zijn repliek nog terug op het bedrag dat bezuinigd kon worden door de samenvoeging van de vliegdiensden. Het was volgens hem beter geweest als hij zich enkele maanden daarvoor in de Kamer niet had laten verleiden een bedrag van anderhalf miljoen gulden te noemen. Hij noemde wel zaken die besparingen opleverden: opheffing van een vlieggkamp en het feit dat er in het vervolg geen watervliegtuigen meer behoeften te worden aangeschaft.²⁴⁶

De commissie was eruit, nu de minister nog

Bij de behandeling van de marinebegroting voor 1928 wezen Kamerleden wederom op de beperkingen die de commissie Woltman door de minister waren opgelegd. De vraag van samenvoeging spitste zich nu toe op de vraag of er wel of geen watervliegtuigen in Nederland noodzakelijk waren. Hoe dacht de minister daarover?²⁴⁷ De minister deelde de opvatting van de verslagcommissie van de Kamer over de beperkingen van de commissie Woltman niet. Zijn standpunt over de watervliegtuigen betrof alleen het feit dat deze uit de oorlogsformatie zouden vervallen, over opleidingen had hij niet gerept. Maar Lambooy had, alvorens een beslissing over deze vliegtuigen te nemen, eerst advies ingewonnen van de Commandant Zeemacht Nederlands-Indië. Deze stelde dat een zelfstandige MLD aldaar, zonder hulp vanuit Nederland, nog niet haalbaar was. De minister was het met dit advies eens en besloot dat de watervliegtuigen in Nederland zouden worden behouden, maar uitsluitend voor de opleidingen bedoeld voor Nederlands-Indië. Ze keerden niet meer terug in de Nederlandse oorlogssterkte. Daardoor zou het vlieggkamp De Mok open blijven. Hij handhaafde zijn voornemen voor een belangrijke reorganisatie, ofwel samenvoeging, van de vliegdiensden.²⁴⁸ Bij het overleg in de Kamer werd de kritiek luider, vooral de handhaving van de watervliegtuigen leverden de minister veel opmerkingen op. Sommige leden verwachtten dat er van de voorgenomen fusie van de vliegdiensden en de daarmee te behalen bezuinigingen niets meer terecht zou komen.²⁴⁹ Lambooy ging in zijn antwoord in op de vele kritiek die was geuit op zijn beslissing watervliegtuigen in Nederland te blijven gebruiken voor de vliegeropleidingen. Hij begon met er op te wijzen dat het idee van samenvoeging van de vliegdiensden al dateerde uit 1920. Daarna somde hij de argumentatie daarvoor nogmaals op: een eenhoofdige leiding, een meer doelmatige verdeling van de beschikbare financiën, eenheid op personeels- en administratief gebied, de oorlogsvoorbereiding werd goedkoper, een meer doelmatig en vereenvoudigd beheer, een eenduidige rechtspositie en in oorlog een centrale leiding. Lambooy had de commissie Woltman gevraagd nog nader onderzoek te doen.²⁵⁰

De belangrijkste elementen voor het nader onderzoek van de commissie Woltman luiden als volgt. Er moest een ontwerp worden gemaakt voor de LVA, de enige dienst die met landvliegtuigen opereerde. Jaarlijks diende de LVA vijftien vliegers af te leveren voor de watervliegdienst. De commissie moest voor De Mok, dat alleen als oefenvlieggkamp open zou blijven, een nieuwe organisatie ontwerpen. Ook moest worden gekeken waar het onderhoud van de watervliegtuigen plaats moest gaan vinden. Hoe konden de problemen rond de

²⁴⁵ 'Luchtvaartfusie', *Algemeen Handelsblad* 27 juni 1927 avondeditie.

²⁴⁶ *Kamerstukken TK*, Handelingen 9 juni 1927 2130.

²⁴⁷ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1928, 2 VI nr. 21 Voorlopig Verslag 27 oktober 1927.

²⁴⁸ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1928, 2 VI nr. 22 Memorie van Antwoord 9 november 1927.

²⁴⁹ *Kamerstukken TK*, Handelingen 15 november 1927.

²⁵⁰ *Kamerstukken TK*, Handelingen 17 november 1927 450-452.

opleiding voor watervliegers worden opgelost en tot slot moesten de financiële consequenties in kaart worden gebracht.²⁵¹ De nieuwe opdracht ging in de ogen van Lambooy niet meer over een gedeeltelijke samenvoeging, maar waar de scheidslijn tussen de vliegdiensten moest komen te liggen. De Kooy zou in dat nieuwe onderzoek geheel of deels naar de LVA overgaan. De samenvoeging van het personeel van MLD en LVA was daarmee van de baan. Daarmee werden de vele problemen rondom rechtspositie en arbeidsvoorwaarden omzeild. De eerste twijfels in de opvattingen van de minister over de samenvoeging worden hier zichtbaar.

In februari 1928 kwam de commissie Woltman al met haar rapport. De commissie concludeerde dat onderhoud van watervliegtuigen op Soesterberg niet haalbaar was, dat moest op De Mok blijven. De positie van De Kooy, die onder de LVA zou gaan vallen, bleek moeilijk. Waar moest de scheidslijn tussen LVA en MLD op het kamp komen te liggen? De commissie kwam er niet uit. Er werden daarom twee opties geschetst. De Kooy zou of naar de LVA gaan, waar een gedeelte zou komen voor de MLD, of het kamp zou bij de MLD blijven en er zou voor de LVA een nieuw vliegveld tot stand moeten komen. Maar voor beide opties was meer studie, vooral naar de financiële gevolgen noodzakelijk. Vervolgens ging de commissie in op de financiële consequenties die al wel bekend waren. De begroting van 1927 kwam voor beide vliegdiensten uit op een totaal bedrag van fl. 4.125.000. De commissie becijferde de totale kosten van de uitkomst van haar vervolgrapport op 1,6 miljoen hoger dan de kosten van haar eerste rapport. Als men de vergelijking maakte met de begroting van 1927 dan waren de kosten van uitgaven van het vervolgrapport nog 600.000 gulden hoger. De commissie concludeerde dan ook dat het geen aanbeveling verdiende de vliegdiensten te reorganiseren en dat hoe verder men af kwam te staan van de uitkomst van haar eerste opdracht, hoe minder redenen er over bleven voor een reorganisatie.²⁵² Een uitkomst waar Lambooy niet blij mee zal zijn geweest. Er waren acht jaar verstreken na het eerste initiatief tot samenvoeging van de LVA en MLD. Er waren allerlei studies verricht en dan concludeerde de laatste commissie het tegenovergestelde van dat wat werd beoogd. Wat kon Lambooy nu doen? Het advies overnemen of in de wind slaan? In dezelfde maand werd de marinebegroting in de Eerste Kamer behandeld. Daar meldde Lambooy dat hij het rapport van de commissie nog niet had 'verwerkt'.²⁵³ De minister kocht bedenktijd.

Bij de behandeling van de marinebegroting voor 1929 vroeg de Kamer of de minister inmiddels al een beslissing had genomen over de vliegdiensten.²⁵⁴ Maar deze antwoordde dat hij er nog niet uit was. Hij verwachtte wel dat als hij het rapport van de commissie Woltman zou indienen, hij zijn plannen daaromtrent kenbaar kon maken. Hij wilde echter eerst nog advies inwinnen bij enkele autoriteiten voordat hij met die plannen zou komen, hij verzocht de Kamer dan ook om uitstel.²⁵⁵ De marine reageerde in een interne nota al snel en was, zoals te verwachten viel, niet onder de indruk van de voorstellen van de commissie Woltman. Zij verwachtte dat er met de voorstellen geen bezuinigingen konden worden gerealiseerd. Voorts werd de positie van de MLD in Indië in gevaar gebracht en die in Nederland zou sterk

²⁵¹ Verslag der Commissie voor de samensmelting der luchtvaartdiensten van Zee- en Landmacht februari 1928, NIMH MLD collectienr. 065 inv.nr. 42.

²⁵² Verslag der Commissie voor de samensmelting der luchtvaartdiensten van Zee- en Landmacht februari 1928, NIMH MLD collectienr. 065 inv.nr. 42.

²⁵³ *Kamerstukken EK*, Handelingen 15 februari 1928 269.

²⁵⁴ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1929 nr.32 Voorlopig Verslag 16 november 1928.

²⁵⁵ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1929 nr.33 Memorie van Antwoord 5 december 1928 en Handelingen 18 december 1928.

worden ingekrompen.²⁵⁶ De Chef Marinestaf kwam nog met een aanvullende reactie. Als de minister de MLD wilde versoberen dan zou wel aan enkele minimale eisen moeten worden voldaan: het Nederlandse deel van de MLD moest kunnen voldoen aan de opleidingsbehoefte van het Indische deel en een jachtvliegbedrijf voor de stelling Den Helder bleef noodzakelijk.²⁵⁷

De taken van de MLD in Nederland in deze periode waren tweeledig. In de eerste plaats moest men luchtsteun verlenen voor de verdediging van de kust en als tweede voorzien in de behoeften aan personeel en materieel voor Nederlands-Indië. In Nederlands-Indië was de taak wat uitgebreider. De belangrijkste was het uitvoeren van verkenningen die met grote Dornier Wal vliegtuigen werden uitgevoerd vanuit het marinevliegkamp Morokrempangan. Ook werden gaandeweg op vele plaatsen in de Archipel (hulp-)steunpunten voor de MLD ingericht, waar ondermeer brandstof kon worden getankt. Met deze vliegtuigen werd eveneens assistentie verleend aan de hydrografische dienst en werd opgetreden tegen piraterij. Een tweede taak was de verdediging van de marinesteunpunten bij Soerabaja en Tandjong Priok. Daarnaast hadden meerdere marineschepen de capaciteit om vliegtuigen mee te voeren die voor verkenningen vanaf het schip werden ingezet.

Bij de behandeling van de marinebegroting voor 1930 was de Kamer vanzelfsprekend nieuwsgierig of de minister zijn standpunt al had bepaald en de Kamer wilde graag publicatie van het laatste rapport van de commissie Woltman.²⁵⁸ Minister L.N. Deckers (RKSP), de opvolger van Lambooy, was echter nog niet zover. Voorlopig bleef de organisatie zoals die was, de toekomst zou leren of concentratie van de vliegdiensden nog wel mogelijk was.²⁵⁹ Een jaar later had dit onderwerp nog steeds de volle aandacht van de minister. Maar hij kon, gelet op het lopende onderzoek, nog geen verdere informatie verstrekken.²⁶⁰ Een jaar later leek de kogel - eindelijk - door de kerk. De minister meldde de Kamer dat het rapport dat hij had ontvangen over een mogelijke samenvoeging van de vliegdiensden hem, tot zijn leedwezen, daarvoor geen grondslag bood.²⁶¹ Na elf jaar leek er dan eindelijk een definitieve beslissing te vallen, maar de minister hield nog wel een slag om de arm. Hij bleef nog steeds op zoek naar mogelijkheden tot samenvoeging.²⁶² De Kamer leek nog wat na te pruttelen, maar er kwam geen discussie op gang over de vliegdiensden en de begroting werd goedgekeurd.²⁶³

Economische crisis

Het kabinet Ruijs de Beerenbrouck dat in 1928 was aangetreden werd, na de beurskrach van oktober 1929, geconfronteerd met een economische wereldcrisis. Het kabinet werd genoodzaakt een krachtig bezuinigingsbeleid te gaan voeren. De regering benoemde op 4 november 1931 een commissie onder leiding van Ch.J.I.M. Welter, de oud vice-president van de Raad van Indië. De commissie kreeg als opdracht voorstellen te doen om tot een aanzienlijke verlaging van de rijksuitgaven te komen.²⁶⁴ Een van de maatregelen die de commissie Welter voorstelde, greep terug op het eerste advies van de commissie Woltman.

²⁵⁶ Nota chef afdeling IV A (Materieel der Zeemacht) en afdeling II A (Marinestaf) 11 januari 1929, NIMH MLD collectienr. 065 inv.nr. 41.

²⁵⁷ Nota Chef Marinestaf en Chef Afdeling Materieel Zeemacht 14 maart 1929, NIMH MLD collectienr. 065 inv.nr. 41.

²⁵⁸ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1929 nr.28 Voorlopig Verslag 11 november 1929.

²⁵⁹ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1930 nr.29 Memorie van Antwoord 9 december 1929.

²⁶⁰ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1931 nr.23 Memorie van Antwoord 9 december 1930.

²⁶¹ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1932 nr.25 Memorie van Antwoord 20 november 1931.

²⁶² Ibidem.

²⁶³ *Kamerstukken TK*, Handelingen 2 december 1931 926-927.

²⁶⁴ *Rapport van de Staatscommissie voor de verlaging van de Rijksuitgaven (Commissie-Welter)* ('s-Gravenhage 1932) 6.

De MLD in Nederland moest worden opgeheven. Deze al jarenlang aan de orde zijnde kwestie moest nu eindelijk maar eens tot een oplossing worden gebracht. Het zou immers een besparing van 1 miljoen gulden opleveren. De commissie vond dat er moest worden doorgepakt. Ze adviseerde dat de MLD in Nederland 'onder alle omstandigheden' moest worden opgeheven, zelfs indien dat niet tot een bezuiniging zou leiden.²⁶⁵ Deze ambtelijke commissie vond blijkbaar dat de politiek haar primaat moest uitoefenen en eindelijk een knoop doorhakken, ook als dat wederom op de gebruikelijke bezwaren van marinezijde zou stuiten. Maar in de begroting van 1933 werd niet gerept over opheffing van de MLD in Nederland.

Bij de behandeling van de Miljoenennota in september 1933 deelde de regering mee dat zij, gelet op de ernstige economische situatie, een bedrag van 12 miljoen wilde bezuinigen op de defensieuitgaven. Een commissie ingesteld onder leiding van het lid van de Raad van State A.W.F. Idenburg die in het verleden ook Gouverneur-Generaal in Nederlands-Indië was geweest moest hiertoe voorstellen doen.²⁶⁶ Een van de adviezen van de commissie was om nader onderzoek te doen naar de vorming van een Staatsluchtmacht. Dit advies was gestoeld op adviezen van de commandant van De Kooy, H. Ferwerda en de commandant van de LVA P.W. Best. Opmerkelijk dat de LVA en de MLD het - voor het eerst - op dit niveau eens waren en met een eensluidend advies kwamen. Zij hadden de optie genoemd om de zeegaande vloot te reduceren onder gelijktijdige versterking van de luchtvloot. Het was dan onontkoombaar dat de vliegdiens ten van leger en vloot in deze Staatsluchtmacht zouden opgaan, hier was nog wel verdere studie voor noodzakelijk. Ook stelde de commissie dat de grens van bezuinigingen op defensie was bereikt en op sommige terreinen zelfs was overschreden.²⁶⁷ Voor de nadere studie die de commissie Idenburg voorstelde, benoemde de regering een nieuwe commissie onder voorzitterschap van de voorzitter van de Raad van State J.B. Kan. Deze kwam in juli 1935 met een verdeeld advies. De verdeeldheid betrof vooral het al dan niet afschaffen van kruisers en de aanschaf van luchtkruisers, middelgrote bommenwerpers voor het KNIL. Maar over de oprichting van een Staatsluchtmacht werd niet meer gerept. De regering heeft formeel nooit een besluit over het advies van de commissie Kan genomen, noch het gepubliceerd.²⁶⁸ Het wachten was in eerste instantie nog op advies vanuit Nederlands-Indië. Dit was echter identiek aan dat van de vier marineofficieren die deel uitmaakten van de commissie Kan. Er werd wel over aantallen vliegtuigen gesproken, maar niet meer over samenvoeging van vliegdiens ten.

De Volkenbond was in 1932 in Geneve met een Ontwapeningsconferentie gestart, maar deze was na enkele jaren volledig vastgelopen. Duitsland had zich teruggetrokken uit de Volkenbond. De regering achtte eind november 1934 de kans op een conflict in Europa nog 'niet overdreven hoog', maar constateerde wel dat de internationale spanningen in de wereld toenamen. Zij wilde weliswaar niet deelnemen aan een wapenwedloop, maar wel voorzieningen gaan treffen die onmisbaar waren voor de verdediging van het land en koloniën.²⁶⁹ Deze toenemende internationale spanningen verstomden de discussie over bezuinigingen op de defensieuitgaven en in het vervolg daarop stakte ook de discussie over samenvoeging van de vliegdiens ten. Dat er door samenvoeging van opleidingen en bij de aanschaf van nieuwe vliegtuigen mogelijk doelmatigheidswinst kon worden geboekt verdween ook buiten beeld. De marine hield haar eigen vliegdiens ten, niet alleen in Indië, maar ook in Nederland.

²⁶⁵ Ibidem 306-307.

²⁶⁶ *Kamerstukken TK*, Handelingen 18 september 1934.

²⁶⁷ Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* 97.

²⁶⁸ Ibidem 93-94.

²⁶⁹ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1930 nr.23 Memorie van Antwoord bijlage A 12 november 1934.

LVA en MLD blijven gescheiden

Het initiatief voor de samenvoeging van de vliegdiensten van leger en marine kwam voort uit de politiek. Soms waren het Kamerleden die de discussie aanzwengelden, soms een minister, veelal die van Marine. De ministers die deze discussie aanzwengelden, Pop en Lambooy, hadden op dat moment tegelijkertijd het ministerie van Oorlog als dat van Marine in portefeuille. In politiek Den Haag leefde het idee dat één vliegdienst goedkoper was dan twee gescheiden opererende vliegdiensten.

Bijkomende motieven voor samenvoeging die een rol speelden, vormden het einde van de Eerst Wereldoorlog en de slechte economische situatie. De dure mobilisatie was in 1918 ten einde gekomen en de wens bestond de uitgaven op defensiegebied aanzienlijk te reduceren. Ook bestond aan overheidszijde de wens een sluitende begroting te presenteren. Alle ideeën die tot bezuiniging leidden, waaronder in politieke ogen dat van samenvoeging van vliegdiensten, werden van regeringszijde dan ook verwelkomd. In de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw waren er twee Ministers van Financiën die dit departement bijna continu in portefeuille hadden: Colijn en De Geer. Deze continuïteit had mede tot gevolg dat de discussie over het samenvoegen van de vliegdiensten weer geregeld de kop op stak.

De Marinestaf en ook de MLD zelf waren fel gekant tegen samenvoeging. De belangrijkste hinderpaal in hun ogen was dat de marine een staatsmarine was. Het marinepersoneel diende zowel in Nederland als in Nederlands-Indië met daardoor specifieke arbeidsrechtelijke regelingen. Het leger kende een scheiding tussen Nederland en Nederlands-Indië met in beide landsdelen een eigen vliegdienst. De Generale Staf en de LVA in Nederland hadden wel oren naar samenvoeging, daar waar de marine altijd grote problemen zag. De marine wilde voor het luchtwapen, dat zich sterk bleef ontwikkelen, niet afhankelijk worden van het leger. Zij wilde baas boven eigen zee blijven. De marine had in dit tijdsbestek een uitstekende ingang binnen de eigen regering als de Minister van Marine afkomstig was uit eigen kring. De Marinestaf had nog een ander ingangskanaal om invloed uit te kunnen oefenen en te lobbyen voor hun standpunt. Dat was de Vlootcommissie waar hij de secretaris voor leverde en waar enkele Kamerleden zitting in hadden. De CMS gebruikte deze kanalen meermalen om het marinestandpunt tegen samenvoeging voor het voetlicht te brengen.

De bezuiniging die de regering dacht te kunnen binnenhalen door de vliegdiensten samen te voegen, bleek in de praktijk door alle gestelde randvoorwaarden, een niet te realiseren doelstelling. Zelfs toen minister Lambooy enkele drempels tegen samenvoeging wist te slechten door de watervliegtuigen uit de oorlogsterkte halen en de vorming van een Departement van Defensie waardoor een centrale leiding van een vliegdienst mogelijk werd gemaakt, mocht dit niet baten. De marine wist de samenvoeging van de LVA en MLD in Nederland tegen te houden met een beroep op de opleidingstaak die de MLD moest vervullen voor de Indische tak. Ook bleek de samenvoeging uiteindelijk een duurdere oplossing dan gescheiden blijven opereren. De in politieke ogen ogenschijnlijk eenvoudige samenvoeging van twee militaire vliegdiensten bleek aanzienlijk complexer dan aanvankelijk gedacht. Vele commissies namen het onderwerp in studie, maar de politiek beet zich iedere keer weer stuk op de taaie materie. De conclusie is dan ook dat de Marinestaf het spel slim had gespeeld. Deze had wel ook wel goede argumenten om een eigen vliegdienst te houden gelet op de taak in zowel in Nederland als in Nederlands-Indië met één (staats)marine en met personeel dat wisselend dienst deed in beide landsdelen.

Pas medio jaren dertig kwamen de LVA en MLD met een gezamenlijke visie in de vorm van een Staatsluchtmacht. Dit idee dat de commissie Idenburg nader wilde laten bestuderen raakte echter in de vergetelheid door de toenemende internationale spanningen.

6. Slotbeschouwing

In een democratische rechtsstaat heeft de politiek het primaat. De politieke leiders staan daarin boven de krijgsmacht. De politiek beschikt daarbij over meerdere middelen om dat primaat te verwezenlijken. Eén van de belangrijkste daarvan is wel de toekenning van financiële middelen, gevolgd door de rol die de politiek speelt bij herstructureringen binnen de krijgsmacht. Andere middelen die de politiek ten dienste staan zijn: wetgeving, leiding geven aan militaire operaties, benoeming of ontslag van topmilitairen of door onderzoek en studie te verrichten. De militaire leiding ontmoet daarnaast tegenwicht van burgerambtenaren en er bestaat rivaliteit met andere krijgsmachtdelen.²⁷⁰

In de jaren twintig van de vorige eeuw was defensie een onderwerp dat de nodige politieke en ook publieke aandacht trok. Er sneuvelden in die periode zelfs twee kabinetten op defensie-onderwerpen. In 1921 kwam het eerste kabinet van Ruijs de Beerenbrouck ten val over een ontwerp Dienstplichtwet en twee jaar later sneuvelde het tweede kabinet onder leiding van dezelfde voorzitter over de Vlootwet. Ook de MLD kreeg in de eerste decennia van zijn bestaan veel aandacht van politiek en pers. Al enkele jaren na het tot stand komen van de zelfstandige MLD kwam de Minister van Marine met het voorstel de vliegdiensten van leger en marine in 1921 weer samen te voegen. Een idee dat in de daaropvolgende jaren meerdere malen werd geopperd, maar vervolgens even zo vele malen niet werd gerealiseerd. De samenvoeging bleek aanzienlijk complexer dan de diverse marineministers aanvankelijk dachten. Zelfs zodanig complex dat de politiek ook geen beslissing forceerde.

De Amerikaanse politicoloog Samuel Huntington schreef in 1957 een invloedrijke studie over de verhouding tussen de politiek en de leiding van de krijgsmacht. Hij beschreef daarbij een tweetal modellen. In de eerste, het divergentiemodel, is voluit sprake van het primaat van de politiek en bestaat er een duidelijke arbeidsverdeling tussen politiek en krijgsmacht. De krijgsmacht is daarbinnen een rationele bureaucratie, a-politiek en onpartijdig, die alleen opdrachten uitvoert. De ondergeschiktheid van een militaire leider is daarbij een wezenskenmerk van de professionele militair. Politici delegeren daarin veel bevoegdheden. Deze vorm van controle over het militaire apparaat noemt Huntington 'objectieve civiele controle'. Een politieke macht die steun zoekt binnen het militaire apparaat om de macht van de eigen groep te maximaliseren, kenschetst hij als 'subjectieve civiele controle'. De voorkeur hoort naar zijn idee uit te gaan naar een vorm van objectieve civiele controle.

Een ander model dat hij beschrijft is het convergentiemodel. Hierin ontwikkelen politici en militairen een gemeenschappelijk en geïntegreerd beleid. Ze vullen elkaar aan en sluiten elkaar, in tegenstelling tot het divergentiemodel, niet uit. In dit model is er een continue dialoog en wederzijdse afhankelijkheid tussen beleidsbepalers en uitvoerders. Dit model is echter alleen beschrijvend en niet normatief.²⁷¹ Als het politieke primaat niet al te dominant is, zijn vaak convergenties te constateren op terreinen waar de politiek sterk afhankelijk is

²⁷⁰ H. Born, R. Moelker en J. Soeters (ed.), *Krijgsmacht en samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Tilburg 1999) 73-74.

²⁷¹ Samuel P. Huntington, *The soldier and the state. The theory and politics of civil-military relations* (Renewed Londen 1985) 83-89 en Born (ed.), *Krijgsmacht en samenleving* 76-89.

van de kennis en het materieel van de krijgsmacht. De politiek speelt dan meestal een reactieve rol.²⁷²

Huntington beschreef ook een viertal factoren dat gehanteerd kan worden om de invloed van het officierskorps te kunnen evalueren. Dit zijn: de mate van verwantschap binnen het korps en zijn leiders, welke economische (wapenproductie) en menselijke (aantal soldaten) bronnen onder de autoriteit staan van het militaire leiderschap, als derde factor hoe de penetratie is van het officierskorps in andere groepen in de samenleving en ten slotte wat het prestige is van het officierskorps en zijn leiders.²⁷³

Kijkend naar de ontwikkelingen van de MLD vanaf haar ontstaan in 1917 tot midden jaren dertig zijn, met gebruikmaking van de theorie van Huntington, een aantal observaties te maken. Eerst over de penetratie van de militaire leiding binnen andere groeperingen. Opvallend is dan de positie van de Minister van Marine en die van Oorlog. Met een eigen vakminister in het kabinet, soms ook nog afkomstig uit eigen gelederen, hadden beide krijgsmachtdelen een uitstekend ingangskanaal op het hoogste, politieke, beleidsbepalende niveau. De marinetop maakte ook dankbaar gebruik van de Vlootcommissie waarin meerdere Kamerleden zitting hadden en waarvan zij de secretaris leverde. Dit leverde een prima lobbycircuit op waar de Marinestaf meerdere malen gebruik van maakte om zijn standpunt uiteen te zetten en daarmee invloed te realiseren op het politieke debat.

Aanvankelijk leek het er voor de MLD op dat de politiek dominant was, door de aankondiging van de Minister van Marine dat de vliegdiensten van leger en marine in 1921 zouden worden samengevoegd. Maar dit voornemen ging niet door. Binnen de politiek had de opvatting stevig post gevat dat die samenvoeging geld op zou leveren en daarom moest worden doorgevoerd. Meerdere knelpunten die de marine had opgeworpen en die samenvoeging in de weg stonden, werden door de politiek weggenomen: de watervliegtuigen verdwenen uit de oorlogsterkte in Nederland, met de instelling van een Departement van Defensie werd een centrale leiding en aansturing van een samengevoegde vliegdienst mogelijk en er werd studie verricht naar splitsing van de marine en van de MLD in een Nederlands en een Indisch deel. Maar ondanks de vele studies die op initiatief van de politiek rond samenvoeging of samensmelting van de vliegdiensten werden uitgevoerd, de uitkomst was dat zowel leger als marine een eigen vliegdienst behield. Deze ontwikkeling was geen gevolg van een gezamenlijk optrekken van leger en marine. Het leger en zijn vliegdienst waren duidelijk geporteerd van samenvoeging, de marine wilde haar eigen MLD behouden.

Opvallend is ook dat de politiek blijkbaar bang was gebruik te maken van haar primaat door een keer een knoop door te hakken over de vliegdiensten. Een scala aan opeenvolgende commissies passeerde de revue en bracht nagenoeg identieke adviezen uit. Maar deze strookten niet met de heersende regeringsopvattingen en de volgende commissie werd weer in het leven geroepen. Blijkbaar heeft het streven naar consensus hier de boventoon gevoerd, maar de hele discussie over de vliegdiensten laat geen beeld zien van doortastend politiek leiderschap.

Hoe kunnen we de civiel-militaire relaties van de ontwikkelingen rond de MLD kenschetsen? Het meest duidelijk is dat er geen sprake is van subjectieve civiele controle. De Nederlandse politiek was er niet op uit haar eigen macht te maximaliseren door steun te zoeken binnen het militaire apparaat. Kunnen de ontwikkelingen dan worden gekenschetst als objectieve civiele controle? Daarvoor zouden politiek en militair apparaat gescheiden hebben moeten

²⁷² Born (ed.), *Krijgsmacht en samenleving*, 107.

²⁷³ Samuel P. Huntington, *The soldier and the state* 88-89.

opereren en de marine zich a-politiek moeten hebben opgesteld. Die houding kan niet aan de marine worden toegeschreven. Soms kon de marine een minister uit eigen gelederen leveren en soms werd de Vlootcommissie gebruikt als vehikel om te lobbyen. En in enkele gevallen gebruikte de marinestaf ook de pers. Het meest pregnante voorbeeld daarvan was dat de marinestaf er in 1919 in slaagde de Minister van Marine door middel van een ingezonden brief in de *Nieuwe Rotterdamse Courant* pootje te lichten. De marinestaf trad dus bepaald niet alleen op als een neutrale en professionele uitvoerder van het regeringsbeleid.

De mate waarin de marinestaf politieke invloed kon uitoefenen past niet geheel binnen deze studie, wel kan wederom met gebruikmaking van de door Huntington genoemde factoren een beperkte evaluatie worden uitgevoerd. In de eerste plaats door te kijken naar de onderlinge verwantschap en verhouding binnen het officierskorps en zijn leiders. Begin jaren twintig van de vorige eeuw was de verstandhouding tussen marineleiding en die van de MLD slecht. Dit bleek tijdens de gesprekken die de Vlootcommissie voerde met beide partijen en die ook aandacht van de pers trokken. Ook de Kamer had de Minister van Marine daarop gewezen. Deze vond zich zelfs genoodzaakt de berichten in de pers daarover te ontkennen.²⁷⁴

Het prestige en de populariteit van de marine na de Eerste Wereldoorlog waren niet hoog. Aan de rechterzijde van de politiek keek men met wantrouwen naar het vlootpersoneel. De revoluties in Rusland en Duitsland waren immers ook op de vloot begonnen. De betrekkelijke goodwill die de marine bij sommigen nog had, was daardoor verminderd. Het conservatieve karakter van de marinestaf was een extra belemmering voor het verkrijgen van populariteit. De marinestaf voelde zich te zeer een exclusief gezelschap om de grote gunst van het grote publiek te willen veroveren.²⁷⁵ Bij de confessionele partijen bestond wantrouwen tegen de hogere marineofficieren en hun liberale instelling. De grootste steen des aanstoets vormde de onchristelijke sfeer op de vloot. Het gevloek en grote drankgebruik, de hoerenloperij en de endemische geslachtsziekten, het waren allemaal redenen voor het beschaafde, kerkgaande volksdeel om zijn zonen verre van Den Helder te houden.²⁷⁶ De Vlootwet, die begin jaren twintig werd ingediend, was voor een belangrijk deel bestemd voor de verdediging van Nederlands-Indië en dat bracht onder het Nederlandse volk weinig enthousiasme te weeg.²⁷⁷ Het volkspetitionnement tegen die wet kreeg binnen twintig dagen tijd maar liefst meer dan 1,1 miljoen handtekeningen.

De marineleiding beschikte ondanks dit slechte prestige, de geringe populariteit en het onderling wantrouwen tussen marinestaf en MLD wel over aanzienlijke politieke invloed door haar 'eigen' minister en door de uitstekende lobbygang bij de Vlootwetcommissie. Maar de geschetste factoren zorgden ervoor dat de marine door bijna alle politieke partijen met enige terughoudendheid en wantrouwen werd bekeken. De politiek-militaire ontwikkelingen rond de MLD kunnen het best omschreven worden als passend binnen het convergentiemodel. De politiek en de marineleiding voerden, ondanks de nodige tegenstellingen, veelal een gemeenschappelijk en grotendeels geïntegreerd beleid uit.

In het begin van deze studie is geregeld gekeken naar de ontwikkelingen rond de vliegdiensden in Groot-Brittannië. De Britse regering had daar in 1917, tijdens de oorlog, de vliegdiensden van marine en leger samengevoegd in de *Royal Air Force*. De maritieme luchtvaart bevond zich bij het uitbreken van de oorlog nog in een embryonaal stadium waarbij de zee een vijandige omgeving was en een groot struikelblok voor vliegtuigen vormde. De

²⁷⁴ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1925, 2 VI nr. 20 Voorlopig Verslag en nr. 21 Memorie van Antwoord.

²⁷⁵ Beunders, *'Weg met de vlootwet!'* 79.

²⁷⁶ *Ibidem* 78.

²⁷⁷ *Ibidem* 75.

grootste bijdrage die *maritime air power* aan de oorlogsvoering leverde, betrof de onderzeebootbestrijding.²⁷⁸ Groot-Brittannië werd door de Duitse U-boot campagne bijna verslagen, de omslag kwam door de introductie van konvooieren en de cruciale rol van maritieme luchtsurveillance.²⁷⁹

Aan het eind van de Eerste Wereldoorlog was de Britse admiraliteit uitermate verontrust door het feit dat de hogere echelons van de *RAF* werden gedomineerd door ex-*RFC* officieren die geen enkele maritieme ervaring hadden. Ondanks dat er onder marinevliegers achterdocht bestond om toe te treden tot de *RAF*, gingen bijna alle officieren over. De admiraliteit verloor hiermee bijna al haar expertise op luchtvaartgebied.²⁸⁰ Deze bleek daardoor niet in staat een generale maritieme strategie te ontwikkelen, en zeker niet één over maritieme luchtvaart.²⁸¹ Dit negatieve aspect werd nog versterkt door de strategie die de *RAF* ging volgen. De bombardementen op Londen in 1917, die de aanleiding vormden voor de vorming van de *RAF*, hadden ook veel politieke impact en legden de basis voor de slaafse geloofsopvatting van de *RAF* in het interbellum.²⁸² De *RAF* legde daarin de nadruk van haar strategie op strategische bombardementen, het belang van onderzeebootbestrijding verdween daarmee naar de achtergrond. Een strategie die de Britten in de Tweede Wereldoorlog, toen de Duitsers wederom op grote schaal onderzeeboten inzetten, zeer duur kwam te staan en hen bijna op de rand van een nederlaag bracht.²⁸³

Het voorbeeld van Groot-Brittannië laat zien dat één vliegdienst voor leger en marine, een luchtmacht die *air power* boven land en zee moest leveren ook grote nadelen met zich meebracht, zeker als die dienst zich concentreerde op maar één aspect van oorlogvoering. De Britse ontwikkeling kan echter moeilijk vergeleken worden met die in Nederland. Daarvoor zijn omvang en importantie van de twee landen en krijgsmachtonderdelen te verschillend. In Nederland wist de marine, ondanks de negatieve connotatie die ze had, toch grote invloed op het politieke beleid uit te oefenen. De Vlootwet werd in 1923 tot haar grote spijt afgewezen, maar de splitsing van de marine in een Indisch en Nederlands deel werd voorkomen. Ook hield de marine vast aan haar eigen vliegdienst. Een strijd die zij al kort na de start in 1917 moest gaan voeren en die duurde tot medio jaren dertig. Maar wel één die de marine wist te winnen. De marine behield haar zeggenschap: niet alleen op en onder, maar ook boven zee. De wapenspreuk die de Marine Luchtvaartdienst later kreeg, *Aero possideo ac mare* (zowel in de lucht als op de zee ben ik meester) past daar goed in.

Bijlage 1: chronologisch overzicht commissies

In de eerste twee decennia van het bestaan van de Marine Luchtvaartdienst hebben veel commissies zich beziggehouden met de vliegdiensten van leger en marine. In de scriptie komen deze ook aan bod. Hieronder volgt een beknopt chronologisch overzicht van de commissies die in de scriptie ter sprake komen.

²⁷⁸ Buckley, *Air power in the age of total war* 56.

²⁷⁹ Ibidem 44 en 57.

²⁸⁰ G. Till, *Air power and the Royal Navy* 116.

²⁸¹ Ibidem 121.

²⁸² Buckley, *Air power in the age of total war* 61-62.

²⁸³ Till, *Air power and the Royal Navy* 189 en Buckley, *Air power in the age of total war* 9.

1. Op 9 april 1912 bracht de Militaire Luchtvaartcommissie, ingesteld op 26 maart 1910, haar eindrapport uit.²⁸⁴ Zij adviseerde een start te maken met de militaire luchtvaart in Nederland. In deze commissie hadden geen marineofficiëren zitting.
2. Op 29 mei 1920 stelde het eerste kabinet Ruijs de Beerenbrouck een Interdepartementale Commissie die studie moest verrichten naar het materieel benodigd voor de verdediging van Nederland en Nederlands-Indië. Deze studie leidde tot een voorontwerp van de Vlootwet 1922.²⁸⁵ Als vervolg hierop werd op 21 november 1922 de staatscommissie Patijn, ook wel de Vlootwetcommissie genoemd. De commissie Patijn verrichtte onderzoek in welk tempo de Vlootwet kon worden uitgevoerd. Zij bood op 7 april 1923 haar eindrapport aan. De Kamer verwierp de Vlootwet op 26 oktober 1923. Dit leidde tot de val van het kabinet.²⁸⁶
3. Op 2 juli 1920 bracht een gezamenlijke commissie van de Ministeries van Oorlog en Marine haar advies uit over een mogelijke samenvoeging van de vliegdiensden van leger en marine. Welke problemen zouden zich daarbij voordoen en hoe konden die worden opgelost. Maar het werd geen eensluitend rapport. De marine zag onoverkoombare bezwaren tegen samenvoegen, daar waar het leger wel mogelijkheden zag.²⁸⁷
4. Op 7 juni 1921 tijdens de bespreking in de Tweede Kamer van een wijziging op de marinebegroting van 1919 diende de ARP'er Van der Voort van der Zijp een motie in om een commissie in te stellen die studie moest verrichten naar samenvoeging van de vliegdiensden van leger en marine. De Kamer nam deze motie aan. Een week later echter viel het kabinet. De nieuwe interim Minister van Marine J.J.C. van Dijk, noch de Kamer kwamen bij de daaropvolgende begrotingbehandeling van 1922 terug op deze commissie.²⁸⁸ In de geraadpleegde archieven was over deze commissie niets te vinden. De conclusie luidt dan ook dat deze commissie het levenslicht niet heeft aanschouwd.
5. Op 1 februari 1922 stelde de Minister van Marine de Vlootcommissie in. Deze commissie begon al snel met een studie naar de gedeeltelijke samenvoeging van de luchtvaartdiensden van leger en marine. Op 4 september 1923 werd het verslag

²⁸⁴ Walaardt Sacré, *Grondleggers onzer Luchtvaart* in: *Vijftieng jaar Luchtvaart in Nederland* 34-35.

²⁸⁵ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1921, 2 VI nr.2 Memorie van Toelichting 21 september 1920, 11 en *Marineblad* 36 (1921) 466-477 en Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog (deel 1)* 54.

²⁸⁶ *De Gids* 87 (1923) 441 en www.parlement.com (1 juni 2013).

²⁸⁷ Januari 1923 Verslag Vlootcommissie NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord 2.12.12, inv.nr.304.

²⁸⁸ *Kamerstukken TK*, Handelingen 7 juni 1921 2722-2730.

uitgebracht. De conclusie was dat een volledige samenvoeging niet mogelijk was. Op deelterreinen was dat wel het geval.²⁸⁹

6. Op 30 april 1924 stelde het kabinet Ruijs de Beerenbrouck de Splitsingscommissie in. Deze moest onderzoek verrichten naar het splitsen van de marine in een Nederlands en Indisch deel, identiek aan het leger. In de commissie zaten vertegenwoordigers van de Departementen van Financiën, Koloniën, Oorlog en Marine.²⁹⁰ Op 7 mei 1926 meldde de Minister van Marine de Kamer dat splitsing van de marine niet mogelijk bleek.²⁹¹
7. Eveneens in april 1924 stelde de Minister van Marine, met instemming van zijn collega van Oorlog, een commissie in om 'de gedeeltelijke samenvoeging der luchtvaartdiensten van land- en zeemacht opnieuw te bezien'. De leden van de commissie waren afkomstig uit de Haagse staven leger en marine. Deze commissie wilde eerst wachten op de uitkomst van de hiervoor genoemde Splitsingscommissie.²⁹² Deze laatste commissie concludeerde in het voorjaar van 1926 dat splitsing van de marine niet mogelijk was. In oktober 1926 benoemden de Ministers van Oorlog en Marine echter een nieuwe commissie, de commissie Woltman. Deze commissie kreeg een bijna identieke opdracht als die uit 1924. De commissie uit 1924 stierf een stille dood. In de archieven zijn rapportages of een eindverslag niet te vinden.
8. Op 11 oktober 1926 werd de hiervoor al genoemde commissie Woltman ingesteld.²⁹³ Woltman was secretaris-generaal van het Ministerie van Oorlog. De Minister van Marine had kort daarvoor besloten de watervliegtuigen uit de oorlogsformatie in Nederland te laten vervallen. De commissie kreeg de opdracht te onderzoeken op welke manier de vliegdiensden van leger en marine konden worden samengevoegd. De commissie kwam op 23 mei 1927 met haar eindrapport. Zij stelde voor de MLD in Nederland op te heffen. Dit zou een miljoen gulden besparen. Voorwaarde was dan wel dat de Indische MLD in staat moest zijn zelfstandig te kunnen opereren. Hiervoor dienden alle opleidingen van de MLD naar Indië te worden overgeheveld.²⁹⁴ Op dit laatste onderdeel kwam veel kritiek. Minister Lambooy gaf de commissie hierna een vervolgoopdracht. Hierin bleven de

²⁸⁹ Verslag Vlootcommissie 4 september 1923, NA Vlootcommissie 2.13.77 inv.nr. 8.

²⁹⁰ *Kamerstukken TK*, Staatsbegroting 1925 2 I nr. 5 Memorie van Antwoord bijlage A.

²⁹¹ *Kamerstukken TK*, 2 VI nr. 29, brief Minister van Marine 7 mei 1926.

²⁹² Verslag Vlootcommissie 5 maart 1925, NA Vlootcommissie 2.13.77 inv.nr. 8.

²⁹³ Instellingsbeschikking Minister van Marine a.i. Kab.50 11 oktober 1926, NA Generale Staf Landmacht, 1914-1940, 2.13.70 inv.nr. 1384.

²⁹⁴ Verslag van de Commissie van Advies in zake de samenvoeging der vliegdiensden ingediend 28 januari 1927, NA, Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 302.

opleidingen op watervliegtuigen in Nederland gehandhaafd en moest de LVA ook voorzien in een jaarlijkse levering van vijftien vliegers voor de Indische MLD. Maar de commissie Woltman kwam eind 1927 tot de conclusie dat de nieuwe constructie duurder zou uitwerken dan dat van haar eerste eindadvies.²⁹⁵ De Minister van Defensie worstelde met dit advies. Pas in november 1931 meldde hij de Kamer dat, tot zijn spijt, samenvoeging van de vliegdiensten niet mogelijk bleek.²⁹⁶

9. In 1927 bespraken de Vloot- en Legercommissie of zij zelf weer een studie moesten gaan doen naar samenvoeging van de vliegdiensten. Na de nodige discussie werd dit ter hand genomen.²⁹⁷ Maar eerst wilden beide commissies onderzoek doen of de opleiding voor de watervliegtuigen wel naar Indië kon worden verplaatst. De opmerkingen van de commissies kwamen ook in de Kamer ter sprake en leidden tot de vervolgopdracht van de commissie Woltman. De Vlootcommissie had vervolgens geen behoefte meer om zelf studie te gaan verrichten naar de samenvoeging van de vliegdiensten.
10. In oktober 1931 stelde het derde kabinet Ruijs de Beerenbrouck een nieuwe staatscommissie in. De regering vond dat de marine de financiële draagkracht van het land te boven ging en dat deze moest worden ingekrompen. Op 26 april 1932 rapporteerde deze commissie: de MLD in Nederland moest worden opgeheven. Over hoe de vliegdiensten in Nederlands-Indië moesten worden georganiseerd liet zij zich niet uit. In de daaropvolgende behandeling van de Defensiebegroting werd echter met geen woord gerept over dit voorstel.²⁹⁸
11. In 1933 tot slot stelde de regering Colijn een commissie in onder leiding van A.W.F. Idenburg, die voorstellen moest doen voor verlaging van de Defensie-uitgaven met twaalf miljoen gulden. De commissie stelde voor een Staatsluchtmacht te vormen. Hiervoor was nadere studie noodzakelijk. Een vervolgc commissie onder leiding van de voorzitter van de Raad van State J.B. Kan werd ingesteld. Maar deze bracht in juli 1935 een verdeeld advies uit. De toenemende internationale spanningen in Europa leidden ertoe dat de bezuinigingsvoorstellen van tafel gingen evenals de vorming van een Staatsluchtmacht.²⁹⁹

²⁹⁵ Verslag der Commissie voor de samensmelting der luchtvaartdiensten van Zee- en Landmacht februari 1928, NIMH MLD collectienr. 065 inv.nr. 42.

²⁹⁶ *Kamerstukken TK*, 2 VIII Staatsbegroting 1932 nr.25 Memorie van Antwoord 20 november 1931.

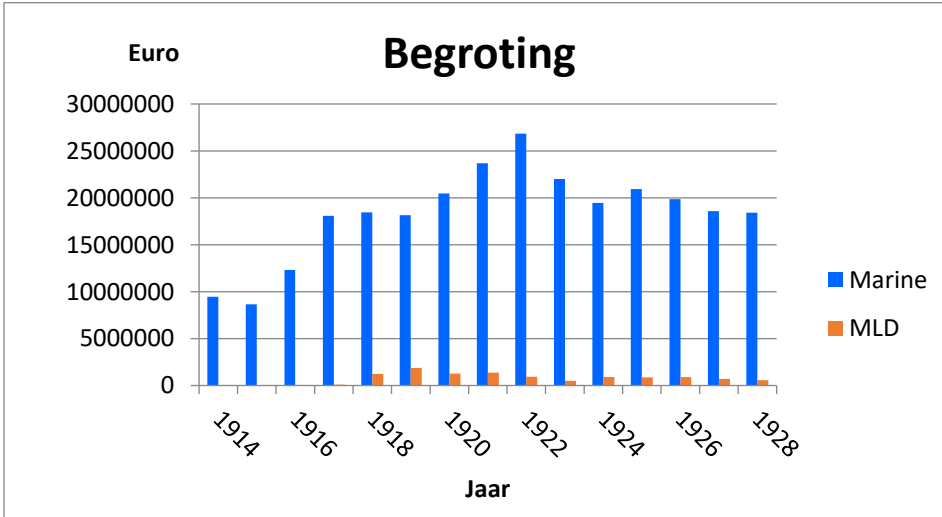
²⁹⁷ Verslag gezamenlijk vergadering Leger- en Vlootcommissie 21 januari 1927 NA Directie der Marine: CMM Willemsoord, 2.12.12, inv.nr. 300 map 1927.

²⁹⁸ *Rapport van de Staatscommissie voor de verlaging van de Rijksuitgaven (Commissie-Welter)*.

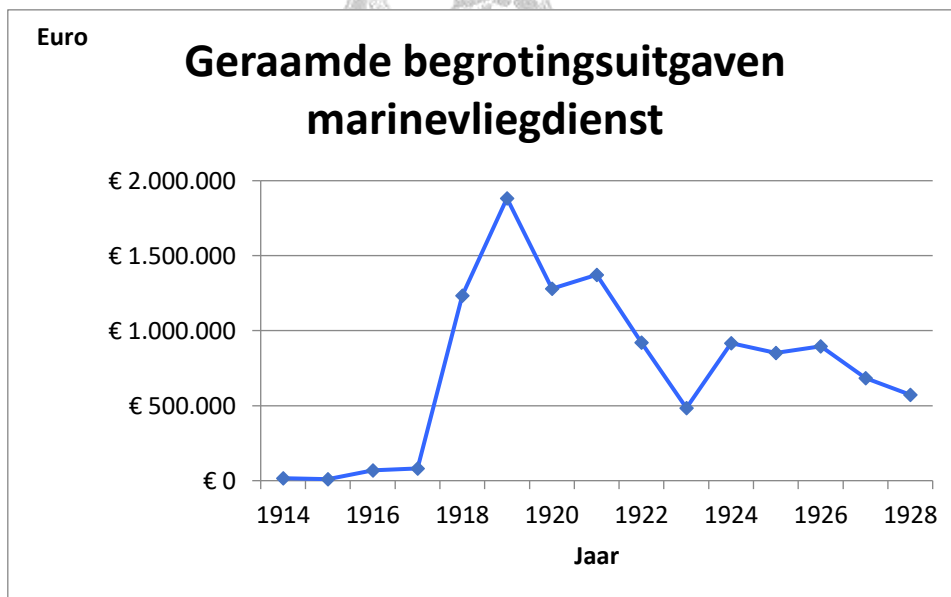
²⁹⁹ Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* 93-94

Bijlage 2: overzicht begroting marine en MLD en personeel MLD tot 1928

In de scriptie is in hoofdstuk vier een overzicht gegeven van de begrotingen van de marine en MLD in de periode 1914 - 1918. De scriptie bestrijkt echter een langere periode. Voor de volledigheid is hier het overzicht opgenomen voor de periode tot en met 1928. Na de samenvoeging van de Ministeries van Oorlog en Marine in dat van Defensie zijn de cijfers van de MLD niet meer gescheiden in de begrotingen terug te vinden.



Grafiek 3³⁰⁰

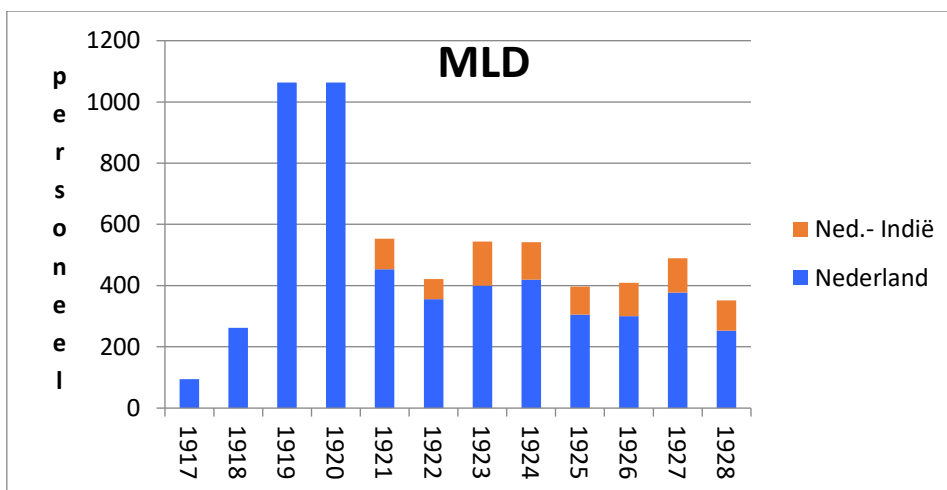


Grafiek 4³⁰¹

Het overzicht van het personeel van de MLD in de periode 1917 tot en met 1928 ziet er als volgt uit:

³⁰⁰ Kamerstukken TK, Staatsbegroting 1914 t/m 1928 2 VIII 3 Uitgewerkte en Toelichtende Staten.

³⁰¹ Ibidem.



Grafiek 5³⁰²

Gebruikte afkortingen

ARP	Anti-Revolutionaire Partij
CGS	Chef Generale Staf
CHU	Christelijk-Historische Unie
CMLD	Commandant Marine Luchtvaartdienst
CMM	Commandement Maritieme Middelen
CMS	Chef Marinestaf
CZMNI	Commandant Zeemacht Nederlands-Indië
EK	Eerste Kamer
FAA	<i>Fleet Air Arm</i>
HTK	Handelingen Tweede Kamer
KIM	Koninklijk Instituut voor de Marine
KLTZ	Kapitein-luitenant ter zee
KNIL	Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger
LTZ	Luitenant ter zee
LVA	Luchtvaart Afdeling
LVA-KNIL	Luchtvaart Afdeling Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger
MLD	Marine Luchtvaartdienst
NA	Nationaal Archief
NIMH	Nederlands Instituut voor Militaire Historie
NVvL	Nederlandse Vereniging voor de Luchtvaart
OLZ	Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht
RAF	<i>Royal Air Force</i>
RFC	<i>Royal Flying Corps</i>
RKSP	Rooms-Katholieke Staatspartij
RNAS	<i>Royal Naval Air Service</i>
SDAP	Sociaal-Democratische Arbeiderspartij

³⁰² Kamerstukken TK, Staatsbegroting 1917 t/m 1928 2 VIII Bijlage B en C.

TK	Tweede Kamer
VDB	Vrijzinnig-Democratische Bond

Bronnen en literatuur

Geraadpleegde Archieven

1. Nationaal Archief (NA) te Den Haag.
 - a. Toegang 2.02.05.02, Ministerraad.
 - b. Toegang 2.12.12, Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord, 1820-1958.
 - c. Toegang 2.12.18, Marinestaf, 1886-1942.
 - d. Toegang 2.12.57, Marine Luchtvaartdienst.
 - e. Toegang 2.13.70, Generale Staf (Algemeen Hoofdkwartier), 1914-1940.
 - f. Toegang 2.13.74, Ministerie van Defensie: Legercommissie, 1910-1941.
 - g. Toegang 2.13.77, Ministerie van Defensie: Vlootcommissie, 1922-1941.
 - h. Toegang 2.13.85, Ministerie van Defensie: Militaire luchtvaart en -verdediging, 1910-1940 (1944).
2. Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag.
 - a. Collectienummer 065, Marine Luchtvaartdienst (1917-)
 - b. Marine jaarboek 1906/1907 - 1930
 - c. Marineblad 1907/1908 - 1928
 - d. Tijdschriften
 - i. AVIA: Geïllustreerd Tijdschrift gewijd aan de Luchtvaart 1912-1914. Sign.T.400.
 - ii. Het Vliegekamp: Maandblad voor Belangstellenden in de Vliegsport 1915-1916. Sign.T.516.
 - iii. Het Vliegveld: Officieel orgaan der Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart 1917-1928. Sign.T.517.
3. Traditiekamer Marine Luchtvaartdienst, Maritiem Vliegekamp De Kooy te Den Helder.
 - a. Journaal vliegtochten LTZ1 D. Vreede 1916-1922, rubriek 001-051.
 - b. Niet gearchiveerde mappen Karel Doorman.

Bronnen

1. *Algemeen Handelsblad*
2. *Het Vaderland*
3. *Kamerstukken*
4. *Mars et Historia*
5. *Mededelingen betreffende het Zeewezen*
6. *Marineblad*
7. *Militaire Gids*
8. *Nieuwe Rotterdamsche Courant*
9. *Orgaan der Vereeniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap*
10. *De Gids*

Artikelen

1. Klinkert, W., 'Militaire luchtvaart in Nederland 1914-1920', gepubliceerd op website Stichting Studiecentrum Eerste Wereldoorlog, <http://www.ssew.nl> (9 april 2013).
2. Whitmarsh, A., 'British Army Manoeuvres and the Development of Military Aviation', *War in History* (2007) 14 no.3.



Literatuurlijst

1. *Algemene Geschiedenis der Nederlanden 14* (Haarlem 1979).
2. Anten, J., *Navalisme nekt onderzeeboot* (Amsterdam 2011).
3. Beunders, H.J.G., *Weg met de vlootwet!' De maritieme bewapeningspolitiek van het kabinet-Ruys de Beerenbrouck en het succesvolle verzet daartegen in 1923* (Bergen (N-H) 1984).
4. Blom, R.L. en Stelling, Th., *Niet voor God en niet voor het Vaderland. Linkse soldaten, matrozen en hun organisaties tijdens de mobilisatie van '14-'18* (Soesterberg 2004).
5. Born, H., Moelker, R. en Soeters, J. (ed.), *Krijgsmacht en samenleving. Klassieke en eigentijdse inzichten* (Tilburg 1999).
6. Bosscher, Ph. M., *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog (deel 1)* (Franeker 1984).
7. Buckley, J., *Air power in the age of total war* (Londen 1999).
8. Casius, G. en Postma, Th., *40 jaar luchtvaart in Indië* (Alkmaar 1986).

9. Dulm, J.F. van, en Oosten, F.C. van, *50 jaar Marineluchtvaartdienst 1917-1967* ('s-Gravenhage 1967).
10. Eekhout, L.L.M., e.a., *Tussen Vloot en Politiek. Een eeuw Marinestaf 1886-1986* (Amsterdam 1986).
11. *Gedenkboek van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart 1907 - 19 oktober - 1912* (1912).
12. Geldhof, N. (ed.), *70 jaar Marineluchtvaartdienst* (Leeuwarden 1970).
13. Graaff, B. de, *'Kalm temidden van woedende golven'. Het ministerie van Koloniën en zijn taakomgeving 1912-1940* (Zutphen 1997).
14. Habnit, F.F. (ed.), *Veertig jaar militaire luchtvaart. 1913 - 1 juli - 1953* (Amsterdam 1953).
15. Haselen, M. van (ed.), *25 jaar Militaire Luchtvaart in Nederlandsch-Indië* (Batavia 1939).
16. Hertog, J. den, *Cort van der Linden (1846-1935) Minister president in oorlogstijd een politieke biografie* (Amsterdam 2007).
17. Honselaar, L. (ed.), *Vleugels van de vloot. De geschiedenis van de Marine-Luchtvaartdienst* (Rotterdam 1950).
18. Huntington, Samuel P., *The soldier and the state. The theory and politics of civil-military relations* (Renewed) (Londen 1985).
19. Kùpfer, C.C., *Onze vliegers in Indië. De geschiedenis der Indische militaire luchtvaart van haar aanvang tot de capitulatie van Bandoeng in 1942* (Haarlem 1946).
20. Moeyes, P., *Buiten schot. Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2001).
21. Oud, P.J., *Het jongste verleden. Parlementaire geschiedenis van Nederland deel I t/m 5* (Assen 1950).
22. *Rapport van de Staatscommissie voor de verlaging van de Rijksuitgaven (Commissie-Welter)* ('s-Gravenhage 1932).
23. Teitler, G., *Anatomie van de Indische defensie* (Leiden 1988).
24. Teitler, G., *Luftwaffe en Royal Air Force. Een vergelijkend onderzoek naar de opkomst van het luchtwapen* (Rotterdam 1975).
25. Till, G., *Air power and the Royal Navy 1914-1945, a historical survey* (Londen 1970).
26. Walaardt Sacré, H., Abeelen, W.P. van den en Spittel, F., *Vijfentwintig jaar Luchtvaart in Nederland* (Amsterdam 1932).
27. Winter, R. de, *Hendrik Walaardt Sacré (1873-1949). Leven voor de luchtvaart* ('s-Gravenhage 1992).

28. Wittert van Hoogland, R.W.C.G.A. (ed.), *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart 1913 - 1 juli - 1963* ('s-Gravenhage 1963).

Websites

1. http://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Naval_Air_Service (20 februari 2013).
2. <http://www.defensie.nl/nimh/geschiedenis/tijdbalk/1914-1945> (9 april 2013).
3. <http://www.raf.mod.uk/history/shorthistoryoftheroyalairforce.cfm> (2 april 2013).
4. <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>
5. <http://www.parlement.com>

A.J. van der Hout

E-mail: avanderhout@gmail.com

Wilt u meer weten over de geschiedenis van de Marineluchtvaartdienst die is opgericht op 18 augustus 1917?

Sedert 2008 is de Marineluchtvaartdienst onderdeel van het Defensie Helikopter Commando, waarvan de maritieme NH-90 helikopters opereren vanaf het Maritiem Vliegkamp De Kooy, vlakbij de thuisbasis van hun voornaamste klant: de vloot.

In verband met het 100-jarig jubileum in 2017 hebben een viertal prominente oud-MLD'ers in opdracht van de Stichting Vrienden van de Traditiekamer van de MLD een alomvattend boek geschreven over de enerverende geschiedenis van dit voormalige marineonderdeel. In **Een eeuw Marineluchtvaartdienst** wordt een onbelemmerde blik achter de schermen geboden, waardoor vele gebeurtenissen en beslissingen worden verhelderd. Het boek is wetenschappelijk verantwoord, maar geschreven in toegankelijke taal en bevat veel, vaak unieke, foto's. Bovendien wordt het doorspekt met zogenaamde *sea stories*, waarin de soms dramatische belevenissen van de maritieme luchtvaarders en het grondpersoneel centraal staan. De omslag en enig binnenwerk is ontworpen door de bekende kunstenaar Leentje Linders. Gijs Dragt heeft gezorgd voor een prachtige, uitgebalanceerde vormgeving.

De stevig gebonden, luxe uitgave van ruim 450 bladzijden in hard cover met leeslint is te bestellen bij uitgeverij Geromy (www.geromybv.nl) en kost €59,90.

Reageren ?.... <http://www.tenanker.mygb.nl>

