

Rood noch oranje



ROOD NOCH ORANJE

De sociale strijd van de
Nederlandse marinematroos,
1870-1914

Johan van de Worp



Uitgeverij Van Wijnen - Franeker

Omslag voorzijde: Aan boord van een marineschip schillen marinematrozen de aardappelen, omstreeks 1910 (NIMH, Den Haag).

Binnenflap voorzijde: Het vaandel van de Bond voor Minder Marine-Personeel (NIMH, Den Haag).

Binnenflap achterzijde: Matrozen in opleiding doen herstelwerk op het instructieschip *Nautilus* (NIMH, Den Haag).

Omslag achterzijde: Het pantserschip *Koningin-Regentes*, 1902 (NIMH, Den Haag).

Vormgeving: Bureau Garage BNO, Kampen, www.garage-bno.nl

Druk: Wilco, www.wilco.nl

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie is een zelfstandig wetenschappelijk onderzoeks- en documentatiecentrum binnen de Nederlandse Defensie Academie (NLDA). Deze publicatie maakt deel uit van het onderzoeksprogramma van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA.

Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van de Stichting Schouwenburgfonds.

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie heeft getracht alle rechthebbenden van het fotomateriaal te achterhalen. Mochten personen of instanties desondanks van mening zijn dat foto-rechten niet zijn gehonoreerd, dan kunnen zij zich wenden tot het instituut.

Niets van deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken, zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de desbetreffende auteur. Zij geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de minister van Defensie.

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher. The views expressed in this publication are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the Minister of Defence.

© 2022 NIMH Den Haag / de auteur

ISBN 9789051946147

NUR 689

www.uitgeverijvanwijnen.nl

www.nimh.nl

Inhoud

Inleiding Een ‘roode’ vloot? 9

De matroos in de geschiedschrijving van de Koninklijke Marine 11

De Britse historiografie van de *Royal Navy* als ijkpunt 14

Vraagstelling, verantwoording en afbakening 17

Bronnen, hoofdstukindeling en terminologie 23

DEEL I DE METAMORFOSE VAN DE KONINKLIJKE MARINE

HOOFDSTUK 1 Een marine in verval? De Nederlandse zeemacht in de ‘lange’ negentiende eeuw 31

Inleiding 31

Naar een gecentraliseerde marineorganisatie 32

Een omvangrijk werktein 35

Het Indische vraagstuk 38

Technologische vernieuwingen in de scheepsbouw 42

Van zeil naar stoom 42

Van hout naar ijzer 44

De professionalisering van het personeelsbestand 48

Conclusie 53

HOOFDSTUK 2 ‘Een eervol beroep’ De wording van de ‘moderne’ Nederlandse marinematroos, 1840-1914 55

Inleiding 55

Het rekruteringsvraagstuk 56

Een reeks sociale hervormingen 60

Afschaffing van de lijfstraffen 62

Verbeterde arbeidsvoorwaarden 63

Naar een stelsel van opleidingen 65

De Kweekschool voor Zeevaart te Leiden 66

De komst van opleidingsschepen 69

De vorming van de marinematroos 71

‘Nette armen’ 73

Deugdzame matrozen 78

De opleiding onder vuur 80

Van ‘kinderkoppen’ en ‘krijgstuchtverslapping’ 80

De reorganisatie van 1894 84

Conclusie 86

DEEL II DE STRIJD VOOR LOTSVERBETERING

HOOFDSTUK 3 **‘Proletariërs in uniform’ De opkomst en het optreden van de Matrozenbond** 93

- Inleiding 93
- ‘Het wachtwoord van de moderne tijd’ 94
- Het ontstaan van de marinebonden 97
 - Sociale bewustwording en ideële beïnvloeding* 99
 - Een spreekbuis in de Tweede Kamer* 101
- Van Matrozenbond tot de Bond voor Minder Marine-Personeel 103
 - Organisatiestructuur* 103
 - Drie leidslieden* 105
 - Karakter en omvang* 107
 - De eenheid in het geding* 109
- ‘Het wapen van de publiciteit’ 111
 - Het versturen van verzoekschriften* 112
 - De verhouding tot de vakbeweging* 114
 - Relatie tot de politiek* 118
- Het belang van *Het Anker* 120
- Conclusie 125

HOOFDSTUK 4 **‘Wij willen mensch worden’ Het streven naar lotsverbetering in de praktijk** 127

- Inleiding 127
- De traktementsregeling herzien 127
 - De invoering van een huwelijkstoelage* 134
- Het pleidooi voor een weduwen- en wezenpensioen 137
- De rechtspositie van de schepeling 140
 - De behoefte aan een ‘democratische’ krijgstuicht* 144
- ‘Denkende mensen drinken niet’ 148
- Het belang van algemeen kiesrecht 153
- Conclusie 157

HOOFDSTUK 5 **‘Zij draagt het cachet van zielverkooprij’ De agitatie tegen de ‘kinderwerving’** 160

- Inleiding 160
- ‘Een kijkje in de binnenkamers van onze Marine’ 161
- ‘There is something rotten in the navy’ 164
- De brochure tegen de ‘kinderwerving’ 169
- De marine in het klaslokaal 175
- Het einde van de ‘kinderwerving’ 179
- Conclusie 184

DEEL III POLARISATIE EN CONFRONTATIE OP DE VLOOT

HOOFDSTUK 6 **‘Nuttig noch noodig, dus ongewenst’ De Matrozenbond bestreden** 189

Inleiding 189

De marine en het bestaan van militaire verenigingen 190

Het verenigingsrecht voor militairen ter discussie gesteld 194

De nota van Röell 195

De rechtspersoonlijkheid ontnomen 197

Een nieuwe poging tot erkenning 200

Het Ellis-tijdperk 202

De spoorwegstaking van 1903 203

Een verbod op Het Anker 205

Conclusie 209

HOOFDSTUK 7 **‘Een stempel van zedelijke minderwaardigheid’ De matroos en het confessionele beschavingsoffensief** 211

Inleiding 211

De achtergrond van de confessionele bemoeienis met het vlootpersoneel 212

De komst van een vlootpredikant 217

Godsdienst en de marine 218

Een gebrek aan godsdienstzin 219

Een schokkende uitslag 223

De moraliteit bij de marine 225

Geslachtsziekten en de marine 225

De verscherping van de passagiersregeling 227

‘Beroering op de vloot’ 231

Zelfbewustzijn en eigenwaarde 234

De metafoor van de ‘roode’ vloot 236

De reactie van het parlement 237

Naar een militimarine? 239

Tweede Kamerverkiezingen in Den Helder 241

Conclusie 243

HOOFDSTUK 8 **‘Adepten der sociaal-democratische partij’ Het socialisme op de vloot** 245

Inleiding 245

De SDAP en de vloot 246

Het belang van personele unies 250

‘Pioniers van het natte militarisme’ 251

‘Een doorgangshuis van militairen’ 254

INHOUD

7

Een gedeelde infrastructuur 256
Matrozen en de sociaaldemocratie 261
Vormen van sympathie 261
Leesgezelschappen in Nederlands-Indië 262
Partijlidmaatschap 266
Conclusie 269

Conclusie Rood noch oranje 272
De metamorfose van de Koninklijke Marine 274
Professionalisering en bewustwording 276
Organisatie en agitatie 279
Een eigen sociale agenda 282
Polarisatie en confrontatie 283
Tot besluit 286

Woord van dank 288

Bijlagen 290

Noten 301

Noten bij de tabellen en grafieken 350

Summary 351

Geraadpleegde bronnen en literatuur 363

Lijst van afkortingen 390

Lijst van tabellen en grafieken 392

Personenregister 393

Over de auteur 396

Inleiding

Een 'roode' vloot?

Op dinsdag 12 november 1918 hield Pieter Jelles Troelstra, de fractieleider van de Sociaal-Democratische Arbeiderspartij (SDAP), een urenlange redevoering in de Tweede Kamer, waarin hij de revolutie aankondigde. 'Uw stelsel, mijne heren, uw burgerlijk stelsel, is langzamerhand vermolmd en verrot.'¹ Hoewel het kapitalisme nog altijd de dienst uitmaakte, was het moment gekomen dat de arbeidersbeweging de macht in handen zou nemen. Volgens de socialistische voorman hoefde de regering niet langer te rekenen op de steun van leger en vloot. Omdat beide krijgsmacht delen uit 'mannen van het werkende volk zelf' bestonden, zouden zij stellig de kant van de arbeidersbeweging kiezen. Naar eigen zeggen beschikte hij over voldoende 'gegevens en cijfers' die deze bewering konden staven.² Troelstra's dreigende woorden veroorzaakten grote maatschappelijke onrust: wat stond Nederland te wachten? Schout-bij-nacht J. Albarda, de commandant der Marine te Willemsoord aan wie tevens het commando over de Stelling van Den Helder was toevertrouwd, maakte zich in ieder geval zorgen. Nog diezelfde avond riep hij eigenmachtig de besturen van de drie grootste marinebonden bij zich, omdat hij zich ervan wilde vergewissen in hoeverre hij nog op de steun van het lagere marinepersoneel kon rekenen in het geval dat er ongeregeldheden zouden uitbreken. Tijdens dit overleg deed de vlagofficier een dringend appel op de verantwoordelijkheid van het marinepersoneel en vroeg hij de afgevaardigden om advies. Deze lieten echter na een antwoord te geven op de gestelde vraag en maakten van de gelegenheid gebruik hun grieven voor het voetlicht te brengen.³

In de navolgende dagen deden binnen en buiten Den Helder de wildste verhalen de ronde. Zo ging het gerucht dat Albarda als marinecommandant niets zou ondernemen wanneer in Den Helder een revolutie zou uitbreken.⁴ De collega's van de Marinestaf in Den Haag berichtten hem intussen dat de matrozen zich meester wilden maken van enkele oorlogsbodems, om vervolgens vanuit Den Helder op te stomen naar Amsterdam en Rotterdam 'ten einde in deze groote arbeiderscentra mede te werken aan de opstandige beweging'. Albarda besloot daarop drastische maatregelen te nemen. De forten van IJmuiden en Hoek van Holland ontvingen de opdracht 'bij nadering van een Hollandsch oorlogsschip met de roode vlag in top, dit schip in den grond te boren'. De stoommachines van alle marineschepen in de Helderse haven werden buiten werking gesteld; bajonetten, geweren en munitie werden van boord gehaald; ten slotte werden de schepelingen ontwapend.⁵ Een groter blijk van wantrouwen jegens de eigen manschappen was haast niet denkbaar. Al snel bleek dat Troelstra's revolutiepoging op een pijnlijke 'vergissing'

berustte. De ervaren politicus had zich laten meeslepen door de situatie in Duitsland, waar muitende matrozen de Novemberrevolutie hadden ontketend.⁶ Mede door deze schokkende gebeurtenissen had de socialistische voorman de bestaande machtsverhoudingen in eigen land geheel verkeerd ingeschat. In reactie op zijn redevoering kwam er een enorme maatschappelijke tegenbeweging op gang, die openlijk steun betuigde aan de regering en tevens bereid was het wettig gezag gewapenderhand te verdedigen. Evenmin bleken leger, vloot en politie zich aan de zijde van Troelstra te hebben geschaard. De door hem gehoopte en verwachte steun was uitgebleven.⁷

In Den Helder bleef het intussen rustig. Niettemin heerste er na de zogeheten 'roode week' een crisistemming binnen de marineleiding. Op 29 november 1918 werd Albarda 'ervol' uit dienst ontslagen. De minister van Marine, viceadmiraal W. Naudin ten Cate, nam het hem kwalijk dat hij het gesprek was aangegaan met vertegenwoordigers van de bonden en hun de gelegenheid had geboden hun grieven naar voren te brengen. In plaats daarvan had de gewezen commandant represailles in het vooruitzicht moeten stellen in het geval het scheepsvolk de revolutiepoging zou steunen. Trouw aan de regering was niet afkoopbaar, zo schreef de minister in de ontslagbrief.⁸ Het feit dat de bonden niet resoluut hun steun aan de commandant hadden uitgesproken, bevestigde volgens een groot deel van de zeeofficieren waarvoor zij al langere tijd had gewaarschuwd, namelijk dat het lagere personeel 'rood' en derhalve onbetrouwbaar was. Voor velen leek de eer van de Koninklijke Marine verspeeld, haar aanzien verloren.⁹ Ook in de pers en het parlement ontstond een felle discussie over de betrouwbaarheid van het Nederlandse marinepersoneel. Zo schreef luitenant-ter-zee tweede klasse J.L. Chaillet in het progressief-liberale *Het Vaderland* dat de regering in de achterliggende jaren had verzuimd maatregelen te nemen om van de vloot 'een betrouwbaar en bruikbaar regeeringsinstrument' te maken. In zijn optiek waren de schepelingen 'vrijwel homogeen rood' in plaats van 'politiek heterogeen'. Commentatoren in andere kranten oordeelden eveneens ongunstig over de houding van het personeel, uitzonderingen daargelaten. Daarbij moesten in het bijzonder de verschillende marinebonden het ontgelden, die als 'ondingen' werden afgedaan.¹⁰ De pijnlijke vraag kwam hiermee bovendien van de manschappen nog wel te vertrouwen waren en of de vloot nog wel inzetbaar was.

Over de novembergebeurtenissen van 1918 en de nasleep ervan is het nodige geschreven.¹¹ De historici Ron Blom en Theunis Stelling publiceerden in 2004 een vuistdik boek over het moreel van de Nederlandse krijgsmacht ten tijde van de mobilisatie in de periode 1914-1918 en de invloed van linkse stromingen op soldaten en matrozen. Zij zochten naar een verklaring waarom Nederlandse militairen, in tegenstelling tot hun Duitse en Russische collega's, niet betrokken raakten bij de revolutie. Hun conclusie luidde enerzijds dat het bereik van de SDAP binnen de krijgsmacht minder groot was dan gedacht en anderzijds dat de partij er niet in slaagde van de bestaande ontevredenheid binnen leger en vloot te profiteren.¹² Beide auteurs focusten zich op de bijzondere omstandigheden van de Eerste Wereldoorlog en zagen daardoor over het hoofd dat het lagere marinepersoneel al sinds het einde van de negentiende eeuw zijn onvrede uitte over de arbeids-

voorwaarden en -omstandigheden. Bovendien verzuimden zij te duiden waar de vrees voor een ‘roode’ vloot vandaan kwam. Het is aannemelijk dat de ontevredenheid, de vermeende sympathie voor de SDAP onder het scheepsvolk en de scherpe reactie van de marineautoriteiten niet op zichzelf stonden. Daarom dienen zij te worden gezien tegen de achtergrond van ontwikkelingen en gebeurtenissen die in de voorgaande jaren plaatsvonden. Over die voorgeschiedenis handelt dit proefschrift. Het wil het ontstaan van de gespannen verhoudingen binnen de marine – die in 1918 een zichtbaar hoogtepunt bereikten – analyseren en verklaren.

Rood noch oranje doet dat door het denken en doen van de ‘gewone’ matroos centraal te stellen. Deze studie wil laten zien hoe de marinematrozen in de periode voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog emancipeerden. Aan de orde komen onder meer de invoering van een onderwijsbestel voor marinematrozen, de vorming van een beroepsgroep, de relatie tot de ‘buitenwereld’, de oprichting van een eigen belangenvereniging, de wijze waarop matrozen zowel binnen als buiten het instituut marine misstanden aanklaarten, de argumenten die zij hanteerden en ten slotte de soms heftige confrontaties met de marineleiding die hiervan het gevolg waren. Al deze ontwikkelingen en gebeurtenissen riepen uiteraard een reactie op: bij de marineautoriteiten, bij het parlement en in de pers. Om uiteenlopende redenen waren deze instanties niet gediend van militaire belangenverenigingen. De gebeurtenissen en reacties hierop vormen de achtergrond waartegen de discussie over de betrouwbaarheid en de politieke kleur van de vloot moet worden gezien. Hiermee tracht deze studie nieuw licht te werpen op zowel de houding van het lagere marinepersoneel als de reactie van de marineautoriteiten. In wezen gaat het daarbij om de meer abstracte vraag hoe een autoritaire organisatie als de Koninklijke Marine en een steeds democratischer wordende samenleving zich tot elkaar dienden te verhouden.

De matroos in de geschiedschrijving van de Koninklijke Marine

In de Nederlandse wetenschappelijke geschiedschrijving bestaat tot op de dag van vandaag betrekkelijk weinig aandacht voor het denken en doen van de gewone matroos in de negentiende en twintigste eeuw. Deze geringe belangstelling is hoofdzakelijk te wijten aan de wijze waarop de geschiedschrijving van de marine lange tijd in ons land werd beoefend. Vanouds was de zeemacht een onderwerp voor specialisten. Tot ver in de twintigste eeuw zou de geschiedschrijving van de Nederlandse zeemacht het domein van (oud-) marineofficieren blijven. Dat was zichtbaar in de thematiek die zij in hun boeken aansneden. In het tweede kwart van de negentiende eeuw legde rijksarchivaris J.C. de Jonge met zijn zesdelige *Geschiedenis van het Nederlandsche zeewezen* de grondslag voor een wetenschappelijke maritieme geschiedschrijving, geheel gebaseerd op origineel bronnenonderzoek. Ruim dertig jaar later schreef J.J. Backer Dirks, als docent verbonden aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) te Den Helder, een bewerking en een vervolg op het werk van De Jonge, het vierdelige *De Nederlandsche zeemacht in hare verschillende*

tijdperken geschetst. Beide overzichtswerken waren verhalend van aard en bevatten een schat aan feitelijke informatie die voor de huidige generatie historici nog altijd bruikbaar is. Tegelijkertijd beperkten de auteurs zich tot het beschrijven van de belangrijkste krijgsverrichtingen op zee en het optreden van de ‘grote mannen’. Voor een thema als de opvarenden hadden zij nauwelijks oog. In die zin zijn deze boeken verouderd te noemen. Hetzelfde geldt voor het overzichtswerk van oud-officier en historicus J.C. Mollema, dat tussen 1939 en 1942 verscheen. Voor deze auteurs stonden de geschiedenis van de marine en de maritieme geschiedenis aan elkaar gelijk.¹³

In de eerste helft van de twintigste eeuw ontwikkelde de maritieme geschiedschrijving zich tot een professionele historische discipline, die wetenschappelijke erkenning wist af te dwingen. De tot dan toe dikwijls zeer beschrijvende geschiedenis werd voorzichtig losgelaten en er deed zich een geleidelijke verbreding voor. Maritiem historici kregen meer oog voor de economische aspecten van de zeevaart. In de niet-wetenschappelijke literatuur bleef de belangstelling desalniettemin overwegend uitgaan naar zeelagen en zeehelden in de zeventiende en achttiende eeuw.¹⁴ Dat veranderde na 1945, toen verschillende historici zich gingen verdiepen in de contemporaine geschiedenis van de Nederlandse zeestrijdkrachten. Die verandering was grotendeels te danken aan het in 1942 ingestelde Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf – één van de voorlopers van het huidige Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) – dat de opdracht kreeg de verrichtingen van de Koninklijke Marine ten tijde van de Tweede Wereldoorlog vast te leggen.¹⁵ Pas in de jaren zestig en zeventig deed zich een daadwerkelijke kentering voor in het denken over het vakgebied van de maritieme geschiedenis. Allereerst werden nieuwe onderzoeksterreinen betreden: naast de marine konden voortaan ook andere takken van zeevaart op belangstelling rekenen, zoals de koopvaardij, de compagnieën, de walvisvaart en de visserij. In de tweede plaats kregen historici in navolging van hun buitenlandse collega’s in toenemende mate oog voor de economische en sociale facetten van het zeevarend bedrijf. Sedert de jaren zeventig verschenen verschillende studies over thema’s die voorheen onderbelicht waren gebleven, zoals scheepsbouw, havens, zeevaartkunde en zeelieden.¹⁶ Sindsdien golden marinegeschiedenis en maritieme geschiedenis niet langer als synoniemen.

Zonder andere historici tekort te willen doen, werd deze kentering in Nederland – althans wanneer het gaat over de zeevarenden – grotendeels vormgegeven door maritiem-historicus Jaap Bruijn. In verschillende bijdragen vroeg hij aandacht voor het leven aan boord van de Nederlandse oorlogs- en compagnieschepen. Bruijn had daarbij niet alleen oog voor de officier, maar ook voor de gewone zeeman. Zo bestudeerde hij onder meer de methoden van werving en afdanking, de geografische herkomst van de zeevarenden, de rol van buitenlanders, de arbeidsvoorwaarden, de voeding en de discipline. Verder verzamelde hij allerlei kwantitatieve gegevens over de omvang van de bemanning op de vloot en de hoogte van de salarissen.¹⁷ Zijn expertise lag bij de zeventiende en achttiende eeuw, hoewel hij bij tijd en wijle ook publiceerde over de negentiende en twintigste eeuw. Zo schreef hij voor de *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden (MGN)* een nog

altijd lezenswaardig hoofdstuk over zeevarenden in de periode 1680-1870, waarin hij de overeenkomsten en verschillen tussen de varengasten in de verschillende takken van zeevaart schetste en liet zien hoe het zeemansleven in de loop van de negentiende eeuw ingrijpend veranderde.¹⁸ Verder ging hij in zijn inaugurele rede uit 1978 nader in op de werving en aanmonstering van zeelieden bij de marine en koopvaardij.¹⁹

Hoewel het Bureau Maritieme Historie al halverwege de jaren zeventig constateerde dat er sprake was van een leemte, ontbreekt nog altijd een systematische studie naar het negentiende-eeuwse marinepersoneel.²⁰ Wat is daarvan de oorzaak? Het antwoord is betrekkelijk eenvoudig: in de academische wereld ging de belangstelling hoofdzakelijk uit naar het tijdvak van de zeventiende en achttiende eeuw, terwijl het Bureau Maritieme Historie weliswaar publiceerde over de negentiende-eeuwse zeestrijdkrachten, maar de voorkeur gaf aan klassieke thema's als de militaire operaties, het maritiem-strategisch denken en de scheepsbouw.²¹ Zodoende bleef de gewone zeeman in de marge van de geschiedschrijving staan. Behalve bijdragen in overzichtswerken²², verschenen er in de achterliggende jaren wel enige studies over deelonderwerpen met betrekking tot de manschappen. Zo deed G.J.A. Raven uitgebreid onderzoek naar de werving van het marinepersoneel in de periode 1650-1950. Helaas is deze studie nooit in haar geheel gepubliceerd, wel biedt zijn manuscript de nodige aanknopingspunten voor verder onderzoek.²³ Over de opleiding van matrozen verschenen twee scripties, terwijl journalist Rudie Kagie een niet-geannoteerd boekje schreef over de Leidse Kweekschool voor Zeevaart, het instituut waar jongens in de negentiende eeuw tot matroos werden opgeleid.²⁴ Leon Homburg deed in het kader van zijn doctoraalscriptie onderzoek naar de traktementsregeling van het lagere personeel in de periode 1909-1933.²⁵ De studies over de medische zorg bij de marine geven tussen de regels door veel inzicht in het (dagelijks) leven van de gewone man.²⁶

Verder onderzocht J.L. Swarte het vakbondswezen binnen de Koninklijke Marine voor het boek *Spreekpunt 1971*²⁷ en wijdde Bruijn een artikel aan het functioneren van de marinevakbonden tijdens het Interbellum.²⁸ Van belang zijn eveneens de memoires van Willem Hendrik Meijer, oud-matroos en vooraanstaand lid van de Matrozenbond, waarmee voor het eerst een stem van 'binnenuit' klonk.²⁹ Ph.M. Bosscher besteedde in het eerste deel van zijn trilogie over de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog enige aandacht aan de omstandigheden van het lagere marinepersoneel aan het begin van de twintigste eeuw.³⁰ Harry Peer beschreef vervolgens enkele facetten uit de geschiedenis van deze Matrozenbond. Zijn boekje is veeleer een bloemlezing dan een gestructureerde studie.³¹ Blom en Stelling gingen ten slotte in op de vermeende sympathie van de manschappen voor de SDAP en de bestaande ontevredenheid ten tijde van de Eerste Wereldoorlog. Zij hadden echter nauwelijks oog voor de personele ontwikkelingen binnen de marine.³² Al met al luidt de conclusie dat het historisch onderzoek naar het Nederlandse lagere marinepersoneel in de 'lange' negentiende eeuw nogal fragmentarisch is en feitelijk in de kinderschoenen staat. Geen van de genoemde auteurs heeft onderzoek gedaan naar de emancipatie van de marinematroos of de wijze waarop deze invloed trachtte uit te

oefenen op zijn maatschappelijke positie. Het vermogen om zelfstandig handelend op te treden – in de academische literatuur wordt in dit verband veelal over *agency* gesproken – is daardoor nog altijd onderbelicht.

De Britse historiografie van de *Royal Navy* als ijkpunt

De Britse marinehistoriografie over het tijdvak van de negentiende eeuw is vele malen rijker dan de Nederlandse. Die grote belangstelling heeft onmiskenbaar te maken met het feit dat de *Royal Navy* destijds met afstand de grootste marine ter wereld was. Sedert de napoleontische oorlogen controleerde zij de belangrijkste zeevaartroutes en oefende zij een vrijwel absolute heerschappij op de wereldzeeën uit. Daarmee leverde zij een belangrijke bijdrage aan wat in de literatuur wel de *Pax Britannica* wordt genoemd, een periode van betrekkelijke rust waarin geen grote (handels)oorlogen plaatsvonden.³³ Sinds de jaren 1960 zijn vele studies verschenen over het negentiende-eeuwse *lower deck*, zoals de Britten het lagere marinepersoneel doorgaans noemen.³⁴ Wie de Britse historiografie overziet, ontdekt al spoedig enkele invalshoeken en ontwikkelingen die het onderzoek naar het Nederlandse marinepersoneel verder kunnen helpen. Niet alleen methodisch, ook inhoudelijk geldt de Britse marinegeschiedenis als ijkpunt. Daarom volgt een korte bespreking van de belangrijkste literatuur op dit vlak.³⁵

Aanvankelijk verschenen er vooral studies waarin sociale aspecten van het zeemansbestaan werden belicht, zoals de wijze van rekrutering, de arbeidsvoorwaarden (dienstverband, bezoldiging, voeding, uniform en pensioen) en de werkomstandigheden. Ook thema's als de krijgstucht, het strafstelsel en allerlei typische marinegewoonten en -gebruiken passeerden hierin de revue. Gezamenlijk schetsten deze publicaties een indringend beeld van het leven aan boord. De omstandigheden waaronder schepelingen hun werk moesten verrichten waren dikwijls erbarmelijk.³⁶ Hoewel intussen verouderd, geldt een deel van deze boeken nog altijd als standaardwerk, in het bijzonder Michael Lewis' *The Navy in transition. A social history, 1814-1864*. Hij en andere auteurs toonden aan dat de overgang van zeil naar stoom halverwege de negentiende eeuw gepaard ging met een sociale transitie en een ander type matroos vereiste. Mede dankzij de invoering van nieuwe wapentechnieken werden de verschillen tussen de koopvaardij en de Britse marine namelijk steeds groter, waardoor er behoefte ontstond aan een goed opgeleid, professioneel personeelsbestand. Van oudsher worstelde de *Royal Navy* met een enorm tekort aan (ervaren) scheepslieden. De invoering van een vast dienstverband (*continuous service*) in 1853 maakte een einde aan het rekruteringsvraagstuk – dat als een rode draad door de geschiedenis van de Britse zeesrijdkrachten liep – en wordt wel als het beginpunt van de modernisering van de marineorganisatie beschouwd.³⁷ In de daaropvolgende jaren kwamen vervolgens allerlei andere personele hervormingen tot stand, zoals de introductie van een opleidingsstelsel, de verbetering van de arbeidsvoorwaarden en de herziening van het strafregime.³⁸

Hoe belangwekkend deze studies op zichzelf ook zijn, de meeste auteurs hanteerden

een naar binnen gerichte blik en verzuimden de *Royal Navy* in een bredere politieke en maatschappelijke context te plaatsen. Hierdoor hebben zij ten onrechte de indruk gewekt dat de zeestrijdkrachten in een maatschappelijk isolement verkeerden en droegen zij onbedoeld bij aan de instandhouding van het beeld dat marine en samenleving twee van elkaar gescheiden werelden waren. Verder was het karakter van deze studies veelal top-down. Doorgaans toonden deze historici weinig belangstelling voor de effecten van deze hervormingen op de gewone schepeling.³⁹ In recentere studies is wel oog voor deze aspecten. Zo heeft Oliver C. Walton aangetoond dat het niet ging om een reeks opzichzelfstaande hervormingen, maar om een transitie van de marinegemeenschap. In de tweede helft van de negentiende eeuw veranderde zij van een 'familie' in een 'corporatie'.⁴⁰ Daarnaast gaf Christopher McKee voor het eerst een stem aan de gewone matroos in de eerste helft van de twintigste eeuw door brieven, dagboeken en memoires te bestuderen en gebruik te maken van *oral history*.⁴¹

Anthony Carew vroeg in *The lower deck of the Royal Navy, 1900-1939* nadrukkelijk wel de aandacht voor de wisselwerking tussen marine en samenleving. In zijn boek beschreef hij de opkomst en ondergang van de *lower deck movement*, de verzamelnaam voor een aantal belangenverenigingen die sinds het einde van de negentiende eeuw streefden naar verbetering van de bestaande arbeidsomstandigheden. Carew constateerde dat beide werelden niet van elkaar te scheiden waren, eenvoudigweg omdat de zeemacht voor haar personeelsbestand afhankelijk was van de samenleving. De generatie schepelingen die sinds het laatste kwart van de negentiende eeuw in dienst kwam, was veelal afkomstig uit de grote industriesteden. Deze matrozen weigerden de bestaande misstanden te accepteren en eisten verbeteringen. Om die reden organiseerden zij zich in belangenverenigingen en introduceerden zij vakbondsideeën binnen de marine. Hun ideeën weken af van wat gebruikelijk was binnen het instituut marine en dat veroorzaakte onrust. Waar de marineleiding deze verenigingen het liefst zag verdwijnen, vervulden zij intussen een belangrijke rol. Allereerst boden zij schepelingen een mogelijkheid hun grieven te ventileren. Daarnaast knoopten de leidslieden van deze beweging – in het bijzonder Lionel Yexley, pseudoniem van oud-onderofficier James Woods (1862-1933) – contacten aan met politici en probeerden zij de publieke opinie voor zich te winnen. Met succes: de marineleiding bleek aan het begin van de twintigste eeuw gedeeltelijk bereid aan deze grieven tegemoet te komen en voerde verschillende sociale hervormingen door, waardoor de *Royal Navy* in 1918 een revolutie bespaard bleef.⁴²

Recentelijk verscheen een studie over het moreel en de discipline binnen de *Royal Navy* ten tijde van de Eerste Wereldoorlog van de hand van Laura Rowe. Zij zocht naar een verklaring waarom – ondanks de bestaande onrust – er geen conflict ontstond omstreeks 1918. Zij concludeerde dat er een voortdurende dialoog bestond tussen twee groepen met tegengestelde discoursen: een paternalistisch gezind *état-major*, dat de bestaande hiërarchie en bijbehorende gewoonten en gebruiken zoveel mogelijk wilde continueren, versus een overwegend democratisch gezind *lower deck*, dat niet gediend was van deze bevoogdende houding en een beroep deed op zelfbeschikking, gelijkheid en vrijheid. Hoe-

wel beide groepen grotendeels dezelfde vraagstukken onderkenden, droegen zij hiervoor over en weer andere oplossingen aan. Zij 'verstonden' elkaar niet en praatten derhalve langs elkaar heen, wat geregeld spanningen met zich meebracht. Toch leidde dat niet tot ongeregelde heden, eenvoudigweg omdat beide groepen het belang van de marine op het oog hadden en bereid bleken tot het doen van concessies.⁴³ Met haar studie toonde zij aan dat het beleid van de Britse marineleiding eveneens deel uit behoort te maken van de sociaal-culturele geschiedenis, juist omdat dit beleid het leven van de gewone zeeman beïnvloedde. Dat laatste was ook het punt dat Matthew Seligmann wilde maken. Hij plaatste de sociale hervormingen die ten tijde van Winston Churchill als *First Lord of the Admiralty* (1911-1915) tot stand kwamen, in een breder kader. Waar Carew vooral het perspectief van het personeel schetste, bestudeerde Seligmann de hervormingen vanuit politiek-ambtelijk perspectief.⁴⁴

Niet alleen de marineorganisatie veranderde, ook de publieke perceptie ten aanzien van de scheepeling wijzigde ingrijpend, zo betoogde Mary A. Conley in haar baanbrekende studie *From Jack Tar to Union Jack*. Gold de matroos lange tijd als een vrolijk schepsel dat zijn zuurverdiende centen vrijwel meteen spendeerde in kroeg of bordeel, gedurende de jaren 1870-1918 ontwikkelde hij zich in de beeldvorming tot een deugdzaam man en vader, een voorbeeldig burger, een toonbeeld van mannelijkheid en de trots van het imperiale Groot-Brittannië. Deze mentaliteitsverandering was zowel het resultaat van de professionalisering die de Britse zeemacht doormaakte, als de vrucht van het werk dat vele filantropische organisaties verrichtten en de opkomst van de *lower deck movement*. Het betrof hier overigens geen vooropgesteld plan, maar veeleer een voortdurende wisselwerking tussen bestaande denkbeelden en nieuwe ideeën, die deels naast elkaar bleven bestaan.⁴⁵ Haar studie illustreert hoe de cultuur-historische benadering de marineschiedenis kan verrijken. Daarbij gaat het niet zozeer om het instituut marine als zodanig, maar om thema's als nationalisme, imperialisme, burgerschap, masculiniteit en gender.⁴⁶ Het is vooral een combinatie van sociale en culturele facetten die de laatste tijd de aandacht vraagt. Zo toonde Richard Blake aan hoe de *evangelicals* invloed uitoefenden op de bemanning van de vloot.⁴⁷

Deze schets van de Britse historiografie maakt een aantal zaken duidelijk. Wie de personele transitie in de negentiende eeuw en de opkomst van de vakverenigingen binnen de marine wil begrijpen, doet er allereerst goed aan zowel oog te hebben voor sociale als culturele facetten. Waar het sociaalhistorische perspectief als het ware een portret van een beroepsgroep biedt, heeft de culturele geschiedenis oog voor de gedragingen en uitingen van individuen uit deze beroepsgroep. Beide invalshoeken vullen elkaar dus goed aan. In de tweede plaats dient de marine niet als een geïsoleerd instituut te worden beschouwd, maar te worden gezien in de bredere politieke, sociale en culturele context van haar tijd. In de derde plaats mag de wisselwerking tussen de manschappen en de marineleiding niet uit het oog worden verloren. Tot slot is het zinvol om niet zozeer van bovenaf naar het personeel te kijken, maar juist ook van onderop. Het voorliggend proefschrift begeeft zich op het snijvlak van verschillende historische benaderingen: het biedt

een sociaal-culturele analyse van een maritiem-militair instituut in een veranderende politieke en maatschappelijke context.

Vraagstelling, verantwoording en afbakening

De centrale vraag in deze studie luidt: hoe verliep de emancipatie van de Nederlandse marinematroos in de periode voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog en welke reacties riep dit emancipatoire streven op bij respectievelijk de (marine)autoriteiten, het parlement en de pers? Wie het begrip emancipatie vandaag de dag als uitgangspunt neemt voor historisch onderzoek, heeft met het oog op de bestaande historiografie iets uit te leggen. Zogeheten 'emancipatiegeschiedenissen' lijken toch voornamelijk een fenomeen uit de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw. Dergelijke studies belichaamden dikwijls de verzuiling. Het gebruik van het begrip emancipatie zou dan ook gemakkelijk misverstanden kunnen oproepen of ten onrechte bepaalde verwachtingen kunnen wekken. In het kader van dit onderzoek vereist deze term daarom enige toelichting. Meestal wordt een tamelijk algemene beschrijving gehanteerd. Zo definieert het *Groot Woordenboek der Nederlandse Taal* emancipatie als de 'onthefing van vroeger bestaande beperkende bepalingen, toekenning van gelijke rechten, gelijkstelling voor de wet'. Wikipedia spreekt van een 'streven naar een volwaardige plaats in de samenleving vanuit een achtergestelde positie'.⁴⁸

Historisch sociologen hebben deze omschrijving verfijnd door emancipatie te duiden als een proces, waarin zij verschillende fasen hebben onderscheiden. Daarbij dienden het gereformeerde of katholieke volksdeel en de arbeidersbeweging veelal als voorbeeld. Ten diepste gaat het bij emancipatie om een weigering de maatschappelijke status-quo te erkennen. Tijdens de eerste fase staan de historisch gegroeide verhoudingen ter discussie; er bestaat behoefte om hierin verandering aan te brengen. Deze wijze van denken is veelal het gevolg van bewustwording. In de tweede fase ontstaan de behoefte én de noodzaak zich aaneen te sluiten in een organisatie, om op die manier het doel te bereiken. Het emancipatieproces bereikt zijn derde fase als er concrete resultaten worden geboekt. Inherent gevaar bij deze fase is dat mensen hun belangstelling dreigen te verliezen, eenvoudigweg omdat de doelstellingen zijn gerealiseerd. In de vierde en laatste fase verliest de organisatie die zich inzet voor emancipatie haar oorspronkelijke functie. Met het bereiken van de gestelde doelstellingen is haar taak feitelijk vervuld.⁴⁹ Met het gebruik van het begrip emancipatie zoekt deze studie overigens geen aansluiting bij de sociologie. Evenmin tracht zij het *gehele* emancipatieproces te bestuderen, zoals historicus Peter Schuman voor de zeevarenden ter koopvaardij heeft gedaan.⁵⁰

Waar Schuman het jaar 1838 als beginpunt en 1940 als eindpunt nam, beperkt deze studie zich tot de jaren tussen 1870 en 1914. De keuze voor het jaar 1870 is enigszins arbitrair, te meer omdat in de verschillende hoofdstukken soms ook de periode daarvoor aan de orde komt. Met deze periodisering is vooral aansluiting gezocht bij de bestaande historiografie, waar de jaren 1870-1914 als een min of meer afgebakende periode worden

beschouwd. In deze jaren vonden niet alleen belangrijke politiek-maatschappelijke ontwikkelingen plaats, zoals het ontstaan van de vakvereniging, de opkomst van politieke partijen en de roep om algemeen kiesrecht, maar kreeg ook de modernisering en de professionalisering van de marine gestalte. Dit kwam onder meer tot uitdrukking in de transitie van zeil naar stoom en die van hout naar ijzer, en met de introductie van opleidingen voor het personeel. In tegenstelling tot Schuman beperkt deze studie zich feitelijk tot de eerste twee fasen van het emancipatieproces van de marinematrozen. De inhoudelijke redenen hiervoor is dat de hoofdvraag vooral dient als een middel om te begrijpen wat er in de decennia voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog plaatsvond. Daarbij gaat het niet alleen om het proces als zodanig, maar eveneens om de mechanismen die dat proces mogelijk hebben gemaakt en de effecten daarvan.

Verantwoording

Er zijn ten minste vier redenen waarom het relevant is op deze thematiek de aandacht te vestigen. In de eerste plaats – zo is in het voorgaande reeds duidelijk geworden – omdat over het lagere marinepersoneel in voornoemd tijdsbestek nog betrekkelijk weinig is geschreven. Deze studie wil in die leemte voorzien en tracht daarbij sociale en culturele aspecten van het zeemansbestaan te integreren in één betoog. In de tweede plaats stelt de term ‘emancipatie’ in staat orde te scheppen in een complex en vooral gelaagd gebeuren. Zij biedt een ingang om de implicaties van de overgang van zeil naar stoom voor het lagere personeel te begrijpen en te verklaren. Vanuit de Britse historiografie rijst namelijk de vraag of, en zo ja in welke mate, de Koninklijke Marine in de tweede helft van de negentiende eeuw een sociale transitie onderging. Was ook hier sprake van een professionalisering van het personeelbestand en wat waren de gevolgen daarvan? Dit proefschrift zal laten zien dat er omstreeks 1900 een omslag plaatsvond: de matroos was niet langer louter het voorwerp van de ‘vaderlijke’ zorg der officieren, hij liet zich daarentegen in toenemende mate als iemand kennen die in staat bleek zelfstandig te kunnen handelen en die de publieke opinie wist te beïnvloeden. Voor het eerst in de geschiedenis deden de Jannen, zoals de matrozen vanouds wel werden aangeduid, als groep een beroep op de publieke opinie om hun eisen kracht bij te zetten. Veelal gebeurde dit via de in 1897 opgerichte Algemeenen Bond voor Nederlandsche Marine-Matrozen (ABVNMM), in de volksmond beter bekend als de Matrozenbond, die als hun spreekbuis fungeerde. Op basis van een keur aan bronnen – waarover hierna meer – schildert deze studie de levendige discussies die zowel *over* als *door* matrozen werden gevoerd, evenals de soms heftige confrontaties die daarop volgden. Daarmee is deze studie niet zozeer een studie naar de *zijnswijze* van de geschetste problematiek, zoals de vaak barre werkomstandigheden aan boord en de harde discipline, al zal dat zonder meer aan de orde komen. Hier staat vooral de *zienswijze* of de meningenstrijd centraal, zoals die in de openbaarheid gestalte kreeg.⁵¹

In de derde plaats biedt de beschrijving van het emancipatieproces dat matrozen maakten een ingang om de verhoudingen tussen een autocratisch militair instituut en een democratisch georganiseerde samenleving te bezien. Historicus Ben Schoenmaker

heeft in *Burgerzin en soldatengeest* op basis van de militaire publicistiek geanalyseerd hoe het officierskorps oordeelde over de relatie tussen krijgsmacht en samenleving. Veel officieren klaagden over het gebrek aan belangstelling van de Nederlandse natie en waren derhalve van mening dat die relatie voor verbetering vatbaar was. Toch bleek slechts een enkele kritische, liberale officier bereid meer opening van zaken te geven over specifiek militaire aangelegenheden. Het gros van de officieren bleef in de periode 1832-1914 vasthouden aan het principe dat defensie het domein van militaire specialisten behoorde te zijn.⁵² In zekere zin kan *Rood noch oranje* als een vervolg op Schoenmakers boek worden beschouwd. Wat methodiek en bronnen betreft bestaat er een grote mate van overeenstemming. Het belangrijkste verschil is dat hier niet de beroepsgroep van de officieren centraal staat, maar die van de marinematrozen. Hoe verhieldden schepelingen zich tot de 'burgermaatschappij'? Welke invloed oefende de samenleving uit op de schepelingen en hoe werkte dat vervolgens door binnen een betrekkelijk gesloten bolwerk als de marine, dat door historici in navolging van de socioloog Erving Goffman wel als een *total institution* wordt gekarakteriseerd?⁵³ Tot slot – en daarmee keren we terug naar het begin van deze inleiding – plaatst deze studie de novembergebeurtenissen van 1918 in een ander perspectief. Het gaat uiteindelijk om het analyseren en verklaren van het ontstaan van de gespannen verhoudingen binnen de marine en niet zozeer om de afloop. Mede om die reden hanteert deze studie het jaar 1914 als eindpunt, toen de Matrozenbond vanwege het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog de zogeheten 'godsvrede' aanvaardde en zijn activiteiten aanvankelijk staakte.⁵⁴ Bovendien hebben Blom en Stelling de periode 1914-1918 reeds uitvoerig onderzocht.⁵⁵ Wel sluit de conclusie af met een epiloog, waarin de belangrijkste gebeurtenissen na 1914 nog heel kort zullen worden gedeut.

Enkele vraagstukken lopen als een rode draad door de hoofdstukken en zijn in meerdere of mindere mate verbonden aan het proces van emancipatie. Dat betreft allereerst het rekruterings- of wervingsvraagstuk. Vanouds hadden de Nederlandse zeestrijdkrachten – evenals de *Royal Navy* – grote moeite om in de behoefte aan (ervaren) personeel te voorzien. In tegenstelling tot het leger, dat jaarlijks de beschikking kreeg over duizenden dienstplichtigen, waren de zeestrijdkrachten grotendeels aangewezen op jongens die zich vrijwillig kwamen melden en bereid waren zich voor een termijn van twaalf jaar te binden. Omstreeks de eeuwwisseling bleek deze rekruteringswijze voor de matroos, alsook voor menig zeeofficier, niet langer acceptabel. Steeds luider klonk de roep de vloot grotendeels te bemannen met dienstplichtigen. Vanwaar deze veranderde wijze van denken?

Het tweede vraagstuk gaat over het bestaan van militaire belangenverenigingen. Voor de marineleiding waren zij een volstrekt nieuw fenomeen, maar in de maatschappij was het heel gewoon dat beroepsgroepen zich in verenigingsverband organiseerden. Historicus Piet de Rooy noemde organisatie eens treffend het 'wachtwoord van de moderne tijd'.⁵⁶ Maar waarom richtten de matrozen eigenlijk een bond op? Hoe functioneerde deze? Wat wilde hij ten diepste bereiken? En hoe succesvol was zijn optreden uiteindelijk? Het is opmerkelijk dat historici het bestaan van militaire belangenverenigingen als

min of meer vanzelfsprekend hebben beschouwd en tot op heden nauwelijks hebben ge-problematiséerd.⁵⁷ Hoe reageerden de autoriteiten op de eisen en het optreden van deze verenigingen? Waarom riepen de bonden bij zeeofficieren en buitenstaanders weinig geestdrift op?

Het derde vraagstuk is nauw verwant aan het voorgaande en betreft de politieke betrokkenheid van het scheepsvolk bij de SDAP. In de beeldvorming verkeerden de manschappen massaal in socialistisch vaarwater, wat grotendeels te wijten was aan het feit dat de voormannen van de Matrozenbond vooraanstaande sociaaldemocraten waren. Maar in hoeverre is dit beeld juist? Slaagde deze partij er daadwerkelijk in om de marine te infiltreren en het matrozenvolk voor zich te winnen, zoals veel officieren en Tweede Kamerleden deden voorkomen? Of functioneerde de partij slechts als een spreekbuis van ontevreden schepelingen? Hoe 'rood' was het scheepsvolk eigenlijk? Het is niet denkbeeldig dat het adjectief 'socialistisch' een etiket was dat de bij de Matrozenbond aangesloten leden bij voorbaat verdacht maakte en de marineleiding een gelegenheidsargument verschafte alle grieven – terecht dan wel onterecht – terzijde te schuiven. Omgekeerd kan het idee ontstaan dat alle matrozen eensgezind achter de SDAP stonden, een denkbeeld dat de partij blijkens Troelstra's rede van november 1918 maar wat graag ventileerde. Kortom: hoe dachten de schepelingen over de SDAP?

Afbakening

In deze studie is de hoofdrol weggelegd voor de matroos. Samen met de marinier en de stoker vormde hij wat de tijdgenoot het 'mindere' marinepersoneel noemde. Aan de keuze om alleen de marinematroos te bestuderen ligt zowel een inhoudelijk als een pragmatisch argument ten grondslag. Allereerst vormden de matrozen het hoofdbestanddeel van het lagere personeel. Tussen 1870 en 1914 telde de Koninklijke Marine een wisselende sterkte van 2500-3500 matrozen, 1200-1600 mariniers en 600-800 stokers.⁵⁸ Van oudsher was de matroos een echte zeeman. Op de zeilschepen droeg hij de verantwoordelijkheid voor de behandeling van het tuig, verder verrichtte hij de reguliere onderhoudswerkzaamheden aan het schip. In de loop van de negentiende eeuw zette de stoker dankzij de opkomst van stoomschepen zijn eerste schreden aan boord. Hij was een echte werkman, die het meest vuile werk aan boord deed. De marinier ten slotte was in de meest strikte zin van het woord een militair; niet voor niets werd hij in oude tijden ook wel zee- of scheeps-soldaat genoemd. In vergelijking met de matroos en de stoker was de marinier aan boord een vreemde eend in de bijt. Al sinds 1665 was hij georganiseerd in een afzonderlijk korps en verrichtte hij geen werkzaamheden die tot het eigenlijke scheepswerk behoorden. Hij was vooral actief in entergevechten of bij amfibische operaties. Daarnaast diende hij zo nodig de discipline aan boord te handhaven.⁵⁹ Deze afwijkende taakstelling rechtvaardigt de mariniers grotendeels buiten beschouwing te laten.

Behalve dit inhoudelijke argument spelen meer pragmatische redenen eveneens een rol. Voorkomen moet worden dat deze studie onnodig ingewikkeld wordt – elk dienstvak had immers zijn specifieke problemen en wensen. Daarnaast is de geschiedenis van

de matrozen veel beter gedocumenteerd dan die van de mariniers en stokers. Hoewel de mariniers en stokers evenals de matrozen een eigen bond in het leven hadden groepen, was de Matrozenbond veruit de grootste en de strijdvaardigste onder de marinebonden. Bovendien heeft hij betrekkelijk veel historische bronnen nagelaten, zoals brochures en vooral het periodiek *Het Anker*. Dit alles wil overigens niet zeggen dat de marinier en stoker in het geheel niet ter sprake komen in deze studie. In 1908 fuseerde de Matrozenbond met de Algemeene Mariniersbond tot de Bond voor Minder Marine-Personeel. Sindsdien behartigde de bond, waarvan nu tevens stokers lid konden worden, de belangen van *alle* manschappen. Zodoende zullen de stoker en de marinier wel zijdelings de revue passeren.

Ook in andere opzichten is het onderwerp van deze studie beperkt gehouden. Een vergelijking met de koopvaardijmatroos had wellicht voor de hand gelegen, toch is daarvan bewust afgezien. De voornaamste reden is dat Schuman in zijn boek *Tussen vlag en voorschip* de wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden op de Nederlandse koopvaardijvloot reeds uitvoerig heeft onderzocht.⁶⁰ In de tweede plaats speelt mee dat de wettelijke context waarin het koopvaardij- en het marinepersoneel opereerden aanzienlijk verschilt. Daar waar marinematrozen als dienaren van de Nederlandse staat direct afhankelijk waren van de overheid en als militair onder de krijgstuicht vielen, had het koopvaardijpersoneel van doen met verschillende particuliere rederijen. Lange tijd ontbraken er wettelijke regelingen en toen omstreeks 1900 verschillende zeeliedenorganisaties het licht zagen, hadden deze het recht collectieve (loon)afspraken te maken met de werkgever, iets wat ondenkbaar was binnen de marine.⁶¹ Een derde en laatste reden is dat er aan de nauwe verwevenheid tussen marine en koopvaardij in de loop van de negentiende eeuw een einde kwam. Beide bedrijfstakken groeiden steeds verder uit elkaar en stonden grotendeels los van elkaar. Eeuwenlang had er het nodige grensverkeer bestaan, maar het afwisselend dienen op de oorlogsvloot en bij de koopvaardij kwam steeds minder voor. Intussen ging de overheid zich in toenemende mate met de marine bemoeien, terwijl zij zich ten aanzien van de handel – en dus de koopvaardij – meer en meer had teruggetrokken.⁶²

Het is eveneens een bewuste keuze een vergelijking tussen de matroos en soldaat achterwege te laten. In de negentiende en vroegtwintigste eeuw waren de land- en zeemacht nog grotendeels gescheiden entiteiten. Van een overkoepelende krijgsmacht was in die tijd nog geen sprake. Verder laat het personeel van leger en vloot zich in het verband van deze studie moeilijk vergelijken. Zoals beschreven, verschilde de wijze waarop het personeelsbestand was samengesteld. Waar de landmacht in de laagste rangen vrijwel uitsluitend gebruik maakte van dienstplichtigen, bleef de marine grotendeels aangewezen op beroepsvrijwilligers, ook al kreeg zij sinds 1861 jaarlijks beschikking over zeshonderd dienstplichtigen – door de tijdgenoot zeemiliciens genoemd.⁶³ De dienstplicht bij het leger duurde vijf jaar, maar doorgaans bracht de miliciens slechts enkele maanden door in de kazerne. Na die eerste oefening werd hij met onbepaald verlof gestuurd.⁶⁴ De matroos daarentegen verbond zich vrijwillig aan de marine voor de duur van twaalf jaar. Gedurende zijn dienstverband verbleef hij doorgaans meerdere perioden van drie jaar in de tropen.

Hoewel dienstplichtige soldaten in grote lijnen dezelfde problematiek ervoeren als

de beroepsvrijwilligers bij de marine, was de noodzaak voor de eerste groep zich in een organisatie aaneen te sluiten minder groot. Allereerst ondervonden soldaten slechts voor een relatief korte periode de gevolgen van het militaire regime, in tegenstelling tot de beroepsvrijwilligers bij de marine. Daarnaast was de samenleving veel beter op de hoogte van de 'kazernetoestanden' dan van het reilen en zeilen aan boord van de oorlogsschepen, eenvoudigweg omdat zij op een veel directere wijze met het kazerneleven werd geconfronteerd. In zowel katholieke als protestantse kringen waren halverwege de negentiende eeuw verenigingen ontstaan die enerzijds typische militaire ondeugden als drankmisbruik, prostitutie en vloekgedrag wilden bestrijden en anderzijds de godsdienstige en morele belangen van de militairen wensten te behartigen. Ten slotte werd er in het laatste kwart van de negentiende eeuw een politiek-maatschappelijk debat gevoerd over het al dan niet invoeren van een persoonlijke dienstplicht, een debat dat grotendeels aan de zee strijdkrachten voorbijging.⁶⁵ Voornoemde redenen bieden een verklaring voor de geringe actiebereidheid onder de soldaten. Omstreeks de eeuwwisseling bestonden er slechts twee legerbonden. De onderofficieren – vrijwel altijd beroepsmilitairen – verenigden zich in 1898 in 'Ons Belang',⁶⁶ terwijl de dienstplichtigen in 1903 de Bond voor Miliciens en Oud-Miliciens oprichtten.⁶⁷

Dit boek gaat nadrukkelijk over de Nederlandse marinematroos. De Indische schepelingen, van wie de Koninklijke Marine in de loop van de negentiende eeuw in toenemende mate gebruik ging maken, blijven in dit betoog geheel buiten beeld. Niet alleen waren zij ondergebracht in een afzonderlijk korps, eveneens hadden zij te maken met andere arbeidsvoorwaarden. Verder dienden zij alleen in de Indische archipel en kregen zij veel later dan de Europese schepelingen een opleiding aangeboden. Pas in 1916 werd te Makassar de Kweekschool voor Inlandse Schepelingen (KIS) opgericht, alwaar jongens van Indische komaf tot matroos of seiner werden opgeleid.⁶⁸ Hoewel een kwart tot een derde van het Nederlandse marinepersoneel in de koloniën verbleef⁶⁹, ligt het accent van deze studie grotendeels op het gebeuren in Nederland. Hier werden de schepelingen immers geworven en opgeleid. Het 'hart' van de Matrozenbond lag daarnaast in Den Helder, van waaruit het hoofdbestuur opereerde. Bovendien moesten in Nederland de marineleiding, politiek en pers worden overtuigd van het billijke van de door de matrozen te berde gebrachte wensen en argumenten. Dit alles wil niet zeggen dat de omstandigheden en het optreden van de Matrozenbond in Indië buiten beschouwing blijven. Nederlands-Indië komt als zodanig ter sprake als het noodzakelijk is het optreden van de schepelingen te begrijpen.

Hier en daar wordt in de hoofdstukken gereflecteerd op de ontwikkelingen binnen de *Royal Navy*. Dergelijke passages dienen hoofdzakelijk als spiegel of referentiekader. Het is zonder meer interessant op basis van de beschikbare literatuur de overeenkomsten en verschillen tussen beide marines nader te analyseren, maar dat vraagt een studie op zich. De doelstelling van dit proefschrift is om eerst de Nederlandse casus uit te werken, zodat op de langere termijn wellicht comparatief onderzoek kan worden verricht, waarin bij voorkeur ook marines van andere landen worden betrokken.

Bronnen, hoofdstukindeling en terminologie

Rood noch oranje vertelt het verhaal van de emancipatie van de marinematroos. Op voorhand lijkt de onderzoeker op diverse bronnenproblemen te stuiten. Allereerst is ten tijde van de Tweede Wereldoorlog een groot deel van het archief van het Ministerie van Marine verloren gegaan. Officiële overheidsdocumenten ontbreken daardoor grotendeels in dit verhaal. Via andere kanalen bleek een deel van deze informatie alsnog te achterhalen. Te denken valt aan de *Handelingen der Staten-Generaal*, de jaarboeken van de Koninklijke Marine en bewaard gebleven documenten in de archieven van diverse bewindslieden van Marine of Tweede Kamerleden. Een tweede moeilijkheid is dat de Matrozenbond noch de Bond voor Minder Marine-Personeel een archief heeft achtergelaten. Daarbij komt dat matrozen voor de onderzoeksperiode van dit proefschrift betrekkelijk weinig persoonlijke sporen hebben nagelaten: het aantal bewaard gebleven egodocumenten van matrozen is zeer schaars en biedt op het eerste gezicht weinig mogelijkheden er een veelzeggend boek over te kunnen schrijven.⁷⁰

Niettemin zijn er voldoende bronnen voorhanden om dit onderzoek te verrichten. In de negentiende en vroegtwintigste eeuw maakten officieren veelvuldig gebruik van de drukpers om hun opinie te ventileren. Hoewel zij meestentijds over strategische en technische vraagstukken schreven, bekritiseerden zij bij vlagen eveneens het personeelsbeleid. Enerzijds gebeurde dit via brochures en vlugschriften, anderzijds via de militaire publicistiek en de pers. In talloze vak-, dag-, week- en maandbladen lieten officieren van zich horen, veelal anoniem. Zij schreven onder meer in (militaire) vakbladen als *Tijdschrift voor het zeewezen*, *Het Nederlandsche Zeewezen*, *Marineblad* en *De Militaire Gids*, in dagbladen als het *Algemeen Handelsblad*, de *Nieuwe Rotterdamse Courant* en *De Telegraaf*, en in tijdschriften als *De Gids* en *Vragen des Tijds*. Zoals we zullen zien, gingen 'buitenstaanders' zich in toenemende mate bemoeien met het beleid van de marine. Veelal gebruikten zij daarvoor de krant. Egodocumenten van officieren blijven in dit verhaal geheel buiten beschouwing. Allereerst is hun visie vanuit de publicistiek meestal duidelijk te achterhalen. Daarnaast verkeerden de officier en diens ondergeschikten in grotendeels gescheiden sociale werelden, waardoor zij nauwelijks over matrozen schreven.⁷¹

Omstreeks 1900 lieten schepelingen voor het eerst zelf van zich horen. Vanaf 1902 verscheen iedere week *Het Anker*, een krant die gewijd was aan de belangen van de marineschepeling. Aanvankelijk was *Het Anker* het orgaan van de Matrozenbond, maar op last van de minister van Marine werden in de zomer van 1903 de banden tussen het orgaan en de bond formeel verbroken. In de praktijk bleven er onmiskenbaar banden met de Matrozenbond bestaan (zie hoofdstuk 6). Hoewel de hoofdredacteur een groot deel van de bijdragen voor zijn rekening nam, was er wekelijks ruimte beschikbaar voor ingezonden bijdragen en brieven. Van die mogelijkheid werd dankbaar gebruik gemaakt. In hun brieven verhaalden de matrozen van de omstandigheden waaronder zij dienden, de wijze waarop zij door hun meerderen werden behandeld en wat hun wensen waren. Dankzij *Het Anker* hadden zij een uitlaatklep. Het belang van deze bron wordt te meer bevestigd

als bedacht wordt dat de Matrozenbond circa 70% van het totaal aantal matrozen aan zich wist te binden (zie bijlage 4). Daarnaast publiceerde de bond over diverse onderwerpen brochures en rapporten, dikwijls gebaseerd op kwantitatief onderzoek. Deze bronnen bieden derhalve enig inzicht in het denken van de matroos. Ook *Het Volk*, het dagblad van de arbeiderspartij, was een platform waarop de leidslieden van de Matrozenbond gerede van zich lieten horen.

Voorts wil het geval dat van één van deze hoofdredacteuren wel een archief bewaard is gebleven. Het betreft het archief van Willem Hendrik Meijer (1877-1951), dat berust bij het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG). Deze Meijer was jarenlang actief in de matrozenbeweging; tussen 1903 en 1906 fungeerde hij onder meer als hoofdredacteur van *Het Anker*. Zijn archief toont aan dat hij een centrale plaats innam. Niet alleen wisten veel matrozen hem te vinden om hun grieven over de toestanden bij de marine bekend te maken, ook werd hij dikwijls gevraagd als intermediair op te treden, bijvoorbeeld bij het zoeken van werk voor oud-collega's. Hoewel er in de vroegtwintigste eeuw meer matrozen waren die een behoorlijk sociale stijging doormaakten, blijft het bijzonder hoe Meijer zich wist op te werken van een eenvoudige matroos tot een journalist met een scherpe pen. Elke week gaf hij in *Het Anker* blijk van zijn grote journalistieke talent en enorme belesenheid. Zeer nauwkeurig volgde hij wat de Nederlandse pers over de marine en de Matrozenbond te berde bracht, om de auteurs vervolgens zo nodig van gepeperd commentaar te voorzien. Hij las de kranten van nagenoeg alle richtingen. De bewaard gebleven mappen, vol met krantenartikelen, zijn de stille getuigen van Meijers arbeid en vormen een belangrijke bron voor dit onderzoek.

Aangevuld met dagboek aantekeningen en memoires van verschillende matrozen biedt dit archief een goede kijk op de Matrozenbond en zijn leden. Het is daarbij van belang te beseffen dat zowel egodocumenten als vlugschriften en bijdragen in kranten nimmer neutraal zijn. Met dagboek aantekeningen en memoires trachtten auteurs niet zelden de beeldvorming naar hun hand te zetten, terwijl vlugschriften en krantenartikelen nogal eens doorspekt zijn met retoriek. Daarbij komt de vraag hoe representatief deze bronnen zijn. Dat geldt in het bijzonder voor *Het Anker*, waarin een relatief kleine groep van zich liet horen. In hoeverre spraken de woordvoerders daadwerkelijk namens het scheepsvolk? Helaas is dat laatste niet precies te achterhalen, maar het is aannemelijk dat zij veelal de mening van de manschappen vertolkten; zij sloten zich immers bewust aan bij de bond. Zo af en toe liet een enkele matroos in één van de andere periodieken een afwijkend geluid horen.

Hoofdstukindeling

Hoewel *Rood noch oranje* grotendeels thematisch is opgebouwd, zijn de afzonderlijke hoofdstukken min of meer chronologisch vormgegeven. De meeste hoofdstukken beginnen in het laatste kwart van de negentiende eeuw en eindigen omstreeks 1914. Om die reden bestaat er soms overlap in de tijd. Feitelijk kent dit boek twee verhaallijnen. Enerzijds wil het duidelijk maken dat schepelingen gedurende de jaren 1890-1914 niet slechts

lijdend voorwerp waren, maar ook zelf participeerden in het politiek-maatschappelijke debat over de verbetering van hun eigen positie. Waarom deden zij dat, hoe deden zij dat en met welk resultaat? Anderzijds wil dit proefschrift laten zien dat het bestaan van marinebonden, hun strijd voor lotsverbetering en hun drang naar emancipatie in strijd waren met de militaire gewoonten en tradities. Mede om die reden werden de bonden in de publieke beeldvorming al snel vereenzelvd met het socialisme. Hoe gebeurde dat en welke rol speelde het lagere marinepersoneel bij de totstandkoming van deze beeldvorming?

Met het oog op de samenhang zijn de navolgende acht hoofdstukken in drie afzonderlijke delen ondergebracht. Het eerste deel belicht de gedaanteverwisseling die de Koninklijke Marine in de negentiende eeuw onderging. Hoofdstuk 1 beschrijft hoe de Nederlandse zeestrijdkrachten op verschillende terreinen een ingrijpende verandering doormaakten. Wat veranderde er zoal en wat was de impact daarvan? Hoofdstuk 2 gaat in op de professionalisering van de dienst en de gevolgen daarvan voor de marinematroos. Het maakt duidelijk dat de opleidingsschepen, die dienden om de vorming van de zee-man op systematische wijze ter hand te nemen, op de korte termijn een middel waren om in de bestaande tekorten te voorzien. Op de langere termijn wakkerde deze professionaliseringsslag echter bewustwording, zelfrespect en een verlangen naar democratisering aan – wat is op te vatten als een streven naar meer vrijheid en inspraak. Intussen bleef het kader zich veelal bevoogdend opstellen, een houding die weliswaar paste bij een militaire organisatie, maar in schrill contrast stond met de geest van de tijd en de maatschappelijke ontwikkelingen.

In het tweede deel verschuift de blik naar de activiteiten van het scheepsvolk zelf, in het bijzonder naar de matrozen. De hoofdstukken illustreren enerzijds dat Janmaat in staat was zelfstandig zijn belangen te behartigen en anderzijds dat zijn eigenmachtige optreden op grote weerstand stuitte bij de (marine)autoriteiten. Slaagden de matrozen erin veranderingen tot stand te brengen of fnuikte de militaire structuur van de marineorganisatie hun optreden? Hoofdstuk 3 laat zien hoe schepelingen zich in toenemende mate gingen identificeren met arbeiders op de wal en hun voorbeeld van organisatie navolgden. Ze noemden zichzelf ‘proletariërs in uniform’. Door middel van organisatie brachten zij een eenheid tot stand tussen matrozen, mariniers en stokers, een eenheid die letterlijk de grenzen van de scheepsverschansing oversteeg en voorheen nimmer bestaan had. Het derde hoofdstuk gaat tevens in op de vraag *hoe* de bond zijn strijd voerde. De militaire wet- en regelgeving dwong de bonden andere middelen te hanteren dan arbeiders in burgerlijke dienst. Het zal blijken dat de Matrozenbond probeerde te handelen binnen de bestaande grenzen van het militaire recht en daarin veelal slaagde, al werden daarbij geregeld de grenzen opgezocht. Hoofdstuk 4 analyseert vervolgens de belangrijkste grieven en wensen van het scheepsvolk. Het maakt duidelijk dat schepelingen in de eerste plaats lotsverbetering nastreefden, maar dat een hang naar publieke erkenning eveneens een grote rol speelde. Schepelingen waren niet alleen militair, zo benadrukten zijzelf voortdurend, maar ook staatsburger, echtgenoot en vader. Hun bereidwilligheid

het vaderland te verdedigen verdiende daarom meer respect, meer rechten en meer inspraak. Wel moesten zij er alles aan doen om die erkenning te verdienen, vandaar de herhaalde oproep tot zelfdiscipline. Het vijfde hoofdstuk is een casestudy en gaat in op de publieke campagne tegen de 'kinderwerving'. De Matrozenbond – politiek gesteund door de SDAP – slaagde erin dit thema tot onderwerp van maatschappelijk debat te maken, zodat de samenleving in toenemende mate betrokken raakte bij het reilen en zeilen van de marine. Mede daardoor bleek de situatie van een marine in isolement, een wens die veel zeeofficieren koesterden, onhoudbaar.

Het derde deel analyseert de verschillende reacties op het bestaan van de bonden. Hoofdstuk 6 laat zien waarom de (marine)autoriteiten bevreesd waren voor de bonden en hoe zij deze op hun beurt meenden te moeten bestrijden. Handhaving van de militaire *status quo* en angst voor een onbetrouwbare vloot bleken krachtige motieven te zijn om de bonden hardhandig aan te pakken. Uiteraard was die confrontatie het gevolg van een wisselwerking tussen de bonden en autoriteiten. Het optreden van de Matrozenbond beïnvloedde de reactie van de autoriteiten en omgekeerd leidde het optreden van de autoriteiten tot verscherpte acties van de zijde van de Matrozenbond. De laatste twee hoofdstukken tonen ten slotte hoe de misstanden bij de marine gepolitiseerd raakten en zelfs polarisatie veroorzaakten. Het zevende en achtste hoofdstuk handelen over de beeldvorming van respectievelijk de confessionelen en de socialisten ten aanzien van het lagere marinepersoneel en de daaruit voortvloeiende politieke opstelling. In de optiek van de confessionelen kampte de marine hoofdzakelijk met geestelijke en zedelijke misstanden. Zij wilden de problematiek van de 'geestelijke' zijde bezien en misstanden dienovereenkomstig beslechten. De socialisten daarentegen legden de vinger bij sociaaleconomische misstanden, die zij weer van de 'stoffelijke' zijde bezagen. Waar de houding van de confessionelen de schepelingen verbitterde, vonden zij bij de sociaaldemocraten een luisterend oor, tot in de Tweede Kamer toe. Beide politieke bewegingen representeerden elk een eigen discours, dat nauw aansluit bij het door Rowe gemaakte onderscheid tussen een 'democratisch' en 'paternalistisch' vertoog (zie pp. 15-16). Over en weer leidde dat tot verdachtmakingen in plaats van tot een dialoog, waardoor de reeds bestaande ontevredenheid bij de marine toenam. Het laatste hoofdstuk toetst de bestaande beeldvorming van een 'roode' vloot – voor zover mogelijk – aan de werkelijkheid en laat zien hoe deze metafoer een eigen leven ging leiden.

Terminologie

Aan het einde van deze inleiding resteren nog twee opmerkingen met betrekking tot de gebruikte terminologie. Allereerst worden in deze studie begrippen als manschappen, schepelingen, varengasten, Jannen, zeelieden en het lagere marinepersoneel consequent door elkaar gebruikt en als synoniem voor de beroepsgroep van matrozen beschouwd. Deze woordkeuze kan wellicht enige verwarring wekken en is formeel gezien zelfs onjuist. Niet alle schepelingen dienden immers in de functie van matroos, terwijl het begrip lager marinepersoneel zowel de mariniers, de stokers als de matrozen omvat

te. Toch is er bewust voor gekozen de zojuist genoemde begrippen als synoniemen te gebruiken: ook tijdgenoten bedienden zich van deze terminologie, veelal zonder nader onderscheid te maken tussen de verschillende personeelscategorieën. In het geval nadere specificering voor de leesbaarheid gewenst is, worden de matrozen, mariniers en stokers wèl als afzonderlijke groep onderscheiden. In de tweede plaats wordt in dit proefschrift steeds gesproken over de Matrozenbond, dat geldt ook voor de periode na 1908. Hoewel de Matrozenbond in dat jaar formeel ophield te staan en opging in de nieuw gevormde Bond voor Minder Marine-Personeel (BVMMP) bleef de vroegere naam nadien in zwang, zowel bij het personeel als bij parlement en pers. Om die reden zal dat ook in deze studie gebeuren.



DEEL I
DE METAMORFOSE VAN DE
KONINKLIJKE MARINE



1 | Een marine in verval?

De Nederlandse zeemacht in de ‘lange’ negentiende eeuw

Inleiding

Ter gelegenheid van de inhuldiging van koningin Wilhelmina verscheen in 1898 een tweedelig gedenkboek onder de titel *Eene halve eeuw*. Diverse auteurs blikten terug op de maatschappelijke vooruitgang die Nederland de achterliggende vijftig jaar had ondergaan. De toekomst zagen zij met vertrouwen tegemoet. Bij één van de auteurs klonk geen juichstemming door. In zijn bijdrage over de Koninklijke Marine kon viceadmiraal N. MacLeod zijn teleurstelling maar moeizaam onderdrukken. Voor de zeemacht was de tweede helft van de negentiende eeuw een periode van verval geweest, zo constateerde hij. De belangrijkste oorzaken van deze malaise waren zijns inziens het ‘hoogst bekrompen budget’ waarmee de opeenvolgende ministers van Marine het hadden moeten stellen en de ‘inmenging van leeken’ bij het materieelbeleid. Zodra de bewindsman te kennen gaf over meer geld te willen beschikken om zijn plannen tot uitvoering te kunnen brengen, stuitte hij op een onwillige ministerraad en een niet-deskundig parlement. Ten aanzien van de marine wilden de regering en de Tweede Kamer de hand het liefst op de knip houden. Elke voortuitgang werd op deze wijze onmogelijk gemaakt, zo luidde MacLeods zuur-gestemde commentaar.¹ Zijn zienswijze werd breed gedeeld. In de negentiende eeuw klaagden zeeofficieren steen en been over geldgebrek en verwaarlozing van de vloot.² Ook historici hebben lange tijd in negatieve zin geoordeeld over de staat van de Nederlandse zeemacht in de negentiende en vroege twintigste eeuw. Deze zou er op het vlak van financiën, materieel en personeel slecht hebben voorgestaan.³ Historici hebben dit oordeel inmiddels aanmerkelijk genuanceerd.⁴

Zoals in dit hoofdstuk blijken zal, was het met de marine inderdaad minder dramatisch gesteld dan tijdgenoten veelal deden voorkomen. Dat er desondanks sprake was van een crisistemming lag niet zozeer aan de vermeende zuinigheid, als wel aan de overspannen ambities die menig zeeofficier bleef koesteren. In de ‘lange’ negentiende eeuw – een term ontleend aan historicus Eric Hobsbawm, die daarmee doelde op de periode 1789-1914⁵ – maakte de Koninklijke Marine een ingrijpende gedaanteverwisseling door: de bureaucratisering nam toe, het werkteerrein breidde zich uit tot de koloniën, houten zeilschepen maakten plaats voor gepantserde stoomschepen en de differentiatie onder het marinepersoneel nam toe. Al deze veranderingen zorgden voor grote verwarring en

onzekerheid bij zowel politici, beleidsmakers als het marinepersoneel. Dit hoofdstuk schetst op hoofdlijnen de belangrijkste ontwikkelingen en biedt daarmee een kader voor het vervolg van deze studie. De volgende thema's komen achtereenvolgens aan de orde: de organisatie van de marine, het werkterrein waarop zij actief was, de verdediging van Nederlands-Indië, de materiële transitie en de specialisatie van het personeel. Hoewel deze onderwerpen onderling innig waren verstrengeld, worden zij in dit hoofdstuk min of meer ontvlecht. Daarbij is het steeds van belang te bedenken dat zij niet losgezien kunnen worden van militair-strategische concepten, internationale ontwikkelingen en politieke beleidskeuzes.

Naar een gecentraliseerde marineorganisatie

Als officiële oprichtingsdatum van de Koninklijke Nederlandse Marine wordt doorgaans 7 december 1813 aangehouden. Op die datum werd J.C. van der Hoop, de voormalige advocaat-fiscaal van de Amsterdamse admiraliteit, benoemd tot hoofd van het Departement van Marine. Hoewel de officiële titel van deze in Den Haag zetelende functionaris door de jaren heen met enige regelmaat zou wijzigen, bleven diens taken gedurende de negentiende en twintigste eeuw in grote lijnen dezelfde.⁶ De bewindsman gaf leiding aan de departementale organisatie, die het vastgestelde beleid grotendeels uitvoerde en de minister omgekeerd van adviezen voorzag. Daarin werd hij bijgestaan door een secretaris-generaal, die de ambtelijke leiding op het departement voerde. Het ministerie bestond altijd uit meerdere afdelingen. Deze waren op hun beurt weer onderverdeeld in bureaus die elk een specifiek beleidsterrein voor hun rekening namen. Aanvankelijk begon het departement met een kleine vijftig ambtenaren, verspreid over twee afdelingen, te weten Algemene Secretarie en Financiën. In de loop van de negentiende eeuw werden voortdurend nieuwe afdelingen en bureaus in het leven geroepen, waardoor de ambtelijke organisatie steeds verder uitdijde. Zo vond in 1860 een belangrijke reorganisatie van het departement plaats. De verschillende bureaus werden vervangen door een vijftal afdelingen, die zich respectievelijk met zaken betreffende materieel, personeel, financiële comptabiliteit, loodswezen en secretariaat bezighielden. Door het samenvoegen en splitsen van afdelingen kwamen organisatorische veranderingen op het Departement van Marine ook in de navolgende jaren herhaaldelijk voor.⁷ Deze reorganisaties waren zowel het gevolg van de steeds verdergaande bureaucratisering van het marinebedrijf als van de toenemende parlementaire betrokkenheid bij het defensiebeleid. Daarnaast nam de buitenlandse militaire dreiging in het laatste kwart van de negentiende eeuw gestaag toe vanwege ontwikkelingen in de internationale politiek. Vandaar dat in 1886 de Marinestaf werd opgericht. Deze 'denktank' voorzag de minister en de militaire bevelhebbers van informatie over buitenlandse mogelijkheden, droeg bij aan het ontwikkelen van een langetermijnvisie en diende de samenwerking tussen leger en vloot te bevorderen. Omstreeks 1900 telde het Ministerie van Marine zodoende zes afdelingen en meerdere bureaus.⁸

In de eerste helft van de negentiende eeuw oefende de koning grote invloed uit op zijn ministers. Dat gold wel in het bijzonder voor de ministers van Oorlog en Marine.⁹ Militaire aangelegenheden behoorden tot het prerogatief van de koning, de Grondwet bepaalde immers dat hij het oppergezag over de land- en zeemacht droeg en derhalve zorg moest dragen dat de Nederlandse staat over een toereikende krijgsmacht beschikte.¹⁰ Aanvaankelijk dienden de ministers hoofdzakelijk de wil van de koning uit te voeren, alleen aan hem waren zij verantwoording schuldig. Het parlement had slechts het recht begrotingen goed te keuren. De verhoudingen tussen koning, minister en parlement veranderden in de jaren veertig ingrijpend. Dankzij de grondwetswijzigingen van 1840 en 1848 verschoof de regeringsmacht van de koning geleidelijk naar het parlement. Voortaan dienden de ministers politieke verantwoording af te leggen aan het parlement.¹¹ Waar de invloed van de koning verminderde, nam de parlementaire bemoeienis met militaire vraagstukken in de loop van de negentiende eeuw steeds verder toe. Dat gold in het bijzonder voor de periode na de Frans-Duitse Oorlog (1870-1871). De verschillende stromingen en partijen in de Tweede Kamer wilden nadien consequent toezicht houden op de militaire uitgaven. Daarnaast raakten militaire en maatschappelijke vraagstukken alsmear meer verstrengd, bijvoorbeeld aangaande de dienstplicht.¹²

De achtereenvolgende ministers van Marine waren van deze parlementaire inmenging niet gediend. Het merendeel van hen was geschoold als zeeofficier. De bewindslieden lieten zich tijdens hun ministerschap als echte vakspecialisten kennen. Zonder enige politieke ervaring moesten zij zich staande zien te houden tegenover een parlement dat de begroting op haar doelmatigheid beoordeelde en steeds meer inspraak eiste. De ministers van Marine en Oorlog waren doorgaans van mening dat 'leeken' geen deugdelijke besluiten over militaire aangelegenheden konden nemen. Bijgevolg beschouwden zij kritische parlementariërs als een bedreiging voor de militaire belangen. Hoewel de debatten over de beleidsterreinen van Marine en Oorlog vrijwel alleen door specialisten – nagenoeg altijd (oud)officieren – werden gevoerd, nam de invloed van het parlement in de tweede helft van de negentiende eeuw steeds verder toe. Die ontwikkeling hing nauw samen met de opkomst van politieke partijen en de daarmee samenhangende fractie-discipline. Waren het voorheen individuele Kamerleden die een onafhankelijk oordeel velden, thans volgden de fracties de visie van hun militaire woordvoerders.¹³ Zolang militaire bewindslieden duidelijk konden maken dat het benodigde geld resulteerde in consistent beleid – tijdgenoten spraken in dit verband van een 'vast stelsel' – hoefden zij weinig te vrezen. Zoals later in dit hoofdstuk blijken zal, schortte het precies daar aan. In de negentiende eeuw drukten de individuele bewindslieden een persoonlijk stempel op het beleid, waardoor de successievelijke ministers soms een tegengestelde vlootpolitiek voerden.¹⁴ Het gebrek aan consistentie leidde geregeld tot conflicten met het parlement; ook een gedwongen tussentijds aftreden kwam voor, bijvoorbeeld wanneer de begroting werd afgewezen. Tussen 1842 en 1914 droegen maar liefst 31 verschillende personen korte of langere tijd de portefeuille van Marine.¹⁵

De hiervoor beschreven centralisatie van de marineleiding was een directe erfenis uit de Bataafs-Franse tijd, toen de vijf admiraliteitscolleges waren opgeheven en vervangen door een nationaal comité.¹⁶ De walorganisatie daarentegen bleef na 1813 nog lange tijd sporen vertonen van het ancien régime. In de zeventiende en achttiende eeuw beschikte elke admiraliteit over een uitgebreid gebouwencomplex, bestaande uit werven, magazijnen, kantoren en andere dienstgebouwen.¹⁷ Minister Van der Hoop besloot deze situatie grotendeels te continueren, al bracht hij wel een herschikking aan. De etablissementen en bijbehorende werven van Amsterdam, Rotterdam en Vlissingen fungeerden voortaan als hoofddirectie, terwijl die van Willemsoord, Medemblik, Enkhuizen, Hoorn en Hellevoetsluis als onderdirectie werden georganiseerd. De handhaving van deze infrastructuur was een weloverwogen keuze geweest. Van der Hoop wilde verspreid over het land steunpunten bezitten, werkgelegenheid behouden en vooral in korte tijd nieuwe schepen kunnen bouwen ingeval er oorlog zou uitbreken. Aangezien de opeenvolgende ministers na Van der Hoop geen drastische saneringsmaatregelen durfden te nemen, bleef de zeemacht tot halverwege de negentiende eeuw over een omvangrijke, inefficiënte walorganisatie beschikken, die onevenredig zwaar drukte op de begroting van de marine.¹⁸ Daarom keerden verschillende zeeofficieren zich in de jaren veertig tegen het gevoerde marinebeleid. In vlugschriften en krantenartikelen riepen zij de bewindsman op het aantal werven te saneren en het beschikbare geld vrij te maken voor het in de vaart houden van een 'actieve' vloot, die in hun optiek in staat van diep verval verkeerde.¹⁹ Deze zeeofficieren vertegenwoordigden wat historicus Willem Bevaart – in navolging van contemporaine brochureschrijvers – wel de 'varende' marine heeft genoemd. Zij stonden tegenover lieden van de 'Haagsche' marine, het bureaucratische establishment dat zich weinig om de kwaliteit van het materieel en personeel leek te bekommeren.²⁰

De walorganisatie werd uiteindelijk stapsgewijs gesaneerd. De werven van Rotterdam en Vlissingen sloten in respectievelijk 1850 en 1868 de deuren; in een eerder stadium waren de West-Friese werven al verdwenen. Intussen kreeg Willemsoord (Den Helder) de status van hoofddirectie. Daarmee was het aantal directies verminderd tot drie. Zodoende beschikten de Nederlandse zeestrijdkrachten in de tweede helft van de negentiende eeuw over steunpunten in Amsterdam, Hellevoetsluis en Den Helder, elk voorzien van een eigen werf. Den Helder zou vervolgens in korte tijd uitgroeien tot de belangrijkste marinebasis van het land.²¹ De drie bases stonden elk onder leiding van een directeur, die verantwoordelijk schuldig was aan de minister. Feitelijk droegen deze directeuren een dubbele pet: naast de dagelijkse leiding over het militaire en burgerpersoneel in hun directie voerden zij tevens het militaire commando over de regio waarin de basis gelegen was. In die hoedanigheid legden zij overigens geen verantwoording af aan de minister, maar aan de hoogste militaire bevelhebber. Alle commandanten van de verschillende schepen stonden onder toezicht van de commandant van hun thuishaven. Omdat de meeste oorlogsschepen Den Helder als thuishaven hadden, gold de functie van commandant-directeur van Den Helder als de hoogst haalbare functie binnen de Nederlandse marine.²²

Een omvangrijk werkkerrein

In maritiem-militair opzicht was de negentiende eeuw een periode van betrekkelijke rust. Gedurende het grootste deel van deze eeuw heersten de Britten op de wereldzeeën. Zij controleerden de belangrijkste handelsroutes met het oog op de vrijhandel en zorgden wereldwijd voor een machtsevenwicht tussen de verschillende Europese staten.²³ Nederland profiteerde in hoge mate van deze *Pax Britannica*. Het herstel van de onafhankelijkheid en de oprichting van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden waren zonder de steun van Groot-Brittannië op het Congres van Wenen (1814-1815) ondenkbaar geweest. Het was evenzeer te danken aan de Britten dat Nederland in 1816 het merendeel van zijn koloniale bezittingen terugkreeg in Zuidoost-Azië.²⁴ Deze teruggave had directe gevolgen voor het werkkerrein van de Koninklijke Marine, dat in omvang aanzienlijk toenam. De Nederlandse zeestrijdkrachten kregen bij Koninklijk Besluit van 1818 een drietal taken toegewezen. Allereerst dienden zij, net als voorheen, het Nederlandse grondgebied te verdedigen tegenover buitenlandse mogendheden. Concreet werd haar de bescherming van de kust, havens, rivieren en zeegaten opgedragen. In de tweede plaats moest de marine wereldwijd de nationale koopvaardij beschermen. Zo was tussen 1816 en 1830 een Nederlands eskader actief op de Middellandse Zee dat nauw samenwerkte met de *Royal Navy* en hoofdzakelijk kapers op de Noord-Afrikaanse kust bestreed. Geheel nieuw was ten slotte haar derde taak: het ondersteunen van het Nederlandse gezag in de overzeese gebiedsdelen, zowel in de Indische archipel als in het Caribisch gebied. In de zeventiende en achttiende eeuw had de Nederlandse staat die verantwoordelijkheid grotendeels aan de VOC en de WIC overgelaten.²⁵ Thans ondersteunde de Koninklijke Marine door middel van een eskader de Koloniale Marine, een organisatie die door de minister van Koloniën in het leven was geroepen ter bestrijding van zeeroverij en het verrichten van politiediensten binnen het Indische eilandenrijk.²⁶

De Koninklijke Marine bestond met andere woorden uit drie onderdelen, te weten een marine voor de kustverdediging, een zeegaande vloot én een permanent eskader dat actief was in Indië. Bijna anderhalve eeuw lang bleef dit takkenpakket ongewijzigd; pas na de Tweede Wereldoorlog zouden er zich ingrijpende veranderingen voordoen. Dat liet onverlet dat de Nederlandse zeemacht tot die tijd worstelde met de vraag waar het zwaartepunt van haar activiteiten behoorde te liggen. Veel officieren gaven de voorkeur aan het onderhouden van een zeegaande vloot; kustverdediging en bescherming van de koloniale bezittingen vonden zij aanzienlijk minder belangrijk. Zij koesterden het ideaal van een zeemogendheid. De ware roeping van de marine was het beschermen van de Nederlandse handel op zee, zo stelden zij.²⁷ Ook in de samenleving leefde dit gevoel, voornamelijk onder kooplieden. Volgens de liberale advocaat S.P. Lipman was de Nederlandse welvaart gebaat bij een krachtige vloot. De marine vormde immers 'de grondslag van ons volksbestaan' en 'het eenige bolwerk van den staat', zo schreef hij in 1831.²⁸ Hij, en anderen met hem, spiegelde de Nederlandse zeemacht graag aan die van Groot-Brittannië, de onbetwiste heerser op zee. Verder deden deze officieren en kooplieden een beroep op het

roemrijke maritieme verleden van de Republiek. Het was duidelijk dat deze roeping een 'algemene' of 'actieve' marine veronderstelde. Nederland moest beschikken over een aantal grote oorlogsschepen die op volle zee de strijd konden aangaan met buitenlandse mogendheden en in vreedstijd in staat moesten zijn de koopvaardijsschepen te beschermen.²⁹

Sedert de jaren veertig van de negentiende eeuw klaagden tijdgenoten doorlopend over de verwaarlozing van de vloot. Tot vervelens toe werd de boodschap herhaald dat de marine in staat van verval verkeerde. Geldgebrek zou de belangrijkste oorzaak hiervan zijn.³⁰ In reactie op dit commentaar riep minister J. Ensley in 1852 een adviescommissie in het leven onder leiding van prins Hendrik. Volgens de commissie was de 'slooping en vernietiging der Oorlogsmarine' hoofdzakelijk te wijten aan de taken die de Koninklijke Marine sinds het opheffen van de Koloniale Marine in 1838 voor haar rekening had moeten nemen. Behalve de bescherming tegen buitenlandse vijanden waren de Nederlandse zeestrijdkrachten sindsdien ook verantwoordelijk voor de handhaving van de veiligheid binnen het uitgestrekte eilandenrijk – waarover meer in de volgende paragraaf. In haar rapport voerde de commissie een krachtig pleidooi voor het herstel van een algemene marine, die zoveel mogelijk gescheiden diende te blijven van een koloniale of regionale marine. De plannen vereisten een aanzienlijk hoger marinebudget, dat volgens de commissie van 5 op 8 miljoen gulden zou moeten worden gebracht.³¹ Hoe pijnlijk dat voor velen wellicht ook was, restauratie van een algemene marine en handhaving van het concept van zeemogendheid bleken in de tweede helft van de negentiende eeuw niet langer realiseerbaar. Veranderingen in de internationale politiek en technologische innovaties doorkruisten voortdurend de herstel pogingen.

Historicus Bevaart heeft overtuigend aangetoond dat niet het 'hoogst bekrompen budget' de marine parten speelde, zoals MacLeod nog in 1898 sneerde, maar een ambitieniveau dat op geen enkele wijze strookte met de werkelijkheid. De vermeende achteruitgang werd in de eerste plaats veroorzaakt door de inefficiënte wijze waarop de marine was georganiseerd. Zoals reeds gezegd slokte de omvangrijke walorganisatie een onevenredig deel van het marinebudget op, waardoor eenvoudigweg te weinig geld overbleef voor het in stand houden van een algemene marine.³² In de tweede plaats wilde de Nederlandse zeemacht zich blijven meten met de grote buitenlandse mogendheden, terwijl zij in politieke zin tot de kleinere mogendheden behoorde. Allerlei technische innovaties die de grootmachten zich konden veroorloven, bijvoorbeeld ten aanzien van de scheepsbouw, wenste zij ook hier te implementeren zonder daarbij een duidelijk antwoord te kunnen geven op de vraag waarvoor deze vernieuwingen precies nodig waren. Het officiële standpunt luidde immers dat de krijgsmacht de Nederlandse neutraliteit moest waarborgen. In die zin was geldgebrek een relatief begrip: de zeestrijdkrachten waren niet langer in staat de grote zeemogendheden bij te benen. Daarmee was de Nederlandse vloot allerminst 'achterlijk'.³³ In de derde plaats dwongen veranderingen in de internationale machtsverhoudingen en de opeenvolgende technologische vernieuwingen de marine ertoe haar werkterrein te verplaatsen. Zo vormde de agressieve Franse vlootpolitiek in de jaren vijftig en zestig een bedreiging voor het Nederlandse grondgebied, te meer

omdat Frankrijk over schroefstoomschepen beschikte die in ondiepe wateren konden opereren en door hun pantsering – een novum voor die tijd – bovendien goed beschermd bleken tegen het kustgeschut. Daarmee was de kustlijn opeens een kwetsbaar onderdeel van de Nederlandse verdediging geworden.³⁴ Verder liet de inzet van nieuwe scheepstypen tijdens de Krimoorlog (1853-1856), de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865) en de Deens-Duitse oorlog (1864) zien dat er van een 'omwenteling in het zeewezen' sprake was. Met de introductie van pantserscheepen veranderde de maritieme oorlogvoering ingrijpend. De verdediging van de Nederlandse kustlijn kon niet langer geheel worden overgelaten aan de landmacht, concludeerden opeenvolgende commissies in de jaren vijftig en zestig.³⁵ Derhalve was het onvermijdelijk dat de Koninklijke Marine zich in Europa meer op kustverdediging ging toeleggen en haar materieelbeleid op deze taak diende af te stemmen (zie ook pp. 42-44).

Kustverdediging vereiste voor Nederland kleine schepen met een geringe diepgang. Uiteraard ging deze taak ten koste van het idee van een vloot die op volle zee kon acteren. Vanouds had de kustverdediging een wat provisorisch karakter, want alleen in geval van oorlog werd zij in gereedheid gebracht. De zeegaande vloot vormde in dat geval de eerste linie, zij had de taak de vijand op volle zee te bestrijden. De flottielje, bestaande uit enkele kleine, ondiepe oorlogsschepen, vormde de tweede linie en ondersteunde de kustbatterijen en -forten die door de landmacht werden bemand. Dit strategisch concept bleek na 1850 niet langer realistisch. Enerzijds miste de marine grote schepen die op zee de confrontatie met de tegenstander konden aangaan, anderzijds vormden kleine stoomschepen, die in tegenstelling tot logge zeilschepen in ondiepe wateren konden manoeuvreren, een veel acutere bedreiging voor de kust.³⁶ In het parlement bestond voortdurend verschil van inzicht over het materieel dat Nederland moest aanschaffen. De opeenvolgende commissies die zich bogen over deze problematiek waren het erover eens dat Nederland in het Europese theater niet langer tot de militaire zeemogendheden behoorde. Vanaf de jaren zestig bouwde de marine hoofdzakelijk kleine, gepantserde schepen die bedoeld waren voor de kustverdediging; grote zeegaande schepen werden slechts bestemd voor de verdediging van Nederlands-Indië.³⁷

De landsverdediging was vanouds een taak van het leger en rustte strategisch gezien op een eeuwenoud vestingstelsel. De Vestingwet van 1874 gold als een definitieve keuze voor het concept 'geconcentreerde verdediging'. Zij bepaalde onder andere welke vestingwerken en linies er moesten blijven bestaan en welke er mochten worden gesloopt. De verdediging van het Nederlandse grondgebied werd voortaan geconcentreerd op het gebied achter de oostelijk van de stad Utrecht gesitueerde Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een mobiel veldleger moest buiten deze verdedigingslinie de vijand zien te weerstaan en zich indien nodig terugtrekken achter de linie. Al met al schiep de wet een helder strategisch concept, maar omdat zij geen einddatum bevatte voor de voltooiing van de nieuwe vestingwerken en evenmin het daarvoor beschikbare budget vastlegde, liet zij veel ruimte voor discussie onder politici en officieren.³⁸

Hoewel de Vestingwet geen bepalingen bevatte over de taakverdeling tussen de land- en

zeemacht, had de wet wel degelijk gevolgen voor het optreden van de marine. De in mei 1874 aangetreden minister W.F. van Erp Taalman Kip gaf bij het indienen van zijn eerste begroting nadrukkelijk aan dat de vloot in Nederland slechts diende ter ondersteuning van de ‘verdedigingswerken te land’. Hij hechtte meer waarde aan ‘vaste sterktes’ dan aan ‘drijvend materieel’.³⁹ Voortaan was de marine oneerbiedig gezegd een verlengstuk van de landsverdediging. Het leger bemande de kustforten en verdedigde het vaderland op het moment dat een vijandelijk leger op de kust zou landen, de marine daarentegen diende met klein gepantserd materieel de verdediging van de kustforten te ondersteunen alsook de riviermondingen en zeegaten te beveiligen.⁴⁰ De minister, die maar liefst drie perioden als bewindsman van Marine diende, paste zijn materieelbeleid erop aan: in de jaren zeventig en tachtig werden slechts kleine, weinig indrukwekkende schepen aangebouwd, zoals ramschepen, monitors, kanonneerboten en in een later stadium de torpedoboot, de mijnenveger en de onderzeeboot. Deze beleidskeuze hield in dat de Koninklijke Marine niet langer in staat was haar macht op de wereldzeeën te ontplooiën.⁴¹ De ‘vroegere dagen van grootheid en glorie ter zee’ behoorden volgens de negentiende-eeuwse historicus Backer Dirks definitief tot het verleden.⁴²

Dat de Koninklijke Marine ook na de invoering van de Vestingwet op open zee bleef acteren, was te danken aan nieuwe activiteiten die haar werden toevertrouwd. Begin jaren tachtig raakte de zeemacht bijvoorbeeld betrokken bij politietoezicht op de Noordzeevervisserij. Ter bestrijding van de onderlinge geschillen hadden acht landen – waaronder Nederland – afgesproken dat marineschepen van de verschillende oorlogsmarines toezicht zouden houden op de visserij. Om die reden kruisten jarenlang minstens twee politiekruisers van de Koninklijke Marine op de Noordzee.⁴³ Daarnaast deed de vloot omstreeks de eeuwwisseling in bescheiden vorm weer meer aan vlagvertoon. Tussen 1895 en 1914 deed de regering meermaals een beroep op de zeestrijdkrachten om het Nederlandse prestige in het buitenland hoog te houden, aantasting van de nationale belangen te voorkomen of zelfs actief invloed uit te oefenen op andere staten. Dankzij deze *gunboat diplomacy* raakte de zeemacht betrokken bij kwesties in onder meer Marokko, Zuid-Afrika, China en Venezuela. Hoewel de marineleiding niet altijd even gelukkig was met deze vanuit ‘Den Haag’ opgelegde missies, hielden deze het idee van een zeemogendheid enigszins in leven.⁴⁴ Belangrijker dan beide genoemde taken was de groeiende betrokkenheid bij de verdediging van de Indische archipel. In het laatste kwart van de negentiende eeuw drong het besef door dat het bestaansrecht van de vloot uitsluitend in Indië te vinden was.⁴⁵

Het Indische vraagstuk

De betrokkenheid van de Koninklijke Marine bij de maritieme verdediging van de Indische archipel was aanvankelijk geen uitgemaakte zaak. Tot grofweg 1870 genoot deze taak geen prioriteit. Gezien de internationale machtsverhoudingen was dat heel begrijpelijk. Lange tijd ontbrak de noodzaak een krachtige vloot in Indië te stationeren, eenvoudigweg omdat er geen reële buitenlandse vijand voorhanden was. Zoals gezegd profiteerde

Nederland van het bestaande machtsverevenwicht in Europa en de Britse heerschappij op de wereldzeeën. Een verstoring hiervan, ook al was het in de Aziatische wateren, zouden de Britten op geen enkele wijze tolereren, zo was de gedachte, en dus werd stilzwijgend aangenomen dat de *Royal Navy* de Nederlandse bezittingen in het uitgestrekte eilandenrijk zou beschermen.⁴⁶ Dat de verdediging van Indië weinig prioriteit genoot, was zichtbaar in de wijze waarop de organisatie was vormgegeven. Een speciaal in het leven geroepen Koloniale Marine zorgde voor de handhaving van het Nederlandse gezag, zeeroofbestrijding en het vervoer van goederen en personen binnen de archipel. Deze Koloniale Marine was een zelfstandige, regionale organisatie, die evenals het Indisch leger onder verantwoordelijkheid van de minister van Koloniën viel. Een eskader van de Koninklijke Marine nam de verdediging van de kolonie tegenover buitenlandse mogendheden voor zijn rekening; tevens behartigde het de diplomatieke en handelsbelangen in Oost-Azië. Veelal werd het aangeduid als het Auxiliair Eskader, omdat het de Koloniale Marine waar nodig ondersteunde, zoals ten tijde van de Javaoorlog (1825-1830). Beide organisaties waren zowel wat personeel en materieel betreft geheel van elkaar gescheiden.⁴⁷

Spoedig bleek dat de Koloniale Marine geenszins voldeed aan de gestelde verwachtingen. Zonder hulp van de eskaderschepen bleek zij weinig te presteren. Dat was de reden dat in 1838 besloten werd de Koloniale Marine op te heffen. Personeel en materieel werden ingelijfd bij de Koninklijke Marine. Vanaf dat moment nam het eskader van de Koninklijke Marine eveneens de 'binnenlandse' taken voor zijn rekening. Wel bleef een 'civiele' marine actief voor het verrichten van politieke taken en het vervoer van overheidsdienaren, de voorloper van de Gouvernementsmarine.⁴⁸ Onder Nederlandse zeeofficieren bestond weinig enthousiasme voor deze nieuwe, koloniale taak. De Koninklijke Marine was gedwongen twee heren te dienen, waardoor zij niet langer in de gelegenheid was haar ware roeping als zeemogendheid te volgen, zo stelde één van hen.⁴⁹ De Indische dienst beschouwden de officieren als een blok aan het been, liever doorkruisten zij de zeeën met groot materieel dan met kleine schepen saai routinediensten te moeten verrichten, en dat in een tropisch klimaat aan de andere kant van de wereld.⁵⁰ De reeds genoemde commissie onder voorzitterschap van prins Hendrik concludeerde in 1852 dat het verval van de marine te wijten was aan de opheffing van de Koloniale Marine. Het takenpakket van de Koninklijke Marine zou sindsdien te omvangrijk zijn, wat ten koste ging van de 'algemene' marine.⁵¹ Evenwel wilde de commissie niet opnieuw een regionale/koloniale marine in het leven roepen, uit vrees dat de financiering hiervan ten koste zou gaan van een algemene marine. De eenvoudigste oplossing was dat het Ministerie van Koloniën ging meebetalen.⁵² Onder het personeel – van hoog tot laag – bestond intussen eveneens onvrede over de diensttijd in de koloniën. Het was 'wars van het voortdurend dienen in tropische gewesten', schreef zeeofficier N.C. Sieburgh in *De Gids*. Het was tevens de belangrijkste oorzaak van het personeelsverloop, beweerde hij.⁵³

De opheffing van de Koloniale Marine leidde tot diverse schermutselingen tussen de ministers van Marine en Koloniën. Eén van de belangrijkste vragen was voor wiens rekening de uitgaven van het versterkte eskader in Indië dienden te komen: voor die van

Marine of die van Koloniën?⁵⁴ Die vraag klemde te meer omdat voor politiediensten in Indië kleine schepen nodig waren, die niet geschikt bleken voor een confrontatie op volle zee. De opeenvolgende ministers van Marine toonden weinig bereidwilligheid nieuw materieel aan te schaffen, terwijl de ministers van Koloniën klaagden over de slechte staat waarin de naar Indië gezonden schepen verkeerden. Dat was precies de reden dat zij vaartuigen voor eigen rekening liet aanbouwen. In 1866 kwam het min of meer tot een oplossing, toen de oorlogsmarine opnieuw in twee afzonderlijke organisaties werd onderverdeeld. De nieuw opgerichte Indische Militaire Marine moest evenals de vroegere Koloniale Marine optreden tegen zeerovers en het koloniale leger ondersteuning verlenen bij expedities; tevens hoorde zij zorg te dragen voor hydrografie en bebakening. De hiervoor bestemde schepen zouden blijvend in Indië worden gestationeerd en voor rekening van de Indische begroting komen. Intussen droeg het Auxiliair Eskader van de Koninklijke Marine, bestaande uit enkele grote schepen die werden bekostigd door de minister van Marine, opnieuw zorg voor de handhaving van de Nederlandse soevereiniteit. Feitelijk gingen de zeestrijdkrachten dus terug naar de situatie van vóór 1838, met als belangrijkste verschil dat beide organisaties onder het bevel van dezelfde commandant kwamen te staan. Een tweede verschil was dat het personeel van beide onderdelen tot de Koninklijke Marine behoorde. Europese opvarenden werden voortaan voor een periode van gemiddeld drie jaar naar de Oost gezonden en dienden afwisselend bij het eskader en Indische Militaire Marine.⁵⁵

Wekte de dienst in Indië in eerste instantie weinig geestdrift op, in het laatste kwart van de negentiende eeuw nam de belangstelling voor de maritieme verdediging van de archipel toe. Verschillende factoren kunnen deze ommezwaai verklaren. Allereerst had de Vestingwet de taak van de Koninklijke Marine in Europa merendeels tot die van kustverdediging gereduceerd. Zeeofficieren gingen mede daardoor beseffen dat het bestaansrecht van de marine voortaan in de koloniën moest worden gezocht. Alleen het bezit van deze overzeese gebiedsdelen rechtvaardigde immers het bestaan van een grote scheepsmacht. De Nederlandse vloot bestond per slot van rekening uit overwegend klein materieel, terwijl de externe verdediging van Indië grote schepen vereiste.⁵⁶ In de tweede plaats dreigde het scenario dat de Koninklijke Marine, net als bij de kustverdediging in Nederland, een bijrol zou gaan vervullen. Omdat de zee macht hoofdzakelijk verouderd materieel naar Indië zond, was de minister van Koloniën voor eigen rekening zwaardere schepen gaan bouwen. Aan de ene kant was dat een positieve ontwikkeling, maar aan de andere kant dreigde de Koninklijke Marine daardoor haar zeggenschap over de maritieme middelen in Indië te verliezen en zichzelf in politiek-strategisch opzicht buitenspel te zetten. Dat wilde zij begrijpelijkerwijs voorkomen.⁵⁷ Ten slotte kwam het Indische defensievraagstuk in het middelpunt van de belangstelling te staan door veranderingen in de internationale politiek. De opkomst van Duitsland als (maritieme) macht dwong de *Royal Navy* aan het begin van de twintigste eeuw haar schepen grotendeels terug te trekken uit Azië en zich te concentreren op de Noordzee. Het directe gevolg hiervan was dat Groot-Brittannië als natuurlijke beschermheer in Azië wegviel.