

'20 niet tot ontplooiing komen. Een kleine vaste kern hield op Soesterberg met toewijding de militaire Luchtvaart-Afdeling in stand, o.m. voor de oefening van dienstplichtigen die bij de luchtmacht ingedeeld werden. In 1932 telde die kern 29 officieren en 10 onderofficieren.¹ Toen de afdeling in 1933 een nieuwe commandant kreeg, trof deze een 'deplorable toestand' aan, 'met grotendeels verouderde vliegtuigen en personeel dat geen vertrouwen had in die vliegtuigen, praktisch een hopeloze toestand.'²

Het verging de Koninklijke Marine in die jaren niet beter.

In 1913 had een staatscommissie, er van uitgaande dat de vloot in Indische wateren sterk genoeg moest zijn om het koloniaal gebied tegen elke aanranding te beschermen, voorgesteld dat om een kern van negen slagschepen een harmonische en voor die dagen grote vloot gebouwd zou worden, o.m. met zes kruisers, acht torpedobootjagers en 22 onderzeeboten.³ Het plan had het nog niet tot parlementaire behandeling gebracht toen de eerste wereldoorlog uitbrak. Midden in die oorlog, in 1916, werden twee moderne kruisers op stapel gezet (de 'Java' en de 'Sumatra'), in 1917 een derde, de 'Celebes'. Die derde werd niet afgebouwd, de beide andere nam men respectievelijk in 1925 en 1926 in dienst. Eind van de oorlog was 'het materieel van de marine geheel opgevaaren': men had met de gemiddeld twintig jaar oude schepen intensief moeten patrouilleren.⁴ Dus benoemde de regering een commissie die als richtlijnen in het oog hield dat de marine niet in een Nederlands en buiten-Nederlands gedeelte gesplitst mocht worden; dat in Nederland de verdediging te water als aanvulling op de kustverdediging beschouwd moest worden en dat men in Indië het doordringen van een vijand in de archipel moest zien te vertragen. Het bouwen, regelmatig moderniseren en bemannen van een vloot van groot materieel werd geacht, 'onze krachten in elk opzicht verre te boven (te) gaan'.⁵

In feite betekende dit dat het Koninkrijk voor de verdediging van zijn

¹ J. E. van Zwieten: 'Grepes uit de geschiedenis van de militaire luchtvaart in Nederland tot 1940' in *Een halve eeuw Militaire Luchtvaart* (1963), p. 77. ² Getuige P. W. Best, *Eng.*, dl. I c (1949), p. 125. ³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal van Scheepvaart, Archief no. 33.07.353.3, Manuscripten T. H. Milo en W. E. van Popta over de geschiedenis van koopvaardij en marine in de tweede wereldoorlog (voortaan aan te halen als: Ms. Milo-van Popta), II, p. 42. ⁴ Chef van de Marinestaf, Bureau Maritieme Historie, 'De Koninklijke Marine in de tweede wereldoorlog', dl. I: 'De strijd in Nederland' (verder aan te halen als: 'Marine . . . tweede wereldoorlog'), 1: 'Inleiding', *Mededelingen van de marinestaf*, 1955, no. 3, p. 21-22. ⁵ *Memorie van Antwoord op het Voorlopig Verslag van de Eerste Kamer betreffende het ontwerp van wet tot verhoging en wijziging van de wet tot voorlopige vaststelling van het VIe hoofdstuk der staatsbegroting voor het dienstjaar 1920*, aangehaald a.v., p. 22.