

marineblad



ORGAAN EN UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINE-OFFICIEREN



JAARGANG 100 – OKTOBER 1990 – NUMMER 10

PROBLEEMLOOS VERHUIZEN

KIES VOOR KIESEWETTER ALS U PROBLEEMLOOS WILT VERHUIZEN!

Kiesewetter is een internationaal erkend verhuisbedrijf met o.a.:

- Nationale en internationale verhuizingen
- Rijksverhuizingen
- Gecombineerde verhuizingen naar Engeland, Duitsland, België en Frankrijk
- Emigratieverpakkingen
- Verwarmde opslagruimte
- Verhuislift
- Verhuur en verkoop van verpakkingsmateriaal

KIESEWETTER BV

Nijverheidsweg 3a, Den Helder
Telefoon 02230-33131
Telefax 02230-37700

**ERKENDE
VERHUIZERS**
dat pakt goed uit!

Hertel: isolatiesystemen op maat

Al sedert 1895 houdt Hertel zich bezig met het leveren en monteren van isolatiesystemen en met het vervaardigen van afdichtingen en technische rubbers.

Aanvankelijk alleen voor scheepsbouwers, maar door de sterk toenemende vraag inmiddels voor vrijwel iedere tak van industrie. Inmiddels heeft Hertel dus ruime ervaring opgedaan met alle facetten van de isolatiebranche.

Thermische en akoestische isolatie, brandbescherming; Hertel weet er alles van en dat geldt ook voor klimaatkamers, polyurethaan spuiten, asbestverwijderen en licht constructiewerk. Ongeacht of het om een nieuwbouw-, renovatie- of onderhoudsproject gaat.

In alle gevallen biedt Hertel naast kwaliteitsprodukten

een vèrgaande service, door voor een uitstekende administratieve, organisatorische, technische en wetenschappelijke begeleiding van de onderhanden zijnde projecten te zorgen.



hertel

Hertel B.V.
Postbus 7115,
3000 HC Rotterdam
Telefoon 010 - 416 65 00
Telex 28611 herco nl
Telefax 010 - 416 76 08

HOGE DRUK COMPRESSOREN EN REDUCEERTECHNIEK



Compressoren: Techniques Girodin – Frankrijk
Reduceertechniek: I.V. Pressure Controllers – Engeland
N.E.I. Thompson – Engeland
G. H. Reduziertechnik – Duitsland
Ashford Controls – Engeland

In gebruik op o.a.:
Vliegdekschepen – Fregatten – Onderzeeboten –
Torpedobootjagers – Mijnenvegers en -jagers (Tripartite klasse) van Nederland – Frankrijk – België – Engeland –
Canada – Indonesië – Australië – Nieuw Zeeland e.a.



**Techni Control
International B.V.**

Postbus 24 – 7900 AA Hoogeveen
Tel. 05280-6 77 68 / 7 07 02
Telex 42426 Fax 05280-6 84 02

Seateam UK

6 George Street
Great Yarmouth NR30 1HR
Tel. (44) 493-853654
Telex 975709
FAX (44) 493-850419

Seateam NL

P.O. box 339, 1780 AH Den Helder
Het Nieuwe Diep 39
The Netherlands
Tel. (31) 2230 - 27374
Telex 57535 nl
FAX (31) 2230 - 28491

OFFSHORE SURVEY SITE SURVEYS
DIVING SUPPORT SHALLOW SEISMIC
RIG POSITIONING RIG RE-ENTRIES

seateam

SHIPS - PERSONNEL - EQUIPMENT

PontMeyer

Hoorn b.v.
Protonweg 17
1620 AH Hoorn
Tel. 02290-12725
Fax 02290-16126

AGA SPIROMATIC EN DE NIEUWE AGA DIVATOR MK II:



MAXIMAAL COMFORT EN MINIMALE OVERDRUK

Maximale veiligheid
Geen inlek, door medisch
verantwoorde minimale overdruk

Maximaal draagcomfort
Geen knellende banden; anatomisch
gevormde rugplaat; één of twee
cilinders

Uitademingsventiel met uniek
luchtbuffersysteem

Uitgekiend
terugtochtwaarschuwingssysteem

Aansluiting voor reddingsslang

Zelfborgende cilinderafsluiter

Eenvoudige controle, demontage en
onderhoud

De AGA Spiromatic voldoet aan DIN-
en CEN-normen

De AGA Divator MK II voldoet aan
hoogste eisen gesteld door
beroepsduikers

INTERSP/RO

Nederland

Asterweg 1

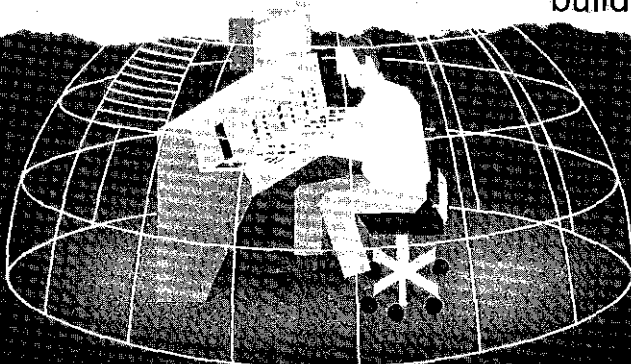
1031 HL Amsterdam

Telefoon (020) 32 29 11

BRONSWERK

The environment is essential for
optimal performance in command,
control, communications and
intelligence.

Bronswerk provides a
safe environment in
ships, vehicles, shelters,
buildings.



Bronswerk Airconditioning Special Systems, P.O. Box 28, 3800 HC Amersfoort, The Netherlands

ABB
ASEA BROWN BOVERI

ASEA BROWN BOVERI has a long established tradition of excellence in the energy technology area and is a European world leader in its areas of business.

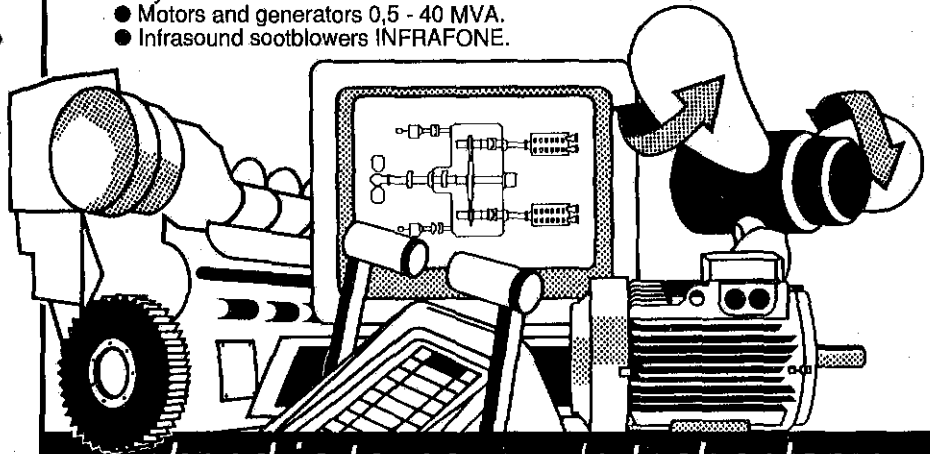
The ABB group is internationally active with industrial bases on all continents and is an important supplier in today's technology. We are well known for consistent high quality and are leaders in plant reliability. By investing heavily in research and development we are able to maintain this position. The corporate headquarters are situated in Zurich, Switzerland. ASEA BROWN BOVERI Marine & Offshore is not only World Wide active with newbuildings and retrofits, but is also the World Wide Spareparts Centre for Marine Automation products.

Asea Brown Boveri B.V.
Marine & Offshore
P.O.Box 433
3000 AK Rotterdam
The Netherlands
+ 31 10 4563000
+ 31 10 4568687 (fax)

marine & offshore

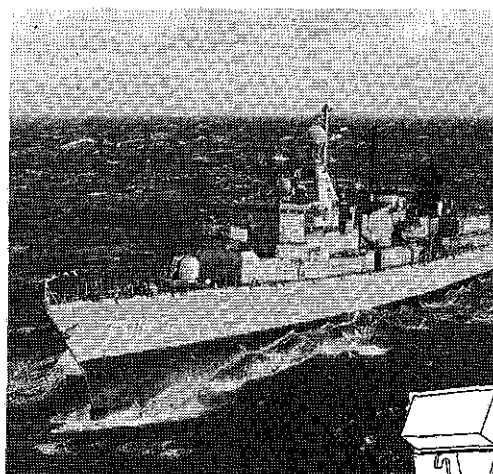
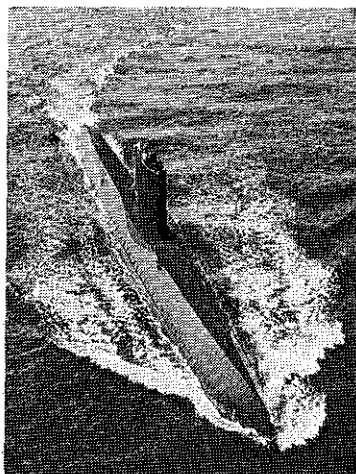
A complete package for controlling and supervision, motors, generators and electric propulsion.

- BCS systems for all main engines (steam and diesel) with fixed or C.P. propellers.
- Diesel engine control system, FAHM 200.
- Electric powerplant control, GENA 100, DSB 85p, ESB 85p.
- Alarm and monitoring systems, ALSY 200, COMPAL 85p, SACO.
- Electronic speed governors, DEGO II.
- Fuel efficiency system, torque and shaft power meters, TORDUCTOR.
- Ship telegraph systems TESSY / ESSY.
- Cylinder diagnostic and monitoring system, CYLDET-MIP.
- Pump, valve, tank, ballast, process control with MASTERPIECE, MASTERVIEW.
- Variable speed drives 0,2 - 4,2 MW.
- Cycloconverters 2 - 40 MW.
- Motors and generators 0,5 - 40 MVA.
- Infrasound sootblowers INFRAFONE.



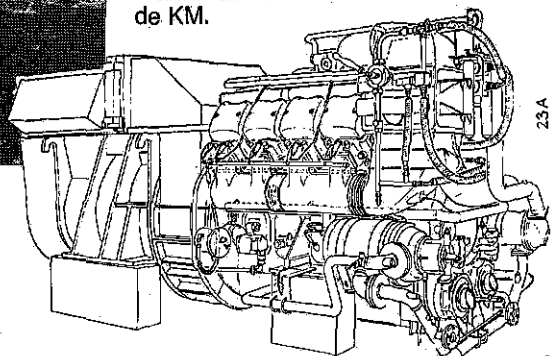
ahead in tomorrow's technology

S.E.M.T. Pielstick dieselmotoren. U vaart er wel bij.



Voor voortstuwing en energie-opwekking, vermogens van 500-22000 kW.

Economisch in bedrijf en onderhoud.
Standaardisatie van componenten.
Kwaliteitscontrole volgens **AQAP4**.
Technisch vooruitstrevend, hoog vermogen bij laag motorgewicht en geringe afmetingen.
Service en logistiek afgestemd op marine-eisen. Sinds '74 werkzaam voor de KM.



23A

INDUMIJ MOTOREN BV

Mijlweg 71, postbus 101, 3300 AC Dordrecht.
Telefoon 078-170 000, Telefax 078-172 040



-
- | | |
|-----|---|
| 383 | Redactioneel |
| 384 | Maritiem Italië
door G. M. W. Acda |
| 398 | Willem Corneliszoon Schouten
door A. van der Moer |
| 405 | Op zee gestationeerde nucleaire wapens en de veiligheid van het Westen
door W. J. J. van der Knaap |
| 408 | Zachte wetenschap in een hard bedrijf (3)
door J. W. van Borselen |
| 415 | Boekbesprekingen |
| 417 | Ingezonden mededelingen |
| 418 | Literatuuroverzicht |
-

Redactiecommissie:

Dr. D. C. L. Schoonoord (secretaris)
Mr. drs. C. Homan
Ir. A. J. J. M. van Koningsbrugge
R. M. Lutje Schipholt
G. C. de Nooy
P. H. Scholten
W. M. van Gulpen
Drs. R. T. B. Visser

Adres secretariaat der Redactie:

Postbus 96890
2509 JG 's-Gravenhage
Telefoon (070) 3162120

Advertentie-acquisitie

Publiciteitsbureau Leeuwenbergh BV
Postbus 139 - 2170 AC Sassenheim
Telefoon (02522) 19023
Contactpersonen: Frank van Gils - Bob den Haring

Vormgeving:

Kon. Drukkerij en Uitgeverij v/h C. de Boer jr nv
Zeverijnstraat 6, 1216 GK Hilversum
Postbus 507, 1200 AM Hilversum
Telefoon (035) 258611

Adreswijzigingen en opgave van abonnementen voor niet-leden van de KVMO:

Kon. Drukkerij en Uitgeverij v/h C. de Boer jr nv
Postbus 507
1200 AM Hilversum
Telefoon (035) 258611

Abonnementsprijs incl. BTW:

Nederland, België, Ned. Antillen,
f 60,- (voor buitenland plus verzendkosten)

Losse nummers:

f 5,50 per stuk, excl. verzendkosten

Mededelingen van de redactiecommissie

Het Marineblad wordt uitgegeven onder verantwoordelijkheid van het hoofdbestuur van de Koninklijke Vereniging van Marine-officieren, om de doelstellingen van de vereniging te bevorderen. Overeenkomstig de statuten behoort daartoe onder meer het bijdragen tot „het in stand houden van een voor haar taak berekende zeemacht en behartiging van de belangen, in de meest ruime zin, van de leden“. Hieronder wordt mede begrepen het bevorderen van de kennis van de officieren der zeemacht voor zover van belang voor de uitoefening van hun taak. De artikelen in het Marineblad zullen bij voorkeur van professionele en wetenschappelijke aard zijn. Het is daarbij tevens wenselijk, mede ter versteviging van de onderlinge band tussen de leden, dat het blad bijdragen publiceert die een informatief karakter hebben. De informatie zal betrekking hebben op activiteiten van de Koninklijke marine, op maritieme onderwerpen in het algemeen en op onderwerpen die verband houden met de defensie. Hierbij geldt dat ook korte schetsen, fotoreportages of enkele foto's die interessante informatie voor de lezerskring bevatten, welkom zijn. Voorts nodigt de redactiecommissie de lezers gaarne uit hun - afwijkende - mening over gepubliceerde artikelen op schrift te stellen en in te zenden, om zodoende ook discussie mogelijk te maken. De redactiecommissie zal boeken die haar ter recensie toegezonden worden en waarvan zij een recensie wenselijk acht, ter bespreking aan-

bieden aan ter zake kundige en belangstellende leden van de Koninklijke Vereniging van Marine-officieren. Boeken die ongevraagd ter recensie worden aangeboden worden niet teruggezonden. Artikelen dienen te worden ingezonden in tweevoud; illustraties moeten los zijn bijgevoegd; kaarten en figuren moeten duidelijk zwart-wit en in inkt zijn uitgevoerd. Bij citaten is bronvermelding noodzakelijk; op het onderwerp betrekking hebbende literatuur moet aan het eind van het artikel worden vermeld met plaats en jaar van publikatie. Artikelen zullen bij voorkeur niet langer zijn dan 5.000 woorden. De artikelen moeten vergezeld gaan van een korte persoonsbeschrijving en zo mogelijk een samenvatting van het artikel. Het honorarium per bladzijde bedraagt f 40,-. Artikelen, welke in het Marineblad worden gepubliceerd, behoeven als zodanig niet de visie te vertolken van de marineliding, noch die van het bestuur van de Koninklijke Vereniging van Marine-officieren of van de redactiecommissie. Zij zijn uitsluitend voor verantwoording van de schrijver(s). Artikelen en fotoreportages dienen te worden gezonden aan de secretaris van de redactie, dr. D. C. L. Schoonoord, luitenant-kolonel der mariniers, Postbus 96890, 2509 JG 's-Gravenhage, met vermelding van de wijze waarop men het eventuele honorarium wenst te ontvangen. De auteur van een geplaatst artikel ontvangt 5 exemplaren Marineblad.

Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



*Secretariaat der Vereniging: Koningin Marijlaan 15-17,
2595 GA 's-Gravenhage.
Postadres der Vereniging: Postbus 95361, 2509 CJ 's-Gravenhage.
Telefoonnummer secretariaat: (070) 383 95 04.
Postrekening der Vereniging: 538707 t.n.v. Penningmeester KVMO,
Kolkrijst 60, 3828 EK Hoogland.*

Beschermheer:
Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden

Ere-leden:
S. D. Duyverman, kapitein ter zee (A) b.d.
fr. S. J. J. Hoffmann, kapitein ter zee (T) b.d.
Drs. G. Brand, kapitein ter zee (A) b.d.
K. G. Spaans, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse b.d.
W. J. M. Creighton, kapitein ter zee (AR) b.d.

HOOFDBESTUUR

Voorzitter:
A. H. P. Knoppin, kolonel der mariniers

Vice-voorzitter:
Drs. Ir. B. Wienbelt, kapitein-luitenant ter zee (T)

Hoofd Sectie Georganiseerd Overleg t/m secretaris:
F. J. Marcus, luitenant ter zee (A) der tweede klasse OC

Penningmeester:
Mr. C. A. Slagt-Kelly, luitenant ter zee (SD) der tweede klasse OC

Leden:
S. C. Barends, luitenant ter zee der eerste klasse
W. J. M. Creighton, kapitein ter zee (AR) b.d.
J. H. Kasten, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse
fr. W. F. van Laar, kapitein ter zee (E) b.d.
Mr. D. P. M. Maessen, kapitein der mariniers
E. H. Nicuwhuis, luitenant ter zee (E) der eerste klasse
W. C. Ouwehand, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse
R. C. J. M. van de Rijdt, luitenant ter zee (A) der tweede klasse OC
Drs. P. F. van der Schee, luitenant ter zee (SD) der derde klasse KMR
Mr. G. Souer, luitenant ter zee (A) der eerste klasse
Mr. C. N. M. Wierema, kapitein-luitenant ter zee
Mr. H. Th. Wagenaar, luitenant ter zee (A) der eerste klasse

AFDELINGSBESTUUR AMSTERDAM

Voorzitter:
R. T. J. Montijn, luitenant ter zee (T) der eerste klasse

Secretaris:
Drs. P. S. Hekkenberg, luitenant ter zee (SD) der tweede klasse OC

Penningmeester t/m OOO-coördinator:
H. C. L. Blom, luitenant ter zee (A) der tweede klasse OC

Lid:
Mr. A. IJ. Vlas, luitenant ter zee (SD) der derde klasse KMR

AFDELINGSBESTUUR CURAÇAO

Voorzitter:
E. J. M. Blommestijn, majoor der mariniers

Secretaris:
R. M. Wuite, luitenant ter zee (A) der tweede klasse OC

Penningmeester:
D. S. Gerretse, luitenant ter zee (AR) der eerste klasse

Lid t/m OOO-coördinator:
J. P. S. M. de Rooij, luitenant ter zee (A) der tweede klasse OC

Lid:
H. P. van der Lelie, luitenant ter zee (SD) der tweede klasse OC

Commissaris Post-actieven:
G. J. van Doorn, kapitein-luitenant ter zee (A) b.d.

AFDELINGSBESTUUR DEN HAAG

Voorzitter:
Mr. W. Hekman, luitenant-kolonel der mariniers

Vice-voorzitter:
P. S. Rouffaer, luitenant ter zee (E) der tweede klasse OC

Secretaris:
F. Bakker, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse

Tweede secretaris t/m OOO-coördinator:
K. E. Nuse-Kat, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse

Penningmeester:
C. W. Tempelaars, luitenant ter zee der eerste klasse

Tweede penningmeester:
Mr. G. Ploeg-van Boekelen, luitenant ter zee (SD) der tweede klasse OC

AFDELINGSBESTUUR DEN HELDER

Voorzitter:
Ir. J. J. Scholten, kapitein ter zee (E)

Secretaris:
A. L. P. Vrijburg, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse

Penningmeester:
E. R. T. te Boekhorst, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse

Lid t/m commissaris post-actieven:
J. de Wolf, kapitein-luitenant ter zee KMR

Lid t/m KMR-zaken, tevens ledenwerving:
E. van Uum, luitenant ter zee (SD) der derde klasse KMR

AFDELINGSBESTUUR DOORN

Voorzitter:
F. R. Swart, kapitein der mariniers

Secretaris:
R. L. Poetiray, kapitein der mariniers

Penningmeester:
G. T. J. Aben jr, majoor der mariniers

Leden:
J. H. Thesingh, majoor der mariniers
H. van Veldhuizen, tweede luitenant der mariniers KMR

AFDELINGSBESTUUR ROTTERDAM

Voorzitter:
A. L. van der Wal, majoor der mariniers

Secretaris:
F. van der Voort, luitenant ter zee (SD) der tweede klasse OC

Penningmeester t/m OOO-coördinator:
R. de Wilde, kapitein der mariniers

Commissaris Post-actieven:
J. W. Schreuder, kapitein-luitenant ter zee (SD) b.d.

AFDELINGSBESTUUR VALKENBURG

Voorzitter:
P. A. Brons, kapitein-luitenant ter zee (A)

Secretaris:
K. C. Jansen, luitenant ter zee (SD) der derde klasse

Penningmeester t/m OOO-coördinator:
A. R. S. Rost, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse

Lid:
Ing. W. F. P. H. Rademakers, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse

AFDELINGSBESTUUR ZEELAND

Voorzitter:
J. J. Mooldijk, kapitein-luitenant ter zee (SD)

Penningmeester:
C. van Weele, luitenant ter zee (SD) der eerste klasse

Secretaris t/m OOO-coördinator:
J. J. Maas, luitenant ter zee (VK) der tweede klasse OC

Lid:
H. Willems, kapitein-luitenant ter zee (SD) b.d.

Commissaris Post-actieven:
J. Zock, kapitein-luitenant ter zee (T) b.d.

Correspondent Oostende:
F. Bolderheij, luitenant ter zee (E) der tweede klasse OC

COMMISSIE GEORGANISEERD OVERLEG

Leden:
A. H. P. Knoppin, kolonel der mariniers
F. J. Marcus, luitenant ter zee (A) der tweede klasse OC

Plv. leden:
Mr. R. L. Adriaansen, kapitein ter zee (A) b.d.
H. van Bemmelen, kapitein ter zee (A) b.d.

REDACTIESECRETARIS MARINEBLAD

Dr. D. C. L. Schoonoord, luitenant-kolonel der mariniers

VERTEGENWOORDIGING STICHTINGSRAAD MSF

A. P. C. C. Hopperus Buma, luitenant ter zee (AR) der eerste klasse
R. Bloemendaal, luitenant ter zee der eerste klasse
S. C. Barends, luitenant ter zee der eerste klasse

COPYRIGHT MARINEBLAD

Koninklijke Vereniging van Marineofficieren, 's-Gravenhage.
Het Marineblad verschijnt 11 maal per jaar.

ADRESWIJZIGING

De verwerking van adreswijzigingen ondervindt vaak ernstige vertraging omdat verzuimd wordt het secretariaat in te lichten. Teneinde een zo nauwkeurig mogelijke administratie te waarborgen, wordt alle leden verzocht hun adreswijziging zo tijdig mogelijk schriftelijk op te geven uitsluitend aan: Secretariaat KVMO, Postbus 95361, 2509 CJ Den Haag. Dit alleen kan een vlotte verwerking garanderen.

Leden, die van overzee thuisvaren, kunnen genoemd secretariaat verzoeken Marineblad en Mededelingenblad aan te houden tot het nieuwe adres in Nederland bekend is. Adreswijzigingen opgegeven op bureau Commandement etc. worden niet doorgegeven aan de KVMO.

Belangentegenstellingen

Turbulente politieke ontwikkelingen beheersen heden ten dage het wereldbeeld. In snel tempo vermindert de spanning tussen Oost en West, die decennia lang de legitimiteit van de westerse defensie-inspanning vormde. Recent is echter nogal onverwacht de bestaande spanning tussen de Arabische en westerse wereld manifest geworden, die zelfs tot een militair-maritieme bijdrage van ons land heeft geleid.

De Oost-West ontspanning heeft geleid tot een politiek geïnitieerd voornemen om te komen tot een wijziging in de strategie van de defensieorganisatie. Onder een wijziging in de strategie moet worden begrepen het opnieuw vaststellen van de doelstellingen van de organisatie en de wegen waarlangs en de middelen waarmee men deze doelstellingen wil trachten te realiseren. De wijziging beoogt een herstructurering van de Nederlandse krijgsmacht, waarbij mobiliteit, flexibiliteit en interoperabiliteit als kernbegrippen worden gehanteerd. Immers de kwalitatieve veranderingen die hiermee gepaard gaan zullen de krijgsmacht in staat moeten stellen op het juiste tijdstip, op de juiste plaats en in uiteenlopende conflictsituaties met de juiste middelen effectief op te treden. Aan deze formulering ligt een bedenkelijke vooronderstelling ten grondslag; immers impliciet wordt er van uitgegaan dat de huidige krijgsmacht daartoe niet in staat zou zijn. De geschiedenis – en ook de huidige „Golf Operatie” getuigt daarvan – heeft geleerd dat het maritieme deel van de krijgsmacht daar altijd al tot toe in staat is geweest. De vraag rijst of enkel die reden aanleiding is geweest tot het voornemen de krijgsmacht te herstructureren.

Er is nog een doelstelling, alhoewel minder duidelijk geformuleerd: er wordt naar vermindering van de defensieuitgaven gestreefd. Dat verklaart ook de curieuze koppeling van de herstructurering aan de reductie in omvang van de krijgsmacht. In feite worden, alvorens de gewijzigde strategie gestalte heeft gekregen, de middelen alvast beperkt. Loopt de minister dan toch „voor de muziek uit”? Neen, hij heeft een ander belang.

Om deze paradox te doorgronden, is het goed even stil te staan bij belangen van verschillende actoren in het spel. Doelstellingen zijn een operationalisatie van de belangen. Het spelgedrag van de actoren moet begrepen worden als een produkt van doelstellingen, informatie en procedures om op een optimale manier de informatie te gebruiken om de doelstellingen te verwezenlijken. De minister heeft een electoraal bepaald politiek belang. De krijgsmachtleiding streeft het effectief en efficiënt leveren van gevechtskracht na. De mannen en vrouwen die in de krijgsmacht werken verlangen – bij monde van hun belangenverenigingen – een organisatie, die hun een uitdagende loopbaan en carrière biedt. Kortom: drie doelstellingen die van een geheel andere orde zijn.

Door het bestaan van divergerende belangen is het verklaarbaar waarom objectief gezien dezelfde informatie zo divers door de spelers in het spel wordt toegepast. Teneinde misverstanden te voorkomen is het zaak dat de spelers aan het begin van de wedstrijd de belangen helder en eenduidig aan elkaar uiteenzetten, wat de kwaliteit van het spel ten goede komt. Het kan nog, immers de wedstrijd is nog maar net begonnen.

R. T. B. Visser

G. M. W. Acda

Maritiem Italië

Inleiding

De combinatie van maritiem en Italië is waarschijnlijk niet voor iedereen voor de hand liggend. De naam – of liever het fenomeen – Italië roept gedachten op over kunst, zomerse warmte, culinaire genoegens, voetbal wellicht. Vrijwel zeker zijn criminaliteit en corruptie verbonden gedacht met Italië. Maritieme bedrijvigheid lijkt op het eerste gezicht niet typisch Italiaans.

De geografie van Italië dwingt al tot een correctie van die intuïtieve gedachte. Als schiereiland is Italië aan drie zijden omgeven door zee. Vanwege die omringende zee worden de spelers van het nationale Italiaanse voetbalelftal „gli azzurri” (de blauwen) genoemd¹⁾, zo maritiem bewust zijn de Italianen dus wel.

Tot het Italiaanse grondgebied van 301.245 km² behoren twee grote eilanden, Sicilië (25.470 km²) en Sardinië (24.090 km²). Het vasteland van Midden- en Zuid-Italië is nergens verder dan 80 km van de zee verwijderd.

De meesten van de 56.742.374 Italianen kennen de zee uit eigen, geregelde waarneming. Italianen komen graag aan de kust en de 7400 km lange kustlijn van hun land. Landinwaarts is het water minder prominent aanwezig. Zelfs naar Europese maatstaf heeft Italië geen grote rivieren.

De Po, als langste rivier, heeft een lengte van 676 km. De Adige volgt daarop met 410 km en de nauwelijks bevaarbare Tiber is 405 km lang. Die lengten vallen in het niet in vergelijking met die van de Donau (2850 km) en de Rijn (1320 km). De totale lengte van de Italiaanse scheepvaartwegen is circa 1933 km. De lengte van de Nederlandse scheepvaartwegen is circa 6050 km.²⁾

Is Italië nu wel of niet een maritieme natie?

Dat zal in dit artikel worden gezien. Om de maritieme status van Italië vast te stellen kies ik drie in-

gangen: de Italiaanse staatkundige en maritieme geschiedenis; de positie van de Italiaanse marine en de betekenis van de Italiaanse scheepvaart en scheepsbouw.³⁾

De Italiaanse staatkundige en maritieme geschiedenis

De keus van de geschiedenis van een land als een ingang om de maritieme status van dat land te bepalen houdt de veronderstelling in, dat de historische ontwikkeling die een land doormaakt, van invloed is op de waardering die de bewoners zullen hebben voor de maritieme aspecten van hun land. Naarmate de rol van de zee en de zeevaart in de nationale geschiedenis groter is, zal de aandacht voor actuele maritieme zaken onder de bevolking groter zijn. Daarmee is niet gezegd dat als het maritiem element duidelijk in de nationale historie aanwezig is – of geweest is – die aandacht ook altijd blijvend zal zijn. Er zijn ook andere dan maritieme invloeden.

Bovendien zal het belang dat mensen vandaag hechten aan de zee en de zeevaart van meer gewicht zijn in hun waardering voor maritieme zaken dan het historische belang van de scheepvaart. Niettemin neem ik aan dat een land met een maritiem verleden en een maritieme traditie langer en meer aandacht zal houden voor de zee en de zeevaart, dan een land dat een dergelijk verleden – en daarmee een dergelijke traditie – niet heeft.

Bij het in kaart brengen van de Italiaanse staatkundige en maritieme geschiedenis doet zich al meteen een probleem voor. Waar begint die geschiedenis eigenlijk? In 1861, bij de Italiaanse eenwording en de vestiging van het koninkrijk Italië? Of behoort, zoals vele Italianen menen, de geschiedenis van het oude, klassieke Rome ook tot de nationale geschiedenis? Op gezag van een Italiaanse historicus kies ik een middenpositie. Giuliano Procacci zegt in de Engelse vertaling van zijn geschiedschrijving van Italië: „Italy's history begins with the ports and the sea”.⁴⁾ Met de havens bedoelt Procacci de zeerepublieken Amalfi, Pisa, Genua en Venetië die in de Middeleeuwen tot grote bloei kwamen. Ik neem dit beginpunt over en

Kapitein ter zee drs. G. M. W. Acda is chef kabinet van de bevelhebber der zeestrijdkrachten.



Slagschip Italia (15.645 ton), in dienst gesteld in 1880. (Foto Afd. Maritieme historie)

gezien mijn onderwerp had ik geen beter kunnen wensen.

Amalfi (bij Napels) onderhield in de elfde eeuw handelsrelaties met Byzantium en Syrië en bezat koloniën in Klein-Azië. De schepen van Amalfi voeren op Egypte, Tunis, Spanje en het oostelijk bekken van de Middellandse Zee. In 1135 werd Amalfi verwoest door Pisa. Pisa, een militante zeerepubliek, beheerste in de elfde eeuw het westelijk deel van de Middellandse Zee en had grote invloed op Corsica en Noord-Sardinië. Genua stond in de elfde eeuw nog in de schaduw van Pisa, maar nam in volgende eeuwen in maritiem belang toe. De grootste van de vier zeerepublieken was Venetië, oorspronkelijk een haven van vissers en zoutzieders. Venetië dreef in de tiende eeuw reeds handel met Byzantium. De doge van Venetië was de „Dux Dalmaticorum” en hij was meester van de Adriatische Zee. De zeerepublieken verkeerden in onderlinge wedijver, maar namen anderzijds alle deel aan de kruistochten. Zij waren de vensters van Europa naar de Arabische wereld.

In de dertiende eeuw slaagde Genua erin Pisa te overvleugelen. Genua en Venetië bleven elkaars rivalen gedurende een honderdtal jaren. In zeegevechten bij Trepani, Sapienza, Pola en Chioggia behaalden deze zeerepublieken afwisselend succes. Venetië bleek toch vooral economisch de langste adem te hebben en na omstreeks 1400 was Venetië de machtigste maritieme natie in het Middellandse-Zeegebied. De ongetwijfeld in patriotse overdrijving opgeschroefde getallen vermelden dat rond 1400 Venetië beschikte over 3000 schepen, waarvan 330 grote zeegaande, 36.000 zeelieden en 16.000 arbeiders op de werven. Venetië beperkte zich in haar handelsgebied niet tot de Middellandse Zee, maar onderhield ook relaties met Engeland en Vlaanderen. De stad en haven waren het ontmoetingspunt van het Oosten en het Westen van de toenmaals bekende wereld. Fameuze

namen van ondernemende mensen zijn verbonden aan de geschiedenis van de zeerepublieken. Marco Polo (1254–1324) was koopman en reiziger uit Venetië, Vettor Pisani (. ? .–1380) de Venetiaanse admiraal die de Genuese vloot versloeg, Christophoro Colombo (1451–1506) was de jonge zeeman uit Genua die Amerika zou bereizen, Andrea Doria (1466–1560) de Genuese admiraal die de belangen van zijn stad verdedigde tegen Turken en Fransen, Galileo Galilei (1564–1642) de natuur- en sterrenkundige uit Pisa.

Uit Toscane kwamen Amerigo Vespucci (1451–1512), zeereiziger naar de Nieuwe Wereld, en Giovanni da Verrazzano (1485–1528), navigator op de kusten van Amerika.

De glorie van de zeerepublieken werd het langst door Venetië gedragen. De oorlogen met de Turken en de opkomst van de Fransen en Nederlanders in het Middellandse Zeegebied dwongen Venetië vanaf de zestiende eeuw haar economische belangen meer landinwaarts te verplaatsen.

Hoewel Venetië bijdroeg tot het toebrengen van de nederlaag aan de Turkse vloot bij Lepanto in 1571 verloor Venetië Cyprus en andere bezittingen bij de vrede van 1573.

Nadat Portugezen, Engelsen en Nederlanders de zeeweg naar Indië hadden gevonden en steeds intensiever gingen gebruiken verloor de Venetiaanse handel steeds meer terrein.

Aan het einde van de zeventiende eeuw werd de Europese scheepvaart voor 7 à 8% verzorgd door Italiaanse vloten, voor 26% door Engelse en voor 17% door Nederlandse schepen. De Italiaanse maritieme suprematie van het Middellandse-Zeegebied was voorbij en zou nooit meer terugkeren.⁵⁾ De geschiedenis van de Italiaanse zeerepublieken behoort ongetwijfeld tot de Italiaanse maritieme traditie. Genua is thans de grootste Italiaanse haven en ook Venetië behoort tot de belangrijke havens van Italië. De huidige Italiaanse marine beschouwt zich als de erfopvolger van de vloten van de vier zeerepublieken: in de witte baan van de driekleurige marinevlag zijn de vier vlaggen van de zeerepublieken afgebeeld.

Het Italië van de Middeleeuwen en de Renaissance was geen staatkundige eenheid. Stadstaten, vorstendommen, bezittingen van Europese koningen buiten Italië en de pauselijke staat vormden eeuwenlang de staatkundige Italiaanse lappendeken. Van een nationale staatkundige Italiaanse geschiedenis kan tot aan de geboorte van het koninkrijk Italië niet worden gesproken.

Trouwens, veel Italianen beleefden en beleven ook na 1861 de nationale eenheid niet als zodanig.

Wat Italianen verstaan onder hun land – paese – is niet Italië, maar de eigen stad of streek van her-



Slagschip Andrea Doria (22.730 ton), in dienst gesteld in 1913. (Foto Afd. Maritieme historie).

komst. Een Italiaan is in de eerste plaats Florentijn of Romein of Milanees of Siciliaan. De Italiaanse eenheid is nog het meest van culturele aard.

Wat Italianen bindt is hun taal, kunst, literatuur, gewoonten en gebruiken, hun godsdienst en hun heiligen. De liefde en belangstelling van de Italiaan gaan uit naar zijn gezin, zijn familie, zijn geboorteplaats en – niet het minst – naar zichzelf. De nationale staat – en bijvoorbeeld de nationale krijgsmacht – behoort in dit belangstellingsdomein niet thuis.⁶⁾

Niettemin groeide in de achttiende en negentiende eeuw onder sommige Italianen het verlangen naar een wedergeboorte van de Italiaanse grandeur van weleer binnen het kader van een nationale eenheid. Die eenheid moest ontstaan door samenvoeging van een dozijn grotere staten en enkele kleinere.

In het noordwesten van de Italiaanse landstreek lag het koninkrijk Sardinië, meer bekend als Piemonte, geregeerd door het koningshuis van Savoye. Ten oosten van Piemonte lag Lombardië en vervolgens Venetië. Beide landen maakten sinds 1814 deel uit van het Oostenrijkse keizerrijk.

Zuid van Lombardië lag Toscane, een groothertogdom. Kleinere hertogdommen waren Modena, Parma en Lucca. Het midden van het Italiaanse schiereiland behoorde tot het grondgebied van de Paus. Zuid-Italië bestond uit het koninkrijk Napels (of van de Twee Siciliën), sinds 1735 geregeerd door een tak van de familie Bourbon. Het Italiaanse eenheidsstreven vond in het midden van de negentiende eeuw een energiek pleitbezorger in de eerste minister van Piëmont, Camillo di Cavour. Door behendig politiek handelen en het tegen elkaar uitspelen van Franse en Oostenrijkse belangen slaagde Cavour erin Piemonte uit te breiden met Lombardië en delen van Midden-Ita-

lië. Het koninkrijk van de Twee Siciliën sloot zich, na een succesvolle staatsgreep van Giuseppe Garibaldi, bij Piemonte aan. In 1861 werd het koninkrijk Italië formeel uitgeroepen. Het huidige Italië met uitzondering van Rome en omgeving, Venetië en omgeving en Zuid-Tirol vormde het grondgebied van het koninkrijk. Victor-Emmanuel II, koning van Sardinië, werd koning van geheel Italië. Venetië werd aan Italië toegevoegd in 1866, als dank voor de Italiaanse hulp aan Pruisen in de oorlog tegen Oostenrijk, en Rome werd ingenomen toen de Franse troepen die de paus hadden beveiligd zich terugtrokken uit deze stad.⁷⁾ Voor dat de Italiaanse eenwording in 1870 aldus geheel voltooid werd, was de koninklijke Italiaanse marine reeds voor de eerste maal in actie gekomen, in de zeeslag bij Lissa.

De nationale Italiaanse marine werd in 1860–1861 samengesteld uit de marines van Sardinië, de Twee Siciliën, de Toscaanse marine en de zeemacht van de paus. De marine van Sardinië was in de achttiende eeuw betrokken geweest bij gevechten tegen de Turken, de Barbarijse zeerovers en de Fransen. Zelfs had de zeemacht van Piemonte belangen van landgenoten verdedigd in Zuid-Amerika in 1834 en daarna.

De zeemacht van de Twee Siciliën was in de negentiende eeuw een geavanceerde marine in technisch en wetenschappelijk opzicht. De Siciliaanse vloot was de eerste in het Middellandse-Zeegebied die beschikte over een stoomschip, de Ferdinando II, in 1817–1818 bij Napels gebouwd en uitgerust met een Britse machine.⁸⁾

Kort voor de samenvoeging van de afzonderlijke Italiaanse marines bestond de zeemacht van Sardinië uit 29 schepen, bewapend in totaal met 136 kanons. De marine van de Twee Siciliën beschikte over 98 schepen met 832 kanons. De Toscaanse marine en de zeemacht van de paus waren verwaarloosbaar klein.⁹⁾ De nieuw gevormde zeemacht moest reeds binnen vijf jaren na haar oprichting laten zien wat ze waard was.

In de Pruisisch-Oostenrijkse oorlog van 1866 koos Italië de zijde van Pruisen in de hoop na een Oostenrijkse nederlaag Venetië en Istrië aan het koninkrijk Italië te kunnen toevoegen. Te land verging het de Italianen echter slecht: enkele dagen na de oorlogsverklaring werden zij bij Custozza verslagen. De vloot moest nu de Italiaanse eer redden. De Italiaanse vlootvoogd, admiraal graaf Camillo Pellion di Persano, had vanaf het begin van de oorlog de Oostenrijkse vloot op zee ontweken, maar kreeg van de minister van marine medio juli 1866 opdracht het eiland Lissa, voor de huidige Joegoslavische kust, te veroveren.

Persano bombardeerde het eiland, maar werd op

20 juli geconfronteerd met een Oostenrijks eskader dat overigens numeriek in een aanzienlijk nadeel was. De Oostenrijkse bevelhebber Wilhelm von Tegethoff¹⁰⁾ versloeg de Italianen echter, onder meer door gebruik te maken van zijn ramschepen.¹¹⁾ De Oostenrijkse cultuurhistoricus Egon Friedell merkt over Lissa op dat Von Tegethoffs overwinning mede te danken was aan de talrijke Venetiaanse matrozen die de Oostenrijkse vloot bemanden.¹²⁾ Venetië en de omliggende provincies werden in 1866 bij Italië gevoegd: Oostenrijk verloor immers de oorlog tegen Pruisen. De Italiaanse zeemacht had in 1866 aanzien verloren. In 1870 vroeg Italië zich zelfs af of het land wel een marine nodig had.¹³⁾ In de jaren zeventig werd door enkele ondernemende vlagofficieren de opbouw van de vloot krachtig ter hand genomen zodat in een tiental jaren de Italiaanse marine na de Britse en Franse de derde ter wereld was. De Italiaanse koopvaardijvloot nam in 1880–1881 wat stoomschepen betreft de achtste en wat zeilvloot betreft de vijfde plaats in op de wereldranglijst. De niet onbelangrijke maritiem-militaire positie die Italië in het laatste kwart van de negentiende eeuw leek in te nemen, stelde het land ook in staat imperialistische doelen na te streven. In 1885 vestigden Italianen zich in Massawa als aanzet tot de onderwerping van geheel Ethiopië. Het gelukte Italië Eritrea en Somaliland te bezetten. De Italiaanse scheepvaart – en daardoor ook de scheepsbouw – voer wel bij de transportbehoefte van Italië naar de koloniën. Reders waren dan ook uitgesproken aanhangers van het imperialistisch streven. Het Italiaanse prestige liep aanzienlijke schade op in 1896 toen de Italiaanse bezetting van Ethiopië werd verhinderd door de nederlaag bij Adoea. Voor de eerste maal in de geschiedenis weerstond een Afrikaans volk een Europees. De Italiaanse expansie in Afrika werd echter door Adoea niet tot staan gebracht.

Kruiser Armando Diaz (5008 ton), in dienst gesteld in 1932, op 8 maart 1941 getorpedeerd door Britse onderzeeboot. (Foto F. J. Snyderhoud, Maassluis)



In 1911 nam Italië Libië over van Turkije nadat dat land de oorlog was aangezegd.

Behalve door verwerving van koloniën wensten vele Italianen hun land uit te breiden met Italia irredenta, aan Italië grenzende gebieden die eigenlijk tot het moederland behoorden zoals Nice (geboorteplaats van Garibaldi), Savoye, Istrië, Trente en Fiume. Het Irredentisme dreef Italië de wereldoorlog binnen. In mei 1915 verklaarde Italië Oostenrijk de oorlog, in augustus 1916 Duitsland. Militair was de oorlog voor Italië geen succes, maar bij de vrede verkreeg het land Istrië en Triëst, Zara in Dalmatië en Zuid-Tirol. In maritiem opzicht was de Eerste Wereldoorlog voor Italië een weinig indrukwekkende periode. De vijand ter zee was Oostenrijk, het actieterrein de Adriatische Zee. In een aantal zinloze schermutselingen verloren de Italianen in ruim drie jaren 39 schepen – waaronder vijf slagschepen – en 3065 zeelieden. De Oostenrijkse verliezen waren geringer.¹⁴⁾ In de jaren twintig veroverde het fascisme de Italiaanse politiek. Sinds 1924 trad Benito Mussolini op als dictator. Onder het fascistisch regime ontstond een corporatieve staat met daarbij behorende instituten als Instituto Mobiliare Italiano (IMI), opgericht in 1931 (een soort bank van lening) en Instituto per la Ricostruzione Industriale (IRI), opgericht in 1933. IRI bood hulp aan banken en voerde controle uit op de nationale economie. In 1936 ontstond uit IRI Finmare, het instituut dat de nationale scheepvaart steunde en nog steunt. In 1937 werd eenzelfde instituut ten behoeve van ijzer en staal, Finsider, opgericht. Het fascisme beoogde de glorie van Italië, ook op maritiem en koloniaal gebied. De scheepsbouw en scheepvaart werden gestimuleerd. Zelfs slaagde de Italiaanse passagiersvaart erin met de Rex (51.062 brt) in 1932 de befaamde Blauwe Wimpel te veroveren voor de snelste oversteek van de Atlantische Oceaan.¹⁵⁾

De koloniale avonturen in Afrika werden vervolgd met een aanval op Abessinië in 1935 en verovering van dat land in 1936. Met Eritrea en Somaliland vormde Abessinië „Africa Orientale Italiana”. De Tweede Wereldoorlog maakte een eind aan het fascistisch Italië, ondanks dat Mussolini zich pas in juni 1940 in de strijd mengde en succes toen – dank zij de Duitsers – verzekerd leek. De Engelsen versloegen de Italianen in hun Afrikaanse koloniën en bezette gebieden; in de zomer van 1943 landden de geallieerde troepen op Sicilië en begonnen hun opmars door het Italiaanse schiereiland.

Mussolini werd in juli 1943 afgezet en na een wapenstilstand met de Geallieerden verklaarde Italië in oktober 1943 Duitsland de oorlog. Tot 1 januari 1947 bleef Italië door geallieerde troepen bezet.



Kruiser Muzio Attendolo (6941 ton), in dienst gesteld in 1934, in december 1942 te Napels gezonken als gevolg van geallieerd bombardement. (Foto Afd. Maritieme historie)

Bij het vredesverdrag van 10 februari 1947 verloor Italië alle koloniën en de Italiaanse gebieden in Joegoslavië. Over Triëst bleef men internationaal nog onenigheid houden, maar in 1954 werd Triëst toegewezen aan Italië.

Op maritiem gebied leed Italië in de Tweede Wereldoorlog aanzienlijke schade. Van de koopvaardijvloot ging 88% verloren en van de werfcapaciteit 60%.¹⁶⁾ De Italiaanse marine had als voornaamste taak de bescherming van de aanvoerlijnen naar Noord-Afrika. De Italiaanse oppervlakte-eenheden moesten zo mogelijk overleven en ontweken daarom de belangrijkste tegenstander in de Middellandse Zee, de Britse marine. Vliegtuigen en onderzeeboten waren de Italiaanse aanvallers. Italianen en Britten troffen elkaar in een wat groter zeegevecht voor de eerste maal op 9 juli 1940.

In deze actie bij Calabria vermeed de Italiaanse vloot het gevecht om – terugtrekkend – de achtervolgende Britten binnen het bereik van de Italiaanse luchtmacht te brengen. De Italiaanse vliegtuigen raakten met hun bommen niet de Britse maar wel de eigen schepen. Calabria had tot gevolg dat het Britse moreel een opkikker kreeg en de Italianen de twijfelachtige faam verkregen liever te vluchten dan te vechten. Het Italiaanse gedrag ter zee is echter niet zozeer door lafheid te verklaren als wel door armzalig strategisch inzicht en de ontvangst van met elkaar in tegenstelling zijnde opdrachten vanaf de wal.¹⁷⁾ In november 1940 deden Britse carrier-vliegtuigen een aanval op de Italiaanse vloot in Taranto en beschadigden drie slagschepen. De slag bij Matapan in maart 1941 was eveneens een Brits succes: de Italianen verloren drie kruisers en twee jagers. In het zeegevecht bij Kaap Bon op 13 december 1941 brachten drie Britse jagers en Hr. Ms. Isaac Sweers twee Italiaanse kruisers tot zinken.

Op 19 december 1941 behaalden de Italianen resultaat met een actie van het soort waarin zij uit-

blonken. Bemande torpedo's wisten de haven van Alexandrië binnen te dringen en twee Britse slagschepen zwaar te beschadigen. De lijst met voorbeelden van zeegevechten van beperkte schaal zou verder aan te vullen zijn: in 1942 en 1943 bleven de Italianen de Britse aanvoerlijnen naar Malta aanvallen terwijl de Britten de Italiaanse verbindingen met Noord-Afrika voortdurend bedreigden.

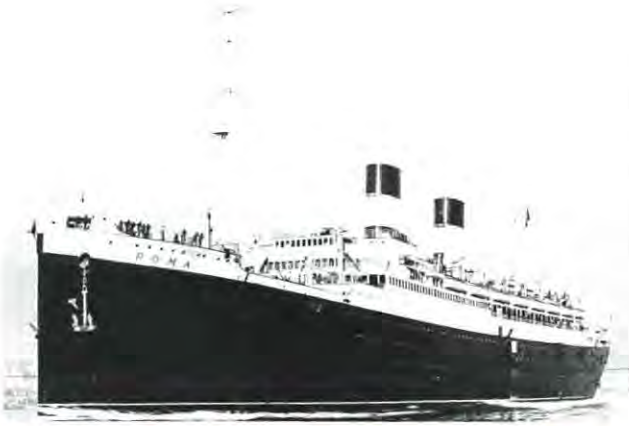
Vele verliezen werden geleden aan beide zijden. In september 1943 moest de Italiaanse vloot zich overgeven en opstomen naar Malta. Toen een groot deel van de Italiaanse vloot aldaar ten anker was gekomen kon admiraal Cunningham naar de Admiraliteit seinen: „Be pleased to inform their Lordships that the Italian fleet now lies at anchor under the guns of the fortress of Malta”.¹⁸⁾ Voor de Italiaanse marine was de Tweede Wereldoorlog nagenoeg voorbij.

Het naoorlogse vredesverdrag bepaalde onder meer dat de omvang van de Italiaanse vloot beperkt moest blijven tot 67.500 ton. Het personeel mocht in aantal niet boven 22.500 komen. In 1949 werd Italië lid van de NAVO en waren de beperkende bepalingen voor de marine niet langer van kracht. In 1955 trad Italië toe tot de Westeuropese Unie. De jaren zestig en zeventig brachten Italië grote welvaart, zij het dat die welvaart geografisch en sociaal onevenwichtig werd (en is) verdeeld. De maritieme bedrijfstak droeg bij aan de groei van de economie, maar geraakte – zoals in meer Europese landen – in de jaren tachtig in een minder fortuinlijke positie.

De Italiaanse maritieme traditie

Is uit de Italiaanse maritieme en staatkundige geschiedenis een maritieme traditie ontstaan? De lotgevallen van de Italiaanse marine na de vestiging van het koninkrijk Italië zijn weinig opvallend. Tot opmerkelijke successen is de vloot zelden gekomen. Vlootvoogden van internationale faam kent de Italiaanse marine niet.

Maritieme naam hebben wel de verre voorgangers van de huidige Italiaanse marine gemaakt: de oorlogsvloten van Genua en vooral Venetië beheersten enkele eeuwen grote delen van de Middellandse Zee. De maritieme geschiedenis van Venetië is indrukwekkend, daarvan getuigt onder meer het Museo Storico Navale in Venetië, het in 1919 opgerichte zeehistorisch museum. De zeerepublieken, maar ook andere landen van het Italiaanse schiereiland, beschikten over bekwame zeevaarders en admiraals die voorbij de zuilen van Hercules voeren. Italiaanse zeegechiedenis is behalve in Venetië ook terug te vinden in het Civico Museo Navale in Genua, het Museo de Mare in Triëst en



Roma (32.583 brt). (Fotoarchief L. L. von Münching, Wassenaar)

het Museo Technico Navale della Marina Militare in de marinehavenstad La Spezia.

De maritiem-militaire reputatie van het koninkrijk Italië blijft niettemin tamelijk pover. Paul Kennedy karakteriseert de Italiaanse marine bij het begin van de twintigste eeuw als volgt: „The navy, looking very large in 1890, steadily declined in relative size and was always of questionable efficiency. Successive Mediterranean commander in chiefs of the Royal Navy always hoped that the Italian fleet would be neutral, not allied, if it ever came to a war with France in this period.” Kort samengevat: „... it was better to have Italy as a partner than as a foe; but the margin of benefit was not great”.¹⁹⁾

Angelsaksisch misprijzen en een geringe waardering voor de Italianen spreken ook uit het voorwoord van de 1989–1990 editie van Jane's Fighting Ships, waarin gezegd wordt dat de „large and impressive looking Italian fleet made its contribution during the dark days of the Gulf war, although there have been few reports on the effectiveness of the escorts and minesweepers involved”.²⁰⁾ De bijdrage van de Italiaanse marine aan een maritieme traditie blijft van twijfelachtige waarde, zoveel is wel duidelijk. Maar een maritieme traditie kent meer aspecten dan alleen de militaire. Italië bezat korte tijd een imperium overzee. De vloot speelde in de verovering van de koloniën nauwelijks een rol. De koopvaardij profiteerde kortstondig van troepentransport, maar geregelde lijndiensten op Italiaans Afrika kwamen niet tot stand. Geen Italiaans „seaborne empire” dus. Aan poolonderzoek, een in de negentiende en twintigste eeuw populaire activiteit van een aantal maritiem georiënteerde landen, heeft Italië op bescheiden wijze deelgenomen. Luigi de Savoia-Aosta, hertog van Abruzzo (1873–1933) leidde in 1899 een Noordpoolexpeditie. Een van zijn medereizigers naderde de Noordpool tot op 207 zeemijlen. Umberto Nobile (1885–1978) vloog tot tweemaal

toe met luchtschepen over het Noordpoolgebied. Bij zijn tweede tocht in 1928 verongelukte zijn „eigen” luchtschip Italia en mislukte de expeditie. Een „poolexpeditie-traditie” werd daarmee niet gevestigd.

Maritiem traditioneel zijn de Italiaanse zeilende schoolschepen. De marine maakt een intensief gebruik van de Amerigo Vespucci, 3550 ton, in 1931 in Italië gebouwd, en van de Palinuro, 858 ton, in 1934 in Frankrijk gebouwd als diepzeevisser en nu als barkentijn getuigd.²¹⁾ Behalve met deze schoolschepen heeft maritiem Italië altijd grote aandacht getrokken met glorieuze passagiersschepen. In de jaren twintig en dertig waren dat bijvoorbeeld de Roma (32.583 brt), Augustus (30.418 brt), Conte di Savoia (48.502 brt) en de Blauwe Wimpel-winnaar Rex (51.062 brt). Na de Tweede Wereldoorlog opereerden de Italianen in de passagiers- en cruisevaart met schepen die van fraai Italiaans ontwerp waren en even fraaie namen hadden.

Voorbeelden: de Leonardo da Vinci (32.000 brt), Michelangelo (45.911 brt) en Raffaello (45.933 brt). Toen in de jaren zestig Nederlandse rederijen hun passagiersvaart beëindigden namen Italianen twee historische schepen over. De Willem Ruys werd de Achille Lauro (21.119 brt) en de Oranje de Angelina Lauro (20.017 brt). Nog steeds zijn Italianen met hun elegante schepen actief in de cruisevaart.

Is er een Italiaanse maritieme traditie? Geen nationale Italiaanse, naar mijn mening. Maar wel een Venetiaanse en een Genuese. Deze twee grootste van de Italiaanse zeerepublieken hebben een maritieme traditie gevestigd die door geen andere in het Middellandse-Zeegebied wordt geëvenaard. Het is vooral een traditie van handel, scheepsbouw en scheepvaart, in mindere mate een marinetraditie.

De Italiaanse marine

De huidige Italiaanse marine werd in 1860–1861 opgebouwd met eenheden van de zeemachten van

Conte di Savoia (48.502 brt). (Fotoarchief L. L. von Münching, Wassenaar)



Sardinië, de Twee Siciliën, de Toscaanse marine en de pauselijke marine. De sterkte van de Italiaanse vloot in 1861 was een schroeflinieschip, tien schroeffregatten, vijf schroefkorvetten, drie zeilende fregatten, vier zeilende korvetten, achttien raderkorvetten, acht kanonneerboden, negen sloepen en zeven brikken. In de Middellandse Zee was de Franse vloot veruit de meerdere van de Italiaanse; de Oostenrijkse en de Spaanse vloot hadden nagenoeg dezelfde omvang als de Italiaanse, terwijl de Turkse en de Griekse kleiner waren.²²⁾ Na het fiasco van de slag bij Lissa en de afnemende belangstelling voor de vloot volgde in de jaren zeventig een opleving die als resultaat had dat omstreeks 1890 de Italiaanse vloot de derde ter wereld was, kleiner dan de Britse en de Franse marine maar met schepen van een kwaliteit die gelijk was aan de Britse.²³⁾ Aan het begin van de Eerste Wereldoorlog was de betekenis van de Italiaanse vloot relatief kleiner geworden. Tijdens de oorlogsjaren was de Italiaanse vloot „fleet in being”. De slagschepen brachten niet meer dan 7% van de tijd op zee door, voor jagers en torpedoboten gold een percentage van respectievelijk 15 en 16, zelfs de onderzeeboten waren niet meer dan 10% van de tijd buitengaats.²⁴⁾ Tijdens het interbellum stimuleerde Mussolini de bouw van oorlogsschepen. Hij streefde naar overwicht in de Middellandse Zee, die hij als „mare nostrum” beschouwde.

In 1939 bezat Italië vier slagschepen en vier slagschepen in aanbouw, 21 kruisers, veertien kruisers in aanbouw, 61 jagers en een zeer grote onderzeebootvloot van 104 boten. De Italiaanse vloot had dezelfde omvang als de Franse en was beduidend groter dan de Duitse. De oorlogsprestaties van de Italiaanse marine zijn al eerder vermeld. Opvallend waren die prestaties niet, net zo min als die van de Franse marine overigens.

Als NAVO-lid bouwde Italië de nationale vloot weer op. De marine bestaat thans uit tien onderzeeboten, twee lichte vliegkampschepen of helikopterkruisers, twee kruisers, vier jagers, veertien

Blauwe Wimpel-winnaar Rex (51.062 brt). (Fotoarchief L. L. von Münching, Wassenaar)



fregatten en twaalf korvetten, 32 mijnenbestrijdingsvaartuigen en twee tankers. Uiteraard beschikt de marine nog over een groot aantal kleine eenheden en bovendien over twee amfibische transportschepen.²⁵⁾ De Italiaanse marineluchtvaartdienst maakt gebruik van 36 Sea King en 86 Augusta Bell helikopters (vijf squadrons) en vijftien patrouillevliegtuigen Brequet Atlantic (twee squadrons). De totale personeelssterkte is 50.300, daarvan is 55% dienstplichtig. Deze sterkte is inclusief 1.500 militairen van de marineluchtvaartdienst en 750 militairen van het – op een korps mariniers lijkende – „San Marco” bataljon dat onder bevel staat van een zeeofficier. De belangrijkste vlootbases zijn La Spezia, Taranto en Ancona. Kleinere bases en steunpunten zijn La Maddalena, Cagliari (beide op Sardinië), Napels, Messina, Augusta, Brindisi en Venetië.

Vlaggeschip van de vloot is de in Italië (Fincantieri-Monfalcone) gebouwde carrier Giuseppe Garibaldi, in dienst gesteld in 1985 en operationeel sinds 1987. Om politieke redenen wordt met de type-aanduiding van het schip nogal gerommeld. De Italianen noemen het schip „incrociatore lanciamissili e portaeromobili” hetgeen betekent dat de Garibaldi geleide wapenkruiser en vliegtuigdrager is. De vliegtuigen kunnen bestaan uit helikopters en V/STOL vliegtuigen, in totaal zestien. Ontwerp en bouw van de Garibaldi hebben de discussie tussen marine en luchtmacht over bezit en gebruik van vaste vleugelvliegtuigen weer actueel gemaakt. Tijdens het bewind van Mussolini is wettelijk vastgelegd dat de luchtmacht het exclusieve recht van opereren met vaste vleugelvliegtuigen heeft. De maritieme patrouillevliegtuigen worden dan ook ingezet door de marine, maar behoren organiek tot de luchtmacht. Bij wet van 1 februari 1989 is vastgesteld dat de marine mag opereren met vaste vleugelvliegtuigen en ook eigen piloten mag opleiden. De luchtmacht levert zonodig ook vliegers en behoudt de zorg voor onderhoud. Op deze wettelijke basis kan de Garibaldi – die tot op heden alleen met „Britse” Sea Harriers aan boord ervaring heeft opgedaan – worden uitgerust met een compleet luchtwapen.

Overigens benadrukt de Italiaanse marine dat de Garibaldi primair een „command and control” eenheid is en dat de ingeschepte vaste vleugelvliegtuigen de nabij-bescherming van de vloot moeten verzorgen en luchtoverwicht moeten behouden totdat de luchtmacht is gearriveerd.²⁶⁾ De marine-luchtmacht discussie klinkt in de omschrijving van de missie van de Garibaldi door. Ondertussen is de Italiaanse marine trots op de 10.000 tons carrier. *Rivista Marittima*, het Italiaanse *Marineblad*, gaf in december 1989 een

speciaal supplement uit over het vliegkampschip in de Italiaanse marinegeschiedenis. Dank zij de wet van 1989 is de Giuseppe Garibaldi eigenlijk het eerste echte Italiaanse vliegkampschip.²⁷⁾

Het ontwerp van de Garibaldi is gevolgd op het ontwerp van de Vittorio Veneto, de helikoptercarrier (7500 ton) die sinds 1969 in dienst is. De lange-termijnplannen van de Italiaanse marine voorzien de vervanging van de Vittorio Veneto door een tweede Garibaldi. Thans is de realisatie van dat vervangingsplan zeer onzeker. De kosten – de Garibaldi vergde inclusief de volledige vliegcomponent 1.500 miljard lire (± 2,25 miljard gulden) – spelen daarbij een rol. De voorgangers in ontwerp van de Vittorio Veneto zijn de kruisers met ingeschepte helikopters Andrea Doria en Caio Duilio (5000 ton, 1964).

De vier geleide wapenjagers behoren tot twee klassen, de „Audace”-klasse (3600 ton, 1972), en de „Animoso”-klasse (4330 ton), sinds 1975 in de plannen en pas sinds 1986 in aanbouw.

De veertien fregatten behoren tot drie klassen: de „Maestrale”-klasse (2500 ton, 1982–85, acht eenheden), de „Lupo”-klasse (2208 ton, 1977–80, vier eenheden) en de „Alpino”-klasse (2700 ton, 1968, twee eenheden).

De onderzeebootvloot bestaat uit vier eenheden van de „Toti”-klasse (460 ton, 582 ton onder water, 1968–69) en vier eenheden van de „Sauro”-klasse (1456 ton, 1631 ton onder water, 1979–82) en twee boten van de verbeterde „Sauro”-klasse (1476 ton, 1662 ton onder water). Van die laatste klasse zijn thans nog twee boten in aanbouw.

De nieuwste eenheden van de korvettenvloot zijn verdeeld in twee klassen, vier eenheden behoren tot de „Cassiopea”-klasse (1002 ton, 1989–90) en acht eenheden, waarvan er vier nog in aanbouw zijn, tot de „Minerva”-klasse (1029 ton, 1987–88 en na 1990). In 1987–88 bouwde Italië twee amfibische transportschepen (LPD's) van 6687 ton, de San Giorgio en de San Marco. Beide schepen kunnen het mariniersbataljon „San Marco” vervoeren en ten minste twee landingsvaartuigen. De San Marco is ook geschikt voor het bestrijden van de gevolgen van rampen en is gebouwd op kosten van het ministerie van civiele verdediging.

Internationaal heeft de Italiaanse marine de reputatie een „bluewater navy” te zijn en te behoren tot de twaalf beste marines ter wereld.²⁸⁾ De taak van de marine is gebaseerd op de dreiging en de missies van de krijgsmacht als geheel zoals die zijn vastgelegd in het witboek defensie van 1985.²⁹⁾ De dreiging bestaat uit een dreiging over land van een penetratie van de noordoostelijke grens en een bezetting van de Po-vallei en een bedreiging van de aanvoerlijnen van de strijdkrachten in Noordoost-Italië en Zuid-Italië. De gezamenlijke operatione-

le missies voor de Italiaanse strijdkrachten zijn de verdediging van de noordoostelijke grens, de verdediging in het zuiden en de bescherming van de aanvoerlijnen over zee, de verdediging van het luchtruim, de verdediging van het Italiaanse territorium en – ten slotte – bijdragen aan vredeshandhaving en civiele verdediging.

Voor de marine zijn met name de volgende taken geformuleerd:

a beheersing van de kustlijn en het achterland van de verdedigingslijn om aanvallen op flanken en van achter te voorkomen;

b open houden van de meest belangrijke aanvoerlijnen over zee, bescherming van de scheepvaart, verdediging van de kustwateren en verhinderen van landingen op de kust vanuit zee of vanuit de lucht;

c directe verdediging van objecten, havens.

Het grootste deel van de vloot en alle grote eenheden zijn bestemd voor taak b. De vloot is daartoe in principe in twee taakgroepen ingedeeld: een voor het westelijk en centraal deel van de Middellandse Zee en een voor het oostelijk en centraal deel van de Middellandse Zee. Elke taakgroep bestaat ten minste uit een kruiser, twee jagers en vijf tot zes fregatten. De resterende fregatten en de korvetten zijn bestemd voor verdediging en beheersing van de kustwateren. De Italianen beschouwen de Middellandse Zee terecht als een zeer belangrijk zeeverkeers- en operatiegebied. De Italiaanse import gaat voor 95% en de Italiaanse export voor 65% over zee. Dagelijks bevinden circa 2500 koopvaardischepen van meer dan 500 brt zich in de Middellandse Zee of aanliggende havens. Van de olie-import van Centraal-Europa passeert 40% de Middellandse Zee. De oorlogschip-dichtheid in de Middellandse Zee is vijftien maal zo groot als waar ook elders in de wereld.³⁰⁾ Organisatorisch is de marine operationeel verdeeld in vier „naval division commands” en een „submarine command”, tezamen het „naval squadron” vormend met Taranto als voornaamste basis.

Raffaello (45.933 brt). (Fotoarchief L. L. von Münching, Wassenaar)





I.N.S. „Enrico Dandolo” (S 513) „Toti”-klasse.

Territoriaal is de marine in commando's en maritieme districten verdeeld (zie figuur 1).

Taranto is onder meer de thuisbasis van de onderzeedienst, de Giuseppe Garibaldi, een kruiser, een tanker, een groot aantal jagers, fregatten en korvetten en de opleiding van de marineluchtvaartdienst. La Spezia is thuishaven van een kruiser, acht jagers en fregatten en een tanker. Brindisi is de basis voor de amfibische eenheden en het „San Marco” bataljon.

Figuur 1. Navy peripheral commands/Areas of responsibility.



De officiersopleiding is gevestigd in Livorno. In 1881 werd de „Accademia Navale” opgericht, na een fusie van de opleidingsinstituten te Napels en Genua van vóór de Italiaanse eenwording.³¹⁾ De opleiding duurt vier jaar en levert jaarlijks circa 150 officieren. Onderofficiersscholen zijn gevestigd in La Maddalena en Taranto.

De chef marinestaf heeft zijn kantoor in Rome, in een uit 1929 daterend gebouw aan de Tiber. Onder de chef marinestaf vallen onder meer divisies die zich bezighouden met personeel, plannen en operaties, wapensystemen en uitrusting, infrastructuur, inlichtingen en helikopters.

Onder beheer van de chef marinestaf valt ook de dienst bebakening en verlichting. Deze dienst beheert onder andere 168 vuurtorens en 551 lichtopstanden en beschikt over een zeventigtal vaartuigen en ruim 400 personeelsleden waarvan 10 à 15% militair is.

Het Hydrografisch Instituut van de marine is gevestigd te Genua. Hydrografie geeft circa 430 zee-kaarten uit en 115 nautische publikaties. De dienst beschikt over drie hydrografische schepen. Italië biedt als NAVO-partner gastvrijheid aan de Amerikaanse Zesde vloot. Napels is een belangrijke NAVO-vlootbasis en de Commander Allied Naval Forces Southern Europe (COMNAV-SOUTH) heeft er zijn hoofdkwartier. La Maddalena is onderzeebootbasis voor de Amerikaanse marine terwijl de Amerikaanse marineluchtvaartdienst gebruikt maakt van de vliegbasis Sigonella op Sicilië.

De Italiaanse marine levert ook een bijdrage aan de Naval on-call force Mediterranean (NAVOC-FORMED), het NAVO-smaldeel dat per twee jaar gedurende enkele maanden operationeel is en bestaat uit fregatten en jagers afkomstig uit de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Griekenland en Turkije en – sinds 1988 – West-Duitsland.

Voor de Italiaanse marine is de Middellandse Zee het belangrijkste operatiegebied. De dreiging komt in hoofdzaak uit het zuiden en niet meer uit het noordoosten, wordt door Italianen beweerd. Met name Libië heeft reeds enkele malen een agressieve houding aangenomen. De vloot levert de eerste verdedigingslijn tegen „La minaccia da Sud”, de dreiging uit het Zuiden.³²⁾ De Middellandse Zee wordt begrensd door achttien verschillende landen met een totale bevolking van 300 miljoen mensen. Geërfde problemen uit het verleden en militant nationalisme in een deel van deze landen maken de politieke situatie in het Middellandse Zeegebied instabiel, zo niet explosief. Als transportroute voor vitale, voor West-Europa bestemde grondstoffen is de Middellandse Zee van groot belang. In Verenigde Naties-verband en in samenwerking met bondgenoten heeft de Italiaan-

se marine deelgenomen aan vredestaken, humanitaire acties, patrouilletaken en mijnenbestrijdingsoperaties voor de kust van Libanon, in de Rode Zee, de Golf van Aqaba en de Perzische Golf. De Italiaanse marinestaf beschouwt de Italiaanse marine als een van de belangrijkste stabiliserende elementen in het Middellandse Zeegebied.

De Italiaanse marine heeft enige maatschappelijke verankering gevonden door een permanente bereidheid afgelegen Italiaanse gebieden, met name eilanden, in tijden van droogte van water te voorzien. Bovendien heeft de marine capaciteit om in te zetten bij rampenbestrijding. Deze civiele dienstverlening levert de marine wel goede wil, maar onvoldoende politieke steun om de gewenste lange-termijn investeringen te realiseren.

De drang die er is om de vloot in de toekomst te laten bestaan uit twaalf onderzeeboten, twee lichte vliegkampschepen en 28–32 escorteurs is afkomstig van de Italiaanse scheepsbouwers en niet van het parlement.

De Italiaanse zeescheepvaart en scheepsbouw

Ruim honderd jaar geleden, in 1881, beschikte de Italiaanse handelsvloot over 103 stoomschepen (107.070 brt) en 2936 zeilschepen (913.782 ton). De Italiaanse stoomvloot was de achtste op de wereldranglijst, de zeilvloot zelfs de vijfde op de ranglijst van zeilvloten. De Italianen hadden ook de grootste zeilvloot van alle Middellandse-Zee landen, de stoomvloot was beduidend kleiner dan die van Frankrijk en van Spanje.³³⁾ In hetzelfde jaar 1881 werd ook de Navigazione Generale Italiana opgericht als resultaat van een fusie van de twee door de staat gesteunde stoombootrederijen van Rubattino en Florio. Het fenomeen van staatsrederij is in Italië dus meer dan honderd jaar oud. De staatssteun zal ongetwijfeld ook te maken hebben gehad met het feit dat Vincenzo Florio en Raffaele Rubattino volgelingen van Garibaldi waren. Tijdens de jaren van het fascistisch bewind in Italië nam, volgens het model van de corporatieve staat, de deelname van de staat in het economisch leven toe.

Aan het eind van de jaren dertig had de Italiaanse staat een groot aandeel in de Italiaanse industrie. In Europa was alleen Rusland een grotere staatsdeelnemer aan de nationale industrie.³⁴⁾ Na de Tweede Wereldoorlog werd de wederopbouw van de koopvaardij geleid door Finmare.

In de periode 1938–1960 verdubbelde de omvang van de kustvaart, met name door het toenemend belang van de petrochemische industrie en de vele aan de kust gelegen industriële vestigingen. Finmare stimuleerde de ontwikkeling en is houdster van een groot aantal rederijen.

Op de wereldranglijst stond Italië in 1989 op de

veertiende plaats. Op die ranglijst staan vele vloten onder een „flag of convenience”. In volgorde van grootte zijn de werkelijke nationale vloten van de eerste 25 van de lijst die van Japan, Sovjet-Unie, Griekenland, Verenigde Staten, Noorwegen, China, Zuid-Korea, Verenigd Koninkrijk, Italië, Singapore, India, Hong Kong, Brazilië, Taiwan, Denemarken, Iran, Frankrijk, de Bondsrepubliek en Spanje. De Italiaanse vloot neemt een prominente plaats in en staat duidelijk boven andere Europese landen als Frankrijk en West-Duitsland (zie figuur 2). In figuur 3³⁵⁾ is een vergelijking gemaakt van de Italiaanse met de Nederlandse handelsvloot. Opvallend zijn de grote Italiaanse olietankersvloot en de bijna even grote tonnage aan bulkcarriers. De conventionele vrachtschepen nemen in de Italiaanse vloot een relatief minder belangrijke plaats. Uiteraard heeft Italië, omringd als het is door de zee, voor de uitoefening van de vele veerdiensten een groot aantal passagiersschepen. Maar ook de passagiersvaart over de oceaan is een traditioneel Italiaanse tak van scheepvaart. De Italiaanse vissersvloot is niet onbelangrijk maar toch aanzienlijk kleiner dan Europese vloten als die van Noorwegen, Denemarken, Nederland en Spanje.

Sinds de afloop van de Tweede Wereldoorlog is de Italiaanse koopvaardijvloot tot 1979 in aantal schepen en tonnage gestaag gegroeid. Het jaar 1979 was het jaar van culminatie: de vloot bestond uit 1711 eenheden van tezamen 11.694.872 brt. Na 1979 werd de invloed van de teruggang van de wereldeconomie merkbaar; het aantal schepen en de tonnage daalden tot de huidige omvang. De Italiaanse staat heeft in de jaren tachtig maatregelen genomen om de achteruitgang van de handelsvloot ten minste af te remmen. De staats-

I.N.S. „Amerigo Vespucci” (A 5312).



1. Liberia	47.893
2. Panama	47.365
3. Japan	28.030
4. Sovjet-Unie	25.854
5. Griekenland	21.324
6. Verenigde Staten	20.588
7. Cyprus	18.134
8. Noorwegen	15.597
9. China	13.514
10. Bahama's	11.579
11. Filippijnen	9.385
12. Zuid-Korea	7.832
13. Verenigd Koninkrijk	7.646
14. Italië	7.602
15. Singapore	7.273
16. India	6.315
17. Hong Kong	6.151
18. Brazilië	6.078
19. Taiwan	5.169
20. Denemarken	4.963
21. Iran	4.733
22. Frankrijk	4.413
23. Bermuda	4.076
24. Bondsrepubliek Duitsland	3.967
25. Spanje	3.962
26. Roemenië	3.783
27. Joegoslavië	3.681
28. Nederland	3.655
29. Polen	3.416
30. Malta	3.329
31. Turkije	3.240
32. Canada	2.825
33. Gibraltar	2.611
34. Australië	2.494
35. Zweden	2.167
36. Saoedi-Arabië	2.119
37. België	2.044

Figuur 2. Grootste koopvaardijvloeden in 1989 (> 2.000.000 brt). Cijfers in 1000 brt, Opgave Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1989.

invloed op maritieme zaken is groot. Italië heeft dan ook een Ministerie van Koopvaardij. Dit ministerie heeft reders de afgelopen jaren leningen ten behoeve van bouworders tegen speciale lage rente geboden. De Finmare-wet van december

Figuur 3. Samenstelling van de Italiaanse en de Nederlandse handelsvloeden
Opgave Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1989

	Italië		Nederland	
	aantal	brt	aantal	brt
tankers, olie	183	2.399.316	16	365.402
tankers, chemicaliën + olie	19	61.412	15	209.665
tankers, chemicaliën	39	131.948	21	62.710
tankers, vloeibaar gas	38	178.320	13	31.706
tankers, andere	34	29.832	1	915
bulkcarriers	62	2.350.778	11	327.605
koelschepen	6	30.902	52	229.212
speciale ladingsschepen	6	256.980	15	37.585
containerschepen	15	320.086	17	520.392
roro-schepen	52	398.991	14	115.599
vrachtschepen	202	326.573	300	825.059
vracht/passagiersschepen	8	3.591	—	—
roro/passagiersschepen	144	448.313	19	126.378
passagiersschepen	75	175.371	46	174.567
bevoorradingsschepen	74	60.210	43	39.765
diversen	353	361.716	219	443.283
vissersschepen	243	67.693	416	145.130
Totaal	1571	7.602.032	1218	3.654.973

1986 pompte ongeveer 1000 miljard lire in de scheepvaart. Het grootste deel van dit geld werd besteed aan nieuwbouw, uit te voeren door de eveneens door de staat beheerde Fincantieri-scheepsbouwgroep.³⁶⁾

Met de nieuwbouw moest ook een verjonging van de Italiaanse vloot doorgezet worden. In 1988 vormden schepen minder dan vijf jaar oud slechts 7,5% van de vloot (in 1979 was dit percentage nog 26,4%), schepen tussen 10 en 15 jaar oud vormden 42,3% van de vloot (1979: 15,3%) en schepen ouder dan 20 jaar 17,2% (1979: 14,4%).³⁷⁾ De veroudering van de vloot en de hoge bemanningskosten van de grote bemanningen van oudere schepen en bovendien het wettelijk verbod om te vluchten naar een goedkope vlag hebben Italiaanse reders in ernstige problemen gebracht.

De staatsrederij Societa Finanziaria Marittima Finmare, de houdstermaatschappij van onder meer Lloyd Triestino di Navigazione, Italia di Navigazione en Adriatica di Navigazione, leed in 1986, 1987 en 1988 aanzienlijke verliezen. De staatshulp moet Finmare uit de financiële problemen helpen en 1990 moet het jaar van de ommekeer worden want in 1989 werd de financiële injectie beëindigd. De nieuwbouw en verjonging van de vloot en de reorganisatie van het management moeten in de jaren negentig vruchten gaan afwerpen. De bovengenoemde lijndienstrederijen ondervonden en ervaren nog steeds de meeste nadelen van de recente terugval in de scheepvaart en de internationale concurrentie.

Sidermare di Navigazione en Almare di Navigazione verzorgen binnen de Finmare-groep het vervoer van grondstoffen. Sidermare startte in 1985 een modernisering van de vloot die een hoogtepunt vond in de order voor een bulkcarrier van 260.000 dwt. Het schip moet in 1991 worden opgeleverd en is het grootste schip dat ooit in Italië (bij Fincantieri) is gebouwd. De veerdiensten vanaf Italië naar omliggende landen worden uitge-

I.N.S. „Andrea Doria” (C 553).





L.N.S. „San Giorgio“ (L 9892).

voerd door de Finmare-rederijen Caremar, Siremar, Toremar en Tirrenia.³⁸⁾

De particuliere rederijen zijn verenigd in de redersvereniging Confitarma. Tot de belangrijkste particuliere rederijen behoren de cruiserederij van Costa Crociere (met cruiseschepen als de Eugenia C (30.567 ton, 1966)); de Grimaldi-groep met onder meer vier grote autocarriers, ro-ro-schepen en bulkcarriers; de onlangs sterk gekrompen container- en roro-maatschappij Merzario en de kleine, maar efficiënte Middellandse-Zeereeder Tarros.

Zowel de particuliere reders als Finmare dringen er bij de Italiaanse regering op aan een tweede register voor Italiaanse schepen te openen, in navolging van een aantal andere Europese landen. Tot op heden is dit aandringen tevergeefs geweest. Aan belangstelling voor de scheepvaart ontbreekt het van regeringszijde evenwel niet. Daarbij speelt mee dat de Italiaanse im- en export over zee voor slechts 22% plaatsvindt met schepen onder Italiaanse vlag en dat de Italianen dit percentage graag omhoog zouden zien gaan.

De Italiaanse scheepsbouw verkeert in een positie die veel lijkt op die van de scheepsbouw in West-europese landen. Concurrentie uit het Verre Oosten maakt de bouw van grote, eenvoudige schepen niet meer lonend. Gespecialiseerde bouw en marinebouw zijn voor de scheepsbouw de rendabele

sectoren. Ook de scheepsbouw is in Italië voor een groot deel in handen van de staat.

Fincantieri – sinds 1984 na fusies en reorganisatie Cantieri Navali Italiani SpA – beschikt als staatsbedrijf over vier divisies: koopvaardijbouw, marinebouw, scheepsreparatie en machinebouw. De groep als geheel lijdt verlies maar blijft door staatssteun overeind. Reorganisatie en afslanking van personeel (van 22.000 mensen in 1987 tot 18.000 in de nabije toekomst) moeten het bedrijf financieel gezond maken. De koopvaardijbouw – met zes werven en hoofdkantoor in Triëst – beschikt over 80% van de Italiaanse nieuwbouwcapaciteit. Het aantal van zes werven (Monfalcone, Venetië, Ancona, Castellammare di Stabia, Livorno en Genua) is ontstaan door sanering en fusies. Ancona is een van de modernste werven van Europa en de twee grootste van Fincantieri, Monfalcone en Venetië (Marghera) zullen spoedig van het niveau van Ancona zijn.

De marinebouwdivisie heeft twee werven: te Riva Trigoso en Muggiano (La Spezia). De nieuwbouw bestaat voor 70% uit orders voor de Italiaanse marine, de rest uit opdrachten van niet-Europese marines. Zo bouwde Fincantieri onlangs zes fregatten voor Venezuela, vier korvetten voor Libië en elf schepen voor de marine van Irak.

De scheepsreparatiedivisie van Fincantieri is in een zorgwekkende positie. Er wordt in het Middellandse-Zeegebied een te gering beroep op de Ita-

liaanse reparatiecapaciteit gedaan. Meer dan 85% van alle scheepsreparaties wordt in Italië bij de zeven Fincantieri-werven gedaan (Triëst, Venetië, Taranto, Palermo, Napels en twee te Genua). De helft van de te repareren schepen vaart onder een andere dan de Italiaanse vlag. De machinebouwdivisie van Fincantieri heeft twee belangrijke onderdelen, Grandi Motori in Triëst en Isotta Fraschini in Milaan. Rendabel is ook deze divisie niet.

Naast de door de staat beheerde scheepsbouw en -reparatie is er ook nog plaats voor particuliere scheepsbouw. Ongeveer honderd meest kleine bedrijven houden zich ermee bezig. Een van de meest succesvolle is Mariotti bij Genua. Begin 1990 waren in Italië 45 schepen in aanbouw ter grootte van 1.761.000 ton. Daarmee behoort Italië, gelet op de tonnage, tot de tien grootste scheepsbouwlanden ter wereld. Italië staat op de achtste plaats. Andere interessante rangnummers zijn Japan (als eerste), Spanje (vijfde), Denemarken (zesde) en Nederland (21ste).³⁹⁾ Italië blijft ondanks inkrimpingen en sanering een belangrijk scheepsbouwland. De overheidssteun is daarbij onontbeerlijk. Werven worden in bedrijf gehouden omwille van de werkgelegenheid; vooral geldt dat voor de werven in Palermo en Napels. Per slot werkten in 1911 nog 280.000 arbeiders in de scheepsbouw, in 1927 nog 42.000, in 1981 46.800 en nu dan nog slechts omstreeks 20.000.⁴⁰⁾

Maritiem Italië

Is Italië een zeegaand land, een maritieme natie? Om de maritieme status van Italië vast te stellen zijn in dit artikel de volgende aspecten aan de orde geweest: de maritieme en staatkundige geschiedenis en de maritieme traditie, de geografie van Ita-

lië, de Italiaanse marine, de koopvaardij en de scheepsbouw.

De nationale geschiedenis van Italië is als zodanig eigenlijk nog maar ongeveer 120 jaar oud. In die periode heeft de historie van het land geen of nauwelijks maritieme hoogtenpunten gekend. Maar naar de Italiaanse geschiedenis in wijder perspectief gekeken valt de rijke maritieme traditie en geschiedenis van de zeerepublieken, met name van Venetië en Genua, op. Die traditie leeft nog in beide havensteden. De geschiedenis van Noord-Italië heeft een maritiem karakter.

De geografie van Italië bepaalt Italië tot maritiem land, op het schiereiland is de zee nergens werkelijk ver weg. Toch, een vissersvolk zijn de Italianen niet. En de armoede thuis bracht de Italianen in Zuid-Italië eerder tot emigreren dan tot – gezien de nabijheid van de zee voor de hand liggende – zeevaart. De Italiaanse marine neemt in het Middellandse-Zeegebied een belangrijke positie in en behoort tot de „bluewater navies” van de NAVO. De historie van de nationale Italiaanse marine is vol van heroïsche daden maar kent weinig of geen beslissende acties. De Angelsaksische neerbui-gendheid ten opzichte van de Italiaanse vloot geldt vooral het Italiaanse onvermogen tot organiseren, maar is toch ook het resultaat van een hardnekkig vooroordeel. De Italiaanse handelsvloot is niet onbelangrijk en heeft allure als we denken aan de fraaie passagiersschepen. Ook de scheepsbouw neemt een vooraanstaande plaats in. Dat scheepvaart en scheepsbouw een omvangrijke staatssteun en belangstelling genieten bewijst dat de Italiaanse overheid oog heeft voor maritieme belangen. De scheepsbouw vindt overigens in hoofdzaak in Noord-Italië plaats. Ook de meeste grote rederijen opereren vanuit Noorditaliaanse havens. Is Italië een maritieme natie? Als Italië slechts bestond uit Noord-Italië zou om historische en actuele redenen het antwoord positief kunnen zijn. Zuid-Italië heeft, ondanks de omringende zee, veel minder een maritiem karakter. Maar er is nog een ander aspect. Italië bezit, volgens schatting van de Unesco, ongeveer 40% van de wereldvoorraad kunstschaten. Het land zelf is één groot kunstwerk. Italianen zijn een kunstzinnig volk. Italiaans ontwerp („design”) is wereldbefaamd (ook in de scheepsbouw). Italië is zo nadrukkelijk het land van cultuur, kunst en levensgenot dat voor andere karakteristieken nauwelijks plaats lijkt. De Italianen zelf hebben meer belangstelling voor kunst en cultuur en de genietingen van elke dag dan voor de onderwerpen die dit artikel vullen. Daarom mijn conclusie: Italië zou een maritieme natie kunnen zijn als het Italië niet was. En ten slotte: de Italianen maken zich er zeker niet druk om of hun land een maritieme status heeft.

I.N.S. „Giuseppe Garibaldi” (C 551).





I.N.S. „Guiseppe Garibaldi” (C 551) en I.N.S. „Vittorio Veneto” (C 550) begeleid door fregatten van de „Maestrale”-klasse.

Noten

- 1) Mondelinge mededeling van mijn schoonzuster Henrike Quarta, die – gehuwd met een Italiaan – al twintig jaar in Italië woont.
- 2) Gegevens ontleend aan de 1987-editie van de Times Atlas (Times Books, Ltd.; Londen 1987), de Winkler Prins Encyclopedie, zevende druk, derde oplage (1973) en R. King „The Industrial Geography of Italy”. Londen, Sydney, 1985.
- 3) Dezelfde procedure heb ik gevolgd in het artikel „Maritiem Denemarken” (zie *Marineblad* nr. 7/8, juli/augustus 1988, jaargang 98).
- 4) G. Procacci „History of the Italian People”. Londen, 1988 (herdruk van 1970), blz. 17.
- 5) Gegevens ontleend aan Procacci (1988), King (1985) en P. Kemp (ed.). „The Oxford Companion to Ships & the Sea”. Oxford, 1979.
- 6) Zie onder andere twee uitstekende studies van het hedendaags Italië: L. Barzini „The Italians”, Londen, 1964, blz. 325–339 en J. Haycraft „Italian Labyrinth”, Harmondsworth, 1987, blz. 13–64.
- 7) R. R. Palmer en J. Colton, „A History of the Modern World” (zesde editie), New York, 1984, blz. 514–516.
- 8) Conway’s All the World’s Fighting Ships 1860–1905, Conway Maritime Press Londen, 1979, blz. 334–359.
- 9) H. Busk, „The Navies of the World”. Londen, 1859, blz. 125–128.
- 10) Von Tegethoff was de tegenstander van de Deense vloot in het zeegevecht bij Helgoland in 1864. Zie G. M. W. Acda, „Maritiem Denemarken” in *Marineblad* nr. 7/8, juli/augustus 1988, jaargang 98.
- 11) Zie Ph. M. Bosscher „Vlootvoogden en zeeslagen”. Franeker, 1985, blz. 45–56.
- 12) E. Friedell „Kulturgeschichte der Neuzeit”, München, 1927–1931; 1984 (uitgave in een band), blz. 1256–1257.
- 13) Zie noot 8.
- 14) „The Italian Navy in the World War 1915–1918”. Facts and Figures. Office of the Chief of Staff of the Royal Italian Navy (Historical Section). Rome, 1927.
- 15) Zie Tom Hughes, „De snelste oceaanreuzen”. Bussum, 1974.
- 16) King (1985), blz. 190.
- 17) Zie Conway’s All the world’s Fighting Ships 1922–1946. Conway Maritime Press, Londen, 1980.
- 18) P. Elliott, „The Cross and the Ensign”. A Naval History of Malta 1798–1979. Cambridge, 1980, blz. 165.
- 19) P. Kennedy, „The Rise and Fall of the Great Powers”. New York, 1987, blz. 205–206.
- 20) Jane’s Fighting Ships 1889–90, edited bij R. Sharpe Coulsdon, 1989.
- 21) N. J. Brouwer „International Register of Historic Ships”. Oswestry, 1985, blz. 140–142.
- 22) Busk (1859), blz. 101–105, appendix, en Conway (1979), blz. 334–359.
- 23) Aldus een Britse bron: Conway (1979), zie noot 22.
- 24) Zie noot 14.
- 25) Zie o.a. Jane’s Fighting Ships 1989–90. Coulsdon, 1989.
- 26) Zie *Naval Forces*, 1988. Special Supplement on the Garibaldi aircraft carrier, blz. 8.
- 27) „La Portaerei della Marina Italiana”. Supplemento alla *Rivista Marittima*, december 1989.
- 28) Zie G. Till, „Maritime Power; the European Dimension” in *Naval Forces* vol. VIII, no. 2, 1987; blz. 88–104 en „Naval Balance 1988” in *Naval Forces* vol. IX, no. 2, 1988; blz. 68–74.
- 29) White paper „Defence” 1985, Rome, november 1984.
- 30) Zie noot 26, blz. 9 en S. Majoli „The Italian Navy in the Defence of the Mediterranean” in *NATO’s Sixteen Nations*, september 1989, blz. 55–57.
- 31) De Italiaanse posterijen gaf in 1931 een herinneringsserie van drie zegels uit ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de Academie. In 1981 volgde uitgave van een zegel bij het honderdjarig bestaan.
- 32) L. Caligaris „Italy’s Strategic Dilemma” in *NATO’s Sixteen Nations*, juli–augustus 1988, blz. 47–53. S. Majoli (1989) en *Naval Forces*, 1988. Special Supplement on the Garibaldi aircraft carrier.
- 33) Ontleend aan een opgave van stoomschepen en zeilschepen 1880–1881 in *De Zee*, derde jaargang, 1881, blz. 30–31.
- 34) King (1985), blz. 61.
- 35) In figuur 3 is de som van alle Italiaanse schepen 1553, Lloyd’s Register noemt als totaal aantal 1571.
- 36) *Seatrade Business Review*; mei/juni 1988.
- 37) *Lloyd’s Ship Manager*; oktober 1988.
- 38) *Fairplay*; 7 juli 1988.
- 39) *Fairplay*; 21 augustus 1986; 7 juli 1988; 25 januari 1990. *Seatrade Business Review*; mei/juni 1988.
- 40) King (1985), blz. 190–192.

A. van der Moer

Willem Corneliszoon Schouten

(± 1575–1625)

Inleiding

Toen schipper Willem IJsbrandtszoon Bontekoe (1587–na 1646) na het in de lucht vliegen van zijn schip en een tocht per sloep met veel armoe en ellende in december 1619 aan de Sumatraanse kust was beland en zijn reis naar Java op de gis voortzette kwam hij bij een paar eilandjes. Hij ging naar de wal, beklom een berg en was zeer bedroefd, want hij had geen stuurmansgereedschap en wist niet waar hij zich bevond. Daarom, zegt hij in zijn verslag, wist hij niet beter te doen dan zich op de Heer te verlaten. Onder diepe zuchten stortte onze ongeluksvogel zijn gebed: „O Heer, wijst ons de weg en geleidt mij . . .”

Deze bede werd direct verhoord, want toen de schipper opstond en rondkeek werd het helder aan de kim en hij zag twee hoge blauwe bergen. Toen schoot hem in gedachten dat hij in Hoorn in de herberg van zijn vader door Willem Cornelisz Schouten, die wel twee- of driemaal in Oost-Indië was geweest, had horen vertellen, dat op de hoek van Java twee hoge blauwe bergen lagen. Toen wist hij voor Straat Sunda te zijn.

Schouten was inderdaad een bevaren man. Omstreeks 1575 te Hoorn geboren is hij vermoedelijk jong naar zee gegaan. Wij vinden hem in 1602 vermeld als schipper van de Duifje, een jacht uit de vloot van vijf schepen, die in april 1601 door de Oude Oostindische Compagnie onder bevel van Wolphert Harmenszoon naar Oost-Indië was gezonden. Eind december voor Bantam aangekomen vond zij een blokkerende Portugese vloot ter rede. Na enkele dagen vechten wist Harmenszoon de Portugezen te doen wijken. Daarna vertrokken de schepen naar de Molukken. De Duifje bezocht Ternate en Banda en maakte een verkennings-tocht naar Ceram. Via Bantam keerde het jacht met een retourvloot naar huis terug, waar het in februari 1603 aankwam.

Eind 1603 vertrok Schouten al weer naar de Oost, en wel als schipper van de Delft in de dertien schepen tellende, tweede VOC-vloot onder Steven van

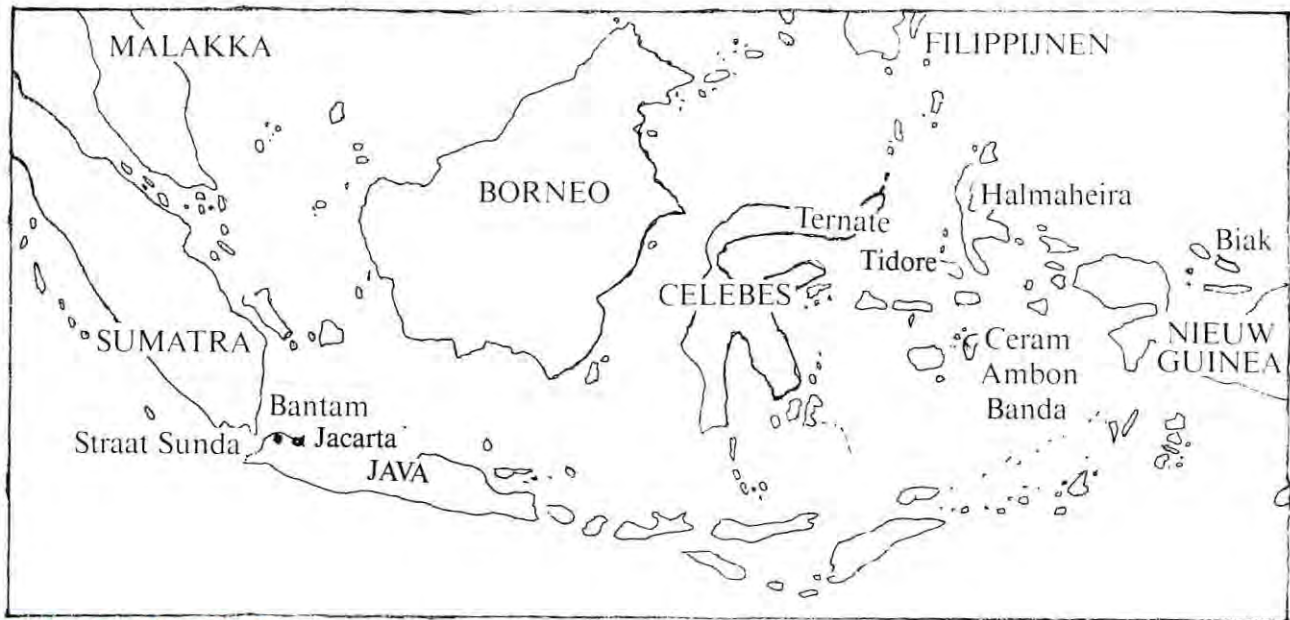
der Haghen (1563–1624). Hij nam deel aan de mislukte aanslagen op Mozambique en Goa en aan de slag bij Calicut, waarin een Portugese aanval op onze vloot werd afgeslagen. In de Molukken heroverde Van der Haghen in samenwerking met Ambonnezen het door de Portugezen bezette Kasteel van Verre, in 1600 door hemzelf gesticht. Vervolgens werd Ambon voor de VOC in bezit genomen, en ook Tidore, dat echter weer verloren ging. De thuisreis heeft Schouten in 1606 gemaakt als schipper van de Geünieerde Provinciën.

Ontdekkingsreis

De derde keer dat het lot Schouten in Oost-Indië deed belanden was hij in dienst bij de concurrentie van de VOC. Het in 1602 aan de Compagnie verleende octrooi behelsde het monopolie van de handel op het Verre Oosten via Kaap de Goede Hoop en Straat Magelhaes. De vooraanstaande Amsterdamse koopman Isaac le Maire (ca. 1559–1624), eerst deelnemer in, werd later een verbitterd vijand van de VOC. Hij zocht naar middelen om het monopolie te omzeilen en ging daarin heel ver. Zo trachtte hij de Engelse ontdekkingsreiziger Henry Hudson (1565–1611) te engageren om nog eens te proberen de noordoostelijke doorgang te vinden. Ook stond hij in verbinding met de koning van Frankrijk in verband met een plan een Franse Oostindische Compagnie op te richten. Verder kwam hij op het denkbeeld een expeditie uit te reden die bezuiden Vuurland naar een verbinding tussen de Atlantische en de Stille Oceaan zou moeten zoeken. In reisverslagen van vooral Engelse tochten kwamen aanduidingen voor die op het bestaan daarvan wezen. Bovendien wilde Le Maire Terra Australis Incognita ontdekken en daarmee handel drijven.

Het bestaan van het Onbekende Zuidland was goeddeels legende maar er waren toch ook enkele concrete gegevens. In 1612 was een memoriaal gepubliceerd, dat de Spaanse ontdekkingsreiziger De Quiros in 1610 aan de koning van Spanje droeg. Daarin werd betoogd dat hij in 1606 een noordelijke uitloper van dat Zuidland had ontdekt. Hij noemde het Australia del Espiritu Santo. Het was de groep eilanden die later Nieuwe Hebri-

Vice-admiraal b.d. A. van der Moer verliet de zeedienst in 1972. Zijn laatste functie was Commandant der Zeemacht in Nederland.



De Oostindische archipel

den zou heten. De Quiros had de tocht met twee schepen ondernomen. Toen die elkaar kwijt raakten zeilde het andere schip onder Torres tussen Australië en Nieuw-Guinea door. Zo werd Straat Torres ontdekt, maar dat werd geheim gehouden. De Quiros trachtte zijn koning in betoog na betoog te bewegen nieuwe expedities uit te zenden. Een zijner memorialen werd door de Amsterdamse uitgever Hessel Gerritsz gedrukt en mede naar aanleiding daarvan hoopte Le Maire het Zuidland, volgens oude geruchten vol kostbaarheden, te ontdekken.

Om beide doeleinden na te streven richtte Le Maire met enige andere, voornamelijk Hoornse kooplieden, de Australische Compagnie op, die van de autoriteiten octrooi voor zes reizen kreeg.

Er werden twee schepen uitgerust, de Eendracht en de Hoorn. Algemeen expeditieleider, ook wel „president” genoemd, werd Jacob le Maire (1585–1616), één van de vele kinderen van Isaïc, en de zeevaartkundige leiding kwam in handen van Schouten, die ook als participant in de onderneming wordt genoemd.

De Eendracht mat 180 last (360 ton), was bewapend met 31 stukken en bemand met 65 eters. Voor het jachtje Hoorn waren deze gegevens 55, 12 en 22. Schippers waren Willem en zijn jongere broer Jan Schouten. De kooplieden heetten Aris Claesz en Daniël le Maire, een jongere broer van Jacob. De president had zelf als schipper op een van zijn vaders schepen gevaren. Behalve over zeemanservaring beschikte hij over de onderzoeksdrang, die velen zijner tijdgenoten kenmerkte.

Isaïc le Maire had zich tevoren verzekerd van de toestemming der Staten-Generaal. Ook prins Maurits (1567–1625) betuigde zijn instemming en gaf brieven mee voor vreemde potentaten, die de

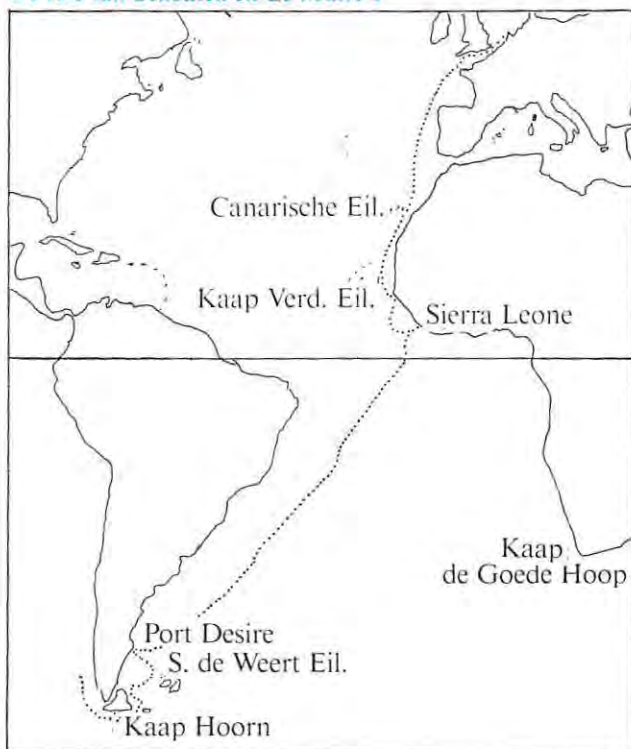
ontdekkingsreizigers mogelijk zouden ontmoeten. Le Maire gaf eveneens brieven mee, speciaal voor VOC-autoriteiten, die hij van vroeger kende. Het voornaamste stuk dat Jacob meekreeg was een „secrete en particuliere instructie”, waarvan de curieuze inhoud de moeite waard is haar in het kort weer te geven.

Jacob moet, aldus zijn vader, geen handel drijven op plaatsen waar de VOC zich al had genesteld, althans niet zonder toestemming. Als hij niet tot handel in het Zuidland is gekomen moet hij zijn uiterste best doen daarin elders wél te slagen. In Oost-Indië moet hij de VOC-vertegenwoordigers erop wijzen, dat hij niet via Kaap de Goede Hoop of door Straat Magelhaes is gekomen en dus alleszins tot handel drijven gerechtigd. Vader Le Maire rekent niet op medewerking van de VOC, maar Jacob moet beleefd blijven aandringen, speciaal bij gouverneur-generaal Gerard Reynst († 1615), van wie hij veel werk moet maken. Lukt het niet, dan moet Jacob gebruik maken van diens hoogmoed en inheligheid. Hij moet hem prijzen voor de wijze waarop hij de zaken bestiert en zeggen dat hij het beter doet dan alle anderen. Dat zal hem ongetwijfeld aangenaam zijn. Ook moet Jacob zijn diensten aan Reynst aanbieden, bijvoorbeeld het meenemen van particuliere bezittingen en kostbaarheden, die hij dan in Nederland aan zijn schoonzoon of een ander door Reynst aan te wijzen persoon zal overhandigen. Zeg hem dat ik (Isaïc) hem uit oude vriendschap zeer genegen ben en gaarne een dienst zal bewijzen. Lukt het nog steeds niet, biedt hem dan aan met één zijner dochters te trouwen. Zeg hem maar dat zulk een verbintenis mijn (Isaïcs) hartelijke instemming heeft. Laat weten dat je pas wilt trouwen nadat de tocht met succes is bekroond. Op die manier zouden eer en profijt van de nieuwe ontdekkingen beide families toevallen. Als dit allemaal vergeefs

is, zeg dan dat je je gedwongen voelt je tot de Engelsen te wenden. Benadruk dat je dat liever niet doet omdat daar nadeel voor de Compagnie uit kan voortvloeien, zodat het misschien toch verstandiger zou zijn als de VOC je een lading peper zou gunnen. Ook de Fransen kunnen op die manier worden gebruikt. Wil de gouverneur-generaal geen eigen handel toelaten, maar is hij wel bereid een retour-charter voor de VOC te geven, neem dat dan maar aan. Tot zover de oude Le Maire, die zich laat kennen als een aartsintrigant met weinig scrupules.

De schepen werden in Hoorn gereedgemaakt. Het reisdoel werd geheim gehouden, maar geruchten maakten dat de opvarenden „gouthaelders” werden genoemd. Op 14 juni 1615 verlieten de Eendracht en de Hoorn de rede van Texel. Voor wat het verloop van de reis betreft kunnen we putten uit twee verslagen, die beide zijn uitgegeven. Het ene berust volgens de inleiding op het journaal van Schouten, het andere op dat van Le Maire. Onderweg naar Zuid-Amerika werd aan de kust van Sierra Leone ververst. De oversteek begon op 4 september. Na het passeren van de evenaar maakte Le Maire bekend dat het ontdekken van het onbekende Zuidland het eerste reisdoel vormde. Moeten we de journaalhouder geloven dan veroorzaakte deze mededeling grote geestdrift onder de opvarenden. Dat wekt enige bevreemding, want over het algemeen gaf de toenmalige zeeman op goede gronden de voorkeur aan de oude Kaaproute. Mogelijk heeft de president zijn mensen lekker gemaakt met verhalen over de schatten die het Zuidland zou opleveren.

De reis van Schouten en Le Maire I



Op 6 december kwamen de schepen ten anker nabij Puerto Deseado (Port Desire). De 8ste zeilden zij de rivier op en ankerden bij een eiland, waar Le Maire aan de wal ging kijken of hij een brief kon vinden van Joris van Spilbergen (1568–1620). Deze was in 1614 voor de VOC Oost-Indiëwaarts vertrokken en zou via Straat Magelhaes varen. Hij was echter niet bij Puerto Deseado geweest en Le Maire vond dus geen brief.

De schepen bleven ruim een maand liggen en konden door pinguïnjacht, visvangst, eieren rapen en waterhalen goed verversen. Van de gelegenheid werd ook gebruik gemaakt om de schepen droog te zetten en het onderwaterschip een goede beurt te geven. Daarbij werd gebruik gemaakt van brandend hooi. Na de Eendracht werd de Hoorn onder handen genomen, maar door onachtzaamheid raakte het tuig in brand. Het vuur bleek niet te blussen en na het ontbranden van het kruit was het jacht reddeloos verloren. Wat nog kon worden gered werd naar de Eendracht gebracht: ijzerwerk, lood, ankers, geld en een klomp gesmolten zilver. Ondanks de tegenslag werd het nieuwe jaar met muziek en een extra verstrekking wijn ingeluid. Volgens het journaal van Le Maire begon Schouten begin 1616 de lust in het ontdekken te verliezen en liet hij meermalen weten ervoor te voelen rechtstreeks naar Oost-Indië te varen. Hij stak – volgens Le Maire – ook anderen aan, maar de president wilde doorzetten. Op 7 januari werd een metalen plaat op het eiland aangebracht, waarop stond:

MDCXV

EEN SCHIP ENDE EEN IACHT GENAEMT
EENDRACHT EN HOORN

GEARRIVEERT DEN VIII DECEMBER

VERTROKKEN MET EEN SCHIP

D'EENDRACHT DEN X IANVARY

MDCXVI

C: IACQUES LE MAIRE

S: WILLEM CORNS SCHOVTS

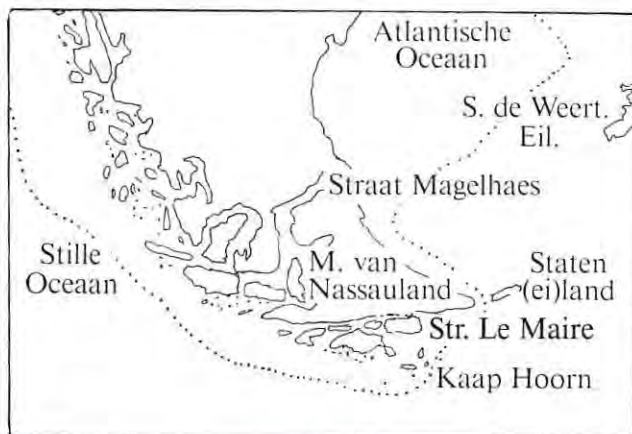
ARES CLASSEN

IAN CORNS SCHOTS

CLAES IANSSEN BAN

Straat Le Maire en Kaap Hoorn

Met wisselende weersgesteldheid voer de Eendracht om de zuid. Op 18 januari werden de Sebald de Weerts Eilanden verkend. Deze waren door De Weert (1567–1603) ontdekt toen hij als schipper van de Geloof uit de vloot van Mahu en De Cordes naar huis terugkeerde (1598–1600). Het zijn de noordwestelijkste eilandjes van de Falklandeilanden of Islas Malvinas. De ingang van Straat Magelhaes werd voorbijgevaren maar er kwam geen doorgang in zicht. Op 24 januari



De reis van Schouten en Le Maire II

zonk ook Jacob le Maire de moed in de schoenen. Hij kwam tot de overtuiging dat de meegenomen kaart van Willem Janszoon Blaeu (1571–1638) toch juist was. Die gaf bezuiden Straat Magelhaes aaneengesloten land te zien. Maar juist toen werd een doorgang ontdekt. De scheepsraad besloot door te zetten en de Eendracht voer als eerste schip door wat Straat Le Maire werd genoemd. De beide oevers werden Mauritius van Nassauland en Staten(ei)land gedoopt.

Op 29 januari werd het bijna zuidelijkste stukje land, dat sindsdien Kaap Hoorn heet, gerond en de Eendracht bevond zich in de Stille Oceaan. Een groep eilanden werd ter ere van raadpensionaris Johan van Oldenbarnevelt de Barnevelts Eilanden genoemd.

Daarna voer de Eendracht om de noord. Op 7 februari passeerde het schip de uitgang van Straat Magelhaes. Op 12 februari onderstreepte een driedubbel wijnrantsoen het tot nu toe behaalde succes, dat in een plechtige proclamatie werd vastgelegd. Le Maire was in zijn nopjes, maar dat gold niet voor alle opvarenden. Sommigen waren „zeemoed”, hetgeen mede werd veroorzaakt door de scheurbuik. Begin maart kon op de Juan Fernandez eilanden worden ververst, maar er werd geen goede ankerplaats gevonden zodat de reis tot verdriet van de zieken meteen werd voortgezet.

Na ruim een maand alleen water en lucht werd 24 maart, op bijna 15° zuiderbreedte, koers west bepaald. De scheurbuik bleef heersen en op 9 april stierf Jan Schouten. Nadat de ex-schipper van de Hoorn de volgende dag zijn zeemansgraf had gekregen kwam een eilandje in zicht. Het leverde wat groenten op en werd Honden eiland genoemd. In de volgende dagen kwam de Eendracht te midden van de vele eilanden van de Tuamotu groep. Contact met inboorlingen bleek moeilijk, want zij verstonden geen Spaans, noch Maleis, Javaans of Nederlands. Zij waren verzot op ijzer en aasden zelfs op de spijkers van het schip. Af en toe ontstonden schermutselingen als gevolg van de diefachtigheid der eilanders.

Le Maire wilde in westelijke richting doorvaren, maar Schouten verzette zich daartegen. Hij overwoog dat, nu het Zuidland nog steeds niet was ontdekt, de Eendracht te ver naar het westen was gevorderd om daar nu nog op te hopen. Hij vreesde bezuiden Nieuw-Guinea terecht te zullen komen en omdat daar geen doorvaart naar de Oost-Indische archipel bekend was zou het schip waarschijnlijk terug moeten, hetgeen door de heersende oostenwinden moeilijk was. Daar viel navigatorisch niet veel tegenin te brengen, zodat Le Maire zich gedwongen zag zijn ontdekkingsdroom op te geven. Had Schouten niet zijn zin gekregen, dan had de Eendracht mogelijk Espiritu Santo en Australië bereikt en Straat Torres nog eens ontdekt.

Van 18 mei tot 12 juni werd een noordwestelijke koers gevaren. Via Nieuw-Ierland en de Admirali-teits Eilanden varende ontdekte de Eendracht op 24 juli benoorden Nieuw-Guinea het eiland, dat wij nu kennen als Biak, „seer groen en plaisant om aen te sien”. Samen met Supiori vormt Biak de Schouten Eilanden. Na rond Halmaheira te zijn gezeild werd op 17 september Ternate bereikt. Daar bleek dat Reynst was overleden en als gouverneur-generaal vervangen door dr. Laurens Reael (1583–1637). Deze mogelijkheid had Isaac le Maire niet voorzien en al zijn sluwe plannen vielen in het water. Reael ontving de ontdekkingsreizigers hartelijk maar wat de handel betreft was hij allerm minst toeschietelijk. Vijftien man van de Eendracht gingen over in dienst van de VOC. Het schip zond de gouverneur-generaal met een paar pottekijkers aan boord door naar Jacatra, waar het op 29 oktober aankwam. Op de hele reis waren slechts twee man gestorven, een uitzonderlijk laag

De reis van Schouten en Le Maire III



sterftcijfer en een compliment voor de uitrusting en het in zee gevoerde beleid, waarvan een groot deel moet worden toegeschreven aan Schouten.

Monopolieschenders

Jan Pieterszoon Coen (1587–1629), die als directeur-generaal van de handel bewindhebber in Jacatra was, toonde zich even weinig soepel als Reael. Hij had inmiddels duidelijke orders van de Heren XVII ontvangen in een brief, die Reael nog niet in zijn bezit had. Coen riep Le Maire en Schouten bij zich en verklaarde dat zij werden beschouwd als monopolieschenders, zodat schip, lading en papieren in beslag werden genomen. Coen was het zelf niet helemaal eens met dit standpunt, maar hij voerde de instructies naar de letter uit. De opvarenden mochten bij de VOC dienstnemen, anders moesten zij thuisvaren. Le Maire en Schouten kozen voor dit laatste. Over de nieuw ontdekte route werd niet gesproken en op hun protest antwoordde Coen dat zij hun recht maar in het vaderland moesten zoeken. Het schip werd als Zuider-Eendracht aan de VOC-vloot toegevoegd. Het is in 1620 gekapseisd en verbrand. De overige 15 opvarenden werden verdeeld over de retourschepen Amsterdam en Nieuw-Zeeland, die onder Joris van Spilbergen zouden thuisvaren. Zij vertrokken half september 1616. In december overleed Le Maire aan boord, maar Schouten kwam op 1 juli 1617 met de Amsterdam in het vaderland terug. Het was een treurige thuiskomst en een ramp voor de oude Le Maire. Hij en zijn

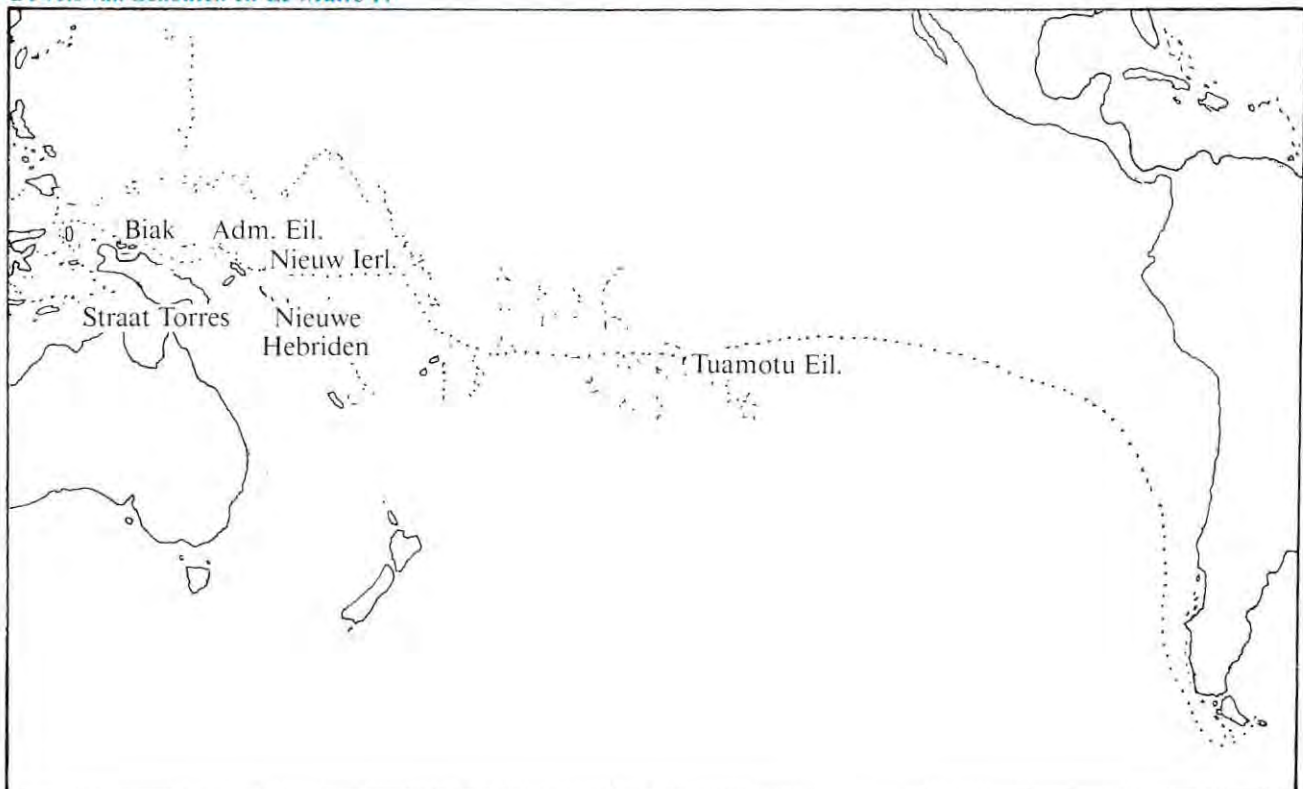
mede-bewindhebbers van de Australische Compagnie brachten verslag uit bij de Staten-Generaal en dienden een protest in tegen het optreden van de VOC. Overigens beschikten zij niet over de papieren want die waren door Van Spilbergen aan de Heren XVII overgedragen.

Publikaties

Kort na Schoutens terugkeer kwam Isaac le Maire erachter, dat uitgever Blaeu bezig was een reisjournaal met kaarten en tekeningen compleet te drukken, zodat de VOC de papieren blijkbaar ter beschikking had gesteld. De Australische Compagnie verzocht de Staten-Generaal voor haar voor zulk een uitgave octrooi te verlenen en het drukken aan anderen te verbieden. Dat octrooi werd niet verleend, maar de Staten-Generaal verzochten de Staten van Holland Blaeu op te dragen zijn voorbereidingen te staken en alles in te leveren. Hij mocht zelfs zijn kaarten en globes niet aanvullen.

Toen kort daarop bleek dat de nieuwe ontdekkingen wel waren verwerkt in een nieuwe door Johannes Jansonius uitgegeven wereldkaart protesteerde Blaeu op zijn beurt en naar aanleiding daarvan mocht ook hij de aangevulde kaart uitgeven. Aan het verbod om het journaal van Jacob le Maire uit te geven ontkwam Blaeu door dat van Schouten te nemen. Het boek verscheen in 1618. Aanvankelijk was de VOC ook Schouten niet welgezind, maar dat veranderde en in 1619 trad de Hoornse schipper weer in dienst van zijn oude Compagnie. Met Le Maire bleef de VOC in con-

De reis van Schouten en Le Maire IV

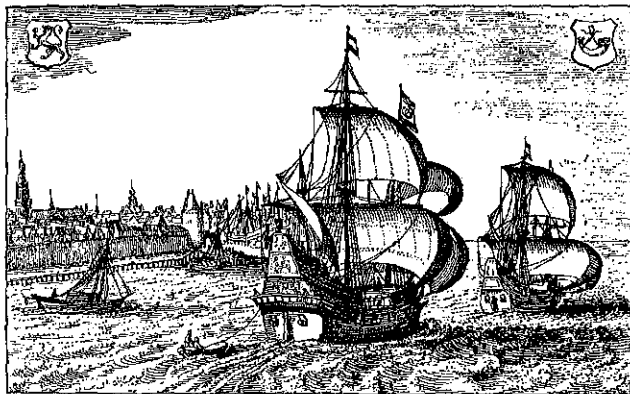


Beschryvinghe van de

wonderlicke reyse/ghedaen door Willem Cornelisz
Schouten van Hoorn, inde Jaren
1615, 1616, en 1617.

Hoe hy bezuyden de Strate van Magel-
lanes een nieuwe Passagie tot inde groote Zuid-
zee ontdeekt/ en voort den gheheelen Aerd-
kloot omghelept heeft.

Wat Eylanden, vreemde volcken en wonderlicke
avontueren hem ontmoet zijn.



't Amsterdam,

By Willem Janz, op't water inde Sonnewpser/ 1618.

flict en beide compagnieën hebben jarenlang processen gevoerd, die nog werden gecompliceerd omdat de in 1621 opgerichte Westindische Compagnie ook een vinger in de pap wilde hebben. In 1622 werd de Australische Compagnie voor het in beslag nemen van de Eendracht schadeloos gesteld.

Het titelblad van het bij Blaeu verschenen boek is hierbij afgedrukt. In de inhoud is de rol van Jacob le Maire stelselmatig gebagatelliseerd en wordt op die van Schouten de nadruk gelegd. Vermoedelijk is Schoutens journaal daartoe enigszins omgewerkt. Daar moet men de invloed van de VOC achter zoeken, die er alle belang bij had de naam Le Maire zo klein mogelijk te houden. Zo staat er over Straat Le Maire: „... hoewel die met meerder recht hadde moghen ende behooren te heeten de Strate van Willem Schouten, nae onse Schipper, als door wiens kloeck beleydt ende zeemanschap t'zelve aldermeest bestaen ende uytghevoert is”.

Schouten, die in bovenstaand citaat in de derde persoon ten tonele wordt gevoerd, ontkende bij de uitgave betrokken te zijn geweest. Dat kan kloppen, want hij kwam pas later weer op goede voet met de VOC. Inmiddels veroorzaakte de publikatie van de nieuwe route groot opzien. Er verschenen buitenlandse vertalingen en de koning van Spanje zond direct twee schepen uit om namens hem ook poolshoogte te gaan nemen. Zij bevestig-

den het nieuws en wijzigden de benamingen, maar die van Straat Le Maire en Kaap Hoorn zijn toch bewaard gebleven.

Het boek werd opgedragen aan de magistraat van Hoorn. Zoals dat destijds behoorde voorzag de uitgever het van een fraaie zinneprint op de reizen van Magelhaes (ca. 1480–1521) en Schouten, wier portretten boven een wereldkaart in twee halfronden prijkten. Terzijde werden nog vier beroemde wereldreizigers vereeuwigd, namelijk Sir Frances Drake (1543–1596), Thomas Cavendish (ca. 1555–1592), Olivier van Noort (1558/59–1627) en Joris van Spilbergen. Jacob le Maire is nergens te bekennen behalve in de naam Fretum Le Maire op de kaart. Blaeu vroeg Joost van den Vondel (1587–1679), een familielid van Schouten, om een passend gedicht. Vondel maakte er twee, waarvan één in het Frans ten behoeve van de Franse uitgave. Het Nederlandse gedicht luidt als volgt:

KLINKERT

OP DE WONDERLIJKE REIZE
VAN DEN HOORNSSEN MEIRMAN
WILLEM CORNELISZ. SCHOUTEN.

Als over Hooren blies de faam haar
gulden horen,
Hoe Schouten d'aardenkloot op nieuws
was omgegaan,
Niet als meer andre door de Straat van
Magellaan,
Maar d'engte van Le Mair', zo niemand
dee tevoren:
Nu is, sprak Ferdinand, mijn erenkrans
verloren.
Draak vier en vlam uitspoog en Thomas
zag men staan
Versuft door wangelooft: Van Noord sprak
wel beraan:
't Is olie in het vier om na iet nieuws te sporen.
En Spielberg nauwlijks nog 't gerucht en
kwam verrassen:
Nu leggen (riep hij) al mijn spillen in der assen!
O Magellaan! vaartwel, Draak, Candish,
Olivier
En Spielberg, die tot nog gweest zijt
trouwe makkers,
't Is heel met ons gedaan: de Schout komt
met zijn rakkers,
Fluks, jongens, op een zij, en pakt u weg
van hier.

Er verschenen ook versies van het boek in het Latijn en Duits. In 1619 gaf Van Spilbergen zijn boek „Oost ende West-Indische Spiegel” uit. Behalve dat van zijn eigen wereldreis (1614–1617) bevatte het boek het journaal van Schouten, dat

echter aan Le Maire wordt toegeschreven. In 1622 kreeg Isaac le Maire na de uitspraak in zijn geschil met de VOC alle papieren te zijner beschikking, zodat het echte journaal van Jacob kon worden uitgegeven. In de voorrede noemt de verbitterde Le Maire het zogenaamde journaal van Schouten „een onbehoorlick vercreghen werck met sinistere middelen en manieren van doen bij een ghevoecht en versamelt”. Eraan toegevoegd werd het reisverhaal van de Spaanse schepen onder Nodal. Het journaal van Jacob le Maire is uitgebreider dan dat van Schouten. De laatste komt er minder goed af en er wordt zelfs gesuggereerd dat hij zich tijdens een schermutseling met inboorlingen lafhartig gedroeg, hetgeen weinig geloofwaardig klinkt.

Besluit

Van het journaal van Schouten zijn diverse herdrukken verschenen, terwijl ook Engelse, Spaanse en Italiaanse edities het licht zagen. Het verdere leven van Willem Corneliszoon Schouten is, voor zover bekend, verlopen als dat van een gewone VOC-schipper. Na zijn wereldreis ging hij ten minste nog één keer naar Oost-Indië en hij heeft ook enige jaren in de archipel gevaren. In de Eerol van Mollema wordt vermeld dat hij heeft deelgenomen aan de tocht naar de Chinese kust (1622–1624) onder commandeur Cornelis Reyersz (†1625). Aangezien Bontekoe, die van deze reis, waaraan hij zelf deelnam, in zijn beroemde boek een uitvoerig verslag geeft, over de aanwezigheid van Schouten niet rept, klopt dit vrijwel zeker niet, temeer omdat Bontekoe wel uitdrukkelijk verklaart dat hij zijn vriend, collega en stadgenoot Schouten later, kort voor beider thuisvaren, in Batavia ontmoette en daar veel met hem verkeerde. Tijdens de thuisreis onder Reyersz, die onderweg stierf, was Bontekoe schipper van de Hollandia. Schouten voer als passagier mee op het vlaggeschip, de Middelburg. Hij stierf in april 1625 tijdens een stilligperiode in de Antongilbaai (Madagascar). Later is dit schip met man en muis ver-

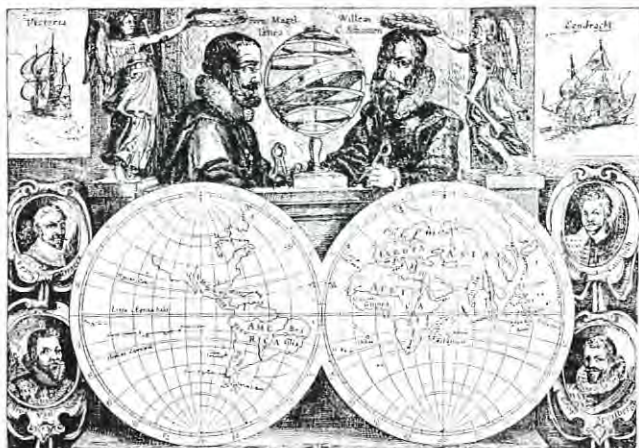
gaan. In het boek van Bontekoe wordt aan de vermelding van Schoutens overlijden het volgende gedicht toegevoegd, vermoedelijk vervaardigd door de uitgever Jan Janszoon Deutel.

T'wijl Schouten in dees wer'lt, daer hy
was opghevoedt,
Geen rust en vond', maer staegh door
inn'ge drift en lust
In d'and're wereldt was, met 't lijf of met
't ghemoedt;
't Is billick, dat Hy dan in d'and're wereldt rust
Van al sijn woelery. Rust dan, vermaerde Ziel,
In vreed', tot saligheydt; doch soo u groote
gheest
Niet kan besloten zijn in d'enght van
Antongiel,
Soo reyst (gelijck ghy hier in 't leven onbevrees
Van 't Oost nae' Westen seyld' door een
verborgen vaert
De son een dagh en nacht verby in sijnen loop)
En stijgt oock boven hem ten hooghen
Hemel-waert
En rust in d' eeuw'ge rust by Godt en d'Heilige
Hoop.

(De verborgen vaart slaat op de ontdekkingsreis; de volgende zin gaat over de datumverandering bij het passeren van de 180ste lengtegraad; de laatste zin doelt op God en zijn Heiligen).

Velius noemt Schouten in zijn Chronyk van Hoorn „een man in de zeevaart zeer beroemd en wel ervaren”. Als Hoorns chauvinist kent Velius hem de hoofdrol in de beroemde ontdekkings-tocht toe en ook hij blijkt van mening dat Straat Le Maire ten rechte naar Schouten had behoren te worden genoemd.

Schipper Schouten moet wel een zeeman in hart en nieren zijn geweest. Voor een particulier leven aan de wal lijkt hij nauwelijks de tijd te hebben gehad. Hij speelde geen hoofdrol, maar is toch een goed voorbeeld van de vele zeevaarders die ertoe bijdroegen dat ons land enige tijd de belangrijkste maritieme natie in de wereld is geweest.



Literatuur

- Engelbrecht, W. A. en Herwerden, P. J. van, *De ontdekkingsreis van Jacob le Maire en Willem Cornelisz. Schouten. Werken Linschoten Vereeniging XLIX*, 's-Gravenhage, 1945.
Fontaine Verwey, H. de la, *Uit de wereld van het boek*, Amsterdam, 1979.
Hoogewerff, G. J., *Journalen van de gedenkwaardige reysen van Willem IJsbrantsz. Bontekoe WLIV*, 's-Gravenhage, 1952.
Jonge, Jhr. Mr. J. C. de, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen*, 's-Gravenhage, 1833.
Keuning, J., *De Tweede Schipvaart WLIV, XLII, XLIV, XLVI, XLVIII, LI, 2, 3*, 's-Gravenhage, 1938–1951.
Moll, Prof. G., *Verhandeling over eenige vroegere zeetogten der Nederlanders*, Amsterdam, 1825.
Mollema, J. C., *Geschiedenis van Nederland ter zee*, Amsterdam, 1939–1942.

W. J. J. van der Knaap

Op zee gestationeerde nucleaire wapens en de veiligheid van het Westen

De verhouding tussen Oost en West wordt de laatste jaren gekenmerkt door een toenemende ontspanning, de Koude Oorlog lijkt voorbij. Op het land, en voornamelijk in Europa, vonden en vinden ingrijpende wapenreducties plaats en, wanneer de voortekenen ons niet bedriegen, staan ons nog meer wapenreducties te wachten. Het INF-verdrag van 8-12-'87 vormde in deze een keerpunt in de geschiedenis. Een hele sport viel hiermee weg uit de escalatieladder van de NAVO. Ook op conventioneel terrein lijkt een akkoord over troepenvermindering nabij. Bij het in Wenen gevoerde CFE-overleg (Conventional Forces in Europe) liggen de standpunten niet onoverbrugbaar uit elkaar, maar, en dat is belangrijker, de politieke wil lijkt aanwezig om dit jaar nog tot een overeenkomst te komen. Opvallend afwezig op de talloze onderhandelingsagenda's zijn echter de zeestrijdkrachten. Sjevarnadze noemde maritieme wapenbeheersing recent nog de donkere hoek van de wapenbeheersing. Toch ligt het in de lijn der verwachting dat het niet lang zal duren voordat ook op het terrein van maritieme wapenbeheersing onderhandeld zal gaan worden. Onduidelijk is nog wanneer en in welke fora (START, CFE II, EOC II, een combinatie?) maritieme macht ter discussie zal worden gesteld.

Vooruitlopend op mogelijke onderhandelingen is het wellicht raadzaam, stil te staan bij het karakter van maritieme macht, met name nucleaire maritieme macht ingebed in het „afschrikkingdenken” van het kernwapentijdperk waarin wij leven. Ontsnapt aan de aandacht van het grote publiek en ver weg op zee bevindt zich een belangrijk nucleair potentieel van zowel de Sovjet-Unie als van de Verenigde Staten van Amerika en zijn bondgenoten. Op zee gestationeerde nucleaire wapens worden relatief opgewaardeerd, nu op land steeds meer wapensystemen verdwijnen (INF-wapens) of verouderen (Lance). De vraag kan worden gesteld in hoeverre op zee gestationeerde nucleaire wapens bijdragen aan de beoogde oorlogsvoorke-

ming door afschrikking en of ook deze wapens inderdaad betrokken moeten worden bij de wapenbeheersingsonderhandelingen.

Om inzicht in deze ingewikkelde materie te krijgen, moet allereerst een definitie worden gegeven van het fenomeen „afschrikking”. Voorts zal er gekeken worden naar de diverse op zee geplaatste wapensystemen en hun rol in de afschrikking.

Afschrikking

Herman Kahn, een Amerikaans onderzoeker op het terrein van kernwapenproblematiek, definieert afschrikking als volgt. „Deterrence prevents an enemy from doing something by making him fear the consequences that will follow.” Voor bepaalde acties van de vijand wordt van tevoren een sanctie bekendgemaakt. Deze definitie is echter niet af, er zijn namelijk twee criteria aan te wijzen die onontbeerlijk zijn voor een effectieve afschrikking. Zo zal de sanctie die bij de afschrikking hoort *geloofwaardig* moeten zijn. Bovendien moet er een zekere mate van *evenwicht* bestaan in de relatie tussen opposenten die elkaar afschrikken.

Voor wat betreft geloofwaardigheid: de af te schrikken partij moet ervan overtuigd zijn dat de sanctie inderdaad wordt uitgevoerd, en dat de gevolgen ervan voor hem onaanvaardbaar zijn. Onaanvaardbaarheid is weliswaar een subjectief begrip, maar er kan van uit worden gegaan, dat een land zijn voortbestaan niet in de waagschaal zal stellen, wat het geval kan zijn in geval van een gewapend conflict waarbij partijen over nucleaire wapens beschikken.

Om de geloofwaardigheid van de afschrikking te bewerkstelligen, zal een land moeten beschikken over een minimum aan kernwapens om de geuite dreigementen te kunnen uitvoeren. Tevens moet bij de tegenpartij de overtuiging bestaan dat inderdaad tot de inzet van deze wapens zal worden overgegaan. Er is een nauwe relatie aan te wijzen tussen vermogen en intenties. Deze twee factoren bepalen uiteindelijk de geloofwaardigheid van de afschrikking.

Kapitein-luitenant ter zee W. J. J. van der Knaap is verbonden aan de Marinestafschool.

Evenwicht

Het bestaan van een duurzaam afschrikkingsevenwicht tussen partijen is een voorwaarde om te voorkomen dat een nucleair conflict daadwerkelijk uitbreekt. Geen van de partijen mag in de verleiding komen, of in de positie geraken, met succes als eerste nucleair geweld aan te kunnen wenden. Het als eerste gebruiken van nucleair geweld kan ook berusten op een negatieve keuze. Een natie die met de rug tegen de muur wordt gemanoeuvreed kan tot het uiterste gaan. Met andere woorden: voorkomen moet worden dat er een situatie ontstaat waarin een partij tot een preventieve of preëemptieve aanval zou kunnen overgaan.

De situatie waarnaar uiteindelijk gestreefd moet worden is een evenwichtige en geloofwaardige afschrikking.

Categorieën

Een volgende vraag is nu: in hoeverre dragen op zee geplaatste nucleaire wapens bij aan een stabiele en geloofwaardige afschrikking? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, laat ik het begrip „kernwapen” in de gebruikelijke categorieën uiteenvallen. Die categorieën zijn: tactische kernwapens, middellange-afstandswapens en strategische nucleaire raketten.

De eerste categorie is die van de tactisch nucleaire wapens. Daaronder worden verstaan op zee geplaatste kernwapens, met een bereik tot 500 kilometer. Deze wapens dienen tot afschrikking van een rechtstreekse dreiging voor de eenheid op zee. Ook dienen deze wapens om de tegenstander van verder geweld te doen afzien, door het geven van een „nucleaire waarschuwing”. Zowel de VS als de SU beschikken over een fors arsenaal aan tactisch nucleaire wapens. Deze zijn geplaatst aan boord van oppervlakteschepen en onderzeeboten. De effectieve bijdrage aan de afschrikking door deze wapens, kan worden getoetst aan de reeds vastgestelde criteria: geloofwaardigheid en stabiliteit.

In het eerste geval – geloofwaardigheid – kan worden vastgesteld, dat de bijdrage van deze wapens groot is. De tactisch nucleaire wapens dragen bij aan de verscheidenheid van wapensystemen om naar bevind van zaken op agressie een gepast antwoord te kunnen geven. In het escalatiespectrum zorgen deze wapens voor een koppeling tussen conventionele wapens en strategische wapens. Bovendien is het demonstreren van vastberaden gedrag op zee eenvoudiger te realiseren dan op het land. Het inzetten van een kernwapen tegen een zeedoel heeft minder verstrekkende gevolgen dan op het land; het ligt dus in de rede dat hiertoe eer-

der zal kunnen worden besloten dan dit te land het geval zal zijn.

„Dual capability”

Tactisch nucleaire wapens ondermijnen echter de stabiliteit, de tweede voorwaarde voor een effectieve afschrikking. Daar zijn vier oorzaken voor te geven.

Ten eerste staan tactisch nucleaire wapens vaak aan boord van „dual capable”-eenheden, terwijl de wapens zelf ook nog eens „dual capable” zijn. Het onderscheid tussen een conventioneel wapen en een kernwapen vervaagt hierdoor. Omdat hiermee ook de drempel tussen een nucleair en conventioneel conflict vervaagt komt dit de stabiliteit niet ten goede.

Ten tweede ontbreken op zee duidelijke fysieke grenzen tussen de partijen. Als gevolg van misrekeningen en foute inschattingen van gevaarlijke situaties is de kans op ongelukken op zee groter dan op land.

Ten derde bestaat er geen wapenbeheersingsakkoord voor tactisch nucleaire wapens op zee. Dit houdt in dat een destabiliserende wapenwedloop in deze categorie tot de mogelijkheden behoort.

Concluderend kan over tactisch nucleaire wapens op zee gezegd worden dat zij een paradox vormen in de afschrikkingstheorie. Enerzijds leveren zij een geloofwaardige bijdrage aan de wederzijdse afschrikking, terwijl anderzijds de stabiliteit van de afschrikking door deze wapens wordt bedreigd.

Kruisvluchtwapens

De tweede categorie die ik hier wil behandelen is die van de kernwapens voor de middellange-afstand. Hieronder worden verstaan de op zee gestationeerde kruisvluchtwapens met een nucleaire lading (SLCM) waarvan het bereik ligt tussen de 500 en 5000 kilometer. Deze wapens kunnen vanuit zee worden ingezet tegen landdoelen. Aan de zijde van de VS staan op 107 onderzeeboten en 90 oppervlakteschepen respectievelijk 270 en 488 kruisraketten met een nucleaire lading. De USSR heeft een begin gemaakt met de stationering van deze wapens aan boord van haar onderzeeboten (30?). In hoeverre de stationering van deze SLCM (Sea Launched Cruise Missile) bijdraagt aan de afschrikking, kan weer getoetst worden aan de twee criteria.

Om twee redenen is de bijdrage van de SLCM aan de geloofwaardigheid van de afschrikking marginaal. Omdat deze middellange-afstandswapens zowel een theaterrol spelen als een strategische, komt de geloofwaardigheid van de inzet van deze wapens in het geding. Schepen waarop deze wapens staan geplaatst, kunnen onder de kust van de

tegenstander worden gemanoeuvreed. Daardoor komen landdoelen binnen bereik, die ook doelwit van strategische wapens kunnen zijn.

Daarnaast ondermijnt de plaatsing van SLCM's aan boord van oppervlakteschepen het essentiële argument voor plaatsing van de kernwapens op zee: onkwetsbaarheid. Alleen op onderzeeboten geplaatste raketten garanderen een onkwetsbare „second strike capability”, die de afschrikking uiteindelijk geloofwaardig maakt.

Vervagend onderscheid

Ook de stabiliteit van de afschrikking wordt door deze middellange-afstandswapens bedreigd. De VS plaatst namelijk grote aantallen conventionele kruisvluchtwapens aan boord van onderzeeboten en oppervlakteschepen. Hierdoor vervaagt het onderscheid tussen conventionele en nucleaire wapens. Inzet van conventionele SLCM's zal snel leiden tot escalatie aangezien het onderscheid met een nucleaire SLCM niet te maken is. Dit gecombineerd met het vervagende onderscheid tussen theater en strategische nucleaire wapens, zou de Sovjet-Unie er toe kunnen brengen een preëemptieve aanval uit te oefenen in een conflict. Bovendien vallen SLCM's niet onder een wapenbeheersingsakkoord. Het is goed mogelijk dat de Sovjet-Unie haar achterstand op de Verenigde Staten zal proberen in te halen. Op het moment dat pariteit is bereikt, keert zich de situatie ten nadele van de Verenigde Staten. De waarschuwingstijd neemt voor de VS af aangezien in dat land de meeste strategische doelen aan de beide kusten zijn gesitueerd en dus binnen een kort bereik liggen van deze kruisvluchtwapens.

Concluderend: kruisvluchtwapens op zee dragen niet kwalitatief bij aan de geloofwaardigheid van de afschrikking. Bovendien vormen de wapens een bedreiging voor de stabiliteit van het afschrikkingsevenwicht.

Ballistische raketten

De laatste categorie wordt gevormd door de strategische nucleaire wapens. Dit zijn ballistische raketten (SLBM), gestationeerd aan boord van onderzeeboten. Niet alleen de USSR en de VS, maar ook Frankrijk en Engeland beschikken over deze wapens. Oorspronkelijk werden deze wapens beschouwd als strategische reserve die het vermogen leverde terug te kunnen slaan, zelfs nadat het eigen grondgebied door kernwapens is getroffen. Door de toegenomen nauwkeurigheid kunnen deze wapens nu echter ook voor een eerste slag (first strike) en in een oorlogstheater worden ingezet. Ook de bijdrage van deze wapens zal hieron-

der worden getoetst aan het geloofwaardigheids- en stabiliteitscriterium.

De geloofwaardigheid van de afschrikking wordt danig vergroot door de SLBM's (Sea Launched Ballistic Missiles). Zowel de VS als de USSR beschikken permanent over SLBM's, op zee gestationeerd aan boord van speciaal daarvoor gebouwde onderzeeboten. Hiermee wordt uitdrukking gegeven aan het vermogen en de wil om de „ultimate deterrent” te waarborgen.

De lanceerplatforms worden (nog) geacht onkwetsbaar te zijn. Daardoor kan geen van de partijen de illusie hebben in staat te zijn een alles vernietigende eerste aanval uit te voeren, zonder dat dit onaanvaardbare consequenties heeft voor de aanvallende partij.

Ook de stabiliteit van de afschrikking wordt door deze ballistische nucleaire raketten niet verstoord. Want zowel de Sovjet-Unie als de Verenigde Staten beschikken over deze wapensystemen. Door de onkwetsbaarheid van deze systemen is een preventieve aanval van een van de partijen uitgesloten. Daarnaast zijn beide grootmachten in dezelfde mate kwetsbaar voor een aanval met deze raketten. Alleen een doorbraak op het gebied van onderzeebootbestrijding of de verdediging tegen deze SLBM's zal dit evenwicht kunnen verstoren. Overigens maken de SLBM's als enige categorie onderdeel uit van reeds afgesloten wapenbeheersingsakkoorden. Zij zijn ingebracht bij de huidige START-onderhandelingen (Strategic Arms Reduction Talks).

Slot

De vraag die aan het begin van dit stuk werd gesteld – in hoeverre op zee gestationeerde nucleaire wapens bijdragen aan de beoogde oorlogsvoorkoming door afschrikking – is in verschillende subvragen uiteengevallen. Het blijkt dat er geen eenduidig antwoord kan worden gevonden, maar dat per wapencategorie moet worden getoetst. Afsluitend zou ik hier willen opmerken dat op zee gestationeerde kernwapens er weliswaar toe dienen een bijdrage te leveren aan de nucleaire afschrikking, maar dat voornamelijk aan boord van oppervlakteschepen geplaatste kernwapens destabiliserende en escalerende effecten in zich hebben. Deze effecten hebben hun uitstraling naar de veiligheidssituatie te land. Bepaalde categorieën van op zee gestationeerde kernwapens kunnen daarom een ernstige bedreiging gaan vormen voor de veiligheidssituatie te land. Het is daarom geboden dat deze wapens onderdeel gaan uitmaken van wapenbeheersingsoverleg teneinde kansen op miscalculaties en mispercepties bij een eventueel conflict te verminderen.

J. W. van Borselen

Zachte wetenschap in een hard bedrijf (3)

Psychologen gaan aan boord

De aandacht van de marinepsychologen richtte zich inmiddels wel op een breed scala van onderwerpen, maar de concrete werk- en leefsituatie aan boord bleef – behalve één eerdere verkenning – tot nu toe nogal buiten beeld. In deze derde aflevering wordt de stap naar de marine-praktijk definitief gemaakt: gedragswetenschappelijke aandacht voor machinekamerpersoneel, ergonomie, leiderschap aan boord, takenboeken, gespreksgroepen, alsmede de nieuwe personeelsstructuur in relatie tot de nieuwe scheepsorganisatie. En tussendoor worden ook de meer klassieke onderwerpen niet vergeten.

Onderzoek in de werksituatie: de machinekamer

Na alle aandacht voor werving, selectie, opleiding en stemming werd het tijd dat psychologen ook eens wat meer naar de concrete werksituatie gingen kijken: hoe functioneren mensen daar en wat kan daaraan verbeterd worden? Frans van Oudenhoven, begonnen als dienstplichtig psycholoog in Voorschoten, stortte zich nu als wetenschappelijk ambtenaar op een onderwerp waarvoor je echt de vloot op moet: het functioneren van machinekamerpersoneel. De vetput was hem niet te vies, hij leefde zich volledig in en bleek na enige tijd zelfs in staat om zelfstandig de wacht te lopen in het ketelruim van een B-jager. Hij richtte zich vooral op de relatie tussen opleiding en taak. Naast praktisch werk – bedrijfsonderzoek, advisering en begeleiding – zag hij ook kans er een wetenschappelijk proefschrift over te schrijven. Uit vragenlijsten en interviews aan boord bleek hem dat de machinistenopleiding eigenlijk van te hoog niveau was voor de feitelijke taak, waarna hij onderzocht hoe de machinisten hier zelf op reageerden. Op basis van de psychologische theorie van cognitieve dissonantie – hier dus de kennelijke dissonantie tussen opleiding en taak – formuleerde hij een aantal hypothesen. Ze bleken aardig te kloppen: de bestaande dissonantie tussen opleiding en taak werd



SPZ deed ook onderzoek in de machinekamer, naar de verhouding tussen opleiding en taak.

door de machinisten op verschillende manieren opgelost, of door hun kennelijk overbodige kennis te laten wegzakken of door te proberen hun dagelijks taakniveau te verhogen. En natuurlijk bleek er nogal wat frustratie onder de machinisten te leven. Op het geheel promoveerde de onderzoeker aan de TH van Eindhoven, tot doctor in de technische (!) wetenschappen.

SPZ in de ergonomie

Een andere bemoeienis met de werksituatie bood de ergonomie: een nogal aparte tak aan de gedragswetenschappelijke boom, gericht op de relatie tussen mens en machine. In de marine is het vak vooral bekend geraakt door adviezen over de ideale inrichting van de navigatiebrug en de commandocentrale: hoe schikken we de apparatuur daar zo dat mensen er prima mee kunnen werken? Binnen TNO bestond hiervoor in Soesterberg al jarenlang een speciaal op defensie gericht instituut, met de wat oubollige naam van Instituut voor Zintuigfysiologie (IZF). Er werd en wordt daar nogal fundamenteel onderzoek gedaan op het gebied van visuologie, audiologie en psychologie – vooral informatieverwerking – terwijl er ook een meer toegepaste afdeling bestaat voor praktische adviezen: technische menskunde.

Binnen SPZ had Van Oudenhoven – vanuit zijn

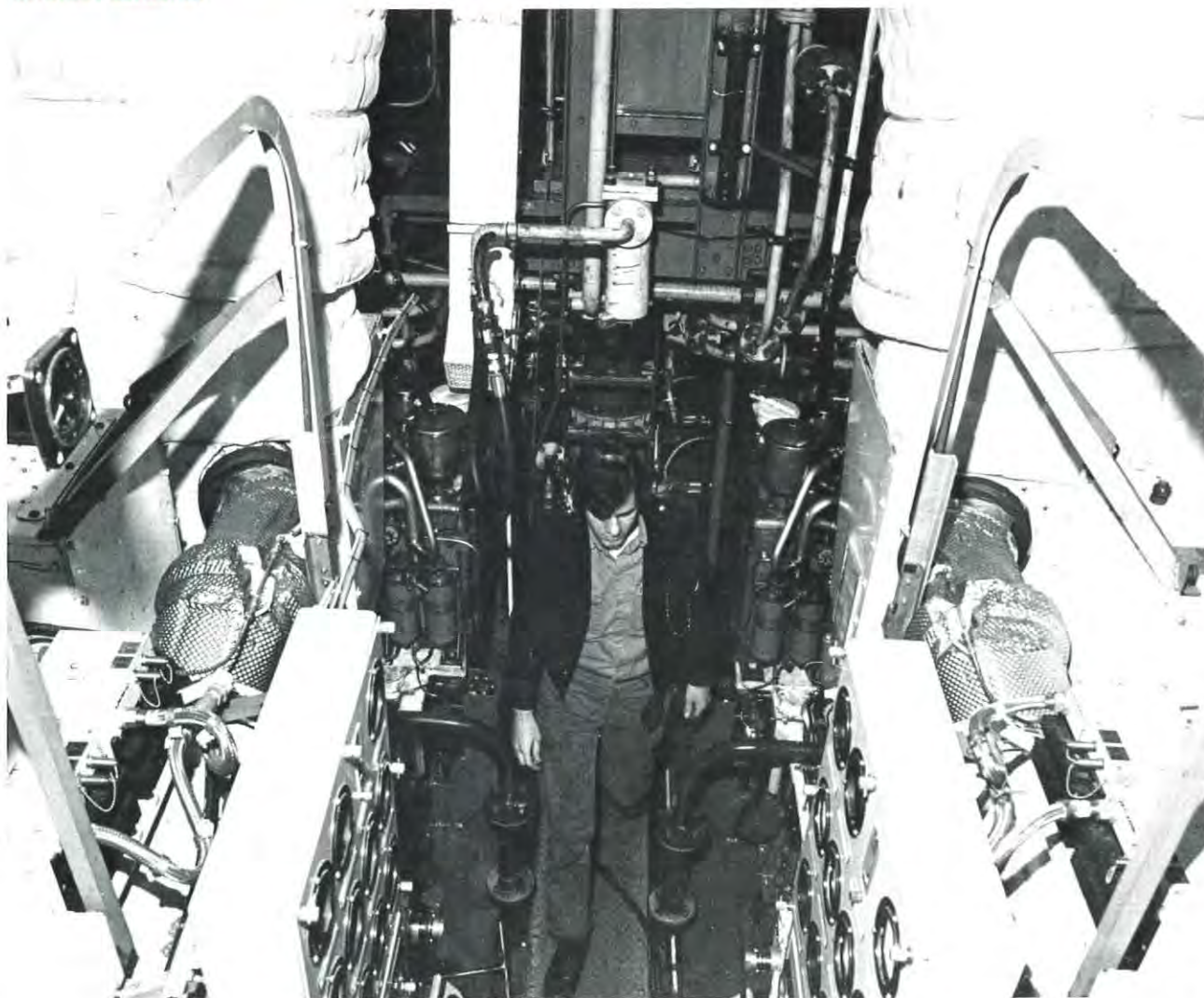
Kapitein ter zee (SD) dr. J. W. van Borselen was hoofd van de afdeling sociaal-wetenschappelijk onderzoek DPKM van 1979–1984.

ervaring met machinisten – al eerder gewezen op het belang van de ergonomie. Schrijver van dit verhaal koos het als afstudeervak, liep zijn doctoraalstage bij het IZF en kwam vervolgens in Den Haag te fungeren als een soort ergonomische liaison-officier. Veel meer kon niet, omdat ergonomisch onderzoek kostbare apparatuur vraagt en het weinig zin had om in Den Haag een dure dubblure van het IZF op te zetten. Wel werd bereikt dat vanaf 1965 de belangrijkste nieuwbouwbesprekingen bij de materieelsdirectie vanuit SPZ werden bijgewoond. Daardoor ontstond de mogelijkheid om tijdig in te spelen met ergonomisch onderzoek of advies. Dat was in die jaren bepaald actueel, omdat er grote nieuwbouwprojecten werden opgezet: de geleidewapenfregatten en wat later de standaardfregatten. Nog vóór de tekentafel konden suggesties worden neergelegd voor het tijdig aanvragen van advies aan het IZF. Sommige adviezen konden ook direct worden afgegeven, zoals over de inrichting van woon- en slaapverblij-

ven aan boord. En een pikant detail: terwijl het nog ruim tien jaar zou duren voordat vrouwen gingen meevaren, werd toen al – op initiatief van admiraal Maas – de accommodatie in het scheepsontwerp voor de S-fregatten zodanig opgezet dat deze later gemakkelijk geschikt zou zijn om vrouwen te herbergen. Wie de officiële verslagen erop naslaat zal over deze actie geen woord vinden, maar die stille ingreep zou later wél van pas komen.

Er is ook nog een begin geweest van gezamenlijk onderzoek door IZF en SPZ. In het al genoemde stemmingsonderzoek naar de leefbaarheid zouden aanvankelijk sociaal-psychologische en ergonomische factoren gecombineerd bekeken worden: multi-subdisciplinair onderzoek, zo heet dat. Maar door methodische cultuurverschillen tussen de twee instellingen leed dit originele plan toch schipbreuk. Wat niet wegneemt dat de wetenschappelijke contacten er altijd gebleven zijn, vooral bij SPZ-ers die zich door hun afstudeer-richting verwant voelden met het IZF. Jaren later zou de relatie weer meer inhoud krijgen door het samenwerken in een NATO-werkgroep over de menselijke factor in nieuwe scheepsontwerpen.

De relatie tussen mens en machine wordt bestudeerd vanuit de ergonomie, ook wel aangeduid als „technische menskunde”. Behalve de klassieke onderwerpen – navigatiebrug, technische centrale en commandocentrale – verdient ook de situatie op de werkvloer aandacht.





Opening van het Marine Instructie Centrum (MIC), door kapitein-luitenant ter zee J. C. C. van de Linde als hoofd van het bureau IOZ. Marine-opleidingskamp Hilversum, 17 februari 1971.

Van GI tot leerplanontwikkeling

Wat met al die drukte over nieuwe onderwerpen en invalshoeken niet vergeten werd: het doorlopend onderzoek aan de toen nog steeds veelbelovende geprogrammeerde instructie (GI). In de jaren 1961 tot 1967 werd hierover een indrukwekkend aantal rapporten en adviezen geproduceerd. Hier wordt volstaan met een kenmerkende conclusie in een voortgangsrapport uit 1967:

„Ervaringen zijn goed: betere resultaten en tijdswinst. Een nadeel is de lange voorbereidingstijd (± 90 manuren voor 1 lesuur aan stof). De GI-research moet zich richten op snellere programmeringstechnieken, o.a. door vragen naast de les.”

De ervaringen met GI stuurden bovendien aan op een bredere inzet van SPZ. Behalve het niveau van de concrete lesinstructie, raakte nu ook het middenniveau van methodische leerplanontwikkeling betrokken. Daartoe werden cursussen ontwikkeld voor methodisch opleiden – voor officieren en onderofficieren – waarbij opnieuw SPZ als motor optrad.

Het werd steeds meer duidelijk dat die bredere aanpak ook een eigen structuur nodig had. Daarover ging een heel pakket aanbevelingen naar de Inspecteur Onderwijs Zeemacht (IOZ), wat in februari 1971 leidde tot de oprichting van het Marine Instructie Centrum (MIC) in Hilversum. Nog later zou uit het MIC weer de School voor Bedrijfskunde en Onderwijskunde (SVBO) groeien, waarover later meer.

Ontwikkeling van leiderschap

In het begin van 1964 werden op de kaderopleiding – de algemene opleiding tot korporaal bij de marine – oefeningen in praktisch leiderschap ingevoerd, die waren overgenomen van de Hoogovens. Het ging om bouwopdrachten met palen, balken en touwconstructies, uit te voeren boven een goed gevuld zwembassin in Crailoo. Deze spannende situaties bleken een prima middel om leiderschap te ontwikkelen, waarbij de resultaten na elke oefening met de groep werden doorgesproken. In 1965 werden deze oefeningen ook voor toekomstige sergeants ingevoerd, in een nieuwe cursus: militair leiderschap voor onderofficieren. SPZ begeleidde deze activiteiten en evalueerde de effecten. Daarbij bleek uit een eerste onderzoek dat de nieuwe cursus de korporaals niet zoveel deed. Ze waren meer geïnteresseerd in vakmanschap dan in de militaire kant van hun nieuwe rang. Ook bleken hun opvattingen over goed leiderschap tijdens de cursus weinig te veranderen. Anders lag het in 1966 bij een evaluatie van de cursus voor sergeants. Op het internationale congres van militaire psychologen in 1967 kon daarover niet zonder trots gemeld worden:

„In the Royal Netherlands Navy an investigation is being carried out on the effects of a leadership training course for noncommissioned officers. This course is of a very practical nature and requires a high degree of personal involvement in leadership principles. It is aimed at improving the attitude of students to leadership. The results indicate that this aim is achieved as evidenced by the fact that, follow-

Leiderschap in een technische omgeving blijkt vooral gebaseerd op gezag-als-expert.



ing the course, trainees receive higher performance ratings by both superiors and immediate subordinates than do noncommissioned officers who have not taken the course."

Ook in de volgende jaren zou SPZ hierover nog heel wat bevindingen en inzichten de wereld inzenden, door publikaties in vaktijdschriften en het Marineblad en door presentaties op symposia en congressen.

Geheimzinnig project: een veldstudie op zee

Al eerder vond er een heel ander soort onderzoek plaats naar leiderschap in de marine. Het is altijd een wat geheimzinnig project gebleven, onder leiding van professor Mauk Mulder die een erkend specialist was en is op het terrein van de psychologie van de macht: meer macht, meer satisfactie. Hij wist al in 1963 de steun van de marineleiding te krijgen voor een project dat tot doel had om „communicatie, leiderschap, machtsuitoefening en besluitvorming op varende en vliegende eenheden van de Koninklijke marine te onderzoeken". Een mondvul, maar het raakte wel het hart van het marinegebeuren.

De gehanteerde onderzoekstechniek – het onderzoek vond in 1965 op zee plaats – had bepaald gevoelige kanten. Zo werden er enquêtes gehouden onder onderofficieren en officieren over het leiderschap van hun chefs en commandanten (!). Ook waren er systematische observaties van topfiguren als commandanten en stafofficieren van het smaldeel – zo heette het eskader toen nog – en de daarbij behorende schepen. Elk van deze arme mensen kreeg de hele dag een door SPZ geleverde psycholoog of socioloog achter zich aan, die zijn hele dagelijkse doen en laten observeerde en noteerde!

Uit de enquêtes kwam naar voren dat in crisissituaties een ander soort leiderschap gewenst wordt dan in niet-crisissituaties. De systematische observatie van leiders-aan-boord wees uit dat de praktijk hier ook op aansluit. Topleiders met grote deskundigheidsmacht oefenen een genuanceerd leiderschap uit, dat in niet-crisissituaties vooral werkt als sociaal-emotionele gerichtheid en in crisissituaties als deskundigheidsmacht en overwicht, zo kwam gewichtig in het rapport te staan. Maar ook te verwachten was: lang niet alle officiële topleiders bleken als leider even goed te vallen bij hun ondergeschikten, om het voorzichtig te zeggen. En ook bleek dat macht aan boord niet alleen van boven naar beneden werd uitgeoefend, maar ook andersom. Gevoeligheden genoeg dus, waarbij nog kwam dat sommige onderzochte marinechefs met enige moeite in het anonieme verslag toch te herkennen waren. Door die dingen was het rapport – hoezeer het verder ook bol stond



Prof. dr. M(auk) Mulder (l.) overhandigt zijn „veldstudie op zee" – over sociale processen aan boord van het smaldeel – aan staatssecretaris van marine A. van Es; het rapport bleef geheim. 's-Gravenhage, gebouw KM-laan, 1968.

van interessante wetenschappelijke modellen en toetsingen – toch wat minder geschikt om het in de SPZ-etalage te leggen.

Om een lang verhaal kort te houden: de Admiralietsraad kreeg het rapport op 20 februari 1968 aangeboden, aanvaardde het onder dankzegging aan professor Mulder en zijn team, waarna deze veldstudie-op-zee in een kluis werd opgeborgen.

SPZ op vormingspad

In het voorjaar van 1968 zette SPZ de eerste schreden op een gebied waarop de harde bedrijfspsychologen van huis uit minder goed thuis waren: vormingswerk. Bert Creemers trad aan als eerste dienstplichtig pedagoog bij SPZ, en kreeg de opdracht om de marinelessen „Algemene vorming" nieuw en ander leven in te blazen. Met medewerking van burgerdeskundigen zette hij een vormingsexperiment op met groeps gesprekken over actuele thema's uit samenleving en marine, terwijl ook de creatieve vorming aandacht kreeg. Het accent lag duidelijk op de persoonsontwikkeling. Op grond van resultaten en evaluatie werd een aantal alternatieven ontwikkeld voor voortzetting van het vormingswerk. Later, in de jaren zeventig, zou het onderwerp vorming via een andere invalshoek – bedrijfsvorming en organisatie-ontwikkeling – meer aandacht krijgen.

Allerlei: van werving tot paters

Het steeds bredere werkterrein waarop SPZ zich bleek te bewegen, zoog vanzelf allerlei nieuwe



Bekende Nederlanders kijken zichtbaar ingenomen naar de prestaties van geselecteerd, opgeleid en gemotiveerd marinepersoneel.

vraagstellingen aan. Elk project had daarbij zijn eigen voorgeschiedenis: aangevraagd door marine-instanties, aangeworven door het afdelingshoofd, of ook wel opgezocht of uitgelokt door een geïnteresseerde SPZ-onderzoeker zelf. Alles kwam voor, al of niet in combinatie. Om een indruk te geven van wat er verder zoal in de jaren zestig werd aangepakt, een kleine selectie daaruit:

- een analyse van het wervingsreservoir, waaruit de belangrijke rol van ouders bleek, en ook de wervende invloed van herkenbare dienstvakbenamingen;
- een rapport over verbetering van het plaatsingsbeleid voor officieren, met aan het bedrijfsleven ontleende aanbevelingen voor een betere loopbaanontwikkeling (zoals de later gerealiseerde belangstellingsregistratie);
- een enquête over de korporaalselectie bij de marine, waarbij – toen al – grieven over de gevolgde selectieprocedure boven tafel kwamen;
- een onderzoek naar de werkstructurering in de verbindingdienst, met voorstellen voor betere takenpakketten per functie;

- een onderzoek naar de beleving van nieuwe machinistenopleidingen, waarbij de theoretische vakken (te) moeilijk bleken;
- een rapport over de arbeidsmarkt, waarin de bijzondere positie van de marine duidelijk werd gemaakt;
- een onderzoek onder r.-k. geestelijk verzorgers (paters) bij de marine, waarvan de resultaten vertrouwelijk bleven (het rapport is – ook nu nog – niet op te vragen).

Andere nieuwigheden

Nu moet vooral niet de indruk ontstaan dat alle leuke dingen voor de marinemensen vooral te danken waren aan de verzamelde psychologen. Creativiteit en dadendrang op personeelgebied zat er ook elders in de organisatie, bij mensen die er niet voor gestudeerd hadden maar wel de marine goed kenden. Vooral in het midden van de jaren zestig trokken drie nieuwigheden flink de aandacht: *takenboeken*, *gespreksgroepen* en de *nieuwe personeelsstructuur*. Een korte schets van elk is hier best passend, omdat SPZ er natuurlijk wel mee te maken had; was het niet met het eerste idee, dan toch met de uitwerking en de gevolgen.

Vice-admiraal Jan Maas was bij die vernieuwingen een stuwende kracht. Hij had zelf meer dan genoeg ideeën en beschouwde wetenschappers vooral als inhuurbare handlangers om zijn voorgenomen beleid te onderbouwen. Tegelijk wist hij handig in te spelen op de experimentele nieuwsgierigheid van jonge wetenschappers. Joviaal kon hij een door wetenschappelijke aarzeling bevangen psycholoog aanmoedigen met de woorden: je kunt je als psycholoog toch geen leukere speeltuin voorstellen dan de marine?

Takenboeken

Een nieuwigheid die geschiedenis zou maken, was het systeem van takenboeken. Uit onderzoeken van SPZ was al eerder gebleken dat veel rekruten weinig plezier hadden in hun eerste vakopleiding, omdat die zo lang en zo theoretisch was. Ze hadden gehoopt snel te gaan varen en de wereld te bekijken, maar moesten daarvoor eerst een lange tijd weer de schoolbanken in en dat was niet direct hun bedoeling. Door admiraal Maas werd daar het volgende op gevonden: een sterk ingekorte basisopleiding aan de wal, en daarna met een takenboek – training on the job – de vloot op, om in de praktijk verder te leren. In het bedrijfsleven was een dergelijke aanpak al langer bekend – het leerlingstelsel – maar voor de marine was het een revolutie op opleidingsgebied. Maas was dan ook een man die ervan hield om misstanden uitvoerig



Aan boord werken aan je takenboek, ook in je eigen tijd.

te signaleren, en er demonstratief wat aan te doen (wat niet altijd iedereen goed uitkwam).

Met de takenboeken pakte het niet zo goed uit, omdat de nieuwbakken halfopgeleide matrozen niet *extra* aan boord geplaatst werden als meeloopende leerling, maar direct in normale scheepsfuncties. Het resultaat laat zich raden: de meeste leerlingen konden het werk op de brug of in de machinekamer nog niet zelfstandig aan, en dus moesten de ouderen aan boord voortdurend – ook tijdens wacht – bijspringen. Uit SPZ-enquêtes bleek al gauw dat deze forse verzwaring door de oudere leermeesters weinig op prijs werd gesteld: voor hen veel meer werk plus nog de voortdurende zorg dat er iets mis kan lopen. Sommigen zagen in de nieuwe aanpak dan ook meer een handige zet om het groeiend personeelstekort in te lopen. Er waren immers in één klap direct honderden mensen meer – want sneller dan voorheen – beschikbaar voor een plaats op de vloot, waardoor het aantal varende schepen kon worden uitgebreid. Legendarisch werd dan ook de uitspraak van de trotse initiatiefnemer: ik heb de vloot weer naar zee gestuurd!

Na een aantal kinderziekten heeft het takenboek-systeem zich toch, in een wat gematigde vorm, behoorlijk gehandhaafd. Een goede begeleiding vanuit de vakscholen – door een team van speciale consultants – heeft daar zeker toe bijgedragen. Zelfs voor jonge officieren raakte het takenboek aan boord ingeburgerd.

Gespreksgroepen

De invoering van gespreksgroepen was vooral een

idee van de toenmalige marinestaatssecretaris A. van Es (Oom Arie). Bij een werkbezoek aan Fokker raakte hij onder de indruk van een daar goed draaiende vorm van bedrijfsoverleg: per bedrijfseenheid sprak een representatieve vertegenwoordiging van de werkvloer op gezette tijden over klachten en suggesties, waarmee de bedrijfsleiding vervolgens haar voordeel deed. Al snel kwam van het hoogste marineniveau de opdracht: gespreks-groepen opzetten voor de marine. Welke welzijns-werker zou ooit durven dromen zo snel zijn plat-forms in het basisveld van de grond te krijgen? Maar het gebeurde wel, en snel ook, want in een militaire organisatie wordt ook een onverwacht besluit snel en grondig uitgevoerd. En zo ontstond er al spoedig een breed patroon van gespreks-groepen, een wat modieuze term die bepaald niet uit de maritieme historie stamt. Zeker in het begin zaten de leden – als aangezochte of aangewezen lief-hebbers – nogal onwennig met elkaar om de tafel. Het moest gaan over de werk- en leefomstandig-heden aan boord, maar operationele zaken mochten geen punt van discussie zijn.

Er kwam ook een officieel systeem van rapportage naar omhoog. Dat bleek hard nodig, want veel op-komende vragen konden niet aan boord worden opgelost, omdat ze van een hogere orde bleken: al-leen te beantwoorden door de leiding in Den Hel-der of Den Haag. Maar de antwoorden die dan te-rugkwamen – over zaken als beloning, bevorde-ring en plaatsingsbeleid – waren niet altijd even bevredigend: wordt aan gewerkt, zijn we mee be-zig of kan helaas niet. De officiële belangenvereni-gingen zaten ook wat met die gespreks-groepen in hun maag, omdat zij over veel onderwerpen hun eigen vaste overleg met de marineleiding hadden. Zo ontstond er een wat merkwaardige belangen-strijd die men ook in het bedrijfsleven wel ziet tus-sen vakbonden en ondernemingsraad: beide zet-ten zich in voor goede zaken maar zitten elkaar soms in de weg.

Om een lang verhaal kort te maken: het stelsel van gespreksgroepen stierf een langzame dood. Bij sommige schepen en kazernes floreerde het een tijdje heel aardig, meestal dankzij de inzet van een paar enkelingen die er echt wat in zagen. Op ande-re plaatsen werd het al gauw een verplicht ritueel – o ja, vandaag weer gespreksgroep – maar de fut raakte er vooral uit toen de antwoordreacties uit Den Haag langzamerhand standaard en dus voor-spelbaar werden. En misschien pasten die ge-dwongen gesprekken ook niet zo erg in de bedrijfs-cultuur van de marine, waar spontaan al heel wat afgepraat wordt met elkaar. Dat kan ook moeilijk anders als je aan boord dag en nacht op elkaars lip zit.

Veel later – pas in de jaren tachtig – zou het hele circus zich gaan herhalen, via het aan de hele

krijgsmacht opgelegde systeem van (sub)onderdeelsoverlegorganen (ooo's). Beperkte inspraak op ministerieel bevel, dat zou het toen zo'n beetje worden.

Nieuwe personeelsstructuur

Een derde opvallende innovatie die zijn begin heeft in die roerige jaren zestig: een nieuwe opbouw van de personeelsstructuur, gekoppeld aan een nieuwe scheepsorganisatie. Sinds mensenheugenis was het marinepersoneel opgedeeld in vele naast elkaar staande zuilen en zuiltjes: dekmatrozen, machinisten, elektromonteurs, radio-radar-monteurs, seiners, telexisten, koks, hofmeesters, enzovoort. Iedere zuil had en hield z'n eigen mensen: wie als 16-jarige begon als kok eindigde ruim dertig jaar later doorgaans als opperkok. De carrièregang voltrok zich geheel binnen zo'n eigen zuiltje.

Het was vooral de opkomst van ingewikkelde technische systemen – in voortstuwing en bewapening – waardoor deze aloude indeling echt op de helling moest. De introductie van grote samenhangende systemen vroeg, vooral op kaderniveau, steeds meer om mensen die in staat waren om het grote geheel en de samenhang daarbinnen te overzien. Naast de inhoudelijke vakkennis kwam het accent daarom sterk te liggen op carrière-ontwikkeling door verbreding, despecialisatie en management, waarbij de jonge vakspecialist stap voor stap kan uitgroeien naar een bredere inzetbaarheid.

Daarom werd het grote aantal oude dienstvakken gegroepeerd tot een kleiner aantal nieuwe dienstgroepen: de *technische* dienst (met name de voortstuwing), de *wapentechnische* dienst (de bewapening), de *logistieke* dienst (administratie en verzorging) en ten slotte de *operationele* dienst (die met het geheel moet varen en vechten). Dat zijn ook precies de vier zuilen die men in de nieuwe scheepsorganisatie onderscheidt; de personeelsstructuur werd in feite logisch afgestemd op de hoofdfuncties die men binnen het moderne marineschip aantreft. En de filosofie was en is: hoe hoger men komt, hoe breder men moet kunnen functioneren.

Het is allemaal eenvoudig gezegd, maar het zou een gigantische operatie blijken. De nieuwe visie – ontwikkeld vanuit het toenmalige bureau plannen personeel – was helder van opzet, behoorlijk doorzacht en bepaald meer dan een modieuze en cosmetische aanpassing. Des te groter bleek de weerbarstigheid van de bestaande organisatie, met al zijn eigen culturen en subculturen. Het zou een operatie worden van minstens twintig (!) jaar, en eigenlijk is men nog steeds niet klaar. Eindeloos veel vragen, problemen, fricties en oneffenheden,

kwamen in de volgende jaren ter tafel, waarvoor steeds weer oplossingen en aanpassingen – niet zelden via improvisaties en reparatieregels – ontwikkeld moesten worden. En bijna elke nieuwe ingreep bleek wel weer een paar onverwachte bij-effecten te hebben: over systeembenadering gesproken!

Over de geschiedenis van de nieuwe personeelsstructuur is bepaald een boeiend epos te schrijven, waarbij sommigen zullen opmerken dat het oude zuiltjessysteem langzaam weer de kop opsteekt. Hier alleen een bloemlezing uit de eindeloze reeks problemen en probleempjes die tussen 1965 en 1985 om studie en beleid vroegen:

- om te beginnen al de naamgeving van de nieuwe (sub)dienstgroepen: zo werd de vroegere machinist nu plotseling aangeduid als „matroos van de technische dienst” en dreigde daarmee een stuk van zijn oude identiteit te verliezen (SPZ produceerde hierover nog eens een rapport: What's in a name?);
- de selectie voor de nu bredere en zwaardere onderofficiersopleiding, waarbij de ontwikkelde selectietest voor korporaals voor velen een nachtmerrie bleek (gelukkig allang afgeschaft);
- de aansluiting van de nieuwe opleidingen op de niveaus die de toen nog verse mammoetwet op de arbeidsmarkt afleverde;
- de indeling in bevorderingsgroepen – hoger opgeleiden sneller bevorderen – en de daarbij behorende ingewikkelde criteria, ook voor overbrenging naar een andere bevorderingsgroep (een eindeloos onderwerp, met veel ontevredenheid);
- de horizontale instroming (is nooit veel geworden, omdat het gesloten personeelssysteem oudere nieuwkomers moeilijk accepteert);
- de positie van kortverbandvrijwilligers (KV-ers) en de aantrekkingskracht van bijbehorende premieregelingen;
- en een centraal punt: de beheersbaarheid van het systeem bij schommelingen op de arbeidsmarkt met nu eens te veel en dan weer te weinig verloop (klassieke kwelling voor personeelsplanners).

En bij al die vernieuwingen moest de rechtspositie van het zittend personeel overeind blijven: niemand mocht er enig nadeel van ondervinden, zo vonden de belangenverenigingen. Dat was wel een randvoorwaarde waar de structuurdenkers soms een punthoofd van kregen. Voer genoeg dus voor psychologen en sociologen, die nogal wat intelligentie en inventiviteit kwijt konden in grote researchprojecten, kleine onderzoekjes (vlugger-tjes), adviezen en gewoon alleen maar verstandig bedoelde opmerkingen tijdens talloze marathon-besprekingen.

Boekbesprekingen

De Koninklijke marine in de Tweede Wereldoorlog, deel 3

door dr. Ph. M. Bosscher
Franeker, 1990: Uitgeverij Van Wijnen
490 p., geïll., prijs f 79,50
ISBN 90 5194 022 X

Historici gedijen het best wanneer zij hun onderzoek kunnen richten op tijden van voorspoed of van rampspoed. Grootse tijden en daden inspireren, verval en ondergang nodigen uit tot analyse van oorzaak en gevolg. Perioden waarin minder gebeurt of slechts van bijrollen sprake is, bieden minder verheven aanknopingspunten. Deel 3 van Bosschers beschrijving van het wel en wee van de Koninklijke marine in de Tweede Wereldoorlog draagt alle kenmerken van dit laatste en ontbeert door omstandigheden een kernthema. Kon deel 1 zich concentreren op de strijd in de meidagen van 1940 en deel 2 op de val van Nederlands-Indië en de slag in de Javazee, voor deel 3 resteert slechts het optreden van – wat Bosscher noemt – de „schamele overschotten” van een over alle werelddelen versnipperde Koninklijke marine. Oppervlakteschepen, onderzeeboten en vliegtuigen bevinden zich zowel in het Verre Oosten als in de wateren rond het Verenigd Koninkrijk, in de Middellandse Zee of spelen een rol in de verdediging van de Nederlandse Antillen en Suriname. Slechts de activiteiten rond de Antillen en Suriname vormen een enigszins afgerond geheel in dit deel; zij beslaan de periode tussen 1939 en 1945. Alle overige beschrijvingen hebben betrekking op het tijdsbestek begin 1942 tot het einde van de oorlog. Het totaalbeeld is zo even versnipperd als het eigenlijke optreden dat ook in werkelijkheid een zwaartepunt moest ontberen.

De slag in de Javazee en de val van Indië was een slag die de marine niet meer te boven kwam. Niet alleen verdween daarmee alle politieke en militaire invloed van Nederland op het wereldtoneel; twee van de vier kruisers, alle zeven jagers, acht van de vijftien onderzeeboten en twee derde van de in Indië aanwezige vliegtuigen gingen verloren en wat na de strijd resteerde was niet altijd het meest moderne materieel. Door een slecht voorbereide en slecht geleide evacuatie kon lang niet alle personeel naar Australië ontkomen, het merendeel raakte in Japanse krijgsgevangen-

schap. De tol was hoog: 648 marinemannen overleefden dit niet. Desondanks wijst Bosscher erop dat in vergelijking met KNIL en geallieerde militairen het – aantal – percentagegewijs betrekkelijk laag was. Een verklaring hiervoor geeft hij echter niet.

Al dadelijk in Australië raakte de marine verweekt in de problematiek rond de geallieerde bevelsstructuren en de vraag welke kaart zij moest spelen, de Amerikaanse of de Britse. Met regering en marineleiding in Londen bestond er een voorkeur de traditionele banden met de Royal Navy aan te halen. Met Indië grotendeels in het Amerikaanse bevelsgebied was het, zeker in de ogen van de Indische regering, evenzeer gewenst daar actief te participeren. De wijze waarop Bosscher inzicht in deze problematiek verschaft, beperkt zich overigens tot marinestandpunten zoals deze door Furstner te Londen, Helfrich in Colombo en Van der Kun te Washington werden verwoord. Ook op regeringsniveau speelde de keuze voor de Britse of Amerikaanse kaart een rol. Visies van minister-president Gerbrandy en luitenant-gouverneur-generaal Van Mook komen niet echt aan de orde. Het voert te ver de afzonderlijke gebeurtenissen van de verspreide schepen, vliegtuigen en mariniers hier voor het voetlicht te brengen. Sommige eenheden beleefden weinig of geen bijzondere avonturen en voerden vele eentonige escortediens ten uit. Andere eenheden, vooral wanneer zij bij speciale operaties werden ingezet, beleefden vele avonturen, zoals de Tjerk Hiddes die drie reizen naar bezet Timor maakte, de MTB's in Straat Dover of de patrouilles van de onderzeeboten. De nieuwere boten namen deel aan acties tegen de Japanse koopvaardij, de oudere werden veelvuldig ingezet voor het (vruchteloos) afzetten van agenten in de Indische archipel. De tijd die onderzeeboten beschikbaar hadden om tegen de Japaners te ageren was overigens vaak beperkt, wanneer men de lange reparaties die in Engeland of in de Verenigde Staten moesten worden uitgevoerd in aanmerking neemt. Op het Europese toneel eindigden de oudere boten hun leven als Asdic-oefenboot. De nieuwere of van de Britse marine overgenomen boten ageerden veelvuldig voor de Noorse kust ter beveiliging van de Moermansk-konvooien of in de Middellandse Zee waar met name Hr.Ms. Dolfijn vele successen wist te behalen.

Een bizar verhaal vormt het verslag van het afzinken van de oude kruiser Sumatra voor de kust van Normandië. Vermoedelijk vormde dit het enige oorlogsschip ter wereld dat ooit gelijktijdig onder twee vlaggen heeft gevaren. Bosscher maakt handig van de gelegenheid gebruik de kwaliteiten van het Nederlandse marinepersoneel af te zetten tegen die van de eveneens aan boord aanwezige Britten.

Tegenover geringe ontmoetingen van de vliegtuigen van de Marine Luchtvaartdienst in het Verre Oosten staan weinig verliezen. Eentonig, zwaar en soms riskant werk onder primitieve omstandigheden eiste wel een geestelijke tol. Voor de vanuit Engeland opererende vliegtuigen lag de kaart bepaaldelijk anders. Twee derde van de bemanningen overleefde de operaties tegen de Duitse scheepvaart voor de Nederlandse kust of doelen boven het vaste land niet.

Wat aan jagers, fregatten, korvetten en kanonneerboten beschikbaar was, hield zich bezig met het escorteren van konvooien over de gehele wereld of verleende vuursteun bij de geallieerde landingen in Afrika, Italië en Normandië. Bij de landingen in Noord-Afrika trof een Duitse torpedo de Isaac Sweers. De organisatie van de handelsbescherming en conflicten met reders en diplomatieke vertegenwoordigers komen in een aparte en interessante paragraaf aan de orde. Organisatie, de uitrusting van koopvaarders met geschut en de oefening van kanonniërs vormden een afzonderlijke inspanning. Zo voeren in 1944 1200 man Britse landmacht en 650 man Amerikaans marinepersoneel op Nederlandse schepen als kanonnieer.

Britten en Amerikanen speelden ook in Suriname en de Antillen een rol van betekenis. Nederland was niet bij machte zelfstandig de strategisch belangrijke bauxietwinning en olieraffinage veilig te stellen tegen de lange Duitse onderzeebootarm die ook deze gebieden – en met groot succes – wist te bereiken. Nederland stond er in feite onder Amerikaanse curatele. Ook in deze delen van het koninkrijk waren de Nederlandse defensie-inspanningen van het kaliber te weinig en te laat. Maar als het aan de Nederlandse marineleiding lag, zou dit haar geen tweede keer overkomen. De nog tijdens de oorlog opgestelde vlootplannen reflecteerden bepaaldelijk geen bescheiden opstelling in de vraag naar nieuw materieel.

In deel 3 komt veel aan de orde. Naast de verschillende operaties wordt verslag gedaan van nieuwe diensten die aan de marine worden toegevoegd zoals Motortorpedoboten, Marinevrouwenafdeling en Mariniersbrigade. Deze veelal uiteenlopende onderwerpen geven dit deel een nogal fragmentarisch karakter. De overgangen zijn soms abrupt maar gegeven de stof en de geografische spreiding van de operatietonelen niet altijd te vermijden. De wijze waarop details en toelichtingen aan de orde komen, het notenapparaat wemelt ervan, leidt nog wel eens de aandacht van de grote lijn af. Een eigen stijl en een voorliefde voor detail kan de auteur niet ontzegd worden. Pas in het slothoofdstuk „Poging tot een balans” komt de grote lijn weer aan bod. Deze balans betreft alle drie de delen.

Enkele conclusies zijn het waard om vermeld te worden, omdat zij ook voor het heden een zekere relevantie hebben. In de Indische wateren waren de oefeningen te weinig op een oorlogssituatie gericht en waren commandanten onvoldoende geoefend in het optreden in groter verband, in wat Bosscher noemt als deel van de „fleet-in-being”. Een ander punt was de numeriek zwakke bezetting van vrijwel alle staven. In beslag genomen door de routine schoot er geen tijd over voor bezinning op de taak onder oorlogsomstandigheden. Mede daardoor was er evenmin tijd om veelvuldig contact met de vloot te onderhouden en te weten wat daar leefde. De in het diepste geheim en in weerwil van de Nederlandse neutraliteit door de Marinestaf getroffen voorbereidingen voor samenwerking met de Royal Navy bleken, toen eenmaal de oorlog uitbrak, van onschatbare waarde.

Als vaste lijn in het Nederlandse marinebeleid tijdens de oorlog ziet Bosscher het streven naar loyale deelname aan de strijd in bondgenootschappelijk verband. Schepen en vliegtuigen moesten in een zo'n groot mogelijk aantal metterdaad tegen de vijand in actie komen. De tol was hoog: meer dan 3000 man sneuvelden. Ter vergelijking: de gezamenlijke tol van de krijgsmacht in de meidagen was 2200 gesneuvelden. Een vergelijking met de inspanningen van andere, in ballingschap opererende marines, bijvoorbeeld de Noorse of de Poolse, wordt door Bosscher niet gemaakt.

Een vraag die rest, is vast te stellen wat de bijdrage van deel 3 aan de geschiedwetenschap is. Goed beschouwd valt het antwoord tegen. Bosscher blijkt sterk afhankelijk te zijn van het gebruik van secundaire bronnen, slechts hier en daar aangevuld met oorspronkelijk archiefmateriaal. Toegegeven, het schrijven van een volledig nieuwe geschiedenis van de Koninklijke marine in de Tweede Wereldoorlog zou veel weg hebben van een sisyfusarbeid en geen recht doen aan wat reeds door andere onderzoekers is gepresteerd. Toch wordt wel erg zwaar geleund op (marine)historici als L. de Jong, Geldhof, Bezemer, Hartog, Nortier, Schoonoord en

op reeds eerder door de Afdeling Maritieme Historie over verschillende onderwerpen geproduceerde onuitgegeven monografieën.

Zo maakt Bosscher melding van het bestaan van een omvangrijk archief van de handelsbeschermingsorganisatie, maar er is kennelijk geen gebruik van gemaakt. Uit niets blijkt dat het archief van het Departement voor Algemene Oorlogvoering van het Koninkrijk is geraadpleegd. Juist dit archief had belangwekkend achtergrondmateriaal kunnen leveren over beleidsaangelegenheden. Zaken die er in deel 3 bekaaid afkomen en die sterk steunen op de bevindingen van De Jong en de naoorlogse verslagen van de Parlementaire Enquêtecommissie. Niettemin dient deel 3 beschouwd te worden als een belangrijke „codificatie” waarin de geschiedenis van vele diensten binnen de marine is samengebracht en geïnterpreteerd in het licht van de geallieerde en ook Duitse oorlogvoering. Het bredere kader is door Bosscher in ieder geval zeer behoorlijk geschetst.

Sluit Bosscher zijn drie delen af met de woorden van koningin Wilhelmina: „De marine heeft het goed gedaan”, aan het slot van drie delen en tien jaar werk is een vrijpostige parafrase op zijn plaats: „Ook Bosscher heeft het goed gedaan”.

D. C. L. Schoonoord

Olie op de golven: De betrekkingen tussen Nederland/Curaçao en Venezuela gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw

door M. J. van den Blink
De Bataafsche Leeuw, 1989
128 p., geïll., prijs f 32,50
ISBN 90 6707 202 8

Het schrijven van een geschiedenis van de betrekkingen tussen het Koninkrijk en Venezuela in de eerste helft van deze eeuw getuigt van een zekere moed. Het is immers een onderwerp dat heden ten dage niet in de belangstelling staat. Gelukkig op de in de titel aangegeven tijdsperiode zou de lezer kunnen verwachten dat de jaren 1900 tot 1950 behandeld worden. Dit is echter niet het geval; de Tweede Wereldoorlog komt niet aan de orde. De jaren tussen 1908 tot 1935 vormen de hoofdschotel. Zij vallen samen met de periode dat de Venezolaanse dictator Gómez in het zadel zat en gezant d'Artillac Brill als zijn tegenspeler de belangen van het Koninkrijk in Caracas behartigde. De daden van d'Artillac vormen in feite de kern van *Olie op de golven*. Het boek heeft dan ook veel weg van een hagiografie. Zijn persoon en zijn verslagen krijgen uitgebreid de aandacht.

Er waren de nodige geschilpunten tussen het Koninkrijk en Venezuela: de opkomst van de olieraffinaderijen en hun belangen, Antillenrechten met hun

negatieve invloed op de economie van Curaçao, mensenrechten en Venezolaanse bannelingen en vluchtelingen die hun toevlucht op de Antillen zochten. De overval van Urbina op het Fort Amsterdam en zijn buit aan wapens is genoegzaam bekend.

Ingrediënten genoeg voor een onderhoudend relaas. Toch is het dat, ondanks Urbina, niet echt geworden. De auteur beperkt zich hoofdzakelijk tot de diplomatieke en economische geschiedenis van de verhouding Nederland-Venezuela. De rol van actoren zoals Shell en Koninklijke marine komt nauwelijks aan bod. Wat een succesvolle repesaille van de KM in 1908 inhoudt, wordt de lezer onthouden.

Hinderlijk is de stem van de auteur die zich op verschillende plaatsen laat horen: „Ik denk dat ik niet te veel zeg als ik beweer” of „Ik heb zijn beweringen in deze niet kunnen staven aan de hand van Nederlandse stukken. Dat houdt echter niet in dat ze daarom onjuist zouden zijn; ze zijn zelfs zeer aannemelijk, maar jammer genoeg niet terug te vinden. Aan de andere kant is het nog maar de vraag of de Nederlandse archieven over deze kwestie volledig zijn.” Moet de lezer aan de hand hiervan een waardeoordeel over Van den Blinks onderzoek of over de archieven vellen?

Onze Caraïbische geschiedenis is niet overbelicht en materiaal voor een goed verhaal is zeker aanwezig. Maar toch, het is er niet echt van gekomen. De concentratie op de persoon van d'Artillac Brill geeft het gevoel dat vele andere zaken onderbelicht zijn gebleven. Voor het overige dient men *Olie op de golven* te zien als een compilatie van secundaire bronnen, aangevuld met archiefonderzoek in de archieven van de departementen van Buitenlandse Zaken en Koloniën.

D. C. L. Schoonoord

Ingezonden mededeling

KIM-Symposium „Rampenkans en rampenbestrijding”

De vakgroep bedrijfs-, bestuurs- en politieke wetenschappen bij het Koninklijk instituut voor de marine organiseert op donderdag 22 november 1990 een symposium onder de titel „Rampenkans en rampenbestrijding”. Het accent ligt hierbij op verkeer over water met consequenties voor aangrenzend land.

Dit symposium vindt plaats in het Auditorium (Enys House) van het Koninklijk instituut voor de marine te Den Helder. Tot de genodigden behoren onder meer de commandanten van de regionale brandwerven, ambtenaren belast met de rampenbestrijding en civiele verdediging, officieren der Koninklijke marine, leidinggevende functionarissen van verschillende departementen, bergingsmaatschappijen en industrie als ook medewerkers van universiteiten. De bedoeling van deze studiedag is enerzijds conceptuele helderheid te verschaffen over de begrippen rampengevoeligheid en rampenbestrijding en anderzijds de wisselwerking te bevorderen tussen (academische) theorievorming en maritieme praktijk.

Daarnaast biedt dit symposium een goede gelegenheid inzicht te verkrijgen in de werkzaamheden van de commandant van de regionale brandweer, in het bijzonder in zijn functie als vormgever van de beleidsuitvoerende organisatie en met name gericht op maritieme aangelegenheden binnen de rampenbestrijding.

Om een juist beeld van deze rampenbestrijding te schetsen is het eveneens van belang niet alleen aandacht te besteden aan de beleidsuitvoerende organisatie, maar ook de manier waarop beleidsbeslissingen tot stand komen. Om deze en voornoemde redenen willen wij ons tevens nadrukkelijk richten tot hen die op gemeentelijk en regionaal niveau een direct belang hebben bij een adequate rampenbestrijding en civiele verdediging.

Door de symposiumcommissie is een programma opgesteld waarbij door verschillende sprekers invulling wordt gegeven aan dit thema. Aan deelname zijn geen kosten verbonden. Inschrijving is mogelijk door invulling van een u toe te zenden formulier. Bij dat schrijven zullen wij u eveneens informeren over za-

ken als hotelaccommodatie, vervoer en locatie.

Opgaven aan:
Secretariaat symposium
„Rampenkans en rampenbestrijding”

Drs. E. van Uum
Koninklijk instituut voor de marine
Vakgroep A
Postbus 10000
1780 CA Den Helder
02230-57536/56618

Programma symposium: „Rampenkans en rampenbestrijding” Verkeer over water met consequenties voor aangrenzend land 22 november 1990

Voorzitter	dr. W. Burggraaf
08.45 uur	Ontvangst en koffie
09.30	Welkomstwoord door CDR C. J. van der Werf , vlagofficier belast met de officiersvorming bij het Koninklijk instituut voor de marine
09.35	Opening door drs. R. J. de Wit , voorzitter brandweerraad en commissaris der Koningin in de provincie Noord-Holland
09.45	„Scheepvaart en veiligheid” prof. ir. J. A. Spaans , hoogleraar nautische wetenschappen bij het Koninklijk instituut voor de marine
10.15	Vragen/discussie
10.30	„Het onmogelijke gebeurt” prof. dr. W. A. Wagenaar , hoogleraar psychologie bij de Rijksuniversiteit Leiden
11.00	Vragen/discussie
11.15	Pauze, koffie
11.40	„Een ramp in de haven” – een casus ing. D. J. Blok , districtsinspecteur voor het brandweerwezen
12.10	Vragen/discussie
12.30–13.45	Lunch
Voorzitter	prof. dr. G. Teitler
14.00 uur	„Profiel operationeel leider” dr. W. Burggraaf , vakgroep bedrijfs-, bestuurs- en politieke wetenschappen bij het Koninklijk instituut voor de marine
14.15	„Vormgeving van de beleidsuitvoerende organisatie” W. K. B. H. van der Molen , commandant brandweer 's-Gravenhage
14.45	<i>Co-referent</i> H. Kool (journalist bij NRC Handelsblad)
14.55	Vragen/discussie
15.10	Pauze, koffie
15.30	„De totstandkoming van beleidsbeslissingen” mr. P. Scholten , burgemeester van Arnhem
16.00	<i>Co-referent</i> drs. M. J. van Duin (vakgroep bestuurskunde bij de Rijksuniversiteit Leiden)
16.10	Vragen/discussie
16.30	Afsluiting door voorzitter

Literatuuroverzicht

Verzorgd door het MIC/CMO. Kopieën van de hier vermelde artikelen zijn tegen betaling verkrijgbaar bij:

Nederlands Maritiem Informatie Centrum/CMO

Postbus 21873

3001 AW Rotterdam

Tel. (010) 4130960, tst. 34

MB90-10-1

Australia's naval defence industries

Maritime Defence (01923), 9006, 15/6, pg-207, nrpg-5, drw-2, ph-4, ENG

While the capability has existed, Australia's naval defence industry only really came to life in a big way with the government's decision not only to initiate submarine and frigate programmes for the RAN, but to require that even the lead-ships should be constructed indigenously. The decision was, in many ways, a brave one as in recent years Australian warship building has been fraught with difficulties. The replenishment tanker „Success” was laid down in 1980 but not commissioned until 1986 and the two US FFG-7-class frigates laid down at Williamstown dockyard in 1985 and '89 are not now scheduled for completion till '91 and '94 respectively. Clearly a wholly new start was necessary if the projected programmes were to be successful.

MB90-10-2

Platform control for future warships: the „M”-class leads by example

Kruijt, W. J.

Maritime Defence (01923), 9006, 15/6, pg-194, nrpg-3, gr-1, drw-3, ph-1, ENG

During the last seven years, Van Riet-schoten & Houwens have developed a concept of integrated monitoring & control system (IMCS) for platform control which has been designed with many aspects applying to the above mentioned subjects taken into account. Therefore, one might consider this IMCS concept to be a good basis for further adaptation (if necessary) for warships of the future. The basis for this concept was laid by the IMCS's as developed for the Dutch „Walrus”-class submarine and, specifically for the „M”-(Multi-purpose) class frigate. In this article, the basics of design and points of interest for the future will be highlighted. The IMCS discussed is based

ed on the „M”-class frigate IMCS, the concept of which is generalised and future developments are indicated.

MB90-10-3

Identification and alteration of global resonance modes in ship structures to reduce sound radiation

McKoy, K. M.

Massachusetts Institute of Technology (18085), 8905, pg-1, nrpg-178, gr-99, tab-10, drw-8, ph-2, ENG

0140522

A ship hull and foundation structure will have many vibratory resonance modes. During the shipbuilding process on land or in a drydock, it would be highly advantageous to determine which of these modes have a potential for strong sound radiation when the ship is waterborne. This research employs an experimental model of a submarine hull and foundation. Small masses are placed on the foundation and hull, and the effects on the vibration spectra of the structure are studied. Waterborne testing reveals that global mode pairs are strong waterborne sound radiators. Four foundations of differing size are tested and repeatability of the experimental results is confirmed. As the foundation size increases, global modes are identified on the basis of foundation drive point vibration spectra alone, hull vibration data is not required.

MB90-10-4

US Navy budget. Fiscal year 1991 request, smooth sailing, so far

George, J. L.

Navy International (02165), 9006, 95/6, pg-199, nrpg-7, tab-8, ph-1, ENG

With the recent events in the Soviet Union and Eastern Europe including the crumbling of the Berlin Wall and the all but formal dissolution of the Warsaw Pact, Washington's favourite guessing game late last fall became how large would be the Department of Defense (DoD) budget cut. Even diehard conservatives and the military themselves were resigned to some reductions while liberals were already spending the so-called end of the Cold War „peace dividend”. The DoD Fiscal Year (FY) 1991 submission was \$ 295.1bn, an approximate \$ 4bn increase over that approved last year, but a „real” decline (when adjusted for inflation) of 2.6%. It

was the sixth year in a row for such real declines and actually amounted to a \$ 22.4bn cut from President Bush's original April 1989 biannual DOD budget proposal for FY 91.

MB90-10-5

Ships for the protection of national maritime assets

Forrest, P. D.

Warship (78912), 9006, 2/3, pg-1, nrpg-8, tab-1, drw-6, ENG

The design of surface warships for the future is intimately connected to a nation's political and military objectives. It is the author's view that the changes happening worldwide could have a destabilizing effect until a new pattern of alliances emerges. During this time nations will concentrate on protecting the resources which they believe to come within their jurisdiction and the trade routes on which their economics depend. Naval power will continue to play an important part in international diplomacy and leverage. Countries which currently depend on fast attack craft and other coastal patrol vessels can be expected to move up in size to the offshore patrol vessel or corvette in order to extend their capability offshore to the EEZ. Countries which already have an ocean going capability may also decide to concentrate part of their future naval expenditure on the OPV because it provides a more cost effective alternative for protecting national boundaries.

Bij bestelling van artikelen dient u het nummer van het abstract op te geven. Het eerste nummer tussen haakjes in de bronvermelding verwijst naar het door MIC/CMO gehanteerde publikatie code systeem.

De bibliotheek van het Nederlands Maritiem Informatie Centrum is geopend op werkdagen van 11.00 tot 16.00 uur. Het adres is Blaak 16, Rotterdam.

the works of art of Van Rietschoten & Houwens



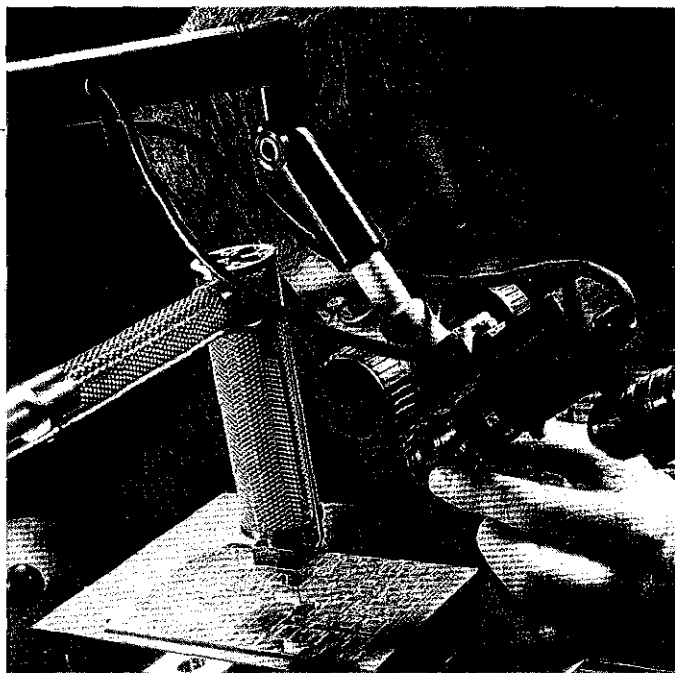
Edele dame met longvis, 1984

Michael Winkel (1956)

Acryl op paneel, 122 x 100 cm

Aangekocht in 1987

De Van Rietschoten & Houwens collectie



Van Rietschoten & Houwens (R&H) is het brein achter wereldwijd erkende meesterwerken op het gebied van elektrische, elektronische en automatiseringssystemen. Zulke systemen bestaan uit diverse componenten, een uitgebalanceerde combinatie van zowel door R&H als door derden ontwikkelde hard- en software.

R&H treedt daarbij op als de risico-dragende systeemintegrator. Daadwerkelijk als de ontwerper en bouwer van interfaces voor die verschillende componenten, zodat de integratie optimaal kan worden gerealiseerd.

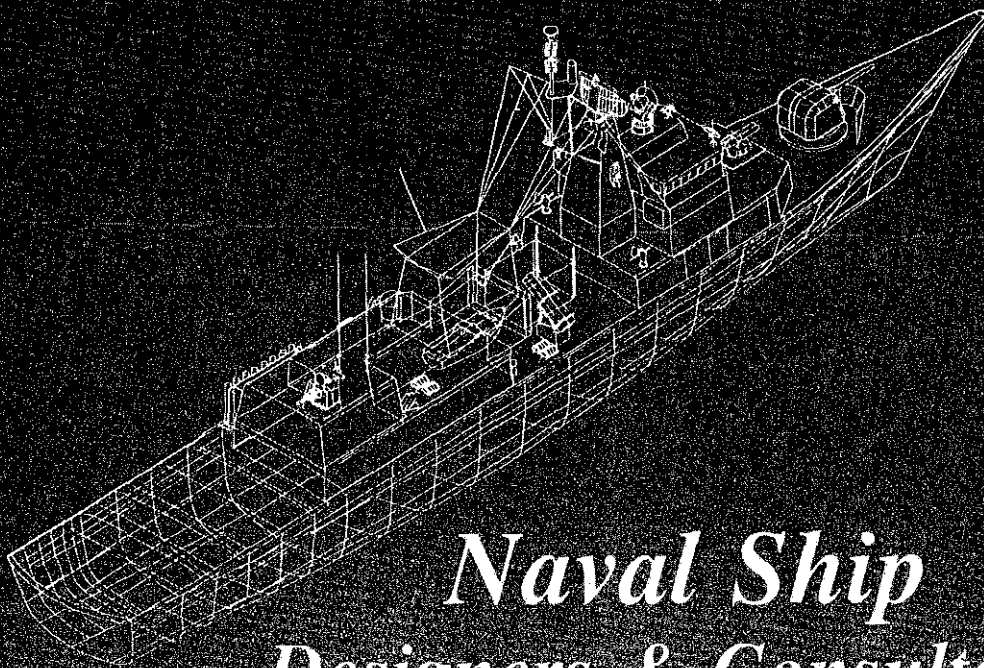
Zonder die interfaces kunnen hard- en software niet samenwerken en R&H is erin gespecialiseerd om van die twee elementen één levend kunstwerk te maken door van het geheel meer te maken dan de som der delen. Een mentaliteit die u niet alleen in het werk, maar ook in de sfeer en cultuur van het bedrijf terugvindt.

R&H beschikt over een collectie van meer dan 650 schilderijen en objecten, die zowel in de werkkamers en ontvangstruimten als op de productieafdelingen worden geëxposeerd. Een stimulerende omgeving. En een bron van inspiratie voor de kwaliteit, creativiteit en continuïteit van de eigen kunstwerken.

Info: Afd. Marketing divisie Defensie Systemen R&H, Postbus 5054, 3008 AB Rotterdam. Tel. 010-4871858, Fax 010-4871702.

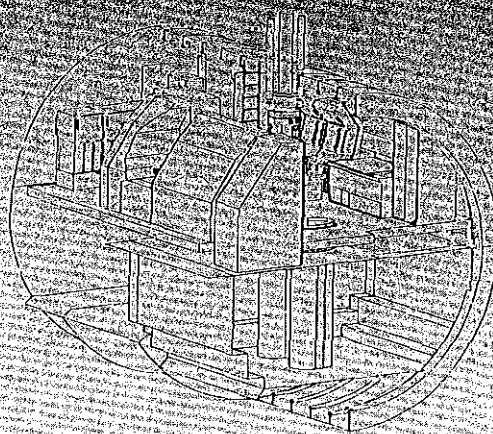


van
rietschoten
& houwens

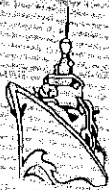


Naval Ship Designers & Consultants

- Advanced design and engineering
- Technological developments
- Industrial automation
- System integration and automation
- Logistic support, transfer of technology



Nevesbu



Nederlandse Verenigde Scheepsbouw Bureaus
P.O. Box 16350, 2500 BJ The Hague
Phone: (+ 3170) 3497979. Telex 31640 genuf nl.
Fax: (+ 3170) 3854460

COST-EFFECTIVE SOLUTIONS FOR YOUR REQUIREMENTS