

marineblad

nummer 1, februari 2012, jaargang 122

Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

- Maritiem ondernemerschap in geweld
- Rechtshandhaving bij zeeroof

70 JAAR
1942-2012
SLAG IN DE
JAVAZEE

SPECIAL SLAG IN DE JAVAZEE

- De strijd om Java
- Uit de kluis van Hr.Ms. De Ruyter



2 INHOUD

nummer 1, februari 2012, jaargang 122

- 3 **COLUMN**
Voorzitter KVMO
- 4 **PIRATERIJ**
Kapers en zeeroovers
Maritiem ondernemerschap in geweld
- 9 **CARTOON**
- 10 **PIRATERIJ**
Rechtshandhaving bij zeeroof
- 14 **PIRATERIJ**
Somalische piraterij op zee:
een onoplosbaar probleem?
- 19 **MARINEFAMILIE**
familie Repko
- 21 **BOEKEN**
- 22 **TERUGBLIKKEN MET**
H.G.D. Eysink Smeets
- 24 **MEDEDELINGEN**
- 25 **COLUMN**
Colijn
- 26 **OPINIE**
De strijd om Java
Een alternatieve strategie?
- 30 **HISTORIE**
Uit de kluis van Hr.Ms. De Ruyter
- 34 **HISTORIE**
Varende Oorlogsmonumenten
- 38 **KVMO ZAKEN**

70 JAAR
1942-2012
SLAG IN DE
JAVAZEE

KVMO

Het Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren
en verschijnt 8 keer per jaar



Maritiem
ondernemerschap in
geweld

4

Rechtshandhaving
bij zeeroof

10



Somalische piraterij op
zee: een onoplosbaar
probleem?

14



De strijd om Java
Een alternatieve strategie?

26



Uit de kluis van
Hr.Ms. De Ruyter

30



ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZA R.C. Hunnego
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie
KLTZA mr. H. Broekhuizen, LTZT F.G. Marx
M.Sc., LTZE >OC dr. ir. W.L. van Norden
LTZaOC drs. R.M. de Ruiter, KTZ b.d. L.J.M.
Smit, LNTKOLMARNs drs. A.J.E. Wagemaker
MA, MAJMARNs R.A.J. de Wit

Medewerkers:
Mw. drs. Z. Borgeld-Guman,
prof.dr. J. Colijn, KLTZT H. Boomstra (cartoon)
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

Adres redactie
Wassenaarseweg 2
2596 CH Den Haag
Tel. 070-383 95 04
marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
EposPress
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties
070-383 95 04

Abonnementsprijs
Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis
Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50 (buitenland) per jaar

Copyright Marineblad
Overname van artikelen is enkel toegestaan na schriftelijke toestemming van de redactie en onder uitdrukkelijke vermelding van de bron. Artikelen in het Marineblad vertolken niet noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren of van de redactie. De inhoud van artikelen blijft geheel voor verantwoording van de auteur(s). De wijze van aanleveren van artikelen is in te zien op www.kvmo.nl/marineblad.

Adreswijziging
Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
Secretariaat KVMO
Antwoordnummer 93244
2509 WB Den Haag
(geen postzegel nodig)
of secretariaat@kvmo.nl

Foto cover:
Herdenkingsceremonie van de Slag in de Javazee op ereveld Kembang Kuning, Soerabaya, op 27 februari 2011 (Foto OGS, Den Haag)



Het rampjaar 2012



Het liefst zou ik 2012 willen overslaan en meteen beginnen aan 2013, het jaar dat de Koninklijke Marine 525 jaar bestaat, waarvan 200 jaar koninklijk. Het jaar waarin de KVMO 130 jaar bestaat, waarvan 30 jaar Koninklijk.

Het jaar 2012 wordt immers van alle kanten voorgeschoteld als een rampjaar, gekenschetst door financiële zorgen en problemen, binnen Defensie, binnen Nederland, binnen Europa.

Een korte opsomming, helaas niet uitputtend: korten op de pensioenen, verder koopkrachtverlies, eurocrisis, de stabiliteit van het gedoogconstructie wordt met een 'Tussenformatie' getest.

€ 10 miljard extra bezuinigingen; wordt Defensie opnieuw aangeslagen en zal minister Hillen daarbij sneuvelen? Hoe stabiel is 'Europa'. Wat doen Iran en Syrië, om maar eens twee potentiële brandhaarden op het wereldtoneel te noemen? Tegelijkertijd wordt er van het marinepersoneel op operationeel vlak weer heel veel gevraagd, zowel in Afghanistan als op zee, en nóg het is nog niet genoeg om de oneindige vraag naar veiligheid te beantwoorden. Maar dat is niet nieuw en een eeuwenoud fenomeen: wanneer de vraag oneindig is en de middelen beperkt, moeten er politieke keuzes worden gemaakt. In dit verband is het goed om nog eens te benadrukken dat wat de marine allemaal doet, ze goed doet, samen met onze bondgenoten. Want we kunnen het alleen samen doen.

Het oudere marinepersoneel maakt zich grote zorgen over de (nabije) toekomst: is er eind 2012 nog een plek voor mij in de organisatie? Hier en daar bespeur ik al een houding van 'het zal wel, ik zie het wel'. Dat is fruikend voor het tijdig tot een goed einde brengen van de reorganisaties, met alle financiële problemen van dien. De marineleiding moet oog en oor voor die gevoelens hebben, het marinepersoneel verdient dat.

Maar er is véél meer nodig; ik verwacht van onze politieke en militaire leiders een visie op de toekomst, niet alleen een fixatie op de begroting van 2013. De Maritieme Visie 2030 is een goede basis, maar waar moet het heen met Defensie als geheel? Samenwerken, nationaal, internationaal? Taakspecialisatie? Waar kan ik de antwoorden vinden op de 5 strategische vragen in het Eindrapport Verkenningen dat op 29 maart 2010, alweer bijna 2 jaar geleden, aan het Parlement is aangeboden? Zonder lange termijn visie is elke begroting en elke bezuinigingsronde weer een mogelijkheid om te prijschieten op Defensie. En in het verlengde daarvan: waar blijft de strategische visie op het personeelsbeleid van Defensie? De demografische ontwikkelingen schreeuwen om een dergelijke toekomstvisie; ontgroening en vergrijzing slaan keihard toe en de nieuwe generatie werkt niet alleen maar 'omdat het nu eenmaal moet' maar ook om zich te ontplooien. Ze wensen meer invloed op de vormgeving van het werk en minder top down aansturing. Dat betekent dus een enorme uitdaging voor Defensie om een aantrekkelijke werkgever te worden in de concurrentieslag om het beperkte potentieel aan jonge krachten op de arbeidsmarkt van morgen en overmorgen. Ik ben bereid daarover mee te denken.

Tot slot keer ik terug naar dit Marineblad, dat deze maand in het teken staat van de 70-jarige herdenking van de Slag in de Javazee, die plaatsvond op 27 februari 1942 en waarbij ruim 1000 marinemensen om het leven zijn gekomen. Ook is een aantal artikelen opgenomen over piraterij. Of heet het zeeroverij, kaapvaart of maritiem ondernemerschap in geweld? Het is maar net hoe je het bekijkt, zo blijkt uit het openingsartikel.

Ik wens u veel leesplezier.



4 PIRATERIJ

dr. V. Enthoven



Kapers en zeerovers

Maritiem ondernemerschap in geweld

Om twee redenen vormen zeeschepen een geliefde prooi. Allereerst vertegenwoordigt een schip en haar lading meestal een hoge waarde, terwijl de bemanning ook geld waard kan zijn. Zelfs een zeiljacht en haar bemanning kan al waardevol zijn. Daarnaast bevindt het schip zich op volle zee in *res nullius*, een gebied, met name in het verleden, zonder veel gezag.

Maritiem ondernemerschap in geweld is dan ook (bijna) van alle tijd. Hierbij dient wel een onderscheid gemaakt te worden tussen legale en illegale ondernemers; het onderscheid tussen kapers en zeerovers. De geschiedenis leert echter dat het onderscheid tussen kapers, *corsairs*, gewapende overvallers en zeerovers niet altijd eenvoudig te maken valt en dat het vaak afhangt van iemands standpunt.

De slachtoffers van maritiem geweld zullen het vaak over zeerovers hebben, terwijl het voor anderen wellicht om vrijheidsstrijders gaan. Zo zullen de Spanjaarden de daden van de Watergeuzen toch echt anders hebben gewaardeerd dan de medestanders van Oranje. Om een goed begrip van dit onderscheid te krijgen, zal eerst een kort historisch overzicht volgen over kaapvaart en zeeroof, waarna vier recente publicaties over dit onderwerp worden besproken.

Kaapvaart

De jaren tussen globaal 1500 en 1800 worden gekenmerkt door de opkomst van de *military fiscal state*. Aan het eind van de middeleeuwen zorgde een opkomende geldeconomie er voor dat machthebbers over beroepsmilitairen konden beschikken. Deze professionalisering van de oorlogvoering leidde tot meer en vooral duurdere conflicten. Er waren krachtigere overheden nodig om meer inkomsten te genereren. Op termijn ontstond er een spiraal van een elkaar versterkende beweging van oorlogvoeren, belastingheffing en staatsvorming.¹

Tegelijkertijd bleven de staten nog zwak. Althans, te zwak om zelf het beleid uit te voeren. Hiervoor werd een beroep gedaan op particulieren, waarbij niet altijd een goede scheiding te maken valt tussen publiek en privaat. Zo was het militaire bedrijf vooral gebaseerd op ondernemers in geweld. Het Staatse leger bestond



Kaping in 2008 door Somalische piraten van het Oekraïense schip Faina, dat Russische tanks, wapens en munitie vervoerde. (US Navy photos)

voor een groot deel uit buitenlandse beroepsmilitairen. Op zee maakten oorlogsschepen en particulieren jacht op vijandelijke koopvaarders. Dit laatste, aangeduid als kaapvaart, was een strak gereguleerde bedrijfstak. Kaapvaart kon uitsluitend in tijd van oorlog plaatsvinden, een kaper moest toestemming van de soeverein hebben, en de buit diende juridisch getoetst te worden. Indien aan deze voorwaarden niet was voldaan, was men een zeerover en volgde, na arrestatie, ophanging.

De moderne tijd, globaal de periode 1800 tot eind twintigste eeuw, leidde in de Westerse wereld tot de vorming van de natie-staat. Sterke natie-staten maakten een eind aan het ondernemerschap in geweld. De laatste buitenlanders verlieten rond 1829 het Nederlandse leger. De 'Declaratie van Parijs' van 1856 maakte vervolgens een eind aan het ondernemerschap in geweld op zee. Vanaf toen mochten uitsluitend oorlogsschepen in specifieke situaties geweld op zee gebruiken. Inmiddels zijn we in de postmoderne tijd beland, die gekenmerkt wordt door een terugtrekkende overheid. Bij de Nederlandse krijgsmacht heeft dit onder meer geleid tot de omschakeling van dienstplichtigen naar beroepsmilitairen. Daarnaast besteedt Defensie taken uit.² In dit opzicht lijkt deze situatie op die van vóór 1800.

Zeeroof

De *military fiscal state* en later de natie-staat zagen zeeroof als een ernstige bedreiging. Het is hier niet de plaats om een overzicht van de verschillende vormen van zeeroof te geven. Hier beperk ik mij tot de vier belangrijkste perioden waarin zeeroof werd bestreden.

De eerste periode loopt van het eind van de middeleeuwen tot het begin van de zeventiende eeuw. Opkomende West-Europese staten onderdrukten zeeroof in de Oost- en de Noordzee. Tegen 1650 hoefden koopvaarders in West-Europese wateren nauwelijks meer beschermd te worden.³ Gedurende de tweede periode verschoof de bestrijding van zeeroof naar de Middellandse Zee. Met name de activiteiten van de Barbarijse kapers (Tripoli, Algiers, Tunis en Marokko) waren in de ogen van de Westerse mogendheden gewone zeeroovers. Het duurde tot begin negentiende eeuw voordat de Barbarijse kapers definitief van het toneel verdwenen.⁴ De derde fase was de zogenaamde oorlog tegen zeeroof, die van circa 1715 tot 1730 plaatsvond toen de schepen van de Royal Navy genadeloos zeeroverij in de Atlantische Oceaan en

zeeroovers zijn lieden die door anderen als zodanig worden aangemerkt, ongeacht of ze dat zelf ook vinden

het Caribische gebied bestreden. Honderden zeeroovers zijn toen opgehangen.⁵ De vierde en laatste periode was gedurende de negentiende eeuw toen in Zuidoost-Azië de laatste zeeroovernesten door Nederlandse en Britse koloniale overheden werden bestreden.⁶ Rond 1900 behoorde zeeroof tot het verleden, althans volgens de *Harvard Law Review*.⁷

Vanuit Westers perspectief verplaatste de bestrijding van zeeroof van het machtscentrum naar de rand. Op het moment dat de West-Europese mogendheden in de periferie hun macht lieten gelden, verdween ook daar zeeroof. Tegen de tijd dat de Westerse koloniale mogendheden zo'n tachtig procent van de wereld beheersten, was het gedaan met zeeroof. Kortom, het onderdrukken van zeeroof is een fenomeen van de moderne tijd. Toen in de loop van de jaren tachtig van de twintigste eeuw de transitie plaatsvond van de overzichtelijke bipolaire wereld van de Koude Oorlog, naar een multipolaire wereld met meer instabiliteit, lag het voor de hand dat het *International Maritime Bureau* en het *International Maritime Organization* in 1991 begonnen met het registreren van aanvallen op zeeschepen. Met het eind van de moderne tijd stak ook zeeroof weer de kop op.

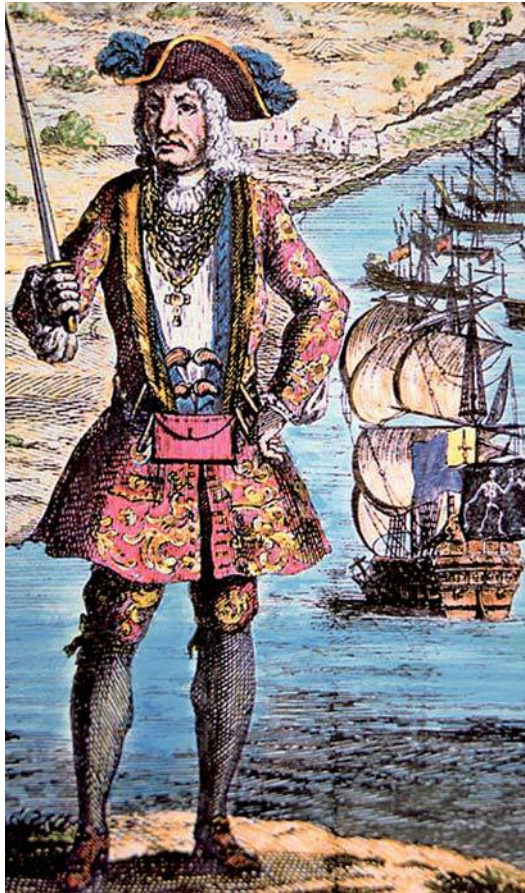
Door de eeuwen heen heeft zeeroof zich door drie karakteristieken gekenmerkt: 1) het begrip zeeroof hoort bij het vocabulaire van de slachtoffers, 2) zeeroof is een fenomeen van de periferie, 3) er moet een aanleiding zijn waarom wordt overgegaan tot zeeroof; gebrek aan staatsmacht is een onvoldoende verklaring.

Ten eerste weet classicus Philip de Souza treffend onder woorden te brengen dat het begrip zeeroof vooral tot het vocabulaire van de slachtoffers behoort:

'Piracy is a term normally applied in a pejorative manner. Pirates can be defined as "armed robbers whose activities normally involve the use of ships". They are men who have been →

6 PIRATERIJ

Kapers en zeerovers



Bartholomew Roberts, ook bekend als Black Bart (1682 - 1722) wordt ook wel als de meest succesvolle zeerover ooit beschouwd. Hij zou de inspiratie zijn geweest voor de filmpersoonage Jack Sparrow uit *Pirates of the Caribbean*.

designated as such by other people, regardless of weather or not they consider themselves to be pirates.⁸

De term zeeroof heeft dus een negatieve klank; het houdt meestal een morele veroordeling in. Zeerovers zijn lieden die door anderen als zodanig worden aangemerkt, ongeacht of ze dat zelf ook vinden. Hierdoor zijn de slachtoffers veelal slecht geïnformeerd over de motieven en achtergronden van zeeroof. Zo zijn bij recente bijeenkomsten over zeeroof nauwelijks vertegenwoordigers uit de regio aanwezig geweest.

Ten tweede blijkt zeeroof vooral een fenomeen van de periferie te zijn, horend bij regio's met weinig staatsmacht. In een handboek over zeeroof heeft Anne Pérotin-Dumon het als volgt verwoord:

'There is a description of piracy that spans the ages: illegal and armed aggression at points of maritime traffic that are important but under weak political control. The aggression is committed by the marginal who seek to appropriate the wealth of the more affluent, or by newcomers desiring to force their way into pre-existing trade routes.'⁹

De essentie van het citaat is natuurlijk: 'at points of maritime traffic that are important but under weak political control'. Zeeroof komt dus voor in gebieden waar (relatief) weinig staatsmacht wordt uitgeoefend, of kan worden, zoals Somalië.

Ten slotte, er dient een aanleiding of een oorzaak te zijn waarom in een regio met relatief weinig staatsmacht lieden overgaan tot zeeroof. Niet in elke maritieme regio met een relatief zwak bestuur vindt immers zeeroof plaats. Voor de Watergeuzen werden de zeeroofactiviteiten geïnitieerd door de vrijheidstrijd tegen het Habsburgs bestuur.¹⁰ De avonturen van kapitein Jack Sparrow in de Disney films *Pirates of the Caribbean* zijn gebaseerd op de 'gouden eeuw van zeeroof,' toen tussen 1716 en 1726 in

resultaten uit het verleden leren dat zeeroof niet bestreden wordt op zee maar op land

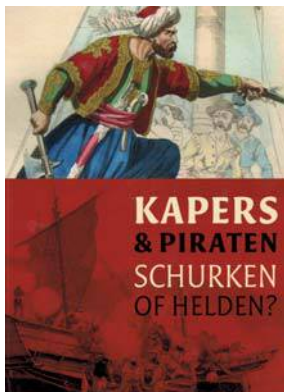
West-Indië en de Atlantische Oceaan ongeveer 1.500 tot 2.500 zeerovers actief waren. Marxistisch georiënteerde maritiem historicus Marcus Rediker meent dat deze zeerovers een 'multi-cultural, democratic, and egalitarian' gemeenschap vormden, voortkomend uit grote sociale onrechtvaardigheid. Hier vormde klassenstrijd de aanleiding tot zeeroof.¹¹ In Somalië wordt aangenomen dat een teruglopende visstand, veroorzaakt door illegale visserijpraktijken en illegale afvaldumping door Westerse ondernemers, ertoe heeft geleid dat Somalische vissers tot zeeroof zijn overgegaan. Tegenover de BBC verklaarde de 25-jarige Somalische zeerover Dahir Mohamed Hayeysi:

'I used to be a fisherman with a poor family that depended only on fishing. The first day joining the pirates came into my mind was in 2006. A group of our villagers, mainly fishermen I knew, were arming themselves. One of them told me that they wanted to hijack ships, which he said were looting our sea resources. He told me it was a national service with a lot of money in the end. Then I took my gun and joined them. Years ago we used to fish a lot, enough for us to eat and sell in the markets. Then illegal fishing and dumping of toxic wastes by foreign fishing vessels affected our livelihood, depleting the fish stocks. I had no other choice but to join my colleagues. The first hijack I attended was in February 2007 when we seized a World Food Programme-chartered ship with 12 crew. I think it had the name of MV Rozen and we released it after two months, with a ransom. Now I have two lorries, a luxury car and have started my own business in town.'

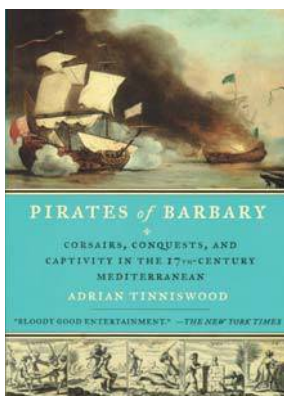
Het interview eindigt met:

'The only way the piracy can stop is if [Somalia] gets an effective government that can defend our fish. And then we will disarm, give our boats to that government and will be ready to work. Foreign navies can do nothing to stop piracy.'¹²

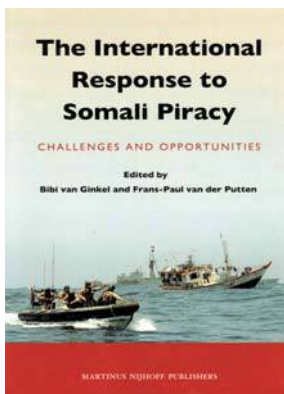
Het zijn dus niet zozeer economische motieven, maar vooral het ontbreken van het geweldsmonopolie bij de staat, als er al staatsmacht is, die tot zeeroof leidde.



1



2



3



4

Hieronder volgt een bespreking van vier recente publicaties over zeeroof.

1 Kapers & Piraten: schurken of helden?

De bundel *Kapers & piraten* is een fraai geïllustreerd en verzorgd boek dat een overzicht geeft van de beeldvorming rond maritiem ondernemerschap in geweld.¹³ Bijdragen zijn er over: beeldvorming van kapers en piraten, Duinkerker kapers, een Nederlandse renegaat (iemand die van het Christendom afvalt en tot de Islam overgaat), Nederlandse kapers en piraten in de West, een Maassluisse visser in Engelse gevangenschap (1781-1793), kapers als helden, negentiende-eeuwse zeeroof in Zuidoost-Azië, en beeldvorming rond moderne piraten. Deze langere bijdragen worden afgewisseld met korte biografieën en beschrijvingen van specifieke scheepstypen. Het is typisch een boek voor het brede publiek. Belangrijkste omissie is dat de bezorgers verzuimd hebben een duidelijk onderscheid tussen kapers en zeeroovers te maken.

2 Pirates of Barbary

Het Barbarijse maritieme ondernemerschap in geweld ligt nogal gecompliceerd. Vanuit Christelijke hoek is dit altijd als zeeroof bestempeld; Christenen vormden immers de slachtoffers, terwijl de lokale machthebbers er nauw bij betrokken waren. In dat opzicht was het verre van een private zaak. Overheden namen deel in de schepen en incasseerden geld, goederen en dwangarbeiders. Vooral in Algiers en Tunis vormde deze activiteit een belangrijk pijler van de lokale economie. Vandaar dat in het Engels het vaak meer neutrale *corsair* wordt gebruikt; iets wat tussen een kaper en een zeerover in zit. *Pirates of Barbary* geeft een leesbare inleiding tot dit onderwerp.¹⁴

Een apart fenomeen vormden de renegaten. Adrian Tinniswood gaat uitgebreid in op Engelsman John Ward, die zich bekeert tot de Islam, en de Nederlanders Simon Danseker, de Duivelskapitein. Verder schenkt hij aandacht aan de ruim miljoen Christelijke dwangarbeiders (ook wel aangeduid als slaven), niet alleen zeelieden van de gekaapte schepen, maar ook geroofde kustbewoners. Verder schetst hij uitgebreid de politieke en religieuze context van de *corsairs*. Voor de Noord-Afrikaanse moslims vormden zij de voorhoede in hun strijd tegen het oprukkende Christendom.

3 The International Response to Somali Piracy

De bundel *The International Response to Somali Piracy* is het resultaat van een zogenaamde *expert meeting* in juli 2009 van het Nederlandse Instituut voor Internationale Relaties 'Clingendael'.¹⁵ Het boek wil een overzicht geven van de internationale reactie op de Somalische zeeroovers en welke uitdagingen er liggen in de bestrijding er van. De zes bijdragen gaan over: het karakter van de Somalische zeeroof; Somalië als *failed state*; de samenwerkende marines en de maritieme operaties; de Europese Unie en zeeroofbestrijding; de juridische uitdagingen bij zeeroofbestrijding; en de geopolitieke belangen rond de Hoorn van Afrika.

De twee belangrijkste conclusies naar aanleiding van de *expert meeting* luiden als volgt. Ten eerste, de verschillende Westerse initiatieven, vooral die van *Contact Group on Piracy off the Coast of Somali* (in het leven groepen na Veiligheidsraad resolutie nr. 1851 in 2009),¹⁶ de maandelijkse *Shared Awareness and Deconfliction Meeting* (SHADE) van de betrokken marines en de *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC) zijn noviteiten in zeeroofbestrijding en moeten hun waarde nog aantonen. Ten tweede, de *Contact Group* is waarschijnlijk het beste geëquipeerd om een gemeenschappelijk bestrijding, zowel te land, als ter zee, als juridisch, te coördineren.

De bundel verwoordt eenzijdig de Westerse kant. Illustratief hiervoor is de bijdrage van Peter Pham. Op grond van uitsluitend Engelstalige publicaties en webpagina's karakteriseert hij Somalië als *failed state*, alsof de natie staat de heilige graal van staatsvorming is. Een belangrijk verzuim in deze bundel is het ontbreken van een visie of mening uit de regio zelf. In dat opzicht doet de toon van het boek neokoloniaal aan.

4 Piratenbestrijding op zee

De politiek worstelt al jaren met de rol die Nederland zou moeten spelen bij de bestrijding van zeeroof. Aan de ene kant zijn er de Koninklijke Marine (KM) en de Koninklijke



8 PIRATERIJ

Kapers en zeerovers

Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). Ieder vanuit hun eigen belang pleiten ze voor een robuust optreden. Zo pleit de KVNR al jaren voor bescherming van Nederlandse schepen door gewapende mariniers. De politiek, aan de andere kant, wil zich niet in een wespennest steken.

In maart 2010 heeft de regering de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) gevraagd een advies uit te brengen over de internationale bestrijding van zeeroof en gewapende overvallen op zee. De centrale vraag van het onderzoek luidt: 'Hoe kan de internationale gemeenschap, en Nederland in het bijzonder, piraterij en gewapende overvallen op zee het meest effectief bestrijden?'¹⁷

Terecht staat in de adviesaanvraag dat de bestrijding ervan niet op zee ligt, maar op land. De AIV meent dan ook dat een duurzame bestrijding van zeeroof alleen bereikt kan worden door de versterking van staatsgezag, goed bestuur, rechtshandhaving en economische ontwikkeling in de Hoorn van Afrika. Vervolgens komt de Raad met enkele aanbevelingen voor de korte termijn, als symptoombestrijding. De twee belangrijkste aanbevelingen zijn: 1) de inzet van Nederlandse militaire beveiligingsteams aan boord van zeer kwetsbare schepen, 2) Nederland dient de komende jaren een maritieme bijdrage te blijven leveren aan de zeeroofbestrijding in de Hoorn van Afrika.

De KM en de KVNR kunnen tevreden zijn met de uitkomsten van dit advies. De marine is de komende jaren verzekerd van de inzet van haar schepen. Verder zijn in de maanden maart en april van 2011 de eerste twee zogenaamde *vessel protection detachements* ingezet ter bescherming van de Nederlandse kraanschepen *Hermod* en *MPI Adventure*.¹⁸

Conclusie

Het conceptueel denken over maritieme ondernemerschap in geweld is in alle vier de besproken werken zwak: wat is bijvoorbeeld het onderscheid tussen kaapvaart en zeeroof, en wat zijn de belangrijkste karakteristieken er van? Meer inzicht in de historische ontwikkelingen van dit ondernemerschap in geweld zou relevant kunnen zijn voor de huidige bestrijding van zeeroof. Resultaten uit het verleden leren dat zeeroof niet bestreden wordt op zee, maar op land. De belangrijkste conclusie voor de lange termijn van het AIV-rapport onderschrijf ik dan ook, hoewel de historische paragraaf zwak is.

Voor het bestrijden van zeeroof op de korte termijn wil ik twee aantekeningen maken. De inzet van gewapende militairen op kwetsbare zeeschepen zal leiden tot meer geweld op zee. Zo zijn Somalische zeeroovers al van tactiek veranderd door bijvoorbeeld het gebruik van moederschepen, die ver weg van de kust opereren. Ik verwacht ook, gezien de grote sommen geld die er mee gemoeid zijn, dat de gebruikte wapens zwaarder zullen worden.

De bescherming van koopvaarders door gewapende militairen is een kostbare en ingewikkelde aangelegenheid. Zoals we 17 januari 2012 merkten, toen Nederlandse mariniers aan boord van *Ms Flintstone* gericht hebben gevuld op 6 Somalische zeeroovers. Het is niet uitgesloten dat bij de actie slachtoffers onder de Somaliërs zijn gevallen.¹⁹ De bescherming van koopvaarders zal in de toekomst meer worden overgelaten aan particuliere beveiligers.

Kortom, mijn verwachting is dat op niet al te lange termijn het op zee weer toegaat als in de tijd van zeeroovers en kapers. De zeeroovers zijn er al en de moderne kapers zullen zich voordoen als beveiligers van koopvaardersschepen. Het maritiem ondernemerschap in geweld is weer terug van weggeweest. ←

Dr. V. (Victor) Enthoven is maritiem historicus en verbonden aan de Vrije Universiteit van Amsterdam.

Noten

- Ch. Tilly, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1992* (Cambridge, 1990); R. Bonney (red.), *Economic Systems and State Finance* (Oxford, 1995); P. Wilson, 'European Warfare, 1450-1815', in J. Black (red.), *War in the Early Modern World, 1450-1815* (London, 1999) 177-206.
- Adviesraad Internationale Vraagstukken, *De inhuur van private militaire bedrijven. Een kwestie van verantwoordelijkheid* (2007); J.M.D. van Leeuwe, 'De inhuur van private militaire bedrijven in operatiegebieden', *Militaire Spectator* 177 (2008) 4:240-245.
- V.W. Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands* (New York, 2005); J.C. Appleby, 'A Nursery of Pirates: the English Pirate Community in Ireland in the Early 17th Century', *International Journal of Maritime History* 2 (1990) 1:1-27; C. Senior, *A Nation of Pirates: English Piracy in its Heyday* (Newton Abbot, 1976).
- J. de Courcy Ireland, 'Rais Hamidou: The last of the Great Algerian Corsairs', *The Mariner's Mirror* 60 (1974) 2:187-196; D.J. Vitkus en N. Matar, *Piracy, Slavery, and Redemption: Barbary Captivity Narratives from Early Modern England* (New York, 2001); D. Panzac, *Barbary Corsairs: the End of a Legend, 1800-1820* (Leiden, 2005); N. Matar, *Britain and Barbary, 1589-1689* (Gainesville, 2005).
- D. Cordingley, *Under the Black Flag: The Romance and Reality of Life among the Pirates* (New York, 1995); A. Smith, *The Atrocities of the Pirates* (Guilford, 1999); J. Rogozinski, *Honor among Thieves: Captain Kidd, Henry Every, and the Pirate Democracy in the Indian Ocean* (Mechanicsburg, 2000); P. Earl, *The Pirate Wars* (Londen, 2003).
- J.N.F.M. à Campo, 'Asymmetry, Disparity and Cyclicity: Charting the Piracy Conflict in Colonial Indonesia', *International Journal of Maritime History* 19 (2007) 1:35-62; G. Teitler, A.M.C. van Dissel en J.N.F.M. à Campo, *Zeeroof en zeeroofbestrijding in de Indische archipel, 19de eeuw* (Amsterdam, 2005).
- E.D. Dickinson, 'Is the Crime of Piracy Obsolete', *Harvard Law Review* 37 (1924/5) 334-36.
- Ph. De Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World* (Cambridge, 1999) 1.
- A. Pérotin-Dumon, 'The Pirate and the Emperor: Power and the Law on the Seas, 1450-1850', in C.R. Pennell (red.), *Bandits of the Sea: A Pirates Reader* (New York, 2001) 25.
- J.C.A. de Meij, *De Watergeuzen en de Nederlanden, 1568-1572* (Amsterdam, 1972).
- M. Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, 1987); M. Rediker, *Villains of the Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age* (Londen, 2004).
- 'It's a Pirate's Life for Me', beschikbaar op de webpagina van de BBC, URL: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8010061.stm> (augustus 2009).
- J. Schokkenbroek en J. ter Brugge (red.), *Kapers & Piraten. Schurken of helden. Jaarboek 2010 Maritieme Musea Nederland* (Zutphen, 2010).
- A. Tinniswood, *Pirates of Barbary. Corsairs, Conquests and Captivity in the 17th-Century Mediterranean* (New York, 2010).
- B. van Ginkel en F. van der Putten (red.), *The International Response to Somali Piracy. Challenges and Opportunities* (Leiden, 2010).
- Zie de factsheet op webpagina: www.marad.dot.gov/.../Establishment_of_CGP (oktober 2011).
- Adviesraad Internationale Vraagstukken, *Piraterijbestrijding op zee. Een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden*, advies nr. 72 (Den Haag, 2010). Beschikbaar op de AIV webpagina, URL: www.aiv-advies.nl.
- Kamerbrief Minister van Defensie, 15 juni 2011, 'Eindevaluatie inzet protection detachements, 2011-1 en 2011-2'; P.C. Kok, 'Veiligheid op zee, overheids- of privézaak?', *Marineblad* 121 (2011) nr. 3, 26-30.
- Persbericht ministerie van Defensie, 17 januari 2012.



ADVERTENTIE

*Romantisch dineren
in de Marineclub*

Grand Café:
18:30 uur Liefdes cocktail
3 gangen diner voor twee!
Prijs € 42,50 per koppel (incl. Cocktail)

*Alleen per koppel te reserveren!
Beperkt aantal tafeltjes beschikbaar!*

Restaurant:
19:00 uur Liefdes cocktail
4 gangen diner
Prijs € 32,50 per persoon (incl. Cocktail)

*14
februari*

**RESERVEREN: 0223-614225/ 657688
WWW.MARINE-OFFICIERSCLUB.NL**

Hét Valentijn geschenk voor jouw allerliefste!

10 PIRATERIJ

mr. dr. drs. P.J.J. van der Kruit



Rechtshandhaving op zee maakt tegenwoordig een substantieel en complex deel uit van de taken van de Koninklijke Marine.

Rechtshandhaving bij

In november 2010 werd het Zuid-Afrikaanse zeilschip Choizil voor de kust van Tanzania slachtoffer van Somalische zeerovers. Eenheden van EU-missie Atalanta, waaronder Hr.Ms. Amsterdam, hebben dit zeilschip ontzet. Met deze actie kreeg Hr.Ms. Amsterdam meer dan tien verdachte zeerovers aan boord.

Mag de commandant deze verdachten arresteren? Hoe moet de commandant zorgen voor adequate bewijsvoering? Wie bewaakt de verdachten aan boord? Worden deze in Nederland vervolgd of moeten ze worden uitgeleverd aan een andere staat? Of moeten deze misdadigers worden vrijgelaten? Wie beslist dit?

Bovenstaande casus, die hieronder verder wordt uitgewerkt, toont aan dat rechtshandhaving op zee tegenwoordig een substantieel en complex deel uitmaakt van de taken van de Koninklijke Marine (KM). De commandant van een oorlogsschip dient daarom over gedegen kennis te beschikken omtrent zijn bevoegdheden op dit gebied.

Dit artikel onderzoekt enkele aspecten van maritieme rechtshandhaving, met name bij zeeroof. Eerst wordt er bekeken wat maritiem optreden is, vervolgens wordt er in gegaan op het onderwerp rechtshandhaving, inclusief de opsporingsbevoegdheden van de commandant. Daarna wordt de hierboven genoemde casus uitgewerkt.

Maritiem optreden

Maritiem optreden op volle zee kan plaatsvinden gedurende een internationaal gewapend conflict en in vredetijd. In vredetijd kan men weer onderscheid maken tussen maritieme rechtshandhaving en crisisbeheersingsoperaties. Crisisbeheersingsoperaties vinden hun juridische grondslag meestal in een resolutie van de VN-veiligheidsraad. Er gelden dan naast het Zeerechtverdrag¹ ook vaak specifieke regels en bevoegdheden die doorgaans worden gebaseerd op een resolutie van de VN-veiligheidsraad.

Tijdens maritieme rechtshandhavingoperaties geldt internationaal rechtelijk het Zeerechtverdrag. Ook zijn er bepalingen te vinden in andere verdragen zoals het SUA-Verdrag 1988² of het Verdrag van San José³ ingeval van maritieme drugsbestrijding. Deze verdragen zijn door goedkeuringswetten opgenomen in de Nederlandse wetgeving. Nationaal rechtelijk geldt de Nederlandse wetgeving, zoals de strafbaarstelling van zeeroof.⁴ Hier heeft een commandant het meeste mee te maken.

Terminologie: piraten, zeeroovers of kapers?

In de media, maar ook in de literatuur komt men zowel het woord 'zeeroof' als de woorden 'piraterij' en 'kaperen' tegen. Deze woorden worden vaak door elkaar gebruikt, zonder dat er duidelijk verschil wordt gemaakt; daarom een korte uitleg over de terminologie vanuit juridisch oogpunt. Het woord 'piraterij' kwam al voor bij de Romeinen en Grieken. De Romeinen gebruikten dit woord om hele gemeenschappen aan te duiden die zich rond de Middellandse Zee bezig hielden met roof op en vanuit zee. De Romeinen beschouwden dit als oorlog, het toenmalige oorlogsrecht was van toepassing. In de 16^e eeuw kwam er een verandering in de relatie tussen piraterij en oorlogsvoering. Zeeroof werd toen opgevat als een misdaad gepleegd door een individu tegen het leven of eigendom, analoog aan roof op het vaste land. Van de 16^e tot de 19^e eeuw

gaven grote maritieme staten, waaronder Nederland, kaapbrieven uit, waarmee toestemming werd verleend om vijandelijke koopvaardij schepen te overvallen.

Tegenwoordig wordt het woord 'piraterij' ook veel gebruikt om 'internetpiraterij' of 'illegaal downloaden' aan te duiden, dan gaat het meestal om schendingen van het auteursrecht, zie artikel 337 Wetboek van Strafrecht. Kaapvaart werd in het begin van deze eeuw uit het Wetboek van Strafrecht gehaald.

Het woord 'zeeroof' is nog steeds te vinden in het Wetboek van Strafrecht. Het beschrijft de misdaad zoals die momenteel nabij Somalië plaats vindt, zie artikel 381. Daarom wordt in dit artikel het woord 'zeeroof' gebruikt.

Rechtshandhaving

Rechtshandhaving is een specifieke politietask. De politie kan hierbij geholpen worden door andere instanties, zoals op zee door de Kustwacht en de KM. Rechtshandhaving wordt vaak verdeeld in toezicht en opsporing.

Opsporing is gericht op de strafrechtelijke afdoening van strafbare feiten; in concreto is opsporing gericht op het vinden van een verdachte, dan wel het vaststellen dat er (g)een strafbaar feit is gepleegd. Opsporing wordt uitgevoerd door opsporingsambtenaren, deze hebben opsporingsbevoegdheid. Dit is een algemene term, die ook de bevoegdheid omvat om dwangmiddelen toe te

zeeroof

rechtshandhaving is een specifieke politietask. De politie kan hierbij geholpen worden door andere instanties, zoals op zee door de Kustwacht en de KM

Toezicht wordt uitgeoefend door een toezichthouder, die door een bepaald ministerie is aangesteld. Hij ziet toe op naleving van wet- en regelgeving door regelmatig controles uit te voeren. Voorbeelden zijn visserij-inspectie door de KM en controle door de Douane bij binnenkomst in een haven.

passen, zoals aanhouden en fouilleren van een verdachte. Opsporing valt onder het ministerie van Veiligheid en Justitie c.q. het Openbaar Ministerie (OM) en is bij wet geregeld, voornamelijk in het Wetboek van Strafvordering (WvSv).



Opsporingsbevoegdheid

De commandant van een oorlogsschip kan te maken krijgen met opsporing, zoals we in de inleiding zagen. Volgens het WvSv is de commandant de bevelhebber van een Nederlands oorlogsschip of van een Nederlands militair luchtvaartuig.⁵ Op grond van het WvSv kunnen commandanten buiten het rechtsgebied van een rechtbank (buitenland/op zee) worden belast met opsporing, waarbij hun bevoegdheden worden toegekend om bepaalde dwangmiddelen toe te passen. Commandanten kunnen op twee manieren deze bevoegdheden verkrijgen volgens het WvSv. →

12 PIRATERIJ

Rechtshandhaving bij zeeroof

Bevoegdheid bij bepaalde strafbare feiten

Artikel 539d WvSv stelt dat de minister van Veiligheid en Justitie in overeenstemming met de minister van Defensie alle of bepaalde commandanten kan belasten met de opsporing van bepaalde strafbare feiten, we spreken hier dan van een 'bevoegde commandant'.

Deze opsporingsbevoegdheid was aan alle commandanten van oorlogsschepen en militaire luchtvaartuigen toegekend⁶, maar is in 2004 ingetrokken omdat de regeling zijn betekenis zou hebben verloren.⁷ De bevoegde commandant voert zijn bevoegdheid uit onder leiding van de Officier van Justitie (OvJ). De bevoegde commandant hoeft niet te wachten op aanwijzingen van de OvJ⁸, omdat hij optreedt als opsporingsambtenaar, uiteraard alleen voor de strafbare feiten zoals deze aan hem zijn toegewezen. Dit zijn geen individuele strafbare feiten, maar bepaalde soorten strafbare feiten, zoals delicten op het gebied van slavenhandel, zeeroof, milieu en visserij.⁹

Een bevoegde commandant kan een gedeelte van zijn bevoegdheid opdragen (delegeren) aan een onder zijn bevel staand officier. De bevoegde commandant maakt een proces-verbaal (PV) op indien hij gebruik heeft gemaakt van zijn opsporingsbevoegdheden. Hij doet dit zo snel mogelijk. Dit PV heeft bijzondere ofwel unieke bewijskracht, omdat een bevoegde commandant in deze gelijk gesteld is met een opsporingsambtenaar.

Op het moment van schrijven is er geen commandant aangewezen ex artikel 539d WvSv, maar een ministeriële regeling kan hier zo weer verandering inbrengen, indien omstandigheden hiertoe nopen. Denk hierbij aan de steun die de KM op dit moment veelvuldig verleent bij maritieme rechtshandhavingsoperaties rond Somalië in het kader van zeeroofbestrijding. Het misdrijf zeeroof werd ook expliciet genoemd in de aanwijzingsregeling van commandanten tot opsporingsambtenaar ex 539d WvSv.

Bevoegdheid voor bepaalde dwangmiddelen

Commandanten hebben buiten het rechtsgebied van een rechtbank (buitenland/op zee) bepaalde opsporingsbevoegdheden, inclusief de bevoegdheid tot het toepassen van bepaalde dwangmiddelen, tot hun beschikking. Deze mogen alleen worden uitgeoefend onder aanwijzing van de OvJ, tenzij deze aanwijzingen niet kunnen worden afgewacht. Het betreft hier dwangmiddelen zoals aanhouden, verhoren, fouilleren en inbeslagname.¹⁰ Indien de commandant gebruik heeft gemaakt van zijn bevoegdheid tot het toepassen van dwangmiddelen, dan stelt hij de OvJ zo snel mogelijk op de hoogte van wat hij heeft gedaan. De OvJ kan de commandant ook opdragen om een bepaald dwangmiddel toe te passen, zie hieronder bij de casus Zeeroof. Het niet tijdig rapporteren aan de OvJ of het negeren van een bevel van deze levert een strafbaar feit op voor de commandant.¹¹

Casus

Hierboven hebben we gezien dat een commandant onder bepaalde omstandigheden bepaalde opsporingsbevoegdheden kan hebben. Hieronder zullen we de in de inleiding genoemde casus verder uitdiepen, waarbij de aandacht blijft gevestigd op de opsporingsbevoegdheden van de commandant en of hij die in deze casus ook daadwerkelijk heeft gebruikt. Andere cases kunnen uiteraard verschillen met de hier genoemde. Het blijft afhankelijk van het feit of de commandant wel of geen opsporingsbevoegd-



In november 2010 kreeg Hr.Ms. Amsterdam, dat destijds deel uitmaakte van de EU-missie Atalanta, na het ontzetten van een Zuid-Afrikaans zeilschip meer dan 10 verdachte Somalische zeeroovers aan boord. Op de foto Kmar-functionarissen a/b van Hr.Ms. Amsterdam.

heid aan boord heeft, zoals geëmbarkeerde KMar.

Indien er geen personen aan boord zijn met opsporingsbevoegdheid, wordt er teruggevallen op de commandant door deze bepaalde opsporingsbevoegdheden uit te laten oefenen.

Een commandant is belast met het bevel van een oorlogsschip of militair luchtvaartuig. Hij is verantwoordelijk voor alles wat er aan boord gebeurt, zeker indien het over de inzet en veiligheid gaat. De commandant valt via de hiërarchie weg onder het ministerie van Defensie.

Opsporing echter valt onder het ministerie van Veiligheid en Justitie c.q. het OM. Indien er aan boord van een oorlogsschip opsporingsambtenaren zijn geëmbarkeerd, zoals personeel van de Koninklijke Marechaussee (KMar), dan vallen die wat betreft hun opsporingstaken rechtstreeks onder het OM. Geëmbarkeerde opsporingsambtenaren hoeven zich op het gebied van opsporing niet te verantwoorden aan de commandant. Overleg is uiteraard te allen tijde zeer noodzakelijk, maar het OM leidt de opsporing. De commandant blijft verantwoordelijk voor zijn schip, bemanning en opvarenden; hij heeft hier het laatste woord over.

Zeeroof

Een klassiek geval van maritieme rechtshandhaving betreft zeeroof. Wanneer er gegronde redenen bestaan (verdenking) om aan te nemen dat een vaartuig zich bezighoudt met zeeroof mag het, op volle zee, worden aangehouden en in beslag worden genomen, en mogen de verdachte zeeroovers worden gearresteerd. Hiervoor is niet de toestemming van de vlaggenstaat vereist.¹²

Op basis van het internationaal zeerecht was Hr.Ms. Amsterdam in november 2010 gerechtigd om de verdachte zeeroovers die het Zuid-Afrikaanse zeilschip Choizil hadden overvallen vast te nemen en aan boord te brengen (detineren). Daarna begint een tamelijk ingewikkeld proces. Wil het OM deze verdachte zeeroovers vervolgen in Nederland of moeten ze worden overgedragen aan een andere staat, zoals Zuid-Afrika? Dit land had immers meer belang bij deze zaak dan Nederland, omdat het een Zuid-Afrikaans zeil-

jacht betrof met Zuid-Afrikaanse slachtoffers. Indien geen enkele staat verdachte zeeroovers zou willen of kunnen¹³ vervolgen, kan de commandant niets anders doen dan deze vrijlaten, wat niet altijd strookt met het rechtvaardigheidsgevoel van hem en zijn bemanning. Dit gaat allemaal in zeer nauw overleg met het OM. Het OM besliste in deze casus om een vervolging in te stellen tegen vijf Somaliërs die werden verdacht van zeeroof van het Zuid-Afrikaanse zelfjacht Choizil op 7 november 2010. De andere verdachte zeeroovers die zich nog aan boord van Hr.Ms. Amsterdam bevonden werden in vrijheid gesteld voor de kust van Somalië, omdat er volgens het OM onvoldoende bewijs tegen hun voorhanden was.

Het OM bepaalt of er in Nederland vervolgd wordt. Dit wordt per geval bekeken, op basis van opportuniteit en (praktische) haalbaarheid van een eventuele vervolging. In het algemeen wordt er gekeken naar het Nederlandse belang, indien dat in voldoende mate aanwezig is, gaat het OM over tot vervolging. Dit belang kan zijn de vlag waaronder het aangevallen schip vaart, de nationaliteit van de zeeroovers en die van de slachtoffers.¹⁴

in het algemeen wordt er gekeken naar het Nederlandse belang, indien dat in voldoende mate aanwezig is, gaat het OM over tot vervolging

De commandant van Hr.Ms. Amsterdam werd door de Ovj opgedragen om deze vijf verdachte zeeroovers, die zich al aan boord bevonden, aan te houden (arresteren). De commandant doet dit volgens het Nederlands strafrecht, zoals vastgelegd in het WvSv, zie ook hierboven. De verdachte zeeroovers mogen dan een korte tijd in hechtenis worden gehouden. Om deze voorlopige hechtenis te verlengen is een zogenaamde raadkamer nodig.¹⁵ In deze casus is de Raadkamer van de Rechtbank Rotterdam daartoe naar Hr.Ms. Amsterdam overgevoerd. Aan boord heeft een zitting plaatsgevonden en is de voorlopige hechtenis van het vijftal verdachte zeeroovers verlengd met 90 dagen.

De KMar bewaakte intussen de verdachten en verrichte onderzoek aan boord van het Nederlandse oorlogsschip door ze te verhoren. Na verloop van tijd heeft de Koninklijke Luchtmacht de vijf verdachte zeeroovers opgehaald en werden deze overgeleverd aan de autoriteiten in Nederland, voor verdere vervolging. Na een rechtszitting werden de vijf zeeroovers door de Rechtbank van Rotterdam veroordeeld tot langdurige gevangenisstraffen.¹⁶

Als bewijsmiddel voor deze rechtbank werd o.a. de verklaring van de commandant gebruikt waarin hij aangeeft dat hij een verdachte Somaliër heeft aangehouden op verdenking van zeeroof. Ook verslagen en rapporten van Hr.Ms. Amsterdam over de daadwerkelijke acties werden als bewijs gebruikt.

Ten slotte

De KM krijgt steeds meer te maken met rechtshandhaving op zee, zoals het bestrijden van zeeroof en drugsmokkel. De commandant komt daarom vaker in aanraking met het strafprocesrecht, inclusief opsporingsbevoegdheid en dwangmiddelen, maar ook met een intensieve samenwerking met het OM. Dat bepaalt of de door de commandant vastgehouden verdachten wel of niet

worden vervolgd in Nederland, dan wel worden overgedragen aan een andere staat of in vrijheid worden gesteld.

Het OM leidt het opsporingsonderzoek, inclusief de behandeling van verdachten aan boord van het oorlogsschip, terwijl de commandant zijn eigen bevoegdheden heeft op het gebied van veiligheid en orde.

In het WvSv wordt aan de commandant de bevoegdheid toegekend om dwangmaatregelen toe te passen. Dit zijn algemene opsporingsbevoegdheden voor bepaalde strafbare feiten of bepaalde opsporingsbevoegdheden voor alle strafbare feiten. De commandant dient zich dus goed te realiseren van welke bevoegdheden hij gebruik maakt indien hij opsporingstaken uitoefent. De commandant dient dit te doen op basis van zijn kennis op het gebied van opsporing en dwangmiddelen. In 2006 stelde Borghouts dat de kennis van de commandant van het strafprocesrecht niet altijd in voldoende mate aanwezig was.¹⁷ Mede daarom, zijn op het gebied van maritieme rechtshandhaving onlangs twee handboeken uitgekomen om belanghebbenden op dit gebied te voorzien van een duidelijk gestructureerd naslagwerk.¹⁸ ←

mr. dr. P. J. J. (Peter) van der Kruit was tot 2004 werkzaam als officier bij de KM, daarna als Senior Onderzoeker bij de Nederlandse Defensie Academie. Een zeer uitgebreid en specifiek juridisch artikel over maritieme rechtshandhaving is onlangs verschenen in het Militair Rechtelijk Tijdschrift (MRT).

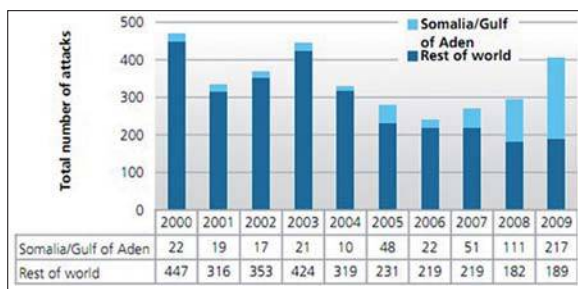
Noten

- ¹ VN-Verdrag inzake het Recht van de Zee, Montego Bay, Jamaica 10 december 1982, Trb. 1984, 55.
- ² Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, Trb. 1989, 17.
- ³ Verdrag inzake samenwerking bij de bestrijding van sluikhandel in verdovende middelen en psychotrope stoffen over zee en door de lucht in het Caribisch gebied, Trb. 2003, 82 en Trb. 2004, 54.
- ⁴ Zie artikel 381 Wetboek van Strafrecht.
- ⁵ Artikel 136a lid 4 WvSv.
- ⁶ Aanwijzing van commandant tot opsporingsambtenaar van bepaalde strafbare feiten, nr. 278/268 's-Gravenhage, 5 juli 1968, Stcrt. 1968, 133.
- ⁷ Artikel VIIIb Justitie-intrekkingsregeling van 6 december 2004, nr. 5321265/04/6, Stcrt. 2004, 254.
- ⁸ Kamerstukken II 1964/65, 7979, nr. 3 (MvT). Regeling van de strafvordering buiten het rechtsgebied van een rechtbank en enige daarmee verband houdende voorzieningen. Anders: Borghouts, H.C.J.L., c.s., *Evaluatie toepassing militair strafprocesrecht bij uitzendingen*, Haarlem, 31 augustus 2006, p. 19.
- ⁹ Artikel 1 Aanwijzing van commandant tot opsporingsambtenaar van bepaalde strafbare feiten. Zie ook Uitvoeringswet Visserijverdrag 1967, Stb. 1973, 476.
- ¹⁰ Zie de artikelen 539 a t/m w WvSv.
- ¹¹ Zie de artikelen 184 en 446a Wetboek van Strafrecht.
- ¹² Zie de artikelen 105 en 110 Zeerechtverdrag.
- ¹³ Niet alle staten hebben zeeroof strafbaar gesteld in hun nationale wetgeving, daarom kunnen verdachte zeeroovers daar niet worden vervolgd en berecht.
- ¹⁴ Brief van de ministers van Justitie en Defensie aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal, HDAB2009004778, 23 maart 2009.
- ¹⁵ De raadkamer (drie rechters en een griffier) moet beoordelen of verdachten langer in voorlopige hechtenis moeten doorbrengen. De Ovj doet hiertoe een vordering aan de raadkamer.
- ¹⁶ Uitspraak Rechtbank Rotterdam, 10/960248-10, LJN: BR4930, d.d. 12-08-2011.
- ¹⁷ Borghouts, H.C.J.L., c.s., *Evaluatie toepassing militair strafprocesrecht bij uitzendingen*, Haarlem, 31 augustus 2006, p. 55. Zie ook aanbeveling 13 in Hoofdstuk 4 van dit rapport.
- ¹⁸ Kruit, P.J.J. van der, *Handboek Maritieme Rechtshandhaving in het Caribisch Gebied*, ABW 27-9, 1e druk, ISBN 978-90-817148-1-5, Den Helder: NLDA 12 maart 2011.
Kruit, P.J.J. van der, *Handboek Maritieme Rechtshandhaving*, ABW 27-10, 1e druk, ISBN 978-90-811410-0-0, Den Helder: NLDA 05 mei 2011.

Somalische piraterij op zee:

Piraterij op zee is een groeiend hedendaags fenomeen. In de eerste drie maanden van 2011 werd zelfs een record bereikt met 142 aanvallen wereldwijd. Dit werd veroorzaakt door de hoge aantallen piraterij-incidenten voor de kust van Somalië; in de eerste drie maanden van 2011 vonden hier 97 aanvallen plaats. Het aandeel van Somalische piraterij-incidenten ten opzichte van de rest van de wereld neemt alsmaar toe (figuur 1).

De toename van Somalische piraterij vormt niet alleen een risico voor de zeevarenden maar ook voor de internationale maritieme handel. De gehele logistiek van de handel op zee (gebaseerd op just-in-time) wordt door piraterij verstoord, waardoor goederen- en energieprijzen stijgen. Daarnaast heeft Somalische piraterij ook negatieve gevolgen voor Somalië zelf. De voedselhulp naar Somalië (die voornamelijk per schip geleverd wordt) komt hierdoor bijvoorbeeld in gevaar.



figuur 1, aandeel van piraterij-incidenten in Somalië/de Golf van Aden ten opzichte van de rest van de wereld 2000-2009. (Uit: United Nations Office on Drugs and Crime, 2011, p. 193)

In dit artikel zullen eerst enkele theorieën genoemd worden die toepasbaar zijn voor Somalische piraterij. Vervolgens zal er geanalyseerd worden in hoeverre historische en recente factoren in Somalië van invloed zijn geweest op de enorme groei van piraterij in dit land. Tot slot wordt er in dit artikel dieper ingegaan op de aanpak van Somalische piraterij: worden de daadwerkelijke oorzaken van Somalische piraterij aangepakt of is er slechts sprake van symptoombestrijding? Op deze manier wordt er antwoord gegeven op de volgende hoofdvraag:

Wat zijn de oorzaken van Somalische piraterij en in hoeverre worden deze oorzaken aangepakt?

De theorie achter Somalische piraterij

Somalische piraterij kan verklaard worden aan de hand van bestaande theorieën en begrippen. Enkele daarvan zullen aan de



orde komen. Begonnen wordt met het beschrijven van een hypothetische staat waarin piraterij kan opkomen.

De afbraak van de normen en instituties in een land kan veroorzaakt worden door allerlei factoren zoals corruptie en politieke instabiliteit. Door politieke instabiliteit in een land ontstaat er anomie, waarin morele en sociale normen zwak, afwezig of conflicterend zijn. Een gebrek aan normen (een 'state of normlessness') creëert volgens de vroegere socioloog Durkheim afwijkend gedrag, dat uiteindelijk leidt tot een maatschappelijke omslag. Dit kan ontstaan doordat corruptie en politieke instabiliteit zorgen

worden de daadwerkelijke oorzaken van Somalische piraterij aangepakt of is er slechts sprake van symptoombestrijding?

voor een afname van de sociale controle, waardoor de gemeenschap de mogelijkheid verliest om zichzelf te reguleren. Hierdoor kan een cultuur met afwijkend gedrag ontstaan. Dit afwijkende gedrag kan vervolgens de norm worden. Er wordt uiteindelijk teruggekeerd naar de natuurtoestand. Dit is een hypothetische situatie waarin de rechtsstaat afwezig is. Zowel de overheid als wetten ontbreken. Volgens de theorie van de Engelse filosoof Thomas Hobbes (1588-1679) leidt dit tot een strijd van allen tegen allen (veroorzaakt door de drang tot zelfbehoud van de mens), waarin wordt gestreden om dominantie. Criminele groepen komen op in de natuurtoestand, waarin overleven centraal staat. De criminele facties (radicale groeperingen) vervangen de conven-

een onoplosbaar probleem?



De internationale gemeenschap is volop bezig is met het beschermen van de scheepvaart tegen Somalische piraten.

tionele instituties en spannen zich in om invloed te hebben over de bewoners. Dit moedigt tolerantie voor crimineel gedrag aan, omdat de capaciteit van de inwoners om enige controle uit te oefenen is verdwenen. Er ontstaat een omgeving waarin sociale isolatie heerst. Mensen in deze omgeving opereren op een criminele manier om in hun basisbehoeftes te voorzien.

Deze hierboven geschetste situatie van een hypothetische staat kan ook toegepast worden op Somalië, aangezien overeenkomstige gebeurtenissen in Somalië hebben plaatsgevonden (zie ook verderop in dit artikel).

Er zijn nog vele andere theoretische verklaringen voor Somalische piraterij. De 'routine activity theory' is hier een voorbeeld van (figuur 2). Volgens deze benadering komt criminaliteit vaker voor wanneer er sprake is van een gemotiveerde overtreder (door bijvoorbeeld werkloosheid, armoede en sociale en politieke onrust), een geschikt doel en afwezigheid van capabele bewakers. Gemotiveerde overtredders zijn er zeker in Somalië. Dit komt bijvoorbeeld door de hoge mate van armoede in het land en de heersende sociale en politieke onrust.

Ook is er sprake van vele geschikte doelen. Dagelijks passeren vele waardevolle internationale handelsschepen Somalië. Of er afwezigheid is van capabele bewakers is echter een discussiepunt. De internationale gemeenschap is immers volop bezig is met het beschermen van de scheepvaart tegen Somalische piraten. Het is echter onmogelijk om de wateren waarin Somalische piraten voorkomen geheel te controleren.

Een andere relevante theorie is de 'crime pattern theory'. Deze theorie richt zich op de manier waarop objecten en personen die betrokken zijn bij criminele activiteiten zich voortbewegen in tijd



*Figuur 2, de routine activity theory.
(Uit: Shane et al., 2009, p. 10)*

en ruimte. Er wordt in deze theorie veel aandacht gegeven aan de geografische spreiding van criminaliteit. Met behulp van deze theorie kan er beter begrepen worden waarom criminaliteit op een bepaalde plaats en tijd zich voordoet. Somalische piraten zoeken bijvoorbeeld naar patronen binnen de scheepvaart (plekken die bijvoorbeeld vaak bevaren worden, zoals de Golf van Aden) en maken hier vervolgens gebruik van.

Somalische piraterij en de rol van geografie

Geografische factoren beïnvloeden de toename van Somalische piraterij. Een belangrijke geografische factor is bijvoorbeeld de ligging van Somalië. Nabijgelegen internationale scheepvaartroutes (de zeestraat Bab el Mandeb en de Golf van Aden) zijn gunstig voor het ontstaan van Somalische piraterij. Ook heeft het land een zeer lange kustlijn (figuur 3) wat veel inspanning vergt om te beveiligen. Geografische factoren beïnvloeden ook de manier van opereren. Er zijn bijvoorbeeld weinig plekken voor piraten om te verbergen, zoals een dichte jungle of eilanden gesitueerd voor de kust. Ondersteuning op het vasteland is daarom belangrijk voor de Somalische piraten. ➔

16 PIRATERIJ

Somalische piraterij op zee: een onoplosbaar probleem?



Figuur 3, indeling van Somalië in Somaliland, Puntland en Zuid-Centraal Somalië. (Uit: Adviesraad Internationale Vraagstukken, 2010)

Somalische piraterij: de historische context

Recente historische ontwikkelingen spelen een belangrijke rol bij de vorming van Somalische piraterij. Een belangrijke historische ontwikkeling was de staatsgreep van Siad Barre in 1969. Ten tijde van het regime van Barre werd politieke vrijheid verminderd en werd er terreur en geweld gebruikt om het regime in stand te houden. Het Barre-regime onderdrukte tegenstanders en etnische groepen. Er vormden steeds meer oppositiegroepen als reactie op het regime, die als doel hadden het regime te beëindigen. Interne conflicten in het land zorgden ervoor dat veel Somaliërs om het leven kwamen en honderdduizenden Somaliërs vluchtten naar de buurlanden. Ook viel het Somalische leger steeds meer uiteen. De soldaten verlieten het leger en sloten zich aan bij de strijdkrachten van de clans. Piraterij kwam nog nauwelijks voor.

Het land werd een grote chaos na de ineenstorting van het regime in 1991. Wetteloosheid en straffeloosheid kwamen op in het land, waardoor piraterij onbelemmerd kon toenemen. Er bestond geen coherente visie of politieke ideologie voor Somalië. De vele Somalische facties wedijverden om de macht, wat leidde tot vele kleine oorlogen.

Als reactie op de chaos in het land werden er internationale missies ondernomen, waarbij de Verenigde Staten een belangrijke rol had. Deze internationale missies faalden echter stuk voor stuk door Somalische facties die rebelleerden tegen de aanwezigheid en autoriteit van de buitenlandse troepen. Een beroemde gebeurtenis is het 'Black Hawk Down' incident, waarbij achttien Amerikaanse soldaten en honderden Somaliërs om het leven kwamen. Dit incident bespoedigde het vertrek van de Verenigde Staten uit Somalië.

Na de val van het regime van Barre spraken noordelijke clans op mei 1991 de onafhankelijkheid uit over Somaliland. Dit is echter nog door geen enkele overheid erkend als een onafhankelijke staat. Desondanks leidt Somaliland een stabiel bestaan. Een andere opvallende regio in Somalië is Puntland. Deze regio is in 1998 een semi-autonoom gebied geworden. Puntland streeft echter

niet naar onafhankelijkheid. Ook hier zijn pogingen ondernomen om een representatieve, legitieme overheid te creëren, maar geschillen in de regio bemoeilijkten dit. Daarnaast zijn de grenzen van Puntland betwist.

Zuid-Centraal Somalië is nu grotendeels bezet door Al-Shabaab, een islamitische terroristische organisatie. De huidige transitie-regering in Somalië (TFG) probeert Al-Shabaab te bestrijden. Door terugtrekking van de Ethiopische troepen in 2009 heerst er nu echter onvermogen om de orde te herstellen. De TFG heeft daarnaast zwakke controle over het semi-autonome Puntland (waar de meeste piraterij zich bevindt) en het onafhankelijke Somaliland.

De recente bloei van Somalische piraterij

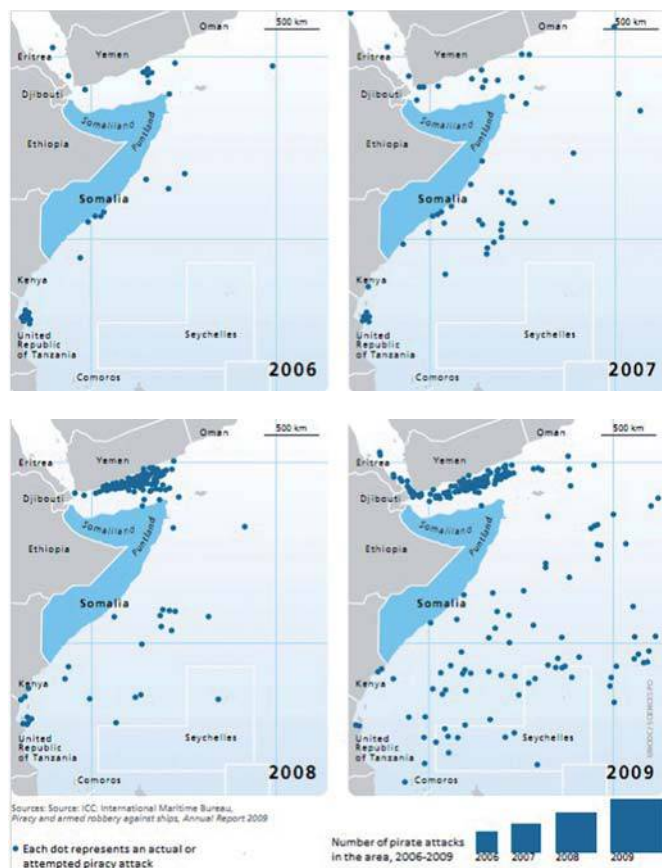
De traditionele visserij leefde na 1991 op in Somalië, veroorzaakt door de val van het regime van Siad Barre en de daarbij behorende verdwijning van het centrale toezicht op zee. Somalië had door de val van het regime van Siad Barre geen officiële kustwacht of marine meer die de rijkdommen van de wateren van Somalië kon beheren en reguleren. De kust van Somalië bood daarnaast nieuwe economische kansen (op het gebied van visserij) voor het door oorlog verscheurde Somalië. De kustgebieden trokken hierdoor vele Somaliërs aan. Daarnaast werden ook buitenlandse trawlers aangetrokken om in de straffeloze en wetteloze wateren van Somalië te vissen.

Het machtsvacuüm op zee in Somalië werd opgevuld door clanleiders en lokale krijgsheren om de wateren van Somalië te beschermen. Buitenlandse trawlers moesten visvergunningen van deze lokale krijgsheren en clanleiders kopen om het vissen in de Somalische wateren te compenseren. Somalische vissers derfden

armoede zou de daadwerkelijke oorzaak van piraterij zijn

immers inkomsten door de toename van buitenlandse trawlers in de Somalische territoriale wateren. Buitenlandse trawlers die geen vergunningen kochten, werden afgeperst en geïntimideerd. Afpersing en visvergunningen waren belangrijke inkomstenbronnen en één van de weinige mogelijkheden om aan geld te komen. De gewapende confrontaties op zee ontstonden doordat sommige buitenlandse trawlers niet bereid waren vergunningen aan te schaffen. Dit leidde tot Somalische piraterij. De buitenlandse trawlers gingen zich vervolgens wapenen tegen de Somalische milities die compensatie eisten voor het vissen in de Somalische territoriale wateren. Hierdoor gingen Somalische piraten zich op andere doelen richten om een inkomen te verwerven. De focus kwam te liggen op het kapen van vrachtschepen waarna losgeld werd geëist. Dit breidde zich in de loop der tijd uit. Er zijn nu nog maar weinig buitenlandse vissersschepen te vinden in de exclusieve economische zone (EEZ) van Somalië vanwege de huidige piraterijdreiging.

Een ander veel genoemde oorzaak van Somalische piraterij is het dumpen van giftig afval. Somalië wordt gezien als stortplaats voor afval door buitenlandse bedrijven sinds de burgeroorlog in Somalië, die eind jaren tachtig uitbrak. Dit kan via illegale dumping gebeuren of via overeenkomsten met lokale krijgsheren.



Figuur 4, spreiding van Somalische piraterij 2006-2009. (Uit: United Nations Office on Drugs and Crime (2011), p. 197)

Lodder (kapitein-ter-zee) heeft echter kritiek op deze oorzaak; de oceaan biedt enorm veel ruimte om giftig afval ongemerkt te dumpen dus waarom zouden bedrijven dit specifiek voor de Somalische kust doen?

Er wordt ook kritiek geleverd door deskundigen dat bovengenoemde oorzaken niet de belangrijkste oorzaken van Somalische piraterij zijn. Armoede zou de daadwerkelijke oorzaak van piraterij zijn. Met een bruto binnenlands product per hoofd van \$600 dollar behoort Somalië tot één van de armste landen ter wereld. Volgens de Wereldbank leefde in 2008 ongeveer 73% van de inwoners met een inkomen van minder dan twee dollar per dag. Daarnaast zijn miljoenen Somaliërs afhankelijk van voedselhulp. In augustus 2008 waren er volgens het Food Security Analysis Unit (de FSAU, project gefinancierd door de EU en USAID) 3.250.000 Somaliërs die humanitaire hulp nodig zouden hebben. Dit is bijna een derde van de totale bevolking. Het droge woestijnklimaat stimuleert de armoede in het land. Droogtes hebben bijvoorbeeld een negatieve invloed op de landbouwsector, de belangrijkste economische activiteit van het land (in 2005 kwam 65% van het bruto binnenlands product (bbp) voort uit de landbouwsector). Daarnaast bevat het land ook weinig exploitatiebare natuurlijke hulpbronnen.

De recente toename van Somalische piraterij (figuur 4) kan echter niet alleen verklaard worden met bovengenoemde oorzaken. Deze toename wordt mogelijk gemaakt door successen van de eerste kapingen. De opbrengsten daarvan zijn geïnvesteerd in organisatie en materiaal. Piraterij groeide hierdoor langzamerhand uit tot een georganiseerde bedrijfstak. Alles is van te voren afgesproken en geregeld. De aanwezige wapenhandel in Somalië maakt dit business model mogelijk. De wapenarsenalen van de regering kwamen na de val van het regime van Barre terecht bij de leiders van op clans gebaseerde milities, huurliedengroepen en burgerwachtgroepen. Zij verspreidden hun wapens onder hun volgelingen. Vanaf begin jaren negentig waren er hierdoor vele lichte en kleine wapens beschikbaar voor de diverse facties in het land. Verschillende buurlanden leveren nu de wapens aan Somalië, ondanks het wapembargo van de VN in 1992. De munitie en wapens komen nu voornamelijk uit Ethiopië en Jemen.

Somalische piraterijbestrijding

De internationale gemeenschap houdt zich vooral bezig met het bestrijden van de symptomen van Somalische piraterij (het aanpakken van piraten op zee). Er is eenzijdige aandacht voor de berechting en detentie van piraten en maritieme inzet om piraterij te bestrijden. Deze eenzijdige focus is ook logisch, omdat het aanpakken van deze punten gemakkelijker is dan het verbeteren van de onstabiele situatie in Somalië.

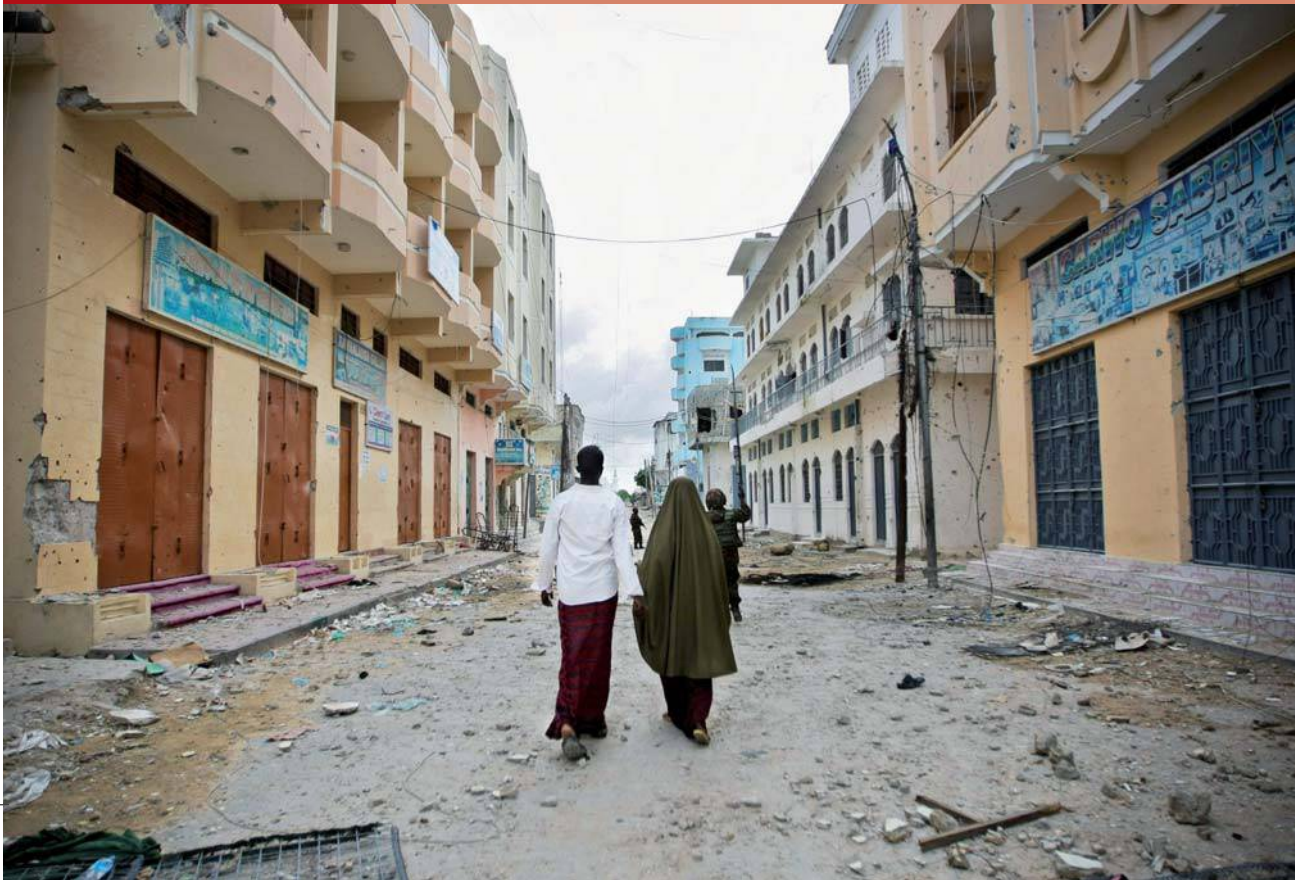
De vraag is ook in hoeverre de internationale gemeenschap zich met de aanpak van de oorzaken moet gaan bemoeien.

Internationale pogingen om stabiliteit in het land te brengen hebben immers tot nu toe gefaald. Daarnaast is er ook veel weerstand onder de Somaliërs tegen buitenlandse bemoeienis. Dat er in de nabije toekomst meer intensief gericht wordt op het aanpakken van de daadwerkelijke oorzaken van Somalische piraterij valt nog te bezien. Dit komt enerzijds doordat de internationale gemeenschap zich al bezighoudt met veel conflicten op de wereld. Het aanpakken van alle brandhaarden tegelijkertijd is onmogelijk. Anderzijds heeft de financiële crisis gezorgd voor een gebrek aan geld om intensief de onstabiele situatie in Somalië aan te pakken.

De internationale gemeenschap zou desondanks alsnog een rol kunnen spelen bij het bevorderen van de Somalische stabiliteit. De internationale gemeenschap zou de dialoog tussen de strijdende partijen kunnen stimuleren. Er zou gekozen kunnen worden voor één of enkele landen die als intermediair optreden. Deze landen moeten echter de Somalische cultuur goed kennen. Daarnaast moeten de Somaliërs geen aversie hebben tegen deze landen. Alle partijen (waaronder dus ook Al-Shabaab) moeten betrokken worden bij deze dialoog, wil het een kans van slagen hebben. Met behulp van de dialoog kan Somalië wellicht worden opgedeeld in verschillende regio's, verdeeld over de verschillende Somalische groepen. De verschillende partijen moeten echter wel bereid zijn om de stabiliteit te bevorderen en met elkaar in overleg te gaan, wil dit een kans van slagen hebben. →

18 PIRATERIJ

Somalische piraterij op zee: een onoplosbaar probleem?



De internationale gemeenschap zou de dialoog tussen de strijdende partijen in Somalië kunnen stimuleren, waardoor de stabiliteit en veiligheid in het land kunnen toenemen. Op de foto een bijna verlaten straat in Mogadishu, waar vorig jaar hevig werd gestreden tussen de Islamitische groepering Al-Shabaab en troepen van de Afrikaanse Unie. (UN photos)

Conclusie

Er is onenigheid onder deskundigen over de oorzaken van Somalische piraterij: welke oorzaken zijn het belangrijkste? Welke oorzaken kloppen wel en welke niet? Uit dit artikel kan opgemaakt worden dat Somalische piraterij door een combinatie van factoren verklaard kan worden. Zowel de historische context als recente ontwikkelingen in Somalië zijn belangrijk voor het verklaren van Somalische piraterij. Ook geografische factoren en de huidige armoede in het land zijn van invloed. Feit is dat Somalische piraterij de laatste jaren is toegenomen door de successen van de eerste kapingen, wat heeft geleid tot continue investeringen in organisatie en materiaal. Somalische piraterij is hierdoor uitgegroeid tot een georganiseerde bedrijfstak. De heersende wetteloosheid en straffeloosheid in het land zorgen ervoor dat de Somalische piraten zonder al te veel belemmeringen hun gang kunnen gaan.

De internationale gemeenschap focust zich vooral op het aanpakken van de symptomen van Somalische piraterij. Falende internationale pogingen om stabiliteit in Somalië te brengen en afkeer tegen buitenlandse bemoeienis in Somalië bemoeilijken de rol die de internationale gemeenschap kan hebben bij het aanpakken van de oorzaken van Somalische piraterij. Desalniettemin kan de internationale gemeenschap de dialoog tussen de strijdende par-

tijen proberen te stimuleren. De dialoog in Somalië kan echter alleen verbeteren indien de verschillende strijdende partijen ook daadwerkelijk bereid zijn om te onderhandelen. Uiteindelijk kan met behulp van de dialoog het land wellicht worden opgedeeld in verschillende regio's om toekomstige interne conflicten te voorkomen en daarmee de stabiliteit te bevorderen. ←

D.G. (Daniël) Koster Bsc is onlangs afgestudeerd aan de master Sociale geografie en planologie van de Universiteit Utrecht. Momenteel houdt hij zich bezig met de research master sustainable development.

Dit artikel is voortgekomen uit zijn scriptie 'Somalische piraterij: een onoplosbaar probleem? Oorzaken, gevolgen en bestrijding van Somalische piraterij', juni 2011.

Bronnen van afbeeldingen

- Shane, J.M. & C.A. Lieberman (2009), Criminological theories and the problems of modern piracy. In: Habermeld, M.R. & A. von Hassell (2009), Modern Piracy and Maritime Terrorism: The Challenge of Piracy for the 21st Century. Kendall Hunt Publishing Company: Dubuque.
- United Nations Office on Drugs and Crime (2011), Maritime Piracy: www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/9.Maritime_piracy.pdf.
- Adviesraad Internationale Vraagstukken (2010), Piraterijbestrijding op zee. Een herijking van publieke en private verantwoordelijkheden. Adviesraad Internationale Vraagstukken: Den Haag.

Deze keer komen aan bod vader en zoon Erik Jan en Jeroen Repko. Door het beroep van Erik Jan is het een iets afwijkende 'marine-combinatie', die echter weer in evenwicht gebracht wordt doordat grootvader Jan Repko ook marineofficier is geweest.

foto's collectie familie Repko

Naam	: E.J. (Erik Jan) Repko
Geboortedatum	: 29 januari 1954
Dienstperiode	: augustus 1978 t/m januari 1980
Laatste rang en functie	: LTZTA 2OC, tandarts
Huidige functie	: vanaf februari 1980 eigen tandartsenpraktijk in Schagen



Erik Jan Repko.

Hoe kwam u bij de KM terecht?

'Door de 'dienstplicht'. Al bij mijn eerste keuring, toen ik al tandheelkunde studeerde, had ik aangegeven dat ik graag naar de KM wilde. Dit mede omdat mijn vader, Jan Repko, 17 jaar beroepsofficier bij de KM is geweest. Hij was van 'het rampjaar', de opleiding 1946-1. Hij verliet de Marine in 1963 als LTZA1, onder

meer omdat de bevorderingsmogelijkheden beperkt leken. Ook toen al! Op mijn 1e plaatsingsbriefje stond aangegeven 'landmacht', maar bij herplaatsing van militaire tandartsen werd ik alsnog bij de Marine geplaatst.'

Hoe verliep uw KM periode?

'Tijdens de initiële opleiding ben ik ook op bezoek geweest bij het hoofd tandheelkundige dienst KTZ Eikenberg. Eén van de gestelde vragen was of ik ook naar de West zou willen. Daar heb ik volmondig ja op geantwoord. Na het KIM werd ik op MVK de Kooij geplaatst en hoorde ik verder niets meer over de West. Totdat ik eind januari 1979 gebeld werd met de mededeling dat ik half februari naar de West werd overgeplaatst. In die tijd ging je eerst drie maanden naar Aruba en daarna zes maanden naar Curaçao, waarbij je de eerste drie maanden op Curaçao nog één dag per week op Aruba werkte. Iedere week met het vliegtuig van en naar je werk.'

Hoe was uw KIM tijd?

'Ik had een zeer gezellige tijd in de AROACAD (aro's academici) klas, waarbij door ons allen zeer kritisch naar onze opleiding werd gekeken. De lessen, met alle respect, stelden niet veel voor. Wel veel sporten, veel aan de bar en mooie verhalen van onze baksmeester SGTMARNS Van Dalen. In mijn hele marinetijd heb ik één dag gevaren, na een avondje studie-evaluatie aan de bar. Ook de aardappel om mijn nek hielp niet... Wel heb ik met alle toestellen gevlogen die de Marine toen had: Wasp, Lynx, Neptune en Breguet Atlantic.'

Hoe ging het met uw thuisfront?

'Mijn vriendin Ans, nu al 31 jaar mijn echtgenote, was direct enthousiast. We hebben 6 maanden op Curaçao aan de wal gewoond. Huisvesting moest ik zelf regelen en omdat we nog niet getrouwd waren, moest ik ook gewoon mijn huisvestingskosten voor Parera doorbetalen. Ans werd ook niet uitgenodigd voor avonden en dergelijke voor de echtgenoten van de andere officieren, want ja, niet getrouwd...! Hoe tijden veranderen!'

Hoe was de situatie in uw tijd bij de tandheelkundige dienst in de West?

'De apparatuur op Aruba was sterk verouderd maar is vlak na mijn periode vervangen. Op Parera was het prima in orde. Ik was een van de weinigen die met aircó mocht werken. Helaas viel in die tijd de stroom nog wel eens uit en dan was het lastig werken. Er was wel een noodaggregaat maar het opstarten ervan was lastig, dus was het wachten op stroom.

Het voordeel van werken in de West was dat je ook de gezinsleden van de uitgezonden militairen behandelde. Een mooie voorbereiding op je eigen (burger) praktijk. →



Links grootvader Jan Repko, op 12 november 1948. Als cdt gewapende wacht was hij bij de ontvangst van de Britse generaal Montgomery op marinevliegkamp Valkenburg.

20 MARINEFAMILIE

Ook de Antilliaanse militairen werden behandeld. Hun gebitten waren nogal eens verwaarloosd, waardoor ik veel ervaring heb opgedaan met het verwijderen van zeer verrotte kiezen.'

Hoe kijkt u op uw KM tijd terug?

'Met bijzonder veel plezier. Hoe kan het ook anders met plaatsingen op de Kooij, Savaneta en Parera. Ik heb veel contacten overgehouden uit die tijd. Sommigen zijn nu patiënt in mijn praktijk. Ik ben ook bij de Watergeuzen gaan hockeyen waardoor er ook nu nog heel plezierige contacten zijn met huidige marineofficieren.'

Waarom bent u niet gebleven?

'Ik had kunnen bijtekenen, maar er dreigde in die jaren een overschot aan tandartsen te ontstaan, wat ook daadwerkelijk vanaf 1982 is gebeurd. Een snelle vestiging was

dus gewenst. Aangezien er een praktijk te koop was in Schagen heb ik de knoop snel doorgehakt. 31 januari de dienst uit en 1 februari mijn eigen praktijk begonnen.'

Eén van uw zoons is nu marineofficier zeedienst.

'Het is bijzonder als je zoon in de voetsporen van zijn opa treedt. Helaas heeft mijn vader het niet mee mogen maken, hij overleed in 2000. Hij zou het prachtig gevonden hebben. Net zoals ik het prachtig vind.'

Hoe kijkt u tegen de KM aan?

'Als buitenstaander kan ik hier niet echt iets zinnigs over zeggen. Wel vind ik het zorgelijk dat er door de bezuinigingen zo weinig schepen overblijven, zeker als je zoon zeedienst officier is.'

Naam	: J.E.J. (Jeroen) Repko
Geboortedatum	: 25 september 1984
In dienst	: sinds 2003
Huidige rang en functie	: LTZ2, in CCO-opleiding



Jeroen Repko, tijdens plaatsing aan boord van Hr.Ms. Zierikzee.

Vanwaar de keuze voor de Marine?

'Ik wist al snel dat ik een afwisselende baan wilde, waarbij ik niet mijn hele leven achter een bureau zou doorbrengen. De verhalen van mijn vader en vooral van zijn kennissen die nog steeds bij de Marine zitten, zullen ongetwijfeld van invloed zijn geweest op mijn uiteindelijke keuze.

Deze is trouwens niet aangemoedigd door mijn ouders, wat – denk ik – ook te zien is aan mijn drie broers, die geen van allen bij Defensie werken.'

Wat is u van uw opleiding het meest bijgebleven?

'Vooral de kameraadschap. Nergens verder in je leven leer je in één keer zo veel mensen kennen waar je dan ook nog veel mee omgaat. Tijdens mijn opleiding heb ik ook een half jaar in Breda op de KMA gezeten. Het is interessant om te zien hoe de andere krijgsmacht-onderdelen te werk gaan, maar ik ben blij dat de verdere opleiding in Den Helder was. Niet alleen dicht bij huis, maar ook een marinestad aan zee.'

Welke plaatsing heeft u tot nog toe als meest bijzonder ervaren?

'Tijdens mijn PBI (praktische bedrijfsintroductie) ben ik met Hr.Ms. Tromp de wereld rondgevaaren, waarbij ik heel veel gezien en geleerd heb. Toch is mijn eerste varende functie, als wachtsofficier en mijnenjacht-officier op de Hr.Ms. Zierikzee, voor mij de meest bijzondere geweest. Dit komt met name doordat ik in die functie de meest uitlopende vaarperiodes heb meegemaakt en lange tijd met hetzelfde goede team heb kunnen werken. De vaarperiodes bestonden onder andere uit een opwerktraject, SNMCMG1, Standing Nato Mine Countermeasure Group 1, en een Adelborsten kruisreis.'

Al veel van huis geweest?

'De afgelopen 3 jaar ben ik gemiddeld 6 tot 6½ maand per jaar weggeweest. Hieronder waren reizen van meerdere maanden achter elkaar. Mijn ouders zijn hier altijd erg gemakkelijk in geweest en voor mijn vader was het herkenbaar, aangezien zijn vader (mijn opa dus) nog veel langer achtereen weg was voor de Marine. Mijn vriendin had er in het begin iets meer moeite mee maar gelukkig went dat. Het hoort nu eenmaal bij het werk en maakt het werk ook interessant en afwisselend.'

Kunt u wat punten opnoemen die vroeger opmerkelijk anders waren dan nu?

'De verhalen uit mijn vaders marinetijd zijn niet veel anders dan nu. Natuurlijk hebben er veranderingen plaats gevonden maar die zijn pas echt opvallend als ik kijk naar de marinetijd van mijn opa. Toen was het bijvoorbeeld ondenkbaar dat de vrouw van een marine-officier werkte en was het enige contact met het thuisfront een brief die er vaak enkele weken over deed om



aan te komen. Wat een term in de West betreft: vroeger lag het stationsschip veel langer in de West en deed met grotere regelmaat een haven aan dan nu. Maar over het algemeen ervaart men een term in Curaçao nu bijvoorbeeld met net zoveel plezier als wat ik heb gehoord uit de verhalen van mijn ouders. Een verschil is natuurlijk wel dat mijn vader een walbaan had en ik aan boord zit van het stationsschip.'

Is de KM 'het' onderwerp van gesprek in uw familie?

'Het is niet belangrijker dan andere onderwerpen, maar is wel duidelijk een interessegebied. Bij het vertellen van verhalen is het wel handig dat mijn ouders bekend zijn met de Marine, dat scheelt veel uitleg.'

Wat verwacht u van de KM voor uw toekomst?

'Ik hoop in de toekomst vooral veel interessante en uitdagende functies te kunnen blijven vervullen. Die begint al met de CCO-opleiding, waarmee ik net ben begonnen.'

Vlnr: moeder Ans, zoon Jeroen en vader Erik Jan Repko, tijdens het laatste jaar assault van Jeroen.

BOEKEN



Op 22 september 1914 ontmoette de Duitse U9 drie Britse kruisers: HMS Aboukir, HMS Hogue en HMS Cressy. Deze ontmoeting liep voor de kruisers slecht af, want alle drie zijn tussen 06.20 en 07.55 uur door de U9 tot zinken gebracht. Hierbij verloren ongeveer 1.400 man het leven. Voor de Royal Navy was dit een enorme schok en de commandant van de U9, Otto Weddigen, werd de eerste Duitse zeeheld.

Deze zeeslag is in Nederland relatief onbekend, reden voor de auteur, H. van der Linden, om dit boek te schrijven. Hij heeft

heel veel informatie bovenwater weten te krijgen en een goede reconstructie gemaakt. Voor het goede begrip geeft de auteur eerst een schets van het begin van de Eerste Wereldoorlog en de maritieme operaties in de Zuidelijke Noordzee tot eind september 1914. Na de zeeslag volgt de auteur verschillende personen (uit beide kampen) die bij deze actie betrokken waren. Ook besteedt hij aandacht aan de problematiek of de Britse zeelieden, die in Nederland aan land kwamen, als schipbreukelingen opgevangen dienden te worden of als militairen geïnterneerd moesten worden.

Het geheel is verlicht met veel foto's, onder meer van verschillende grafmonumenten in verschillende plaatsen langs de kust; van de begrafenis van LTCOR Stokes, de gesneuvelde HTD van HMS Cressy, in Haarlem en van het verstrekken van kleding aan de Britse overlevenden.

Het is spijtig dat de auteur geen maritiem deskundige heeft geraadpleegd, want als hij het heeft over de middelwacht, afstanden en snelheden op zee in kilometers en kanonnen is het wel heel erg duidelijk dat we met een landlubber van doen hebben.

Een ander punt van ergernis is de slechte redactionele afwerking van het boek. Geen enkel drukwerk is foutloos, maar een redacteur streeft er wel naar een foutloos product af te leveren. Echter, het dieptepunt wordt bereikt op bladzijde 25, waarop viceadmiraal Beatty het op één bladzijde moet doen met twee verschillende voornamen.

Desondanks is het een goed leesbaar en interessant boek. De auteur heeft zijn doel bereikt: voor de Nederlanders wordt door dit boek meer bekend over de tragedie van 22 september 1914.

mr O.W. Borgeld

ADVERTENTIE

**DEFENSIE
BRIDGE
KAMPIOENSCHAPPEN**

Cultureel en Vergadercentrum H.F. Witte te De Bilt

24 maart 2012

goed verzorgde gratis lunch
aantrekkelijke (geld) prijzen
meesterpunten volgens geldende schaal

voor meer informatie: zie <http://bridgekampioenschap.marfe2010.nl>
of telefoon 0252-348457 kolonel Felix b.d.

het inschrijfgeld bedraagt € 25 per paar

22 TERUGBLIKKEN MET

Naam : H.G.D. Eysink Smeets
Geboren : 29 oktober 1923 te Nijmegen
In dienst : 20 juli 1945
Uit dienst : 16 november 1975
Laatste rang : KTZ



KTZ b.d. H.G.D. Eysink Smeets. (foto O. Borgeld)

Hoe kwam u destijds tot de keuze naar de KM te gaan? Hoe is uw carrière verlopen?

'Mijn vader was een zeer toegewijd reserve majoor bij de Koninklijke Landmacht en Nijmegen was een belangrijke garnizoensstad. Daardoor had ik wel belangstelling gekregen voor het militaire bestaan. Maar de Marine trok mij wel het meeste aan. Dus was na mijn eindexamen gymnasium a in 1942 de grote vraag: hoe creëer je de beste kansen om na de oorlog marineofficier te worden? Antwoord: door naar de Kweekschool voor de Zeevaart in Amsterdam te gaan voor een stuurmansopleiding. Dat bleek goed uit te pakken want op 20 juli 1945 werd ik al aangenomen als seiner OVW (Oorlogsvrijwilliger). Na selectie in het opkomstcentrum HMS Royal Arthur in Skegness volgde een opleiding van 6 maanden tot reserveofficier op Enyshouse in Falmouth. Benoeming tot Adelborst der 1e klasse KMR (de toenmalige laagste officiersrang) op 1 april 1946. Vervolgens een korte opleiding tot verbindingsofficier in Den Haag en in augustus 1946 naar de Oost...!

Daar werd het voornamelijk patrouilleverden in de straat van Malakka aan boord van Hr.Ms. Ceram en Hr.Ms. Ternate, onder-

broken door een tijdje verbindingsofficier (VO) zijn van het MVK Priok. Terug in Nederland, in oktober 1950, werden plaatsingen op jagers en Hr.Ms. Karel Doorman afgewisseld met walbanen, zoals die van instructeur verbindingdienst op het KIM, VO en later SOV CZMNED, voorlichtings- en wervingsofficier voor adelborsten, Marinestaf (waaronder het schrijven van een Postvoorschrift voor de Marine) en HKV.

De laatste tien jaren, tot mijn LOM in november 1975, was ik EO van Hr.Ms. Amsterdam, commandant van de Verbindingsschool in Amsterdam, commandant van Hr.Ms. Gelderland, Sous-chef-staf CZMNED en Assistant Chief of Staff Operations and Exercises CINCCAN in Northwood.'

Welke plaatsingen staan u het meeste bij?

'Hoewel er ongelooflijk hard moest worden gewerkt (misschien wel juist daardoor) was de tijd in Enyshouse een heel goede, waarbij er een hechte band tussen ons ARO's ontstond. Om heel andere redenen staat mij de plaatsing bij die ik begin 1950 kreeg op de MK Oedjong te Soerabaja, als leraar en opleider van ALRI-personeel (Angkatan Laut Republik Indonesia). Een groot aantal collegae nam destijds aan dat ik mij hiervoor vrijwillig had aangemeld, hetgeen me vaak zo ernstig werd kwalijk genomen dat velen elke vorm van de benodigde samenwerking weigerden.

Op de woensdag dat ik er was geplaatst, deelde het hoofd van de samenwerkingsmissie mij mee, dat ik op maandag met de lessen moest beginnen. Maar de verbouwing van de voor de school bestemde ATDO-garage van de mariniers was nog lang niet klaar en een opleidingsprogramma moest nog worden samengesteld. Dus begonnen wij maar met exercitie, schietoefeningen en dergelijke. Toen de school eenmaal draaide, maakte ik een rondje door de klassen, waar op dat moment "scheepsbeveiliging" moest worden onderwezen. In de ene klas liet een tekening op het bord zien hoe rook uit de schoorsteen je aanwezigheid op zee kan verraden. In een andere klas werd gesproken over lekken schoren en stutten, in een andere schildwachtendienst bij de valreep. Dat bracht me ertoe geprogrammeerde instructie in te voeren. Dat wil zeggen: een paar van de beste mensen schreef iedere les volledig uit en stelden proefwerken en examens samen. Die konden dan door de daarvoor nauwelijks opgeleide instructeurs piekfijn worden onderwezen. Op die wijze werd toch een redelijk hoog opleidingsniveau bereikt. Maar het was wel een zwaar karwei!

Op welke periode kijkt u met het meeste plezier terug?

'Vooral op de laatste 10 jaar. De functie van EO van een jager en de commando's waren uiteraard heel bijzonder. Op de Verbindingsschool heb ik met een zeer capabel en prettig team van officieren en onderofficieren ook daar geprogrammeerd onderwijs ingevoerd. Daarnaast hebben we ook veel aandacht

besteed aan het opvoeren van de kennis en de functie van hoofd-onderofficieren.

In Northwood hadden mijn Amerikaanse collega en ik de taken verdeeld. Hij deed de operaties, ik de oefeningen. Daardoor was ik verantwoordelijk voor de planning, uitvoering en evaluatie van de NAVO-oefeningen tussen de Noordkaap en Casablanca. Een prachtige uitdaging om kritische problemen in groot verband te kunnen laten beoefenen en analyseren.'



Tijdens zijn bezoek op 23 mei 1969 neemt Prins Bernhard kennis van het geprogrammeerde onderwijssysteem. (foto collectie auteur)

Wat is u in de dienst bijzonder bevallen?

'Ik heb genoten van de vele mogelijkheden tot organiseren, het samenwerken met vakkundige teams en de vele, telkens weer wisselende taken.'

Hoe heeft uw gezin uw loopbaan ervaren?

'Mijn vrouw heeft mij in ons huwelijk enorm bijgestaan en ondersteund, terwijl ze de minder aangename kanten van het marine-vrouw-zijn steeds dapper accepteerde. Wanneer nodig zette ze zich telkens weer in als gastvrouw en voor representatie. Speciaal tijdens de laatste jaren in Engeland heeft zij zich als zodanig zeer ingespannen.

In de jaren dat wij in Den Helder woonden lag die plaats nog "heel ver van de bewoonde wereld" en woonde een groot deel van het marinepersoneel aldaar. Wanneer de man ging varen of in het geval van een weekendhuwelijk (toen nog van zaterdag 13.00 uur tot zondagavond!) waren de gezinnen erg op elkaar aangewezen en ving men elkaar waar nodig op. Daar zijn veel hechte

vriendschappen door ontstaan. Ook werd er genoten van de vele faciliteiten op het gebied van sport en ontspanning en speelde de Marineclub een belangrijke rol in ons leven. Wij woonden in Huisduinen in de 'kafferkraal' (zo werden toen de houten huizen genoemd) en het gezin heeft er de beste herinneringen aan. De verhoudingen in het gezin kwamen publiekelijk onder de aandacht doordat Hedda van Gennep en Peter Hofstede in 1970 een film maakten in de tv-serie over "Gezag", getiteld "Een gezin is geen torpedojager", in 1976 gevolgd door een film met als titel "6 jaar later".'

Wat bent u na uw leeftijdsontslag gaan doen?

'Ik heb nogal wat bestuurlijke functies vervuld, zoals ongeveer 10 jaar die van voorzitter van het bestuur van de R.K. Lagere en kleuterscholen in Bergen (in Noord Holland). Ook toen al vaardigde het ministerie van Onderwijs steeds nieuwe voorschriften en regels uit, terwijl de schoolstrijd tussen openbaar en bijzonder onderwijs nog altijd problemen opleverde. Veel werk dus. Ook was ik enige jaren lid van het Curatorium van een College (VWO) in Alkmaar en van 1976 tot 1989 voorzitter van het R.K. Parochiebestuur in Bergen (onder meer veel bouw- en reorganisatiewerkzaamheden). Verder werd ik gevraagd, naar aanleiding van een overval op het Provinciehuis in Assen, om te helpen de beveiliging van gebouwen van de provincie Gelderland op peil te brengen. Dit groeide uit tot drie jaar van uitgebreid onderzoek en advies, ook op bedrijfsveiligheidsterrein.

Aan het eind van de 70-er jaren groeide in Nederland het besef dat de groep post-actieven, waaronder de veteranen, een steeds groter deel van de samenleving ging uitmaken. Onmiddellijk gevolg was dat die groep steeds duidelijker aandacht vroeg voor de behartiging van haar belangen. De "werkgroep postactieven" van de VMO werd hiertoe op 23 januari 1980 opgericht, waarvan ik vele jaren lid ben geweest, de eerste 10 als voorzitter. Het doet mij plezier dat deze werkgroep, waarvan eerst nog wel eens werd gevraagd of die nu werkelijk wel nodig was, thans als een actieve en zeer gewaardeerde ondersteuning van het hoofdbestuur functioneert. (N.B. Toen de VMO zich zoveel meer met belangenbehartiging ging bezig houden was dat voor sommige, meestal wat oudere leden, reden hun lidmaatschap te beëindigen!)

Tot mijn 81^e hield ik het vol om hockeywedstrijden te leiden, hetgeen ik in 1941 als bondsscheidsrechter was begonnen.

Voor de Serviceflat Residentie "de Burghave" in Heemstede was ik 10 jaar belast met de zorg voor onderhoud en vernieuwingen. Op mijn 83^e vond ik het langzamerhand tijd worden om met functies te stoppen.'

Stel, u was destijds niet aangenomen, wat zou u dan zijn gaan doen?

'Na de stuurmansopleiding ben ik begonnen met een rechtenstudie, maar door alle werk in de KM kwam ik niet verder dan twee tentamina na mijn kandidaats. Ik zou ongetwijfeld de rechtenstudie hebben afgemaakt en een managementfunctie hebben gezocht.'

Heeft u misschien nog een advies voor de marineleiding?

'Wat de voordelen van "paars" ook mogen zijn, wees zuinig op de "esprit de corps"!' →

Herdenking 70 jaar Slag in de Javazee

Speciale pelgrimsreis

Op donderdag 23 februari a.s. vertrekken 6 nabestaanden van opvarenden van Hr.Ms. Java en 10 nabestaanden van Hr.Ms. De Ruyter naar Surabaya om daar op 27 februari de herdenking bij te wonen van de Slag in de Javazee, dit jaar 70 jaar geleden.



Het Karel Doormanmonument op het Nederlandse ereveld Kembang Kuning. (foto Oorlogsgravenstichting)

Sinds 2006 staan op het Karel Doormanmonument op het Nederlands ereveld Kembang Kuning in Surabaya de namen vermeld van 915 marinemannen, waaronder schout bij nacht Doorman, die omgekomen zijn bij de Slag in de Javazee op 27 februari 1942.

Nabestaanden en autoriteiten zullen kransen leggen bij het monument. Ook is er gelegenheid voor nabestaanden om bloemen te leggen bij het monument en de individuele graven.

Op 2 maart is er een tweede bezoek aan het ereveld Kembang Kuning gepland. Die dag is vice-admiraal M. Borsboom, commandant Zeestrijdkrachten, aanwezig. Op 3 maart wordt weer teruggevoerd naar Nederland.

Deze reis wordt georganiseerd door de Oorlogsgravenstichting in Den Haag.

NIMH start geschiedkundig onderzoek naar onderzeebootbestrijding bij de KM tijdens de Koude Oorlog

Eind vorig jaar heeft de J.G. Cox stichting in "Het Paleis" van C-ZSK haar fonds ter beschikking gesteld aan een door het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) op te zetten geschiedkundig onderzoek op het gebied van onderzeebootbestrijding in de Koude Oorlog.



Afgevaardigden van de stichting J.G. Cox stellen hun fonds ter beschikking aan het NIMH in het bijzijn van C-ZSK VADM Borsboom.

Op 15 juli 1998 richtte een aantal enthousiaste OB-officieren, afkomstig van de vloot, Onderzeedienst en Marine Luchtvaartdienst, de stichting J.G. Cox op. Deze stichting werd genoemd naar de eerste OB-officier, KTZ J.G. Cox en had als doel "het voorbereiden, organiseren en financieren van activiteiten ten behoeve van officieren met een duidelijke affiniteit met onderzeebootbestrijding, ten einde een platform te vormen voor verbreding en uitdieping van kennis op het gebied van onderzeebootbestrijding". De stichting organiseerde van 1998 tot medio 2003 enige lezingen en evenementen waarbij de onderwerpen varieerden van de toekomst van onderzeebootbestrijding tot een presentatie over de berging van de SSGN Koersk.

Hierbij groeide het fonds van de stichting door verschillende donaties. Door uiteen lopende redenen zijn er geen activiteiten meer georganiseerd na 2003. De stichting is blij dat haar doelstelling verder inhoud gegeven kan worden in de nieuwe samenwerking met het NIMH.

Het NIMH ziet het als een kans, dat in een door het NIMH begeleid interviewproject met bij de stichting bekende specialisten diverse aspecten van onderzeebootbestrijding, zowel onder water als vanaf de oppervlakte en vanuit de lucht, kunnen worden uitgediept.

Met de beschikbaarstelling van het fonds van de stichting aan het NIMH-interviewproject, heft de stichting zich op en gaat het bestuur verder als Commissie van Goede Diensten ter ondersteuning van het historisch onderzoek.

Er zijn mensen bij wie de tranen in de ogen springen als ze naar de film 'The Iron Lady' kijken. Er zijn momenten in de film die erom vragen, er misschien zelfs voor ingelast zijn.

I want my Maggie back?

Onverzettelijkheid en tegendraadse moed in eenzame momenten bieden zulke dramamomenten. Margareth Thatcher beschikte royaal over die eigenschappen en verhef ze tot credo. 'Het ware leiderschap is vasthouden aan je koers, als je die eenmaal gekozen hebt', zegt de weergaloze Meryl Streep uit naam van Thatcher in de film. Maakt haar dat tot een voorbeeldig politicus? Een dag later hoorde ik Mark Rutte precies hetzelfde zeggen toen hem in het tv-programma 'Buitenhof' om dezelfde definitie werd gevraagd. Enigszins verontrustend, dunkt me, het ware leiderschap is vooral ook durven terugkomen op een eenmaal ingezette koers zodra die niet houdbaar blijkt. Koersvastheid en trots zijn anders pijnlijke misnomers voor starre eigenwijsheid en verblinding.



Historisch gezien valt er weinig nuance te beleven aan 'The Iron Lady', al kan ik u de film alleen al vanwege de verbijsterend goede rol en grime van Meryl Streep van harte aanbevelen. Het is een film die met haastige sprongen door de weinig vrolijke regeerjaren 1979-1990 gaat. De zin die Thatcher beroemd maakte, 'I want my Money back!', komt in de film niet voor en daarmee is een essentieel stuk geschiedenis uit haar politieke loopbaan gerukt: het gevecht met Europa, het haatobject dat zij nodig had om zich als nationale redster van het Verenigd Koninkrijk te profileren.

Europa was ook een pikant onderdeel van het verhaal over de Falklandoorlog, waarvan nu in de film het beeld resteert dat een moedige eenzame patriotte een betere calculatie maakte dan een heel leger aan professionele mannelijke adviseurs bij elkaar. In 'The Iron Lady' trotseert, nee veracht, Maggie Thatcher de Amerikaanse minister Alexander Haig, die haar minzaam komt uitleggen dat het een zinloze expeditie is waarmee ze de *Royal Navy* aan de onderkant van de wereldbol wil opzadelen. Eerlijk is eerlijk: Thatcher won haar oorlog, de mannen hadden het bij het verkeerde eind.

**koersvastheid en trots
kunnen pijnlijke
misnomers zijn voor starre
eigenwijsheid en
verblinding**

Nu het conflict precies dertig jaar later weer een beetje oplaait (wees gerust: niemand denkt dat er nog eens om zal worden gevochten) is het goed om aan dat te romantische beeld uit de film enige correctie toe te voegen. I want some Truth back! Na de invasie door Argentijnse troepen op 2 april 1982 rustte de Britse regering een 'task force' van de *Royal Navy* uit om de verre eilandengroep weer ter heroveren. Men kan lang twisten over de vraag of de Britten op eigen kracht zouden hebben gewonnen, maar zonder steun van de VS, Chili en de vermaledijde Europese

Gemeenschap (zoals die toen nog heette) zou het een stuk moeilijker of zelfs helemaal niet gelukt zijn. De Amerikanen onttrokken een satelliet aan het observatiesysteem van de Sovjetunie en dirigeerden hem naar de Zuid-Atlantische Oceaan. Een Amerikaans vliegveld op het eiland Ascension, cruciaal voor de bevoorrading, werd aan de Britse RAF ter beschikking gesteld. De Franse Exocetraketten van de Argentijnen waren een plaag voor de Britse vloot. Naast geheime militaire leveranties werd zelfs de USS Guam klaar gehouden voor uitleen aan de Britten, in het geval een Brits vliegkampschip tot zinken zou worden gebracht – iets dat zelfs voor het Britse oorlogskabinet een geheim was. Maar even doorslaggevend was dat op 16 april een Europees wapenembargo tegen Argentinië van kracht werd, waardoor met name Italiaanse en Franse leveranties snel opdroogden en de Argentijnen handicaptten.

Niet alleen temperde de helpende hand uit Europa het 'I want my Money back'–gekrijs uit Downing Street (en baande zelfs de weg naar een tijdelijk compromis), de ironie is dat het Europese wapenembargo in de Falklandoorlog zelfs een doorbraakje betekende in de ontwikkeling van een heus Europees buitenlands- en veiligheidsbeleid, iets dat de Margareth Thatcher verder een gruwel was. Heel spectaculair is dat Europese buitenlands- en veiligheidsbeleid dertig jaar later niet, maar denkt u er toch nog eens aan als straks op 2 april de overwinning van Maggie op de Argentijnen weer met nationale trots wordt herdacht. ←

De strijd om Java

Een alternatieve strategie?

In februari is het zeventig jaar geleden dat de Slag in de Javazee plaatsvond. De hoofdrolspelers hierbij waren VADM Conrad Helfrich, de Commandant Marine in Nederlands-Indië en de eskadercommandant van de *multinationale Striking Force*, SBN Karel Doorman.

Voor aanvang van de Slag in de Javazee bleek dat zij een verschil van mening hadden over de wijze waarop zij de strijd met de Japanners wilden aanbinden. SBN Doorman schatte de kansen van zijn eskader bij een rechtstreekse krachtmeting heel somber in. Hij meende dat het beter was op tijd te vertrekken en de geallieerden buiten Java te helpen; dit zou men een strategische terugtrekking kunnen noemen. Voor VADM Helfrich was het daarentegen uitgesloten Java zonder strijd op te geven; hij zocht een directe confrontatie om de invasie af te slaan.

De Slag in de Javazee is uitgelopen op een zware nederlaag voor de *Striking Force*, waarbij de Japanners nauwelijks schade is toegebracht en zij vrijwel ongehinderd aan land konden gaan. Zeventig jaar later heeft het nog steeds zin kritisch te reflecteren op de strategische, operationele en tactische aspecten van deze slag, om te bezien of de lessen van 1942 geleerd zijn voor het huidige optreden.

Dit artikel bespreekt daartoe een alternatieve strategie die in 1942 gevolgd had kunnen worden, gebaseerd op strategische inzichten die toen bekend waren. Deze alternatieve strategie zal mogelijk discussie oproepen, maar dat zal de relevante lessen voor onze tijd alleen maar scherper krijgen.

De Mahaniaanse zeeslag van Helfrich

Aangezien op 26 en 27 februari 1942 uit verkenningberichten niet bleek dat de Japanners een vliegkampschip of slagschip hadden meegestuurd met de invasievloot, achtte VADM Helfrich kans op succes aanwezig. Voor zover het om oppervlakte-eenheden ging, beschikten zowel de geallieerden als de Japanners in de Javazee alleen over kruisers en jagers. Een symmetrische confrontatie zou daarmee in het voordeel van de geallieerden kunnen uitvallen. Getuige zijn telegram aan de vooravond van de slag: 'You must continue attacks until enemy is destroyed', gaf hij Doorman opdracht tot tactische attritie. Als de *Striking Force* beslissend slag kon leveren met de Japanners, dan zouden de geallieerden een invasie onmogelijk maken.

De zienswijze van Helfrich paste in de traditie van de *decisive battle* van de Amerikaanse maritieme strateeg Alfred Thayer Mahan, maar vooral van het 'navalisme', dat aan een beslissende zeeslag met oppervlakteschepen een (te) grote rol toedichtte.

Inzicht van Doorman

SBN Doorman wist echter uit ervaring van voorgaande weken dat een confrontatie van oppervlakte-eenheden zou ontaarden in een ongelijke strijd. Door de Japanse opmars in de Indische archipel

waren de vliegvelden van de naburige eilanden in vijandelijke handen gevallen en konden de Japanners daardoor niet alleen uitgebreide luchtverkenningen uitvoeren, maar ook bombardementen op de geallieerde schepen, waarbij hun bommenwerpers veelal buiten bereik van de luchtafweer bleven. Enkele schepen hadden daardoor zodanige schade opgelopen dat zij aan gevechtswaarde hadden ingeboet. Daarnaast was de *Striking Force* tegenover de Japanse vloot in velerlei opzicht in het nadeel. Zij was recent samengesteld uit vier nationaliteiten en beschikte niet over een gemeenschappelijk seinboek. Verbindingen waren onbetrouwbaar. Inlichtingen en luchtverkenning waren summier. Aanvragen voor bescherming door jachtvliegtuigen werden bij herhaling niet gehonoreerd. Tactische ervaring was beperkt en voor gezamenlijk oefenen was geen tijd geweest. De bemanningen waren de uitzetting nabij door wekenlang onder spanning en met weinig slaap op zee te hebben gepatrouilleerd. Ten tijde van de Slag in de

de Slag in de Javazee is uitgelopen op een zware nederlaag voor de multinationale Striking Force

Javazee hadden velen tenminste drie dagen hun kooi niet gezien. En hoewel de geallieerde artillerie goed kan worden genoemd, bleek dat de Japanners over superieure lange-afstand torpedo's beschikten, waardoor uiteindelijk in de late avond van 27 februari 1942 in enkele minuten tijd beide Nederlandse kruisers Hr.Ms. Java en Hr.Ms. de Ruyter verloren gingen, nadat eerder op die dag Hr.Ms. Kortenaer al op dezelfde wijze tot zinken was gebracht. Daarmee was de weg vrij voor de Japanse invasievloot.

Geallieerde Sea Denial versus Japanse Sea Control

Het is de vraag of er een alternatief was voor de uiteenlopende opvattingen van Helfrich en Doorman. Daarvoor is nadere analyse nodig met de begrippen *Command of the Sea*, *Sea Control* en *Sea Denial*. *Command of the Sea* is de volledige beheersing van de zee, op, boven en onder het zeeoppervlak, die alleen bereikt kan worden als de vijand eruit verdreven is. *Sea Control* is *Command of the Sea*, maar dan beperkt in tijd en in ruimte. *Sea Denial* is het ontzeggen van de volledige beheersing van de zee aan een tegenstander. *Sea Denial* hoeft dus niet aan te grijpen op alle drie dimensies: op, onder en boven water.

Het Japanse operationele doel was een amfibische invasie van Java.

Daarvoor hadden zij *Sea Control* nodig in de *Amphibious Objective Area* (AOA), die de Javazee en de noordkust van Java omvatte: (volledige) beheersing van de zee in de AOA, om de amfibische operatie zo succesvol mogelijk te kunnen voltooien. Dit impliceerde de noodzaak van effectieve Japanse aanwezigheid van *surface combattants*, eventueel onderzeeboten, mijnenbestrijdingseenheden en vliegtuigen ter bescherming van hun invasievloot.

Voor de geallieerden was het voldoende de Japanners *Sea Control* in de AOA, benodigd voor amfibische landingen, door *Sea Denial* te ontzeggen. Daarmee zouden zij immers de voorwaarde wegnemen voor een succesvolle invasie. De geallieerden hadden dus het operationele voordeel van *Sea Denial*, tegenover de noodzaak van volledige beheersing van de AOA door de Japanners.

In het algemeen geldt dat voor de tactische uitvoering van *Sea Denial* operaties tegen een invasievloot vooral 'asymmetrische' middelen geschikt zijn, zoals onderzeeboten, zeemijnen, torpedomotorboten en jachtvliegtuigen. Deze waren alle voorhanden op en bij Java, maar er is weinig gebruik van gemaakt op 27 februari 1942. Hoewel de staf van de Commandant Marine aanvragen heeft gedaan voor jachtvliegtuigen tegen het Japanse luchtoverwicht, honoreerde de Militaire Luchtvaart geen enkele aanvraag ter ondersteuning van de vloot. De reden hiervoor was dat de Militaire Luchtvaart de jachtvliegtuigen zelf nodig had om bommenwerpers, bestemd tegen het invasiekonvooi, te escorteren. Maar ook de onderwateroorlogvoering is niet aan bod gekomen tijdens de slag. Na eerdere zeer succesvolle acties van onderzee-

boten, zoals de K XIV, hebben deze na 20 februari weinig contact meer met de vijand gehad. De torpedomotorboten hadden evenmin succes ten tijde van de Japanse invasie en zij moesten enkele dagen later *alle* twaalf in de haven van Soerabaja vernield worden, zodat ze niet in handen van de vijand zouden vallen.

Fleet in Being* en *Jeune École

De strategische situatie in de Indische archipel was voor aanvang van de Slag in de Javazee in het voordeel van de Japanners. Een symmetrische maritieme strategie gericht op het vestigen van *Command of the Sea* was een gepasseerd station, maar voor het bereiken van het operationele doel: het voorkómen of vertragen van een invasie, ook niet nodig. De geallieerden hadden dus belang bij een strategie met gebruikmaking van manoeuvre en asymmetrie, die past bij een zwakkere partij. Zo'n strategie, gericht op *Sea Denial*, teneinde een landing te voorkomen of te vertragen, lijkt mij een alternatief voor de tactische attritie van oppervlakte-eenheden van Helfrich of de strategische terugtrekking die Doorman voorstelde.

Welke strategieën kan een zwakkere partij inzetten voor *Sea Denial*? Ik denk in het specifieke geval van februari 1942 aan een gemengde strategie van de defensieve '*Fleet in Being*' en de offensieve *Jeune École*. Dit vergt toelichting.

Het begrip '*Fleet in Being*' dateert uit 1690, toen bij uitzondering de Franse vloot sterker was dan de Engelse en een Franse invasie dreigde van de Britse eilanden. De Britse bevelhebber, Lord Torrington, redeneerde als volgt: als hij met zijn zwakkere vloot →

De Nederlandse hoofdrolspelers bij de Slag in de Javazee, VADM C. Helfrich (links) en SBN K.W.F.M. Doorman.



een *decisive battle* zou proberen aan te gaan met de Fransen, dan zou de kans op verlies groot zijn en een invasie onafwendbaar. Als hij daarentegen een directe confrontatie uit de weg zou gaan, maar wel een geloofwaardige vloot, een 'Fleet in Being', achter de hand kon houden, zou hij de vijand binden en de kans op een invasie verkleinen. Inmiddels is 'Fleet in Being', een containerbegrip geworden voor (defensieve) strategieën die een vijand binden.

De gelijkenis met Java in 1942 ligt voor de hand. Ook daar dreigde

in het algemeen geldt dat voor de tactische uitvoering van *Sea Denial* operaties tegen een invasievloot vooral 'asymmetrische' middelen geschikt zijn

een invasie en beschikten de verdedigers *de facto* over een zwakere oppervlaktelvloot dan de aanvallers. Voor de geallieerde *surface combattants* leek een 'Fleet in Being' strategie daardoor een logische keus: het maximaal binden van de vijandelijke vloot, zonder frontale aanval. Op de operationele en tactische uitvoering kom ik nog terug.

De *Jeune École* is een Franse maritiem-strategische school die tot ontwikkeling is gekomen in de 19^e eeuw. De Fransen, wetend dat zij inmiddels de maritieme minderen waren van de Britten, ontwikkelden een strategie waarbij grote, sterke Britse eenheden (slagschepen) werden aangevallen met torpedoboten en onderzeeboten, eerst nog duikboten. Op deze manier kon een zwakke-

re partij succesvol asymmetrisch, offensief optreden

tegen een sterkere vijand. Ook hier zijn parallellen met de situatie in 1942: gezien de beschikbaarheid van reeds genoemde asymmetrische middelen op en nabij Java, konden deze ingezet worden volgens een *Jeune École* strategie tegen de Japanse invasievloot.

Joint optreden

Tijdens de gebeurtenissen van 27 februari 1942 traden de krijgsmachtdelen structureel verkokerd op. Zo voerde de Militaire Luchtvaart onafhankelijk aanvallen uit tegen het invasiekonvoi en leverde daardoor geen luchtsteun aan de Striking Force. Voor het voorkómen van een invasie voldeed een tactisch plan voor een eenzijdig zeegevecht, geleid vanuit de stafkamer van Commandant Marine, evenmin.

Voor een grote operatie (campagne) als de verdediging van Java had de opperbevelhebber, Gouverneur-Generaal van Starkenborgh, een (Combined) Joint Force Commander (JFC) moeten aanwijzen. De JFC moest een integraal operatieplan (OPLAN) uitgeven aan de componenten zee, land en lucht, met als operationeel zwaartepunt het vijandelijke invasiekonvoi. In dat gefaseerde OPLAN zou voor de componenten duidelijk zijn welke wederzijdse ondersteuning opgedragen was voor optimale synergie. Wie veronderstelt dat dit soort inzichten pas in de tweede helft van de twintigste eeuw is ontwikkeld vergist zich: in zijn 'Some Principals of Maritime Strategy' (1911) had de Britse strateeg Sir Julian Corbett al gewaarschuwd voor de uiteenlopende belangen van krijgsmachtdelen en de noodzaak van een Joint Staff, met name voor operaties op de grens van land en water.² Uitgaande van bovenstaande gemengde strategie moest het

Historische kaart (1914) van Java en omgeving. (lib.utexas.edu)



OPLAN in elk geval de volgende stappen (*decisive points*) bevatten voor de *Sea Denial* operaties tijdens de transit fase van het vijandelijke konvooi: ontzeggen van luchtoverwicht aan de Japanners door de Militaire Luchtvaart; verkrijgen van optimale luchtverkenning door de Marine Luchtvaart Dienst in *direct support* aan de vloot; binden, verspreiden en uitputten van de vijandelijke kruisers en jagers door de eigen oppervlaktevloot (zonder een *decisive battle* aan te gaan); aanvallen van het invasiekonvooi met onderzeeboten, torpedomotorboten en bommenwerpers. In een eerdere fase moesten mijnenvelden potentiële landingsplaatsen versperren.

Tactisch voordeel

Tactisch hadden de geallieerden – en met name de Nederlanders – het grote voordeel van bekendheid met de omgeving. Dit kon de *Striking Force* uitbuiten door *hit-and-run* acties, met als doel vuur trekken en achtervolgingen uitlokken. Daarmee konden de vijandelijke kruisers en jagers over ondieptes, riffen, mijnenvelden of een onderzeebootbarrière worden getrokken. Een ander voordeel van de strijd onder de Javaanse wal was de mogelijkheid van logistieke uitputting. Met nog werkende haveninstallaties in Tandjong Priok (bij Batavia/Jakarta) en Soerabaja en zelfs Tjilatjap in het zuiden, hadden de geallieerden een groter voortzettingsvermogen dan de Japanners. De vijand provoceren tot het lopen van hoge vaarten, het inzetten van zijn artillerie en het lanceren van torpedo's zou hem uiteindelijk beperken in zijn vrijheidsgra-

achteraf kan gesteld worden dat niet alle creatieve mogelijkheden, om de Japanners toegang tot Java te ontzeggen, zijn uitgebuit

den, zijn keuzemogelijkheden tot inzet. Het voordeel van de korte afstanden tot de bases gold ook de Militaire Luchtvaart, zodat deze tot een efficiënte cyclus had kunnen komen.

Verzadiging van de vijandelijke verdediging kon worden bereikt door simultane en gecoördineerde aanvallen op, boven en zelfs onder water. Dit is feitelijk de concentratie waar Corbett over schreef: 'It is a method of securing mass at the right time and place'.³ Torpedomotorboten konden in dit verband zwerm- of roedeltactieken toepassen op de vijand, met name op de relatief statische en gesloten formatie van het invasiekonvooi. Bovenstaande is een greep uit de tactische mogelijkheden voor *manoeuvre warfare* in de Javazee. Maar met de frontale aanval van de *Striking Force* is het van dit soort tactieken niet gekomen.

Lessons learned?

Globaal kan men vaststellen dat vele lessen inmiddels geleerd zijn en uiteraard niet alleen naar aanleiding van de Slag in de Javazee. Zo danken we aan de NAVO vergaande standaardisatie, waardoor oorlogsschepen en vliegtuigen van verschillende landen nu wel volledig interoperabel zijn. *Joint* optreden is inmiddels gemeengoed geworden en het is ondenkbaar dat componenten in een *Joint Operations Area* hun afzonderlijke oorlog voeren. Maritieme luchtverdediging heeft een hoge vlucht genomen, vooral dankzij geleide wapens. Ook het cruciale belang van onderzeeboten, waarvan er te weinig in Indië waren, maar die met name vóór de Slag in de Javazee hun onschatbare waarde hebben bewezen, wordt inmiddels onderkend.

Toch heeft de Koninklijke Marine net als in 1942 weer last van haar Achilleshiel: verkenning vanuit de lucht. Met de afstoting van de P3C Orion Maritieme Patrouillevliegtuigen is rond-de-klok surveillance, *reconnaissance* en *targeting* op zee niet meer gegarandeerd. Het argument dat 'we niet meer alleen zullen optreden' en dus altijd zouden kunnen beschikken over luchtverkenning door coalitiepartners is *wishful thinking*. Bij schaarste zouden deze middelen op het cruciale moment wel eens niet beschikbaar kunnen zijn. De voorziene aanschaf van *Unmanned Aerial Systems*, die organiek kunnen worden ingedeeld bij een vlootverband, zal deze tactische leemte wel grotendeels kunnen opvullen.

Conclusie

De zeestrijdkrachten van Java terugtrekken was voor VADM Helfrich geen optie, want daarmee was de oorlog voor Nederlands-Indië feitelijk verloren. Een symmetrische, beslissende zeeslag met de Japanse escorteurs van de invasievloot aangaan was volgens SBN Doorman geen geschikt alternatief. De geschiedenis heeft hem daarin helaas gelijk gegeven en daardoor moest Java óók opgegeven worden.

Was de uitgangspositie van de zeestrijdkrachten in Nederlands-Indië dan gedoemd tot mislukking? Achteraf valt daar natuurlijk over te speculeren. Wel kan men constateren dat niet alle creatieve mogelijkheden, om de Japanners toegang tot Java te ontzeggen, zijn uitgebuit. Zoals besproken in dit artikel zou een aangepaste strategie zowel een strategische terugtrekking hebben voorkomen, alsook tot effectievere en efficiëntere inzet van eigen strijdkrachten hebben geleid. Want gezamenlijk optreden met de Militaire Luchtvaart, een flexibele, manoeuvre benadering van de vijand met gebruikmaking van 'terreinvoordelen', een minder sterke nadruk op grote oppervlakte-eenheden, betere inzet van onderzeeboten, zeemijnen, torpedomotorboten en bommenwerpers zouden de geallieerde kansen ongetwijfeld hebben vergroot. Veel is in de huidige oorlogvoering ter zee verbeterd door *joint* doctrine, procedures, standaardisatie, interoperabiliteit, innovatie en moderne middelen.

Maar hoe zit het met de toepassing van de juiste militaire en operationele strategieën?

Een goede strategie is een plan dat middelen doeltreffend inzet voor het bereiken van heldere doelstellingen. De doelstellingen in 1942 waren helder: voorkomen dat de Japanners Nederlands-Indië zouden bezetten. De middelen waren gegeven. De vrijheidsgraden zaten in het plan, waarbij we helaas moeten constateren dat niet alle vrijheidsgraden zijn benut. De belangrijkste les voor deze tijd is misschien wel dat een *joint staf* over grondige maritiem-strategische expertise moet beschikken om een operatie te kunnen laten slagen. ←

KTZ mr. N.A. (Niels) Woudstra is universitair hoofddocent aan de NLDA. Hij werkt momenteel aan een proefschrift over maritieme strategie.

Noten

- ¹ Als historische referentie noem ik de twee belangrijkste geraadpleegde werken: *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* (deel 11a, Nederlands-Indië) van Dr L. de Jong en *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* (deel 2) van Dr Ph. M. Bosscher. Ik zal verder niet met aparte noten terugkomen op de historie.
- ² Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, (London, 1911), p. 298
- ³ Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, (London, 1911), p. 120

Uit de kluis van

In de eerste drie maanden na de Japanse aanval op de Amerikaanse marinebasis Pearl Harbor moest de Nederlandse zeemacht in Nederlands-Indië zware verliezen incasseren. De geallieerden werden totaal overrompeld door de snelle opmars van de Japanners. De strijd ter zee culmineerde in de Slag in de Javazee op 27 februari 1942.



De kruiser Hr.Ms. De Ruyter.
 (Foto Nederlands Instituut voor
 Militaire Historie, Den Haag)

Ruim duizend opvarenden van de *Combined Striking Force* onder commando van schout-bij-nacht Karel W.F.M. Doorman kwamen in het gevecht tegen de Japanse invasievloot om het leven. De gevolgen van deze catastrofale nederlaag zijn bekend. Met slechts een etmaal vertraging landden de Japanse troepen gelijktijdig op verschillende plaatsen in West- en Oost-Java. Reeds op 8 maart 1942 accepteerde generaal H. ter Poorten de Japanse eisen van overgave.

Er waren tussen december 1941 en maart 1942 grote offers gebracht door de geallieerde strijdkrachten, maar er was niets bereikt. De Koninklijke Marine had meer dan de helft van haar personeel verloren. In totaal kwamen ruim 1.600 officieren en manschappen om; bijna vierduizend militairen raakten in krijgsgevangenschap. Tientallen oorlogsschepen van de Koninklijke Marine en de gemilitariseerde regionale Gouvernements Marine waren door de Japanners uitgeschakeld of door de eigen bemanning onbruikbaar gemaakt. De Marine Luchtvaartdienst was meer dan gehalveerd. Slechts een tweetal kruisers, zeven onderzeeboten, een kanonneerboot, een mijnveger en een mijnenlegger wisten te ontkomen naar Australië of Ceylon. Van de Gouvernements Marine resteerde een uitgeweken schip, de in 1939 tot bevoorradingschip omgebouwde kabellegger annex opnemer Zuiderkruis.

Na een korte beschrijving van de Slag in de Javazee, spitst dit artikel zich toe op twee marineofficieren die voor en tijdens de oorlog een belangrijke rol hebben gespeeld in de strategievorming en de strijd tegen de Asmogendheden. Opgedoken conduiterapporten uit de kluis van de kruiser Hr.Ms. De Ruyter vormen de aanleiding om hun carrièreverloop te bespreken.

De Slag in de Javazee

Internationaal is de herinnering aan de Slag in de Javazee overvleugeld door de zwaarbevochten overwinningen op Japan in de Slag bij de Midway of de landingen bij Guadalcanal. Voor Nederland was de Slag in de Javazee van historische betekenis. Het was de eerste zeeslag van de Koninklijke Marine sinds bijna 150 jaar en de eerste zeeslag in de *Pacific War*. De Japanse bezetting van Java zou de verhoudingen tussen Nederland en zijn koloniale bezittingen in de Oost voorgoed veranderen. Een noemenswaardige bijzonderheid is dat schout-bij-nacht Karel Doorman de eerste (en enige in WOII) vlagofficier van de Koninklijke Marine was die 'in het harnas' sneuvelde, gelijk zeventiende-eeuwse zeehelden als Maerten Harpertsz. Tromp en Michiel Adriaensz. de Ruyter.

Voor de aanval op Java had de Japanse vloot zich gesplitst in twee smaldelen. In de avond van 26 februari voer de *Combined Striking Force* vanuit de vlootbasis Soerabaja richting de oostelijke Japanse invasievloot onder commando van schout-bij-nacht Tagaki Takeo. Deze scheepsmacht bestond uit veertig troepentransportschepen, beschermd door achttien oorlogsbodems. Het geallieerd eskader telde vijf kruisers en negen torpedobootjagers van vier verschillende marines: de Britse en Amerikaanse zware kruisers HMS Exeter en USS Houston, de Nederlandse kruisers Hr.Ms. De Ruyter en Java, en de Australische HMAS Perth. Deze vijf kruisers werden geëscorteerd door de torpedobootjagers Hr.Ms. Kortenaer en Witte de With, HMS Encounter, Electra en Jupiter, en vier jagers van de *United States Navy*.

Hoewel de *Combined Striking Force* op papier weinig onderdeel voor de vijandelijke invasievloot, waren de Japanners als tactische

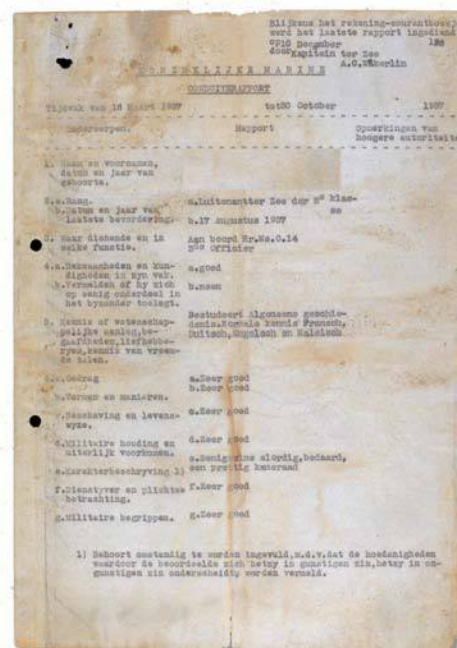
Hr.Ms. De Ruyter

eenheid oppermachtig. Gebrekkige communicatie en ongecoördineerdheid in multinational verband speelde Doormans heterogene vloot parten. Terwijl Doorman luchtsteun ontbeerde, was Tagaki dankzij de inzet van verkenningsvliegtuigen steeds goed op de hoogte van de positie(veranderingen) van zijn tegenstander. De Japanse vlootvoogd beschikte bovendien over een nieuwe 60 cm-torpedo met maximale reikwijdte van bijna 30.000 meter en een snelheid van 40 zeemijl per uur. Daarenboven waren de kruisers Nachi en Haguro van een zwaarder kaliber dan de Exeter en Houston en de Japanse torpedobootjagers moderner en beter geëquipeerd dan de geallieerde oorlogsbodems.

de Slag in de Javazee was de eerste zeeslag van de Koninklijke Marine sinds bijna 150 jaar en de eerste zeeslag in de Pacific War

Omstreeks 16.15 uur raakte de *Combined Striking Force* op ongeveer zestig mijl ten noordwesten van Soerabaja slaags met de invasievloot. De Japanse schepen openden het vuur. Tijdens de tegenaanval boekte alleen Hr.Ms. Witte de With bescheiden succes. Bij zonsondergang was de schade aan geallieerde zijde al aanzienlijk. De torpedobootjagers Hr.Ms. Kortenaer en HMS Electra waren geraakt en gezonken. De Britse jager HMS Jupiter liep op een mijn en ging ook ten onder. De kruiser HMS Exeter was door een inslaande granaat zo zwaar beschadigd, dat Doorman besloot de kruiser onder begeleiding van Witte de With terug te sturen naar Soerabaja. HMS Encounter was na het oppikken van overlevenden van de Kortenaer evenzeer teruggekeerd naar de marinebasis. De Amerikaanse torpedobootjagers moesten het eskader verlaten om brandstof te halen. Zodoende beschikte Doorman

Torpedobootjager Hr.Ms. Kortenaer, die tijdens de Slag in de Javazee ten onder is gegaan. (Foto's Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag)



Voorbeeld van opgedoken conduiterapport uit de kluis van Hr.Ms. De Ruyter. (Foto Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag)

over nog slechts vier kruisers toen het gevecht 's avonds in aller hevigheid werd hervat. Een half uur voor middernacht bracht het Japanse smaldeel vlak na elkaar Hr.Ms. De Ruyter, het vlaggenschip van de *Combined Striking Force*, en Hr.Ms. Java tot zinken. USS Houston en HMAS Perth ontkwamen naar Tandjong Priok. Beide schepen zouden de volgende nacht in gevecht met de westelijke invasievloot in Straat Soenda verloren gaan. De vier Amerikaanse jagers wisten via Straat Bali de Australische haven Fremantle te bereiken.

Opgedoken conduiterapporten

Vorig jaar ontdekte een Australisch duikteam op de bodem van de Zuid-Chinese zee de Nederlandse onderzeeboot Hr.Ms. K XVI. Deze onderzeeboot maakte deel uit van de geallieerde strijdmacht die de Japanse invasie van Nederlands-Indië had moeten verhinderen. De K XVI zonk eind 1941 na een torpedoaanval van een Japanse onderzeeër. Op 14 december 2011 werden de 36 bemanningsleden tijdens een bijeenkomst in Den Helder in de aanwezigheid van nabestaanden herdacht. Met de vondst van de K XVI zijn alle grote oppervlakteschepen en onderzeeboten van de Koninklijke Marine die in de strijd tegen Japan verloren zijn gegaan, gelokaliseerd. Bijna tien jaar geleden werden de drie Nederlandse oorlogsschepen die tijdens de Slag in de Javazee ten onder gingen, gevonden. Vier opgedoken scheepsbellen uit De Ruyter en Java behoren thans tot de collectie van het →

32 HISTORIE

Marinemuseum in Den Helder. Zij hebben een passende bestemming gekregen. Over deze kwestie is eerder in het *Marineblad* gepubliceerd.¹

Veel minder bekend is dat uit de kluis van Hr.Ms. De Ruyter conducerapporten van officieren van de Koninklijke Marine en gemilitariseerde Gouvernements Marine zijn geborgen. Deze historische documenten zijn enige jaren geleden overgedragen aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag. Het is opvallend hoe goed de papieren bewaard zijn gebleven. Slechts enkele vellen zijn door het water zodanig verweerd, dat zij – ook na een conserveringsbehandeling – onleesbaar zijn.

De conducerapporten zijn opgesteld tussen november 1939 en februari 1941.² Zij zijn ondertekend door kapitein-ter-zee, vanaf 1 januari 1940 schout-bij-nacht G.W. Stöve, en Karel Doorman. Doorman had Stöve op 17 juni 1940 opgevolgd als commandant van het eskader in Nederlands-Indië. Beiden voerden het commando vanaf Hr.Ms. De Ruyter. Vier marineofficieren van wie een conducerapport bewaard is gebleven, zijn samen met hun eskadercommandant aan boord van het vlaggenschip ten onder gegaan tijdens de Slag in de Javazee. Luitenant-ter-zee der tweede klasse H.A.V.R. baron van Lawick, overleed op 17 juni 1941 tengevolge van een vliegongeval. De anderen waren al (ver) voor 27 februari 1942 overgeplaatst en hebben de oorlog overleefd.

Om privacyredenen is het niet de bedoeling de beoordelingen hier stuk voor stuk te bespreken. Stöve en Doorman waren over het algemeen bijzonder lovend over de militaire kwaliteiten van hun ondergeschikte officieren. Zij waardeerden hun plichtsbeachting, sobere levensstijl en representatief voorkomen. Soms geven de verslagen aardige detailinformatie. Zo kon kapitein-luitenant-ter-zee F.S.W. de Ronde, chef staf van het eskader in november 1939, verdienstelijk schilderen en bevorderde hij de schermesport door aan boord van de schepen regelmatig schermoefeningen te organiseren. Hij zette tijdens de oorlog in Londen de historische afdeling van de Marinestaf op poten en was na zijn pensionering werkzaam bij het Bureau Maritieme Historie.

Luitenant-ter-zee der eerste klasse jonkheer H.A. van Foreest en kapitein-luitenant-ter-zee A.S. Pinke zouden het brengen tot vice-admiraal. Het carrièreverloop van Van Foreest en Pinke vormt een interessante aanvulling op de bijdrage van kapitein-ter-zee Niels Woudstra in dit themanummer.

Bijzonder geschikt

Jonkheer Hendrik Albert van Foreest, geboren in het Noord-Hollandse Oosthuizen op 25 juli 1898, trad in 1917 in dienst van de marine. Het waren roerige jaren in Den Helder. Gestimuleerd door de ontwikkelingen in Rusland wilde de SDAP onder leiding van Pieter Elles Troelstra een revolutie ontketen. Op 15 november 1918 liet de commandant der marine te Willemsoord de vloot in Den Helder ontwapenen, uit vrees voor een rode revolutie onder onderofficieren en schepelingen. Twee dagen later was de dreiging van een revolutie voorbij. Zoals iedere marineman in die tijd diende Van Foreest afwisselend in Indië en Nederland. In de jaren dertig was luitenant-ter-zee der eerste klasse Van Foreest een volgelving van de navalistische opvattingen van de chef van de Marinestaf, viceadmiraal J.T. Furstner en schout-bij-nacht C.E.L. Helfrich, directeur van de Hoogere Marine-Krijgsschool en com-



De marineofficier jhr. H.A. van Foreest was volgens zijn superieuren voor velerlei functies geschikt. (Foto Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag)



Voor viceadmiraal A.S. Pinke was Nederlands-Indië zijn tweede vaderland. (Foto Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag)

mandant der Zeemacht in Nederlands-Indië. Volgens Jaap Anten, die in 2011 in Leiden promoveerde op een studie over de Nederlandse zeestrategieën voor de defensie van Nederlands-Indië, was Van Foreest geen verdediger van de moderne onderzeeboottactiek, maar voorstander van een risicostrategie met snelvarende slagschepen.³ Van Foreest verbleef op de Hoogere Marine Krijgsschool toen de overgang op de artillerie als hoofdwapen definitief werd, vanaf 1935 als cursist, direct gevolgd door een leraarschap.⁴ Door zijn belangstelling voor de zeekrijgsgeschiedenis was hij strategisch en tactisch zeer goed onderlegd.⁵ In 1939 werd Van Foreest aan boord van de torpedobootjager Hr.Ms. Kortenaer geplaatst. Tussen februari 1940 en mei 1941 was hij commandant van de divisie torpedobootjagers in Nederlands-Indië. In deze functie deed hij veel moeite om de gewijzigde inzichten in het tactisch gebruik van deze schepen toe te passen. Hij behoorde, aldus zijn superieur Doorman, tot de categorie officieren die men overal kon gebruiken. Op 1 maart 1942 week hij met Helfrich uit naar Colombo, waar hij anderhalf jaar chef Personeel van de marineorganisatie 'in ballingschap' was. In 1943 stak hij over naar Australië, werd chef staf te Melbourne en vanaf 1 oktober 1945 Oudst Aanwezend Zeeofficier. Eind december 1946 keerde hij terug naar Nederland om de functie van plaatsvervangend chef Marinestaf te bekleden.

Zijn laatste plaatsing vervulde hij in de Verenigde Staten als marineattaché, tevens Nederlands vertegenwoordiger bij het *Supreme Allied Command Atlantic* te Norfolk en militair adviseur van de permanente vertegenwoordiging van Nederland bij de Verenigde Naties. Van Foreest ging op 1 november 1953 met pensioen. Hij overleed op 23 september 1981 in Den Haag. Zijn zoon Herpert van Foreest zou in 1989 worden benoemd tot Bevelhebber der Zeestrijdkrachten en vertrok in 1992 naar Brussel als assistent secretaris-generaal van de NAVO.

De twee werelden van Pinke

Albertus (Ab) Samuel Pinke werd op 14 oktober 1894 geboren te Heerde, Gelderland. In het kielzog van zijn vader en oudere broer Frederik ging hij in 1912 naar het Koninklijk Instituut voor de

Marine. Voor de oorlog maakte hij vier zogenoemde Indische torns, overzeese plaatsingen van ruim drie jaar elk. Met slechts enkele onderbrekingen diende hij tussen 1920 en 1935 bij de Onderzeedienst, waarvan de laatste jaren als commandant van de divisie onderzeeboten in Indië. Tussen 1937 en 1940 voerde Pinke de jagerdivisie in de Oost aan.

De jaren twintig en dertig waren innovatieve jaren voor de ontwikkeling van de onderzeeboottactiek. Woudstra heeft in zijn bijdrage de strategie van de *Jeune Ecole* toegelicht, volgens welke de Japanse opmars gestuit had kunnen worden met torpedoboten en onderzeeboten. Pinke liet zijn divisies oefenen als roedels om de bruikbaarheid van onderzeeboten als slagwapen aan te tonen. Als jong officier zag hij een grote rol weggelegd voor luchtverkenning, waarna de onderzeeboten zouden kunnen toeslaan met een los geformeerde, maar geconcentreerde aanval.⁶ Pinke nam deze Indische tactische vernieuwing op in de Stafvoorschriften Onderzeeboten van 24 februari 1938.

Stöve en Doorman waren over het algemeen bijzonder lovend over de militaire kwaliteiten van hun ondergeschikte officieren

Ook als divisiecommandant van de torpedobootjagers liet hij van zich spreken. Pinke wilde deze vaartuigen voornamelijk inzetten voor verkenning en andere zelfstandige opdrachten. Konvooibescherming kwam volgens hem op de tweede plaats.⁷ Stöve roemde Pinke om deze jagerinzet, waarmee hij zowel 'het gebruik van het geschut, als de aanval met de torpedo vooruit gebracht heeft'.⁸

Gezamenlijke gevechtsoefeningen liet Pinke zwaarder wegen dan individuele oefenacties. Desalniettemin onderschreef Pinke, die zich jaren had beijverd voor de roedeltactiek, eind jaren dertig toch het slagkruiserplan van Furstner en Helfrich. Pinke was gaan twijfelen of de roedeltactiek de *balance of power* kon laten doorslaan en geloofde inmiddels meer in een combinatie van de roedeltactiek en de inzet van (slag) kruisers.⁹ Aan dit voortschrijdend inzicht lag een strategiewijziging ten grondslag. Niet langer genoot het handhaven van de neutraliteit van Nederlands-Indië prioriteit, maar de verdediging van de Buitengewesten tegen vijandelijke invasies en het openhouden van de zeeverbindingen.¹⁰ Daartoe achtte Pinke kruisers (naast vliegtuigen) noodzakelijk. Woudstra heeft in zijn artikel gewezen op het belang van vliegtuigen voor *Sea Denial*-operaties.

Vlak voor de Duitse inval keerde Pinke terug in Nederland. Als commandant van Hr.Ms. Van Galen mengde hij zich in Rotterdam in de strijd tegen de Duitsers. De torpedobootjager raakte na heftige luchtaanvallen van de Duitsers zo zwaar beschadigd, dat Pinke moest uitwijken naar de Merwehaven, waar het schip door de bemanning tot zinken werd gebracht. In mei 1942 raakte Pinke in Duitse krijgsgevangenschap. Bij thuiskomst in 1945 bleek zijn oudste zoon, in 1944 opgepakt wegens verzetsdaden, te zijn overleden in *Vernichtungslager Neuen-Gammen*.

De kroon op de carrière van Pinke viel samen met de laatste jaren van het Nederlandse gezag in Indië. Net als zijn vader Frederik in

1912 tot 1917, vervulde Albert Pinke in het beslissende tijdperk van januari 1946 tot oktober 1949 de verantwoordelijke post van commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië. Hij had het regelmatig aan de stok met zijn Haagse superieuren en Indische autoriteiten over de inzet van de Nederlandse maritieme middelen. Anders dan de minister van Marine zag Pinke ook op de langere termijn een taak weggelegd voor de Koninklijke Marine in de Indische archipel. Samen met de legercommandant, generaal S.H. Spoor, vormde hij meer dan eens een front tegen de regeringsvertegenwoordiger in Nederlands-Indië, luitenant-gouverneur-generaal H.J. van Mook.¹¹ Eigengereide acties van de patrouille-dienst konden Van Mook weinig bekoren. Hij was van mening dat 'de zucht tot militaire activiteit van de zijde van de marine af en toe het gezond verstand overheerscht'.¹² Van Mook verweet de viceadmiraal gebrek aan politiek inzicht.¹³ Pinke's optreden is misschien te verklaren door zijn 'vurig en offensieve' karakter in combinatie met zijn verknochtheid aan zijn tweede vaderland. Achttien dienstjaren bracht hij door in Nederlands-Indië.¹⁴ Teleurgesteld voer Pinke aan boord van het koopvaardijship m.s. Bali terug naar Nederland. Drie maanden voor de soevereiniteits-overdracht op 27 december 1949 droeg Pinke het bevel over aan viceadmiraal F.J. Kist. Een jaar later ging hij met pensioen. Hij overleed op 8 juli 1966 in Bussum.

Van Foreest en Pinke zijn twee vlagofficieren van wie conduiterapporten werden teruggevonden in de kluis van Hr.Ms. De Ruyter. Deze verslagen bevestigen hun betrokkenheid bij de operationele inzet van de marine-eenheden in Nederlands-Indië aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog.

Dr. A.M.C. (Anita) van Dissel is verbonden aan de Universiteit Leiden en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag.

Noten

- 1 A.M.C. van Dissel, '65 jaar na de Slag in de Javazee', 117-2 *Marineblad* (2007) 32-34.
- 2 Er zijn een of meer leesbare conduiterapporten (met soms bijlagen van oudere conduiterapporten) bewaard gebleven van: LTZ II A.F. baron van Tuyl van Serooskerken; KTZ L.G.L. van der Kun; KLTZ A.S. Pinke; officier vlieger 1kl W. van Prooijen; officier vlieger 1kl R.J. Mulder; LTZ II H.A.V.R. baron van Lawick; KLTZ F.S.W. de Ronde; LTZ I U.J.K. Versfelt; LTZ I J.A. de Gelder; officier van administratie I J.F. Staverman; wnd. gezaghebber Gouvernements Marine T.G. Waijenberg; gemilitariseerd LTZ I Chr.H.J. Susan; KTZ Ph.B.M. van Straelen; LTZ I jonkheer H.A. van Foreest; KTZ J.W. Termijtelen; KTZ H.J. Bueninck; LTZ I Th. Smits; LTZ I L.J. Veldman.
- 3 J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot. De invloed van buitenlandse zee-strategieën op de Nederlandse zee-strategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942* (Amsterdam 2011) 392.
- 4 Ibidem, 500.
- 5 Zie het conduiterapport.
- 6 Anten, *Navalisme*, 309-310.
- 7 Ibidem, 396.
- 8 Zie het conduiterapport.
- 9 Anten, *Navalisme*, 698.
- 10 Ibidem, 402.
- 11 J.A. de Moor, *Generaal Spoor. Triomf en tragiek van een legercommandant* (Amsterdam 2011) 182, 226, 269, 329.
- 12 Geciteerd in: A.M.C. van Dissel, 'De Koninklijke Marine in Nederlands-Indië (1945-1950)', 112-4 (*Marineblad* 2002) 121.
- 13 De Moor, *Generaal Spoor*, 235.
- 14 Zie het conduiterapport en De Moor, *Generaal Spoor*, 235.

Varende Oorlogsmonumenten

Op 27 februari 2012 is het zeventig jaar geleden dat in het verre Nederlands-Indië de slag in de Javazee werd uitgevochten door een geallieerde en Japanse vloot. In die slag kwamen ruim 900 Nederlandse marinemannen om het leven.



De reddingboten Javazee en Zeemanspot.

De verloren zeeslag maakte het voor Nederland en de geallieerden onmogelijk de Japanse opmars naar de rijke grondstoffen in dit gebied te stuiten. Het was om deze grondstoffen dat Japan op 7 december 1941 de aanval op Pearl Harbor inzette zodat de Amerikaanse vloot kon worden uitgeschakeld. In de daarop volgende maanden werden de Filipijnen, Malakka en Singapore onder de voet gelopen en werden de Britse slagschepen Prince of Wales en Repulse vernietigd. Het aarzelande ingestelde ABDA commando (het *American-British-Dutch-Australian Command*) probeerde de opmars naar Nederlandse Indië te stuiten maar dit bleek tevergeefs. De Japanse invasievloot veroverde begin 1942 de eilanden van de Indische archipel en veel Nederlanders verdwenen in interneringskampen.

De omvang van deze gebeurtenis en het daarop volgende leed drong pas laat na de oorlog goed door in Nederland. De slag leverde Nederland een nieuwe held op die, ondanks de overmacht, geprobeerd had met zijn mensen deze rampspoed te voorkomen. Zijn beeltenis met daaronder de woorden 'Ik val aan... volgt mij' werd een onderdeel van de vaderlandse geschiedenis en door de toevoeging 'Dit sein geldt ook voor u' kreeg een wervende betekenis voor het naoorlogse Nederland. Het sein werd overigens in deze vorm nooit gegeven. Het echte sein was een manoeuvre-sein met de betekenis 'All ships follow me' maar de mythe was geboren. In de praktijk was er vrij snel geen vloot meer beschikbaar geweest om te volgen en wat uiteindelijk resteerde was de nagedachtenis aan de vele gevallen collega's. In de oorlogsjaren erna zouden nog veel marinemannen hun leven geven in de strijd om vrijheid.

Reddingboot Javazee

Om die nagedachtenis verder te verankeren namen de toenmalige VMO (nu KVMO) in 1965, bij de 25 jarige herdenking, het initiatief de Slag in de Javazee ook materieel



te herdenken.¹ De broedervereniging VBZ (nu VBM/NOV) sloot zich daar volmondig bij aan en tezamen werd de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (KZHMRS) benaderd met een bijzonder origineel idee, zo blijkt uit een bestuursverslag van de KZHMRS uit 1968:

'In mei 1965 hebben de hoofdbesturen van de Vereniging van Marine Officieren en van de Vereniging van Beroepsschepelingen der Zeemacht het initiatief genomen op 27 februari 1967, d.w.z. 25 jaar na de slag in de Javazee, de nagedachtenis eren van de marinemannen, die gedurende en na de Tweede Wereldoorlog, waar ook ter wereld, bij de uitoefening van hun taak het leven hebben verloren. Bedenkende dat de meesten dezer gesneuvelden in volle zee hun laatste rustplaats vonden, werd gemeend dat met de

de Japanse invasievloot veroverde begin 1942 de eilanden van de Indische archipel en veel Nederlanders verdwenen in interneringskampen

schenking van een reddingboot aan het reddingwezen op de Nederlandse kust hun nagedachtenis op passende en waardige wijze zou worden geëerd. Hiertoe werd het Centraal Comité Javazee gevormd, dat een inzameling onder het actieve, reserve en voormalig marinepersoneel ten bate van het reddingwezen op de Nederlandse kust heeft georganiseerd. Het Centraal Comité heeft onlangs besloten, dat het voornaamste deel der fondsen door deze actie bijeengebracht, aan onze Maatschappij zal worden geschonken als bijdrage in de bouwkosten van onze nieuwe motorreddingsboot. Het ligt in de bedoeling dat deze boot, die de naam "Javazee" zal dragen, op 27 februari 1967 gedoopt of in dienst gesteld zal worden.

Het spreekt vanzelf dat wij met bijzonder veel waarde-

ring en dankbaarheid van deze beslissing kennis hebben genomen, zulks te meer, omdat door aan onze nieuwe boot de naam "Javazee" te geven, wij eraan mede kunnen werken de nagedachtenis van de marinemannen die bij de uitoefening van hun dienst het leven hebben verloren, levend te houden.'

Op 27 februari 1967 werd de reddingsboot door Koningin Juliana in Rotterdam gedoopt. De reddingsboot deed goed dienst en was in 1987 betrokken bij de ramp met de Herald of Free Enterprise. Ze heeft dienst gedaan tot 2000 en werd daarna opgenomen in de reserve. De KNRM heeft de 'Javazee' gelukkig gekoesterd. Bij de uit dienststelling in 2006 als operationele reddingboot waren de initiatiefnemers uit 1965 op verzoek van de KNRM aanwezig. De Maatschappij heeft het schip in bruikleen, beheer en onderhoud gegeven aan het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers te Den Helder. De historie van het reddingswezen werd zo geborgd. Maar met deze historische boot werd ook een uniek varend oorlogsmonument geboren. Immers in het, in 2008 door het Comité 4 en 5 mei uitgegeven beleidshandreiking 'Beheer en behoud oorlogsmonumenten' is het volgende citaat te vinden:

'De maatschappelijke betekenis van oorlogsmonumenten reikt verder dan het herdenken van mensen die om het leven zijn gekomen als gevolg van oorlog, genocide, verzet en strijd. Het "niet vergeten" verwijst ook naar universele waarden die we collectief koesteren. Zo appel-

Wervingsposter van de Koninklijke Marine van vlak na de oorlog.



leren oorlogsmonumenten aan de noodzaak om pal te staan voor vrede en vrijheid. Want vrijheid vraagt verantwoordelijkheid. Dat appèl verliest niet aan kracht; in toenemende mate herkennen ook jonge generaties zich in de woorden "niet vergeten". Oorlogsmonumenten zijn ankerplaatsen in de tijd. Het zijn plekken van herinnering die sterk geworteld zijn in de samenleving en op een groot draagvlak mogen rekenen.'



Sinds 2006 is reddingboot Javazee in bruikleen gegeven aan het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers. (foto reddingmuseum.nl)

De reddingsboot Javazee draagt bij aan dit 'niet vergeten'. De feitelijke instandhouding van het monument is op dit moment in goede handen. Er is een groep vrijwilligers die de boot onderhoudt. Deze groep doet zelfs meer omdat ze hun kennis overdragen aan jonge leerlingen van het ROC Kop van Holland, ter voorbereiding op een maritiem beroep. Daarmee worden kennis van techniek en historisch besef aan elkaar gekoppeld, beide maatschappelijke onderwerpen.

Het schip vaart nog steeds en wordt gebruikt om de as te verstrooien van mensen die iets met de zee hebben. Daaronder velen met dezelfde historie als de mannen die worden herdacht door haar bestaan. Over vijf jaar zal de motorreddingboot Javazee vijftig jaar oud zijn, nog volledig in originele staat, goed onderhouden en zeewaardig. Het is een echt 'levend' monument, gekoesterd door de KNRM. Het is als oorlogsmonument bij het Comité 4 en 5 mei nog niet bekend want het is niet opgenomen in de opsomming van monumenten. Mogelijk omdat een schip niet aard en nagelvast staat en dus geen statisch monument is. Maar het is in aard en bedoeling daarom niet minder een monument. De omissie is eenvoudig op te lossen en de schrijvers hebben dit recent onder de aandacht van het comité 4 en 5 mei gebracht.

Reddingboot Zeemanspot

Dezelfde aandacht kan ook worden gevraagd voor een ander varend monument, de voormalige reddingboot Zeemanspot en een zusterschip van de Javazee. Ook dit schip is in haar aard een oorlogsmonument en heeft een, zo mogelijk nog meer bijzondere ontstaansgeschiedenis. In dit geval verwijst het echter als monument naar het offer dat het koopvaardijpersoneel bracht. De bemanningen van de op 10 mei 1940 buitengaats zijnde Nederlandse koopvaardij schepen of van die schepen welke op het laatst nog uit het land wisten te ontsnappen →

36 HISTORIE

bleven buiten de bezetting. Zij waren ook kostwinner voor hun vrouwen en kinderen en die bleven achter in bezet Nederland. Het onderhoud van hun gezinnen regelden zeelieden door het stellen van zogenaamde week- of maandbrieven. Dat waren en zijn nog steeds opdrachten aan de rederijen tot het wekelijks of maandelijks betalen van een deel van de gages aan het thuisfront.

Deze betalingen kwamen al spoedig na de bezetting van het land in gevaar, omdat de bezetter de opvarenden van de koopvaardij schepen aan de dienst van de Nederlandse regering in Londen en de geallieerden trachtte te onttrekken. Door betalingen te trainen, te doen verminderen of te laten stoppen hoopten de Duitsers, dat de leden van de scheepsbemanningen in neutrale havens zouden afstappen en terugkeren naar Nederland. Dit gebeurde echter niet en de meeste rederijen bleven gewoon de week- en maand-

ook reddingboot Zeemanspot is in haar aard een oorlogsmonument met een bijzondere ontstaansgeschiedenis

brieven uitbetalen. In september 1941 werd het de rederijen verboden meer uit te betalen dan een bedrag gelijk aan uitkeringen van Maatschappelijk Hulpbetoon. In februari 1942 werden de bedragen nogmaals verlaagd, nu tot een uiterst minimum. Financieel werden vrouwen en kinderen zo gegijzeld.

In het najaar van 1941 werden los van elkaar drie initiatieven genomen om gezinnen van op zee verblijvende zeevarenden te ondersteunen; gezinnen van zowel koopvaardij- als marinepersoneel. In Rotterdam was het een personeelsmedewerker, de heer Trapman, van de Holland Amerika Lijn, die het initiatief nam. Dit werk werd al spoedig overgenomen door een gezagvoerder van die rederij de heer Filippo waarbij Trapman de administratie bleef doen. Zij noemden dit initiatief de 'zeemanspot'. In Amsterdam was een tweede groep aan het werk, eerder opgericht vanuit Eindhoven door een procuratiehouder bij Philips, oud marineofficier Van den Bosch. In Zaandam was een groep opgezet door een bankiers- en effectenkan- toor door de latere verzetsman Walraven van Hall. Hij kwam uit een bankiersfamilie en was stuurman geweest bij de Koninklijke Hollandse Lloyd maar was, na het behalen van zijn diploma tweede stuurman grote handelsvloot, door een oogafwijking afgekeurd.

In februari 1942 kwamen deze groepen tezamen onder één noemer; 'de Zeemanspot', de oorspronkelijke Rotterdamse naam. De groep van Van Hall zou in de loop van 1943 ook onderduikers en het verzet gaan financieren, maar Filippo bleef tot het eind van de oorlog uitsluitend familie van zeevarenden ondersteunen. Door verraad zijn Van den Bosch en Van Hall gearresteerd en ter dood gebracht. Van den Bosch op 28 Oktober 1944 te Westerbork. Hij wist zich aan het nekschot te onttrekken door zich met het aangezicht naar de schutter te wenden en 'Leve de koningin' te roepen. Walraven van Hall werd

op 12 februari 1945 te Haarlem Noord door een executiepeloton doodgeschoten.

Na de oorlog kwam begrijpelijkerwijs ook aan het werk van Filippo een einde. De door de organisaties, met garantie van de regering in Londen, geleende gelden werden terug betaald. De regering had twee maal een schriftelijke garantie op deze terugbetalingen gesteld. Eerst in januari 1944 voor een bedrag van dertig miljoen gulden, waarvan tien miljoen direct mocht worden besteed en de resterende twintig een uitgestelde garantie kreeg. Daarna nogmaals in augustus 1944 voor de resterende twintig miljoen. De bedragen golden het gehele verzet inclusief de illegale pers, hulp aan onderduikers en joden, de spoorwegstakers en ter financiering van wapens. De Zeemanspot deelde ook mee. De uit te keren gelden waren gedurende de oorlog geleend tegen onopvallende ontvangstbewijzen. Dit waren op het oog waardeloze papieren, effecten van sinds lang opgeheven ondernemingen of papieren uit het Russische Keizerrijk. De administratie daarvan werd door mr. Gijs van Hall, de latere burgemeester van Amsterdam, zorgvuldig in duplo bijgehouden. Deze administratie was zodanig dat uitsluitend insiders er iets van begrepen. Na de oorlog werd ook de Zeemanspot afgewikkeld maar er bleef een restbedrag over.

Voor dit restbedrag is in combinatie met royale bijdragen van Rotterdamse weldoeners in 1972 de reddingboot Zeemanspot voor de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen gebouwd, de laatste van de klasse. En daarmee is ook dit schip een gedenkteken maar dan voor het koopvaardijpersoneel en hun families. Velen van hen hebben in de oorlog op zee het leven moeten geven. Net zoals haar zusterboot is de reddingboot Zeemanspot betrokken geweest bij de ramp in Oostende en werd in 2001 in de reserve genomen. Ze werd in 2003 gekocht door twee particulieren. Ook de Zeemanspot is het behouden als oorlogsmonument waard, alleen al vanwege het bijzondere verhaal. Het zou mooi zijn als ook dit schip in handen van een maatschappelijke sponsor komt en net zo gebruikt en ondersteund wordt door zo'n groep vakmensen, als inspiratie voor jonge mensen in maritieme techniek. Daarvoor is geld nodig. De Nederlandse reders, scheepsbouwers of havenbedrijven hebben hier misschien een taak. De Zeemanspot is te koop en de groep oudere vakmensen is nog beschikbaar.

Naast het herdenken van de tijdens de Tweede Wereldoorlog op zee omgekomen marinemannen worden dan ook de koopvaardijmensen met een 'levend' gedenkteken herdacht. De koopvaardij heeft daar recht op en er is geen mooier symbool denkbaar dan twee gezamenlijk varende oorlogsmonumenten voor de Nederlanders die hun leven lieten op zee. Ook vandaag de dag blijken koopvaardij en marine nog steeds nauw met elkaar verbonden en dat maakt de symboliek alleen maar meer bijzonder. Nederland en de zee zijn intens met elkaar verweven en velen hebben daarvoor het leven gelaten. Opdat wij niet vergeten, zoals het Comité 4 en 5 mei zo mooi heeft beschreven.

LITZ 2 KMR BD A.J.W.M. (Adrie) Rijpert is voormalig loods op de Westerschelde, de Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren. Hij volgde eind jaren vijftig de zeevaartopleiding te Den Helder en voer daarna enkele jaren op de koopvaardij. Na een periode als officier bij de Koninklijke Marine werd hij loods. In de huidige tijd koestert hij met enkele collega's de reddingboot Javazee en het contact met de oud zeevarenden.

KLTZ P.J. (Peter) van Maurik is actief dienend marineofficier en voormalig voorzitter van de KVMO. Sinds die periode onderhoudt hij contacten met vele andere takken van de maritieme wereld en de veteranen van de krijgsmacht en oud zeevarenden. Hij zoekt daarbij naar bijzondere verhalen en naar verbindingen tussen Nederland en de zee.

Bron

¹ "Actie Reddingboot Javazee" bij de Koninklijke Marine 1965 - 1967; Gerretsen, A.W.; Marineblad (jrg.112-nr.5); 5/2002; blz. 155 - 15

Afscheid van de Lynx helikopter

In 1977 kwam de eerste Westland Lynx in dienst bij de Koninklijke Marine. Eén jaar later ging de eerste Lynx helikopter aan boord van de "Kortenaer-klasse" fregatten voor het uitvoeren van de klasse beproevingen. In de loop der tijd evolueerde de helikopter, de operaties en zijn bemanning.



Het takenpakket van de Lynx helikopters is in de loop der jaren sterk uitgebreid, onder meer naar inzet bij kustwachttaken in Nederland en de Nederlandse Antillen.

Tot op heden vervult de Lynx nog steeds zijn taken aan boord van Hare Majesteits schepen. Het takenpakket is in de loop der jaren sterk uitgebreid. Buiten de onderzeebootbestrijding (ASW), oppervlakte oorlogvoering (ASuW), opsporing en redding Dienst (OSRD, tegenwoordig SAR) en transportvluchten, is de Lynx in te zetten voor het vervoeren van externe lasten, *Special Ops*, kustwacht taken in Nederland en de Nederlandse Antillen, afgeven van schoten voor de boeg, afgeven van een gericht schot op een motor van een Go-fast en amfibische taken aan boord van de Hr.Ms. Rotterdam en Hr.Ms. Johan de Witt. Op 6 september 2012 komt aan dit alles na circa 35 jaar echter een einde.

Reünie

Dat willen wij niet zo maar aan ons voorbij laten gaan. Daarom zal er op **6 september 2012** een grote reünie plaats vinden op Maritiem Vliegkamp de Kooy. Deze reünie is bedoeld voor al het personeel, actief of niet actief dienend, dat daadwerkelijk op, aan of met de Lynx heeft gewerkt en personeel dat op dit moment werkzaam is op Maritiem Vliegkamp de Kooy.

Tevens zal er een blijvende herinnering gemaakt worden. Hiervoor is echter uw steun nodig. Wij zoeken hiervoor beeldmateriaal van de Nederlandse Lynx van de afgelopen 35 jaar met daarbij een verhaal. Er zal zich nog veel materiaal bevinden bij het voormalige en het huidige personeel dat we niet verloren willen laten gaan. Om alles inzichtelijk te krijgen voor de organisatie van deze reünie, willen wij iedereen vragen zich aan te melden via het e-mailadres: eindelynx@hotmail.nl of eindelynx@hotmail.com

Bij deze aanmelding vragen wij u de volgende gegevens te vermelden: naam, adres, postcode, plaats, eigen e-mailadres, telefoonnummer (optioneel) en: wat is (was) uw functie in relatie tot de Lynx?

U kunt uw aanmelding ook versturen aan:

LTZ2OC F. Vermeer, MVK de Kooy/860 squadron
Rijksweg 20, 1786 PT Den Helder

Met de gevraagde gegevens kunnen wij u uitnodigen voor de reünie. Voor het beeldmateriaal kunt u gebruik maken van dezelfde adressen. [Ook te volgen via twitter: @reunieeindelynx](https://twitter.com/reunieeindelynx)

38 KVMO ZAKEN

Werkgroep Postactieven KVMO een terugkoppeling

In de eerste bijeenkomst in 2012 van de Werkgroep in 2012, op 18 januari jl., werd allereerst stilgestaan bij het overlijden van Werkgroeplid Magda Langbroek, op 13 december 2011. (zie ook de website KVMO).



Daarna werd, zoals gebruikelijk, door de voorzitter van het hoofdbestuur KVMO uitgebreid stilgestaan bij het reilen en zeilen van de vereniging, waarbij het zwaartepunt lag bij de diverse activiteiten die in het nieuwe jaar zijn gepland naar aanleiding van de (nog door de ledenvergadering te accorderen) samenwerking met de Nederlandse Officierenvereniging.



Tevens gaf beleidsmedewerker Martin Weusthuis een nadere toelichting op de stand van zaken op het gebied van pensioenen (wel/niet afstempelen?) en ziektekostenregeling, met daarnaast een terugkoppeling van de hoogtepunten uit de werkgroep postactieven van het georganiseerd overleg.

Activiteiten

Geconstateerd kan worden dat de Werkgroep zich niet alleen op een aantal bekende maar ook nieuwe, terreinen bezig is te oriënteren dan wel initiatieven te ontplooiën. Een niet uitputtende opsomming hieronder illustreert dit.

Wat betreft de **64-jarigendag 2012** wordt door een subwerkgroep, aan de hand van de evaluatie van 2011, gekeken naar een andere invulling van deze dag, die op 3 oktober 2012 zal plaatsvinden.

Met betrekking tot het **Maritiem Evenement 2012**, waarvan de datum nog moet worden vastgesteld is een subwerkgroep druk bezig met de invulling van het programma van deze dag. In principe is het komende Maritiem Evenement gericht op de leden van de afdeling Zuid van de KVMO.

Naar aanleiding van een evaluatie van de op 23 maart 2011 **Veteranendag KVMO** is geconcludeerd dat, na goedkeuring van de daarin opgenomen aanbevelingen door het hoofdbestuur van de KVMO, in 2013 wederom een veteranendag KVMO zal worden gehouden. Een aantal Werkgroepleden is reeds, ter inhoudelijke voorbereiding van deze dag, benoemd.

Vier maal per jaar vindt de **LOM-voorlichtingsdag** plaats. Deze wordt door de Koninklijke marine georganiseerd, voor hen die de marine wegens leeftijdsontslag verlaten. De Werkgroep heeft een evaluatie opgesteld over de deelname aan deze dag, die in een volgende bijeenkomst zal worden besproken.

Dit geldt tevens voor een interne evaluatie van de werkzaamheden van de Werkgroep, teneinde kritisch en *up to date* haar eigen werkzaamheden nauwlettend te volgen.

Tot slot zij opgemerkt dat ook bij deze werkgroep van de KVMO, leden van de FVNO|MHB van harte welkom zijn om bij de (veelzijdige) werkzaamheden van deze werkgroep te participeren. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de voorzitter van de Werkgroep, Peter van Sprang, telefonisch te bereiken onder 070-3839504 of per mail: pvs@fvno.nl.

Begroting KVMO 2012

De begroting voor 2012 kan tot 1 april 2012 worden ingezien op de website van de KVMO:

 www.kvmo.nl/kvmoactiviteiten/algemenevergadering

Vergadering Werkgroep Jongeren

De Werkgroep Jongeren van de KVMO vergadert op 28 februari 2012 in de Marineclub in Den Helder. De vergadering begint om 17.00 uur. Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden via secretaris@kvmo.nl

7 juni 2012: Algemene Vergadering KVMO

Dit jaar vindt de Algemene Vergadering van de KVMO plaats in Den Haag bij de Prinses Julianakazerne op donderdag 7 juni. Het thema van het middagdeel is:

‘Draagvlak voor Defensie in de maatschappij’.

Reserveer deze datum alvast in uw agenda!

 Meer informatie over het programma en de sprekers leest u binnenkort op de www.kvmo.nl

Het hoofdbestuur van de KVMO heeft de droeve plicht u in kennis te stellen van het overlijden van:

LITZVK 2 b.d. J. Smits († 18 januari 2012)
 LITZVK 2 b.d. J.G.W. van Hilten († 15 januari 2012)
 SBN b.d. F. Poldermans († 29 december 2011)
 KTZAR b.d. M.O. Tissing († 14 december 2011)
 KLTZT b.d. ir. B.J. Eijssink († 14 december 2011)

Wij betuigen de nabestaanden onze deelneming en wensen hen veel sterkte toe.

Afdelingsactiviteiten eerste helft 2012

Afdeling Noord

7 februari Postactieven borrel
 6 maart Locatie : Marineclub, Den Helder
 3 april Aanvang : 17.30 uur
 1 mei
 5 juni
 30 april Heildronk
 Locatie : Marineclub, Den Helder
 Aanvang : 12:00 uur
 10 mei Algemene ledenvergadering
 Locatie : Marineclub, Den Helder
 Aanvang : 16:00 uur

Afdeling Zuid

1 maart Voordracht Theo Meuwese:
 "Van hoefsmid tot voorzitter van
 Raad van Bestuur van een zorgconcern"
 Locatie : de Merelhoeve (KVNRO)
 Aanvang : 17.00 uur
 29 maart Inleiding Hans Sakkers over Nederlanders die op
 Walcheren door de Duitsers zijn geëxecuteerd
 Locatie : de Merelhoeve (KVEO)
 Aanvang : 17.00 uur

Opgave graag 5 dagen van tevoren bij Piet van der Laan:
 tel. 0118-602677 e-mail: f2hvpanderla@hetnet.nl

Afdeling Midden

21 februari Afdelingsvergadering
 13 maart Locatie : wisselend, in Den Haag.
 10 april Zie voor actuele info
 8 mei www.kvmo.nl/afdelingsactiviteiten
 12 juni Aanvang : 17.00 uur

De vergadering van 21 februari vindt plaats in het Bruin Café, in het A-gebouw aan het Plein.

De deadline voor aanleveren van kopij voor de rubriek KVMO-zaken voor het maartnummer 2012 is 20 februari 2012.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ere-leden:
 KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
 KTZA b.d. drs. G. Brand
 LTZSD 1 b.d. K.G. Spaans
 KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppen
 KTZ b.d. L.J.M. Smit
 KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:
 Voorzitter:
 KLTZA R.C. Hunnegro
 Vice-voorzitter:
 KLTZ ing. M.E.M. de Natris
 Secretaris:
 LTZA 2 OC drs. T.R. Timmerman
 Penningmeester:
 LTZA 1 drs. R.J.M. de Leeuw

Namens Afdeling Noord
 KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
Namens Afdeling Midden
 KLTZ W.A. Kramer
Namens Afdeling Zuid
 Maj (KL) b.d. P. van der Laan
 Namens Werkgroep Postactieven
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
 Namens Werkgroep Elders Actieven
 MAJMARN KMR drs. H. Steensma
 Namens Werkgroep Jongeren
 LTZE 2 OC K.A. Scholte

Afdelingsbesturen:
Noord:
 KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
 KLTZ P.J. van Maurik
 LTZE 1 mw. J.S.I. Bisdonk

LTZVK 2 OC b.d. H.T. van Wilgenburg
 LTZSD 1 b.d. mw. A.L.P. Vrijburg
 LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

Midden:
 KLTZ W.A. Kramer
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
 KLTZE ir. W.W. Schalkoort
 LTZA 2 OC N.H. van de Pol

Zuid:
 KLTZSD b.d. H. Willems
 Maj KL b.d. P. van der Laan
 KLTZA b.d. P.A. Brons
 (postactieven)

Caribisch Gebied:
 KLTZ W.P. Groeneveld

Adres secretariaat:
 Wassenaarseweg 2
 2596 CH Den Haag
 T : 070-3839504
 F : 070-3835911
 E : info@kvmo.nl
 W : www.kvmo.nl

De KVMO heeft een samenwerkingsverband met Onderlinge Bijstand (www.onderlingebijstand.nl). Voor nadere informatie of het verkrijgen van aanvraagformulieren kunt u contact opnemen met het secretariaat KVMO.

Het luchtverdedigings- en commandofregat Hr.Ms. De Ruyter is vanaf 23 januari 2012 het vlaggenschip van de Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1). Dit NAVO-vlootverband draagt bij aan NAVO-operatie Active Endeavour en richt zich onder meer op de onderschepping van verdacht scheepvaartverkeer in de Middellandse Zee.

Commandeur B. Bekkering heeft het commando gekregen over de SNMG1 en zit met zijn internationale staf aan boord van De Ruyter.

