

MARINEBLAD

NUMMER 4 | JUNI 2016 | JAARGANG 126

UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

- 
- NH-90, maritieme gevechtshelikopter
• 2^e nichecapaciteit Nederlandse onderzeedienst
• Slag bij Jutland

En verder:

- Colijn over de menukaart van Financiën
- Terugblik 5^e KVMO Maritime Shipping Game

KVMO

inhoud



4



7



12



36

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 18 **SERGEI BOEKE**
- 34 **KO COLIJN**

MENSEN

- 36 **TERUGBLIK KVMO MARITIME SHIPPING GAME**
- 39 **IN MEMORIAM**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **OPINIE: 2^E NICHE VAN DE NEDERLANDSE ONDERZEEDIENST**
Pim Rozendaal
- 7 **OPINIE: DE BLACK SWAN-KLASSE**
Danny Turk
- 12 **NH-90, MARITIEME GEVECHTSHELIKOPTER**
Martin Mos en Roy de Ruiter
- 19 **NEDERLANDS-ENGELSE ZEEORLOGEN IN DE 17^E EEUW**
Jaap de Kam
- 24 **HYDROPLANES BOVEN AMSTERDAM**
Erwin van Loo
- 28 **JUTLAND: DE GROOTSTE ZEESLAG IN DE GESCHIEDENIS**
Jaap Anten

VASTE RUBRIEKEN

- 11 **CARTOON**
- 35 **KVMO ZAKEN**
Maritiem Evenement
- 39 **ACTIVITEITEN**



www.kvmo.nl

COLOFON



4 | JUNI 2016



ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie
drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz,
LTZ1 (LD) mr. M.D. Fink, LTZ1 (TD) F.G. Marx
MSc., LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden,
LTZ1 drs. R.M. de Ruiter, LTKOLMARNIS
R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke,
prof.dr. J. Colijn, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon)
MCD (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

Drukker
EposPress
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties
070-383 95 04

Abonnementen
Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis. Informatie over het lidmaatschap van de KVMO staat op: www.kvmo.nl onder 'FAQ'. 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). Richtlijnen voor het schrijven en aanleveren van artikelen zijn in te zien op www.kvmo.nl onder 'Marineblad'.

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

Foto cover:
Schilderij van NH90 boven onderzeeboot.
Gemaakt door Peter van Stigt.

De KVMO maakt deel uit van de



MARC DE NATRIS, VOORZITTER KVMO

column

O nlangs was er in de Tweede Kamer een plenair debat over het defensiebudget. Tijdens en na het debat werd één ding duidelijk: Defensie en haar personeel hoeft van het kabinet Rutte II niets meer te verwachten. De door de oppositie ingediende moties voor het substantieel verhogen van het defensiebudget werden door onze minister ontraden. Een duidelijker signaal kon er vanuit het kabinet en de Tweede Kamer niet worden afgegeven: er is in de Tweede Kamer een zeer ruime meerderheid tegen het verhogen van het defensiebudget. Een week later werd dit



nogmaals bevestigd toen uit de Voorjaarsnota bleek dat Defensie (KMAR) 25 miljoen extra krijgt toebedeeld terwijl Defensie in haar geheel 107 miljoen euro moet inleveren in het kader van het op orde krijgen van de Rijksbegroting. De verwachte trendbreuk is in het (financiële) belang van Nederland een stille dood gestorven. Dit ondanks de harde kritiek van de Algemene Rekenkamer op het defensiebeleid van het kabinet Rutte II.

Niet alleen in het kabinet kijkt men verlekkerd naar het defensiebudget. Ook de ambtenaren van Financiën doen 'een duit in het zakje'. In zijn column verwijst Ko Colijn naar een bezuinigingslijst die door hen is opgesteld. In deze 'menukaart' wordt tussen neus en lippen door nagenoeg de gehele krijgsmacht opgedoekt. Saillant detail: volgens de schrijvers hebben alle ministeries meegedacht.

Als het gaat om een efficiëntere en goedkopere inzet van mensen en middelen dan is het toverwoord in de politiek vaak Europese samenwerking. In de column van Sergei Boeke wordt deze mythe doorgeprikt als *wishfull thinking*. Europese samenwerking in de vorm van *pooling and sharing* kan leiden tot vormen van efficiëntere samenwerking. Volledige integratie echter heeft tot gevolg dat men meerdere kapiteins op een schip heeft en als één kapitein niet wenst mee te doen heeft men een eenheid die uiteindelijk niet inzetbaar is.

Als onze politieke leiding en politici geen actie ondernemen krijgt Nederland sowieso op korte en middellange termijn met een groot aantal niet inzetbare eenheden te maken. Doordat dit kabinet niet van plan is het defensiebudget substantieel te verhogen blijft het 'ongedekte cheques' uitschrijven voor belangrijke vervangingsprojecten. Daarnaast is er geen geld meer voor het groot onderhoud aan schepen met alle gevolgen van dien voor de zeewaardigheid. Er is dus niets geleerd van het Zr. Ms. Mercur-debacle.

Ondanks een ruime meerderheid in de Tweede Kamer voor het vervangen van de onderzeeboten is er een externe commissie ingesteld die over nut en noodzaak van nieuwe onderzeeboten een oordeel mag vellen. Het gevolg laat zich raden: de A-brief aan de Tweede Kamer is ondanks eerdere toezeggingen nog steeds niet verschenen. Het zal u niet verbazen dat de vervanging uiteraard óók op de eerdergenoemde 'menukaart' van Financiën is terug te vinden.

Onze Belgische partners wachten tot op heden tevergeefs op de ondertekening van een *Letter of Intent*, waarin Nederland en België aangeven nader te onderzoeken of zij in een gezamenlijk project tot de aanschaf van nieuwe fregatten kunnen komen. Een logisch project, omdat de beide marines volledig zijn geïntegreerd. Echter, hoe lang zijn onze Belgische vrienden bereid op Nederland te wachten? Buur Frankrijk is met alle liefde bereid om deze fregatten te leveren. In dat geval loopt onze Gouden Driehoek één miljard euro aan inkomsten mis, die hard nodig zijn om de unieke Nederlandse kennis- en maakindustrie overeind te houden. Maar ja, aan inkomsten denken de menukaart-ambtenaren niet.



De tweede niche van de Nederlandse onderzeedienst



3 generaties Nederlandse onderzeeboten.

Toen ik als jong officier mijn eerste stappen binnen de Onderzeedienst zette, bestond deze uit twee werelden: die van de één-cylinders (Zwaardvisklasse) en die van de drie-cylinders (Dolfijn- en Potvisklasse). Tussen die twee werelden was rivaliteit. Die ging zelfs zo ver dat toen Joes Wanders alleen tekeningen van één-cylinders op de jubileumkalender '75 jaar Onderzeedienst' had gezet, deze prompt door de drie-cylinder bemanningen werd geboycot.

Een behoorlijke strop voor de begroting van de jubileumviering was het gevolg. Nu de discussie over de vervanging van de Walrusklasse gevoerd wordt, besef ik pas dat zowel de drie- als één-cylinders de tastbare reflectie waren van een nichecapaciteit. Dan heb ik het niet over uitstekende, maar in het publieke domein nog ondergewaardeerde, operationele nichecapaciteiten van de Nederlandse onderzeeboten en hun bemanningen. Ik doel dan op de technische nichecapaciteiten van juist de Nederlandse maritieme industrie die het mogelijk hebben gemaakt om die hoge operationele standaard te behalen, in combinatie met een voor expeditieaire diesel-elektrische onderzeeboten ongeëvenaarde beschikbaarheid en efficiency. De tweede niche van de Nederlandse onderzeedienst.²

Het beschikken over de beide niches maakt de Nederlandse onderzeedienst en haar boten tot op de dag van vandaag uniek en iets waar we trots op mogen zijn. Het onderhouden van een diesel- elektrische onderzeebootcapaciteit is geen universeel succesverhaal. De Australische Collinsklasse en de Canadese Victoriaklasse (ex-UK Upholderklasse) zijn daarvan helaas voorbeelden.³ Zonder in detail op de situatie bij deze internationale collega's in te

gaan, is het objectief vast te stellen dat daar de kosten, afgewogen tegen de operationele beschikbaarheid, decennialang, onevenwichtig hoog zijn gebleken. Er is hard aan gewerkt om daar verandering in te brengen.⁴ Binnen de internationale onderzeebootgemeenschap is het een publiek geheim dat beide landen daarvoor diverse malen de blik op Nederland hebben gericht waar uitstekende onderzeeboten, een efficiënt werkend wapensysteemmanagement en een gedegen onderhoudsorganisatie beschikbaar zijn. Een situatie die vooral te danken is aan het verstandig aanwenden van de beschikbare kennis en kunde op dat gebied; een competentie waarvoor de basis gelegd is tijdens de nieuwbouw van de Walrus onderzeeboten. De vraag die zich dan ook opdringt is of we zo'n zelfde geweldige performance hadden weten te realiseren met geïmporteerde boten.

LCF versus F-124

Die vraag stellen is 'm beantwoorden. Alleen daarom al is het mijns inziens niet wenselijk om voor de vervanging van de Walrusklasse geheel naar het buitenland uit te wijken. Daarbij komt nog eens dat er nu nergens ter wereld een onderzeebootontwerp beschikbaar is dat voldoet

aan de, terecht hoogstaande, eisen van Defensie. Evenmin zijn er werven die bereid of in staat zijn om de Nederlandse hoge standaard als uitgangspunt te nemen zonder daarvoor het projectrisico in (meer)kosten te vertalen. En voor wie nog wel in dit soort 'turn key project'-scenario's bij buitenlandse werven denkt, zou het goed zijn om eens een vergelijking te maken ten aanzien van de kosten en gerealiseerde output tussen het Nederlandse LCF en de Duitse F-124.

Weinig te bieden?

Wat betreft de onderzeebootbouw in ons land, is het jammer dat een vaak gehoord eerste oordeel, ook binnen Defensie, is dat Nederland sedert het faillissement van RDM weinig te bieden heeft op het gebied van ontwerp en bouw van onderzeeboten. Ten onrechte wordt daarbij verondersteld dat de kennisbasis daarmee volledig is verdwenen. Het is om die reden dat ik mijn artikel ben begonnen met het citaat van de Paradis de Moncrief en ik hoop van harte dat de discussie en besluitvorming zich langs de lijn van dit citaat zullen mogen ontwikkelen. Uit een recente inventarisatie van het *Dutch Underwater Knowledge Center* (DUKC) blijkt bijvoorbeeld dat 80 procent van de kennis nodig voor ontwerp en bouw van onderzeeboten in Nederland aanwezig is. Maar kijk bijvoorbeeld ook eens naar het feit dat een complex en technologisch hoogstaand traject als het Instandhoudingsprogramma Walrusklasse (IP-W) in Nederland in nauwe samenwerking tussen Defensie en industrie kon worden voorbereid en nu wordt uitgevoerd. Dit strekt zich uit van de *engineering* tot en met de constructie op het gebied van het platform en de SEWACO-systemen.⁵ Zo zijn een nieuw *combat management* systeem en een optronische mast geïnstalleerd, wordt door JIVC de laatste hand gelegd aan de operationele software, draait er een moderne sonarsuite en is mede door *reversed engineering* een nieuwe vuurleiding beschikbaar voor gemoderniseerde MK 48 torpedo's. Daarnaast is er een nieuwe stuurautomaat geproduceerd, wordt er hard gewerkt aan vervangende hardware voor de platformautomatisering en zal met een SHF Satcom-faciliteit een belangrijke stap worden gezet op het gebied van het 'ge-netwerkt optreden'.

Gouden driehoek

Het IP-W toont aan dat wij als Nederland bij het toepassen van hoogstaande technische kennis en kunde en het uitvoeren van complexe (internationale) maritieme projecten ons mannetje staan. Het demonstreert eveneens de kracht van de beschikbare *supplier base* op het gebied van onderwatertechnologie, complexe maritieme systemen, *engineering*, systeemintegratie en projectmanagement. De tweede nichecapaciteit van de onderzeedienst is kortom 'alive and kicking'! Het is gelukkig goed om vast te kunnen stellen dat deze tweede niche in beperktere kring wel degelijk bekend is en deels zelfs overheidsbreed is geïnstitutionaliseerd in het kernbegrip 'gouden driehoek'. Ook al wordt dit in de media ten onrechte als een 'lobbyclub' weggezet, het is de afgelopen decennia via bijvoorbeeld de LCF's, PS'en en het JSS juist dé sleutel geweest tot uitstekende schepen die operationeel tot de top behoren en die als projecten op de aspecten van product, tijd en geld meer dan concurrerend zijn uitgevoerd.



We hadden al eerder Zweden aan boord van onze onderzeeboten.

Transfer of Technology

Ik ben realistisch genoeg om vast te stellen dat dit alleen met internationale samenwerking kan worden gerealiseerd. Een deel van de parate expertise voor de bouw van onderzeeboten is met het verdwijnen van de RDM ook daadwerkelijk verdwenen. De in 2015 door Damen Schelde Naval Shipbuilding aangekondigde samenwerking

'Het is mijns inziens niet wenselijk om voor de vervanging van de Walrusklasse naar het buitenland uit te wijken'

met Saab Kockums biedt daartoe een oplossing. Hierbij wordt geprofiteerd van jarenlange ervaring en heel actuele kennis opgedaan bij de *engineering* en de inmiddels aangevangen bouw van de A-26 onderzeeboten voor de Zweedse overheid. Dat dit onderzeeboten zijn voor een ander operationeel profiel is geen beperking omdat de huidige Nederlandse kennisbasis gestoeld op de Walrusklasse, de vertaling naar de Nederlandse eisen in een ontwerp zal kunnen borgen. Een actief *Transfer of Technology* beleid kan daarbij een prima uitgangspunt zijn en sluit daarmee goed aan bij de wens tot internationale samenwerking. De *teaming* tussen Damen en Saab biedt daarnaast voor de Nederlandse overheid kansen op een

verdere samenwerking tussen de Nederlandse (DMO) en de Zweedse (FMV) materieelorganisaties, waarbij Zweden internationaal bekend staat om de innovatieve kennis van onderzeeboottechnologieën.

Gerevitaliseerd

Het staat buiten kijf dat een miljardeninvestering als de vervanging van de Walrussen een unieke kans is om de innovatie, werkgelegenheid en internationale concurrentiekracht van onze nationale maritieme sector een enorme boost te geven. Daarnaast moet je je afvragen of je zo'n belangrijke militair-strategisch instrument wel in het buitenland moet willen laten maken. Wat in ieder geval zeker is, is dat het andersom nooit gaat gebeuren. De Franse en Duitse regering kijken wel goed uit.

Dit zijn stuk voor stuk al valide redenen om onze onderzeeboten grotendeels in ons land te ontwikkelen en bouwen. Mijns inziens is echter de belangrijkste reden dat door de nieuwbouw in eigen land de Nederlandse kennisbasis op het gebied van onderzeeboten gerevitaliseerd wordt. Het is naar mijn vaste overtuiging de enige manier om de risico's en *lifecycle* kosten van de nieuwe klasse voor Defensie beperkt en beheersbaar te houden en te garanderen dat de operationele inzetbaarheid wederom aan de hoge eisen van de Koninklijke Marine gaat voldoen. Een investering in de tweede nichecapaciteit is een investering in de eerste nichecapaciteit en betekent de beste investering in internationale veiligheid en waar voor je geld voor de belastingbetaler.

KTZE b.d. Pim Rozendaal heeft tijdens zijn marine-loopbaan diverse OZB gerelateerde functies vervuld: OG HWD Onderzeedienst (1982); HWD Hr. Ms. Zwaardvis (1983/1984); MEOB Projectcoördinator WLRS / projectteam LVO ZWV-klasse (1984-1988); HWD MARDET Zeeleeuw (1988/1989); DMKM/WCS Lid Projectteam WLRS (1989-1993) en DMO PL IP WLRS (2008-2013). Sedert zijn leeftijdsontslag in 2013 is hij werkzaam bij Damen Naval Shipbuilding als Manager Combat systemen.

Literatuur

- D.C.L. Schoonoord, 'Pugno Pro Patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog', uitgeverij Van Wijnen, Franeker, 2012.
- S.G. Nooteboom, 'Deugdelijke Schepen. Marinescheepsbouw 1845-1995', Europese Bibliotheek, Zaltbommel, 2001.
- K.H.L. Gerretse en J.J.A. Wijn, 'Drie Cylinders Duiken dieper. De onderzeeboten van de Dolfijn-klasse van de Koninklijke Marine', Van Soeren en Co, Amsterdam, 1993.
- P.C. Jalhay en G.J. Horneman, 'Periscoop op! Nederlandse onderzeeboten', De Bataafsche Leeuw, Amsterdam, 2006.
- R.A. Snouck Hurgronje ea., 'Klaar voor onderwater, 100 jaar Nederlandse Onderzeeboten', Aprilis, Zaltbommel, 2006.

Noten

- 1 François-Augustin de Paradis de Moncrif, Frans schrijver en dichter, 1687-1770.
- 2 Incl DMO, CZSK/DMI en de NL industrie.
- 3 Canadian navy asking for millions more to cope with ballooning costs of submarine fleet, David Pugliese, Postmedia News, 26 september, 2014.
- 4 Final Report of Coles Review into Submarine Sustainment, Dec 2012.
- 5 <http://www.nevesbu.com/en-US/Nevesbu/News/Officiële-start-Instandhouding-Programma-Walrus>.

ADVERTENTIE

DE MAANDEN JUNI & JULI IN DE MARINECLUB
DAGELIJKS WISSELENDE SPECIALITEIT VAN DE BARBECUE

DAGELIJKS WISSELENDE SPECIALITEIT VAN DE BARBECUE

VRAAG OP DE DAG VAN UW RESERVERING NAAR DE SPECIALITEIT VAN DE DAG!

JUNI & JULI

BARBECUE SPECIALITEIT RESERVEREN VIA 0223 614225/ 657688



De 'Black Swan'-klasse: een andere kijk op maritieme macht

'Ambitie impliceert een keuzevrijheid die Nederland niet langer heeft', stellen de auteurs van het artikel *Een Deltaplan voor Defensie*.¹ De auteurs uiten hun zorgen over de broodnodige vervangingsprogramma's van marineschepen en de verstreckende gevolgen van het uitblijven daarvan voor het toekomstige ambitieniveau van de Koninklijke Marine.

Nederland is echter niet het enige land dat met dit probleem kampt. De discussie in het Verenigd Koninkrijk, naar aanleiding van het in 2012 verschenen rapport *Future 'Black Swan' Class Sloop-of-War: a Group System*, kan voor een klein land als Nederland belangwekkende inzichten opleveren. De 'Black Swan' discussie bouwt voort op het reeds beproefde concept van modularisatie. Het is een andere kijk op maritieme macht die wellicht niet wenselijk, maar mogelijk wel noodzakelijk is wil Nederland blijven meevaren in een snel veranderende maritieme wereld.

In een opiniestuk in de *New York Times* uit 2007 schreef Paul Kennedy over de globale maritieme ontwikkelingen, en had het volgende te zeggen over de maritieme situatie in Europa: '...with naval budgets being held down and (given the inexorable rise in the cost of weapons systems and personnel) actual fleet sizes being reduced. The most publicized case here is the news that the Royal Navy may be planning to 'mothball' many of its fleet of destroyers and frigates'.² Conservatieve leden van het Britse parlement waren woedend omdat uitgerekend de Franse marine, voor het eerst sinds de inspanningen van minister Jean-Baptiste Colbert in de 17^e eeuw, meer oppervlakteschepen bezat dan de Britten. Symboliek is hier – zeker voor een traditionele maritieme mogendheid als het Verenigd Koninkrijk – dan wel belangrijk, maar dit is niet het fundamentele probleem. Niet alleen de *Royal Navy*, maar ook de zeestrijdkrachten van de rest van Europa – waaronder ook zeker de Koninklijke Marine – hebben geleden onder continue bezuinigingen. Paul Kennedy schreef dit opiniestuk in 2007, en sindsdien is de Britse situatie er niet beter op geworden.

Discussie is er over de vervanging van de *Trident*, vraagtekens over de haalbaarheid van de twee *Queen Elizabeth*-klasse vliegkampschepen en onduidelijkheid

over het benodigd aantal *Type 26*-klasse fregatten om de Britse 'East of Suez' ambitie in leven te houden. Te midden van deze vraagstukken verscheen er in 2012 het door het Britse Ministerie van Defensie gepubliceerde rapport: *Future 'Black Swan' Class Sloop-of-War: a Group System*. Het was het startschot van een vrij fundamentele discussie over de toekomst van de Britse marine – en in dat verlengde, van het concept maritieme macht in het algemeen.

Steeds duurder, en steeds minder

De eerste termijn van Churchill als *First Lord of the Admiralty* (1911-1915) is voornamelijk gekenmerkt en besmet geraakt door het fiasco bij Gallipoli. Hoewel hij zich met zijn latere heroïsche optreden in 1940 alsnog ontpopte tot één van de grootste, zo niet de grootste staatsman uit de westerse geschiedenis, heeft hij gedurende zijn termijn als *First Lord of the Admiralty* wel degelijk veel invloed gehad op later maritiem beleid. Ten eerste vanwege zijn rol in de omschakeling van marineschepen aangedreven door olie in plaats van kolen; een omwenteling die grote gevolgen heeft gehad voor de geopolitieke ontwikkelingen van de 20^e eeuw. Zijn andere invloed ligt in het verlengde van de huidige discussie aangaande het rapport *Future 'Black Swan' Class Sloop-of-War: a Group System*, en is derhalve relevant voor dit artikel.

Toen Churchill in 1911 aantrad als *First Lord of the Admiralty*, was de *Royal Navy* verwickeld in één van de meest befaamde wapenwedlopen uit de geschiedenis. De *Risicogedanke*³ van admiraal Tirpitz maakte de Duitse vloot een belangrijke rivaal voor de Britse slagschepen. De kosten van steeds meer en bovendien geavanceerdere Britse slagschepen (*Dreadnoughts*) zouden op termijn onhoudbaar zijn. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog schreef Churchill in zijn na de Eerste

Wereldoorlog uitgebrachte werk *The World Crisis*, dat nadat hij van het kabinet toestemming had verkregen om voor het jaar 1914 vier *super-dreadnoughts* te bouwen, hij begon met zijn plannen 'for converting two of these ships into a much larger number of smaller vessels'. Churchills voorstel was om deze *super-dreadnoughts* niet te beschouwen als 'capital ships but as units of power which could, if desirable, be expressed in any other form'.⁴ Hier poneert hij niet alleen het probleem van het al eeuwenoude schisma tussen 'grote' en 'kleine' schepen, maar draagt ook een oplossing aan.

Honderd jaar later is die mogelijke oplossing nog steeds niet geïmplementeerd. Met continue verbeteringen in technologie en bewapening dreigt de Royal Navy zelfs vast te raken in een 'cycle of ever smaller numbers of ever more expensive ships'.⁵ Dit is geen verwijzing naar het *dreadnought*-programma onder Churchill, maar zijn

'De cyclus van steeds duurdere en steeds minder schepen is niet alleen een Brits probleem'

de woorden van de Britse premier David Cameron in een speech aan het Lagerhuis. Evenals honderd jaar geleden zijn de Britten gedwongen om de toekomstige maritieme capaciteiten te heroverwegen. Het maritieme centrum van de wereld is dan wel verplaatst van de Noordzee naar de Aziatische wateren, de Britse ambitie om ten oosten van Suez te opereren is niet veranderd. De cyclus van steeds duurdere en steeds minder schepen is niet alleen een Brits probleem, maar het gat tussen maritieme capaciteiten enerzijds en ambitie anderzijds is zichtbaar in veel andere Europese landen. In 1995 bezaten de EU-lidstaten 197 fregatten, in 2010 – ondanks een aanzienlijke uitbreiding van de EU – was dit aantal 163.⁶ Hetzelfde geldt voor onderzeeërs en

patrouilleschepen. Anno 2016 is het enige grote, volledig operationele vliegkampschip in Europa de Franse trots, *Charles de Gaulle*. De twee Britse *Queen Elizabeth*-klasse vliegkampschepen zullen pas respectievelijk in 2017 en 2020 te water worden gelaten. Intussen heeft onder meer de interventie in Libië (2011) de limieten van de Europese maritieme macht op pijnlijke wijze aangetoond. Meer dan de helft van de Franse maritieme capaciteit werd tijdens deze militaire campagne ingezet, en deze tijdelijke uitschieter in activiteit ontregelde het gehele trainings- en inzetschema van de Franse marine.⁷ Bovendien moesten de Italianen gedurende de operatie hun vliegkampschip *Garibaldi* terugtrekken uit kostenoverwegingen.⁸ Aan de andere kant zijn de Europese marines zeer succesvol geweest in bijvoorbeeld de bestrijding van piraterij voor de kust van Somalië, maar het is de vraag of relatief dure fregatten – inzetbaar voor het hogere geweldsspectrum – de in economisch opzicht meest efficiënte platformen zijn voor de uitvoering van dergelijke operaties. Dit geldt ook voor de rol van de marine in de aanhoudende vluchtelingen crisis op de Middellandse Zee. Een schip mag dan wel twintig keer beter zijn dan de voorganger, het kan nog steeds maar op één plek tegelijk zijn.

Modulariteit

Tegenwoordig worden marineschepen ontworpen rondom hun voorname wapensystemen; gebaseerd op de beoogde specialistische taak.⁹ Met zoveel ingebouwde specialismen in individuele schepen, is het moeilijk en bovendien duur om marineschepen aan te passen aan een andere strategische context. Zeker voor westerse marines is dit een groot probleem: de 'cycle of ever smaller numbers of ever more expensive ships', zoals Cameron dit terecht noemde. Er kan dan een situatie ontstaan waarbij het Westen beschikt over 'koninginnen, lopers en paarden', maar niet over 'pionnen' die benodigd zijn

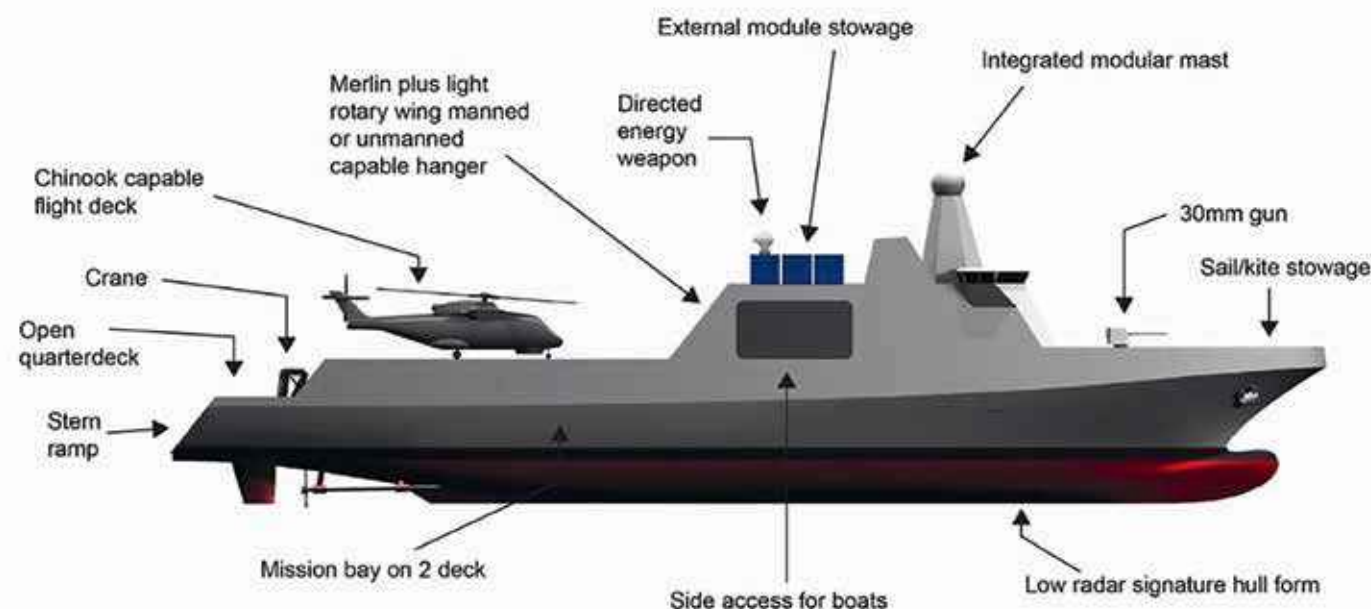
om een globaal bereik te behouden.¹⁰ Modulariteit – de concrete uitwerking van Churchills voorstel honderd jaar eerder – biedt een ontsnapping uit deze cyclus. Modulariteit is een operationeel concept dat is gebaseerd op scheepsontwerpen met éénzelfde romp en worden ingericht met zogenaamde 'mix and match' onderdelen, sensoren en wapensystemen. De scheepsrompen zijn niet de aanjager van de oplopende kosten van marineschepen, de steeds geavanceerdere technologie is dat echter wel. De filosofie achter het principe van modulariteit is dat eenzelfde scheepstypen kunnen worden uitgerust met inwisselbare militaire hardware naar gelang het type missie dit vereist. 'Plug and play' zoals dit wordt genoemd.¹¹

Denemarken was pionier op het gebied van modulariteit en intussen is het volledig geïncorporeerd in de Deense marine. De Deense *Flyvefisker*-klasse patrouillevaartuigen waren in de jaren '80 het eerste voorbeeld, maar onderwijl opereren ook de *Absalon*-klasse en de *Ivor Huitfeldt*-klasse fregatten met inwisselbare modules. Deze modules – lijkend op containers – kunnen gemakkelijk tussen scheepsrompen worden verplaatst. Er is op deze wijze een grote flexibiliteit: eenzelfde fregat kan worden uitgerust voor onderzeebootbestrijding in bijvoorbeeld de Oostzee, of voor 'multi-purpose' doeleinden zoals de bestrijding van piraterij voor de kust van Somalië.¹² Het is niet verwonderlijk dat kleine landen, zoals Denemarken, inventieve oplossingen zoeken om met een beperkt budget een zo groot mogelijk maritiem

handelingsvermogen te behouden. Deze ontwikkeling is de Verenigde Staten – als de hedendaagse maritieme grootmacht – niet ontgaan. De Amerikaanse marine, ooit onder Reagan nog strevend naar de zogenaamde '600-ship-navy' gedurende de Koude Oorlog, bestaat inmiddels uit 286 marineschepen (afhankelijk van hoe je telt, kan beargumenteerd worden dat dit er 275 zijn).¹³ De Amerikaanse president Jimmy Carter zei ooit: 'ship count is only one metric to evaluate fleet effectiveness'.¹⁴ Echter voor een marine met globaal bereik en de ambitie om dat te behouden, zijn aantallen wel degelijk een belangrijke variabele in het meten

'Het is dan ook schrijnend dat een mogelijk antwoord om de balans te herstellen, nooit serieus is overwogen'

van maritieme macht. De *Littoral Combat Ship* (LCS) – wellicht het bekendste voorbeeld van modulariteit – is het Amerikaanse antwoord op de ook voor hen geldende cyclus van steeds duurdere en steeds minder schepen. De plannen hiertoe werden in 2001 al aangekondigd en het is de ambitie om de LCS te laten functioneren als een Zwitsers zakmes. Deze moeten dan als de 'cavalerie van de vloot' de grotere Amerikaanse oppervlakteschepen vrijmaken voor de taken waar deze daadwerkelijk voor gebouwd zijn.¹⁵ Critici vrezen echter dat de LCS's een 'jack of all trades and masters of none' zullen worden.¹⁶ Daar komt bij dat sinds de initiëring van het concept in



Voorbeeld van een modulair schip. Figuur uit het Britse MOD rapport Future 'black swan' class sloop-of-war: A group system.



Het Amerikaanse Littoral Combat Ship USS Independence. (foto US navy/en.wikipedia.org)

2001, de maritieme strategische context aanzienlijk is veranderd. De maritieme opkomst van met name China heeft vragen doen rijzen over de wenselijkheid van de relatief lichtbewapende, doch grotere aantallen LCS's. De roep om meer van de zeer geavanceerde *Zumwalt*-klasse torpedobootjagers is dan ook weer hoorbaar. Oorspronkelijk was het plan om 32 van deze schepen in dienst te nemen, maar zijn het er uiteindelijk 'slechts' drie geworden. De Amerikaanse auteur Gregg Easterbrook schreef hierover in een opiniestuk: 'Most likely it will never be tested in battle, because no other nation is even attempting to build a warship like the Zumwalt, which symbolises the gigantic advantage the United States Navy enjoys'.¹⁷ De Verenigde Staten hebben echter de luxe om in beide spectra van maritieme macht te investeren, kleinere landen zoals Denemarken en zeker ook Nederland ontbeert het die keuzevrijheid. Het is derhalve belangwekkend om te kijken naar hoe de historische maritieme natie bij uitstek, het Verenigd Koninkrijk, met dit vraagstuk omgaat.

Het 'Black Swan' vraagstuk

Het rapport *Future 'Black Swan' Class Sloop-of-War: a Group System*¹⁸ werd in 2012 gepubliceerd op een moment dat de Britse militaire en politieke leiding zich realiseerden dat de huidige maritieme capaciteiten onvoldoende zijn om de Britse 'East of Suez' ambities te verwezenlijken. De Britse urgentie is dan ook hoog. Op dit moment beschikt het land over geen enkel vliegkampschip (hoewel er twee in aanbouw zijn), geen diesel-aangedreven onderzeeërs (zoals de vroegere O-klasse) en over slechts negentien fregatten en torpedobootjagers (in 1977 waren dit er nog zeventig).¹⁹

Het in Britse maritieme kringen gevreesde 'C' woord kwam dan ook weer om de hoek kijken, toen in december 2012 de toenmalige Chef van de Defensiestaf generaal David Richards sprak over *Corvettes*.²⁰ De 'Black Swan'-klasse – de uitkomst van de door Defensie uitgevoerde studie – is in veel opzichten gelijkwaardig aan het Amerikaanse LCS concept, maar in plaats van modularisatie met betrekking tot fregatten draait het bij de 'Black Swan'-klasse om korvetten. De 'Black Swan'-klasse, zo was de visie, moet de balans in de *Royal Navy* terugbrengen. Het is een balans die, met enerzijds het (relatieve) kleine aantal geavanceerde oppervlakteschepen – zoals de *Type 45* torpedobootjager en de *Type 23* fregatten – en anderzijds het ontbreken van lichte schepen, geheel weg is.

Het is dan ook schrijnend dat een mogelijk antwoord om de balans te herstellen, nooit serieus is overwogen. Voor de maritieme leiding waren en zijn de nieuwe *Type 26* fregatten (als vervanger van de *Type 23*) de topprioriteit en de 'Black Swan'-klasse zou alleen maar budget van dat project wegnemen.²¹ Daar komt bij dat de huidige maritieme leiding carrière heeft gemaakt op de grote Britse oppervlakteschepen en het gevoel voor historie, traditie en prestige ongetwijfeld heeft meegespeeld in de besluitvorming. In een artikel door *Reuters* zei een anonieme Britse marineofficier: "There is a schism

between the big ship and the little ship community. Pushing the 'Black Swan' is almost certain career death".²² Het *Type 26* zal – zo is intussen duidelijk geworden – evenals de Amerikaanse *Zumwalt*-klasse niet in de oorspronkelijk beoogde aantallen gebouwd worden. In de Britse *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review* staat dat de *Type 26* binnenkort de *Type 23* geleidelijk zal vervangen, maar dat de vloot van fregatten en torpedobootjagers niet groter dan het huidige aantal van negentien zal zijn.²³ Het feit dat het Britse ministerie van Defensie de 'Black Swan' nota heeft geschreven geeft aan dat de urgentie van het probleem wordt onderkend, maar de omzetting naar beleid blijft vooralsnog uit. In diezelfde *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review* staat wel de intentie dat er zal worden gekeken naar een nieuwe klasse van lichtere, flexibelere fregatten die na 2030 in de vaart kunnen komen. Echter gezien de snel veranderende en complexere strategische context, waarbij het *blue-water* domein weer aan belang wint, is het afwachten wat hier van terecht zal komen.

Conclusie

Ruim honderd jaar nadat Churchill een nogal abstracte, maar tegelijkertijd revolutionaire oplossing aankaartte voor de 'cycle of ever smaller numbers of ever more expensive ships', kampt de *Royal Navy* – en het Westen in het algemeen – nog steeds met dit probleem. De Westerse wereldwijde maritieme suprematie die symbolisch begon toen Vasco da Gama in 1498 in India vroeg om 'specerijen en christenen', is na ruim 500 jaar gestaag aan het afbrokkelen. Het Westen geniet in technologisch opzicht nog een aanzienlijke voorsprong, maar dat zal steeds minder een vanzelfsprekendheid zijn.

De in dit artikel genoemde voorbeelden om aan de benauwende cyclus te ontsnappen, zoals de Deense *Absalon*-klasse, de Amerikaanse *Littoral Combat Ships* en de niet geïmplementeerde 'Black Swan'-klasse, zijn allemaal verre van ideaal. In een ideale wereld beschikt de *Royal Navy* immers nog over 40 fregatten en stelt de Nederlandse regering voldoende geld beschikbaar om de Nederlandse M-Fregatten op tijd te vervangen. Dit is helaas niet de realiteit en het in gebruik nemen van kleinere, goedkopere en flexibelere fregatten of korvetten is dan al snel een kwalitatieve stap terug, maar soms simpelweg onvermijdelijk wanneer het vervangingsbudget ontoereikend is. De *Royal Navy* heeft nog enigszins de luxe om van een ambitieniveau te spreken en de vrijheid om deze keuze (vooralsnog) uit te stellen

De vervangingsbehoefte bij de Koninklijke Marine is echter uiterst urgent. De politieke focus ligt op de vervanging van de twee M-Fregatten en de – in de media breed uitgemeten – onderzeeboten. Echter, zoals de auteurs van het artikel *Een Deltaplan voor Defensie* stellen, zullen de komende twintig jaar 23 marine eenheden vervangen moeten worden. Het defensiebudget hiervoor is volledig ontoereikend en, zoals de auteurs terecht schreven, het is tijd om afscheid te nemen van het woord ambitieniveau. 'Ambitie impliceert een keuzevrijheid die Nederland niet

langer heeft'.²⁴ Het ontbreken van die keuzevrijheid maakt het wellicht noodzakelijk om het concept maritieme macht op een andere manier te benaderen en om de in het Verenigd Koninkrijk beëindigde 'Black Swan' discussie in Nederland op te pakken.

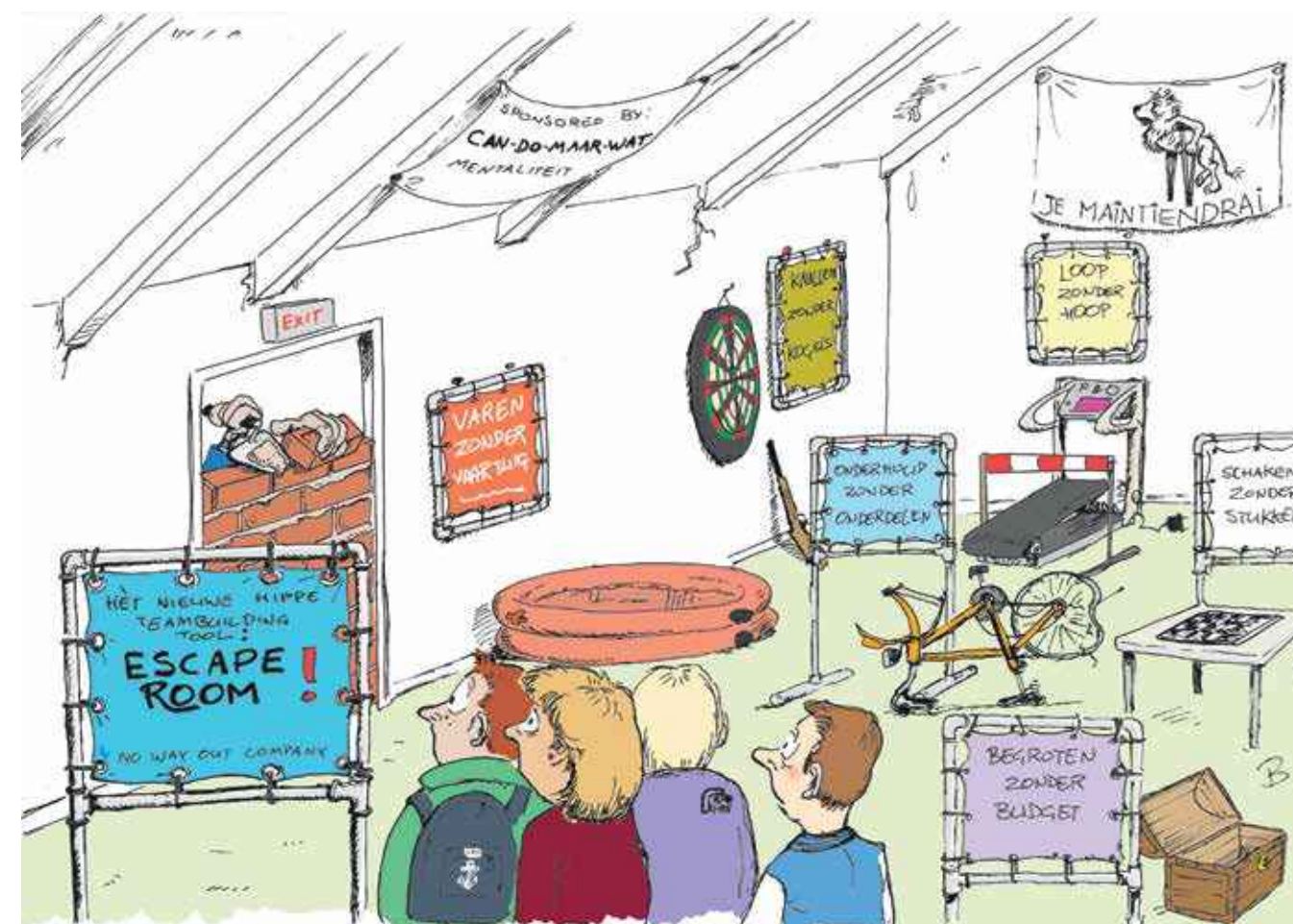
D.P. (Daniël) Turk MA, MSc is wetenschappelijk medewerker bij de TeldersStichting. Hij schreef dit artikel op persoonlijke titel.

Noten

- 1 Werkgroep krachtige inbreng KVMO, 'Een Deltaplan voor Defensie', *Marineblad* (maart 2016), p. 7.
- 2 Kennedy, Paul, 'The rise and fall of navies', *New York Times* (5 april 2007), <http://www.nytimes.com/2007/04/05/opinion/05iht-edkennedy.1.5158064.html?pagewanted=all&r=0> (laatst geraadpleegd op 14 oktober 2015).
- 3 Deze risictheorie van Tirpitz hield in dat de Duitse vloot dusdanig versterkt moest worden dat de Engelsen zouden terugschrikken van een aanval op de Duitse vloot en zouden afzien van een militaire interventie op het continent.
- 4 Winston Churchill, *The World Crisis*, Chartwell Trust: Churchill Papers, Churchill College, Cambridge, 8/61, folder 28 (1923).
- 5 Apps, Peter, 'Iran face-off drives new small ship focus', *Reuters* (23 mei 2012).
- 6 Veen, E.H., 'The Sea: Playground of the Superpowers', *The Hague Centre for Strategic Studies* rapport nr. 13-3 (2012), p. 72.
- 7 De Saint Salvy, A.F., 'We must merge our 23 navies to safeguard the EU's security', *Europe's World* (1 juni 2012).

- 8 AFP, 'Italy withdrawing its only carrier from NATO's Libya operation', *Atlantic Council* (7 juli 2011).
- 9 Parry, Chris, *Super Highway. Sea Power in the 21st Century* (Londen 2014), p. 185.
- 10 Clarke, Alexander, 'We have the centrepiece...but what about the rest of the board?', *European Geostrategy* (4 juli 2014).
- 11 Parry, Chris, *Super Highway*, p. 186.
- 12 Cropsey, Seth, *Mayday. The Decline of American naval supremacy* (New York 2013), p. 251.
- 13 O'Brien, Robert C., 'The Navy's Hidden Crisis', *Politico Magazine* (5 februari 2015).
- 14 Ibidem.
- 15 Murphy, M.N., 'The Littoral Combat Ship. An examination of its possible concepts of Operation', *Centre for Strategic and Budgetary Assessments* (2010), p. 62.
- 16 Parry, Chris, *Super Highway*, p. 186.
- 17 Easterbrook, Gregg, 'Our Navy is Big Enough', *New York Times* (9 maart 2015)
- 18 De naam vindt zijn oorsprong in de *Black-Swan*-klasse korvetten die vlak voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd om de Britse aanvoerroutes te beschermen tegen de Duitse U-boten. Als 'group system' waren deze platformen zeer succesvol.
- 19 Urban, Mark. *The Edge. Is the military dominance of the West coming to an end?* (Londen 2015), p. 6
- 20 Childs, Nick, *Britain's Future Navy* (Barnsley 2012), p. 123.
- 21 Ibidem, p. 123.
- 22 Apps, Peter, 'Iran face-off drives new small ship focus'.
- 23 HM Government, *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015* (November 2015), p. 31
- 24 Werkgroep krachtige inbreng KVMO, 'Een Deltaplan voor Defensie', *Marineblad* (maart 2016), p. 7.

CARTOON



Airpower had shown [during the First World War] it could help solve the Navy's historic problem of being able to actually locate the enemy in the wide and open ocean. (...) Because of these fundamental and apparently permanent characteristics of the environment in which they took place, naval operations were absolutely dominated by the problem of finding the enemy.

Geoffrey Till,
Professor of Maritime Studies, 2011

Vooraanzicht van een NH-90, met duidelijk zichtbaar de radar en antennes van de Electronic Warfare Suite (EWS).



Nowhere to run, Nowhere to hide

De NH-90, de maritieme gevechtshelikopter van de Nederlandse krijgsmacht

Sinds 2010 beschikt de Nederlandse krijgsmacht over de NH-90 helikopter. De introductie van de helikopter verliep niet zonder problemen. Corrosie, oplopende kosten en lage beschikbaarheid speelden de helikopter parten en leidden in 2014 zelfs tot het besluit de afname enige tijd te stoppen.¹ De helikopter kreeg hierdoor een slechte reputatie.

Voor het Maritime Warfare Centre (MWC) en het Defensie Helikopter Commando (DHC) was dit aanleiding een Working Paper uit te geven over de NH-90.² Dit artikel is een bewerking daarvan en beoogt een breder publiek op de hoogte te stellen van de capaciteiten van de NH-90 en de ervaringen die de afgelopen vijf jaar zijn opgedaan met de helikopter. Het uiteindelijke doel is de lezer een evenwichtiger beeld van de Nh-90

te geven. Overigens zonder iets af te willen doen aan de deels door de fabrikant erkende problemen.³

Het artikel begint met de ontstaansgeschiedenis van de NH-90 en een korte beschrijving van de belangrijkste capaciteiten. Daarna volgt een uiteenzetting van de toegevoegde waarde van de helikopter tijdens maritieme gevechtsoperaties, dat is immers de primaire taak van de

NH-90 *NATO Frigate Helicopter* (NFH). Het artikel eindigt met een terugblik op de afgelopen vijf jaar.

De NATO Helicopter for the 1990s

De oorsprong van het NH-90 project ligt in de jaren tachtig van de vorige eeuw toen Frankrijk, West-Duitsland, Italië en Nederland besloten samen een nieuwe generatie helikopter te ontwikkelen.⁴ Een belangrijke overweging was het versterken van de Europese defensie-industrie. De deelnemende industrieën, Agusta Westland, Eurocopter en Stork Fokker richtten in 1992 *NATO Helicopter Industries* (NHI) op voor het ontwikkelen, bouwen en in stand houden van de NH-90 helikopter. Het NH-90 project kampte met flinke vertraging waardoor NHI, drie jaar later dan gepland, pas in 2010 de eerste Nederlandse NH-90 afleverde. De levering van de laatste NH-90 is voorzien medio 2016.

De NH-90 is een tweemotorige middelzware helikopter. De NH-90 kent een hoge mate van automatisering en integratie van systemen. Zo is de cockpit volledig digitaal uitgevoerd en geschikt voor het gebruik van *Night Vision Goggles* (NVG). De NH-90 was de eerste helikopter ter wereld met volledig digitale 'fly by wire' besturing. In plaats van kabels, buizen en stangen verloopt de besturing via elektronische signalen en computers. Het voordeel is dat de besturing minder ruimte in neemt, minder kwetsbaar is, eenvoudiger is te onderhouden en in combinatie met een geavanceerde automatische piloot relatief eenvoudig te besturen.

NHI bouwt twee basisvarianten van de NH-90. De *NATO Frigate Helicopter* (NFH) voor maritieme gevechtsoperaties en de *Tactical Transport Helicopter* (TTH) voor tactische transporttaken boven land. De belangrijkste verschillen tussen de NFH en TTH zijn de missiesystemen. De TTH beschikt over een laadklep aan de achterzijde van de helikopter, extra zitplaatsen en een geavanceerd infrarood nachtzichtsysteem. De NFH heeft in plaats daarvan een radar, een sonar en kan torpedo's en missies afvuren. Een ander belangrijk verschil is dat NFH ontworpen is voor operaties vanaf schepen. De NFH beschikt daarom over een vouwbare staart en bladen, een *deck lock systeem* en een drijfsysteem voor het geval de helikopter te water raakt. Nederland heeft twintig NH-90's in de NFH configuratie gekocht. Twaalf daarvan zijn voorzien van de missiesystemen voor maritieme gevechtsoperaties, de overige acht hebben dat niet en zijn bestemd voor transporttaken, Nederland noemt dit de *Transport NATO Frigate Helicopter* (TNFH).⁵ Aangezien alle Nederlandse NH-90 helikopters dezelfde NFH basisconfiguratie hebben en de missiesystemen uitwisselbaar zijn bepaalt de configuratie van de missiesystemen of er sprake is van een NFH of een TNFH.⁶

De NFH-variant behoort tot de nieuwste generatie maritieme gevechtshelikopters. De belangrijkste verbetering is de integratie van de systemen. De bemanning kan hierdoor informatie sneller verzamelen en interpreteren, delen en zo nodig tot een aanval overgaan. Het resultaat van deze *sensor fusion* is dat het omgevingsbewustzijn (*situational awareness*) van de bemanning enorm is toe-

genomen waardoor ze een hoge operationele output kunnen leveren en meerdere missies tegelijkertijd uit kunnen voeren. Dit maakt de NFH met al zijn sensoren boven en onder water tot één van de belangrijkste *Intelligence, Surveillance and reconnaissance* (ISR) platformen van de Nederlandse krijgsmacht in het maritieme domein.⁷ Voor een maritieme taakgroep is een NFH een *force multiplier* en indien voorzien van bewapening een *force weapon*.

Het DHC kent op dit moment twee bemanningsconcepten: *Multi-Pilot Crew* (MPC) en *Single-Pilot Multi Crew* (SPMC). In het MPC bestaat de cockpitbemanning uit twee vliegers, een *Pilot In Command* (PIC) en een *Co-Pilot*. In het SPMC bestaat de cockpitbemanning uit een PIC en een *Tactical Coordinator* (TACCO) als *Mission Commander*. Het MPC is in gebruik op alle helikopters van het DHC. Op de NH-90 is ook het SPMC mogelijk.⁸ Het uitgangspunt van het NH-90 ontwerp was namelijk dat één vlieger alle missies onder alle omstandigheden alleen kan vliegen. De uiteindelijke samenstelling van de cockpitbemanning hangt af van de missie van de helikopter.⁹ Als het zwaartepunt ligt bij de maritiem tactische expertise zal de bemanning meestal bestaan uit een vlieger, een TACCO en een *Helicopter Sensoroperator* (HSO). Als de nadruk ligt op tactisch transport en tactisch vliegen bestaat de bemanning veelal uit een twee vliegers en een *loadmaster*. Verder kan afhankelijk van de missie 'mission essential crew' (MEC) aan de bemanning worden toegevoegd. Voorbeelden van MEC zijn een *SAR physician*, *rescue operator* of *aerial marksman*.

De NFH is voorzien van een diversiteit aan sensoren, communicatiemiddelen en bewapening. De belangrijkste sensoren zijn de radar, de FLIR (*forward looking infra-red*), de *Electronic Warfare Suite* (EWS) en de sonar. De radar heeft een rondom dekking met een groot bereik en is geoptimaliseerd voor het detecteren van kleine objecten als een *go-fast* of een periscoop. De FLIR stelt de bemanning in staat zowel overdag als 's nachts objecten waar te nemen, te volgen en te identificeren. Met de EWS kan de bemanning elektromagnetische signalen, zoals een radaruitzending, onderscheppen, peilen, analyseren en identificeren. Voor onderzeebootbestrijding beschikt de NFH over een *Helicopter Long Range Active Sonar* (HEL-RAS) *Dipping Sonar* en sonoboeien. De NH-90 is voorzien van twee V/UHF-radio's voor de korte afstand en één HF-radio voor de lange afstand. Alle radio's zijn geschikt voor gecijferde spraak- en datacommunicatie (Link 11) en zijn met de *autorelay* functie aan elkaar te koppelen. De V/UHF radio's kunnen ook radiosignalen uitpeilen. De HEL-RAS sonar is voorzien van een onderwatertelefoon voor de communicatie met onderzeeboten. Tot slot kan de NFH kan worden bewapend met torpedo's, *Helicopter Air to Surface Missiles*, machinegeweren (M3M .50, MAG) en precisie wapens (HK417, Accuracy).¹⁰

Maritime Air Power tijdens maritieme gevechtsoperaties

Voor een schip is het kunnen gebruiken van de derde dimensie van grote toegevoegde waarde. De traditionele betekenis van vliegende eenheden als ogen, oren en tan-



den van de vloot is nog steeds onverminderd van belang. Een vliegende eenheid kan door zijn hoogte verder kijken en door zijn snelheid en bereik een groter gebied in kaart brengen en op grote afstand doelen aanvallen of met *Over The Horizon Targeting* een schip daartoe in staat stellen. Tijdens amfibische operaties stellen helikopters mariniers in staat het strand over te slaan en een doel direct aan te vallen. Naast deze traditionele taken neemt het belang van het verzamelen van data steeds meer toe. Krachtige computers en onuitputtelijke opslagcapaciteit maken het mogelijk alle verzamelde data (*Big Data*) op te slaan, te combineren en te interpreteren (*Data Analytics*). Dit komt ten gunste aan de *situational awareness*, commandovoering en uiteindelijk een effectievere inzet. De NfH is één van belangrijkste verzamelaars van elektromagnetische data, video data en akoestische data in het maritieme domein.

De Grondslagen van het Maritieme Optreden (GMO), onderscheidt op basis van het karakter en geweldsintensiteit van het militaire optreden drie hoofdvormen van maritieme operaties: maritieme gevechtsoperaties, maritieme veiligheidsoperaties en maritieme assistentie. De maritieme gevechtsoperatie vormt het wezen van het militaire bedrijf en dient als basis voor het uitvoeren van de andere twee hoofdvormen. Deze ordening geldt ook voor de NH-90. De missiesystemen van de helikopter en de vaardigheden van de bemanning zijn primair bedoeld voor maritieme gevechtsoperaties, maar komen ook uitstekend tot hun recht tijdens veiligheidsoperaties en maritieme assistentie, zoals bijvoorbeeld tijdens *Search and Rescue* (SAR).

Maritieme gevechtsoperaties vinden op en vanuit zee plaats in alle delen van het maritieme domein: op, onder en boven het water en vanuit zee op land. Elk deel heeft zijn eigen specifieke karakteristieken, middelen en tactieken. De rol van de NH-90 tijdens maritieme gevechtsoperaties is hieronder uitgewerkt.¹¹

Anti-Surface Warfare

Het doel van Anti-Surface Warfare (ASuW) is voorkomen dat een tegenstander nuttig gebruik kan maken van zijn oppervlakteschepen. Wegens de enorme bereiken van geleide wapens is het cruciaal sneller dan de tegenstander te weten wat er in een zeegebied vaart en vliegt. De opbouw van een goede *situational awareness* is cruciaal. Eén van de hoofdtaken van de NfH tijdens ASuW is dan ook het vliegen van ISR-missies.

De primaire sensor voor het *detecteren* en *lokaliseren* van contacten op zee is de radar. De radar heeft een groot detectiebereik en kan objecten automatisch detecteren, volgen en tot op zekere hoogte classificeren. De EWS-suite is de tweede hoofdsensor tijdens ISR-missies. Een groot voordeel van de EWS is dat de bemanning uitgezonden radarsignalen kan detecteren zonder zelf de eigen radar te gebruiken en daardoor langer onopgemerkt kan blijven. Met behulp van kruispeilingen is het mogelijk de bron lokaliseren en deze vervolgens met signaalanalyse te identificeren. De derde hoofdsensor is het blote oog. Daarbij zijn de FLIR en NVG belangrijke hulpmiddelen gedurende de nacht. Met de FLIR kan de bemanning bovendien, ook overdag, verder kijken dan met het blote oog.¹² Tot slot kan de NH-90 de vergaarde informatie met Link 11 delen met eigen eenheden en vice versa. De beeldopbouw verloopt hierdoor veel sneller dan voorheen mogelijk was.

Anti-Submarine Warfare

Eén van de gevaarlijkste wapensystemen op zee is een onderzeeboot. Dit komt enerzijds omdat een onderzeeboot moeilijk te vinden is, anderzijds heeft een onderzeeboot een enorme slagkracht. Eén torpedo is voldoende om vrijwel elk schip tot zinken te brengen. Hierdoor is louter de aanwezigheid (of het vermoeden) van een onderzeeboot een ernstige verstoring van het verloop van een maritieme operatie.

Helikopters zijn door hun snelheid en bereik uitstekende

onderzeebotenjagers. Bovendien kunnen de meeste onderzeeboten weinig tegen helikopters uitrusten. Door de combinatie van de HELRAS sonar met een groot detectiebereik, de flexibiliteit van sonoboeien en de integratie van sensoren is de NfH een zeer capabele ASW-helikopter. Ook de radar, die geoptimaliseerd is om op grote afstand kleine objecten te detecteren, draagt hier aan bij. Dit is belangrijk omdat commandant van een onderzeeboot regelmatig zijn 'masten' boven water uit steekt om zijn navigatie bij te werken of een aanval voor te bereiden.

Amfibische Operaties

Helikopteroperaties zijn onlosmakelijk verbonden met amfibische operaties. Daarbij is de inzet van beide zowel de NfH als de TNFH van belang. De NfH draagt bij aan het veilig stellen van een ongestoorde landing door de amfibische taakgroep te beveiligen tegen vijandelijke onderzeeboten en oppervlakteschepen. Ook kan de NfH communicatie doorgeven (*relay*) en doelen op het land met eigen wapens of Naval Gunfire Support (NGS) uitschakelen. De TNFH kan twaalf volledig uitgeruste militairen ver landinwaarts inzetten, ook in slechte weersomstandigheden. De ballistische protectie, *self sealing tanks* en elektronische zelfbescherming (*chaff* en *flares*) biedt de TNFH een zekere mate van zelfbescherming tegen klein kaliber en

geleide wapens. Verder kan de TNFH een bijdrage leveren aan de logistieke ondersteuning. In de cabine is plaats voor meerdere pallets en aan de *cargo hook* kan de helikopter maximaal 4000 kg aan goederen vervoeren. Tot slot is de TNFH geschikt voor het evacueren van gewonden met medische begeleiding. De helikopter biedt plaats aan negen stretchers, medisch personeel en apparatuur.

Speciale Operaties

Tijdens speciale operaties zijn helikopters veelal onmisbaar. Ze zijn relatief snel en flexibel inzetbaar, ze kunnen laag vliegen en vuursteun geven. Ook bieden helikopters speciale eenheden diverse mogelijkheden voor infiltratie, zoals *fastropen*, met een rubberboot (*softduck*) of met een parachute. De NH-90 is geschikt voor het uitvoeren van speciale operaties. In het maritieme domein zal dat veelal in samenwerking zijn met *Maritime Special Forces* (MARSOFF). Door de eenvoudige besturing en het uithoudingsvermogen kan de NH-90 dat ook in moeilijke omstandigheden. De NfH kan met zijn sensoren en communicatiemiddelen een bijdrage leveren aan doelverkenning en als *air mission commander* een operatie aansturen. Bijvoorbeeld als MARSOFF met meerdere helikopters een door terroristen gegijzeld boorplatform wil bevrijden. De TNFH kan meerdere teams tegelijkertijd afzetten.



NH-90 lostte in 2010 de Westland SH-14D Lynx af.

The proof of the pudding is in the eating

De introductie van een nieuw wapensysteem is niet eenvoudig. Een kleine groep technici en vliegend personeel moet eerst ervaring opdoen met het nieuwe wapensysteem, deze kennis borgen in opleidingen, handboeken en doctrines en vervolgens verspreiden. Dit kost veel tijd. Veel zaken zijn onbekend en de ervaring problemen snel op te lossen ontbreekt.

Een viertal ontwikkelingen zette de introductie van de NH-90 verder onder de druk. Ten eerste had de helikopter relatief veel last had van kinderziektes, omdat Nederland noodgedwongen een nog niet volledig uitontwikkeld, maar *Meaningful Operational Capable* (MOC) NH-90 had afgenomen. Dit was vooraf bekend, maar vanwege de vertraging en het naderende einde van de levensduur van de Lynx kon de afname niet langer op zich laten wachten. De tweede ontwikkeling die nagenoeg op hetzelfde moment plaats vond was van organisatorische aard. De Groep Maritieme Helikopters van de marine ging op in het DHC, een joint defensieonderdeel dat is ondergebracht bij de luchtmacht. De manier van werken en de cultuur van beide krijgsmachtdelen moesten naar elkaar toe groeien. De aanhoudende bezuinigingen en de invoering van de Militaire Luchtvaartseisen (MLE) zetten dit proces verder onder druk. De derde factor van invloed was het defensiebreed invoeren van het Enterprise Resource Program (ERP) SAP. De NH-90 was het eerste wapensysteem dat daar gebruik van ging maken en moest in veel opzichten het wiel uitvinden en kon daarbij niet terugvallen op oude systemen.¹³ Tot slot speelt het tekort aan reserveonderdelen en gekwalificeerd personeel de NH-90 nog steeds partte. Belangrijke oorzaken zijn de lange levertijden van onderdelen en de door de vertragingen trage aanwas van nieuw personeel in combinatie met het vertrek van ervaren mensen. Om deze vicieuze cirkel te doorbreken greep de minister van Defensie Hennis-Plasschaert in 2014 in. Ze stelde het ambitieniveau naar beneden bij en hield de Cougar helikopter langer in dienst.¹⁴

Ondanks de tegenslagen heeft de helikopter inmiddels zijn plek weten te veroveren als volwaardig wapensysteem van de krijgsmacht. Door de helikopter in te zetten in een diversiteit aan operaties kon het DHC veel ervaring op doen met het operationeel gebruik, het onderhoud en de ondersteuning van de helikopter. Deze benadering zorgde voor een steile leercurve, maar vroeg wel veel van de inzet het doorzettingsvermogen van het personeel en de organisatie om dit mogelijk te maken. Ook heeft het maritieme optreden een volwaardige plek gekregen in het takenpakket van het DHC. De krijgsmachtdelen zijn naar elkaar toe gegroeid en de NH-90 kan worden beschouwd als een succesvol voorbeeld van een *joint* wapensysteem. Een belangrijke ontwikkeling hierbij is dat de meeste NH-90 inmiddels *Fully Operational Capable* (FOC) zijn en sommige al in de *Final Radar Configuration* (FRC). Deze verder uitontwikkelde versies zijn minder storingsgevoelig en beschikken over verder doorontwikkelde systemen. Niet alle problemen zijn opgelost. Zo is de lange levertijden van reserveonderdelen nog steeds een probleem, niettemin zorgen de hiervoor geschatte ontwikkelingen voor een betere beschikbaarheid.



Een voorbeeld van het tactische scherm in een NFH tijdens een ASuW-missie

Toch is er uiteindelijk één plek waar een wapensysteem echt kan bewijzen wat het waard is en dat is de operationele praktijk. De NFH kreeg hiervoor de kans tijdens anti-piraterij operaties, drugsbestrijdingsoperaties en grote NAVO-oefeningen. Daar lieten de vluchteenheden zien waar de helikopter toe in staat is. De grote detectie bereik van de sensoren, het uitstekende omgevingsbewustzijn door de integratie van de sensoren en het uithoudingsvermogen van de helikopter maakten het mogelijk Somalische piraten te onderscheppen, drugsmokkelaars in het Caribische gebied aan te houden en drenkelingen op zee te redden. Missies en successen die met Lynx niet mogelijk waren geweest. Ook tijdens NAVO-oefeningen op het hoogste geweldsspectrum bleek de NFH een cruciale bijdrage te leveren aan het succes van maritieme taakgroepen. De staf van de Nederlandse taakgroep rapporteerde naar aanleiding van een recente oefening dat zij zonder de NFH blind is en met de handen op de rug vecht. De volgende quote is in dit kader veelzeggend: 'Waarom valt het beeld weg? Dat komt omdat de NH90 is geland'. De beste terugkoppeling is die van je (potentieel) misschien wel grootste tegenstander de commandanten van onderzeeboten. Zij geven aan dat de NH-90 een zeer geduchte tegenstander is die hun het leven knap moeilijk maakt.¹⁵

Conclusie

Het doel van dit artikel is de lezer een evenwichtig beeld te geven van de van de NH-90 helikopter. In de voorgaande hoofdstukken is uiteengezet wat de mogelijkheden van de helikopter zijn en wat de toegevoegde waarde van de NH-90 is tijdens maritieme gevechtsoperaties. Het is echter de operationele praktijk waarin blijkt of een wapensysteem zijn potentie ook waar kan maken. De vluchteenheden op zee tonen aan dat de NH-90 tot veel



NH-90 samen met Zr. Ms. van Speijk.

in staat is. Ondanks dat zij nog slechts een deel van de capaciteiten van de NFH tot hun beschikking hebben en dat de inzet een flinke belasting is voor de ondersteuning vanaf de wal. Het volledige potentieel van de helikopter zal pas zichtbaar worden als de Operationele Test en Evaluatie (OT&E) van de NH-90 volledig is afgerond en de bemanningen volledig *Combat Ready* zijn. Dat vraagt om meer ervaring met de systemen, verdere ontwikkeling van tactieken en doctrines en het volwassen worden van de instandhouding. Pas dan zullen de capaciteiten van de NH-90 volledig tot hun recht komen. Niettemin is nu al duidelijk dat de NH-90 en de NFH in het bijzonder een onmisbare 'gamechanger' is tijdens maritieme gevechtsoperaties.

KLTZ EMSD Martin Mos is commandant van 860 squadron. Het squadron dat NH-90 helikopters operationeel inzet. LTZ1 drs. Roy de Ruiter is auteur van het Working Paper NH-90. Hij schreef het Working Paper vanuit zijn functie als Subject Matter Expert AIR op het Maritime Warfare Centre.

Noten

- 1 J.A. Hennis-Plasschaert, NAVO helikopterproject NH-90, 27 juni 2014, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 25 928, nr. 66, Den Haag.
- 2 Het Working Paper NH-90 is voor defensiepersoneel zowel digitaal als op papier verkrijgbaar via de intranet website van het Maritime Warfare Centre van CZSK. Op de website van de KVMO is een digitale versie van het Working Paper te vinden.

- 3 J.A. Hennis-Plasschaert, Hervatting afname NH-90 helikopters, 16 december 2014, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 25 928, nr. 69, Den Haag.
- 4 Initieel maakte ook het Verenigd Koninkrijk en ook Portugal onderdeel uit van het project. De Britse regering gaf uiteindelijk de voorkeur aan de in Engeland geproduceerde Agusta-Westland AW-101 Merlin. In 2001 trok Portugal zich om financiële redenen terug uit het project. In 2007 trad België toe tot het project.
- 5 Oorspronkelijk waren dat allemaal NFH helikopters, maar in 2011 heeft Defensie besloten wegens de toegenomen behoefte aan helikopter-transportcapaciteit de samenstelling van de NH-90 vloot te wijzigen. P.J.M. Van Uhm, Oplegnota herijking project NH-90, Ministerie van Defensie, 18 mei 2011
- 6 In het tekst is het onderscheid op te maken aan de gebruikte afkorting NFH of TNFH. Als een onderwerp voor beide helikopters geldt is de afkorting NH-90 gebruikt.
- 7 Alle data en inlichtingen die een NFH tijdens een vlucht verzameld kan na de vlucht worden geanalyseerd.
- 8 Commando Luchtstrijdkrachten, Defensie Helikopter Commando, Operations Manual Helicopters, Part A General/Basic concept 8.1 (Breda:2015), 1-34.
- 9 Op dit moment zijn nog niet alle missies van de NH90 beproefd. Gedurende de operationele test en evaluatie fase zal de optimale bemanningssamenstellingen per missie worden vastgesteld.
- 10 De Nederlandse krijgsmacht beschikt nog niet over HASM's.
- 11 De bovenstaande onderverdeling is theoretisch. In praktijk zijn de soorten gevechtsoperaties met elkaar verbonden. Zo zijn amfibische operaties alleen mogelijk als de eenheden op zee veilig kunnen opereren zonder dreiging van onderzeeboten, andere schepen en vliegtuigen.
- 12 De bereiken zijn wel afhankelijk van de atmosferische omstandigheden (dit geldt ook voor de NVG).
- 13 J.A. Hennis-Plasschaert, Veertiende jaarrapportage van het helikopterproject NH-90, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 27 oktober 2014, 25 928, Nr. 68, Den Haag.
- 14 Hennis-Plasschaert, Navo helikopterproject NH-90; Hennis-Plasschaert, Veertiende jaarrapportage van het helikopterproject NH-90.
- 15 Voorbeelden van de oefeningen zijn Joint Warrior, de Submarine Command Course, Trident Juncture, Northern Archer, Dynamic Monogoose en de FOST.

column



Meer Europese samenwerking. Wie kan er tegen zijn? Binnenkort zullen waarschijnlijk alle politieke partijen dit in hun verkiezingsprogramma's opnemen: het is noodzakelijk dat we in Europa onze krachten bundelen. Onlangs sprak de Commandant Luchtstrijdkrachten over samenwerking met de Belgen en vroeg waarom we niet van twee relatief kleine luchtmachten gewoon een grote luchtmacht konden maken. Minister Hennis antwoordde dat ze een samengaan voorstelbaar achtte, alleen nu nog niet. Ooit was taakspecialisatie het modewoord op het Binnenhof, totdat andere EU-landen niet geïnteresseerd bleken te zijn. Dus besloten we zelf een stevige dosis eenzijdige taakspecialisatie toe te passen en sneden we een aantal taken unilateraal weg (maritieme patrouillevliegtuigen, tanks etc.). Nu gaan we voor verdere integratie met de Belgen en Duitsers, die samen met ons bepaalde eenheden verder vervlechten. Maar dit is ook een beroerd plan.

In principe is Europese samenwerking goed. Eenheid en harmonisatie maken bijvoorbeeld de interne markt mogelijk. Maar lidstaten willen soevereiniteit behouden op het buitenlands- en defensiebeleid. Nederlandse Kamerleden willen hier weliswaar meer Europese samenwerking maar tegelijk volledige zeggenschap behouden over de inzet van de krijgsmacht. En dit wringt, want bij een geïntegreerde eenheid heb je twee kapiteins op één schip. Daarom zijn *pooling* en *sharing* vormen van samenwerking die tot meer efficiëntie kunnen leiden maar zet volledige integratie de effectiviteit op het spel. Uiteindelijk heeft elk land eigen belangen en een eigen besluitvormingsproces. Wat gebeurt er als één land wel inzet wil en de ander niet? Niets, en dat is juist het probleem. Dan zit je met een vervlochten, niet inzetbare eenheid.

De praktijk is vol voorbeelden van een politieke handrem op militair optreden. Duitsland wilde niet meedoen aan de NAVO missie 'Unified Protector' tegen Gadaffi in 2011. Nederland wel, maar de F16's mochten alleen patrouilles uitvoeren. De Belgen, met hun formatie druk doende het wereldrecord 'land zonder regering' te breken, besloten wel tot offensieve vluchten. Dan de *UK-NL Amphibious Force*: telkens als de Britten een beroep op Nederland doen, geeft Den Haag niet thuis. Het huwelijk van de landmacht met Duitse eenheden betekent dat de Duitse politieke cultuur meebepaalt of de eenheid wordt ingezet. Militaire eenheden volledig vervlechten is dus het paard achter de wagen spannen, want eigenlijk moet je eerst de betrokken regeringen en betrokken parlementen samenvoegen. En dat willen we niet.

Natuurlijk moesten de uitspraken over een gezamenlijke luchtmacht de Belgen overtuigen om voor de JSF te kiezen en deze klonken ongetwijfeld als muziek in de oren bij onze federalistische zuiderburen. Maar het tijdperk van steeds verdergaande integratie - Europese eenwording - is voorbij. We staan nu op het punt van de grote afbraak, mede omdat velen helemaal geen politieke unie willen en evenmin gezamenlijke legers of politiemachten. Als de Britten in juni stemmen voor Brexit, dan moeten we vooral niet een vlucht naar voren nemen (de Frans- Duitse reflex) en verder integreren. Belangrijk is een pas op de plaats, om Europa waar mogelijk te consolideren. Dit betekent niet streven naar gezamenlijke of vervlochten krijgsmachten. Nu niet, maar vooral ook straks niet.

'Het tijdperk van steeds verdergaande integratie – Europese eenwording – is voorbij'

Mr. S. (Sergei) Boeke,
voormalig marineofficier,
is onderzoeker aan de
Universiteit Leiden, Campus
Den Haag.



Vierdaagse Zeeslag. Ets uit 1666 van Anthony van Zylvelt, getiteld 'Pertinente Afbeeldinge van de Victorieuse Vierdaeghsche Zeeslagh bevochten door de Nederlantsche Vloot tegens de Engelsche op den 11 / 12 / 13 en 14 Junij 1666'. Op de achtergrond de Vlaamse kust. (bezit Rijksmuseum)

De Nederlands-Engelse Zeeoorlogen van de 17^e eeuw

Hoe Nederland uitgroeide tot maritieme grootmacht en hoe daaraan onder stadhouder-koning Willem III een abrupt einde werd gemaakt.

Dit jaar is het 350 jaar geleden dat één van de langste en grootste zeeslagen ooit werd uitgevochten: de Vierdaagse Zeeslag, van 11 tot 14 juni 1666, tijdens de tweede Nederlands-Engelse Zeeoorlog. Het werd een overwinning voor de Nederlandse vloot onder Michiel Adriaenszoon de Ruyter.

Volgend jaar juni is het 350 jaar geleden dat de legendarische tocht naar Chatham plaatsvond, een bijzonder staaltje van durf, zeemanskunst en ook van macht. Het vijandelijke vlaggenschip, de HMS Royal Charles werd uit haar eigen thuishaven aan de Medway gekaapt en in triomf mee teruggesleept naar Nederland.

Uitzonderlijk verhaal

De Vierdaagse Zeeslag van 1666 en de tocht naar Chatham van 1667 zijn iconische episodes uit de lange geschiedenis van de Nederlandse marine. Ze markeren het begin van een korte periode waarin Nederland de boven-

liggende partij was in haar worsteling met Engeland om de macht ter zee.¹

Het succes van de film 'Michiel de Ruyter' als een van de best bezochte bioscoopfilms uit 2015 laat zien dat de geschiedenis van de vloot in haar hoogtijdagen een breed publiek aanspreekt. Het is ook een uitzonderlijk verhaal: hoe een klein land aan zee uitgroeit tot leidende maritieme mogendheid, en als bakermat van de vroegmoderne tijd een blijvende stempel drukt op de loop van de wereldgeschiedenis.

Een aantal jaren heerste de Nederlandse marine op de wereldzeeën. Een positie die later alleen nog het Verenigd

Koninkrijk en de Verenigde Staten wisten te verwerven. Hoe werd Nederland in ongeveer honderd jaar tijd zo dominant op zee? En hoe heeft ze haar leidende maritieme positie uiteindelijk moeten afstaan aan de Britten? Kwam Engeland als overwinnaar te voorschijn uit de drie Nederlands-Engelse Zeeoorlogen van de 17^e eeuw? Daar gaat dit artikel over.

De Opstand tegen Spanje (1572-1648)

Uit vele jaren van opstand en oorlog tegen Spanje kwam de nieuwe Republiek der Verenigde Provinciën tot veler verbazing tevoorschijn als grootmacht op zee. De roemruchte watergeuzen uit de beginjaren van de opstand waren voorlopers van de nieuw georganiseerde oorlogsvloot van de jonge Republiek. Deze vrijbuiters bleken een geduchte tegenstander voor de Spaanse legermacht in de waterrijke contrereien van Holland en Zeeland, en op de rivieren. Na het Ontzet van Leiden in 1574 hadden de kustprovincies weinig meer te duchten van het oorlogsgeweld. Ze wisten in de nieuw verworven vrijheid tot een ongekende hoogte van economische en culturele bloei te komen. Het fundament onder deze welvaart was de overzeese handel. De Nederlandse handelsvloten heersten in het noorden van Europa en waren steeds nadrukkelijker aanwezig op alle wereldzeeën. Een eerste internationaal aansprekend succes van de oorlogsvloot was haar rol als junior bondgenoot van Engeland bij de overwinning op de Spaanse Armada in 1588.

‘Bovendien had de oorlogsvloot fors aan kracht ingeboet door bezuinigingen op vloot en leger na de vrede met Spanje’

In de daarop volgende decennia werd de kracht van de oorlogsvloot sterk vergroot ter bescherming van de uitdijende handelsbelangen. Haar macht bleek bij de Tweede, minder bekende, Armada in 1639. De Spanjaarden werden vernietigend verslagen door de Nederlandse vloot onder leiding van luitenant-admiraal Maarten Harpertszoon Tromp. De superioriteit van de Nederlandse marine ten opzichte van de Spaanse ten tijde van de vrede van Munster met Spanje in 1648, was onomstreden.

Eerste Zeeoorlog (1652-1654)

In het zuiden van Europa en de Middellandse zee bleef de invloed van de Nederlandse Republiek gedurende de oorlog met Spanje nog beperkt. Daar had Engeland als opkomende maritieme macht belangrijke handelsposities verworven. Na de vrede met Spanje kon De Republiek echter ook daar haar handelsvloot onbelemmerd ontplooiën. Dat ging onvermijdelijk ten koste van Engelse belangen. De teloorgang van Engelse handelsposities door de veel efficiëntere Nederlandse koopvaardij wordt als de belangrijkste oorzaak van de Eerste Engelse Zeeoorlog beschouwd.² Engeland reageerde met haar Akte van Navigatie als effectieve handelsboycot tegen De Republiek. Een openlijke zeeoorlog tussen de rivaliserende vroegere bondgenoten bleef niet uit.

De Nederlandse oorlogsvloot werd nu geconfronteerd met de Engelse marine. Deze bleek al snel van een heel ander kaliber dan de vroegere Spaanse tegenstander. Bovendien had de oorlogsvloot fors aan kracht ingeboet door bezuinigingen op vloot en leger na de vrede met Spanje. De Nederlanders werkten noodgedwongen deels met aangepaste koopvaardischepen. De Engelsen beschikten over een moderne oorlogsvloot met gespecialiseerde grote slagschepen en die bleek dan ook superieur aan de Nederlandse marine. Grote zeeslagen tussen beide oorlogsvloten op de Noordzee werden verloren. Engeland leed echter stevige verliezen in confrontaties met de vele bewapende Nederlandse handelsschepen en kapers. Daardoor raakten de Engelse scheepvaart en handel verlamd.³ De bodem van de Britse schatkist kwam in zicht en ze kon de oorlog niet langer voortzetten. De Republiek had haar geldzaken heel wat beter op orde en had daarmee een langere adem.⁴ Engeland zag zich gedwongen om een vrede te accepteren die niet erg nadelig uitpakte voor De Republiek.

Tweede Zeeoorlog (1665-1667)

De restauratie van de Engelse monarchie in 1660 bracht Charles II op de Engelse troon en zijn broer James II aan het hoofd van de Admiraliteit. In Engeland brak na jaren van binnenlandse conflicten een periode van rust en voorspoed aan waarin het Engelse zelfvertrouwen groeide. Vanuit de ‘City’ in Londen werden de bloeiende handel en rijkdom van De Republiek met afgunst en begerige ogen bekeken. De unieke staatsvorm van De Republiek werd als inferieur beschouwd door Engeland en door de andere Europese monarchieën. Ze werd niet in staat geacht tot daadkrachtig optreden. Commercieel gewin lonkte.⁵ De kracht van de *royal navy* – tot 1707 overigens *navy royal* genoemd – was in de Eerste Zeeoorlog gebleken. Engeland verklaarde in 1665 de oorlog aan De Republiek. De Republiek, onder leiding van de energieke Hollandse raadpensionaris Johan de Witt, had intussen niet lijdzzaam afgewacht. De Witt voerde een krachtige vlootpolitiek door. Wel had de *royal navy* bij aanvang van de Tweede Zeeoorlog meer en krachtigere oorlogsbodems dan De Republiek. Het eerste treffen in 1665, de slag bij Lowestoft, ging jammerlijk verloren. Na deze bittere ervaring werd er krachtig ingegrepen in de vloot. De Ruyter kreeg nu het opperbevel. De maatregelen hadden effect. Na Lowestoft bleek de Nederlandse marine gelijkwaardig aan de *royal navy*. De epische Vierdaagse Zeeslag was het sprekende voorbeeld. Alle verwachtingen in Engeland en ver daarbuiten werden gelogenstraft. Twee maanden later ging de Tweedaagse Zeeslag echter toch weer verloren. Maar ook in deze oorlog bleek De Republiek over meer reserves te beschikken. Financiële uitputting en tegenslagen, zoals de grote brand van Londen in 1666, noodzaakten Engeland de oorlog te beëindigen.⁶ Daarbij gaf de befaamde tocht naar Chatham, een strategisch meesterplan van Johan de Witt, de doorslag. Het moet extra zuur voor Charles II zijn geweest dat hem uitgerekend zijn koningsschip, de HMS Royal Charles, op zo’n beschamende manier werd ontnomen.



Invasievoorbereidingen 1688. Prent uit 1688-1690 van Daniël Marot, getiteld ‘Gesichte van de vloot van Zijn Doorluchtige hoogheijt den Heere Prince van Oranjen’. De vloot wordt in de haven van Helvoetsluis in gereedheid gebracht voor de invasie van Willem III met zijn leger in Engeland. We zien hier de aankomst van het eskader uit Amsterdam. (Bezit Rijksmuseum)

Derde Zeeoorlog (1672-1674)

De Derde Zeeoorlog in 1672 werd begonnen op initiatief van de Franse koning Louis XIV, neef van Charles II en James II. Deze keer was het geen handelsoorlog maar een regelrechte vernietigingsoorlog.⁷ Louis XIV wilde een einde maken aan dat al te machtige en in zijn ogen onnatuurlijke staatje aan de Noordzee (onnatuurlijk door afwezigheid van een monarchie). Bij zijn neven in Engeland vond hij gewillige medestanders. Frankrijk bracht een kolossaal aanvalslleger op de been. Engeland nam de leiding op zich van een eveneens formidabele Engels-Franse oorlogsvloot. Het Engelse plan was om eerst de Nederlandse oorlogsvloot uit te schakelen en daarna Holland met een invasie vanuit Engeland te veroveren. De Engelse plannemakers wisten dat de Hollandse kustverdediging bijna helemaal gebaseerd was op de kracht van haar vloot. Het jaar van deze grootschalige aanvallen, 1672, staat dan wel te boek als het Rampjaar, maar de defensieve strategie slaagde wonderwel.

De Republiek bleek terecht te kunnen rekenen op haar marine en het leiderschap van De Ruyter. De numeriek sterkere Engels-Franse vloot wist geen enkele van de vier grote zeeslagen te winnen van de uitstekend getrainde en geleide Nederlandse marine.⁸ De hard bevochten overwinning in 1673 bij Kijkduin, in het noorden van Holland, bleek beslissend. Daarmee was het invasiegevaar definitief afgewend. Engeland trok zich door dit ontluisterende resultaat in 1674 terug uit deze oorlog. Ook de Franse opmars over land werd gestuit en liep vast op de waterlinie. Louis XIV zag zich tenslotte genoodzaakt zijn troepen terug te trekken.

De Nederlandse invasie in Engeland van 1688

De geschiedenis van de Engelse zeeoorlogen van de 17^e eeuw is niet compleet zonder daar de verbluffende invasie in Engeland door Nederland van 1688, bij te betrekken.⁹

Deze belangrijke episode uit de Nederlandse- en wereldgeschiedenis blijft helaas al te vaak onderbelicht. Koning Charles II van Engeland overleed kinderloos in 1685 en werd opgevolgd door James II, zijn broer en voormalig hoofd van de Admiraliteit. Als weinig anderen had James II de maritieme kracht van Nederland leren kennen. Hij was ervan overtuigd dat De Republiek uit was op werelddominantie en zag in haar de grootste bedreiging voor hem en de Britse ambities.¹⁰ James II besloot tot een hernieuwde poging om de door hem zo gehate en gevreesde Republiek en haar oorlogsvloot te vernietigen. In Engeland werd daartoe versneld een groot vlootnieuwbouw programma gestart. Er werd opnieuw samenwerking gezocht met het maar al te bereidwillige Frankrijk van Louis XIV.

Al in 1686 waren in De Republiek duidelijke signalen van deze gevaarlijke ontwikkelingen opgevangen. Een hernieuwd ‘1672’ dreigde. De reactie van De Republiek was van een zelden vertoonde daadkracht in ambitie, durf, snelheid, efficiëntie en effectiviteit. Het drastische besluit werd genomen om het gevaar te keren door zelf een invasie in Engeland uit te voeren.¹¹ De praktische leiding in De Republiek lag, na de tragische moord op de gebroeders De Witt in 1672, bij stadhouder Willem III. Willem III had via zijn moeder en echtgenote familiebanden met de Engelse kroon en hij kon deze nu als troefkaart inzetten. In eendrachtige samenwerking met de Staten Generaal, het hoogste orgaan van De Republiek, werd in recordtijd een grote en tot in detail verzorgde invasiemacht samengesteld met bijna 500 schepen, waaronder meer dan 400 transport- en ondersteunende schepen voor vervoer van het invasieleger, met alle logistieke benodigdheden.¹² Ook werd een doeltreffende propaganda- en misleidingscampagne op touw gezet. De opzet daarvan was om het belang en de rol van De Republiek en van Willem III persoonlijk zo goed mogelijk te maskeren. Daarvoor werd maximaal gebruik gemaakt van Engelse overlopers en de

vele protestante tegenstanders van de katholieke James II.¹³ De imposante Nederlandse invasievloot voer in november 1688 vanuit Hellevoetsluis in strakke formatie van schijnbaar eindeloze linies over de volle breedte van Het Kanaal. Het beoogde ‘shock and awe effect’ werkte goed.¹⁴ De *royal navy* aarzelde te lang met uitvaren en kon uiteindelijk door de aanhoudende windrichtingen niet meer in actie komen. Ze zag machteloos toe hoe de invasievloot voorbij zeilde. De invasie werd een groot succes. De landing bij Brixham in Zuid-Engeland verliep vlekkeloos. Het lukte de resolute Willem III en zijn Nederlandse (Staatse) legermacht vervolgens om de verbouwereerde James II in korte tijd en vrijwel zonder bloedvergieten uit Engeland te verdrijven. Dit

‘Bij Willem III gingen de overheidsmiddelen van De Republiek niet langer primair naar de vloot maar werden ze vooral ingezet voor een duurbetaald landleger’

alles gebeurde 15 jaar na de mislukking van de Engelse invasieplannen in Holland. Er was precies honderd jaar verstreken sinds de Eerste Spaanse Armada. In vergelijking met de invasievloot uit 1688 verbleekt de roemruchte Armada met haar 137 schepen tot een bescheiden scheepsmacht. Nederland was in deze honderd jaar uitgegroeid tot maritieme grootmacht.

De invasie en de machtswisseling staan bekend als de *Glorious Revolution*. Het is de enige geslaagde invasie in Engeland sinds 1066. De omwenteling had baanbrekende staatkundige vernieuwingen tot gevolg. James II leek hard op weg het absolute koningschap in te voeren, de gang-

bare bestuursvorm in het Europa van die tijd. Tegenover hem stond Willem III. Hij was De Republiek gewend met haar nadruk op persoonlijke vrijheden. In 1689 werd de befaamde *Bill of Rights* getekend waarin vrijheden van volk en parlement werden vastgelegd. Daarmee werd de constitutionele monarchie geboren.¹⁵ De indertijd zo zorgvuldig beraamde misleidingscampagne werkt ook nu nog steeds door. Al te vaak wordt gedacht dat het om een louter interne Britse aangelegenheid ging.¹⁶ Het betrof echter een Nederlands initiatief en een Nederlandse operatie. Haar imponerende vloot was daarbij doorslaggevend voor het succes.

De Nederlandse zeemacht overvleugeld

Waarom werd de vloot van de Republiek dan toch overvleugeld door de Britse? Het antwoord moeten we zoeken bij Willem III. Johan de Witt gaf de hoogste prioriteit aan de oorlogsvloot vanwege handelsbelangen. Dat ging ten koste van het landleger. Willem III stond in 1672 als 22-jarige stadhouder met direct bevel over het verwaarloosde landleger tegenover Louis XIV met zijn enorme legermacht, en had hem maar ternauwernood weten te weerstaan. Willem III bleef heel zijn verdere leven gefocust op het bestrijden van het agressieve Frankrijk onder Louis XIV. Zijn strategie van 1688 om Engeland uit het Franse kamp te houden en zelfs Engeland als bondgenoot te winnen voor een brede coalitie tegen Frankrijk, werd een groot succes. De vele Franse oorlogen sindsdien zouden pas bij Waterloo in 1815 definitief beslecht worden.¹⁷

Willem III werd in april 1689 gekroond tot Engels koning. Dit bleek ook grote gevolgen voor De Republiek als leidende zeemacht te hebben: al een maand na de kroning

werd het Engels-Nederlandse vlootverdrag getekend. Daarin werd de Nederlandse oorlogsvloot definitief naar het tweede plan verwezen.¹⁸ Bij Willem III gingen de overheidsmiddelen van De Republiek niet langer primair naar de vloot maar werden ze vooral ingezet voor een duurbetaald landleger, nodig voor zijn oorlogen tegen Louis XIV. De Republiek ging daaraan in 1715 uiteindelijk failliet. Daarmee kwam een einde aan De Republiek als toonaangevende mogendheid. Deze plaats werd ingenomen door het Verenigd Koninkrijk. Tal van innovaties van De Republiek op wetenschappelijk, financieel en economisch gebied werden met succes door haar overgenomen. Het Britse rijk groeide uit tot verreweg het grootste ooit. Het omvatte op haar hoogtepunt ongeveer een kwart van de wereldbevolking en het landoppervlak op aarde, en domineerde de oceanen.¹⁹

Conclusie

Nederland kwam als nieuwe maritieme grootmacht uit de Spaanse opstand te voorschijn. Confrontatie met Engeland als rivaliserende handels- en zeemacht kon niet uitblijven, en leidde tot de 17^e eeuwse Nederlands-Engelse Zeeoorlogen. De Nederlandse marine heeft deze militair niet verloren. Integendeel, bij de Eerste Zeeoorlog gingen de zeeslagen in de Noordzee nog grotendeels verloren, maar bij de Tweede niet meer en bij de Derde ging zelfs geen enkele zeeslag verloren. Een korte periode heerste Nederland op de wereldzeeën. De spectaculaire Nederlandse invasie in Engeland van 1688 was een passende apotheose.

Als maritieme macht moest De Republiek ten slotte toch genoeg nemen met een ondergeschikte rol. Dat was de prijs voor hogere belangen: het Franse gevaar werd langdurig afgewend. Het vergelijk met de Britten zorgde ook voor rust bij de overzeese handel. Had het heel veel beter kunnen aflopen?

Dr. ir. J. (Jaap) de Kam is theoretisch fysicus en is werkzaam geweest bij diverse universiteiten in binnen- en buitenland. Hij is onlangs gepensioneerd als business developer bij Airbus Space & Defence Netherlands. De Kam is tevens amateur historicus, met speciale belangstelling voor maritieme geschiedenis.

Bronnen

- 1. R. Prud’homme van Reine, ‘Zeehelden’, De ArbeidersPers, 2005.
- 2. R. Prud’homme van Reine, ‘Rechterhand van Nederland, Biografie van Michiel Adriaanszoon de Ruyter’, De ArbeidersPers, 1996, 2000.
- 3. J. Israel, ‘De Republiek 1477-1806’, vertaling B. Smilde ‘The Dutch Republic 1477-1806’, Van Wijnen-Franeker, 1996, 2012.
- 4. M. Prak, ‘Gouden Eeuw, Het raadsel van de Republiek’, Boom, 2012, 2013.
- 5. R. Holms, ‘Marlborough, Britain’s greatest general’, HarperCollins, 2008, 2009.
- 6. S. Pincus, ‘1688, the first modern revolution’, Yale University, 2009.
- 7. L. Jardin, ‘Going Dutch, How England plundered Dutch Glory’, HarperCollins, 2008.
- 8. E. Wallence, ‘The Glorious Revolution, 1688, Britain’s fight for liberty’, Abacus, 2006.
- 9. Editors Encyclopedia Britannica, ‘Glorious Revolution’, www.Britannica.com
- 10. N. Ferguson, Empire, ‘How Britain made the modern world’, Penguin Books, 2003, 2004.



Invasievloot 1688. Prent uit 1688-1690, toegeschreven aan Johannes Jacobz van den Aevele, getiteld ‘Vertrek van zyn Koninglyke Hoogheid de Heer Prins van Oranje’. Gezicht op de invasievloot voor Hellevoetsluis, klaar voor vertrek. Willem III staat op de kade op het punt om in een boot te stappen die hem naar zijn schip zal brengen. (Bezit Rijksmuseum)

Noten

- 1 Bron 1, pp13-39 biedt een helder, beknopt overzicht van de ontwikkeling van de Nederlandse marine in de 17^e eeuw. Gedetailleerde beschrijvingen van de vlootverrichtingen in die periode zijn te vinden in Bron 2, een biografie van De Ruyter, van dezelfde auteur.
- 2 Bron 3, pp784-787; p785 citaat: “De overname door de Nederlanders van de Engelse heerschappij ter zee in het zuiden voltrok zich in de late jaren veertig met verbluffende snelheid”.
- 3 Bron 3, p794 citaat: “Engeland won de strijd op de Noordzee maar niet de oorlog”.
- 4 Bron 4, p100. De Republiek kon tegen de laagste rente in Europa lenen van de kapitaalmarkt. Engeland kende deze financieringswijze nog niet.
- 5 Bron 3, p845 citaat: “Zowel het koninklijk hof als de Londense city smachten naar een Hollandse oorlog, waarvan ze een flinke winst verwachten.”
- 6 Bron 3, pp852,853 citaat: “Terwijl de Nederlanders over voldoende geld, munitie en voorraden beschikten om hun vloten te kunnen uitrusten, konden Charles II en het parlement het niet volhouden.”
- 7 Bron 2, p233 citaat: “De Engelse koning sprak in het Engelse parlement over ‘Delenda Carthago’ (Vernietig Carthago).”
- 8 Bron 2, p278,279, citaat: “De Franse zeeofficier Duquesne was zo onder de indruk dat hij verklaarde dat de Nederlandse vloot dag en nacht in slagorde kon zeilen.”
- Bron 3, p896, citaat: “De Engels-Nederlandse vrede van februari 1674 weerspiegelde vooral de Nederlandse successen ter zee.”
- 9 Vaak wordt de desastreus verlopen ‘vierde’ Engelse Zeeoorlog van 1780 tot 1784 betrokken bij beschouwingen over de drie Engelse Zeeoorlogen van de 17^e eeuw. Dit is onterecht. Deze vierde vond meer dan een eeuw later plaats en had een andere geopolitieke achtergrond.
- 10 Bron 6, pp 316-327; p323, citaat: “For James, and his inner circle of of advisers, the Dutch represented the greatest threat to Englands future.”
- 11 Bron 3, pp 926-942; p936, citaat: “Als een staaltje van organisatie markeert de Nederlandse invasie van Groot-Brittannië het hoogtepunt van de Republiek als grote mogendheid.”
- Bron 7, pp1-10; p1, citaat: “The slickest feat of naval planning and execution ever to have witnessed in Europe.”
- 12 Over de exacte omvang en samenstelling van de invasievloot zijn er kleinere verschillen tussen de diverse bronnen: Bron 1 p39: 76 oorlogsschepen, 300 koopvaarders en 60 vissersschepen; Bron 3 p937: bijna 500 schepen; Bron 6 p145: 49 oorlogsschepen, meer dan 400 transportschepen; Bron 7 p8: 53 oorlogsschepen en ca 400 transportschepen.
- 13 Een formele oorlogsverklaring werd nadrukkelijk vermeden, maar Willem III liet zich ‘uitnodigen’ door bereidwillige Engelse dissidenten. Er werden 60.000 pamfletten verspreid in Engeland met een zorgvuldig opgestelde rechtvaardiging van deze buitenlandse invasie (the Declaration, Bron 7, p29). De Nederlandse rol werd daarin geminimaliseerd (Bron 4, p69). Zo werd de Engelse admiraal Herbert benoemd tot ‘bevelhebber’ van de invasievloot. Van zijn adviezen werd echter geen gebruikgemaakt (Bron 8, p124). Willem III en zijn staf hadden weinig vertrouwen in de Engelse overlopers (Bron 8, pp123,124).
- 14 Bron 7, p7,citaat: “The Dutch fleet achieved its key strategic aim. Creating an unforgettable spectacle, inducing a feeling of shock and awe.” Zie ook Bron 3, pp 937,938.
- 15 Bron 3, p926.
- 16 Bron 9, typerende citaten: “William was asked to come over...” , “William was asked to carry on the government...”.
- Bron 7, p27 citaat: “Since the early eighteenth century, a thick wall of silence has descended over the Dutch occupation of London, 1688-1690. The whole business came to seem so improbable to later generations,... that it was simply erased from the record.”
- 17 In de periode van 1688 tot 1815 zijn zoveel oorlogen tussen Engeland en Frankrijk uitgevochten dat men wel spreekt van een tweede honderdjarige Frans-Engelse oorlog, na de eerdere van 1337 tot 1453. Bij vele daarvan was Nederland betrokken zoals bij de Negenjarige oorlog (1688-1697), Spaanse Successieoorlog (1701-1714), Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748) en de Napoleontische oorlogen (1789-1815).
- 18 Bron 1, p40.
- 19 Bron 10, pXI; pp19-27; p23 citaat: “Sophisticated financial institutions had made it possible for Holland not only to fund its worldwide trade, but also its first-class naval power. Now these institutions were going to be put to use in England on a much larger scale.”



Hydroplanes boven Amsterdam

De geschiedenis van marinevliegkamp Schellingwoude

Een blik vanuit de lucht op Marinevliegkamp Schellingwoude in de eerste helft van de jaren twintig. Naast de kleinere vliegtuigloods uit 1916 is inmiddels een grotere hangaar met hellingbaan gebouwd. (Foto NIMH)

Automobilisten die deze maanden ring A10-Oost ter hoogte van IJburg verlaten en vervolgens richting het centrum van Amsterdam rijden, kan het niet zijn ontgaan: het Zeeburgereiland ondergaat een metamorfose door de aanleg van een geheel nieuw woongebied. Weinig autorijders zullen echter weten dat een eeuw geleden op precies dezelfde plaats de ‘watervliegdiens’ van de Koninklijke Marine werd geboren.

Aan de noordkant van het driehoekige eiland probeerden vanaf 1916 enkele marinevliegers zich het besturen van watervliegtuigen eigen te maken. Vrijwel niets herinnert nu nog aan deze episode uit het begin van de maritieme luchtvaart in Nederland. Genoeg reden eens wat dieper in de geschiedenis van het eerste vliegkamp van de Koninklijke Marine te duiken.

Van baggerdepot tot marinevliegkamp

Tussen 1890 en 1894 ontstond ten oosten van de Oranjesluizen in het IJ aan de rand van het IJsselmeer een driehoekige omdijking. Het was bedoeld voor de opvang van bagger die vrijkwam uit de aanleg en het onderhoud van de Amsterdamse havens. Na een aantal jaren transformeerde het baggerdepot tot een kunstmatig (schier) eiland: het eiland van Zeeburg. Militairen van het in de Oranje Nassaukazerne gelegerde 7e Regiment Infanterie waren begin twintigste eeuw de eerste gebruikers van het drooggevalen terrein. Zij konden als gevolg van de stadsuitbreiding niet langer gebruik maken van hun schietbanen op het zogenaamde Exercitieveld aan de St. Anthonisdijk (tegenwoordig de Zeeburgerdijk) en verhuisden daar-

om voor hun schietoefeningen naar de zuidwesthoek van het Zeeburgereiland. In 1910 verrezen hier onder meer een wachterswoning, een houten manschappenonderkomen, een schijvenloods en – een paar honderd meter verder naar het oosten – een driehonderd meter lange schietbaan.

Zes jaar later vond ook de marine haar weg naar het Zeeburgereiland. Op 17 april 1916 werd ‘Vliegkamp Schellingwoude’ officieel in dienst gesteld. Het bestond aanvankelijk slechts uit een houten loods op palen aan de Zuider IJdijk, schuin tegenover het dorpje Schellingwoude aan de noordoever van het Buiten IJ. Deze kleine hangaar bood plaats aan drie kleinere watervliegtuigen. Een hellingbaan om de toestellen op eenvoudige wijze in en uit het water te rijden was nog niet beschikbaar. In plaats daarvan moesten de vliegtuigen met behulp van een hijsbalk in en uit het Buiten IJ worden gehesen. Het was een bewuste keuze om op het nogal geïsoleerde Zeeburgereiland het eerste marinevliegkamp in te richten. Het bevond zich namelijk binnen de Stelling van Amsterdam en was ook nog eens dichtbij het centrum van de hoofdstad gelegen. Er was daardoor sprake van het ‘bijna bereiken’ van

‘de ideaaltoestand van een vliegkamp in een stad’. Ook vliegtechnisch voldeed de locatie erg goed. Bij het manoeuvreren op het Buiten IJ ondervonden de vliegtuigen over het algemeen weinig hinder van stroming of golfslag en bij sommige windrichtingen kon zelfs direct vanaf het water voor de loods worden gestart en geland. Bij minder gunstige omstandigheden was er de mogelijkheid uit te wijken naar het iets verderop gelegen IJsselmeer.¹

Het kleine marinedetachement dat in het voorjaar van 1916 vanuit Soesterberg op het Zeeburgereiland neerstreek, bestond uit een vlieger – luitenant-ter-zee Alexander Thomson – en enkele technici. Thomson was in oktober 1914 als eerste marineofficier bij de Luchtvaart Afdeling (LVA) van de landmacht op Vliegkamp Soesterberg gedetacheerd. Hier doorliep hij zijn opleiding tot ‘aviateur’ zonder problemen; in juni 1915 kreeg de marineofficier het militaire vliegbrevet uitgereikt. Omdat het in de eerste oorlogsjaren vrijwel onmogelijk bleek in het buitenland vliegend materieel aan te schaffen was het detachement daarom voorlopig veroordeeld tot het gebruik van geïnterneerde buitenlandse watervliegtuigen (toestellen waar drijvers zich op de plaats van de wielen bevinden) en vliegboten (waarbij het drijfvermogen door de romp van het vliegtuig wordt geleverd) die in de neutrale Nederlandse wateren een noodlanding hadden gemaakt. Met een van deze geïnterneerde toestellen, een Britse White & Thompson-vliegboot, maakte Thomson – die nog geen enkele ervaring had met het besturen van watervliegtuigen en vliegboten – op 17 juli 1916 een eerste proefvlucht. De White & Thompson had ruim een jaar eerder een noodlanding op de Westerschelde gemaakt nadat het boven België door Duits luchtafweergeschut was aangeschoten. Thomsons *maiden flight* verliep niet helemaal op rolletjes. Eenmaal in de lucht zakte de motor naar achteren waardoor onder meer een ligger en de propeller aanzienlijk beschadigd raakten. Thomson slaagde erin een succesvolle noodlanding te maken, maar de vliegboot was

geruime tijd onbruikbaar. Er waren inmiddels echter ook twee Duitse watervliegtuigen beschikbaar gekomen. Met een van deze toestellen maakte Thomson op 1 september een tweede proefvlucht.²

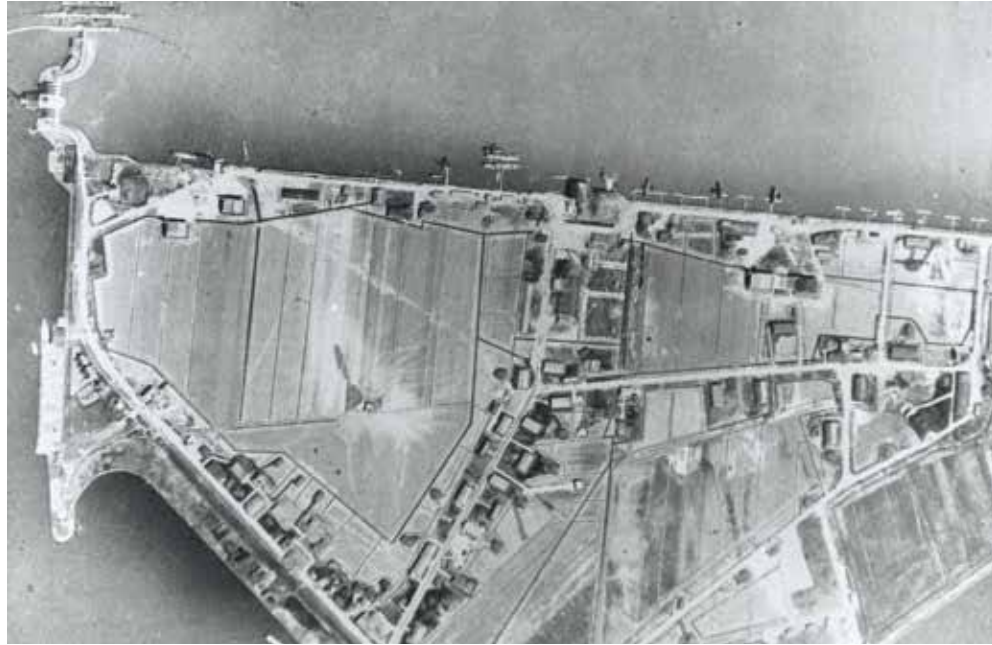
Na ruim anderhalf jaar pionieren met buitgemaakte vliegtuigen kreeg het detachement eind 1917 – het stond toen inmiddels onder bevel van een andere luchtvaartpionier, luitenant-ter-zee Hein Nieuwenhuis – eindelijk de beschikking over een aantal nieuw in de Verenigde Staten aangeschafte Wright Martin-watervliegtuigen. Na te zijn geassembleerd en ingevlogen, stationeerde de marine vier van deze toestellen vanaf oktober 1917 op Schellingwoude om jonge marinevliegers het vliegen op watervliegtuigen bij te brengen. De opleidingstaak zou in de volgende jaren centraal staan bij het marinedetachement op het Zeeburgereiland. Ongevallen bleven daarbij niet uit. In de morgen van 11 september 1919 viel het eerste dodelijke

‘Het kleine marinedetachement dat in het voorjaar van 1916 vanuit Soesterberg op het Zeeburgereiland neerstreek, bestond uit een vlieger en enkele technici’

slachtoffer. De 25-jarige luitenant ter zee Jan Heckman stortte om onverklaarbare reden met een Friedrichshafen FF331-watervliegtuig neer in het Buiten IJ. Na de start helde het toestel in een bocht plotseling sterk over naar één kant en dook vervolgens in het water tegenover het vliegkamp. Toegeschoten vaartuigen konden pas na een uur het wrak boven water krijgen en het lichaam van Heckman bergen. ‘De verbrijzelde delen van het vliegtuig waren zoodanig om het lichaam van den ongelukkige saamgewrongen, dat men wel spoedig begreep, dat de dood weinige seconden na het vallen ingetreden moest zijn’, concludeerde een journalist van het *Rotterdamsch Nieuwsblad*.³



Een Duits Arado Ar 196-watervliegtuig van een Bordfliegerstaffel aan de aanlegsteiger van Schellingwoude. Toestellen van deze Kriegsmarine-eenheden waren normaliter geplaatst op een van de grotere Duitse oorlogsschepen. Wanneer deze oorlogsbodems in een haven lagen, opereerden de Arado's vanaf een vliegkamp. (Foto: NIMH)



De Duitse bezetter breidde het vliegveld aanzienlijk uit. Op deze Britse luchtfoto zijn duidelijk de diverse gecamoufleerde hangaars, barakken en reparatiefaciliteiten te zien. Aan de aanlegsteigers langs de Zuider IJdijk liggen meerdere watervliegtuigen. (Foto NIMH)

Voortbestaan bedreigd

Ondertussen had de Koninklijke Marine in de zomer van 1917 met de Marine Luchtvaartdienst (MLD) formeel de beschikking gekregen over een eigen vliegorganisatie en werden nog twee andere vliegvelden in dienst gesteld: De Mok op Texel en Veere op Walcheren. Marinevliegtuigen konden op deze manier voortaan, zo was de gedachte althans, eigenhandig de luchtverdediging van het gehele Nederlandse kustgebied ter hand nemen. Ieder vliegveld diende hiervoor te worden uitgerust met één groep verkenningsvliegtuigen en twee groepen jachtvliegtuigen. Zolang de oorlog nog in volle hevigheid woedde bestond over de noodzaak van de indienststelling en instandhouding van de drie vliegvelden geen discussie. Dit veranderde echter toen in november 1918 de Eerste Wereldoorlog ten einde kwam. De zware economische crisis waarin Nederland verzeild raakte, deed weldra de discussie oplaaien of de MLD in Nederland over meerdere vliegvelden diende te beschikken.

Ook het voortbestaan van Schellingwoude leek niet langer verzekerd. Hoewel de marineleiding het vliegveld bij Amsterdam graag wilde behouden omdat het in oorlogstijd voor verkenningdoeleinden onmisbaar werd geacht, tekenden veel parlementariërs bij de behandeling van de marinebegroting voor 1920 bezwaar aan tegen deze plannen. Zij zagen 'geenerlei heil' in plannen om het vliegveld levensvatbaar te maken door de permanente inrichting van het vliegveld voor militair en civiel gebruik en door op het Zeeburgereiland een vliegstrip aan te leggen voor landvliegtuigen. 'Men achtte het raadzaam deze plannen te laten varen', zo was in november 1919 te lezen in het *Algemeen Handelsblad*.⁴ Van de plannen voor de vliegstrip kwam inderdaad niets terecht, maar sluiting van het marinevliegveld was voorlopig eveneens van de baan. Begin jaren twintig onderging de infrastructuur zelfs nog een belangrijke uitbreiding. Naast de bestaande vliegtuiglids verrees in de eerste helft van 1922 een veel grotere hangaar met hellingbaan. De uitbreiding van de infrastructuur kon niet voorkomen

dat Schellingwoude, als gevolg van nieuwe bezuinigingen vanaf 5 april 1923 met een 'verminderde bemanning in dienst werd opgelegd'. Dit gold overigens ook voor Veere. Alle watervliegtuigen verhuisden naar Texel. Voortaan fungeerde het marinevliegveld bij Amsterdam alleen nog als steunpunt waar watervliegtuigen van De Mok brandstof konden innemen of 'kleine herstellingen' konden laten uitvoeren.⁵ Tot een definitieve afstoting kwam het

'In het voorjaar van 1944 vertrokken de laatste Duitse watervliegtuigen richting Duitsland. Het waren meteen de laatste vliegactiviteiten op het Buiten IJ'

echter niet. Hoewel het Departement van Defensie onder meer in 1927 en in 1933 aankondigde Schellingwoude van de hand te willen doen, was het vooral aan het Ministerie van Waterstaat te danken dat het 'zeer gunstige gelegen luchtvaartterrein voor watervliegtuigen' behouden bleef.⁶ Kostbare investeringen die waren gedaan bij de aanleg en uitbreiding van de infrastructuur zouden anders verloren gaan, zo opperde Waterstaat. Bovendien maakte de ligging dicht bij het centrum van Amsterdam het vliegveld bij uitstek geschikt voor het uitvoeren van proefvluchten met prototypes en het demonstreren van nieuw vliegend materieel. Ook kon Schellingwoude om deze reden uitstekend fungeren als tijdelijke basis voor bezoekers van over de landsgrenzen.⁷ Dit was zeker het geval. Talloze buitenlandse watervliegtuigen en vliegboten vereerden in de jaren twintig en dertig het vliegveld met een bezoek. Een van de meest in het oog springende passages was die van een enorme Duitse vliegboot met een spanwijdte van 48 meter: de twaalfmotorige Dornier X. In de namiddag van 5 november 1930 landde deze gigant onder enorme publieke belangstelling op het Buiten IJ. 'Bij het dorpie Schellingwoude was de drukte tegen vier uur in de middag buitengewoon geworden' rapporteerde een journalist. 'Dichte drommen mensen bezetten de dijk, terwijl op den weg

naar Schellingwoude diverse agenten handen vol werk hadden.'⁸ Pikant detail van dit bezoek was overigens dat de commandant van de vliegboot niemand anders was dan Friedrich Christiansen. Dezelfde Christiansen zou tien jaar later als Wehrmachtsofficier in den Nederlanden (WBN) in een heel andere hoedanigheid in ons land verzeild raken. Drie jaar later, op 1 juli 1933 vond er opnieuw een bijzonder bezoek plaats. Dit keer betrof het een tussenlanding van 24 Italiaanse Savoia Marchetti S.55-watervliegtuigen onder leiding van generaal Italo Balbo, een vooraanstaand fascist. De formatie was die morgen vanuit het Toscaanse Ortobello op weg gegaan naar Amsterdam. Het was echter een bezoek met een zwart randje. Een van de toestellen zette boven het IJ aangekomen een te steile daling in waardoor het bij de landing over de kop sloeg. De boordwerktuigkundige van het onfortuinlijke toestel, *sergente* Ugo Quintavalle, kwam hierbij om het leven. Met een toestel minder vertrok de formatie de volgende dag voor de tweede etappe naar Derry in Noord-Ierland. Via Reykjavik en Montreal vlogen de 23 overgebleven toestellen de volgende dagen naar eindbestemming Chicago, waar dat jaar de Wereldtentoonstelling plaatsvond.⁹

In oorlogsjaren en uit dienst

Met de dreiging van een oorlog voor de deur nam in de loop van de jaren dertig ook het belang van Schellingwoude weer toe, hoewel er niet permanent eenheden van de MLD neerstreken. Tijdens de mobilisatie benutte vooral Fokker het vliegveld voor de eindmontage en het invliegen van de nieuwe T-VIIIW-torpedobommenwerpers.¹⁰ De strijd in de meidagen van 1940 ging grotendeels aan Schellingwoude voorbij, waardoor het vliegveld nagenoeg ongeschonden uit de strijd kwam.¹¹ De Duitse *Luftwaffe* bleek direct na de Nederlandse capitulatie grote belangstelling voor Schellingwoude te koesteren en nam het meteen in dienst als '*Seeflughafen*'. Watervliegtuigen en vliegboten van de *Luftwaffe* en de *Kriegsmarine*, zoals de Heinkel 115, de Arado 196 en de Dornier 18, gingen de basis gebruiken als steunpunt voor reddingsacties en voor gevechtstaken, zoals het leggen van mijnen, het uitvoeren van verkenningen en het bombarderen van Britse kuststeden en schepen. Voor dit doel onderging het vliegveld een aanzienlijke uitbreiding. Op het Zeeburgereiland verrees extra hangaar, werkruimtes, reparatie- en onderhoudsfaciliteiten, een weerstation, een brandweerkazerne en een casino dat als recreatieruimte en eetzaal diende. In het Buiten IJ werden verankerde boeien met reflectoren geplaatst, waaraan de toestellen konden worden afgemeerd. Eind 1942, toen het vliegveld op volle toeren draaide, waren er zes hangaars, drie hellingen, 22 drijvende steigers voor vliegtuigen, alsmede twee aanlegsteigers voor schepen. Vliegtuigbemanningen en officieren kregen huisvesting in Amsterdam zelf, waar zij onder meer verbleven in hotels. Het meeste grondpersoneel vond onderdak in barakken op het vliegveld zelf.¹²

In de eerste oorlogsperiode was het een drukte van jewelste op het vliegveld. Dit veranderde vanaf medio 1941, toen het zwaartepunt van de maritieme luchtoorlog zich meer verlegde van de Noordzee naar de Atlantische Oceaan en het Middellandse Zeegebied. In de resterende oor-

logsjaren deed Schellingwoude voornamelijk dienst als opleidingsinstituut voor nieuwe vliegtuigbemanningen en als uitvalsbasis voor de *Seenotdienst*, die was belast met het redden van in zee rondobberende vliegtuig- en scheepsbemanningen. Verder gebruikte vliegtuigbouwer Fokker het vliegveld voor het uitvoeren van proefvluchten met in Amsterdam-Noord gebouwde Fokker T-VIIIW's en Arado Ar 196's. De geallieerden waren overigens goed op de hoogte van al deze activiteiten. Toch legden zij de Duitse bezetter niet veel in de weg. Dit kwam in de eerste plaats doordat Amsterdam en omgeving sterk werd verdedigd door luchtafweergeschut en (op Schiphol gestationeerde) jachtvliegtuigen. Daarnaast had de *Luftwaffe* – om de geallieerde vliegtuigbemanningen te misleiden – een *Scheinflugplatz* bij het naburige Uitdam ingericht, compleet met boeien, steigers en 'hangaars'. De bombardementen en beschietingen die de *Royal Air Force* (RAF) in vooral de eerste oorlogsperiode uitvoerde, richtten hierdoor op Schellingwoude betrekkelijk weinig schade aan. In de tweede helft van de oorlog, toen Schellingwoude militair gezien nauwelijks nog een rol van betekenis speelde, lieten de geallieerden het vliegveld grotendeels links liggen.

In het voorjaar van 1944 vertrokken de laatste Duitse watervliegtuigen richting Duitsland. Het waren meteen de laatste vliegactiviteiten op het Buiten IJ. Na de oorlog bleef het Zeeburgereiland voorlopig nog wel in bezit van het ministerie van Defensie. Medio jaren vijftig kwam een eind aan het isolement van het eiland door de aanleg van de Zuiderzeeweg en de daarbij behorende bruggen naar Amsterdam-Oost en -Noord. In 1983 trok Defensie zijn handen definitief af van het eiland en begon de bouw van Rioolzuiveringsinstallatie Oost. Na de afstoting van het rioolbedrijf begin 21^e eeuw is het Zeeburgereiland bouwrijp gemaakt.¹³ Van het vliegende verleden van 'hun' eiland zullen veel nieuwe bewoners geen weet hebben.

dr. P.E. (Erwin) van Loo is verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Noten

- 1 H. Nieuwenhuis, 'Het vliegveld te Schellingwoude en het burger luchtverkeer' in: *Het Vliegveld* iv (1920) 21, 353-355.
- 2 N. Geldhof, *70 Jaar Marineluchtvaartdienst*, Leeuwarden 1987, 10.
- 3 'Het vliegongeluk bij Durgerdam!' in: *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 13 september 1919.
- 4 'Staatsbegroting voor 1920. Hoofdstuk vi (Marine)' in: *Algemeen Handelsblad*, 8 november 1919 en 'Staatsbegroting 1920. Marinebegroting' in: *De Tijd*, 28 november 1919.
- 5 'Het 12½ jarig bestaan van het marine-vliegveld "De Mok"' in: *Het Vliegveld* xiv (1930) 3, 81-84 en 'Bezoek van Minister Lambooy. Aan Schellingwoude en de marinewerf' in: *De Telegraaf*, 9 februari 1927.
- 6 NIMH, collectie 65 MLD, inv.nr. 879, Brief minister van Waterstaat aan minister van Financiën, 1 augustus 1933.
- 7 'Fokker-vliegbooten voor de Nederl. Marine' in: *Middelburgsche Courant*, 17 oktober 1923 en 'Luchtvaart. Fokker-vliegbooten voor de Nederlandsche Marine' in: *De Maasbode*, 16 oktober 1923.
- 8 'De Do "X" te Amsterdam aangekomen' in: *De Indische Courant*, 4 december 1930.
- 9 L. Berends, 'Bijna perfecte vliegshow kostte één leven' in: *Het Parool*, 16 februari 2009.
- 10 N. Geldhof, *70 Jaar Marineluchtvaartdienst*, Leeuwarden 1987, 58.
- 11 NIMH, collectie 65 MLD, inv.nr. 850, Rapport Marine Vliegveld Schellingwoude.
- 12 P. Grimm, E. van Loo en R. de Winter, *Vliegvelden in Oorlogstijd. Nederlandse vliegvelden tijdens bezetting en bevrijding 1940-1945*, Amsterdam 2009, 209-214.
- 13 G. de Mol, 'Zeeburgereiland op de schop' in: *IJopener* iv (2009) 2, 13.

31 MEI 1916

Jutland: de grootste zeeslag uit de geschiedenis

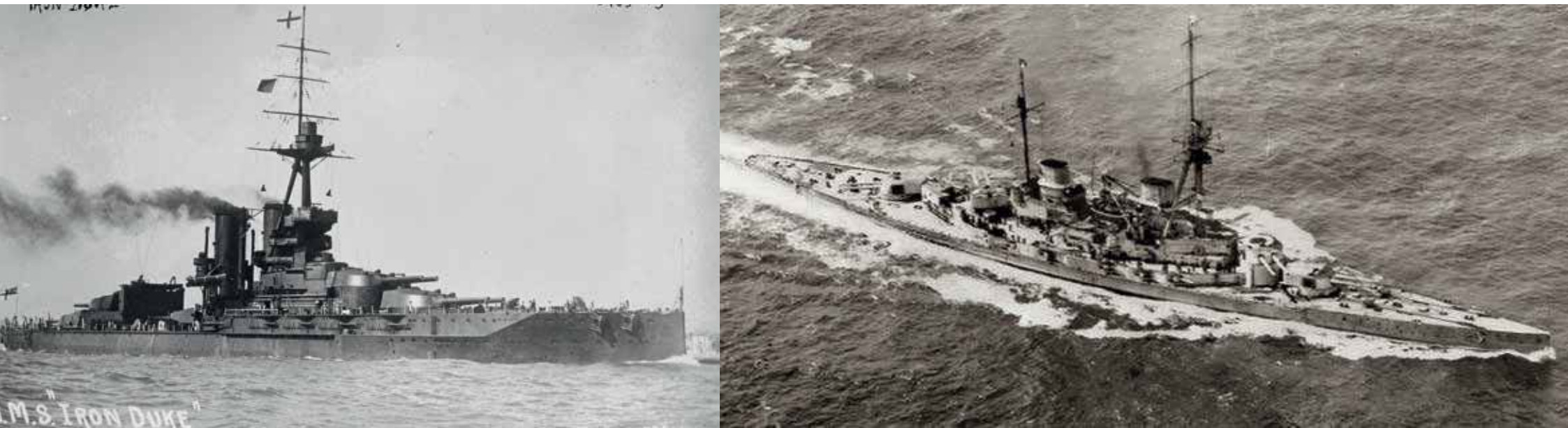


Foto links: HMS Iron Duke, het Britse vlaggenschip, en rechts de Duitse slagkruiser SMS Derfflinger, The Iron Dog zoals de Britten respectvol zeiden. (foto Iron Duke: wikimedia.org, foto Derfflinger: www.naviearmatori.net)

Op ruim 300 kilometer ten noorden van Nederland werd halverwege de Eerste Wereldoorlog, op 31 mei 1916, niet alleen de grootste zeeslag aller tijden uitgevochten, maar ook een van de meest beslissende.¹ In deze *Battle of Jutland* ontmoette de sterkste slagvloot ter wereld, de Britse *Grand Fleet*, de op een na sterkste slagvloot, de Duitse *Hochseeflotte*.

Van slagschip naar onderzeeboot

De Duitsers spraken van *Skagerrakslacht*. Wat deze slag extra bijzonder maakt, is dat recente technologische ontwikkelingen grote verrassingen theoretisch zouden moeten uitsluiten: de wederzijdse luchtverkenning en vooral de Britse crypto-analyse van het radioverkeer. De *Royal Navy* wist dat de Duitse slagvloot zou uitvaren en regelmatig ook waar die was. Maar het zal duidelijk worden dat het weer en vooral organisatorische tekortkomingen van beide marines roet in het eten gooiden en dat de Slag bij Jutland daardoor ontaardde in verwarring en dramatische verrassingen. *Last but not least* dat de *Hochseeflotte* wist te ontsnappen aan de overmachtige *Grand Fleet*. Tot slot komen enkele lessen aan bod.

Wat maakte Jutland zo beslissend? De Duitsers leerden van deze slag dat hun strategie met slagschepen de Britten nooit tot vrede kon bewegen. Om dat te doen werden alle kaarten gezet op de onderzeebootbouw en de handelsoorlog. Op 1 februari 1917 verklaarde Duitsland

de dramatische zogeheten 'onbeperkte duikbootoorlog'. Aangezien daarin ook neutrale schepen tot zinken werden gebracht, verklaarde het tot dan neutrale Amerika Duitsland de oorlog. Het resultaat was dat de Duitsers eind 1918 de Eerste Wereldoorlog verloren met alle gevolgen van dien.

De Duitse valstrikken

De Slag bij Jutland kwam voort uit de vooroorlogse Duitse afschrikingsstrategie. Een zó sterke slagvloot dat de Britten het risico van een zeeslag niet aandurften en neutraal bleven. De Britse oorlogsverklaring op 4 augustus 1914 weerlegde dit openlijk, waarna de Duitsers zaten opgescheept met de boedel van hun failliete afschrikking. Wat te doen met hun vele slagschepen? Want in werkelijkheid durfde juist de Duitse slagvloot geen beslissingsslag in volle zee te riskeren. Bovendien kon die vloot de Duitse zeehandel niet beschermen, terwijl de geplande Britse strategie primair een handelsoorlog was: de wereldwijde Duitse handelsroutes via het Kanaal afsnijden, alsmede de

Noordzee.² Daar blokkeerden oude Britse pantserkruisers in een uitgestrekte rij de Atlantische toegang bij storm en ontij. Nabij diezelfde toegang, op de basis Scapa Flow ten noordoosten van Schotland, ver van Duitse mijnen en onderzeebootbases, wachtte de *Grand Fleet* werkeloos af.

De enige optie voor de Duitse slagvloot leek de reusachtige *Grand Fleet* stapsgewijs te verslaan. Het was inmiddels al mei 1916 toen een serieuze stap werd gezet door

vlak na Jutland, leidde een Duits slagschip per radio twee beweeglijke linies, waardoor zeven van de tien boten ten aanval kwamen tegen lichte strijdkrachten.⁵ Verder stelde de marineleiding de zeeslag uit vanwege wat reparaties, waardoor de Britten steeds meer onderzeeboten lokaliseerden. De *Hochseeflotte* voer in de vroege ochtend van 31 mei 1916 noodgedwongen uit, doordat vele onderzeeboten nog maar twee dagen op zee konden blijven. Niet alle ontvingen tijdig het bericht op dat de slag eindelijk begon. Alles bij elkaar geteld was de slag nu beperkt tot één Duitse valstrik, het vernietigen van de Britse voorhoede.

De Britse tegenvalstrik

Wat Scheer niet wist was, dat de *Grand Fleet* al sinds de voorgaande avond op zee was. De bevelhebber, admiraal John Jellicoe, had namelijk begrepen van *Room 40* – de crypto-analytische afdeling van het radioverkeer – dat de *Hochseeflotte* dat op 31 mei zou zijn. Scheer mocht dan denken dat hij de Britse vloot deels in de val ging lokken,

‘De enige optie voor de Duitse slagvloot leek de reusachtige *Grand Fleet* stapsgewijs te verslaan’

admiraal Jellicoe hoopte precies hetzelfde te doen, maar dan met de hele Duitse vloot!⁶ Zonder dat de Duitsers het beseften stond dan eindelijk de beslissingsslag voor de deur waarover zoveel Britten zolang hadden gedroomd. Maar opeens, in de vroege middag van de dag van de slag, berichtte de Britse admiraliteit, na contact met *Room 40*, volkomen onjuist aan Jellicoe dat Scheer nog in de haven lag. De autoritaire cultuur van de admiraliteit hield in dat men de crypto-analisten die het vaak beter wisten tot zwijgzaamheid intimideerde. Dit bericht kon *Room 40*, omdat ze niet werd ingelicht, niet eens corrigeren. Teleurgesteld voeren Jellicoe en de voorhoede onder vice-admiraal David Beatty door, maar zonder urgentie.⁷ Deze miscommunicatie maakte dat de *Hochseeflotte* alsnog verrassend kon optreden.

Geen luchtverkenning

Of de Duitsers en Britten elkaars verrassingen tijdig konden doorzien, hing af van de verkenning en vooral van luchtverkenning. Maar het slechte weer werkte niet mee. De Duitse zeppelins arriveerden vanwege de harde wind te laat, vaak op de verkeerde plaats en zagen vanwege de laaghangende bewolking niet veel. De Britten vertrouwden voor luchtverkenning op twee vliegtuigmoederschepen. Helaas, door miscommunicatie vertrok de *Grand Fleet* zonder de *Campania* die veel ermee had geoefend. De kleinere *Engadine* met vier watervliegtuigen voorzien van radio werd, hoewel ze meevoer, vrijwel genegeerd door Beatty's zuidelijker geplaatste voorhoede. Het ontbreken van wederzijdse luchtverkenning garandeerde welhaast nare verrassingen. Want nu kwam bijna alles aan op verkenning vanaf de talloze oppervlakteschepen, die volslagen ontoereikend bleek. Talloze oppervlakteschepen waren er zeker in de zeeslag, zie de tabel op de volgende pagina:

	Dread-noughts	Slag-kruisers	Oude Slag-schepen	Pantser-Kruisers	Lichte kruisers	Torpedo-bootjagers	Vliegtuig moederschepen	Totale tonnage
Brits	28	9 (3)	-	8 (3)	25	77 (8)	2	1.250.000 (115.025)
Duits	16	5 (1)	6 (1)	-	11 (4)	61 (5)	-	660.000 (61.180)

De verliezen staan tussen haakjes. De zes verouderde Duitse slagschepen en acht Britse pantserkruisers hadden weinig gevechtswaarde in de context van Jutland. De Duitsers noemden hun torpedobootjagers eufemistisch Torpedoboote en hun slagkruisers soms eufemistisch Panzerkreuzer.

Something wrong with our bloody ships

Doordat goede (verkenning)sinformatie) ontbrak, werd het een verwarrende zeeslag, De tegenstanders wisten bijvoorbeeld niet van elkaar dat hun voorhoedes van slagkruisers werden gevolgd door de slagvloten. Zoals verwacht kreeg de Duitse voorhoede onder schout-bij-nacht Franz von Hipper Beatty’s voorhoede in zicht van zes slagkruisers en vier snelle slagschepen. De vijf Duitse slagkruisers wendden 180 graden, vrijwel naar het zuiden. Zo lokten ze Beatty’s zes slagkruisers naar de *Hochseeflotte*, waarvan Beatty dacht dat die in de haven lag. Om 15.48 uur openden de Duitse slagkruisers op 15 kilometer afstand een moordend vuur. Het eerste kwartier plaatsten zij twaalf treffers tegenover vier Britse.⁸ Geen minuut daarna vonden granaten van de *Von der Tann* de *Indefatigable* en tot verbijstering van vriend en vijand explodeerde de Britse slagkruiser. Kort daarna onderging de *Lion* met Beatty aan boord bijna hetzelfde lot, toen de middelste geschutstoren zwaar werd getroffen door Von Hippers vlaggenschip, de *Lützow*.

Eindelijk grepen de vier gloednieuwe snelle slagschepen van Beatty in. Zij waren achter geraakt door een misverstand over zigzagkoersen tegen onderzeeboten en communicatiestoornissen, waaraan de *Lion*, die ook geen oor had voor de radioberichten van een verkenningsvliegtuig van de *Engadine*, mede debet was. Verder liepen ze in de praktijk hooguit 23 tot 24 knopen, tegen slagkruisers 26 tot 28. Maar hun pas ontwikkelde 38 cm kanons waren de zwaarste ter zee en tegen hun 875 kilo zware voltreffers waren de Duitse slagkruisers niet ontworpen. Desondanks concentreerden de *Seydlitz* en *Derfflinger* zich op de elegante, naar hedendaagse maatstaven 31.650 ton zware, slagkruiser *Queen Mary*. De Brit schoot goed, oordeelde *Korvettenkapitän* Georg von Hase, eerste officier van artillerie op de *Derfflinger*. Zestien jaar eerder waren vuurleidingscomputers toekomstmuziek en bedroeg de gevechtsafstand slechts 2 km. Nu ruim 13, terwijl alle slagkruisers licht zigzagden om moeilijker geraakt te worden. Afstand, koers, vaart, luchtdruk, wind en waterzuilen werden gemeten. De meeste van deze gegevens werden verwerkt in het seinstation diep in het schip, bij de Britten door de Dreyer-rekentafel met als ‘processor’ een richtklok. Blindelings op de analoge computer vertrouwen was niet haalbaar, hij gaf informatie aan de officier van artillerie.⁹ Dankzij Von Hase’s collega op de *Lützow* hadden de Duitse schepen het laatste jaar een achterstand in richtklokken redelijk ingelopen.¹⁰ De *Queen*

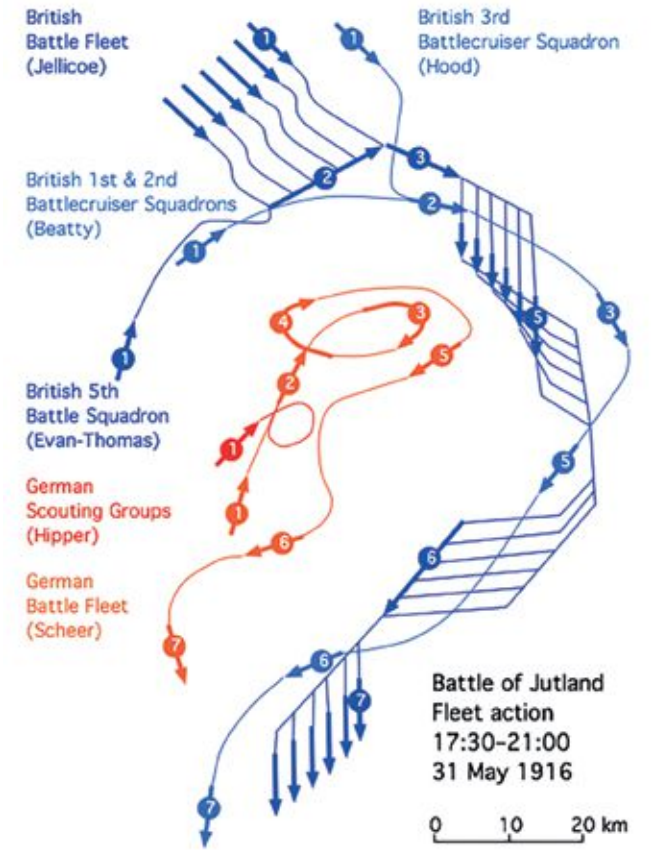
Mary schoot hele salvo’s van acht kanons om de veertig seconden. De *Derfflinger* ‘op zijn Duits’, een half salvo van vier om de 20 seconden: meer informatie en minder waterzuilen die het doel verborgen. Zo werd de *Queen Mary* ingeklemd. Om 16.26 uur zag Von Hase zijn 405 kilo zware 30,5 cm granaten opnieuw inslaan en: ‘Eerst laaide van het voorschip een flakkerende rode vlam op. Daarop ontstond in het voorschip een explosie, waarna een veel grotere explosie in het middenschip volgde, zwarte brokken van het schip vlogen in de lucht en direct daarna werd het hele schip door een geweldige explosie getroffen. Een enorme rookwolk ontwikkelde zich. De masten klapten naar het midden, de rook bedekte alles en steeg steeds hoger op. Ten slotte was er alleen een enorme rookwolk waar het schip zich had bevonden.’¹¹ Beatty wendde zich tot de commandant van de *Lion*: ‘Chatfield, there is something wrong with our bloody ships today’. Het was maar al te waar. Dat de Duitse slagkruisers niet explodeerden kwam doordat hun kruitsoorten stabielere waren, veiligheidsprocedures beter en bepantsering dikker, waardoor die minder vaak werd doorboord.¹²

De Hochseeflotte verrast de Britse voorhoede

Behalve de laatste en heftigste explosie die de *Queen Mary* verscheurde, ontwaarde om 16.30 uur de kruiser HMS *Southampton* opeens een Duitse kruiser en kort daarna een andere reusachtige onheilspellende rookwolk: Scheers complete *Hochseeflotte*! Het radiobericht hierover verraste Jellicoe. Hij verloor zijn vertrouwen in *Room 40*, waaraan hij onterecht zijn eerdere informatie toeschreef dat Scheer in de haven lag, met grote gevolgen tegen het eind van de slag.¹³ Anderzijds een gouden kans om de *Hochseeflotte* alsnog in de val te lokken. Beatty wendde daarom noordwaarts naar Jellicoe. Jellicoe zond nu zijn drie eigen slagkruisers vooruit om de druk op Beatty te verlichten. Met name de *Invincible* deed met twee treffers het voorschip van de *Lützow* geleidelijk vollopen. Helaas nam die met de *Derfflinger* gruwelijk revanche, want als derde slagkruiser verdween de *Invincible* vulkanisch in de golven.

De Hochseeflotte in de val

Maar het ingrijpen van Jellicoe’s slagkruisers voorkwam boven alles dat de Duitse voorhoede kon verkennen. Ongezien wist Jellicoe hierdoor te naderen en via een tijdrovende, maar briljante manoeuvre zijn slaglinie te



Blauw, met de klok mee, de beweging van de Grand Fleet naar het zuidwesten, 17:30-21:00 uur. Rood Scheers Hochseeflotte, met onderste rode 1 Noordelijke koers om 18:00, 3 Eerste Kehrtwending om 18:35, 4 Tweede wending om 18.55 en 5 Derde wending voltooid rond 19.20.

formeren ten oosten van Scheer. Hij had de *Hochseeflotte* afgesneden van de Duitse kust. Om 18.20 uur opende de *Grand Fleet* het vuur. Vanwege de mist en laaghangende bewolking, verergerd door de enorme rookontwikkeling van de hoog opgestookte kolenvuren en de zware artillerie, kon Jellicoe op zijn *Iron Duke* hooguit enkele eigen slagschepen waarnemen. En nog minder Duitse. Maar als die even zichtbaar waren, vormden ze prachtige doelen tegen de laagstaande zon. Een nog groter voordeel van Jellicoe’s manoeuvre was dat de *Hochseeflotte* niet alleen plotseling was afgesneden, maar zich in een dodelijke positie bevond: de T-positie. De Britse slagschepen vormden de horizontale streep van de letter T en konden daardoor bijna al hun geschut richten op de naderende verticale streep, de *Hochseeflotte*. Die kon slechts met het voorste geschut antwoorden, waarbij de voorste schepen bovendien de erachter varende belemmerden. Scheer was volslagen verrast. Om 18.35 uur liet hij zijn slagschepen rechtsomkeert maken via een *Gefechtskehrtwending* van 180 graden. Ondertussen moesten Von Hippers vijf slagkruisers met een tegenaanval zijn wending beschermen door recht op de *Grand Fleet* in te lopen. Recht in op een eindeloze rij oranje rode flitsen. Minstens even effectief waren de vele Duitse torpedobootjagers, aangezien hun torpedo’s de Britse slagschepen tot uitwijken dwongen. De Duitse slagvloot wist de complexe wending, die ook eigen initiatief vereiste om verwarring te voorkomen en op te lossen, in vijf minuten

te voltooien. Even later waren de Duitse slagschepen en zwaar aangeslagen slagkruisers in de mist verdwenen.

De crisis: de ‘dodenrit’ van de slagkruisers

Na deze *Kehrtwending*, stoomde Scheers vlaggenschip de *Friedrich der Grosse* hooguit 10 kilometer door. Verbazingwekkend genoeg beval hij toen al een tweede wending, die om 18.55 uur begon, waarna de *Hochseeflotte* ietsje noordelijker weer terug was op de gevaarlijke eerdere koers! Over Scheers tegenstrijdige verklaringen voor zijn overhaaste beslissing is eindeloos gedebatteerd. Naar mijn mening moest hij Jellicoe’s verrassing nog verwerken, waardoor hij binnen enkele minuten het initiatief volkomen verloor. In ieder geval wachtte hij niet op goede verkenningberichten. De weinige actuele berichten suggereerden als zou de *Grand Fleet* nu ten zuiden van hem oostwaarts koersen.¹⁴ Een kans om ten noorden ervan door te breken naar de eigen kust. In werkelijkheid blokkeerde Jellicoe’s slagvloot zowel deze ontsnappingsroute naar het noorden als die naar het zuiden. Hij waagde zijn slagschepen niet in het mistige

‘Dat de Duitse slagkruisers niet explodeerden kwam doordat hun kruitsoorten stabielere waren, veiligheidsprocedures beter en bepantsering dikker’

zicht, met kans op torpedoaanvallen van zeer nabij. Toen zijn lichte kruisers, die de Duitse achterhoede wisten te schaduwen, hem ogenblikkelijk na het voltooien van de tweede wending informeerde, om 19.00 uur, kon Jellicoe zijn koers moeiteloos aanpassen.¹⁵ Zo verkeerde Scheer, na een kwartier op de eerdere koers, alweer in de rampzalige T-positie. Weer een *Kehrtwending*, weer zware aanvallen door torpedobootjagers op de Britse slagschepen. Weer moesten de nu zwaar gehavende slagkruisers, maar nu zonder de ontredderde *Lützow*, de kerende slagvloot beschermen met een tegenaanval en weer stormden ze vanuit de T-positie recht op de *Grand Fleet* in. De *Derfflinger* onder kapitein-ter-zee Hartog voorop. De ondraaglijke spanning van deze *Todesritt* ontladde zich zelfs in extase. Op de geteisterde *Seydlitz* steeg donderend gejuich op en daarna ‘tromgeroffel’, toen de stokers met hun kolenschoppen tegen de ketelwanden sloegen ‘Drauf Seydlitz!’.¹⁶ Twaalf kilometer, elf, tien, negen, acht – op deze afstand boden ook de dikke pantserplaten weinig bescherming meer tegen de inslaande granaten. Zeven, eindelijk kwam het verlossende bericht dat de wending was geslaagd.

Scheer weet te ontkomen

Weer was Scheer verdwenen. Deze keer kreeg Jellicoe geen goede informatie over hem, in weerwil van sporadisch vuurcontact. Wel voer hij nog steeds tussen de *Hochseeflotte* en de kust. Rond 21.30 uur was ook het laatste daglicht verdwenen. Zijn vloot was slecht getraind in nachtgevechten en vooral: waar was de Duitse? De zonsopgang moest beide problemen gaan oplossen. Tot dan blokkeerde de Britse admiraal de Duitse ontsnappingsroutes om de allesbepalende, vaak 150 kilometer



Links de Duitse vice-admiraal Reinhard Scheer, rechts zijn Britse rivaal admiraal John Jellicoe. (foto Scheer: en.wikipedia.org. Foto Jellicoe: commons.wikimedia.org/library-of-congress)

brede, zone van Britse mijnenvelden: de zuidelijke route langs de Nederlandse Waddeneilanden en de noordelijke via het Hornrif. Jellicoe voer in zuidelijke richting, maar verzamelde zijn torpedobootjagers in de achterhoede tegen een Duitse doorbraak bij het Hornrif.¹⁷ Ondertussen vroeg Scheers vlaggenschip te 22.06 uur om nachtverkenning bij het Hornrif door zeppelins. Vanwege Britse stoorzenders bereikte het belangrijke bericht de luchtschepen niet, die desondanks opstegen wegens staande orders van Scheer,¹⁸ maar *Room 40* wel, die veel onderschepte. De admiraliteit zond heel weinig en ook dit niet door aan Jellicoe. Aangezien die het vertrouwen had verloren in *Room 40*, overtuigde het weinige hem niet. Als de admiraliteit, bijvoorbeeld, hem de zes berichten had doorgegeven waarin Scheer zijn nachtelijke positie en koers weggaf, had hun systematiek, gecombineerd met vage informatie over schermutselingen van zijn schepen in het noorden, Jellicoe ongetwijfeld doen ingrijpen.¹⁹ Want dáár brak de *Hochseeflotte* door zijn achterhoede heen, geholpen door te weinig initiatief bij vele Britse commandanten om dat te melden. De vastberaden Scheer had dus het wonderbaarlijke geluk dat de admiraliteit zo weinig doorzond, want Jellicoe had voldoende tijd een belangrijk deel van de *Hochseeflotte* te blokkeren en uit te schakelen. Nu was de zinkende *Lützow* het enige moderne grote schip dat de Duitse haven niet haalde.

De nasleep en lessen van Jutland

Op de ochtend van 1 juni was Jellicoe, ontgoocheld dat Scheer was ontkomen, heer en meester op de Noordzee. Maar niet daarbuiten. De Duitsers startten een geweldig propaganda-offensief. De Britse verliezen waren veel groter dan de Duitse: 115.025 ton en 6.097 doden tegen 61.180 ton en 2.555 doden. Een fraaie tactische prestatie tegen een overmacht. De geweldige strijd van de slagkruisers maskeerde hierin de bescheiden prestaties van de Duitse slagvloot. Het stapsgewijs verzwakken van de Britse vloot leek haalbaar. Verzwegen werd (zoals de bovenstaande tabel toont) dat hun veel kleinere verliezen een vrijwel even grote aderlating betekenden voor hun veel kleinere vloot.²⁰

In werkelijkheid had Scheer maar juist kunnen ontsnappen. Hij wist niet dat de Britten hem konden traceren, maar het falen van de onderzeebootvalstrik vanwege de individuele inzet van onderzeeboten was voor verbetering vatbaar. Zoals gezegd dirigeerde men twee maanden later, net als overigens in 1914, succesvol beweeglijke onderzeebootlinies waardoor veel meer boten ten aanval konden komen. De Duitsers bezaten goede systematische luchtverkenning, maar hun zeppelins werden gehinderd door de weersomstandigheden. De actie had niet moeten worden bepaald door een optimale slagschepensterkte, maar een betere onderzeebootinzet en redelijk weer voor zeppelinverkenning. Dit laatste betekende beter gecoördineerd optreden en bescherming tegen verrassingen.

Hoewel hij voor de Bühne juichte, schreef Scheer op 4 juli 1916 aan keizer Wilhelm 2 dat de Britse slagvloot onverslaanbaar was en alleen een handelsoorlog met onderzeeboten Groot-Brittannië tot vrede kon bewegen. Op 1 februari 1917 startte de zogeheten ‘onbepaalde duikbootoorlog’, wederom zonder groepstactieken van onderzeeboten die de kans op een overwinning vergrootten. Daarin werden ook neutrale schepen getorpedeerd, met als gevolg een Amerikaanse oorlogsverklaring waardoor Duitsland de oorlog verloor.

Ook voor de Britten waren de druiven zuur. Drie slagkruisers explodeerden en een technologische voorsprong in vuurleiding, verkenning door vliegtuigmoederschepen en in crypto-analyse door *Room 40* van het Duitse radiover-

‘In werkelijkheid had Scheer maar juist kunnen ontsnappen’

keer hadden niet geleid tot de gedroomde vernietiging van de *Hochseeflotte*. De belangrijkste factor was *Room 40*. Als de autoritaire admiraliteit meer oor had gehad voor deze afdeling, had Jellicoe betere en meer informatie ontvangen over Scheer en had hij de *Hochseeflotte* waarschijnlijk zwaar kunnen toetakelen bij zijn nachtelijke ontsnapping.

Hierbij moet wel worden bedacht dat de technologische vooruitgang in de zee strijd sneller ging dan organisatorische aanpassingen. In 1900 speelde de vier jaar oude radio geen rol. In 1916 was radio essentieel en worstelden gelijkwaardige tegenstanders met de nadelen: je aanwezigheid verraden en vijandelijke storingen uitlokken. *Room 40* was een nouveauté uit 1914. Jutland was een harde les en in 1917 werd de afdeling aanmerkelijk uitgebreid en verzelfstandigd. Hetzelfde gold voor de falende Britse luchtverkenning. In 1906 steeg het eerste Europese vliegtuig op en in 1915 begonnen de *Grand Fleet* systematisch te oefenen met vliegtuigmoederschepen. Jellicoe en Beatty stonden hier positief tegenover, maar vergaten dit op 31 mei grotendeels. Na Jutland kwam er meer aandacht voor deze verkenning en ontwikkelde de *Royal Navy* snel een nieuw wapensysteem: het vliegekampschip.

Minder goed oplosbaar waren evenwel de tactische communicatieproblemen. Het delegeren naar lagere niveaus van zelfstandig actie ondernemen botste met het onder controle houden van een vloot van 150 schepen zodat die niet in losse delen overweldigd kon worden. Dit probleem viel niet in een jaar op te lossen. Toen de flamboyante Beatty in 1917 Jellicoe opvolgde was zijn controle nog meer rigide. Ondertussen brak een controverse uit tussen aanhangers van de ‘offensieve’ Beatty en de ‘voorzichtige’ Jellicoe. Jellicoe kreeg lafheid en overdreven voorzichtigheid over zich heen, maar niet iedereen – toen en later – begreep torpedo’s. Zeggen dat ontwijken van torpedo-aanvallen overdreven is omdat ze niet werken, is zoiets als zeggen dat dijken overdreven zijn omdat er geen overstromingen zijn. Beatty stimuleerde de controverse om de aandacht van zijn eigen fouten tijdens de slag, zoals te weinig communicatie en Jellicoe slecht informeren, te verhullen. De controverse duurt nog steeds voort. Maar

deze kan het belangrijkste gevolg van Jutland niet te niet doen: Duitsland verruilde het slagschip voor de onderzeebootoorlog.

Jaap Anten promoveerde in 2011 op het proefschrift ‘Navalisme nekt onderzeeboot. De invloed van internationale zeestrategieën op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942’ en is verbonden aan NOV-Denk.

Noten

- 1 Slechts de Slag bij Leyte, tijdens de Amerikaanse herovering van de Filipijnen in 1944, waarin de Amerikanen de Japanse slagvloot versloegen, was van een vergelijkbare omvang.
- 2 Nicholas A. Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War* (2011), geheel. Stephen Cobb, *Preparing for Blockade 1885-1914* (2013), geheel.
- 3 Hubert Jeschke, *U-Boottaktik. Zur Deutschen U-Boottaktik 1900-1945*, (Einzelshriften zur Militärischen Geschichte des Zweiten Weltkrieges 9, 1972), p. 17-20. W.H. van Zadelhoff, *Tactische samenwerking tussen bovenwaterschepen en onderzeeboten in den Grooten Oorlog 1914-1918*, in *Marineblad* 51 (1936), p. 603-604.
- 4 J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot. De invloed van internationale zeestrategieën op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942* (2011), p. 267-285.
- 5 Jeschke, p. 16-19.
- 6 Keith Yates, *Flawed Victory. Jutland, 1916* (2000) p. 118-119, 125.
- 7 Keith Yates, p. 124-125.
- 8 Keith Yates, p. 135.
- 9 Norman Friedman, *Naval firepower. Battleship Guns and Gunnery in the Dreadnought Era* (2008), p. 47.
- 10 John Brooks, *Dreadnought gunnery and the Battle of Jutland. The question of fire control* (2005), p. 222-223. Georg von Hase, *Die Zwei Weissen Völker! Kiel und Skagerrak*. (4^e druk 1931), p. 81-83.
- 11 Georg von Hase, p. 101.
- 12 John Campbell, *Jutland. An analysis of the fighting* (2e druk 1998), p. 17-21, 377-381. Nicholas Jellicoe, p. 136.
- 13 Nicholas Jellicoe, *Jutland. The unfinished battle* (2016), p. 228. Keith Yates, p. 125-126.
- 14 Keith Yates, p. 166.
- 15 Nicholas Jellicoe, p. 200.
- 16 Charles London, *Jutland 1916: Clash of the Dreadnoughts* (2000), p. 65.
- 17 De derde route via het Skagerrak naar de Oostzee, was te lang waardoor Jellicoe vele beschadigde schepen en de oude Duitse slagschepen kon achteroplopen.
- 18 V.E. Tarrant, *Jutland. The German perspective* (3^e druk 1999), p. 229.
- 19 V.E. Tarrant, p. 208-210. Zie ook Nicholas Jellicoe, p. 227-232.
- 20 Aantal doden: V.E. Tarrant, p. 247-248. Totale tonnage van de vloeten in de tabel: Bernard Ireland, *War at Sea. 1914-45* (2002), p. 58.

column



Eind mei lekte de zgn. menukaart van het ministerie van Financiën uit. 400 voorstellen om op de Rijksbegroting te bezuinigen, handige lijstjes voor de politieke partijen die zich voorbereiden op de Tweede Kamerverkiezingen volgend jaar. Om de regie van het journaal weer over te nemen heeft het ministerie het uitgelekte rapport nu maar helemaal op de site gezet.

Tot op zekere hoogte onschuldige Spielerei, die ambtelijke inventarisatie, proefballonnen die onmiddellijk na het opstijgen al uit elkaar knallen door vermoeide zuchtjes hilariteit of beginnend deskundigengeloof, maar ook weer niet helemaal te negeren omdat ze altijd wel ergens hun oorsprong in een serieus bedoeld politiek debat of ambtelijk onderzoeksrapport vinden. En, schrijft Financiën er als disclaimer bij: 'Alle ministeries hebben eraan meegeschreven', dus geen solodromerij van het Korte Voorhout. Toch is het

nauwelijks voor te stellen dat Jeanine Hennis zelf heeft voorgesteld om de Landmacht maar gewoon af te schaffen (opbrengst 750 miljoen euro in 2021, 20.000 m/v op straat). Ook lijkt ze me geen voorstander van het schrappen van de JSF, om er in plaats van daarvan maar een paar te leasen.

Oppassen wordt het al bij kaasschaafvoorstellen die niet alleen Defensie zouden treffen maar op alle ministeries van toepassing zijn. Wie is er nou tegen efficiencywinst? Onder die generieke noemer wordt geopperd dat elke overheidsdienst de broekriem nog wel een gaatje (15%) kan aanhalen, opbrengsten uit Defensie nog eens 1,7 miljard in 2019.

'Heeft het ministerie van Defensie deze proefballonnen inderdaad ook zelf aangereikt?'

Maar in het Marineblad staan we natuurlijk even stil bij de voorstellen in de 'varende' hoek. De LCF-fregatten zouden wat korter in onderhoud kunnen gaan (-5%), wat 10 miljoen per jaar scheelt. En dat zou je ook met de onderzeeboten kunnen doen, besparing 5 miljoen per jaar. Een studie naar de inzetbaarheid van de Apache-helikopter bracht, verrassenderwijs, aan het licht dat je met minder toestellen zoveel op onderhoud zou uitsparen dat de totale inzetbaarheid (qua vliegreuren) van de resterende, kleinere vloot groter gemaakt zou worden. Ga dat dus ook maar eens na voor de NH-90 helikopter, suggereert het rapport. Dat overigens sowieso ook de mogelijkheid noemt om het aantal NH-90 helikopters te reduceren van 20 naar 12.

Van dikker hout gezaagde planken betreft afstoting of internationale samenvoeging van krijgsmachtdelen. Zo zouden in navolging van Benesam de marines van Duitsland en Denemarken tot dit verband kunnen toetreden (sic!). Ook aan deeloplossingen is gedacht: Nederlandse en Deense fregatten onder één commando brengen, of idem Duitse en Nederlandse fregatten, 'waarbij Nederland een deel van zijn schepen afstoot'. Financiën schrijft dat dit op termijn moet kunnen leiden tot een structurele besparing van 90 miljoen per jaar. De mogelijkheid om de beide M-fregatten af te voeren wordt ook apart als suggestie genoemd, al was het maar omdat het onder politieke druk handhaven van de OPV-schepen tot 'deels substituaire capaciteiten' heeft geleid, en dat zou 40 miljoen per jaar opleveren. Misschien is de ambtenaren ontgaan dat de Noren onlangs hebben aangegeven niet met de Nederlanders maar met de Duitsers in zee te gaan: zodat hun voorstel om samen in de onderzeeboten te gaan (meest vergaande variant: gezamenlijk aanschaffen en een pool vormen) eigenlijk al achterhaald is. Trouwens, de vervanging van de Walrus-onderzeeboten kan volgens Financiën achterwege blijven, want 'andere wapensystemen' zoals cyber, UUV's en oppervlakteschepen kunnen het verlies aan capaciteit wel opvangen. Winst 50 miljoen structureel en een bedrag van 2,5 miljard aan investeringsgeld.

Tja, wat vinden wij hiervan? En, heeft het ministerie van Defensie deze proefballonnen inderdaad ook zelf aangereikt?

Prof. dr. J. (Ko) Colijn is defensiespecialist, directeur van 'Instituut Clingendael', columnist van Vrij Nederland en hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam



Op donderdag 1 september 2016 organiseert de KVMO voor haar postactieve en, vanaf dit jaar, ook voor haar elders actieve leden het Maritiem Evenement 2016!

Maritiem Evenement 2016

De dag wordt gehouden in Doorn en Amersfoort en begint om 10.00 uur met een ontvangst in De Basis, bij het Veteraneninstituut in Doorn. Na deze ontvangst met koffie of thee met gebak verzorgt de oud-directeur Veteraneninstituut, KTZA b.d. F.J. Marcus, een presentatie over het Veteraneninstituut. Na de lunch in De Basis stappen we in klaarstaande bussen om op weg te gaan naar het Cavaleriemuseum en de Historische Collectie Verbindingsdienst Koninklijke Landmacht in de Bernhardkazerne in Amersfoort. Na het bezoek aan beide musea keren we om circa 15.30 uur terug naar De Basis voor het aperitief. Het dagprogramma duurt van 10.00 tot 17.00 uur. Voor hen die zich hiervoor hebben aangemeld is er tussen 17.00 en 19.00 uur een Indisch buffet in De Basis.

Kosten

De kosten van dit evenement bedragen € 20,00 p.p. voor het dagprogramma en € 26,50 p.p. voor het Indisch buffet in De Basis.

Uitnodiging en routebeschrijving

De uitnodigingen, met uitgebreide informatie over het Maritiem Evenement 2016 en de wijze van betaling, zijn inmiddels per e-mail verzonden naar alle postactieve en elders actieve KVMO-leden van wie het e-mailadres bij de KVMO bekend is.

Bent u postactief of elders actief en KVMO-lid maar heeft u geen e-mail ontvangen? Op www.kvmo.nl, onder 'Activiteiten' is de uitnodigingsbrief opgenomen in het bericht over het Maritiem Evenement. Daar kan ook de routebeschrijving naar De Basis in Doorn worden gedownload.

Aanmelden

Aanmelding bij voorkeur via de blauwe button 'Aanmelden ME KVMO' op www.kvmo.nl. Doe dit snel want vol=vol!



Het Cavaleriemuseum in Amersfoort.



De Basis in Doorn.

Operatie Matrushka

Verslag 5^e KVMO Maritime Shipping Game



Donderdag 19 mei vond bij NLBEOPS in Den Helder de 5^e KVMO Maritime Shipping Game plaats. Dit keer ontworpen door de adelborsten van het Korps Mariniers. Alvorens hiervan verslag te doen, volgt eerst een korte inleiding.

Context

Er wordt weer meer ge-wargamed in de wereld. In de VS en het VK is de wargame community aangenaam verrast door een 'surge' aan initiatieven die de inzet van wargaming promoten.

Under-Secretary for the US Navy Ray Mabus heeft in een memo commandanten opgeroepen om met een plan te komen hoe wargaming in te zetten bij oefeningen, beleidsvoorbereiding en bij missies. De jaarlijkse wargaming conferentie – Connections US – staat komende zomer in het teken van wargaming en innovatie.

Op Sandhurst, de Britse militaire academie, bestaat sinds kort weer een heuse wargaming club, die officieren traint in het verkennen en toepassen van varianten van wargaming. De Angelsaksische ontwikkelingen worden zeer actueel in kaart gebracht op paxsims.org. Ook in Nederland lijkt er sprake te zijn van een toenemende belangstelling voor het instrument wargaming. Tijdens de NSS meeting in Den Haag (2014) werd deels achter de schermen, deels op het toneel van het Congresgebouw wargaming ingezet om de discussie en de gedachtenvorming te stimuleren. Wargaming blijkt een welkome aanvulling op het verkennen van toekomstig optreden.

Wargaming en de KVMO

In 2015 heeft de KVMO de eerste wargaming conferentie in Nederland ondersteund, waar Peter Perla - schrijver van *The Art of Wargaming* - de gastspreker was. Overigens blijkt wargaming niet alleen relevant binnen Defensie maar vindt ook in andere overheidsorganisaties en bedrijven steeds meer toepassing plaats van deze aan het militaire besluitvormingsproces ontleende (letterlijk) tot de verbeelding sprekende methode.

De betrokkenheid van de KVMO bij het promoten van wargaming vloeit voort uit de positieve ervaringen die zijn opgedaan bij games die zijn georganiseerd bij Damen, HSD, Thales en op het KIM. Juist het verbinden van leden met hun uiteenlopende achtergronden en ervaringen, leidt tijdens de wargames tot nieuwe kansen, energie maar vooral ook bijzondere en creatieve uitkomsten. Daarnaast blijkt dat de deelnemers telkens ook plezier beleven aan de game. Door in een dynamische en interactieve omgeving deelnemers uit te dagen hun denkkracht en creativiteit in te zetten om tot (on)conventionele ideeën te komen, ontstaat letterlijk zicht op nieuwe perspectieven voor besluitvorming, beleid en ook voor onderwijs-vernieuwing.

Adelborsten Mariniers

Vanuit zijn directe betrokkenheid bij een aantal eerdere KVMO games en zijn aanwezigheid bij de conferentie Connections NL heeft het Korpshoofd Mariniers, LTKOLMARNIS Timon van Dishoeck een klas adelborsten mariniers aangezet om zelf een wargame te ontwerpen en vervolgens te laten spelen door het Korps Adelborsten. Het begon met een bezoek aan het gamelab van TNO in Soesterberg. Daar werd de klas ondergedompeld in een aantal verschillende games. De mannen kwamen die dag net terug van hun laatste tentamen en hun hoofd stond niet meteen naar gaming. Met hulp van een team van enthousiaste wargamers, (oud) reserve-officieren en initiatiefnemers van Connections NL kregen de adelborsten de smaak te pakken. Al snel kregen zij door dat ook zij zelf in staat waren om een game te gaan maken. Na twee sessies op de kazerne in Doorn had de klas de taken verdeeld en het initiatief omarmd en werden de contouren uitgetekend die zouden gaan leiden tot 'Operatie Matrushka'.

D-day 19 mei 2016

Om 17.00 uur werden de deelnemers welkom geheten door de game-commandant, SBN Ben Bekkering, tevens Plaatsvervangend Commandant Zeestrijdkrachten en zijn Chef Staf van de game, KTZ Niels Woudstra, tevens vicevoorzitter van de KVMO. De Chef Staf heette iedereen welkom en hield een korte introductie. Vervolgens namen de game-operators, de klas ADBM, de leiding over en volgde een briefing. In grote lijnen ging het om het gebruik van de noordelijke doorvaart, ijsvrije havens in noord Scandinavië en spanningen met het dominante Red Land, die dreigden te escaleren. Er werd gewerkt in 3 teams en in 3 rondes.

Ronde 1 was nog maar nauwelijks begonnen of er volgde met veel geluid en groot in beeld een red alert. Een cyberaanval legde het communicatieverkeer plat en wierp meteen een extra barrière op voor de teams. Moesten ze zich concentreren op de Noordelijk gelegen haven of moesten ze prio geven aan de beveiliging van de directe omgeving van Den Helder en Nederland? Als onderdeel van de *game-play* konden de *Intel Officers* van de teams bij een tafel tegen betaling van fiches inlichtingen kopen. Uit de eerste presentaties van de teams aan de game-commandant maakte hij dat zij direct in de actiemodus waren geschoten en met offensieve oplossingen kwamen.



In zijn reactie deelde hij een waardevolle, in Engeland geleerde, les: 'if you can't dazzle them with brilliance, battle them with bullshit'.

Dat was niet aan dovemans oren gezegd, want in de tweede ronde van het spel pasten de teams de tips gelijk toe. Er ontstond meer lijn en structuur in hun verhaallijnen. De situatie werd helder beschreven. De dreiging en de consequenties van de extra aangevoerde Intel beter toegelicht.

Tijdens de game liepen werkelijkheid en spel lopen door elkaar. 'Wat doen we als CZSK met passerende Russische schepen?' 'Is NL voldoende toegerust om de verdediging van het eigen grondgebied te garanderen?'

SBN Bekkering moest vanwege een volgend commitment vervroegd afscheid nemen. Hij sprak uit dat hij deze vorm van *gaming* toejuicht. Hij complimenteerde de makers van het spel, de klas ADBM: 'Een uitstekende manier om met elementen van *mission command* te oefenen. Leer dezelfde taal spreken en je kunt elkaar volgen'.

Aan het einde van de derde ronde constateerde KTZ Woudstra dat het strategische, operationele en tactische niveau nog steeds door elkaar liepen. Het is zaak een nog helderder beeld op te zetten van de situatie. Met hun inzet en creativiteit kwamen de teams, vanuit dezelfde opdracht tot drie verschillende manieren van aanpak. Eenheden van alle krijgsmacht delen werden in de hoogste staat van paraatheid gebracht.

De spanning liep hoog op totdat er een video werd vertoond waarin een hoge Red Land militair uitlevering eiste van een 'schedel' van het Korps Mariniers. Zijn vrouw was namelijk gesignaleerd in de nabijheid van deze persoon. Na diens uitlevering zouden alle vijandelijkheden worden gestaakt...

Na deze verrassende ontknoping volgde om 20.30 uur een korte After Action Review. Hierin werd onder meer de deur opengezet voor wargaming tijdens de opleiding. Het lijkt een goede manier te zijn om kennis over te dragen, te toetsen en verder aan te scherpen. Adelborst Dennis Rozema werd uitgeroepen tot man van de avond, vanwege zijn kordate wijze van presenteren van de CoAs van zijn team.

De echte hot wash up vond plaats aan de adelborstenbar op het KIM. Plannen zijn gesmeed voor een volgende KVMO game. Tijdens de volgende wargaming conferentie Connections NL 2016, op 12 en 13 september a.s., zal een delegatie van de klas ADBM die Operatie Matrushka heeft bedacht hier verslag van doen. Kortom, nog lang geen game over...

Agenda KVMO 2016

Werkbezoeken hoofdbestuur

17 okt Den Helder
28 nov Doorn

Houdt twitter, facebook, kvmo.nl en de Nieuwsbrieven KVMO in de gaten voor tijden en locaties.

Zie ook www.kvmo.nl, onder 'Activiteiten' voor een volledig overzicht en verdere informatie

Evenementen/vergaderingen

23 juni Gecombineerde Ledenraad GOV|MHB en Sectorraad CMHF-sector Defensie, Frederikkazerne, Den Haag
7 juli OPS-borrel, Den Helder
1 sept Maritiem Evenement, Amersfoort en Doorn (zie ook pag. 35)
19 okt 64-jarigendag KVMO, Amsterdam

OPS-BORREL



locatie, ditmaal aan boord van Zr. Ms. Karel Doorman. De OPS-borrel is de perfecte gelegenheid om in ontspannen setting bij te praten met oude bekenden, nieuwe collega's te ontmoeten, verhitte discussies over de toekomst van de KM te voeren en gezellig samen een drankje te doen.

De avond start met een presentatie van KTZ b.d. drs. C.L. Turnhout over de civiel-militaire samenwerking van de Koninklijke Marine en Den Helder en de toekomst van de Helderse havenfaciliteiten. Na de presentatie wordt de borrel gehouden in de Longroom. Na afloop is het mogelijk voor iedereen die nog niet bekend op het JSS om een rondleiding over het schip te krijgen.

Voor : adelborsten en jonge marineofficieren
Locatie : Zr. Ms. Karel Doorman, steiger 22
Inloop : 19.30 uur

Donderdag 7 juli organiseert de Werkgroep Jongeren van de KVMO weer een OPS-borrel op een operationele

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

ADB M.R. Lagerwey
LTZA20C G.W.H. Klompenhouwer
ADB M.B.D. Dijkstra

ADB M.J.H. Zeegers
MAJMARNIS J.G. Brouwer

Bereikbaarheid KVMO tijdens zomerperiode

In de maanden juli en augustus is de bezetting van het kantoor van de KVMO beperkt. Het secretariaat is bereikbaar via info@kvmo.nl

IN MEMORIAM

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

KLTZ b.d. **P. Wijvekate** († 5 juni 2016)
KLTZSD b.d. **J.J. Koops** († 10 mei 2016)
KTZE b.d. **J.J. van den Hooven** († 10 mei 2016)
VLOPKLTZ b.d. drs. **L.M. Verseput** († 2 mei 2016)

Mevr. **D.C. Jobse-Adriaanse**, weduwe († 29 april 2016)
KAPTMARNIS b.d. **R. Cohen** († 25 april 2016)
LTZ1 b.d. **A.J.E. Arnold Bik** († 20 april 2016)

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

Afdelingsactiviteiten tweede helft 2016

AFDELING NOORD

5 juli **Bijeenkomsten postactieven**
6 sept Locatie : Marineclub, Den Helder
4 okt Aanvang : 17:30 uur
1 nov
6 dec
21 juni **Spreekuur adelborsten/jonge officieren**
Locatie : Koffiecorner Enyshouse, KIM
Tijd : 15.00 – 17.00 uur
Meer info : zie www.kvmo.nl bij Activiteiten
29 juni **Workshop Onderhandelen en Wijn**
Locatie : Marine Golfclub, Den Helder
Tijd : 17:00 – 19.45 uur
Meer info : zie www.kvmo.nl bij Activiteiten

AFDELING ZUID

sept **Evenement georganiseerd door de KVEO/Ons Leger**
Locatie : n.o.t.g.
Aanvang : n.o.t.g.
23 okt **Mosselmaaltijd (KVMO)**
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 18.00 uur
17 nov **Borrel met lezing en diner (KVEO)**
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 17.00 uur
16 dec **Eindejaars borrel (KVMO)**
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 18.00 uur

Dank voor uw medewerking!

In het vorige Marineblad, maar ook per mail en de website, had de KVMO Werkgroep Postactieven leden opgeroepen deel te nemen aan een online enquête over de activiteiten van de werkgroep. Eind mei is de enquête gesloten. Meer dan 300 postactieven en veteranen van de KVMO hebben eraan deelgenomen, hetgeen boven de verwachting is. De werkgroep dankt hen zeer voor hun medewerking. De werkgroep gaat zich buigen over de uitslag en koppelt hier in september over terug in het Marineblad.

Alle activiteiten staan open voor KVMO leden, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt. Voor vragen of nadere informatie over het programma kunt u mailen naar: KVMOZuid@aim.com

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET JULINUMMER IS 30 JUNI 2016.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ere-leden:
KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARNIS b.d. A.H.P. Knoppen
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
KTZ mr. N.A. Woudstra
Secretaris:
LTZ 2 OC (LD) R. Groen
Peningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt

Namens Afdeling Noord
LTKOLMARNIS T.A. van Dishoeck
Namens Afdeling Midden
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
Namens Afdeling Zuid
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
Namens Werkgroep Postactieven
KTZT b.d. W. Helleman
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ2 M. Roelofs Msc.
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
LTKOLMARNIS T.A. van Dishoeck
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 ing. R.A. Paarlberg
LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden

Midden:
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijdsen

Zuid:
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons
(postactieven)
KLTZ (TD) T.S. van Tongeren

Caribisch Gebied:
KLTZ (LD) drs. P.J. van Roon

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.

VETERANEN
INGEZET
IN DIENST
VAN DE VREDE



NATIONAAL COMITÉ VETERANENDAG

NEDERLANDSE VETERANENDAG

ZA 25 JUNI 2016 DEN HAAG

VETERANENDAG.NL