MARINEBLAD

NUMMER 1 | FEBRUARI 2017 | JAARGANG 127

UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN



75 JAAR NA DE SLAG IN DE JAVAZEE

- Bescherming van gezonken oorlogsschepen
- De Slag in de Javazee die niet plaatsvond

KVMO

inhoud









COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

10 **SERGEI BOEKE**

30 **JEROEN DE JONGE**

MENSEN / ACTIVITEITEN

28 **HERDENKINGEN SLAG IN DE JAVAZEE**

35 **IN MEMORIAM**

35 **AFDELINGS-ACTIVITEITEN**

36 **KOOY SYMPOSIUM**

ACTUEEL / KENNIS

4 **BESCHERMING GEZONKEN OORLOGSSCHEPEN**
Martin Fink

11 **BELGISCH-NEDERLANDSE SAMENWERKING**
Marc de Natris

14 **TOEKOMST SAMENSTELLING & FUNCTIONELE INRICHTING CZSK**
Welmer Veenstra

22 **DE SLAG IN DE JAVAZEE DIE NIET PLAATSVOND**
Jaap Anten

31 **BEWAPENING NA-OORLOGSE KRUISERS**
Peter Wouters

VASTE RUBRIEKEN

8 **CARTOON**

9 **REACTIES**

20 **BOEKEN**

34 **KVMO ZAKEN**

www.kvmo.nl

COLOFON

1 | FEBRUARI 2017

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
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, KLTZ (LD) mr. M.D. Fink, LTZ 1 (LD) C.F.L. Ghijsen, KLTZ (TD) F.G. Marx MSc., B. Naafs, LTZ 1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet, LTZ 1 drs. R.M. de Ruiter, LTKOLMARNS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke, J. de Jonge MSc., 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

Drukwerk
Èpos|Press
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: Hr. Ms De Ruyter (datum foto onbekend, in dienst van 1936-1942). (NIMH)

De KVMO maakt deel uit van de GOV|MHB PROFESSIONALS BIJ DEFENSIE

column

In dit nummer veel aandacht voor het feit dat het op 27 februari a.s. 75 jaar geleden is dat de Slag in de Javazee plaatsvond. In zowel Den Helder, waar de KVMO een krans zal leggen, als in Den Haag zal er worden stilgestaan bij deze dramatisch verlopen slag. De aanstaande herdenking van de slag kwam in november jl. in een heel ander daglicht te staan toen bekend werd dat een aantal Nederlandse en Britse oorlogsschepen, die tijdens de slag zijn gezonken, door onbekende oorzaak van hun laatste rustplaats zijn verdwenen. Dit riep bij menigeen de vraag op: wat is de status van het zeemansgraf? KLTZ (LD) Martin Fink gaat hier in zijn artikel 'Bescherming van gezonken oorlogsschepen' nader op in.



In het artikel 'De Slag in de Javazee die niet plaatsvond' van Jaap Anten zijn veel paralellen te trekken met de huidige staat van onze Koninklijke Marine. In de jaren tussen de Eerste en Tweede Wereldoorlog is er in de politiek veel gedebatteerd over een vlootwet. Uiteindelijk was er zelfs voor een minimumvloot in de Tweede Kamer geen draagvlak.

Op 25 januari jl. hebben tijdens het Algemeen Overleg Materieel, niet voor het eerst, de vertegenwoordigers van de aanwezige politieke partijen (4!) veel aandacht gegeven aan de vervangingsprojecten van de 'oudste marinevloot'. Veel woorden werden met de minister gewisseld over de status van onze marine. Echter, besluiten zijn er niet genomen met als gevolg dat 'de hete aardappel' wordt doorgeschoven naar het volgende kabinet. Teleurstellend, omdat er zo weer een jaar voor de KM en haar personeel verloren gaat.

In dit nummer ook aandacht voor de *Letter of Intent* (LOI) die de Nederlandse en Belgische defensieministers op 30 november jl. hebben ondertekend, ten behoeve van de vervanging van de M-fregatten en de mijnenjagers. Het opiniestuk 'Kansen of gedoe?' is een reactie op een artikel uit het Algemeen Dagblad, getiteld 'Nieuw marineschip verdeelt Nederland'. Ik denk hier anders over en zie vooral kansen. Er zal in mijn ogen alleen maar sprake zijn van 'gedoe' als het nieuwe kabinet besluit om geen invulling tegen aan de LOI.
Een nadere invulling van de LOI speelt ook in het artikel 'De toekomst van CZSK' van LTZ1 Welmer Veenstra een belangrijke rol. In het artikel beschrijft hij de strategische functies – militair, diplomatiek en juridisch – van de marine. Met een *Span of Maritime Operations*-model komt hij tot een alternatieve inrichting en samenstelling van onze vloot. Een vloot, die volgens hem moet bestaan uit *Maritime Combat Squadrons* en *Maritime Security Squadrons*.

Eind december schreef ik over de stroef verlopende arbeidsvoorwaardenonderhandelingen. Ik vind het teleurstellend en droevig dat na anderhalf jaar onderhandelen de partijen onlangs tot de conclusie zijn gekomen dat er geen basis is voor een akkoord. Het gevolg is dat Defensie niet uit de negatieve spiraal komt, met alle gevolgen van dien voor werving en vooral behoud van personeel. Onbegrijpelijk, de minister en het kabinet zouden beter moeten weten en pal moeten staan voor een voor haar taak berekende zeemacht/krijgsmacht.

75 JAAR 1942 2017 Slag in de Javazee



(CC BY-SA 3.0)

Bescherming van gezonken oorlogsschepen

Wie het over gezonken oorlogsschepen heeft, raakt verschillende onderwerpen tegelijkertijd: van zeemansgraven tot onderwaterarcheologie, van maritieme geschiedenis en cultureel erfgoed tot nabestaanden, van de bescherming van staatseigendom tot nationaal water- en wrakkenbeheer.

Deze onderwerpen liggen echter niet per definitie op één lijn wat betreft de vraag hoe te moeten omgaan met gezonken oorlogsschepen. Voortschrijdende techniek zorgt ondertussen ook steeds meer voor de mogelijkheid om dichterbij dergelijke objecten te kunnen komen, hetgeen zowel positieve - bijvoorbeeld voor historisch onderzoek - als negatieve effecten kan hebben, zoals vernieling en diefstal.
Het onderwerp werd een *hot topic* toen in november de Nederlandse regering meldde dat volgens een duikexpeditie een aantal Nederlandse oorlogsschepen[1], die tijdens de slag in de Javazee in 1942 in de strijd tegen Japan gezonken zijn, door onbekende oorzaak van hun laatste rustplaats zijn verdwenen. Meer dan 900 man KM-personeel kwam in deze slag om het leven.[2] In de media werd gemeld dat ook Britse oorlogsschepen uit die slag worden vermist.[3] Terwijl de oorzaak van de vermissing in de Javazee op dit moment nog onbekend is, rijst natuurlijk de vraag op welke wijze gezonken oorlogsschepen in juridische zin tegen verstoring beschermd zijn.

Juridische onoverzichtelijkheid

Naar aanleiding van de verdwijning van de Nederlandse oorlogsschepen in de Javazee schreef het *NRC:* 'De drie wrakken genieten drievoudige bescherming: volgens het internationaal zeerecht, als onderzees cultureel erfgoed en als oorlogsgraf.'[4] Dit onderstreept in ieder geval dat de juridische onoverzichtelijkheid van dit onderwerp gevoed wordt door de vele verschillende invalshoeken. Met betrekking tot de juridische bescherming van gezonken oorlogsschepen kunnen we kijken naar de juridische status van het oorlogsschip zelf, het strafrecht en de rechten en plichten die bij een staat liggen. Deze laatsten vloeien weer voort uit de beschermingsregimes van staten voor gezonken (oorlogs)schepen die als cultureel erfgoed te boek staan, de verplichtingen van staten met betrekking tot het opruimen van wrakken, de soevereine rechten van een staat over zijn eigen wateren en het oorlogsrecht.

Immuniteit en staatseigendom

De status van een *gezonken* oorlogsschip moet gevonden worden in het internationaal gewoonterecht. Er is geen

verdrag dat deze status vastlegt. Dat oorlogsschepen immuniteit genieten is een breed geaccepteerd internationaalrechtelijk beginsel en wordt niet betwist.[5] De status van een gezonken oorlogsschip is gebaseerd op het idee dat wanneer een oorlogsschip, bijvoorbeeld door oorlogshandelingen, is gezonken de immuniteit wordt

> 'De vlaggenstaat van het gezonken oorlogsschip blijft eigenaar van het schip'

geacht te blijven voortbestaan. Daar komt bij dat de staat het staatseigendom niet verliest nadat het schip gezonken is. De vlaggenstaat van het gezonken oorlogsschip blijft dus eigenaar van het schip, dat vanwege de continuerende immuniteit ook niet door andere staten kan worden beroerd.[6] Deze positie werd in 2013 ook door de Nederlandse regering uitgedragen toen bekend werd dat Hr. Ms. O16, die nabij Maleisië verging, was verstoord door plunderaars:

> 'Staatsschepen, waaronder oorlogsschepen, genieten te allen tijde soevereine immuniteit. Die immuniteit blijft ook na het zinken van kracht, zolang het schip door de vlagstaat als staats- of oorlogsschip wordt beschouwd.'[7]

Dezelfde positie is ook opgenomen in een resolutie uit 2015 van het gerenommeerde *Institut de Droit International*, dat meent dat: *'Without prejudice to other provisions of this Resolution, sunken State ships are immune from the jurisdiction of any State other than the flag State'*.[8] De acceptatie van dit uitgangspunt voor de status van gezonken oorlogsschepen kan voorts wellicht gedestilleerd worden uit het feit dat dergelijke objecten ook uitgezonderd zijn van andere internationale afspraken die met gezonken schepen hebben te maken. Oorlogsschepen zijn bijvoorbeeld uitgezonderd van het recent in werking getreden Internationaal Verdrag van Nairobi inzake het opruimen van wrakken (het Wrakopruimingsverdrag), dat staten verplicht wrakken die binnen de EEZ een gevaar voor de scheepvaart opleveren te verwijderen.[9] Ook in het Bergingsverdrag (*Salvage Treaty*) zijn oorlogsschepen uitgezonderd en mogen niet zonder toestemming van de vlaggenstaat worden geborgen. Desalniettemin blijven discussies over dit uitgangspunt natuurlijk bestaan. Die moeten bijvoorbeeld gezocht worden in de vraag of een gezonken oorlogsschip in de staat waarin het verkeert nog wel een oorlogsschip met bijbehorende rechten kan zijn. Maar het idee van immuniteit van gezonken oorlogsschepen komt het meest onder druk in maritieme gebieden waar een kuststaat soevereine rechten over het gebied heeft waar het schip gezonken is.

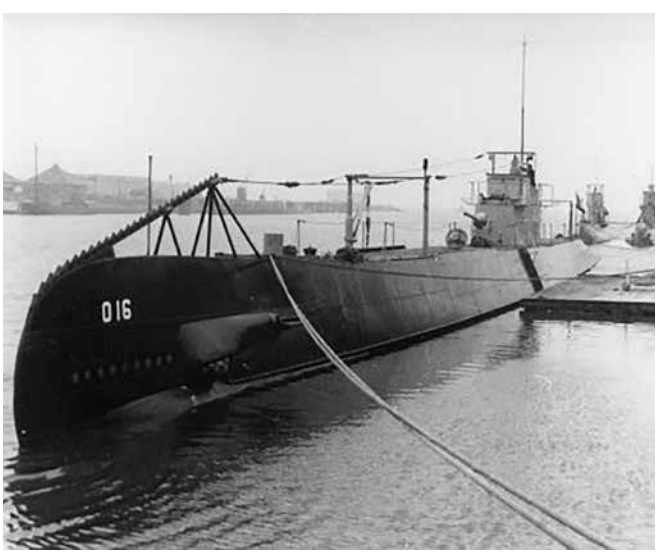
Locatie gezonken oorlogsschip

Sinds de zeewaartse uitbreiding van soevereine en functionele rechtsmacht na de aanname van het VN-Zeerechtverdrag (UNCLOS), is de vraag wie gezonken oorlogsschepen mag beroeren een meer prangende vraag geworden. Schepen liggen tegenwoordig namelijk vaker binnen de rechtsmacht van een andere kuststaat. Hier zien we drie onderwerpen samenkomen: de exclusieve jurisdictie en zeggenschap van de vlaggenstaat over een oorlogsschip dat immuniteit geniet van alle andere rechtsmacht dan die van de vlaggenstaat, de soevereiniteit van de kuststaat over het zeegebied en de verplichtingen van die staat om de goede navigatie te garanderen, door gevaarlijke wrakken te verwijderen. Het bovengenoemd uitgangspunt wil als gevolg dat binnen het maritieme territoir van een andere staat gezonken oorlogsschepen onschendbaar blijven voor de uitoefening van enige vorm van inmenging van een kuststaat of enige andere autoriteit. Dat betekent voor de kuststaat dat toestemming van de vlaggenstaat benodigd is voor de beroering van een gezonken oorlogsschip.

Maar wanneer deze status van gezonken oorlogsschepen als immuun staatseigendom binnen de nationale wateren van een kuststaat niet wordt geaccepteerd, botst het uitgangspunt met de soevereiniteit van de kuststaat. Of dit al dan niet een probleem oplevert, hangt dus af van de positie van de kuststaat voor wat betreft gezonken vreemde oorlogsschepen in zijn nationale wateren. In Nederland vormt de Wrakkenwet de juridische basis om wrakken in de Nederlandse territoriale wateren op te ruimen. Hoewel buitenlandse oorlogsschepen daar niet expliciet van worden uitgezonderd, volgt dit wel uit de Nederlandse rechtssystematiek, waarin een regel van internationaal recht boven nationaal recht gaat. Wil Nederland bijvoorbeeld het Britse wrak van HMS Prince George, dat in 1921 nabij Petten is gestrand, weghalen, dan zal toestemming van het Verenigd Koninkrijk nodig zijn.

Zeemansgraf

Omdat gezonken oorlogsschepen tevens als zeemansgraven kunnen worden aangeduid wanneer menselijke overblijfselen zich nog in het schip bevinden, wordt verstoring ervan ook wel als grafschennis gezien. Na de verstoring van de Hr. Ms. O16 antwoordde de regering op vragen uit de Tweede Kamer:



Onderzeeboot Hr. Ms. O 16 in 1938. (NIMH)

> 'Het vernietigen of weghalen van (delen van) een gezonken oorlogsschip is daarom, naast het verstoren van de laatste rustplaats van de bemanning, tevens het vernietigen of stelen van eigendommen van de staat'.[10]

Dit is een interessant antwoord. Want dit antwoord zegt niet expliciet dat de strafbaarheid voortvloeit uit het feit dat iemand een laatste rustplaats verstoort, maar uit het feit dat iemand staatseigendommen vernielt of steelt. Grafschennis is weliswaar een strafbaar feit[11], maar er is geen consensus over de vraag of het verstoren van een 'zeemansgraf' in het Nederlands recht strafbaar is als grafschennis in de strafrechtelijke zin van het woord. Anders dan een juridische betekenis appelleert de term 'zeemansgraf' voornamelijk aan een emotioneel aspect, in de hoop dat mensen uit piëteit voor de gesneuvelden deze plekken met rust laten. Er bestaat ook geen internationaalrechtelijke regel die het verstoren van zeemansgraven strafbaar stelt. De activiteit van het verstoren van een zeemansgraf *sec* is, hoe pijnlijk dit ook voor nabestaanden kan zijn, naar Nederlands recht derhalve niet meteen strafbaar. Strafbaarheid moet dus eerder gezocht worden bij een mogelijke diefstal of vernieling van het schip.

Een wet zoals de Britse *Protection of Military Remains Act,* die toeziet op de bescherming van oorlogsschepen, vliegtuigen en hun bemanningen, kent Nederland niet. Met een dergelijke wet is overigens het probleem niet opgelost, omdat de mogelijkheid om de bescherming van de Britse wet ook in internationale wateren te kunnen toepassen zich alleen over schepen of personen uitstrekt waarover Britse rechtsmacht bestaat. Bijvoorbeeld, wanneer een Brits gevlagd schip wordt gebruikt door duikers die een gezonken Brits oorlogsschip verstoren. De wet beschermt bijvoorbeeld niet tegen buitenlandse duikers of schepen onder niet-Britse vlag die op volle zee een zeemansgraf verstoren. De mate van strafrechtelijke bescherming met een dergelijke wet is daarom zeer beperkt.

Cultureel erfgoed

Naast continuerende immuniteit en strafrechtelijke bescherming tegen diefstal of vernieling van staats-eigendommen, kan mogelijke bescherming van gezonken oorlogsschepen ook voortvloeien uit de wijze waarop een staat omgaat met de bescherming van maritiem cultureel erfgoed. Is bijvoorbeeld op grond van de archeologische waarde een gezonken oorlogsschip een object als cultureel erfgoed beschermd, dan is verstoring daarvan strafbaar. Nederland kan via de Erfgoedwet (2016) wrakken aanwijzen als cultureel erfgoed en op die wijze beschermen tegen verstoring.[12] Maar ook de Erfgoedwet kent geografische beperkingen en werkt slechts in de binnenwateren, territoriale zee en aansluitende zone. Bovendien gaat het dan doorgaans niet om de bescherming van eigen gezonken oorlogsschepen, maar oorlogsschepen van andere staten in de Nederlandse wateren. De bescherming van Nederlandse schepen in andermans wateren is dus weer afhankelijk van hoe de kuststaat zijn maritiem cultureel erfgoed heeft beschermd.

Internationale regels voor de bescherming van maritiem cultureel erfgoed bestaan ook. Hier moet het *Underwater Cultural Heritage* (UCH)-verdrag worden genoemd. Het verdrag vult een algemene inspanningsverplichting voor het beschermen van cultureel erfgoed in zee uit het VN-Zeerechtverdrag in. Nederland is nog geen partij bij dit verdrag, maar heeft in mei 2016 aangegeven het ratificatieproces te willen starten.[13] Om in aanmerking te komen voor de beschermingen die uit dit verdrag voortvloeien, moet het schip tenminste 100 jaar op de

> 'Het verstoren van een zeemansgraf sec is, hoe pijnlijk dit ook voor nabestaanden kan zijn, naar Nederlands recht niet meteen strafbaar'

bodem van de zee hebben gelegen.[14] Uiteraard vallen de oude VOC-schepen hieronder (waar de Nederlandse staat, als rechtsopvolger van de VOC, eigenaar van meent te zijn), en langzamerhand ook de oorlogsschepen die tijdens de Eerste Wereldoorlog zijn vergaan.
Het UCH-verdrag gaat ook specifiek in op hoe met gezonken staatsschepen (waaronder dus oorlogsschepen) binnen de zeegrenzen van een staat om te gaan. Het interessante is dat het verdrag neigt om de soevereiniteit van een kuststaat voor het beheer over onderwater cultureel erfgoed te verkiezen boven de immuniteit van een staat over een gezonken oorlogsschip.[15] De kuststaat heeft volgens het verdrag de exclusieve rechtsmacht om over culturele erfgoederen te beheren. Een oorlogsschip dat op de bodem van de zee ligt, kan dan na 100 jaar onder dat verdrag vallen. Dit punt zorgde bij de totstandkoming van het UCH-verdrag in 2001 voor een hernieuwde discussie omtrent de status van gezonken oorlogsschepen en staat op spanning met het idee van continuerende immuniteit voor een gezonken oorlogsschip. Desalniettemin heeft de Nederlandse regering voor het ratificeren van het verdrag gekozen, omdat:

> 'Voor Nederland, van oudsher een zeevarende natie, vormen de wrakken van VOC- en WIC-schepen, admiraliteitsschepen en andere handelsschepen en wrakken van gezonken oorlogsschepen, belangrijk erfgoed. Deze wrakken bevatten een schat aan informatie over leven en werken in de periode waarin deze schepen hebben gevaren. Daarnaast vormen sommige wrakken ook zeemansgraven die als laatste rustplaats van de opvarenden extra bescherming behoeven. Wrakken die meer dan 100 jaar oud zijn kunnen binnen het bereik van het Verdrag vallen. Met de bekrachtiging van het Verdrag kan Nederland ook met betrekking tot dit cultureel erfgoed stappen zetten om de bescherming te verbeteren'.[16]

Het verdrag kent ook een bepaling over onderwater-graven.[17] Dit betreft echter geen strafrechtelijk te handhaven verbod op het verstoren van een cultureel erfgoed object dat tevens een zeemansgraf kan zijn, maar een inspanning om menselijke overblijfselen niet onnodig te verstoren.





De oorlogsschepen Hr. Ms. Java (boven) en Hr. Ms. De Ruyter. Beide zijn vergaan tijdens de Slag in de Javazee in 1942. De wrakken zijn verdwenen. (NIMH)

Oorlogsrecht

Naast immuniteit, strafrecht en cultureel erfgoedrecht zou tot slot ook nog naar het oorlogsrecht gekeken kunnen worden. Immers, de meeste oorlogsschepen zijn gezonken tijdens een situatie waarin sprake was van een gewapend conflict. Het enige waar in deze context wel naar verwezen wordt is de verplichting van staten om gesneuvelde militairen en grafvelden te respecteren

> 'Het broze aan de bescherming van gezonken oorlogsschepen is dat deze mede afhankelijk is van de positie van en wetgeving in individuele staten'

wanneer deze niet in hun eigen land zijn gesneuveld. Deze verplichting vloeit voort uit het Eerste Aanvullende Protocol bij de Conventies van Geneve.[18] Hoewel dit specifieke verdrag niet geldt voor de oorlog op zee, zodat er in beginsel geen verplichting voor een staat uit voortvloeit, staat het Internationale Rode Kruis wel achter het idee dat op basis van het gewoonterecht (zee) oorlogsgraven zouden moeten worden gerespecteerd.[19] Het oorlogsrecht biedt daarom ook slechts een summier aanknopingspunt voor de bescherming van zeemansgraven. Aangezien het oorlogsrecht wel verboden, maar geen strafbaar stellingen kent, ligt de strafbaarstelling ervan weer bij een staat. Nederland kent bijvoorbeeld de Wet internationale misdrijven (WIM) die schendingen van het oorlogsrecht strafbaar stelt. Indien een verbod inderdaad uit het gewoonterechtelijke oorlogsrecht voortvloeit, stuit de strafbaarstelling echter weer op het probleem dat het relevante artikel uit het WIM geen rekening houdt met activiteiten die zich na het einde van een gewapend conflict afspelen. Bijvoorbeeld het verstoren van een oorlogsgraf lang nadat de oorlog is afgelopen.[20]

Tot slot

De juridische mogelijkheden voor de bescherming van gezonken oorlogsschepen en marinepersoneel dat mee ten onder is gegaan, moet gevonden worden in een lappendeken van voornamelijk strafrechtelijke, internationaalrechtelijke en cultureel erfgoedrechtelijke regels. Tegelijkertijd heeft die lappendeken flink wat gaten, waardoor volledige bescherming van gezonken oorlogsschepen niet gegarandeerd is. Hoe groot de gaten zijn, laat een recent incident uit september 2016 zien, waarin het Verenigd Koninkrijk Nederland vroeg om stappen te nemen tegen Nederlandse bergers die de Britse HMS Queen Mary zouden hebben verstoord.[21] Het schip lag echter buiten de rechtsmacht van zowel het VK als Nederland, zodat geen juridische stappen tegen de bergers kon worden ondernomen. Het schip lag namelijk niet binnen de maritieme zones waarover Nederland rechtsmacht kon uitoefenen.[22]

Het broze aan de bescherming van gezonken oorlogsschepen is dat deze mede afhankelijk is van de positie van en wetgeving in individuele staten. Naast dat het wellicht tijd wordt voor een meer rekkelijke interpretatie van de strafbaarheid van grafschennis, is een internationale dialoog, waarin de bescherming van gezonken oorlogsschepen en het marinepersoneel dat mee ten onder is gegaan centraal staan, voorlopig het voornaamste middel om tot betere bescherming te komen.

KLTZ (LD) mr. dr. M.D. (Martin) Fink is momenteel geplaatst als sectiehoofd bij Juridische Dienstverlening (JDV). Deze bijdrage is op persoonlijke titel geschreven. **Hij dankt LTZ 2 OC (LD) Freek Marchal en Hans Boddens Hosang voor hun commentaar op een eerdere versie.**

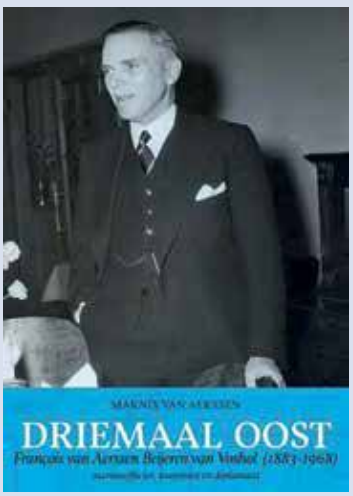
Noten

1 Hr. Ms. De Ruyter, Hr. Ms. Java en Hr. Ms. Kortenaer.
2 Kamerbrief Minister van Defensie, 15 november 2016.
3 HMS Exeter en HMS Encounter.
4 H. Steketee, 'Drie Nederlandse scheepswrakken in de Javazee zijn ineens verdwenen', in *NRC*, 16 november 2016. Zie www.nrc.nl/nieuws/2016/11/15/de-wrakken-waren-weg-de-oorlogsgraven-verstoord-5304422-a1531971.
5 En is ook verdragsmatig vastgelegd. Recent heeft het Internationaal Zeerechttribunaal (ITLOS) deze positie nog eens bevestigd in de *ARA Libertad* zaak.
6 Deze twee juridische aspecten van een gezonken oorlogsschip kunnen dus ook verschillende combinaties opleveren dat tot nieuwe vragen leidt, bijvoorbeeld een schip waar de staat geen eigenaar van is maar wel in dienst was als oorlogsschip, of een schip waarover de staat wel eigenaar is, maar vroegtijdig is verlaten waardoor de immuniteit zou kunnen zijn opgeheven.
7 TK 2013-2014, nr. 996. Aanhangsel. Antwoord op vraag 2 en 3.
8 Artikel 3 van deze resolutie over: The Legal Regime of Wrecks of Warships and Other State-owned Ships in International Law, 29 augustus 2015.
9 Zie art. 4 Wrakopruimingsverdrag.
10 Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, Aanhangsel, 2.
11 Artikel 149 Sr.
12 Artikel 5.1. Erfgoedwet.
13 https://www.unesco.nl/artikel/nederland-start-ratificatie-van-unesco-verdrag-ter-bescherming-van-erfgoed-onder-water.
14 Art. 1 UCH.
15 Zie art. 7 UCH.
16 Tweede Kamer, vergaderjaar 2015–2016, 34 300 VIII, nr. 146, p. 1
17 Art. 5 van de Annex bij het UCH-verdrag. 'Activities directed at underwater cultural heritage shall avoid the unnecessary disturbance of human remains or venerated sites'
18 Art. 34 API.
19 Zie Internationale Rode Kruis gewoonterecht studie (2005), regel 113 en 115.
20 Zie art. 7 WIM.
21 http://nos.nl/artikel/2133615-schandaal-als-klopt-dat-nederlanders-oorlogswrak-plunderden.html.
22 Antwoorden op Kamervragen van Lid Van Veen, 22 september 2016.

CARTOON



Driemaal Oost – François van Aerssen Beijeren van Voshol (1883-1968) – marineofficier, koopman en diplomaat



'In het signalement van deze biografie, opgenomen in het Marineblad van november 2016, was juist aan de marinejaren van betrokkene geen aandacht besteed. Daarom deze aanvulling.
Na zijn opleiding op Willemsoord bracht Van Aerssen een jaar door in het toen onrustige Caribische gebied, aan boord van Hr. Ms. De Ruyter die deelnam aan een blokkade van La Guaira (burgeroorlog in Venezuela). Als hoofd van een landingsdetachement kwam de 20-jarige Van Aerssen daarna terecht in een burgeroorlog in de Dominicaanse Republiek.

Na een jaar in Nederland vertrok hij naar de Oost. Als commandant van een sectie snelvuurgeschut werd hij in 1906 gedetacheerd bij het Indische leger en nam hij deel aan de verovering van de bergen Kantoe en Bontoe Batoe op Celebes, waar vorsten, die zich met mensenhandel inlieten, zich verschansten. Hem werd hiervoor de Militaire Willemsorde toegekend.

In 1912 trad Van Aerssen in dienst van de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang. Schepen die op Indië voeren bunkerden daar kolen. Toen hij in 1914 voor een verlof in Nederland aankwam stond de Eerste Wereldoorlog op uitbreken. Van Aerssen trad direct toe tot de Koninklijke Marine Reserve en ruimde in de Zeeuwse wateren aanspoelende mijnen.
Toen in 1941 gevreesd werd voor een Japanse aanval op Australië, werd Van Aerssen wegens zijn marine- en Indische ervaring tot gezant in dat land benoemd. Hij had daar een intensief contact met ADM Helfrich en andere marineofficieren.'

Marnix van Aerssen

ADVERTENTIE



column



Is er een storm op komst in het jaar 2017? Ingeluid met de inaugurele rede van Trump en de Brexit speech van premier Theresa May? Of zal het allemaal meevallen en is het een geval van *plus ça change, plus c'est la même chose*? Het Nederlandse gezegde is meer ter zake (en minder elegant dan de Franse): ze dronken een glas, deden een plas en alles bleef zoals het was.

De natuurlijke neiging tot continuïteit blijft immers een niet te onderschatten kracht. Regeringen, en vooral de ambtelijke machinerie die het beleid formuleert, worden vaak vergeleken met een supertanker: traag en lastig van koers te veranderen. Toch lijken Trump en May af te koersen op significante breuken met het verleden.

Het voorspellen van politieke ontwikkelingen blijft moeilijk. De Amerikaanse politicoloog Philip Tetlock heeft hier empirisch onderzoek naar gedaan, en concludeerde dat experts er ongeveer even vaak naast zitten als leken. Het verschil is alleen dat eerstgenoemden vol zelfvertrouwen, met mooie *sound bytes* hun voorspellingen op TV uitspreken en later nooit ter verantwoording worden geroepen als het allemaal onzin blijkt. Voor inlichtingenanalysten – inmiddels grote vrienden van Trump – blijkt voorspellen eveneens lastig. Er is een groeiende literatuur over *intelligence failures*, waarbij men grote omwentelingen zoals de val van de Sovjet Unie en de Arabische opstanden van 2011 niet zag aankomen. De Russen en Chinezen zullen nu overuren draaien om de intenties van de VS te kunnen inschatten.

Het *business sentiment* kan soms een goede graadmeter zijn. Sinds de verkiezing van Trump zijn de Amerikaanse koersen en de dollar aanzienlijk gestegen. Het omgekeerde geldt voor Theresa May. Elke keer dat zij iets zegt over Brexit, duikt de pond naar beneden en inmiddels is het zover dat zelfs een aankondiging dat zij iets gaat zeggen over Brexit de pond op de Zimbabwaanse dollar doet lijken. Omwille van zogenaamde soevereiniteit en het vermogen om met verre landen vrije handelsverdragen te sluiten... verlaten de Britten 's werelds grootste vrijhandelsgebied naast de deur. De keuze om collectief armer te worden is gemakkelijk gemaakt als het electoraat het pas over een aantal jaar in de portemonnee voelt en dan is het te laat om het besluit terug te draaien.

'Sinds de verkiezing van Trump zijn de Amerikaanse koersen en de dollar aanzienlijk gestegen'

Wat Trump zal doen blijft een raadsel, waarschijnlijk weet hij het zelf ook nog niet helemaal. Merkel heeft in ieder geval haar entourage aangeraden om de *Trump thank you rally* in Pennsylvania in zijn geheel te bekijken; dit zou een goed beeld geven van zijn gedachtengoed en een indruk geven wat ons te wachten staat. Binnen de EU is Merkel tot nu toe de enige die continuïteit biedt en koers houdt, met een doordachte felicitatie en heldere reacties op Trump's uitspraken. Afgaande op Trump's verkiezingscampagne en hoe hij afgelopen decennia zijn rijk heeft opgebouwd, is er waarschijnlijk een flinke storm op komst. De continuïteit zal in zijn handelen liggen en niet in de internationale betrekkingen waar fragiele afspraken als eerste zullen sneuvelen. Vroeg of laat keert de wal het schip, maar voor nu is het verstandig om alles zeevast te zetten.

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



Maritieme vervangingsprojecten

Belgisch-Nederlandse samenwerking: kansen of gedoe?

Op 30 november 2016 ondertekenden minister van Defensie Hennis-Plassschaert en haar Belgische collega Vandeput een *Letter of Intent* (LOI) voor de samenwerking op het gebied van maritieme vervangingsprojecten. Deze samenwerking richt zich specifiek op de vervanging van de huidige M-fregatten, die een end life of type[1] hebben van 2020, en de mijnenjagers (ELOT 2025). De LOI is een eerste stap in het vervangingstraject van de genoemde eenheden.

Het is nu wachten op de A-brief van de minister, waarmee het (politieke) vervangingstraject daadwerkelijk in gang gezet kan worden. Er wordt met smart op deze A-brief gewacht, de verwachting is dat het eerste nieuwe fregat pas in 2025 in dienst zal worden gesteld. Naar aanleiding van de ondertekening van de LOI stond op 16 december vorig jaar in het Algemeen Dagblad een artikel met de kop 'Nieuw marineschip verdeelt Nederland en België'. De LOI zou 'nu al tot gedoe leiden' omdat België in zijn Strategische visie op Defensie heeft opgenomen dat zijn nieuwe fregatten over de allernieuwste techniek moeten beschikken, waarmee vijandelijke raketten in de ruimte onderschept kunnen worden (BMD[2]). Nederland heeft deze eis echter niet gesteld omdat het reeds over deze radartechnologie beschikt met zijn 4 LCF'en (ELOT 2032). Als Nederland zijn LCF'en zou uitrusten met de juiste raketten (SM-3) dan zouden onze LCF'en nu al in staat zijn ballistische raketten uit de ruimte te schieten. Hieronder betoog ik dat de 'BMD-eis' van onze Belgische collega's eerder kansen dan gedoe kan opleveren.

∧ Ondertekening van de LOI door minister van Defensie Hennis-Plasschaert en haar Belgische collega Vandeput. (Malek Azoug/ www.mindef.nl)

Alleen raket of ook radartechnologie?

De eerste vraag die aan de orde is, is of België zich zou willen beperken tot alleen *shooter*-capaciteit. Als dit het

geval is dan is er geen vuiltje aan de lucht. Het is immers heel goed mogelijk verschillende lanceerinstallaties te plaatsen binnen hetzelfde basis scheepsontwerp. Op dit moment zijn er verschillende raketten beschikbaar die in lengte en gewicht verschillen. Als er wordt ingezoomd op deze raketten dan verschillen zij zowel in lengte als in gewicht. Hieronder staat een overzicht (bron Engelstalige Wikipedia) van de mogelijke raketinstallaties aan boord van schepen:

The height (missile length) of the launcher comes in three sizes:
- *209 inches (5.3 m) for the self-defense version*
- *266 inches (6.8 m) for the tactical version*
- *303 inches (7.7 m) for the strike version*

The empty weight for an 8-cell module is:
- *26,800 pounds (12,200 kg) for the self-defense version*
- *29,800 pounds (13,500 kg) for the tactical version*
- *32,000 pounds (15,000 kg) for the strike version*

Voor een grafisch overzicht, zie afbeelding hieronder. Als er specifiek wordt ingezoomd op de SM-3 dient er, gezien de lengte van een SM-3, rekening te worden gehouden met een *strike version launcher*. Het gewicht van een 8 cell strike length module (MK41) bedraagt ongeveer 16.700 kg.
De mogelijkheid voor integratie van de lanceerinstallatie van verschillende afmetingen in een scheepsontwerp hangt dus primair af van de gekozen capaciteit (aantal cellen).
Naast het aantal cellen is de lengte de bepalende factor. Daar de gewichten relatief dicht bij elkaar liggen zijn de verschillen op scheepsontwerp relatief beperkt.

Door de beperkte invloed van het gewicht hoeven er geen concessies te worden gedaan aan de dek-constructie en kan deze gelijk blijven voor het scheepstype. Voor de verschillen in de hoogte van de raketten geldt dit niet. Echter, dit kan gemakkelijk worden opgevangen door



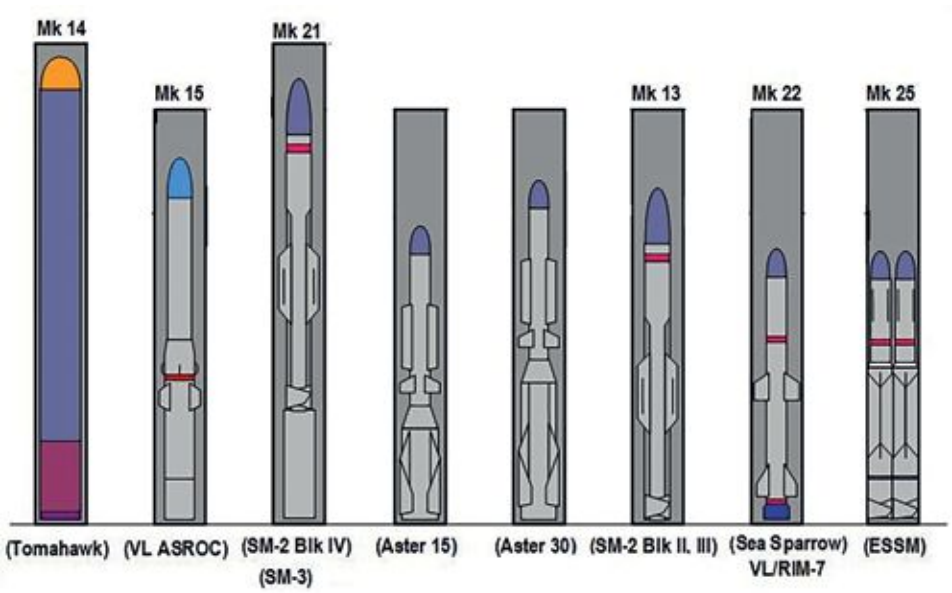
Integratie in holte (Flush in dek).

ze in de holte van het schip (afbeelding hierboven) te plaatsen dan wel in een dekhuis op het dek (afbeeldingen op pagina hiernaast).

Concluderend kan gesteld worden dat als vanaf het begin van het scheepsontwerp rekening wordt gehouden met de gewenste raketsoort het plaatsen van verschillende raketinstallaties als variant binnen een klasse van schepen een eenvoudige opgave is.

Volledig BMD capaciteit

Als onze Belgische collega's naast de lanceerinstallaties ook willen beschikken over de bijbehorende radartechnologie heeft dit wel gevolgen voor het basis scheepsontwerp. De nieuwe fregatten zullen dan van een innovatieve SMART-L achtige radar moeten worden voorzien. De omvang, de hoge plaatsing en het extra hoge gewicht van deze radar zullen gevolgen hebben voor de stabiliteit van het schip en dus ook voor het basis scheepsontwerp. Plaatsing van deze radar zal leiden tot een vergroting van het platform. De wens van volledige BMD-capaciteit zal derhalve leiden tot een grotere basis van de scheepsconstructie.



Grafisch overzicht van raketinstallaties aan boord van schepen.

De voordelen voor de Koninklijke Marine

Als onze Belgische collega's een volledige BMD-capaciteit willen op de vervangers van hun M-fregatten dan heeft dit gevolgen voor het basis scheepsontwerp. Een groter platform zal leiden tot extra kosten omdat er o.a. meer staal zal moeten worden verwerkt in het schip. Deze extra kosten kunnen echter gemakkelijk worden terugverdiend als het basis scheepsontwerp kan worden gebruikt voor onze verschillende vervangingsprojecten. In de tijd gezien is dit zeer goed mogelijk omdat de nieuwe fregatten pas vanaf 2025 in dienst zullen worden gesteld en onze huidige LCF'en, met een ELOT van 2032, voor dit jaartal moeten worden vervangen.

Als het basis scheepsontwerp ook voor de vervanger van de LCF'en kan worden gebruikt levert dit voor onze marine een aantal voordelen op. Zo geldt ook bij het aanschaffen van fregatten het principe van de kwantumkorting: hoe meer schepen er met hetzelfde basis scheepsontwerp kunnen worden gebouwd hoe lager de kosten zullen zijn. Daarnaast zal personeel gemakkelijker uitwisselbaar zijn tussen de verschillende fregatten omdat de SEWACO, voortstuwings- en de platformondersteuning van moederplatform hetzelfde zijn. Er kan op deze wijze aanzienlijk worden bespaard op opleidingen, onderhoud en reserveonderdelen.

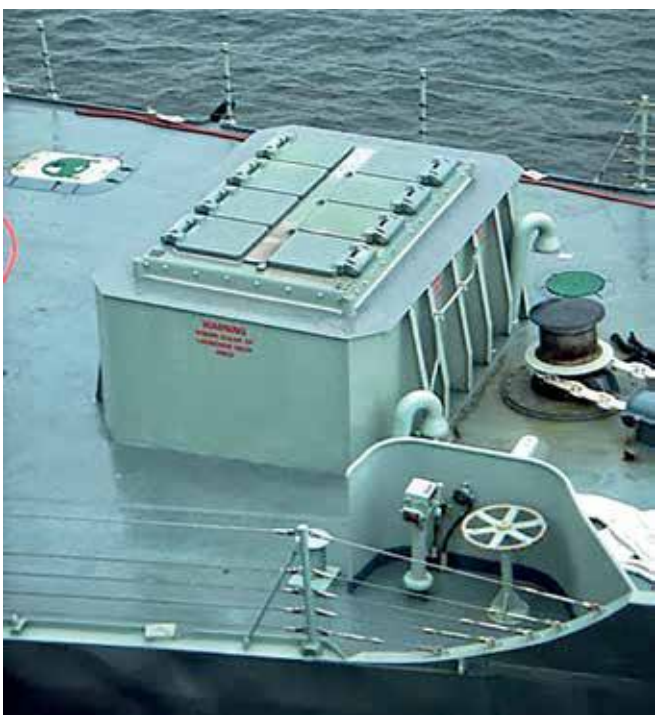
Een derde voordeel is dat de aanlooptijd tussen het besluit tot vervanging en het daadwerkelijk in dienststellen van de nieuwe LCF'en aanzienlijk kan worden bekort. Immers, in de aanloop van de vervanging van de huidige M-fregatten dit proces reeds is doorlopen en deze kosten kunnen worden gedeeld. Een vierde voordeel is dat België reeds twee BMD-fregatten in dienst heeft gesteld, waardoor Nederland niet alleen gebruik kan maken van de *leassons learned* maar ook van de verdere innovatie op het gebied van radartechnologie.

Een vijfde voordeel, ten slotte, zou kunnen zijn dat door het vergroten van het basis scheepsontwerp de accommodatie voor de, reeds gereduceerde, bemanning nog meer in de richting komt van het hedendaagse comfort waaraan onze jongeren gewend zijn. Dit zou positief kunnen uitwerken voor de werving en het behoud van personeel, waaraan onze Koninklijke Marine op dit moment een grote behoefte heeft.

Wel of geen gedoe?

Een multidisciplinair basis scheepsontwerp voor fregatten zou uiteindelijk kostenbesparend kunnen zijn voor beide marines, mits dit concept in een vroeg stadium wordt meegenomen. Een onderzoek meer dan waard lijkt me. Daarnaast zou een multidisciplinair fregat een extra exportvoordeel kunnen opleveren voor de scheepsbouwer. Er vanuit gaande dat dit een Nederlandse werf gaat worden, levert dit voor het kabinet extra belastinginkomsten op. Een bijkomstig inverdieneffect dat zeer welkom is. Het is dus maar de vraag of een eventuele BMD-eis van onze Belgische collega's gaat leiden tot gedoe. Ik zie vooral kansen.





Beide foto's: integratie in (partieel) dekhuis.

Laatste nieuws

Op 18 januari jl. antwoordde de minister, naar aanleiding van vragen over de BMD-wens van onze Belgische collega's, dat als de nieuwe Belgische fregatten met *shooter* capaciteit worden uitgerust onze LCF'en de benodigde data aan de Belgische collega's kunnen leveren. Dus, twee schepen zijn nodig voor één taak. Ik hoop dat na het lezen van dit artikel de conclusie is: we rusten onze LCF'en uit met de SM-3, de nieuwe Belgische fregatten met SM-3 en de vernieuwde SMART L radar. Zo wordt de gezamenlijke BMD-capaciteit op goedkope wijze meer dan verdubbeld en kunnen we meer schepen inzetten voor verschillende taken. En dat is hoognodig, gezien het beperkte aantal schepen dat we tot onze beschikking hebben.

KLTZ ing. M.E.M. (Marc) de Natris is voorzitter van de KVMO.

Noten

1 Zie 'Deltaplan Defensie' in *Marineblad* nr. 2, 2016.
2 BMD: Ballistic Missile Defense.

LTZ1 Welmer Veenstra MA



De toekomst van CZSK:
een nieuwe samenstelling en functionele inrichting

Met de introductie van het *Joint Support Ship* (JSS) is de samenstelling van de operationele eenheden van CZSK, zoals grotendeels was voorzien in de Marinestudie 2005, voltooid. Hiermee levert het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) nu het maritiem-militaire instrument ter ondersteuning van de Nederlandse beleidsdoelstellingen.[1]

Om dit in de toekomst ook te kunnen doen worden op dit moment drie grote vervangingsprojecten (onderzeeboten, M-fregatten en mijnenjagers) aangelopen. Maar ook de vervanging van de rest van de vloot ligt in een niet al te verre toekomst.
De nadruk bij dergelijke projecten lijkt nog steeds te liggen op een traditionele een-op-een vervangingsaanpak. CZSK heeft geen formeel strategisch concept waarop de nieuwe vervangingsprojecten kunnen worden gebaseerd. De toegevoegde waarde van een strategisch concept is dat hierin met een duidelijke focus de missies en taken van een krijgsmachtdeel worden vastgelegd. Het is vergelijkbaar met een visie die richting geeft aan de ambities en capaciteiten en een brug slaat naar de inrichting van de krijgsmacht.[2] Een formele vlootbrede vervangingsaanpak en bijhorende analyse lijkt daardoor te ontbreken. Dit leidt in het beste geval tot suboptimalisatie door CZSK in de ondersteuning van de nationale beleidsdoelstellingen.

Ik presenteer in dit artikel een vlootbreed alternatief voor de huidige inrichting en vlootsamenstelling van CZSK. Aangezien een strategisch concept ontbreekt heb ik voor mijn analyses, om tot een nieuwe inrichting en vlootsamenstelling voor CZSK te komen, een conceptueel raamwerk ontwikkeld (zie figuur 1).[3] Ik ga eerst in op de strategische functies van een marine en het model van de *Span of Maritime Operations*. Daarna evalueer ik de invloed van globalisering en de technologische ontwikkelingen in het maritieme domein op de functies van een marine en de toekomstige capaciteiten van CZSK. Daarna volgt de alternatieve inrichting en samenstelling van de toekomstige vlootcapaciteiten van CZSK. Na de rol van innovatie en industriële participatie sluit ik af met mijn conclusies.

∧ Impressie van een Crossover Fast Combatant. Dit ontwerp combineert de capaciteiten van een fregat met een amfibisch schip. (products.damen.com/en/ranges/crossover)

De strategische functies van een marine

Het op rationele en logische wijze operationaliseren van beleid naar uitvoerbare taken en bijbehorende capaciteiten is een essentiële stap in een behoeftestellingsproces. Ik heb hiervoor gebruik gemaakt van de *Span of Maritime Operations* (zie figuur 2).[4]
Het model toont de drie strategische functies (militair, diplomatiek, juridisch) van een marine, met de militaire functie als basis. Het model vertaalt deze functies naar specifieke maritieme taken en zorgt daarnaast voor een functionele benadering in de analyse van de benodigde capaciteiten van een marine.

Het gebruik van dit model heeft een drietal voordelen voor het operationaliseren van beleid. Ten eerste

ondersteunt het model het op een fundamentele manier uitleggen van nut en de noodzaak van een marine en haar takenpakket. Ten tweede verbindt het model conceptueel het brede scala aan maritieme missies en taken met de functies van een marine. Ten derde is het zeer bruikbaar voor het uitleggen van de focus en prioriteiten van een marine met betrekking tot het uitvoeren van haar missies en trainingen.[5] Dit maakt het model zeer nuttig voor een analyse ten behoeve van het opstellen van een strategisch visie en een daaruit volgende vlootbrede vervangingsaanpak. Wel is het van belang om te kijken of in de toekomst de drie strategische functies van een marine relevant blijven.

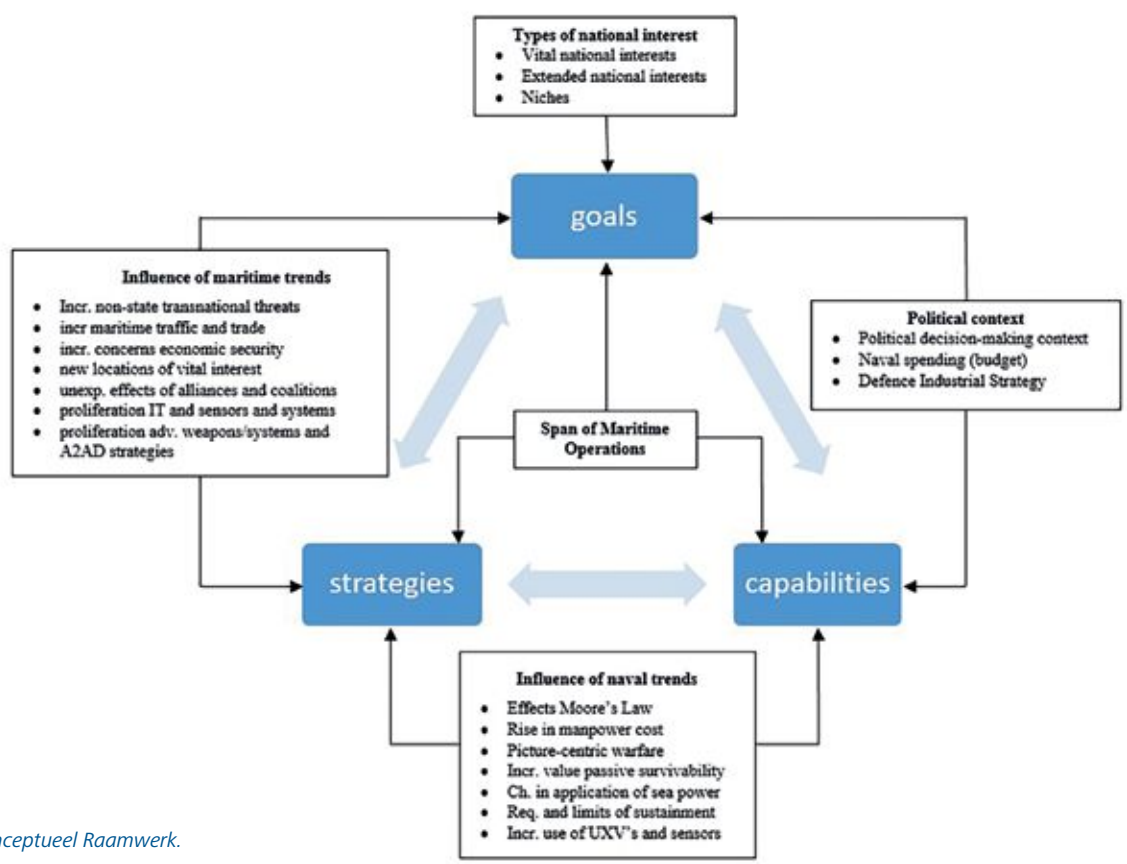
Invloed maritieme trends op de functies van CZSK

Het functioneren van CZSK en de functies (militair, juridisch en diplomatiek) die het vervult worden beïnvloed door trends in het maritieme domein. De huidige trends[6] leiden naar verwachting niet tot een wijziging van de drie functies van een marine. Maar de trends hebben wel effect op het belang en de uitvoering van deze functies. Het fundament van CZSK is en blijft de militaire functie. Dit vereist in de huidige en toekomstige wereld wel dat de nieuwe vlootcapaciteiten voor deze functie bestand zijn tegen de (nieuwe) dreigingen van met name *anti-access/area-denial* (A2AD) capaciteiten. Denk hierbij aan geavanceerde anti-scheepsraketten, ballistische raketten en activiteiten in het cyberdomein. Deze capaciteiten komen daarbij ook nog eens ter beschikking van een toenemend aantal statelijke en niet-statelijke actoren. Maar ook het belang van de juridische of de *maritime security* functie van CZSK moet niet worden onderschat. Sterker nog, door de migratieproblematiek rond Europa, de daarmee samenhangende connectie tussen interne en externe veiligheid en de wereldwijde maritieme trends zullen juist kustwacht- en maritieme veiligheidsoperaties in aantal toenemen. Zowel nationaal als internationaal geldt daarbij een hechtere en diepgaandere samenwerking in netwerken met internationale, statelijke en niet-statelijke *security* actoren. Het creëren van de *European Border and Coast Guard* ondersteunt deze trend.[7]

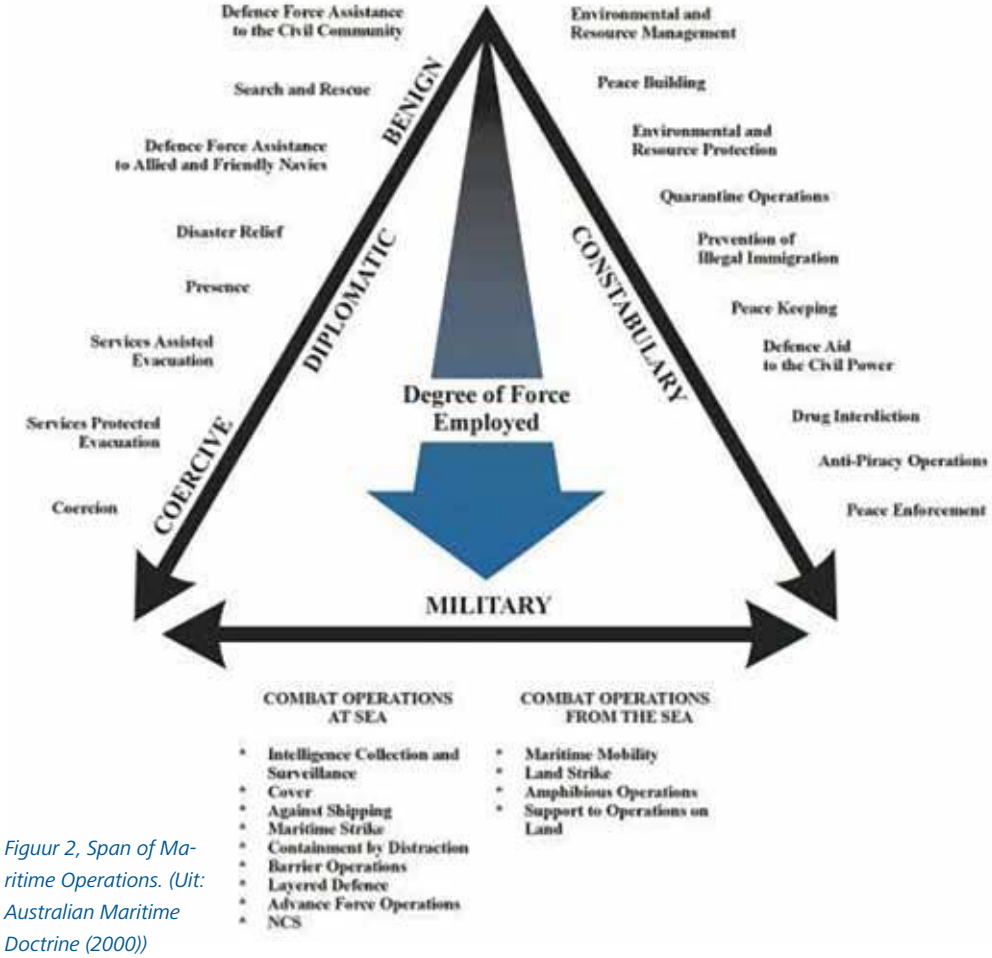
CZSK is in de bovengenoemde *maritime security* functie reeds de strategische partner van de Nederlandse Kustwacht en de Kustwacht Caribisch Gebied. CZSK zou vanwege de beschreven trends zijn ondersteunende rol aan de twee kustwachten verder moeten vergroten, in plaats van het minimaliseren van deze rol. Dit moet niet verward worden met een argument voor de volledige integratie van beide kustwachten in de CZSK-organisatie. Institutionele angsten binnen CZSK om daarmee af te zakken naar een 'kustwacht-marine' zijn ongegrond en een valkuil voor het grote aantal taken en de kansen voor

> 'Institutionele angsten binnen CZSK om daarmee af te zakken naar een "kustwacht-marine" zijn ongegrond'

maatschappelijke draagvlak die hier voor CZSK liggen. De diplomatieke functie wordt nog steeds onderstreept door taken zoals maritieme presentie, de huidige *reassurance* maatregelen van de NAVO en het promoten van veiligheid.[8] Het verlenen van noodhulp door marineschepen aan Haïti, vanwege de enorme schade



Figuur 1, conceptueel Raamwerk.



Figuur 2, Span of Maritime Operations. (Uit: Australian Maritime Doctrine (2000))

veroorzaakt door *Orkaan Matthew* in oktober 2016, is hiervan ook een zeer recent voorbeeld. Kortom, CZSK blijft relevant indien het de capaciteiten behoudt om alle drie maritieme functies te kunnen blijven uitvoeren.

Invloed marinetrends op de vlootcapaciteiten van CZSK

Na te hebben vastgesteld dat de drie maritieme functies en de bijbehorende taken van belang blijven is de volgende stap het bepalen van de benodigde capaciteiten voor het uitvoeren van deze taken. Maar om in de toekomst operationeel relevante vlootcapaciteiten te behouden moet, naast de maritieme trends, ook rekening worden gehouden met meer technologische ontwikkelingen.[9] Ik benoem hier vier belangrijke effecten. De eerste twee effecten worden, op basis van *Moore's Law*[10], veroorzaakt door de snelle ontwikkelingen op het gebied van sensortechnologie. Dit resulteert in de eerste plaats in een snellere reductie van de effectiviteit van *stealth* eigenschappen van oppervlakte-eenheden gedurende hun levensduur. Het lijkt daarom minder efficiënt om te investeren in dure *stealth* eigenschappen voor toekomstige oppervlakte-eenheden.[11]

Op de tweede plaats ontstaat een kortere innovatiecyclus van (sewaco-)systemen ten opzichte van de platformen waar deze systemen op zijn geplaatst. Dit vereist, voor zowel de platformen als de systemen, een toename in het aanpassingsvermogen. De toekomstige systemen, zoals onbemande capaciteiten, moeten relatief eenvoudig kunnen worden ingevoerd om technologische en operationele veroudering te voorkomen.
Het derde effect is de toename van het belang van het passieve overlevingsvermogen (*survivability*) van oppervlakteschepen. Dit geldt zeker in kustgebieden met zeer korte reactietijden en in operaties net onder de drempel van oorlog, waarin *rules of engagement* en onduidelijke situaties de proactieve inzet van wapensystemen ernstig beperken. Een groter formaat schip helpt hierbij.[12] De *survivability* van marineschepen wordt al verbeterd door de toename in de gemiddelde waterverplaatsing van de oppervlakteschepen. Maar het gebruik van civiele scheepsbouwstandaarden op het gebied van *survivability* raad ik af.
Het vierde effect is dat geloofwaardige afschrikking (diplomatieke functie) de capaciteit vereist voor het bestrijden van de A2AD-capaciteiten van andere staten. Dit kan op twee, elkaar versterkende, manieren worden bereikt. Ten eerste een defensieve en reactieve capaciteit, die onder andere bestaat uit *anti-submarine warfare* (ASW) en *integrated air- and ballistic missile defence (IAMD)*. Ten tweede een offensieve en proactieve capaciteit voor het vernietigen van de A2AD-infrastructuur op land met lange afstand precisie slagkracht.[13] Bij de keuze voor investeringen in de verschillende wapensystemen is het verstandig om eerst te investeren in de defensieve capaciteiten. Dit past goed bij een terughoudende inzet van het militaire instrument en is essentieel voor het overlevingsvermogen van een platform. Een vervolgstap daarna is het investeren in offensieve capaciteiten.

Vier belangrijke effecten van de technologische ontwikkelingen op de toekomstige vlootcapaciteiten zijn hiermee geïdentificeerd. De volgende stap is het bepalen van de inrichting en samenstelling van de vloot waarbij rekening is gehouden met deze effecten en de eerder vastgestelde impact van de maritieme trends op het belang en de uitvoering van de functies van CZSK.

Toekomstige inrichting en capaciteiten van de vloot

Voor de strategische toegevoegde waarde en de flexibiliteit van CZSK is het van belang de drie strategische functies te kunnen blijven uitvoeren. Maar het hebben

van maritieme eenheden die allemaal effectief kunnen opereren in alle drie de functies is kostbaar en vanwege tegenstrijdige eisen niet altijd efficiënt. Een evolutionaire oplossing van dit probleem is de *high-low mix.* Dit betekent dat kostbare, *high-end* oorlogsschepen worden aangevuld met schepen met een beperktere individuele capaciteit.[14]
Een dergelijke mix van capaciteiten is aanwezig binnen CZSK. De huidige vloot is onderverdeeld in drie groepen: (1) de vloot van grote bovenwatereenheden, bestaande uit de fregatten, OPV's, LPD's en het JSS; (2) de groep onderwatereenheden, bestaande uit vier onderzeeboten; en tenslotte (3) de vloot van kleine bovenwatereenheden, bestaande uit mijnenjagers, hydrografische opnemingsvaartuigen en ondersteuningsvaartuigen. Deze indeling is echter meer gebaseerd op tonnage dan op functie.
Met de noodzakelijke vervanging van veel marineschepen in aantocht adviseer ik, rekening houdend met de beschreven trends, een nieuwe vlootindeling en -samenstelling van CZSK. Deze nieuwe indeling, in *Maritime Combat Squadrons* en *Maritime Security Squadrons,* is gebaseerd op maritieme functies (zie figuur 3) en licht ik hieronder toe.

Maritime Combat Squadrons: onderzeeboten en crossover combatants

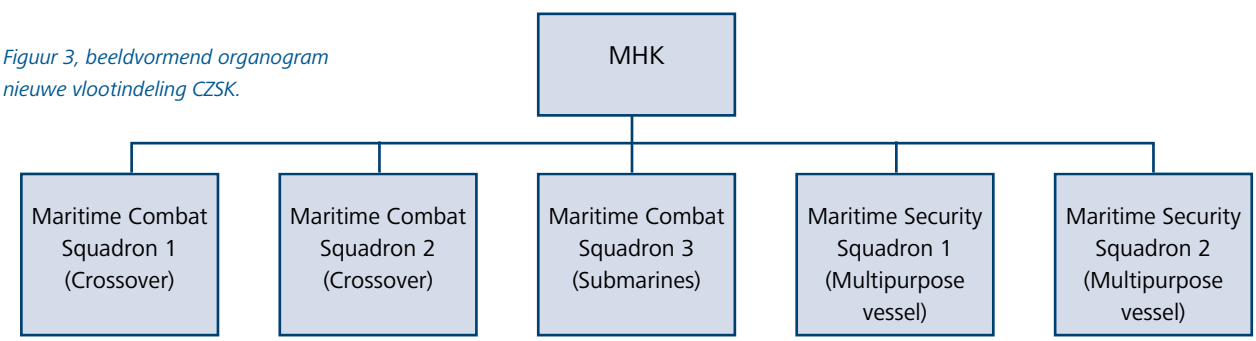
De kern van CZSK moet blijven bestaan uit gevechtscapaciteiten. De militaire functie blijft de primaire rol van de onderzeeboten en de vloot van grote bovenwatereenheden. De juridische functie is voor deze eenheden een secundaire taak. Deze eenheden worden organisatorisch ingedeeld in twee of meerdere *Maritime Combat Squadrons*. De vervanging van de Walrusklasse onderzeeboten ligt op dit moment onder politieke besluitvorming. Ik ondersteun het vervangen van de huidige onderzeebootcapaciteit. Deze past goed binnen de primaire militaire rol en de *high-low* mix.
De grote verandering is de vervanging van alle grote bovenwatereenheden, inclusief de OPV's maar m.u.v. het JSS, aan het einde van hun respectievelijke levensduur door één type schip: de *crossover combatant*.
Een *crossover combatant* is het combineren van de capaciteiten van een fregat en een amfibisch schip in één ontwerp. De hoofdreden hiervoor is dat de huidige amfibische capaciteit tot dusver een uitstekende investering is gebleken. Het heeft bewezen zeer flexibel te zijn voor inzet binnen alle drie maritieme functies. Maar in de complexe hedendaagse wereld wordt het grootschalige reguliere optreden met bataljons in de toekomst meer en meer vervangen door inzet van kleinere eenheden, van het formaat compagnie, voor SOF/SOC-operaties.[15] Het Korps Mariniers heeft zich organisatorisch en conceptueel, met o.a. zes *Special Operations Capable (SOC) raiding squadrons,* reeds aangepast aan deze trend.[16] Alle grote bovenwatereenheden, dus ook de fregatten, zouden daarom een dergelijke amfibische capaciteit moeten bezitten.
Voor de militaire gevechtstaken bezit een *crossover combatant* de traditionele maritieme gevechtscapaciteiten (ASW, ASuW, AAW). Daarnaast is Nederland een voorloper op het gebied van IAMD. Het toevoegen van deze capaciteit is internationaal van grote toegevoegde waarde. Een IAMD-capaciteit bestaat minimaal uit een detectie, volg- en *report*-capaciteit. Voor het bereiken van een vollediger en verbeterd strategisch potentieel is een IAMD-*interceptor*-capaciteit (bv. *Standard Missile*-3) zeer wenselijk.
Een volgende stap is het vergroten van het vermogen in het ondersteunen en beïnvloeden van operaties vanaf zee. Het toevoegen van een geloofwaardige *land-attack* capaciteit zal de effectiviteit van maritieme beïnvloeding vergroten. Met deze moderne vorm van *gunboat*

> 'Het toevoegen van een geloofwaardige *land-attack* capaciteit zal de effectiviteit van maritieme beïnvloeding vergroten'

diplomacy kan de marine een betere invulling geven aan de militaire ondersteuning van de uitdagingen in de 21e eeuw door de Nederlandse regering, de NAVO of de EU.[17] Onafhankelijk opererende *crossover combatants* hebben zodoende een significante flexibiliteit voor het uitvoeren van de taken binnen de drie maritieme functies, in zowel het lage als het hoge geweldsspectrum. Een samengestelde groep van *crossovers* kan een voor Europese begrippen potente en flexibele *Navy/Marine Corps expeditionary task group* vormen.

Volledig nieuw is het *crossover* concept niet. De Deense marine heeft, met de 6300 ton grote *Absalon-class Combat and Flexible Support* schepen, hier reeds ervaringen mee opgedaan. Het nieuwe Britse *Global Combat Ship* (GCS) ontwerp, met een waterverplaatsing van tussen de 6900-8000 ton, vertoont ook *crossover* karakteristieken. Ook Damen heeft *crossover* concepten in haar portofolio.[18] Voortbouwend op de ervaringen uit het verleden is een *crossover* concept, met ongeveer een waterverplaatsing van een GCS, robuust en haalbaar.

Figuur 3, beeldvormend organogram nieuwe vlootindeling CZSK.



Het primair uitvoeren van de militaire rol door onderzeeboten en *crossover combatants*, functioneel ingedeeld in *Maritime Combat Squadrons*, is hiermee geschetst. Nu volgt het tweede element van herinrichting en samenstelling: de *Maritime Security Squadrons*.

Maritime Security Squadrons: multipurpose kustwachtschepen

De primaire taak van de kleine bovenwatereenheden wordt het uitvoeren van taken binnen de *maritime security* functie. De eenheden worden organisatorisch ingedeeld in een of meerdere *Maritime Security Squadrons*. Vanwege het huidige takenpakket heeft deze groep al een goede relatie met de Nederlandse Kustwacht en andere veiligheid gerelateerde nationale overheidsorganisaties. Dit geeft een uitstekende uitgangspositie voor het verbeteren en verdiepen van deze samenwerking.

De huidige platformen, zoals de mijnenjagers, hydrografen en ondersteuningsvaartuigen zijn niet ontworpen om zelfstandig te kunnen opereren in vijandige omgevingen en hebben beperkte expeditionaire capaciteiten. Om deze twee capaciteiten wel in de vervangende platformen te eisen is in combinatie met de investeringen in de eerdergenoemde *crossover combatants* financieel niet realistisch en ook niet noodzakelijk. Het brede en flexibele takenpakket en de verwachte inzetgebieden, de Noordzee, Middellandse Zee en het Caribisch Gebied, vereist wel veel dek-, opslag- en accommodatieruimte, goede zeegangkwaliteiten en een navenant bereik. Het is daarom goed om bij het vervangen van alle kleine bovenwatereenheden te kijken naar één type, commercieel gebouwd, *offshore multipurpose* kustwachtschip. De Zweedse kustwacht heeft een dergelijk type in gebruik.



Het Deense Combat and Flexible Support Ship van de Absalon-klasse. (Seaforces.org)

De benodigde gespecialiseerde modulaire apparatuur, voor o.a. *stand-off* mijnenbestrijding en hydrografische taken, zijn *military-off-the-shelf* en zullen een kortere innovatie- en vervangingscyclus hebben dan het gehele platform. Dit worden platformen met uitstekende kustwachtcapaciteiten zonder, of met weinig, aanvullende financieringsbehoeften, indien de behoeften van de Nederlandse kustwacht vroegtijdig worden meegenomen. Gezamenlijk zorgen beide nieuwe typen squadrons op deze wijze binnen CZSK voor een gebalanceerde *high-low* mix gecombineerd met een herkenbare functionele inrichting. Maar wat betekent dit dan voor het succesvolle model van innovatie en industriële participatie?

Gouden Ecosysteem: innovatie en industriële participatie

De succesvolle samenwerking tussen CZSK, DMO, kennisinstituten en de industrie, tegenwoordig bekend als het Gouden Ecosysteem, kan volledig worden voortgezet met het (door)ontwikkelen van het *crossover combatant* concept. De innovatie bij multipurpose kustwachtschip zal niet zo zeer gezocht moeten worden vanuit een technisch perspectief, maar juist vanuit nieuwe manieren van publiek-private samenwerking.
Commerciële scheepsbouwers hebben ervaring met het ontwerpen, bouwen en onderhouden van dergelijke *offshore multipurpose support*schepen. Deze publiek-private samenwerking kan minimaal een aantal voordelen opleveren. Ten eerste kan het CZSK, in combinatie met bemanningswisselconcepten, voorzien van een significante verhoging in het aantal vaardagen per platform. Hierbij moet gedacht worden aan een beschikbaarheid van meer dan 43 weken per jaar.[19] Een tweede voordeel is een toename in de transparantie van de daadwerkelijke kosten. Ten derde helpt het focussen van de beperkte capaciteit binnen DMO op de militair essentiële aspecten. Ten slotte helpt dit in het verlagen van de druk op de huidige onderhouds- en logistieke bevoorradingsketens om zodoende de ondersteuning van de meer complexe *high-end* marine-eenheden beter te kunnen faciliteren.

Conclusies

In dit artikel heb ik een alternatieve inrichting en samenstelling van de vloot met u gedeeld. Een vloot, ingedeeld naar functie, met *Maritime Combat Squadrons* met als hoofdtaak maritieme gevechtsoperaties, en *Maritime Security Squadrons (MSS)* met als hoofdtaak maritieme veiligheidsoperaties. *Maritime Combat Squadrons* bestaande uit een onderzeebootcapaciteit en een *crossover combatant* capaciteit, met klassieke *warfare* capaciteiten, een IAMD-capaciteit en een amfibische capaciteit t.b.v. een *SOC raiding*



Multipurpose Vessel KBV002 Triton van de Zweedse kustwacht. (Swedish Coastguard)

squadron. *Maritime Security Squadron(s)* bestaande uit één type *offshore multipurpose* kustwachtschip, inclusief onbemande systemen voor mijnenbestrijding en hydrografie. In samenhang met de oprichting van de *Maritime Security Squadron(s)* het intensiveren van de samenwerking met de Nederlandse kustwachtorganisaties en gelieerde statelijke en non-statelijke actoren. Deze vlootbrede inrichting en samenstelling zorgt voor een goed gebalanceerde *high-low* mix, een goede verdeling van de taken en functies en een vereenvoudiging van de logistieke ondersteuningsketens binnen de CZSK.
Dit is mijn persoonlijke inbreng in het debat over de toekomstige samenstelling van de vloot. Een conceptuele benadering op basis van de *Span of Maritime Operations,* of het huidige model in de Grondslagen Maritiem Optreden, is daarin onontbeerlijk. Het voorziet in een stevig raamwerk voor het op rationele gronden maken van keuzes voor het behoud van een geloofwaardige en op haar taken uitgeruste Zeemacht.

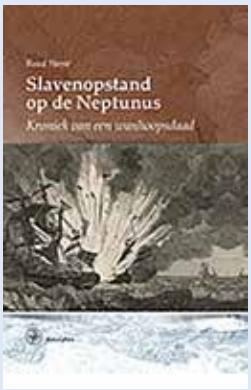
LTZ1 W. (Welmer) Veenstra MA is sinds 1 juni 2016 werkzaam bij de Afdeling Maritiem Optreden van de Directie Plannen. Hij heeft recent de *master Military Strategic Studies* aan de NLDA afgerond.

Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven. Op geen enkele wijze betreft dit de mening van Defensie, Bestuursstaf, Directie Plannen, en/of CZSK. Alle gebruikte foto's van schepen en concepten zijn slechts enkel en alleen bedoeld voor de beeldvorming.

Noten

1 Naast het militaire instrument bestaan de nationale machtsinstrumenten uit het diplomatieke, economische instrument en informatie als machtsinstrument. Zie Ministerie van Defensie, *Grondslagen van het Maritieme Optreden: Nederlandse maritiem-militaire doctrine*. 2014, 68.
2 Van Tol, J. '*A cooperative strategy for 21st century seapower: an assessment'*. Washington, DC: CSBA. 2008, 5-6.
3 Dit artikel is gebaseerd op mijn thesis geschreven in het kader van de master Militair Strategische Studies aan de NLDA. De titel van de thesis is: '*The RNLN's future fleet capabilities: a continuation of rational thinking'*. De onderzoeksvraag luidt: '*How can the Royal Netherlands Navy's future fleet capabilities address the challenges of the global maritime and naval trends to maximize support to the national policy objectives, now and in the near future?*' Voor de volledigheid verwijs ik naar de thesis. Deze is te vinden op de website van de KVMO, www.kvmo.nl.
4 Australian Department of Defence. *Australian Maritime Doctrine.* Canberra (Aus): Defence Publishing Service, 2000. De Nederlandse versie van dit model is te vinden als startpunt van het derde deel van de *Grondslagen van het Maritieme Optreden (GMO)*.
5 Jackson, Aaron P. "Explaining the Naval Rational: Military-Strategic Doctrine Development in the RAN, RCN, and RNZN, 1987-2007." In *Doctrine, Strategy, and Military Culture: Military-Strategic Doctrine Development in Australia, Canada, and New Zealand, 1987-2007*, by Aaron P. Jackson, 85-103. 2013.
6 De zeven effecten zijn; (1) de toename van niet-statelijke en transnationale criminaliteit; (2) de toename van de maritieme handel en verkeer; (3) de toename van de bezorgdheid over economische veiligheid; (4) militaire presentie in gebieden die voorheen niet gezien werden als van vitaal belang; (5) nieuwe en onverwachte effecten van allianties en coalitievorming en de maritieme componenten daarvan; (6) de proliferatie van informatietechnologie en hoogwaardige technologische sensoren en systemen; en tenslotte (7) de proliferatie van geavanceerde wapensystemen en de ontwikkeling van *anti-access/anti-denial* (A2AD) strategieën. Zie Tangredi, Sam J., ed. *Globalization and Maritime Power.* Washington D.C.: National Defense University Press, 2002.
7 Alexe, Dan. *Parliament adopts proposal for the creation of an EU Border Guard.* 6 July 2016. https://www.neweurope.eu/article/parliament-adopts-proposal-creation-eu-border-guard/ (accessed July 6, 2016).
8 HCSS gebruikt sinds enige tijd de term *custodian of security*: Wie gaat er over veiligheid? Dat is een conglomeraat van partijen waarin Defensie een belangrijke en krachtige speler is. Defensie is de hoeder van veiligheid. Dit bereik je niet alleen door onveiligheid te bestrijden, maar ook om veiligheid te promoten. De verschuiving naar de voorkant van de conflict curve en het uitvoeren van de *African Partnership Station* reizen door CZSK zijn hier een voorbeeld van (interview HCSS, 21 april 2016).
9 Deze trends zijn; (1) de effecten van *Moore's Law* op de effectiviteit van de *stealth* van platformen; (2) het stijgen van personeelskosten; (3) *picture-centric warfare* of *Network Centric Warfare;* (4) de toegenomen waarde van passieve overlevingsvermogen van platformen; (5) expeditionaire focus voor marines; (6) de vereisten en beperkingen van het onderhouden van operaties ver van huis; en ten slotte (7) de behoefte aan grote aantallen van onbemande sensoren platformen voor operaties in kustgebieden (littoral). Zie Friedman, Norman. "Some Global Naval Trends." Edited by G. Kindfall. *Six Perspectives on Naval Strategy. Karlskrona & Stockholm, 21-23 October 2008.* Stockholm: FOI, Swedish Defence Research Agency Defence Analysis, 2008. 13-24.
10 Moore's Law is een computer term uit de Jaren '70 die (vereenvoudigd) stelt dat de processorsnelheid van computers elke twee jaar verdubbeld. Bron: www.mooreslaw.org
11 Friedman, Norman. "Some Global Naval Trends." Edited by G. Kindfall. *Six Perspectives on Naval Strategy. Karlskrona & Stockholm, 21-23 October 2008.* Stockholm: FOI, Swedish Defence Research Agency Defence Analysis, 2008. p.13.
12 Ibid. p. 16.
13 Simon, Luis. *The 'Third' US Offset Strategy and Europe's 'Anti-Access' Challenge*, Journal of Strategic Studies, Vol 39, No. 3, pp. 431-432
14 Speller, Ian. *Understanding Naval Warfare*. New York: Routledge, 2014, 178.
15 HCSS. *Special Operations Forces: Schaduwkrijgers in het licht van de toekomst.* Den Haag: Den Haag Centrum voor Strategische Studies, 2015.
16 De *raiding squadrons* worden standaard opgeleid en opgewerkt tot de status: *Special Operations Capable* (SOC). Hierdoor wordt de samenwerking met de *Maritime Special Forces* vergroot. De SOC-eenheden kunnen (zelfstandig) operaties uitvoeren die tegen het SOF-domein aanliggen. Ze zijn daardoor in staat zelfstandig te opereren, SOF-operaties ondersteunen en gezamenlijk op te treden als reguliere lichte infanteriebataljons.
17 Simon, Luis. *The 'Third' US Offset Strategy and Europe's 'Anti-Access' Challenge*, Journal of Strategic Studies, Vol 39, No. 3, pp. 417-445
18 Voor meer de beeldvorming zie http://products.damen.com/en/ranges/crossover
19 Het contract voor het leasen van de *Ievoli Amaranth* voor de Nederlands Kustwacht gaat uit van ongeveer deze beschikbaarheid.

BOEKEN



Slavenopstand op de Neptunus. Kroniek van een wanhoopsdaad

Auteur Ruud Paesie
Uitgever WalburgPers 2016
Omvang 143 blz.
Prijs € 19,95
ISBN 9789462491304

In de afgelopen jaren zijn 36.000 slavenreizen geanalyseerd en zijn de gegevens in een database beschikbaar gekomen. Van al deze reizen zijn er op nog geen 500 opstanden uitgebroken. Bij twee Nederlandse schepen hebben de slaven het schip overgenomen. Een daarvan, in 1785, was het schip Neptunus. Aan de hand van diepgaand bronnenonderzoek heeft de auteur het verloop en de nasleep van deze opstand, die uitliep op een ramp, weten te reconstrueren. Het product van zijn onderzoek is dit toegankelijk geschreven boek.

Aan het begin van de 18e eeuw was Zierikzee een florerende zeehaven. Gaandeweg nam dit succes af, waarbij de 4e Engelse Oorlog een duidelijk merkbare negatieve invloed had. Paesie geeft in het eerste hoofdstuk een beeld van de koopvaart uit Zierikzee in de tweede helft van de 18e eeuw. In datzelfde hoofdstuk worden de nieuwe bestemming en de organisatie van een rederij behandeld. Het tweede hoofdstuk bestaat uit een verhandeling over de slavenhandel en de verzorging aan boord. Ook wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan opstanden onder de slaven. Nauwkeurige cijfers over slavenopstanden zijn niet beschikbaar. In de 18e eeuw deden onder de slaven verhalen de ronde over hun behandeling overzee. Sommigen dachten dat van hun huid leer gemaakt zou worden en anderen dat zij opgegeten zouden worden.

In de hoofdstukken drie tot en met vijf worden respectievelijk de rederij van de Neptunus, de bevrachters en de bemanning belicht. Verder komen de tegenslagen op de uitreis aan de orde. De Neptunus zou begin 1784 vanaf de rede van Texel vetrekken. Uiteindelijk werd het pas 7 april 1784. Op 4 juli 1784 arriveerde de Neptunus bij Sierra Leone. Hier werden de eerste slaven gekocht. Ook bij de Afrikaanse kusten hielden de tegenslagen aan, zodat in oktober 1785 de Neptunus nog steeds voor anker lag bij het fort Mourée. Hoofdstuk 6 beschrijft de opstand van de slaven op 17 oktober 1785.

De auteur heeft het voorval kunnen reconstrueren omdat er verschillende documenten hierover bewaard zijn gebleven. Op het moment van de opstand was de kapitein niet aan boord. De bemanning werd uiteindelijk overweldigd door de slaven en heeft het schip verlaten. Later kwam het Engelse slavenschip Africa de Neptunus te hulp, mogelijk om de Neptunus te bergen. Ook kwamen er kano's van de wal met het doel de Neptunus te plunderen. Rondom het schip braken vuurgevechten uit die uren duurden. De volgende dag werd de overmacht voor de opstandelingen te groot en zij werden weer het ruim in gedreven. Om half twaalf (lokale tijd) ontplofte de Neptunus met waarschijnlijk vierhonderd doden tot gevolg. De oorzaak van de ontploffing is niet duidelijk. Het kunnen de slaven zijn geweest of een kanonskogel van de Africa. In het laatste hoofdstuk wordt de nasleep van de ontploffing behandeld met onder andere de financiële afwikkeling.
Het is opmerkelijk hoeveel bronnen de auteur over dit voorval boven water heeft kunnen krijgen.
Paesie heeft een goed leesbaar boek geschreven met een zeer uitgebreid noten overzicht.
Dit boek geeft niet alleen inzicht over de reis van de Neptunus maar eveneens hoe zo'n reis werd gefinancierd en voorbereid. Het is een aanrader voor geïnteresseerden is deze periode van onze geschiedenis.

KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld



De tenues van de Nederlandse Marine: de officieren 1813-1913

Auteur Fred Sint
Uitgever De Bataafsche Leeuw 2016
Omvang 200 blz.
Prijs € 48,00
ISBN 9789067076906

Over de uniformen van de Nederlandse Marine is niet veel gepubliceerd en hetgeen wel is verschenen is gefragmenteerd en spreekt elkaar op details soms tegen. Dit fraai geïllustreerde boek is vooral geschreven met het oogmerk om een historisch correct en volledig overzicht te geven. Het is als eerste in zijn soort geheel gebaseerd op originele voorschriften en documenten.

De Nederlandse marine bestaat al 528 jaar maar zeker in het begin was er nog geen sprake van uniforme kledij. In de laatste twee eeuwen is hiervan meer en meer sprake. De start van het Koninkrijk der Nederlanden vormt dan ook het beginpunt van dit werk. Dit eerste deel uit een serie van tenminste vier delen behandelt de tenues van de marineofficieren in de eerste honderd jaar, met uitzondering van die van het Korps Mariniers. De volgende delen omvatten de tenues van de laatste honderd jaar, een overzicht van distinctieven zoals rang-, korps- en dienstvak onderscheidingstekens, brevetten, insignes en andere emblemen en er komt een apart deel over het Korps Mariniers.

Auteur Fred Sint is al tientallen jaren een gepassioneerd verzamelaar met een enorme collectie van Nederlandse marine uniformen en toebehoren maar ook van ambtskostuums. Hij werkt al sinds begin deze eeuw aan dit boek. Collega verzamelaars stelden de meest zeldzame bewaard gebleven uniformen en onderdelen beschikbaar om te fotograferen. Deze foto's en vele historische afbeeldingen worden afgewisseld met mooie vormgegeven *infographics*. Hierdoor worden de vanwege het contemporaine taalgebruik soms lastig te begrijpen oude voorschriften zeer verduidelijkt.

Een duidelijke indeling in tijdvakken laat niet alleen de evolutie van de uniformen zien maar plaatst ook het ontstaan van de verschillende korpsen van marineofficieren in historisch perspectief. Uitgeverij De Bataafsche Leeuw maakte er een fraai hardcover boek van. De tenues van de Nederlandse Marine is een serieus, betrouwbaar en volledig naslagwerk dat voorziet in een grote behoefte van de verzamelaars van marine uniformen en toebehoren.

Het verdient een ereplaats in alle militaire en maritieme bibliotheken maar zal bepaald niet misstaan op de koffietafel of in de boekenkast van eenieder die zelf kortere of langere tijd 's lands maritieme wapenrok heeft mogen dragen.

LTZE1 b.d. P. Joosten



De Javazee-campagne na 75 jaar. Sporen van de strijd van de Koninklijke Marine tegen Japan, december 1941 - maart 1942

Redactie	**C. Dullemond**
Uitgever	**Markt en Missie, 2017**
Omvang	**172 blz.**
Prijs	**€ 19,50 (plus € 3,95 verzendkosten)**
ISBN	**9789082636505**

Wie nu over de Javazee vaart, ziet geen sporen van de wanhopige strijd die zich hier 75 jaar geleden afspeelde. Ook onder water zijn de sporen van deze Slag in de Javazee goeddeels uitgewist, zoals bij een recente duikexpeditie bleek. De slag was de dramatische climax van drie maanden maritieme strijd met Japan: ruim een week erna moest Nederlands-Indië capituleren.

Het boek De Javazee-campagne na 75 jaar wil de inzet van de Koninklijke Marine en haar bondgenoten in deze periode – ter zee, te land en in de lucht – opnieuw tastbaar maken. Er zijn namelijk wel degelijk sporen van deze strijd te vinden: een grammofoonplaat van het Adelborstenlied, gevonden in de plunje van een jonge officier die met Hr. Ms. De Ruyter ten onder ging; opgewekte brieven aan thuis, trots ondertekend met 'Uw zoon, de Marinier'; monumenten in Den Helder, bij Nagasaki, in Surabaya en in Houston; de mijnenveger die in maart 1942 als eiland vermomd naar Australië ontsnapte en nu als museumschip te bezichtigen is. En vele andere vindplaatsen van een verleden dat niet vergeten mag worden.

De Javazee-campagne na 75 jaar is een initiatief van het Karel Doorman Fonds. Twaalf auteurs, onder wie verschillende (oud-)marinemensen, werkten eraan mee. De bundel begint met een kroniek van de strijd van de Koninklijke Marine tussen december 1941 en maart 1942 en eindigt met een analyse van de *lessons learned*. In de bijdragen daartussen beschrijven de auteurs vanuit verschillende invalshoeken de dramatische gebeurtenissen van toen en de latere verwerking ervan. Vertrekpunt daarbij is steeds een herinnering of herinneringsplek. De actualiteit is daarbij nooit ver weg, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het hoofdstuk over de duikexpeditie naar de Nederlandse oorlogsgraven in de Javazee in november 2016.

De Javazee-campagne na 75 jaar verschijnt rond 1 februari 2017. Het is niet in de boekhandel te koop, bestellen kan via **www.marktenmissie.nl**.

ADVERTENTIE

Commando DienstenCentra
Ministerie van Defensie

Masteropleiding
Military Strategic Studies

De Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA verzorgt een modulaire Engelstalige wetenschappelijke masteropleiding. Deze erkende en geaccrediteerde opleiding, Military Strategic Studies, start weer in september 2017.

De inschrijftermijn loopt van 1 februari tot 30 april 2017. Belangstellenden kunnen zich opgeven via **master.mss@mindef.nl** Zij ontvangen dan het inschrijfformulier.

Traject tot september
Op dinsdag 14 maart is er van 18.00 tot ca. 20.00 uur een voorlichtingsbijeenkomst op de Kromhoutkazerne te Utrecht voor alle belangstellenden/applicanten. Nadere details staan in het inschrijfformulier.
In mei vindt de beoordeling en selectie plaats door de Examencommissie. Uiterlijk in juni weet iedereen waar hij/zij aan toe is. Op 1 september is er een vooropkomstdag. De eerste collegedag is 8 september. De locatie is altijd Breda.

Losse modules
Het is ook mogelijk om één of een aantal modules van de master te volgen. Deze modulestudenten krijgen bij het succesvol afronden hiervan een officieel certificaat (van 5 EC/studiepunten op master-WO-niveau). Voor veel functionarissen zeker een verrijking in hun vakgebied of een verbreding van een bepaald kader.

Instroomeisen
De instroomeis is KIM/KMA-lang-model of minimaal een Bach-universitair-diploma.
Voor medewerkers van Defensie is de master kosteloos.

Meer informatie over de master is te vinden op Intranet en op www.nlda.nl

75 JAAR 1942 2017 Slag in de Javazee

dr. Jaap Anten



Overzichtskaart Javazee en onderzeeboot K XIV. (NIMH)

'De dagen gedurende welke de transportvloot door onzen Archipel vaart, zijn als het ware de dagen, waarvoor onze onderzeeboten gebouwd zijn; belangrijker taak dan op die dagen zullen zij nooit te volbrengen hebben'.[1]
Johannes van Reede, 1920

De Slag in de Javazee die niet plaatsvond

waarom boekten de geallieerde onderzeeboten zo bitter weinig succes?

Vijfenzeventig jaar geleden, op 27 februari 1942, vond de Slag in de Javazee plaats. Daarin en de dagen erna ging de geallieerde *Combined striking Force* van kruisers en torpedobootjagers van schout-bij-nacht Karel Doorman bijna volledig ten onder in een poging één van beide Japanse invasievloten tegen Java te blokkeren. Dit was het hoofdeiland van de reusachtige kolonie Nederlands-Indië, het huidige Indonesië.

Minder bekend is dat er ook Nederlandse en vooral Amerikaanse onderzeeboten in de nabijheid waren. De vraag dringt zich op waarom (ook) zij zo bitter weinig succes boekten tegen de invasievloten. Bij de Amerikaanse onderzeeboten lag dat mede aan falende torpedo's. Maar bij de Nederlanders is dit uitblijven van successen des te merkwaardiger omdat de Koninklijke Marine lang had geïnvesteerd in een onderzeebootstrategie ter verdediging van Java. De achtergronden van dit falen zijn uitsluitend te verklaren uit wat er gedurende de dertig voorafgaande jaren was gebeurd.

1912, Japan is de meest waarschijnlijke vijand

Dertig jaar voor de Slag in de Javazee, in 1912, dreef de doortastende minister Hendrik Colijn een Staatscommissie door ter verdediging van Nederlands-Indië en in het bijzonder Java. Voor hem was dit een middel om snel tot een vlootwet te komen. De commissie oordeelde dat Japan de meest waarschijnlijke vijand van Nederlands-Indië was, maar in de toekomst mogelijk ook China als dat zich had geïndustrialiseerd.[2] In zijn hoedanigheid van minister van Oorlog en (ad interim) van Marine èn als voorzitter van de Technische subcommissie van 'zijn' Staatscommissie, dreef Colijn een gemeenschappelijke strategie voor het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) en vloot door. Aangezien het KNIL te zwak was om Java te verdedigen, werd deze defensie de hoofdtaak van de marine. De marine moest de Japanse invasievloten naar Java blokkeren, die werden geacht te worden geëscorteerd door de vier slagkruisers van de Kongo-klasse. Daarom moesten er vier slagschepen worden gebouwd plus één als reserve.[3]
In een laat stadium verlangde Colijn opeens negen slagschepen, waarvan de financiering volslagen onduidelijk was, maar zo laat dat de andere subcommissie, de financiële, niet tijdig meer kon reageren. Daardoor haalde het negental het rapport van de Staatscommissie en Colijns aansluitende wetsontwerp. Hij hoopte mede hierdoor de vlootnieuwbouw tot 1948 wettelijk veilig te stellen.[4] Maar een nieuw kabinet bracht, financieel verstandig, de bouwtermijn terug tot 1927 en (daarmee) het aantal slagschepen weer op vijf, van 24.600 ton, met vijf verkenningskruisers van 4.000 ton en zeven onderzeeboten. Deze 'definitieve' vlootwet stond medio 1914 op het punt te worden aangenomen, toen het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog alles op zijn kop zette, ook financieel.[5] Exit slagschepen: hun bouw was van de baan.

1915, overgang naar de onderzeeboot als kern van de vloot

De bouw van twee van de in de vlootwet geplande kruisers voor Indië, de Java en Sumatra, kon in 1915 wel doorgaan en hun stafeisen zijn onthullend: verkennen voor onderzeeboten en onderzeebootconcentraties steunen.[6] De krachtigste oppervlakteschepen werden dus dienstbaar aan de onderzeeboten! De spectaculaire successen van de Duitse onderzeeboten maakten de overgang van slagschepen naar onderzeeboten als hoofdwapen gemakkelijk tegen de Japanse invasievloten naar Java. Niet 'symmetrisch' door hun escorte te blokkeren zoals de slagschepen, maar 'asymmetrisch' door de transportschepen direct te torpederen.
Gedurende de Eerste Wereldoorlog en de jaren daarna woedde binnen en buiten de Marine en met name het *Marineblad* een levendige discussie. Moest deze onderzeebootkern worden vergroot om ook veel buiten Java te kunnen verdedigen of moest dit gebeuren door een tweede 'kern van de vloot' van vier slagkruisers? Het is dus niet juist, wat soms wordt beweerd, dat het zou gaan om artillerieschepen òf onderzeeboten: er was altijd een onderzeebootkern. Die kern begon men dan ook te bouwen en jaar na jaar keurde het parlement meer onderzeeboten goed. Maar in 1919, het eerste vredesjaar, reduceerde het parlement het aantal van zestien naar twaalf K(oloniën)-boten voor Indië en veertien kleinere O(nderzee)-boten voor Nederland. Daar kwamen nog de acht bestaande torpedobootjagers bij en de beide in aanbouw zijnde kruisers. Een in 1917 goedgekeurde derde kruiser werd wegbezuinigd.[7] In de bouwpraktijk werden het 12 K-boten.

Het verwerpen van de Vlootwet met zijn grote onderzeebootvloot

Wat te doen met de strategische discussie uit de oorlog over de gewenste vloot voor Indië? De regering gaf een commissie onder leiding van KTZ Antonie Gooszen opdracht een minimumvloot te ontwerpen. Het was de bedoeling dat deze zou uitmonden in een vlootwet. 'Minimum' betekende alleen Java verdedigen. De hoofdmacht van deze minimumvloot zou moeten bestaan uit achttien onderzeeboten en zes torpedobootjagers, ondersteund door vier onderzeebootmijnenleggers en een kruiser.
Om de deze hoofdmacht tijdig bij de transportvloten

> 'Wat te doen met de strategische discussie uit de oorlog over de gewenste vloot voor Indië?'

te krijgen, werden verkenningsschema's opgesteld in de westelijke toegang tot de Javazee, Straat Karamita, en in de noordelijke, Straat Makassar.
In 1942 naderden de Japanners dan ook via beide zeestraten Java. Zekerheidshalve werd ook verkend bij de oostelijke toegang, al betekende die een omweg voor de Japanners.[8] Voor verkenning was de oppervlaktevloot bedoeld, met vliegtuigen en nog eens achttien onderzeeboten. Met nog 22 voor Nederland zelf verlangde onderzeeboten, waarvan de meeste als reserve moesten dienen voor Nederlands-Indië, kwam het onderzeeboottotaal uit op 58. Hiervan waren er minstens 50 geschikt voor Nederlands-Indië.[9]
Deze minimumvloot was voor de Tweede Kamer nog te veel, want in november 1923 verwierp zij de vlootwet met één stem verschil. De sterkte bleef hierdoor die van 1919.

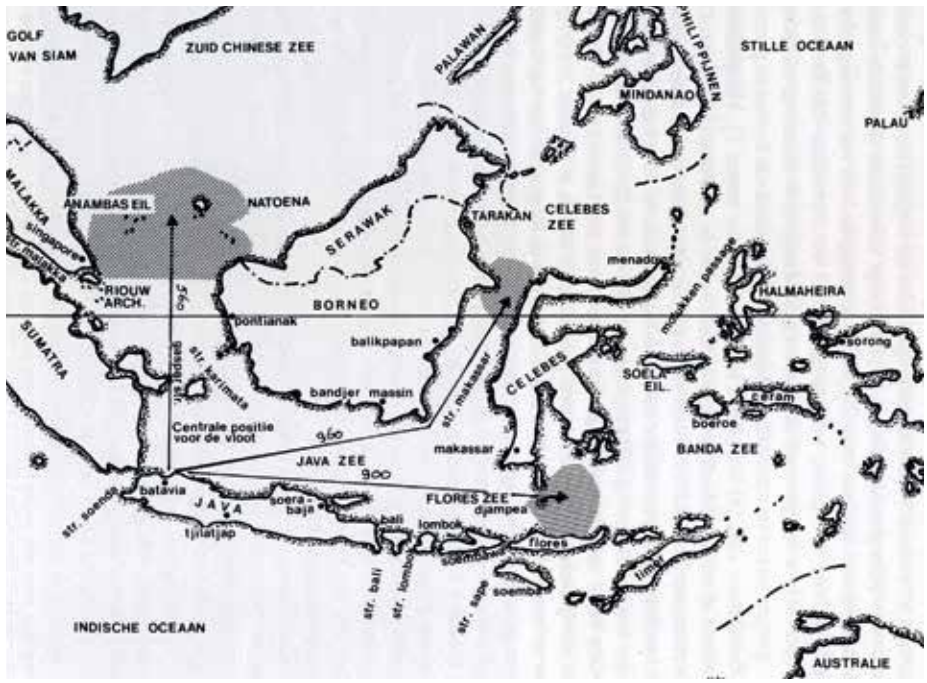
De marine zet door

Nu de marine zelfs Java niet meer goed kon verdedigen liet de regering 'Grondslagen voor de verdediging van Nederlands-Indië' ontwerpen. Dit was een lijstje met uitgangspunten voor neutraliteitsbeleid, maar het laatste punt ging wel degelijk in op oorlog en de marine ging door met haar anti-*access*strategie tegen Japan. De Jaarboeken van de Koninklijke Marine en het *Marineblad* tussen de wereldoorlogen spreken vaak van oefeningen bij Makassar en de westelijke toegangen tot de Javazee, soms nauwkeuriger van Karamita. Typerend is een artikel in het *Marineblad* van 1926 van LTZ 1 Conrad Helfrich:

> 'Neen, wij mogen niet terugkoomen op ons voornemen, de onderzeeboot als kern onzer zeemacht op te bouwen. Zij is



A.F. Gooszen als Vice-Admiraal. (NIMH)



Kaartje met de verkenningszones in de westelijke toegang tot de Javazee, Straat Karamita, in de noordelijke toegang, Straat Makassar en in de oostelijke, de Floreszee. (NIMH, J. Buikhuizen)

het wapen dat ons in staat stelt, binnen het bereik van ons finantieel [sic] kunnen behoorlijk voor de dag komen. Zij is het wapen dat, dat niet voor een overmacht hoeft te wijken, dat op post blijft, dat het meesterschap ter zee lange tijd betwist houdt.
Geen kruiser kan dat, zelfs geen Washington kruiser [zware kruiser]'.[10]

Aangezien deze Grondslagen van 1927 de bestaande sterkte, de in 1919 geplande, vastlegden als het minimum probeerde de marine alsnog het plan Gooszen goeddeels te verwezenlijken. Hierbij moet worden bedacht dat de marine in Nederland vanwege de Vestingswet van 1874 primair diende voor kustverdediging en dat Nederlands-Indië van 1924 tot 1933 liefst 40 tot 53 procent van de *totale* marinebegroting financierde,[11] hetzij direct, hetzij via het ministerie van Koloniën. De gehoopte verdubbeling lukte niet maar 50 procent extra voor Indië werd door de regering in 1930 goedgekeurd, waarmee de sterkte kwam op achttien onderzeeboten, twaalf torpedobootjagers en drie kruisers. Voor Nederland bleven tien onderzeeboten over, waarvan de nieuwste, Hr. Ms. O 9 tot en met O 15 dienden als reserve voor Nederlands-Indië. Dit plan werd, ondanks ernstige vertraging vanwege de economische crisis van de jaren 1930, uitgevoerd.

De Nederlandse onderzeeboottactiek: hardnekkig en vastberaden

Omdat de onderzeeboten het slagwapen van de vloot waren, wilde men hun effectiviteit zo groot mogelijk te maken. Hedendaags onderzeebootpersoneel kan zich de daaruit voortvloeiende tactiek nauwelijks indenken, is mijn ervaring. Het belangrijkste is dat onderzeeboten niet individueel vochten, maar als deel van een groep, de divisie van doorgaans drie of vier boten. Het antwoord op het konvooi, concentratie van de verdediging, was concentratie van de aanval. In 1919 mocht de Koninklijke Marine de oorlogservaringen van de Duitse marine integraal kopiëren. Zo kon zij voortbouwen op – dankzij een weifelende Duitse marineleiding – de weinige, halfslachtige, pogingen om tot groepsaanvallen te komen. Niet weifelend, maar hardnekkig en vastberaden.
De Duitsers hadden in 1918 ervaren dat vliegtuigen de belangrijkste tegenstanders van de onderzeeboten waren. Daarom verkoos de Koninklijke Marine groepstactieken voor onderwater. De eerste geslaagde divisie-oefeningen vonden in 1921 en 1922 bij Den Helder plaats, waarbij men inzag dat het vliegtuig 'de grootste vijand' van de onderzeeboot was en de 'grootste vriend'. Want vliegtuigen bleken uitstekend te kunnen verkennen voor de onderzeeboten.[12] In Nederland-Indië slaagde de divisie er al in 1925 in een 'konvooi' (in deze context troepentransportvloot) 's nachts voorbij te lopen en overdag onder water aan te vallen.[13] Deze 'roedel'aanvallen gingen sindsdien meestal goed en de tactiek toont aan dat de Duitsers in 1917 veel konvooien hadden kunnen aanvallen. Maar 'meestal goed' was te riskant tegen een invasievloot die met zekerheid onderschept moest worden. Tandenknarsend vielen de divisies daarom terug op een ouderwetse hinderlaag in een zeestraat om de vijand op te wachten.

Technologische doorbraken maken de divisie-roedeltactiek algemeen bruikbaar

In 1931-1932 kwam de technologische doorbraak: de periscoopantenne. Hiermee konden op periscoopdiepte verkenningsberichten worden opgevangen van vliegtuigen, schepen en vanaf de wal. Dit maakte het mogelijk de onderzeeboten naar het doel te leiden. Ook kon de divisiecommandant hiermee op periscoopdiepte zijn divisie commanderen zonder op te duiken.[14] Men

was nu niet meer afhankelijk van de smalste punten van zeestraten om de vijand op te vangen.
Bij een roedelaanval voer de divisie 's nachts boven water en communiceerde bijvoorbeeld met blauwe aldislampen. Overdag voer de divisie onder water en communiceerde vaak via de periscoopantenne. Met de onderzijde een meter boven water bedroeg het verraderlijke zendbereik maar tien zeemijl, wat kon worden vergroot tot veertig door de antennestaaf hoger te brengen. Een konvooi werd meestal van voren of van achteren genaderd in een omvattende beweging. De laatste tientallen zeemijlen dook men naar 30 meter diepte, waar men in de modderige wateren onzichtbaar was voor vliegtuigen. De divisiecommandant liet dan de centrale leiding los. Dankzij het intensieve oefenen nam elke commandant dan zelfstandig zijn positie in en viel aan. Zeker de latere boten bezaten evenwel uitstekende Duitse passieve sonar die een groot konvooi op 50 zeemijl kon waarnemen en een klein op 25.[15] 's Nachts kon boven water worden aangevallen. De tactieken golden ook in Europese wateren en LTZ 1 Johannes de Gelder beschreef in het *Marineblad* van 1934 een dergelijke nachtaanval.[16] Dus vóór dat admiraal Dönitz in 1935 zijn basale en alleen voor nachtaanvallen geschikte *Rudeltaktik* introduceerde van wie de wereld gelooft dat hij de eerste was.
De tactiek was bedoeld voor een beslissingsslag van pakweg zes onderzeeboten tegen een Japanse invasievloot van ruwweg vijftig schepen, die hooguit tien mijl kon lopen, en was *rücksichtslos*. Er mocht maar één torpedo per transportschip worden gelanceerd. De 'Voordracht Onderzeedienst' uit 1930 – geen voordracht, maar een leesbaar voorschrift – specificeerde: 'De afstand waarop gelanceerd moet worden, is steeds zeer klein. Bij een niet te snel lopend doel kunnen wij tussen 800 en 400 meter een goede trefkans verwachten.' De aanval moest 'met inzet van de boot' plaats vinden, dat wil zeggen, het slagen van de aanval ging voor het behoud van de onderzeeboot. Ongetwijfeld zouden, naar mijn mening, een aantal transportschepen het bloedbad overleven (te ver weg of een falende torpedo), maar de meeste niet en van een georganiseerde invasie was geen sprake meer.

In 1938-1939 arriveerden aldaar de meeste nieuwe Dornier-24K vliegboten, die speciaal voor Nederlands-



Dornier 24 K vliegboot. (foto uit collectie H.J. Bussemaker)

Indië waren ontworpen. Dankzij het vliegbereik van ruim 1.300 zeemijl en verbeterde radio's om de divisies naar het doel te leiden, bezaten die divisies vaak een groter sensorbereik dan de tegenwoordige Walrus, zeker nu de maritieme patrouillevliegtuigen zijn verkocht. De divisies werden gecoördineerd door de flottieljecommandant Onderzeeboten en de tactiek was vastgelegd in de 'Stafvoorschriften Onderzeeboten' van 1938.[17] In 1939 was de Indische onderzeedienst een uiterst geperfectioneerd instrument om een invasie te keren. Maar toen keerde het tij.

Het nieuwe navalisme: het slagkruiserplan om Indië te verdedigen

Eind jaren 1930 raakte onder de daadkrachtige en manipulatieve chef van de Marinestaf VADM Johan Furstner vele jongere marineofficieren *begeisterd* van een nieuw navalisme. Drie zogeheten slagkruisers zouden de Japanners weerhouden van het risico van een aanval. Niet alleen op Java, maar heel Indië. Zij zouden hun invasiekonvooien niet goed meer kunnen beveiligen.[18] Dit navalisme kwam onder meer voort uit wensdenken

> 'De naar Londen uitgeweken Furstner probeerde nu het slagkruiserplan door de Britten te laten uitvoeren'

om met grote schepen politieke en militaire invloed te verwerven op mogelijke bondgenoten en om het naar gelijkwaardigheid strevende KNIL te overtreffen. In Furstners woorden: 'met de slagkruisers in de Ned. Marine is iedere poging tot machtsusurpatie van het Indisch leger in de kiem gesmoord.'[19]
Men bagatelliseerde de werkelijkheid dat Japan de op twee na grootste vloot ter wereld bezat en veel dichter bij Zuidoost-Azië lag dan de landen met de grootste, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Vooraanstaande onderzeebootofficieren als LTZ 1 Anton Bussemaker werkten enthousiast mee. Zij meenden dat onderzeeboten en de grote schepen elkaars gebreken konden compenseren. Furstner wist ongetwijfeld beter, de slagkruisers waren zo duur om te bouwen en te exploiteren dat er zelfs in zijn plan nauwelijks geld overbleef voor nieuwe kleinere schepen. Om hun bouw veilig te stellen mocht niet worden benadrukt dat de roedeltactiek een goedkoper en effectiever alternatief was die met meer onderzeeboten ver buiten Java bruikbaar was.
Er kwam kritiek van de 'oude garde' vlagofficieren, maar zij waren met pensioen of naderden dat spoedig, zoals de kritische commandant Zeemacht Nederlands-Indië Hein Ferwerda. Furstners protegé Conrad Helfrich volgde hem op en begon Furstners strategische opvatting daar in de praktijk te brengen. Daarin stond een vaag voorwaarts offensief, waarmee de Javastrategie werd opgeven, met kruisers centraal, gesteund door onderzeeboten.

De Duitse bezetting van Nederland in 1940 maakte aan alle planen een einde. Of toch niet? De naar Londen uitgeweken Furstner probeerde nu het slagkruiserplan



Minister van Marine, bevelhebber der Zeestrijdkrachten en chef Marinestaf LADM J.T. Furstner (rechts) in 1942 bij F.X. Gygax, rear-admiral USN*, tijdens zijn talloze pogingen de geallieerden te beïnvloeden. (NIMH)*

door de Britten te laten uitvoeren. Voor hem en Helfrich was het behoud van Singapore de sleutel tot het behoud van Indië. Maar Furstner ving bot bij de Britse admiraliteit.[20] Vanaf 1921 was de Britse vloot weliswaar via de zogeheten Singapore-strategieën ontworpen tegen Japan, maar de strijd in Europa betekende dat de geplande Britse slagvloot naar Azië hooguit de Indische Oceaan kon verdedigen. De afgesplitste voorhoede ervan voorwaarts bij Singapore stationeren was Japan verzoeken. Daarop wendde de Nederlandse regering in Londen zich tot het Britse *War Cabinet*, waar premier Churchill, niet vreemd voor wie zijn karakter kent, wel oren had naar een dergelijk riskant plan. Drijvende kracht was ongetwijfeld Furstner, in zijn hoedanigheden van chef Marinestaf, bevelhebber der Zeestrijdkrachten en bovenal minister van Marine.[21] Hij wilde Nederlandse onderzeeboten en andere schepen onder Brits bevel stellen om deze 'slagkruiservoorhoede' te steunen. De Australiërs oefenden nog grotere druk uit op Churchill: Londen had altijd beloofd ze te verdedigen en nu het zover was liet men het afweten.[22] Toch kostte het Churchill nog vele weken om de admiraliteit 'te verslaan'. Maar vlak voor de Japanse aanval arriveerden het snelle moderne slagschip Prince of Wales en de oude slagkruiser Repulse in Singapore.

De landing op 8 december 1941 om Singapore te veroveren planden de Japanners gelijktijdig met de aanval op Pearl Harbor, waar het vanwege de datumgrens nog de 7e was. De Marine Luchtvaartdienst had de Japanse invasievloot eerder verkend en op 6 december plaatste Helfrich de divisie van flottieljecommandant Onderzeeboten Anton Bussemaker op Hr. Ms. O 16 onder Brits bevel, later nog meer boten en de kruiser Java. Dat degradeerde Bussemaker tot een individuele onderzeebootcommandant, want de Britse onderzeeboottactiek was in 1918 blijven steken.[23] Erger nog, voor hun aanval moesten Hr. Ms. O 16 en K XVII wachten tot de Prince of Wales en Repulse veilig en wel gepasseerd waren. Blijkbaar vertrouwden de Britten de Nederlanders niet. Mede hierdoor waren de vijf vijandelijke transportschepen die Bussemaker met zijn spectaculaire 'tegenaanval' tot zinken bracht al ontladen en nam de 'individuele' K XVII hieraan niet deel.[24]
De Japanners beschermden hun invasiemacht met een 'harmonische vloot' van elkaar ondersteunende wapenen. Een onderzeebootlinie verkende beide Britse schepen, waarbij vijf torpedo's net de Repulse misten, waarna marinebommenwerpers de twee schepen alsnog met torpedo's tot zinken brachten. Hun ondergang betekende in wezen de ondergang van Furstners slagkruiserplan. De andere tegen beide schepen bestemde Japanse wapenen, torpedobootjagers, kruisers, twee slagkruisers en pas gelegde zeemijnen, kwamen er niet meer aan te pas. Maar die mijnen werden de beide Nederlandse onderzeeboten wèl fataal.

De onderzeebootinzet in de Slag in de Javazee

De Nederlandse onderzeebootaanvallen in 1941-1942 zijn afdoende beschreven. Alleen Hr. Ms. K XIV van divisiecommandant Carel van Well Groeneveld verdient vermelding, omdat die, conform de tactiek, geleid door een vliegboot, conform de tactiek 'met inzet van de boot' èn vliegboot, tijdens een nachtaanval vier schepen van een klein konvooi torpedeerde. De tot zijn divisie behorende Hr. Ms. K XV en K XVI namen niet hieraan deel, omdat Helfrich ze te ver uit elkaar had gelegd in een soort verkenningslinie. Met dergelijk micromanagement versnipperde hij ook andere divisies.

> 'Voor de Slag in de Javazee hielden de Japanners ernstig rekening met onderzeebootaanvallen'

Voor de Slag in de Javazee hielden de Japanners ernstig rekening met onderzeebootaanvallen. Zo telde de Westelijke Invasievloot aanvankelijk zestien torpedobootjagers en de oostelijke veertien. Omdat de geallieerde kruisers tot hun verbazing niet werden teruggetrokken, versterkten zij hun vloten met zware kruisers en enkele jagers. SBN Doorman, die de oostelijke vloot op 27 februari 1942 aanviel, had daardoor met zestien torpedobootjager van doen en geen veertien, zoals vaak wordt beweerd. Geallieerde onderzeebootaanvallen bleven uit. Er waren slechts vijf Nederlandse boten beschikbaar en die werden gesplitst door Helfrich: Hr. Ms. K XIV en K XV tegen de westelijke vloot, Hr. Ms. O 19, en de oude Hr. Ms. K VIII en K X tegen de oostelijke. Zonder goed divisieverband en luchtverkenning bereikten zij niets. Wel opereerden de weinige geallieerde oppervlakteschepen tegen de westelijke invasievloot zo terughoudend dat die meende naar een geallieerde onderzeebootlinie te worden gelokt, met als gevolg evenveel vertraging voor de westelijk Japanse landing als de oostelijke vanwege de zeeslag!

De ironie wilde dat de Amerikanen Indië met onderzeeboten verdedigden. Na de val van 'hun' Filippijnen waren er van de 29 nog 19 over voor Indië. Deze werden door Helfrich, inmiddels bevelhebber van de regionale geallieerde zeestrijdkrachten, ingezet bij

Timor. Hoewel de invasie van Java voor de deur stond, wachtte hij tot het laatst ze daarheen te roepen. Hun commandant John Wilkes protesteerde met recht dat hij niet bij daglicht boven water wilde varen, want dat was te riskant vanwege het luchtgevaar.[25] Uiteindelijk lagen hun linies te ver oostelijk om van nut te zijn. Meer in het algemeen hadden zij de Japanse opmars zware verliezen kunnen toebrengen maar bijna alle torpedo's misten, zelfs op korte afstand. Het zou nog anderhalf jaar duren voor er betrouwbare torpedo's verschenen! In 1944 ontwikkelden de Amerikanen hun eigen *wolfpacks*, die net als de Nederlandse veel agressiever waren dan de Duitse en hiermee versloegen ze de Japanse konvooien en wonnen ze de onderzeebootoorlog. Hoe zou de strijd om Indië zijn verlopen als ook zij die in 1941 hadden gehad? Zuidoost-Azië viel ook dan niet te redden, want Japan beschikte over ruim voldoende troepen in de regio en voldoende schepen om nieuwe grote transportvloten uit te rusten. De prijs die het land had moeten betalen zou beslist veel hoger zijn geweest en de strijd zou langer hebben geduurd.

Tot slot: strategiewijziging nekt onderzeeboottactiek

Tientallen jaren streefde de Koninklijke Marine naar een beslissingsslag bij de Javazee, waarin zoals gezegd zes moderne boten werden geacht een grote transportvloot te kunnen uitschakelen. Tot het zover was, moesten de onderzeebootdivisies niet worden ingezet, evenals een aantal vliegboten om ze naar hun doel te leiden. Er waren op 8 december 1941 maar tien Nederlandse onderzeeboten beschikbaar in vier divisies. Later kwamen er nog vier boten beschikbaar. Als Furstner de voor Indië gebouwde Hr. Ms. O 21 tot en met Hr. Ms. O 24 niet in Europa had vastgehouden en drie resterende ervan niet te laat naar de Oost had gezonden, hadden het er achttien kunnen zijn. Voldoende tegen de twee transportvloten. Dat de meeste kruisers en torpedobootjagers nog inzetbaar waren na de Japanse luchtaanvallen, wettigt het vermoeden dat de meeste onderzeeboten hard hadden kunnen toeslaan als ze in reserve waren gehouden, zeker als ze volgens de roedel-divisietactiek, die van meet af aan ontworpen was vanwege het Japanse luchtoverwicht, overdag onder water bleven. Dat dit niet doorging kwam door de navalistische strategie waarop de Koninklijke Marine was overgegaan en waarin de onderzeeboten niet meer de kern van de vloot vormden. Doordat deze strategie de beslissingsslag in de Javazee opgaf voor een vaag gedefinieerd voorwaarts offensief, werden die slag (en deels het organisatorische kader) geïmproviseerd, zonder goede luchtverkenning en met oppervlakteschepen die een symmetrische strijd aangingen met het sterke Japanse escorte.

dr. J. (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 GOV-DenK.

Noten

1 J. Van Reede, *Eenige beschouwingen over onderzeeboten*, *Marineblad* 35 (1920), p. 289.
2 Staatscommissie Indische Defensie; Technische SubCommissie, vergaderingen 20 juli, 14 en 21 september 1912. Nationaal Archief, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261.
3 Zie J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot. De invloed van buitenlandse zeestrategieën op de nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942* (2011), p. 129-178. http://dare.uva.nl/cgi/arno/show.cgi?fid=228622
4 Deze planning van slagschepen, inclusief vervangers voor nog te bouwen(!), in *Rapport van de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië* (1913), Bijlagen 7, 8 en 9 over 'het eerste 35-jarig tijdvak (1914-1948)'.
5 J. Anten, Navalisme nekt onderzeeboot (2011), p. 157-159. Ontwerp-Vlootwet 1914, Nationaal Archief 2.12.12. nr 287. De zeven (Indische) onderzeeboten waren de K II tot en met K VIII.
6 Vergaderingen over stafeisen kruisers 24 maart en 29 maart 1915 en 'Eischen voor een kleine kruiser' (april). Nationaal archief, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 935.
7 *Navalisme nekt onderzeeboot*, p. 206-208 en L.J. Quant, *Het Huidige Marine vraagstuk; Ingeleid door L.J. Quant; kapitein-luitenant ter zee* (1920), p 116.
8 De Verkenningsschema's staan uitvoerig in G. Jungslager, *Recht zo die Gaat; De maritiem-strategische doelstellingen terzake de verdediging van Nederlands-Indië in de jaren Twintig*. (1991), p. 88-118.
9 *Voor-ontwerp vlootwet 1922* en *Uittreksel uit het voor-ontwerp memorie van toelichting*. Zoals opgenomen in: *Uit de pers*, in *Marineblad 36* (1921) p. 468-477.
10 C.E.L. Helfrich, *Onze weermacht in Nederlands-Indië in een toekomstig Pacific-Conflict*, *Marineblad* 41 (1926), 132-133.
11 Verslag van de commissie, ingesteld bij de gemeenschappelijke beschikking van den Minister van Staat, Minister van Koloniën en van den Minister van Defensie van 1 September 1933. (1934), p. 101-102. ['commissie Idenburg']
12 J. Anten, *Navalisme nekt onderzeeboot*, p. 282—283.
13 C.J.W. van Waning [hoofdauteur], *De Nederlandse Onderzeedienst 1906 – 1966; Uitgegeven ter gelegenheid van het zestigjarig bestaan*. (1967) p. 149-154.
14 Voor de periscoopantenne zie Van Waning, *De Nederlandse Onderzeedienst 1906 – 1966,* p. 157. F.J. Kist en J.W.F. Nuboer, *Het 75-jarig bestaan van de Marineverbindingsdienst. De marineradio (en verbindings)dienst van 1928 tot 1940*, *Marineblad* 8 (1979), p 406. A.S. Pinke, *Voorlopige aanwijzingen in verband met invoering radioperiscoop*, Soerabaja, 9 september 1932, NIMH, archief J.W.F. Nuboer, toegang 070, inv.nr. 4.12.
15 Deze prestaties zijn van het Duitse Gruppen-Horch-Gerät uit 1940 met 2x11 hydrofoons, de iets eerdere Nederlandse met 2x9 zullen hier maar weinig voor hebben ondergedaan.
16 J.A. de Gelder, *Tactische oefeningen 1934*, *Marineblad* 49 (1934), p. 761-767.
17 Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten, 1938. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430. Mijn beschrijving van de tactiek is goeddeels hierop gebaseerd.
18 Ph.M. Bosscher, *Het Rapport van de 'Technische Commissie'; Een belangrijk stuk over het 'slagkruiserplan' teruggevonden.* p. 5-6. (Circa 2010, ongepubliceerd, in bezit van auteur.)
19 G. Teitler, De Strijd om de slagkruisers (1984), p. 28.
20 Arthur J. Marder, *Old friends, new enemies. The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy. Strategic Illusions, 1936-1941*.(Deel 1, 1981) p. 140.
21 H.J. Neuman, *Impasse te Londen; Nederlands veiligheidsbeleid 1940/1945* (1990), p. 99.
22 Arthur J. Marder 1981, p. 219.
23 Verhoor van KTZ b.d. C. Hellingman op 11 oktober 1949 door de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, deel 8 C-I [vragen 68742 – 68762, p. 660-663. Zijn kritiek '1918' sloeg op de Britse onderzeebootbasis Dundee, maar geldt integraal.
24 Over Anton Bussemaker, zie Henk Bussemaker en Janet van Klink, *De tegenaanval* (2016).
25 Clay Blair Jr, *Silent Victory. The US Submarine War against Japan* (1975), p. 182-183. Een snelle opmars moest boven water, want destijds waren onderzeeboten onder water veel trager.

75 JAAR 1942 2017 Slag in de Javazee

27 februari 2017

Herdenking in Den Haag

Koninklijke Marine

De Koninklijke Marine en het Karel Doorman Fonds herdenken op 27 februari 2017 dat 75 jaar geleden met de Slag in de Javazee een einde kwam aan drie maanden strijd ter zee ter verdediging van Nederlands Oost-Indië.

De herdenking vindt plaats in de Kloosterkerk te Den Haag en begint om 11.00 uur. Na afloop, om ca.12.30 uur, wordt u een lunch aangeboden.

Aanmelden

Belangstellenden kunnen zich **voor 13 februari 2017** aanmelden via **kabinet.czsk@mindef.nl** , met als onderwerp: AANMELDEN HERDENKING JAVAZEE. In de mail graag alle namen, adressen en mailadressen van de deelnemers vermelden en, indien van toepassing, uw relatie met degene die in die periode in NOI heeft gediend.

U krijgt dan op die mailadressen verdere informatie.

27 februari 2017

Herdenking in Den Helder

Koninklijke Marine

NATIONAAL REDDINGMUSEUM Dorus Rijkers

Helders Historische Reddingboten Collectief

Stuurgroep Herdenking Slag in de Javazee 2017 - Den Helder

Op 27 februari 2017 is het 75 jaar geleden, dat de Slag in de Javazee plaatsvond. Bij de dramatisch verlopen slag mislukte de poging van het geallieerde ABDA-COM eskader, onder commando van Schout-bij-Nacht Karel Doorman om de Japanse invasievloot, met troepen voor de aanval op Java, tegen te houden.

Nederland verloor bij deze slag de kruisers Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. Java en de torpedobootjager Hr. Ms. Kortenaer en 915 marinemannen, onder wie Schout-bij-Nacht Doorman. De Slag kostte in totaal 2300 geallieerde opvarenden het leven.

In 1946 de eerste herdenking in Den Helder

Op 27 februari 1946 werd de herdenking van Slag, in aanwezigheid van Koningin Wilhelmina, gehouden in Den Helder. Volgende herdenkingen werden (en worden, zie hierboven) gehouden in de Kloosterkerk in Den Haag.

Vijfentwintig jaar na de zeeslag, op 27 februari 1967, werd de reddingboot 'Javazee' ter nagedachtenis aan Karel Doorman en zijn bemanningen, tijdens de herdenking in de Rotterdamse Veerhaven, gedoopt door Koningin Juliana en in dienst gesteld. De middelen die voor de bouw van de boot nodig waren, werden bijeen gebracht door actief, reserve en voormalig marinepersoneel.

Met de schenking aan de reddingmaatschappij KZHMRS en naamgeving van de boot, eerden en eren de schenkers



In november 2016 bleken het vlaggenschip van SBN Doorman, Hr. Ms. kruiser Java en Hr. Ms. torpedobootjager Kortenaer (gedeeltelijk) te zijn verdwenen. (NIMH)

de nagedachtenis van de marinemannen die gedurende en na de Tweede Wereldoorlog, waar ook ter wereld, het leven verloren. Als deelnemer aan het Helders Historische Reddingboten Collectief draagt de 'Javazee' tijdens bezoeken in het land de geschiedenis van de Slag in de Javazee uit.
Daarbij valt op, dat met name de jeugd en jongvolwassenen, nauwelijks bekend zijn met de Slag en de Tweede Wereldoorlog in ons Aziatische rijksdeel. Naar aanleiding daarvan, besloten het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers en het Helders Historische Reddingboten Collectief in het najaar van 2015 een herdenking te organiseren in Den Helder. Bij dit burgerinitiatief sloot zich vervolgens ook het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) aan.

Herdenking in Den Helder complementair aan Nationale herdenking in Den Haag

Bij de herdenking in de marinestad zal de nadruk liggen op jongeren. Leerlingen van het Lyceum van de Helderse 'Scholen aan Zee' en adelborsten van het KIM zullen aan de herdenking deelnemen. Voorafgaand aan de herdenking is lesmateriaal aan de deelnemers ter beschikking gesteld.

Vóór het officiële deel van de herdenking zal, de heer dr. Adri van Vliet van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) een inleiding geven over de Slag. Vice-admiraal b.d. Cees van Duyvendijk zal de levensloop van de reddingboot 'Javazee' belichten. Tijdens de herdenking zal de 50-jarige boot de monumentenstatus krijgen.
Het door de Stuurgroep samengestelde programma begint om 09.15 uur met ontvangst van de genodigden op het KIM en eindigt om 12.00 uur met een lunch in een van de zalen van het Instituut. Na de lunch wordt de monumentenwimpel door Vice-admiraal b.d. Van Duyvendijk gehesen op de 'Javazee'. De boot ligt dan afgemeerd bij het Reddingmuseum.
In het Reddingmuseum zelf zijn twee exposities ingericht. Het betreft de preview van de expositie over de Slag, die dit jaar in het Marinemuseum kan worden bezocht en een expositie over de reddingboot 'Javazee'.

Aanvullende informatie:
W. Dobber
T. 075-621 15 03
M. 06 53 250 993
E. **w.dobber.duh@ziggo.nl**

Bronnen:
• Ph.M. Bosscher, '*De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog*'
• K.W.L. Bezemer, '*Zij vochten op de Zeven Zeeën*'
• Wikipedia
• NIMH



Varend oorlogsmonument 'Javazee' in 2015. Bij bezoeken en vaartochten wordt, ter nagedachtenis aan de omgekomen marinemannen, de Slag in de Javazee uitgedragen. (HHRC)

column



Als dit eerste Marineblad van 2017 verschijnt is duidelijk hoe de nieuwe Amerikaanse president zich ontpopt als leider van de Westerse wereld. Tot nu toe zijn de analisten en columnisten verdeeld: enerzijds vertrouwt men niet graag een impulsieve persoonlijkheid de nucleaire macht toe, anderzijds past Donald *Vladimirovich* Trump helemaal in de tegenwoordige tijd. Wat het meest verontrust is het gemak waarmee hij *fact free politics* bedrijft. Als een teflonpan laat hij analyses, wetenschap en journalistiek onderzoek van zich afglijden. Langdurige allianties zoals het NAVO bondgenootschap worden gestoeld op het zakelijke principe van *show me the business case*. Nu is het niet verkeerd om binnen een alliantie die haar collectieve verdediging op solidariteit heeft gebaseerd te praten over *burden sharing*. Immers, alle lidstaten zijn gebaat bij de verzekering dat de andere lidstaten bij een gewapende aanval te hulp schieten. De afspraken daarover zijn in Wales gemaakt en vorig jaar in Warschau nog eens bevestigd: de regeringsleiders spannen zich in om op termijn twee procent van het BNP aan Defensie te besteden. Zowel Trump als Clinton hebben het belang van meer Europese bijdragen onderstreept. Die trend was in politiek Amerika al langer merkbaar, dus dat kan geen verrassing zijn.

'Meer zorgen zijn er over de geopolitieke invloed die Europa nog kan uitoefenen'

Meer zorgen zijn er over de geopolitieke invloed die Europa nog kan uitoefenen. In slaap gesust door decennia comfortabele Pax Americana heeft Europa de focus van hard power naar soft power verlegd. Dat past in een utopisch wereldbeeld, maar als we naar serieuze nieuwszenders kijken is een dystopisch wereldbeeld realistischer. Tegenover Poetin die zijn invloedssfeer ten koste van onze solidariteit uitbreidt, China dat het duizend jaar oude *Middle Kingdom* in ere herstelt en een brandhaard aan onze zuidflank die een oncontroleerbare vluchtelingenstroom tot gevolg kan hebben moet Europa haar spieren kunnen tonen. En juist dat is Europa verleerd. Defensie en daarmee de Koninklijke Marine moeten zich voorbereiden op het ergste scenario, zodat zij in alle gevallen de belangen van Nederland en haar bondgenoten kunnen verdedigen. Daarmee kan en mag niet langer worden getreuzeld. Ook de Commandant Zeestrijdkrachten heeft zich hierover recent in de schrijvende pers en op *social media* overduidelijk uitgelaten. Dat is zijn plicht en verantwoordelijkheid.

Minister Hennis en Generaal Middendorp hebben de partners in het veiligheids-ecosysteem komende maand uitgenodigd om tijdens de *Future Force Conference* te praten over een veiliger wereld onder het motto: *from partnerships to ecosystems*. Defensie wil terecht sneller kunnen inspelen op disruptieve technologieën en hybride oorlogvoering. Daarbij is de ervaring van en de relatie met het ecosysteem onontbeerlijk. Dat is een goede zaak, maar de grondwettelijke taak van het verzekeren van de veiligheid van de staat kan niet worden uitbesteed. Defensie moet de leiding nemen en het risico dragen. Dat betekent investeren in capaciteiten, mensen en innovatie en daarvoor is een forse verhoging van het Defensiebudget hard nodig. Het volgende kabinet moet voorkomen dat de CDS ooit zijn verre voorganger Generaal Winkelman moet parafraseren, zoals in die beroemde scene in Soldaat van Oranje (1977): "Mannen, het is niet meer nodig. We hebben gecapituleerd."

J. (Jeroen) de Jonge MSc., voormalig marineofficier, is Business Director Naval Programs bij TNO.

Deze column is op persoonlijke titel geschreven.

KTZ b.d. Peter Wouters marineblad | februari 2017



De auteur, als vuurleider van een 57mm, in 1955. De vuurleider zat in de open lucht, het ging immers om een korte afstand zelfverdedigingssysteem; rechts de kop van de starik, ofwel de gestabiliseerde richtkijker. (foto collectie auteur)

Hr. Ms. De Ruyter en Hr. Ms. De Zeven Provinciën

Bewapening van de na-oorlogse kruisers

Het artikel 'De na-oorlogse kruisers', geschreven door KTZE b.d. S.G. Nooteboom, in het Marineblad van november 2016 heeft mij aangezet tot het schrijven van enkele aanvullingen met betrekking tot de bewapening van de kruisers.

Allereerst, mijn ervaring met beide kruisers. In 1953 nam ik deel aan de werfproeftocht van de Zeven Provinciën maar het schip was toen nog lang niet compleet uitgerust. Heel 1955 was ik 'vuurleider' (de korte artillerie specialisatie) aan boord van Hr. Ms. De Ruyter. Het schip was toen net compleet uitgerust, dus proefnemingen en opwerken. Van 1967 tot 1968 voer ik weer aan boord van De Ruyter, inmiddels met de lange specialisatie 'artillerie officier en was ik de OVART van het schip. Vervolgens was ik van1968 tot 1970 Stafofficier Artillerie (SOART) bij het Eskader, eerst aan boord van De Ruyter, daarna De Zeven Provinciën. Na mijn verplichte leeftijdsontslag ben ik tussen 1985 en 1988 adviseur bij Hollandse Signaal geweest voor het groot onderhoud annex de modernisatie van de, inmiddels Almirante Grau geheten, ex-De Ruyter.



Hr. Ms. De Zeven Provinciën tijdens de werfproeftocht in 1953. De grote radarantennes, de richttoestellen 15cm en 57mm vóór, en de 40mm mitrailleurs ontbreken nog. (foto collectie auteur)

Bewapening van de kruisers

In de eerste plaats zij vermeld, dat alle artillerie- en de gevechtsinformatie-organisatie (GIO) in eerste instantie waren gericht tegen luchtdoelen. Iets nieuws voor kruisers en de uitrusting en opzet was voor die tijd *state of the art.* De 15cm kanons werden vanuit de liften automatisch geladen, onafhankelijk van de vluchthoek (60° max.). In 'automatisch' werd de afvuurcyclus onder in de bergplaats gestart door het terugklappen van de laadbrug die een nieuwe granaat + huls in de lift had geplaatst. In de mode 'leegschieten lift' was het proces helemaal automatisch, met een vuursnelheid van 15/min. (per loop). Anders was het vuurtempo dus afhankelijk van de snelheid waarmee de lift werd bijgevuld, waarvoor granaat en huls afzonderlijk handmatig op de laadbrug moesten geplaatst. Vuursnelheid was dan in de orde van 10 à 12/min. maar fysieke kracht, geoefendheid en vermoeidheid speelden dan ook een rol. Bakssnelheden en versnellingen van de torens waren voldoende om een *langsvliegend* hoog subsoon doel tot een minimum passeerafstand van ongeveer 2 km te kunnen volgen; inkomende doelen waren geen probleem. Kwestie van tijdige acquisitie.



Hr. Ms. De Ruyter in 1955. (foto collectie auteur)

De 57mm mitrailleurs

De 57mm's waren geen dubbelopstellingen maar dubbeltorens, d.w.z. dat de munitie vanuit de bergplaats van onder in de opstelling werd aangevoerd. Gekozen was voor een drie-assige rotatie, met het idee dat een zeer hoog inkomend doel dan gemakkelijker gevolgd kon worden dan wanner het in een twee-assige rotatie moest gebeuren met als consequentie hoge versnellingen in bakshoek bij slingerend schip. De resultaten van duikbommenwerpers in de oorlog hadden veel indruk gemaakt. De *Kriegsmarine* beschikte al in de oorlog over drie-assige luchtdoelopstellingen (na de oorlog door de Sovjet marine gekopieerd en verder ontwikkeld). Het is achteraf echter de vraag of deze keuze voor onze kruisers de beste was. De drie-assige toren was als gevolg daarvan zwaar en gecompliceerd, en dat laatste gold zeker ook voor de munitieaanvoer. De hydraulische aandrijvingen van Bofors waren daarentegen zeer snel, nauwkeurig en betrouwbaar. Mijn indruk is dat een lichtere twee-assige opstelling (die in die tijd door de Franse marine is aangeschaft) voldoende snel zou zijn geweest om ook hoog inkomende doelen vanaf de prettig langzaam slingerende kruisers goed onder vuur te kunnen nemen. Maar er waren nog geen computersimulaties…
De 57mm mitrailleurs zelf waren volstrekt betrouwbaar; elk wapen had een eigen 'patroonbrug' met 48 patronen en in de *mode* 'leegschieten patroonbrug' had men dus ongeveer 20 seconden continu automatisch vuur beschikbaar. De narigheid begon pas daarachter, in de buffervoorraad die aan het dwarshellinggedeelte hing (het 'magazijn') die op zijn beurt een lift aanstuurde die naar onder in de toren doorliep. Palletjes, veertjes, microschakelaars; erg gevoelig allemaal.
De 15cm richttoestellen hadden alleen een GA radar. De 57mm richttoestellen hadden de LA, en die van de 40mm een KA radar. GA stond voor 'grote afstand', LA voor 'lange afstand', en KA voor 'korte afstand'. Er waren verschillen in frequenties, de GA had aparte voorzieningen voor aanslagwaarneming, en blind richten kon eigenlijk niet goed met de KA; maar bij de betekenis van die aanduidingen stond niemand echt stil. De 15cm richttoestellen hadden, zoals Nooteboom in zijn artikel stelt, ook een optische afstandmeter, evenals de 15cm torens 2 en 3 (die meters zijn later verwijderd). Maar, dat was niet alleen een vooroorlogs idee. Ook in de oorlog ontworpen kruisers (en kleinere schepen) werden allerwege zowel met radar, als nog steeds met optische afstandmeters uitgerust. Ook de Sovjet Sverdlovs, na de oorlog gebouwde zware kruisers, hadden nog optische afstandmeters; en bij de KM kwamen we ze ook tegen bij de ex-Britse jagers, en zelfs ook bij de van de Amerikanen geleende fregatten van de Van Amstel klasse. Conservatisme? Wellicht. Radar moest zich nog bewijzen, de afstandmeter had dat al gedaan, en werd in ieder geval als een goede tweede optie beschouwd.

Posities

De Gevechtsinformatie-ruimtes bestonden uit een radarcentrale, waar de beeldopbouw gebeurde, een commandocentrale waar het zeebeeld gepresenteerd werd en schuin daaronder de grotere gevechtscentrale, waar het luchtbeeld werd gepresenteerd en vliegtuigdirectie werd uitgevoerd. Vanuit de commandocentrale had men zicht op de beide luchtplots (nabij en ver). Een hoek van de gevechtscentrale was de vuurverdeelcentrale. Dat was de gebruikelijke plaats voor de OVART bij gevechtswacht, achter de vuurverdeelbeeldkast als VVOR (vuurverdeelofficier radar), met drie radaraanwijzers als assistenten. Naast hem de VVOV (vuurverdeelofficier visueel). Beiden hadden ook zicht op de luchtplots. De VVOV kreeg de informatie gepresenteerd van de zes VDAT's (visuele doelsaanwijstoestellen) op de vuurverdeeldekken, en kon daarop reageren. Achter de brug was het vuurverdeeldek vóór, met vier VDAT's en de plaats voor de VVOB (vuurverdeelofficier boven); bij de noodbrug was het vuurverdeeldek achter met twee VDAT's en de VVOA (vuurverdeelofficier achter). VVOB en VVOA konden ingrijpen bij visueel onderkende urgenties.
Was de positie van VVOR standaard voor de OVART, hij kon zijn plaats variëren naar gelang van de omstandigheden. Als eigen schip OTC was (Officer in Tactical Command) van een groep schepen in een zeedoelsituatie was het beter om als OVART bij de commandant te zijn in de commandocentrale, en dat was zeker zo in een bombardement scenario. Dan zat de 2e OVART op de VVOR positie. Als het eigen schip AAW Coördinator was zat ik als regel achter een van de directiebeeldkasten in de gevechtscentrale in direct contact met de GCO (gevechtscentrale officier). Dat ging prima.
Bij een zeedoelschietoefening stond de OVART als regel op het vuurverdeeldek vóór, maar dat was om redenen van veiligheid (en ook wel nieuwsgierigheid: hoe lag het vuur, enz.). Bovendien prefereerde de commandant dan de brug en contact met hem was uiteraard belangrijk. Wellicht is dit de reden van het misverstand bij Nooteboom, dat het gevecht als regel daarvandaan gevoerd zou worden – daar was echt geen sprake van. Als de kruiser vlaggeschip was en CEKD (commandant eskader) was OTC, dan liepen de operationele officieren van zijn staf OTC van de wacht. Dat deden we, afhankelijk van de situatie, in de commandocentrale of in de gevechtscentrale. Ook in die situatie heb ik wel AAW Coördinatie gedaan, dan uiteraard vanuit de gevechtscentrale.

De vuurleidinginstallaties

De aanpassingsproblemen die in het artikel van KTZE b.d. Nooteboom staan zijn in mijn herinnering vooral problemen geweest van verschillen in codering van aansluitingen tussen Bofors (de Zweedse leverancier van het geschut) en Signaal.(N.V. Hollandse Signaalapparaten, thans Thales, toen de Nederlandse leverancier van de vuurleidinginstallaties). Als gelijk gecodeerde aders op elkaar waren aangesloten, dan gebeurde soms hilarisch onverwachte dingen. En natuurlijk wees Bofors dan naar Signaal, en Signaal naar Bofors. 'Materieel' Den Haag moest duidelijk nog groeien in de rol van hoofdaannemer! Het was een leerzame tijd. De installaties waren duidelijk ontstaan in een sfeer 'het moest het beste van het beste zijn', wellicht nog onder de indruk van de in de oorlog geleden verliezen. Het waren compromisloze, uitvoerige, omvangrijke en ingewikkelde systemen. De meeste metingen en berekeningen gebeurden door uiterst nauwkeurig bewerkte analoge mechanismen, die soms mechanisch aan elkaar gekoppeld waren, maar elkaar ook vaak elektronisch/elektrisch bestuurden, om de mechanisch gekoppelde ketens niet te groot en te zwaar te maken, wat weer ten koste zou gaan van de nauwkeurigheid.

Elk van die besturingen had een balans'servo'versterker (elektronenbuizen) nodig en een grof/fijnschakelaar (een mechanisch relais door elektronenbuizen gestuurd). Deze componenten waren, tientallen tegelijk, ter wille van gemeenschappelijke voeding en koeling gezamenlijk opgesteld in 'versterkerkasten'. Dat de aanvankelijke ramingen van afmetingen, gewicht, energieverbruik en warmteontwikkeling ruimschoots zijn overschreden, was duidelijk. De Bofors versterkers van de wapens waren robuuster en duidelijk moderner; zo gebeurde de grof/fijn schakeling elektronisch en je had er weinig omkijken naar. Ze leken op de versterkers van de bewapening bij de Amerikaanse fregatten (toeval?). De versterkers in de vuurleidinginstallaties daarentegen waren van Brits model; sommige versterkerkasten (+ inhoud) kwamen nog uit Engeland, de overige waren van Philips, maar praktisch hetzelfde.
De vuurleidingsystemen konden heel nauwkeurig zijn, maar dat vereiste wel een voortdurende zorg en een goed inzicht. De analoge rekenprocessen konden gemakkelijk 'een beetje' fout zijn (en dus ook een beetje meer). De voortdurende zorg hield onder meer in een frequente controle van versterkers op hun balans, en grof/fijnschakelaars op hun juiste afstelling. Er kon ook bij praktisch elk rekenmechanisme gecorrigeerd worden, maar op een verkeerde plaats in de keten een correctie invoeren kon betekenen, dat de fout b.v. in een andere bakshoek twee keer zo groot werd. Men moest goed weten wat men deed, *en dat noteren*. En dan *testruns*, enz..

Last but not least: de geoefendheid. De installaties vereisten een nauwkeurig samenwerken van de vuurleiding teams. En dus frequente en zorgvuldige training. Een snelle acquisitie was uiteraard belangrijk; blind richten (radar) was nog niet automatisch; ook radaraanslagwaarneming vereiste geoefendheid, evenzo het invoeren van de doelsbeweging, hand overgenomen van de direct gemeten richtgegevens. Bombardement (*Naval Gunfire Support)* was weer een verhaal op zichzelf. Er was veel te doen!
Ik wil nog de verwapening van Hr. Ms. De Zeven Provinciën, begin 60er jaren, niet onvermeld laten. Het schip werd uitgerust met een *Terrier medium range* geleidewapensysteem tegen luchtdoelen: een acquisitieradar, twee verlichting- en geleiding systemen en een dubbel lanceersysteem. Een Amerikaans wapensysteem, de raketten zelf zijn doorontwikkeld tot wat het *Standard Missile* is geworden. Goed ontworpen, technisch voortreffelijk uitgevoerd. Voor inbouw van de *Terrier* verdwenen de achtertorens van 15 cm en de 57mm achter met hun vuurleidingsystemen, en ook de 40mm's vóór, dat laatste – naar ik aanneem - voor een betere gewichtsverdeling. Voor een gelijksoortige verwapening van Hr. Ms. De Ruyter was, naar ik toen begreep, geen geld. Ik heb dat erg betreurd. Het silhouet van het schip mocht er dan misschien niet mooier op worden, de verbeterde luchtdoelcapaciteit was erg welkom met de toenemende dreiging van de lange afstand verkenningsvliegtuigen en antischip wapendragende *Bears* en *Badgers* van de Sovjet Marineluchtvaartdienst tegenover de vermindering van het aantal NAVO vliegkampschepen met jachtvliegtuigen in het Atlantisch gebied.
Ten slotte: ter verklaring van de technische kanten aan dit verhaal: 'in mijn tijd' was de OVART nog materieelverantwoordelijk voor geleide wapens, geschut, munitie en vuurleidinginstallaties, uitgezonderd de radars zelf. Ik hoop dat de lezers deze aanvullingen, als een verrijkende bijdrage zullen ervaren op hun beeld van deze twee indrukwekkende schepen.



Foto, vanaf een sleepboot tijdens een oefening, van de schietschijf in een 'dekkend salvo'. De foto diende ter analyse van de oefening. (foto collectie auteur)

KTZ b.d. P.R. (Peter) Wouters (1930, Soerabaja) werd na zijn KIM-opleiding in 1952 Officier Zeedienst met specialisatie Artillerie. Zijn afwisselende marineloopbaan met onder meer functies aan boord van fregatten, kruisers en jagers, aan het KIM en de Artillerieschool en als Stafofficier Operaties Commandant Zeemacht sloot hij in 1981 af als Sous-Chef Operaties.

Noot van de redactie: zie ook pagina 35 voor enkele correcties op het artikel van KTZE b.d. Nooteboom.



16 maart 2017

KVMO-Veteranendag

De KVMO-Veteranendag wordt dit jaar georganiseerd op het Landgoed Bronbeek, in het Reünie- en congrescentrum Kumpulan te Arnhem. Net als bij voorgaande veteranendagen speelt het reünie-aspect een belangrijke rol. Hier biedt het ochtendprogramma ruimte voor, maar ook tijdens het aperitief en de rijsttafel is er alle gelegenheid elkaar te ontmoeten. Na de lunch is er tijd om het Museum Bronbeek te bezoeken.

Thema 'Missie met een hart'

De in het programma opgenomen presentaties hebben als thema 'Missie met een hart'. Vluchtelingen zijn onderdeel geworden van het dagelijkse nieuws. Veel militairen hebben tijdens hun missie te maken met de burgerbevolking en/of vluchtelingen, of het nu om een militaire of een humanitaire missie gaat.
Het programma van de KVMO-Veteranendag staat op **www.kvmo.nl/activiteiten**

Aanmelden

Alle bij de KVMO bekende Veteranen hebben in januari per mail een uitnodiging ontvangen, met daarin opgenomen een link naar het digitale aanmeldformulier. Ook de button 'Aanmelden KVMO-Veteranendag' op www.kvmo.nl kan gebruikt worden.

Wilt u er ook bij zijn maar heeft u geen mail ontvangen, terwijl u wel Veteraan en lid bent van de KVMO? Meld u zich dan aan via de button op onze site. Heeft u geen internet? Neemt u dan contact op met het secretariaat: 070 3839504.

Aanmelden kan tot 1 maart 2017

Deelname erecouloir 4 mei 2017

Het Nationaal Comité 4 en 5 mei, het Veteranen Platform en het Veteraneninstituut organiseren ook dit jaar het erecouloir tijdens de Nationale Herdenking op de Dam in Amsterdam. Veteranen, actief dienende en postactieve militairen, vormen dit erecouloir.

Aanmelding

Bent u veteraan, lid van de KVMO en wilt u ook deel uitmaken van het erecouloir tijdens de Nationale Herdenking op donderdag 4 mei op de Dam in Amsterdam?

Meld u zich dan uiterlijk **20 februari 2017** aan via het KVMO-secretariaat per e-mail: **info@kvmo.nl**

Vermeld bij uw aanmelding de volgende gegevens:
- Voorletters en achternaam
- Adres
- Nr. Veteranenpas
- E-mailadres
- Telefoonnummer

Oproep Officieren Sloeproeiteam

Hebt u/heb jij interesse om op recreatief of competitief niveau deel te nemen aan het **Officieren Sloeproeiteam**?
Vanaf het voorjaar 2018 zijn we van plan te beginnen met het organiseren van trainingen in Den Helder. In overleg met de geïnteresseerden zal het trainingsinterval en tijdstip worden vastgesteld.
Aanmelding graag voor **20 februari 2017**.

Voor aanmelding en meer informatie: Maarten Roelofs; **aj.roelofs@mindef.nl**

Welkom nieuwe KVMO-leden!

ADB **B.S. Valk**
LTZ2 **KMR R. Berghuis**

IN MEMORIAM

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

Mevr. **B.A. Knegtmans-ten Have** († 15 januari 2017)
OMARVA 1 b.d. **A.M. Gauw** († 12 januari 2017)
KTZV b.d. **W. Duinker** († 7 januari 2017)
KTZ b.d. **F. Kopp** († 6 januari 2017)
KTZT b.d. **C.A. Robertus** († 2 januari 2017)

Mevr. **M.H.F. Koster-Brouwer** († 30 december 2016), echtgenote van A.J.D. Koster
Mevr. **A.B. Landzaat-de Jong** († 27 december 2016)
LTZ 2 OC b.d. **B. de Weerd** († 23 december 2016)
KTZ b.d. mr. **R.H. Berts** († 10 december 2016)

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

Afdelingsactiviteiten eerste helft 2017

AFDELING NOORD

7 feb
7 ma
4 apr
2 mei
6 jun

Post-Actieven bijeenkomsten
Locatie : Marineclub, Den Helder
Aanvang : 17.30 uur

7 feb
7 ma

Spreekuur adelborsten/jonge officieren
Locatie : Koffiecorner Enyshouse, KIM
Tijd : 16.00 – 17.15 uur
Meer info : zie **www.kvmo.nl** bij Activiteiten

AFDELING MIDDEN

7 feb
4 apr

Afdelingsborrels
Locatie : Plein Kalvermarkt Complex, Den Haag
Tijd : 16.30 – 18.30 uur

6 jun

KVMO Barbecue
Locatie : Frederikkazerne, gebouw 147, Den Haag
Tijd : 16.30 – 19.30 uur

AFDELING ZUID

1 mei

Historische wandeling (KVEO)
Locatie : Veere
Aanvang : 10.30 uur

9 juni

Barbecue (KVMO)
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 18.00 uur

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**

Correcties & aanvullingen

In het artikel 'De na-oorlogse kruisers', geschreven door KTZE b.d. S.G. (Sib) Nooteboom, in het Marineblad van november 2016 staan enkele onvolkomenheden. Hiervoor neemt de redactie de verantwoordelijkheid. Het overlijden van de auteur bracht de redactie ertoe zijn al eerder ingezonden concept-artikel versneld te publiceren. De volgende correcties zijn nodig, teneinde recht te doen aan de auteur en het verhaal over de kruisers:

- De drie kruisers waar de KM bij het uitbreken van WO II over beschikte, waren niet echt "groot"; het waren lichte kruisers (bewapend met 15cm geschut) van gemiddeld formaat;
- Het was niet de Sumatra die in de Javazee tot zinken werd gebracht maar de Java. De Sumatra werd bij Normandië afgezonken als deel van een kunstmatige haven;
- Het grootste slaapverblijf voor korporaals en manschappen was een verblijf van 124 man, niet "70 of 80";
- Op de luchtfoto van Hr. Ms. De Zeven Provinciën zijn niet vier 57mm torens te zien, maar drie.
- De 40mm's waren niet vier dubbelopstellingen, maar acht enkele. Wel waren ze twee aan twee aan een vuurleidinginstallatie verbonden.

De redactie dankt (onder anderen) KTZ b.d. Peter Wouters voor deze correcties. Lees ook zijn aanvullingen mbt de bewapening van de kruisers op pag.31.

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET MAARTNUMMER IS 20 FEBRUARI 2017

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

Ere-leden:
KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppien
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
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) drs. R.J.M. de Leeuw
Namens Afdeling Midden
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
Namens Afdeling Zuid
KLTZ (TD) T.S. van Tongeren
Namens Werkgroep Postactieven
KTZT b.d. W. Helleman
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ2 A.J. Roelofs Msc.
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) R. de Leeuw
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 Eijsden
Zuid:
KLTZ (TD) T.S. van Tongeren
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons
(postactieven)
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.

Kooy symposium 2017

Duurzaamheid voor de krijgsmacht

Een operationeel voordeel!



Woensdag 12 april 2017 | 10:30-19:00 | Gen.Maj. Koot kazerne, Wolweg 100, 3776 LR Stroe

Nieuwe materialen voor duurzaamheid én operationele voordelen

Duurzaamheid is allang geen modewoord of hype meer. Zowel binnen de overheid als de industrie is men zich bewust van de noodzaak om een bijdrage te leveren aan het sparen van onze uitputbare fossiele bronnen. Maar het thema biedt zeker niet alleen belemmeringen en vage toekomstbeelden. Duurzame oplossingen kunnen ook leiden tot het verkleinen van de logistieke footprint, nieuwe operationele mogelijkheden en verbeteren van het imago van de krijgsmacht. Nieuwe materialen – zoals composieten en nanomaterialen – kunnen daarbij een belangrijke rol spelen.

Het Kooy symposium 2017 legt een direct verband tussen de thema's duurzaamheid, nieuwe materialen en operationele voordelen voor de krijgsmacht. Daarbij is de in 2016 vastgestelde Operationele Energiestrategie (OES) één van de uitgangspunten. Maar er is meer!

Toepasbaarheid binnen Defensie

Zowel bij TNO en NLR als in de industrie zijn er de afgelopen jaren de nodige ontwikkelingen geweest op het vlak van nieuwe materialen en duurzaamheid. Materialen die sterker zijn, slijtvaster, lichter, beter bestand tegen extreme temperaturen, chemicaliën of corrosie. Ook zijn er

> 'Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van nu zonder het vermogen van de toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen'

materialen die elke wikkekeurige vorm kunnen krijgen met huidige productiemethoden zoals 3D-printen. Ook in het groot.

Ook de krijgsmacht kan hiervan in zijn volle breedte profiteren. Lichtgewicht betekent immers een lager brandstofverbruik en dus een kleinere logistieke footprint en lagere kosten. Tijdens het symposium proberen we de vraag te beantwoorden wat composieten, kunststoffen en chemische coatings kunnen betekenen voor onderzeeboten en vliegtuigen, maar ook voor bruggen en de smart-base.

De toekomst is al begonnen

Nederlandse bedrijven zullen tijdens het symposium bovendien een aantal opvallende toepassingen laten zien die ook mogelijkheden bieden voor de krijgsmacht. 3D printen van beschermingsuitrusting op locatie of het ter plekke produceren van onderdelen is dichterbij dan menigeen aanneemt.

Inschrijven (tot 7 april 2017) en programma: www.kivi.nl/afdelingen/defensie-en-veiligheid

nlr TNO KIVI Engineering Society KVMO