MARINEBLAD

NUMMER 8 | DECEMBER 2017 | JAARGANG 127

KVMO



Gloort er licht voor Defensie?

ACTUEEL
Op de bres voor Nederlandse marinebouw

HISTORIE
10 jaar na de missie in Tsjaad

COLUMN
Holslag over China als toekomstige maritieme wereldmacht

inhoud









COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

9 **JONATHAN HOLSLAG**

15 **SERGEI BOEKE**

ACTUEEL / KENNIS

4 **OP DE BRES VOOR DE NEDERLANDSE MARINEBOUW**
Robin Middel

10 **MARINIERS OP MISSIE IN TSJAAD**
Quirijn van der Vegt

16 **TWEEHONDERD JAAR KORPS MARINIERS DER KONINKLIJKE MARINE**
Anselm van der Peet

21 **KM-ADVISEURS IN ETHIOPIË 1971-1972**
Anselm van der Peet

MENSEN

18 **VANUIT HET BUITENLAND**
Raymon Witteveen

16 **VANUIT HET BUITENLAND**
Nederlandse marineofficieren in Spanje

28 **NIEUWE SECRETARIS KVMO**
Nikita van Lierop

29 **AANKONDIGING ORATIE KVMO-LEERSTOEL**

31 **IN MEMORIAM**

VASTE RUBRIEKEN

7 **CARTOON**

30 **KVMO ZAKEN**
Nieuwe leden

31 **ACTIVITEITEN AFDELINGEN EN WERKGROEPEN KVMO**

www.kvmo.nl

COLOFON

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

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.dr. 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, dr. J. Holslag, 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
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

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:
Mariniers op training. (Cees Baardman/MCD)

De KVMO maakt deel uit van de

column

Eind vorig jaar schreef ik dat het jaar 2016 een jaar van de gemiste kansen voor Defensie en haar personeel was en dat de defensiebegroting 2017 niet had gebracht waar het defensiepersoneel al jaren naar snakt: een begin van herstel van onze krijgsmacht.



We zijn nu een jaar verder. Er is een nieuw kabinet aangetreden en in de aangepaste begroting 2018 is voor de komende jaren extra budget voor Defensie in het vooruitzicht gesteld. Oók op het arbeidsvoorwaardelijke vlak is er een stap gezet, met het afsluiten van het arbeidsvoorwaardenakkoord. Actiefdienenden en UKW'ers plukken daar onder meer deze maand de vruchten van omdat de 3,5% loonsverhoging, waarvan 2,5% structureel, over 2017 wordt uitbetaald.

Door minister Bijleveld is een eerste stap gezet op weg naar de vervanging dan wel het innoveren van onze vloot, door aan te geven dat de Koninklijke Marine een nieuwe 'tanker' mag gaan verwerven. Bij het Korps Mariniers wordt een *'Fleet Marine Squadron'* opgericht dat koopvaardijschepen beschermt en op piraten jaagt. Het jaar 2017 wordt dus onder een andere gesternte afgesloten dan 2016.

Het komende jaar zal moeten blijken of het 'eind goed al goed' gaat worden. Als ik dit schrijf staan we aan de vooravond van een Rondetafelgesprek in de Tweede Kamer over de Defensienota 2018. Ondanks alle uitgewerkte plannen op het ministerie laat de Vaste Commissie voor Defensie zich (nogmaals) informeren hoe onze toekomstige krijgsmacht eruit zou moeten zien. De verwerving van onze nieuwe schepen en onderzeeboten wordt dus wederom uitgesteld. Dit terwijl in het artikel 'Op de bres voor de Nederlandse marinebouw' van KLTZSD b.d. Robin Middel te lezen is dat Defensie, industrie en kennisinstituten er klaar voor zijn om onze sterk verouderde vloot te vervangen dan wel aan te vullen. Vooralsnog is het wachten op de Defensienota 2018 (voorzien in februari 2018) om uitsluitsel te krijgen hoe onze vloot en dus óók onze 'Gouden Driehoek' er over een decennium voor zullen staan.

Ook op personeelsgebied wordt 2018 een interessant jaar. De sociale partners moeten vóór 1 oktober 2018 een nieuw arbeidsvoorwaardenresultaat overeenkomen met hierin een nieuw pensioenstelsel en loongebouw. Gaat het Defensie lukken om de te hoge uitstroom van personeel een halt toe te roepen? Gaat het ons lukken om door middel van maatwerk het (loon)carrièreperspectief van jonge collega's te verbeteren? En *'last but not least'*: wordt in de Defensienota 2018 invulling gegeven aan de motie Bruins-Slot en wordt het AOW-gat alsnog volledig gerepareerd? Een gedicht gat dat meteen een brug kan slaan naar het herstel van vertrouwen. Uitdagingen genoeg dus.

Het jaar 2017 komt ten einde. Met de donkere kerstdagen in het vooruitzicht lijkt het erop dat voor Defensie en het defensiepersoneel (kaars)licht gloort aan het eind van de (bezuinigings)tunnel. En dat is een meer dan verdiend licht. Ik wens u, waar ook ter wereld, en de uwen fijne feestdagen en een gezond, gelukkig en vooral perspectiefvol 2018 toe.

weblog voorzitter
www.kvmo.nl

@voorzitter_kvmo



Op de bres voor de Nederlandse marinebouw

10 november jl. organiseerde Netherlands Maritime Technology (NMT) tijdens de internationale maritieme beurs Europort 2017 in Rotterdam een mini-symposium met als hoofdvraag ‘Worden de vervangingsprogramma’s van de Koninklijke Marine één van de grootste vernieuwingsimpulsen voor Nederland als ‘Launching Customer’?’

De raderen van de Haagsche politiek draaien langzaam, zeker nu het erop lijkt dat de A-brieven voor de grote vervangingsprojecten over de Defensienota heen worden getild. Een gevaarlijke politieke vertragingstactiek, omdat hier sprake is van vervanging van bestaande schepen, waar geen nieuwe visie aan ten grondslag hoeft te liggen. Achter de schermen wordt gelukkig keihard gewerkt, om de voorbereidingen voor deze vervangingstrajecten te treffen. Binnen de Gouden Driehoek van Defensie, industrie en kennisinstituten is iedereen eensgezind bezig, om de zwaar verouderde vloot van de marine tijdig te vervangen of aan te vullen.

∧ *Onderhoud aan onderzeeboot. (Sjoerd Hilckmann/MCD)*

Vurig pleidooi

De Nederlandse marinebouw laat zich zelden in het publieke domein zien. Terecht, want hun rol is om Defensie op haar wenken te bedienen, niet andersom. Voorop staat dat de Koninklijke Marine de beste schepen voor de beste prijs krijgt. Daarbij zijn de ministeries van Defensie, Economische Zaken en Financiën leidend. De Nederlandse werkgeversorganisaties zijn echter minder terughoudend in hun verhaal. Begin dit jaar trapte VNO-NCW-voorzitter Hans de Boer op een symposium van de maritieme sector af, met een vurig pleidooi voor de Nederlandse marinebouw. “Het ecosysteem rond deze zelfscheppende en private industrie heeft zich de afgelopen eeuwen uitstekend gehandhaafd. Wat mij betreft blijft dit de komende eeuwen ook zo.”

Klare taal

Op het symposium over de adaptieve krijgsmacht op 15 juni jl. sprak hij klare taal over de vervanging van de Walrusklasse: “Schep snel duidelijkheid over de vervanging van de vier Nederlandse Walrusduikboten. Een dergelijk project kan worden uitbesteed aan de gesubsidieerde industrie van de Fransen of de Duitsers, maar juist in Nederland hebben we alles in huis om de onderzeeboot van de toekomst te bouwen. Dit kan tegen een scherpe prijs en zonder dat we belastinggeld over de grens dragen.” In zijn pleidooi benadrukte hij het exportpotentieel van de Nederlandse marinebouw. “Het Nederlandse onderzeebootconcept kan ook aan andere landen worden verkocht.” Dit is volgens hem een van de vele terreinen waar krijgsmacht en bedrijven kunnen samenwerken. Het kan leiden tot wederzijds voordeel, maar dan moeten wel duidelijke keuzes worden gemaakt. “Bedrijven moeten echt weten waar ze aan toe zijn.”

Pleidooi voor Nederlandse bouw

Het overgrote gedeelte van de innovatie vindt plaats gedurende de levenscyclus van marineschepen. Op gebied van onderhoud en instandhouding liggen dan ook enorme kansen voor de Nederlandse industrie, met name in de regio Den Helder. Politiek, bedrijven en instellingen uit deze regio hielden begin november, op initiatief van de Port of Den Helder, een pleidooi voor bouw en onderhoud van de nieuwe marineschepen en onderzeeboten binnen Nederland. Commandeur Peter Knipping, Directeur van het Marinebedrijf, neemt daar uiteraard nog een neutrale stelling bij in. Wel pleitte hij voor een verregaande samenwerking met het bedrijfsleven op onderhoudsgebied. “Dit is niet alleen goed voor de regio en de industrie, maar ook een oplossing voor de sterke vergrijzing binnen het Marinebedrijf. Door beter samen te werken met het bedrijfsleven, borgen we voor de toekomst het hoogwaardig onderhoud voor de Koninklijke Marine.”

Voordeel voor heel Nederland

Deze bijeenkomsten vormden de basis voor een symposium tijdens de grote maritieme beurs Europort in Rotterdam. Dagvoorzitter Roland Kortenhorst sprak daar, namens Netherlands Maritime Technology, over het mechanisme rond de marinebouw in Nederland. Met eenvoudige voorbeelden uit de recente geschiedenis, toonde hij dat we beschikken over een uniek ecosysteem. De Nederlandse marinebouw heeft met haar zelf ontwikkelde concepten altijd voordelig en binnen budget heeft geleverd. Door deze unieke samenwerking is een enorme exportmarkt ontstaan, waarvan niet alleen de ‘grote jongens’ binnen de marinebouw profiteren. Een hele keten van kleinere en middelgrote bedrijven verspreid over heel Nederland, heeft hier voordeel van.

Systeemintegrator

De exportmarkt maakt het mede mogelijk om ook voor de Nederlandse marine op een efficiënte manier schepen te ontwikkelen en bouwen. Ineke Dezentjé Hammink, voorvrouw van de ondernemersorganisatie voor technologische industrie in Nederland (FME), vroeg tijdens het symposium om een absolute hoofdrol van de Nederlandse marinebouw bij alle vervangingstrajecten van de Koninklijke Marine. “Onze militairen verdienen het om te werken met de beste innovatieve technieken. Die kunnen wij binnen Nederland bieden. Daarbij biedt toepassing van Artikel 346 uit het verdrag met de Europese Unie, om de Nederlandse marinebouw als systeemintegrator te laten fungeren.” Dezentjé ziet, net als haar collega-voorman van VNO-NCW, dat het vijf

> VNO-NCW-voorzitter Hans de Boer: ‘…juist in Nederland hebben we alles in huis om de onderzeeboot van de toekomst te bouwen. Dit kan tegen een scherpe prijs en zonder dat we belastinggeld over de grens dragen’

voor twaalf is voor de Nederlandse marinebouw. “De drie grote vervangingsprojecten bieden een uitstekende mogelijkheid om weer te laten zien wat we in huis hebben. Dus Nederland, pak die kans!”

Smart Industry

We moeten niet uit het oog verliezen, dat de Nederlandse marinebouw veel oneerlijke concurrentie ondervindt in de Europese markt. De marine-industrie in omringende grote landen krijgt namelijk veel concurrentievoordelen en exportsteun. Nederland kan de concurrentie het hoofd bieden met haar slimme en efficiënte *launching customer* opzet, maar dan moet het wel de kans krijgen. FME is hier groot voorstander van. Zij is ook de voortrekker van de diverse ‘Smart Industry Field Labs’ in Nederland. Zij staan daarmee ook aan de basis van de ‘Smart Base’ van de landmacht (Soesterberg). Daarin werken innovatieve bedrijven uit de technologische industrie, kennisinstituten en het Commando Landstrijdkrachten samen aan innovatieve oplossingen voor de legerbasis van de toekomst. Dezentjé: “We moeten ook op marinegebied werken aan zo’n Smart Base. Dat kan dienen als proefomgeving voor innovatieve bedrijven, die bijvoorbeeld op gebied van scheepsonderhoud en -innovatie gaan samenwerken met de Koninklijke Marine.”



Ineke Dezentjé Hammink, voorzitter van de ondernemersorganisatie voor technologische industrie in Nederland (FME) pleit voor hoofdrol Nederlandse marinebouw bij alle vervangingstrajecten van de Koninklijke Marine.

Kennisconvenant

Op zich is zo'n 'Smart Harbour' in de regio Den Helder geen rare gedachte. Dit is ook geheel in lijn met het kennisconvenant, dat al in 2012 tussen het Nederlands Marinebouwcluster en Defensie werd ondertekend. In dit convenant is afgesproken om de inspanningen van Defensie en de Defensie-industrie te bundelen. Op deze manier wordt de benodigde kennis voor het ontwikkelen en bouwen van militaire schepen behouden. René Berkvens, CEO van Damen Shipyards Group en voorzitter

'We moeten niet uit het oog verliezen, dat de Nederlandse marinebouw veel oneerlijke concurrentie ondervindt in de Europese markt'

van het Nederlands Marinebouw Cluster, noemde het convenant een mijlpaal: "De overheid speelt hierin een cruciale rol. Nederland moet haar marinebouwcluster beschermen voor de toekomst."

Verloren kennis weer opbouwen

Het symposium in Rotterdam werd namens de Nederlandse maritieme kennisinstituten afgesloten door Bas Buchner, Algemeen directeur van het MARIN. "Er is te hard gesneden in Defensie. We moeten gezamenlijk zorgen dat de verloren kennis weer wordt opgebouwd. Laten we daarbij kijken of we technici van andere maritieme marktgebieden kunnen interesseren, om voor de marinebouw aan het werk te gaan. Zij beschikken over kennis die wij hard nodig hebben, terwijl in hun eigen markt door de crisis minder werk is te doen." Binnen MARIN zijn inmiddels 10.000 scheepsmodellen getest. Daarbij is vanaf het prille begin samengewerkt met de Nederlandse Marinebouw. "Door deze decennialange samenwerking, komen ook de grote buitenlandse partners hun schepen testen bij MARIN. Zo mochten we ook het model van de Engelse Queen Elisabeth en de nieuwe Britse nucleaire onderzeeboten beproeven."

Marinbouw in stand houden

Het seminar werd bijgewoond door Kamerleden van de regeringscoalitie. CDA-kamerlid Mustafa Amhaouch: "We moeten niet het braafste jongetje van de klas zijn en laten zien waartoe we in staat zijn. We zijn prima in staat om onze eigen hoogtechnologische producten te ontwikkelen." D66-parlementarier Salima Belhaj neemt de kennis van het symposium mee voor haar toekomstige debatten. "We moeten wel blijven waken dat we dit allemaal binnen het budget doen. We willen als parlementariërs niet achteraf moeten uitleggen, waarom het allemaal duurder is geworden." VVD-woordvoerder voor Economische Zaken in de Tweede Kamer, Erik Ziengs, wist de inhoud van de drie symposia als geen ander samen te vatten: "Het is belangrijk dat we de Nederlandse marinebouw op systeemniveau in stand houden. Dit biedt volop ruimte voor innovatie en nieuwe bedrijven die zich binnen dit ecosysteem kunnen ontwikkelen.

KLTZSD b.d. Robin Middel is Managing Partner Havana Blue –Maritime PR. Vanuit die rol behartigt hij de belangen van de Nederlandse maritieme sector. Als bestuurslid van P3M is hij nauw betrokken bij de actuele dossiers van de Koninklijke Marine. Momenteel is hij tevens ad interim-directeur bij de Stichting Wereldhavendagen.



Panel tijdens het mini-symposium. Vlnr: Bas Buchner, Ineke Dezentjé Hammink, Salima Belhaj, Erik Ziengs en Mustafa Amhaouch.



CARTOON



column



‘Het doel van China is om binnen tien jaar vijf tot zes carrier battle groups in te kunnen zetten’

“Het is een fout China te beschouwen als een continentale mogendheid. Onze kust is helemaal niet zoveel kleiner dat die van de Verenigde Staten en onze maritieme handel is nu reeds omvangrijker. Wij willen op termijn een globale maritieme macht worden, net zoals de Verenigde Staten. Onze economische en strategische belangen gebieden dat. China wil op termijn wat de Verenigde Staten kunnen inzetten vandaag.” Het was 2008 toen een kolonel van de Academie voor Militaire Wetenschappen van het Volksbevrijdingsleger deze woorden uitsprak op een besloten seminarie in Peking. We zijn nu tien jaar verder en China heeft sindsdien minstens 149 nieuwe marineschepen in de vaart genomen, waaronder dertig onderzeeboten en veertig grote oppervlakteschepen: van fregatten tot een vliegdekschip.

En dit is slechts het begin, want iedereen in Peking lijkt het erover eens: de Chinese marine heeft nog ettelijke decennia voor de boeg om een volwaardige expeditionaire capaciteit te ontwikkelen. Op het gebied van oppervlakteschepen gaat het snel. Sinds 2014 heeft het land liefst acht nagelnieuwe *destroyers* in de vaart genomen, er zijn er nog eens zeven in aanbouw en er zullen er nog eens minstens tien bij gebouwd worden. Deze T-052D *destroyers* zijn formidabele schepen, met C2 en telkens 64 verticale lanceerinrichtingen. Inmiddels circuleren er ook plannen om bovenop de 25 moderne T-054A fregatten nog eens twee nieuwe types te lanceren: een doorontwikkeling op die Jiangkai-fregatten en iets wat lijkt op het Amerikaanse LCS. Dit jaar komen er ook nog eens twee nieuwe amfibische transportschepen, type T-071, bij en zal China flink opgeschoten zijn met de bouw van een eerste helikopter*carrier* van minstens 40,000 ton, type T-075

Wat onderzeeboten betreft, loop het wat moeilijker. China heeft sinds 2006 vijftien geavanceerde dieselelektrische onderzeeboten van het type 039C in gebruik genomen en daarvan zijn er nog eens vier nieuwe in aanbouw. Op het gebied van nucleair aangedreven onderzeeboten zijn de ambities nog groter. *Bohai Shipbuilding Heavy Industry* (BSHIC) onthulde vorig jaar een enorme loods waarin het hoogstwaarschijnlijk de T-095 nucleaire aanvalsonderzeeboot zal gaan bouwen. Over die T-095 weten we nog niet veel, maar op basis van onderzoeks*papers* en opmerkingen door hoge militairen lijkt het erop dat dit type zal beschikken over een groot aantal verticale lanceerinrichtingen en een enkelvoudige romp. Er is ook sprake van een magnetohydrodynamisch voortstuwingssysteem, oftewel een *pumpjet*, hetgeen een belangrijke doorbraak zou zijn.

Het doel van China is om binnen tien jaar vijf tot zes *carrier battle groups* in te kunnen zetten. Naast de huidige Liaoning is een tweede vliegdekschip van dat type in aanbouw. De Jiangnan scheepswerf zal dit jaar ook beginnen aan de bouw van een heel nieuw type: groter en met een elektromagnetische katapult. Hoogstwaarschijnlijk wordt dat nog een conventioneel aangedreven schip, maar het doel is eveneens vliegdekschepen met nucleaire aandrijving te bouwen. In eerste instantie dient dit alles om de Amerikaanse dominantie in de Stille Oceaan te breken, maar geleidelijk aan wil China ook zijn overzeese economische belangen, rond bijvoorbeeld de Indische Oceaan, de Middellandse Zee én de Atlantische Oceaan beter gaan beschermen.

Dr. Jonathan Holslag is politicoloog en China-kenner. Hij is onder meer docent Internationale Politiek aan de Vrije Universiteit Brussel.





Verkenners in de woestijn

Mariniers op missie in Tsjaad

Op 6 november jl. was het tien jaar geleden dat de ministers van Buitenlandse Zaken, Defensie en voor Ontwikkelingssamenwerking in een gezamenlijk schrijven aan de voorzitter van de Tweede Kamer meldden dat de regering “de mogelijkheid en wenselijkheid” van een beperkte bijdrage aan de EU-operatie in Tsjaad en de Centraal Afrikaanse Republiek onderzocht.[1]

Nadat beide vragen in de navolgende maanden bevestigend waren beantwoord, besloot de ministerraad op 29 februari 2008 een verkenningseenheid van zestig mariniers naar het Afrikaanse binnenland te sturen.

Dit artikel[2] beschrijft de aanloop naar en de uitvoering van deze woestijnverkenningsmissie, waarin het expeditionaire vermogen en het opereren van het Korps Mariniers in bondgenootschappelijk verband op de proef werden gesteld.

De opdracht

De kleine groep zeesoldaten vertegenwoordigde de Nederlandse driekleur in de 3.700 man sterke *European Force Tchad/République Centrafricaine* (EUFOR Tchad/RCA). Deze vredesmacht diende te voorkomen dat het gewelddadige conflict in Soedan (Darfur) zou overslaan naar het aangrenzende Tsjaad en de Centraal Afrikaanse Republiek. De EU-soldaten moesten de voorwaarden scheppen voor humanitaire hulp, wederopbouw en ontwikkeling. Concreet betekende dit het beschermen van VN-personeel, hulporganisatiemedewerkers en de burgerbevolking, in het bijzonder de honderdduizenden vluchtelingen en ontheemden. EUFOR kreeg een mandaat voor een jaar, waarna een VN-politiemissie de taken overnam.[3]

Het contingent Nederlandse mariniers werd ondergebracht bij een Iers infanteriebataljon. De verkenners hielpen de Ierse bataljonscommandant bij het opbouwen van omgevingsbewustzijn in zijn sector, waar zich het gros van de rebellen en vluchtelingen ophield. Gelet op de ‘dominante rol’ van Frankrijk, dat de helft van de EUFOR-troepen leverde en de Tsjaadse regering steunde in haar strijd tegen de rebellen, twijfelde de Tweede Kamer aanvankelijk over deze uitzending. Bovendien had Nederland zijn handen al vol aan een missie in Uruzgan. Minister van Defensie Eimert van Middelkoop stelde echter dat Nederland er klaar voor was: ‘De Nederlandse krijgsmacht is daarop voorbereid en dat geldt in het bijzonder voor het Korps Mariniers.’[4] De defensieminister en zijn collega van Buitenlandse Zaken erkenden een uitruil waarbij Frankrijk zeventig militairen naar Uruzgan zond in ruil voor een Nederlandse bijdrage aan EUFOR. Nadat de bewindslieden ten slotte ook de vrees voor Franse partijdigheid hadden weggenomen, stemde een Kamermeerderheid op 27 maart 2008 in met het kabinetsbesluit.[5]

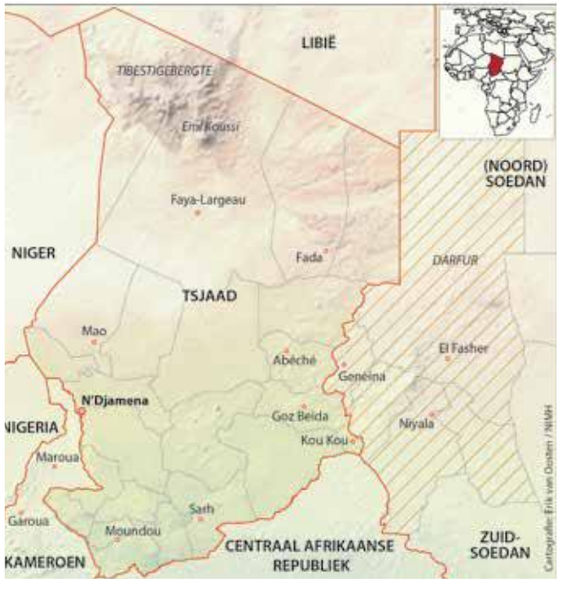
Solo

Het kabinetsbesluit maakte melding van drie rotaties, waarbij de landmacht het Korps Mariniers bij de derde rotatie zou aflossen. Uiteindelijk stonden de moeizame opbouw en een in november 2007 gelanceerd rebellenoffensief in de richting van de Tsjaadse hoofdstad N’Djamena een snelle ontplooiing van de Europese strijdmacht in de weg.[6] Daardoor slonk de effectieve missieduur tot tien maanden, waarna werd besloten het Korps Mariniers de uitzending solo te laten draaien met tweemaal een verkenningspeloton. Beide lichtingen werden gevuld met personeel van het toenmalige Eerste Mariniersbataljon. De verkenners kregen gezelschap van een ondersteuningsploeg (bewapend met antitankwapens en 60mm-mortieren), een medisch team en een onderhoudsploeg. Met het oog op de weers- en terreinomstandigheden kreeg het peloton tien Viking-rupsvoertuigen toebedeeld. Het herbergde daarnaast een inlichtingencel, een logistiek element en staffunctionarissen voor de verschillende hoofdkwartieren. De detachementscommandant, een majoor der mariniers, adviseerde de Ierse bataljonscommandant over de inzet van het Nederlandse peloton en toetste alle verstrekte opdrachten aan de door Nederland gestelde voorwaarden.[7]

Het toeval wilde dat de verkenningseenheid haar gereedstellings- en formeringsopdracht ontving tijdens de wintertraining. Een groter contrast met het toekomstige werkterrein in Afrika was amper denkbaar. Besloten werd de eenheid in Noorwegen te houden en het opwerktraject daar te beginnen. Een aanpassing van het oefenscenario

> ‘De verschillende zienswijzen frustreerden het gezamenlijke optreden’

bood de mogelijkheid het Tsjaad-detachement organiek te laten opereren. Terug op Nederlandse bodem doorliepen de mariniers de rest van hun opwerkprogramma. Na een geslaagde oefening in het militaire oefendorp Marnehuizen was de eerste rotatie in mei 2008 klaar voor uitzending. In het spoor van de kwartiermakers, die op 18 mei waren vertrokken, reisde de hoofdmacht op 1 juni af naar Tsjaad.



Kaart van het operatiegebied. (NIMH)

Een ongelukkig huwelijk

De inlichtingentaak bij EUFOR werd overgenomen van een Ierse verkenningseenheid. Bij de aflossing van deze *Army Ranger Wing* in Goz Beida kwam de commandant van het eerste Nederlandse detachement, majoor der mariniers Tjarko Leungen, echter bedrogen uit: ‘Ik ging ervan uit dat het Nederlandse peloton de taken van deze eenheid zou kunnen gaan voortzetten. Er was met name in het begin namelijk nog erg veel informatie over het gebied te verzamelen. De Ierse commandant dacht daar echter anders over en was niet bereid het Nederlandse peloton veel meerdaagse patrouilles te laten rijden.’

Onbekend met een leidende rol op bataljonsniveau in een multinationale operatie hielden de Ierse strijdkrachten vast aan de compagnie als kleinst inzetbare eenheid. Het Nederlandse peloton werd dan ook aan een Ierse compagnie gekoppeld. Het Ierse operatieconcept sloot ‘niet altijd aan op onze *mindset*’, drukte Leungen zich diplomatiek uit. De verschillende zienswijzen frustreerden het gezamenlijke optreden.[8]

De ‘terughoudende en voorzichtige’ opstelling van de Ierse bataljonsstaf legde het Nederlandse verkenningspeloton beperkingen op. Tot frustratie van de mariniers werden zij als één van de reguliere infanteriepelotons ingezet, waarbij de hen opgedragen taken veeleer het karakter hadden van ‘aanwezigheidspatrouilles’. Dat het verkenningspeloton dikwijls als complete eenheid ‘de poort’ werd uitgestuurd deed weinig recht aan het vermogen van de teams zelfstandig te opereren en beroofde de pelotonscommandant tevens van de mogelijkheid een *ops-cell* te bemannen. Presentie tonen, zowel overdag als ’s nachts, was in Leungens ogen ‘de meest effectieve

∧ Presentie tonen vormde de sleutel tot succes. De foto toont mariniers op voetpatrouille in Goz Beida. (Foto: NIMH / Ruud Mol)



Op 14 juni 2008 vielen rebellen de stad Goz Beida aan. Het marinierspeloton spoedde zich naar de plek des onheils. (Foto: NIMH / Ruud Mol)

manier van optreden bij dit soort missies'. Contacten met de bevolking en hulporganisaties leverden waardevolle informatie op, die de eenheid in staat stelde op ontwikkelingen te anticiperen en in voorkomend geval escalatie te voorkomen.

Onregelmatige en intensieve patrouillegang in zoveel mogelijk gebieden zou bovendien bijdragen aan het ontmoedigen van criminaliteit en banditisme, wat een grotere bedreiging vormde voor de veiligheid dan de rebellen. 'Deze manier van optreden werd echter niet door de Ieren ondersteund', aldus de detachementscommandant, die van mening was dat het Ierse denken primair was gericht op bedreigingen en niet op mogelijkheden. Omdat er in de aanloop naar de uitzending geen gezamenlijke voorbereiding was geweest, kwamen deze verschillen van inzicht pas in het operatiegebied naar voren. Bovendien bleek dat de Ierse militairen niet alle *standard operating procedures* machtig waren. Tot slot stond de verouderde verbindingsapparatuur, die de interoperabiliteit met de Ierse moedereenheid moest verzekeren, garant voor miscommunicatie. Het Ierse bataljon en het Nederlandse detachement zaten letterlijk en figuurlijk op andere frequenties. De Iers-Nederlandse samenwerking had daardoor aanvankelijk veel weg van een ongelukkig huwelijk.[9]

Dodelijke omhelzing

Het marinierspeloton richtte zijn blik vooral op het noordoosten van het operatiegebied. Daar hielden zich de meeste vluchtelingen op, die in kampen waren ondergebracht. Met presentie stelden de mariniers de bevolking gerust. Verder onderhielden zij contacten met lokale autoriteiten en hulporganisaties, liepen sociale patrouilles en voerden routeverkenningen uit. 'Bij de meeste meerdaagse patrouilles gingen wij als complete eenheid de poort uit', aldus eerste-luitenant der mariniers William Diepeveen, pelotonscommandant van de eerste rotatie. Voor meerdaagse patrouillegang richtten de mariniers een *Forward Operating Base* in, bestaande uit negen Vikings en vier Land Rovers, die dicht op elkaar geparkeerd stonden voor rondom bescherming. Vanuit die vooruitgeschoven post stuurde de pelotonscommandant zijn vier teams, elk tien man en twee Vikings tellend, met gerichte opdrachten het veld in. Met de informatie die deze teams verzamelden werd het 'inlichtingenplaatje' op- en uitgebouwd. Verder richtte het peloton observatieposten in op de heuvels rond Goz Beida, vanwaar zij de stad en de directe omgeving continu onder waarneming hielden.[10]

Meestal was de sfeer rustig en gemoedelijk, maar de situatie kon in een oogwenk omslaan. De onderling sterk vervlochten conflicten in Tsjaad, Soedan en de Centraal-Afrikaanse Republiek maakten de missie complex. Stammenstrijd, rondzwervende bendes en conflicten tussen de bevolking en nomadenstammen vereisten continue waakzaamheid. Op 14 juni 2008 deden de rebellen van zich spreken. Diepeveen: 'De geruchten en informatiestromen wezen al een aantal dagen op rebellenactiviteit in onze *area of responsibility*.'[11] De investering in goede contacten met de lokale bevolking betaalde zich uit toen de S2 (stafofficier inlichtingen) tegen het middaguur bericht kreeg van een burgerbron dat een rebellencolonne naar Goz Beida optrok. Even later volgden zware explosies. 'We hoorden inslagen in de buurt', vertelde Leungen, die vanuit het kamp zag hoe donkere rookpluimen opstegen boven de stad.

Tegelijkertijd rapporteerden Ierse militairen dat hun observatiepost onder vuur lag. Terwijl zij het vuur beantwoordden met hun twee Scorpion-rupsvoertuigen, haastten de overige Ierse eenheden zich naar de plek des onheils. De Nederlandse *Quick Reaction Force* (QRF) bleef achter op het kamp, zich verbijtend en wachtend op een teken om in actie te mogen komen. Om 13.38 uur, na een telefoontje van een doodsbange VN-medewerkster dat een grote groep rebellen het vluchtelingenkamp bedreigde, werd het complete peloton de poort uitgestuurd om het kamp te ontzetten. De Vikings en Land Rovers stoven richting de stad, waar zij posities innamen rondom de vluchtelingen. De 50 mariniers waren ver in de minderheid: tegenover hen stond een klein leger van ruim 120 rebellen, tot de tanden gewapend met mitrailleurs, machinegeweren, raketwerpers, antitankwapens, luchtdoelgeschut en '*technicals*' (van wapens voorziene voertuigen). Volgens majoor Leungen was elke marinier zich ervan bewust dat één verkeerde beweging op 'een bloedbad' kon uitdraaien.

'De adrenaline gierde door mijn aderen', verklaarde marinier Kevin Cruiming later.[12] Tevergeefs gebaarden de rebellen de mariniers dat zij moesten wijken. Het vastberaden optreden van het Nederlandse peloton dwong de gewapende groepering – na zestig zenuwslopende minuten – tot de aftocht. De dodelijke omhelzing kwam ten einde toen de leider van de groep aan luitenant Diepeveen zijn excuses aanbood voor de ontstane situatie. Om te tonen dat de rebellen geen conflict met EUFOR wensten overhandigde hij de Nederlander de sleutels van vijf gestolen VN-voertuigen. Wat restte was de evacuatie van 235 geschrokken hulpverleners. Mede door het kordate mariniersoptreden had EUFOR gezichtsverlies voorkomen. Het was een duidelijk signaal aan de rebellen, die zich nadien gedeisd hielden.[13]

Rode kaart

In de tweede helft van oktober 2008 werd het eerste detachement afgelost. Als één van zijn eerste daden besloot de nieuwe detachementscommandant, majoor der mariniers Jan-Willem Scheltema, om de tafel te gaan zitten met de commandant van het Ierse *98 Battalion*, dat even daarvoor het *97 Battalion* had afgelost. De officieren kwamen overeen dat het Nederlandse peloton voortaan direct onder de Ierse commandant viel en zijn opdrachten kreeg van de Nederlandse S2 en S3, die binnen de bataljonsstaf het peloton op pad stuurden indachtig de intenties van de bataljonscommandant. Deze loskoppeling van de Ierse compagnie maakte een onafhankelijker optreden van het marinierspeloton mogelijk.

In zijn nieuwe rol als langeafstands-verkenningseenheid kreeg het Nederlandse peloton opdracht het gehele operatiegebied in kaart te brengen. Aan de hand van een door de S2 aangedragen '*intel collection plan*' trokken de verkenners er om de week voor vijf tot zeven dagen op uit. De aanvoer van brandstof geschiedde met door Ierland ingehuurde Moldavische Mi-8-helikopters. De meeste patrouilles richtten zich op het opbouwen van 'omgevingsbewustzijn' rondom de vluchtelingenkampen, waar banditisme en criminaliteit hoogtij vierden. Het mandaat stond de mariniers daarbij niet toe in de kampen zelf te komen. Verder liepen zij sociale patrouilles in de omgeving van Goz Beida, daarbij vaak vergezeld door Ierse Civil Military Cooperation (CIMIC)-specialisten.

Gaandeweg 'werd het echter steeds moeilijker om patrouilles te lopen', herinnerde Scheltema zich. Het Tsjaadse regeringsleger stelde zich provocerend op en eiste vooraf inzage in de patrouilledetails. Dit ging ten

> 'Mede door het kordate mariniersoptreden had EUFOR gezichtsverlies voorkomen'

koste van het verrassingseffect en bracht bovendien een potentieel veiligheidsrisico met zich mee. Als nationaal vertegenwoordiger zag Scheltema zich één keer genoodzaakt de rode kaart te trekken: 'Ik weigerde onder de gestelde voorwaarden een patrouille uit te voeren omdat ik niet kon instaan voor de veiligheid. Op hoog niveau is deze beperking van onze bewegingsvrijheid toen teruggedraaid.' Zijn opvolger, majoor der mariniers Rob de Wit, stuitte op soortgelijke problemen: 'We werden af en toe geprovoceerd door de regeringstroepen. Ze wilden per se mee op patrouille. Dat hield in dat wij op een gegeven moment patrouilles moesten afgelasten.'[14]

De omgang met het ongedisciplineerde regeringsleger vereiste een forse dosis tact en geduld. Naarmate het einde van de missie in zicht kwam groeide het aantal incidenten. Zo weigerden Tsjaadse regeringstroepen de Nederlandse mariniers tot tweemaal toe de toegang tot een checkpoint bij de Soedanese grens. Bij een ander incident reed een patrouille bij Goz Beida op een *roadblock* van de regeringstroepen. Toen de patrouillecommandant om uitleg kwam vragen, werd zijn lokale tolk door regeringsmilitairen opgepakt en afgevoerd. Opzichtig laadden de regeringstroepen hun raketwerpers en richtten hun zware wapentuig op de mariniers. Nadat de patrouillecommandant de situatie had weten te de-escaleren en de toegesnelde QRF en Ierse CIMIC-medewerkers arriveerden, werd de tolk op last van de gouverneur elders in de stad vrijgelaten.[15]

Lessons Learned

Met het overdragen van de verantwoordelijkheden van EUFOR aan de VN kwam de missie op 15 maart 2009 ten einde. Terugblikkend roemde Korpscommandant Rob Verkerk vooral het expeditionair vermogen van de mariniers: 'We hebben laten zien binnen zeer korte tijd in the middle of nowhere onder primitieve omstandigheden te kunnen worden ingezet.'[16] Detachementscommandant Leungen sprak woorden van een soortgelijke strekking: 'Een missie als deze past perfect bij ons karakter van expeditionair optreden in gebieden met extreme klimaten.'[17] De langeafstand-verkenningsmissies, die de mariniers tot ver buiten de bewoonde gebieden brachten, onderstreepten dit expeditionaire karakter. Expeditionair optreden bracht tevens met zich mee dat de mariniers met uiteenlopende internationale partners werden geconfronteerd, waarbij het met het ene land gemakkelijker samenwerken was dan met het andere. Helaas liep de samenwerking met het Ierse bataljon,

althans voor het eerste detachement, uit op een bittere teleurstelling. Dat was een belangrijke les met het oog op de toekomst, waarin multinationaal optreden meer regel dan uitzondering vormde. Aan de vooravond van de missie van de marinierscompagnie in Uruzgan (medio 2009) school de belangrijkste winst evenwel in het feit dat andermaal waardevolle ervaringen waren opgedaan met het optreden in woestijnachtig gebied. 'De *skills & drills* ten aanzien van langeafstandpatrouilles en voertuigoptreden zijn weer aangescherpt', aldus detachementscommandant De Wit.[18] De eerste

'Een missie als deze past perfect bij ons karakter van expeditionair optreden in gebieden met extreme klimaten'

operationele ervaringen met de nieuwe Viking, die overigens niet onverdeeld positief waren vanwege de gevoeligheid van het rupsvoertuig voor hitte, droogte en stof, werden doorgegeven aan de collega's die ermee in Afghanistan zouden gaan opereren.

Dr. Q.J. (Quirijn) van der Vegt is wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, NIMH.

Noten

1 HTK 2007-2008, 29 521, nr. 46, 'Brief van de ministers van Buitenlandse Zaken, van Defensie en voor Ontwikkelingssamenwerking aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal'.
2 De tekst voor dit artikel is ontleend aan hoofdstuk 7 'Scheidrechters' uit het jubileumboek *Over grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015* (Amsterdam 2015). Het onderzoek en de interviews dateren uit 2015. Binnenkort verschijnt van dit boek een geactualiseerde Engelstalige editie.
3 Bijlage *Eindevaluatie EUFOR Tchad/RCA, 19 mei 2008 – 14 maart 2009* bij 'Brief minister van Defensie aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal inzake Eindevaluatie EUFOR Tchad/RCA', HDAB2009013945, 6 oktober 2009, 4, 6.
4 HTK 2007-2008, nr. 69, 27 maart 2008, 4823-4830.
5 HTK 2007-2008, nr. 69, 25 maart 2008, 30, 35.
6 M. Bakker en J. Voorhoeve, "EUFOR in Tsjaad", *Internationale Spectator* 63-2 (2009), 69-70.
7 F.V. van Sprang, "Eerste Mariniersbataljon", *QPO* 2008-2, 41.
8 W.T. Leungen, "NLDET 1 Tsjaad", *QPO* 2008-3, 10, 12.
9 Arthur ten Cate e.a., *Over grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015* (Amsterdam 2015) 202.
10 "Goede start Eufor-troepen in Goz Beida", *QPO* 2008-2, 44-45.
11 "De mariniers in Tsjaad", *Marineblad* 119-1 (2009) 17.
12 Monique van Rijen-Bos, "Laten zien dat je er bent", *Alle Hens* september 2008, 21.
13 HTK 2007-2008, 29 521, nr. 78, 'Brief van de ministers van Buitenlandse Zaken, Defensie en Ontwikkelingssamenwerking', 2.
14 B. Wijnandts, "Eufor Chad/RCA gedecoreerd", *QPO* 2009-2, 73.
15 Arthur ten Cate e.a., *Over grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015* (Amsterdam 2015) 205-206.
16 R. Verkerk, "Voorwoord Commandant Korps Mariniers", *QPO* 2009-1, 3.
17 W.T. Leungen, "NLDET 1 Tsjaad", *QPO* 2008-3, 15.
18 "DETCO Tsjaad-2", *QPO* 2009-1, 15.

Een helikopter vliegt jerrycans met brandstof in ten behoeve van een langeafstandspatrouille. (Foto: Missiearchief Tsjaad)



column



Terwijl Trump de Amerikaanse rechtsstaat gestaag uitholt en Poetin de Russische democratie de genadeslag toebrengt (zijn herverkiezing staat gepland voor maart 2018), zetten de Britten de Europese stabiliteit verder op de proef met Brexit. Dat het referendumresultaat te danken was aan leugens van '*Leave*' en *bots* uit Moskou, laat ik terzijde. Dat Brexit alle maatschappelijke problemen zal verergeren, de economie zal aantasten en de internationale reputatie zal beschadigen, deert niet. Het spreekwoord 'beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald' bestaat niet in het Engels en dus zal Brexit plaatsvinden. De pond is weliswaar in waarde gedaald maar in grote delen van het Verenigd Koninkrijk, VK, is het kwartje nog steeds niet gevallen.

Meer nog dan grote multinationals als Shell of Unilever is de Koninklijke Marine vervlochten met het VK. De vloot traint en werkt op in Plymouth, de onderzeedienst is kind aan huis in Faslane en draait de 'Perisher' commandantenopleiding. Over de band tussen het Korps Mariniers en de Royal Marine commando's kan een apart boek worden gevuld. Waar de Luchtmacht zich richt op de VS en de landmacht verder integreert met Duitse eenheden, is de Royal Navy al decennia de uitverkoren partner van onze marine. Een betere bondgenoot en trainingspartner kan je je niet wensen. Deze relatie staat op het spel met Brexit.

De grote vraag is of de scheiding ordelijk verloopt of niet.

De grote vraag is of de scheiding ordelijk verloopt of niet. De eerste fase – het bepalen van de scheidingsvoorwaarden – is met grote moeite bijna doorlopen. Nu begint de grootste uitdaging: het bestendigen van een nieuwe relatie en het sluiten van een handelsakkoord. De onderhandelingen lijken tot nu toe volgens een vaste procedure te lopen. De 27 landen komen, met veel onderhandelen en marchanderen, tot een gezamenlijk standpunt. Aan de andere kant begint Londen met volstrekt onrealistische eisen, en gaat dan na weken van '*huffing and puffing*' volledig door de pomp.

Dit is moeilijk te verteren voor de Brexit ultra's, die het liefst niets toegeven aan de gehate EU. Het feit dat de EU het VK weinig tegemoetkomt, het minderheidskabinet van premier May fragiel is, en de scheiding complex is (haal het ei maar weer uit de taart), maakt de kans op een '*no deal*' aanzienlijk. Deze gok willen de ultra's wel wagen: waarschuwingen van economen worden weggewuifd als bangmakerij. Brexit is een ideologie, en als de beloofde voordelen verdampen bij het eerste contact met de werkelijkheid, dan is het de schuld van anderen. Maar bij een '*no deal*' valt het VK uit allerlei verdragen en weigert het om eerder aangegane verplichtingen te voldoen. In dit geval zal er een ongekende ruzie met de EU 27 ontstaan.

Defensie heeft onlangs een samenwerkingsintensivering aangekondigd met de Britten, mede omdat het land op veiligheidsgebied een belangrijke speler blijft in Europa. Bij een ordelijke Brexit zal defensiesamenwerking de smeerolie voor de nieuwe relatie kunnen vormen, en het Europees militair vermogen enigszins bestendigen. Maar bij een '*no deal*' zal defensiesamenwerking ongetwijfeld kind van de politieke rekening worden, met gevolgen voor de marine. Met Trump en Poetin in het achterhoofd valt te hopen dat het VK zowel een goede buur als nabije vriend blijft.

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

dr. Anselm van der Peet

1817-2017
Tweehonderd jaar Korps Mariniers der Koninklijke Marine

Deze maand is het 200 jaar geleden dat het Korps Mariniers zijn naam kreeg.

Mariniers omstreeks 1800

Na de teloorgang van de Republiek der Verenigde Nederlanden in 1795 als gevolg van de verovering van dit gebied door Franse revolutionaire troepen, belandde de krijgsmacht in woelig vaarwater. In de tijd van de Franse vazalstaten de Bataafsche Republiek (1795-1806), het Koninkrijk Holland van Lodewijk Napoleon (1806-1810) en tijdens de inlijving van de Nederlanden in het Franse keizerrijk (1810-1813), richtten een spoedig centraal aangestuurd leger en vloot zich op samenwerking met Frankrijk en de strijd tegen Groot-Brittannië. De Nederlandse strijdkrachten kenden in die jaren, evenals in de periode van voor 1795, nog altijd marinierseenheden. Er waren allereerst de 'gewone' detachementen scheepssoldaten die de marinierstraditie van inzet aan boord van schepen van de vloot voortzetten. Verder bestond er na 1801 enige jaren een Korps Koloniale Mariniers. Koning Lodewijk Napoleon richtte kort na zijn troonsbestijging in 1806, een Korps Koninklijke Grenadiers van de Marine op.

Toen Nederland eind 1813 zijn onafhankelijkheid herkreeg en weer een eigen krijgsmacht op de been bracht, bestond er vanaf februari 1814 – na toestemming van de soevereine vorst, de latere koning Willem I – een bataljon mariniers, dat in eerste instantie garnizoen hield in Hoorn, en later in andere havensteden. De commandant van deze eenheid richtte zich bij de werving, de organisatie en de administratie op instructies en reglementen van het leger. In juli 1814 werd dit mariniersbataljon onder het bevel geplaatst van het Departement van Marine, wat het gemakkelijker moest maken om met deze groep militairen tekorten aan scheepsbemanningen aan te vullen.
Het eerst wapenfeit van de mariniers onder de vlag van het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden (vanaf 1815), was in 1816 een geallieerde antipiraterij-operatie in het Middellandse Zeegebied. Tezamen met Britse schepen voerde een Nederlands eskader in augustus van dat jaar een aanval uit op het zeeroversnest Algiers. De strafexpeditie was bedoeld om de Algerijnse vorst, de *Dey*, te dwingen de zeeroof – een eeuwenoude plaag voor handel en scheepvaart in het gebied – te beteugelen, en de daarbij tot slaven gemaakte (Europese) bemanningen en passagiers vrij te laten. Vijf officieren en 250 onderofficieren en manschappen der mariniers, geëmbarkeerd op schepen van de Koninklijke Marine, namen deel aan deze *raid*. Vier van hen werden naar aanleiding van hun heldhaftig optreden, onderscheiden met de Militaire Willems-Orde der vierde klasse. Deze ridderorde was een jaar daarvoor ingesteld door koning Willem I.





Linker- en rechterpagina: Uniformen van mariniers, begin 19e eeuw. De Illustraties zijn afkomstig uit: Ph.M. Bosscher, De Nederlandse Mariniers*, uit 1966. (NIMH)*

Reorganisatie en naamgeving

Op 2 december 1817 volgde een ingrijpende herstructurering van de Nederlandse mariniersorganisatie. Het bestaande bataljon werd uitgebreid en kreeg de naam Korps Mariniers. De eenheid omvatte voortaan een staf, vier 'divisies' en een opleidingsdepot. Deze strijdmacht moest in totaal 94 officieren en 2316 onderofficieren en manschappen gaan tellen. Een zeeofficier voerde het commando. Met de laatste maatregel hoopte de marineleiding dat de mariniers zich voldoende zouden gaan richten op inzet aan boord, en niet zouden 'verbasteren' tot landsoldaten.

Aanvankelijk waren de genoemde aantallen mariniers niet meer dan streefcijfers. Slechts ongeveer 1200 man, de helft van het gewenste aantal zeesoldaten, diende in die jaren bij de marine. Toch zag met deze reorganisatie een mariniersverband het licht, dat tot de dag van vandaag

> 'Het eerst wapenfeit van de mariniers onder de vlag van het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden was in 1816 een geallieerde antipiraterij-operatie in het Middellandse Zeegebied'

aan de Nederlandse krijgsmacht verbonden zou blijven. Dit verband werd, mede door toedoen van viceadmiraal Aegidius van Braam, gemodelleerd naar het voorbeeld van de Britse mariniers, wat qua taakuitoefening inhield dat zij naast het werpen van handgranaten en het gebruik van het geweer bedreven moesten zijn in het (samen met matrozen) bedienen van de scheepskanons. In Rotterdam, waar het opleidingsdepot was gevestigd, zou het Korps voor het oefenen van die competentie een heuse exercitiebatterij bouwen.

Niet minder belangrijk was, dat met de reorganisatie ook eerdere grieven over soldij en vergoedingen werden rechtgetrokken. Ingescheepte mariniers ontvingen wat betreft voeding en scheepssoldij voortaan net zo veel als matrozen. Officieren der mariniers kregen, met behoud van hun traktement, eenzelfde hoeveelheid rantsoenen en tafelgeld als zeeofficieren van gelijk rang.

Dr. A.J. (Anselm) van der Peet is verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag.

Bronnen:

- Ph.M. Bosscher, *De Nederlandse mariniers* (Bussum 1966) 70-72.
- A. ten Cate e.a., *Over grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015* (Amsterdam 2015) 23-25.
- C.J.O. Dorren, *De Geschiedenis van het Nederlandsche Korps Mariniers van 1665-1945* (Den Haag 1948) 56-61.

VANUIT HET BUITENLAND

In deze rubriek komen leden aan het woord die zijn uitgezonden of in het buitenland zijn geplaatst. Deze keer is dat MAJMARNS Raymon Witteveen, 35 jaar, en momenteel detachementscommandant op Sint Maarten. Zijn detachement was aanwezig op het eiland toen de orkaan Irma passeerde.



Na het behalen van zijn HAVO-diploma startte Witteveen in 1999 op 17-jarige leeftijd met de Elementaire Vakopleiding Mariniers. Na onder andere de berg- en wintertraining en de uitzending UNMEE *(United Nations Mission in Ethiopië and Eritrea)* heeft hij in 2003 de Praktische Opleiding tot Officier der Mariniers afgerond. Als officier der mariniers had hij meerdere operationele plaatsingen, heeft hij deelgenomen aan SFIR2 *(Stabilisation Force Iraq)* en heeft hij zich gespecialiseerd als instructeur in *Jungle Warfare* en *Military Tracking*. In 2008 rondde hij met goed gevolg de Middelbare Defensie Vorming af en in december 2015 werd hij bevorderd tot majoor der mariniers. Na een korte plaatsing als S4 bij 1MCG werd hij op 1 juli 2016 benoemd in zijn huidige functie van detachementscommandant op Sint Maarten (MARNSDET SXM).

(foto's collectie Raymon Witteveen)



Marinierskazerne Point Blanche op St. Maarten.

Wat houdt de plaatsing in?

'Sinds 1 november 2013 is er een permanente militaire presentie op Sint Maarten. Deze presentie bestaat uit het Marinesteunpunt Pointe Blanche met een aldaar gestationeerd Mariniersdetachement, bestaande uit een Vaste Element (VE) en een Roterend Element (RE). Deze militaire presentie is naar aanleiding van de staatsrechtelijke verandering van Sint Maarten naar een zelfstandig land binnen het koninkrijk op 10 oktober 2010, op verzoek van de Gouverneur van Sint Maarten.

Het MARNSDET SXM bestaat uit 26 VTE'n verdeeld in een VE van acht en een RE van achttien. Een rotatie voor het RE duurt vier maanden. Het VE woont met gezinsleden doorgaans voor een periode van vier jaar op Sint Maarten. Het Mariniersdetachement op Sint Maarten heeft dezelfde hoofdtaken als Defensie: het beschermen van het eigen grondgebied en dat van bondgenoten, het bevorderen van de (internationale) rechtsorde en stabiliteit en het leveren van bijstand bij rampen en crises. Met name de laatste hoofdtaak heeft prioriteit voor het Mariniersdetachement op Sint Maarten, aangezien de bovenwindse eilanden in de "hurricane belt" liggen en er een risico bestaat op aardbevingen en tsunami's. Daarnaast wordt er regelmatig militaire bijstand geleverd aan onder andere het Korps Politie Sint Maarten.'

Waarom deze plaatsing?

'Ik had mijn belangstelling voor deze functie al aangegeven in 2013. Initieel zou het een kapiteins-functie zijn, maar gedurende het proces is het een majoorsfunctie geworden, waardoor ik er toen niet voor in aanmerking kwam. Toen eind 2015 de mogelijkheid kwam om geplaatst te worden op Sint Maarten heb ik dit samen met mijn partner met beide handen aangegrepen. We waren beiden al langer enthousiast voor een plaatsing in de West en dit was het goede moment. Ik had mijn examens afgerond voor mijn HBO-studie bedrijfskunde en mijn partner was toe aan een nieuwe uitdaging. Daarbij vinden wij Sint Maarten het mooiste eiland van de Caribische eilanden binnen het Koninkrijk.'

> 'Eén van de mooiste acties was het openen van het vliegveld, direct na het passeren van de orkaan'

Hoe is het voorbereidingstraject verlopen?

'Aangezien mijn voorganger eerder van functie verwisselde dan gepland hadden wij iets minder voorbereidingstijd. Helaas was een bezichtigingsreis naar Sint Maarten niet mogelijk. Gelukkig waren wij in de gelegenheid om zelf een "vakantie" te boeken om een woning uit te zoeken. Dit wordt voor een aantal jaren je nieuwe thuis en dan wil je toch zelf je huis uitzoeken. Ook de buurt en de omgeving moeten 'goed' voelen.

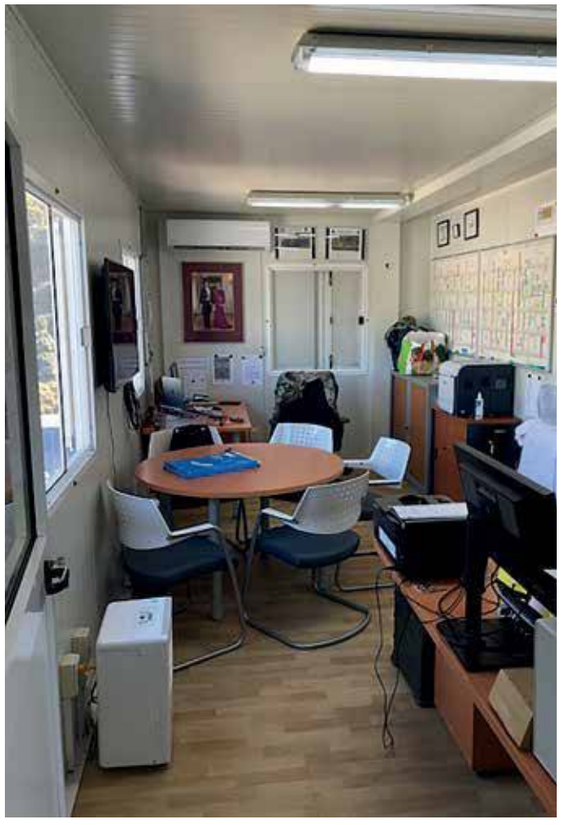
Mijn partner heeft haar baan moeten opzeggen en dat was voor haar een grote stap. Deze buitenlandplaatsing opent echter ook weer nieuwe kansen voor haar. Daarnaast hebben we sneller dan verwacht ons huis kunnen verkopen. Toen de verhuizers het huis leeghaalden en we de sleutel overdroegen aan de nieuwe bewoners wisten we dat het grote avontuur zou gaan beginnen. We wonen en werken nu bijna anderhalf jaar op Sint Maarten en ondanks orkaan Irma hebben we het nog steeds naar onze zin. Het leven en werken is fantastisch, Sint Maarten is "the friendly Island".'

Wat zijn de werkzaamheden van het detachement?

'Voor het Mariniersdetachement is de derde hoofdtaak, het leveren van bijstand bij rampen en crises, de prioriteit. Het RE heeft een oefenprogramma van vier maanden, waarin kennis en vaardigheden op peil worden gehouden, maar gedurende deze periode leveren deze mariniers meestal ook meerdere keren zachte of harde militaire bijstand. Voor orkaan Irma hebben we bijvoorbeeld meerdere keren bijstand geleverd in de vorm van een doorzoeking in de gevangenis. Dan worden de cellen doorzocht op verboden artikelen die daarna worden overgedragen aan de politie. Daarnaast is er bijstand geleverd in de vorm van observatiecapaciteit voor het Korps Politie Sint Maarten en zijn er *military trackers* ingezet, op zoek naar vermiste personen. Het VE heeft eigenlijk een dubbele pet op: die van "kazerne staf" en die van "operationele eenheid". Als steunpunt hebben wij veel werkzaamheden die een reguliere kazerne ook heeft en daarnaast is het VE onderdeel van de operationele eenheid.'

Hoe was de inzet van het detachement na de orkaan Irma?

'Het VE is na de orkaanpassage ingezet als *liaison* tussen de militaire eenheid en civiele partners door zijn lokale kennis. Met onze jarenlange ervaring op Sint Maarten en onze contacten met bedrijven en individuen hebben we veel activiteiten van de *Joint Taskforce* op Sint Maarten (JTF SXM) kunnen versnellen. Daarnaast hebben we een aantal hulpverzoeken vanuit Nederland kunnen oppakken om mensen met elkaar in contact te brengen. Dat was voor ons een kleine moeite, maar had veel betekenis voor deze personen.



Kantoor in de kazerne.

Eén van de mooiste acties was het openen van het vliegveld, direct na het passeren van de orkaan. Hierdoor konden de hulpgoederen binnenkomen en konden de evacuaties opgestart worden. Het RE is onder bevel



De shelter *in een school, waar de militairen tijdens de orkaan met hun gezinnen verbleven.*

gesteld van de JTF SXM. Na beëindiging van de militaire bijstand heeft het VE de reguliere werkzaamheden weer opgepakt. Het reguliere oefenprogramma voor het RE is wel enigszins aangepast. Tot het eind van het jaar zal het RE militaire presentie tonen door het beoefenen van sociale patrouilles en het leveren van handjes voor kleine projecten die een maatschappelijke waarde hebben. Tijdens de sociale patrouille praten de mariniers met de lokale bevolking om meer kennis en inzicht te krijgen van de situatie op het eiland.'

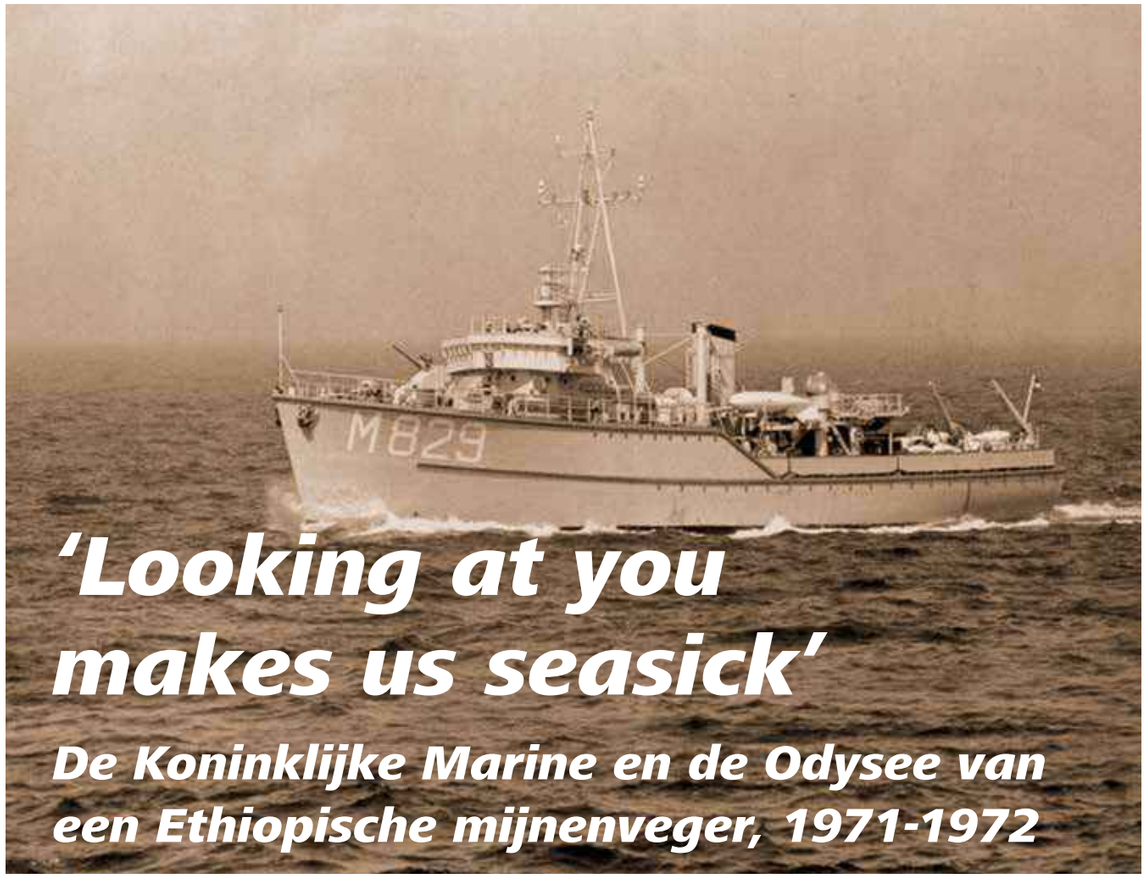
Welke gevolgen heeft orkaan Irma voor u en uw partner gehad?

'De periode rond de passage van de orkaan was stressvol. Normaal gesproken ga je als militair naar een inzetgebied en laat je je thuisfront veilig achter maar dit keer was het thuisfront direct betrokken bij de ramp en dat geeft

'De periode rond de passage van de orkaan was stressvol.

zeker een extra dimensie aan je werk. Voor rampen en calamiteiten hebben we plannen klaar liggen maar toen de dag voor de orkaan bleek dat de vooruitzichten slecht waren hebben we deze plannen toch bijgesteld. Eén punt daarvan was dat we de gezinnen naar de school hebben gehaald, die als *shelter* diende voor de militairen die vanuit Aruba waren ingevlogen. Achteraf bleek dit een zeer goede beslissing geweest te zijn aangezien drie van de zeven huizen verwoest zijn door de orkaan. De school waar we zaten bood de gezinnen en hun huisdieren een veilig onderdak, waardoor wij als militairen gelijk na de orkaan aan het werk konden.

Gelukkig zijn een aantal dagen na de passage mijn partner en onze huisdieren via Curaçao naar Nederland geëvacueerd, waarna ik mij volledig kon focussen op het werk. De materiële schade is voor ons beperkt gebleven maar sommige collega's zijn alles kwijt geraakt. Ongeveer twee weken na de orkaan kon ik weer thuis wonen en drie weken later ben ik voor gezinshereniging twee weken naar Nederland geweest om mijn partner weer op te halen. Sinds eind oktober zijn we samen weer terug op Sint Maarten en dat bevalt ons prima.'



'Looking at you makes us seasick'

De Koninklijke Marine en de Odysee van een Ethiopische mijnenveger, 1971-1972

In de nadagen van het regime van keizer Haile Selassie van Ethiopië, zond Nederland een detachement militaire adviseurs naar dit land. Het hoe en waarom achter deze bijzondere inzet en de betrokkenheid van de Koninklijke Marine, worden in deze bijdrage uit de doeken gedaan.

Het keizerrijk Ethiopië kende omstreeks 1970 grote politieke en economische problemen en werd geteisterd door hongersnoden. Het staatshoofd, Haile Selassie, regeerde als absoluut vorst, maar kreeg steeds meer met oppositie te maken. De keizer probeerde vergeefs modernisering door te voeren in de landbouw en de schaars aanwezige industrie.[1] Het regime kon in die jaren overigens rekenen op steun van de Verenigde Staten. De Amerikanen ervoeren het als nuttig een regionale grote mogendheid als Ethiopië nabij het Midden-Oosten als bondgenoot achter de hand te hebben. Door tussenkomst van Selassie, die een grote rol speelde binnen de Organisatie voor Afrikaanse Eenheid (tegenwoordig Afrikaanse Unie), hoopte Washington invloed uit te kunnen oefenen op politieke ontwikkelingen in jonge staten in Afrika.[2]

Nederland, Ethiopië en wapenexport

Tot de Tweede Wereldoorlog bestond er slechts sporadisch contact tussen Nederland en Ethiopië.

^ *Hr. Ms. Elst. Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag (NIMH).*

Dit veranderde in 1949 na de onafhankelijkheid van Indonesië. De eerder in Insulinde gevestigde Handelsvereniging Amsterdam (HVA) besloot zich in Ethiopië te vestigen om daar suikerriet te verbouwen. Aanvang 1970 was de HVA Ethiopia uitgegroeid tot het grootste buitenlandse bedrijf in Ethiopië. Daarnaast waren in het land (kleine) vestigingen van Philips en SHELL te vinden en kende de Ethiopische hoofdstad Addis Abeba na 1950 een Nederlands gezantschap. De toenemende contacten op economisch en diplomatiek vlak werden onderstreept met een staatsbezoek dat Haile Selassie in 1954 aan Nederland bracht. In 1969 volgde een staatsbezoek van koningin Juliana, prins Bernhard en prinses Beatrix aan Ethiopië. Hieruit vloeiden naast een vriendschappelijke band tussen de beide staatshoofden, enige technologisch-economische samenwerkingsprojecten voort.[3] Verder toonde Ethiopië belangstelling voor de aankoop van Nederlandse schepen, waaronder marinevaartuigen.[4] Het laatste kwam niet uit de lucht vallen. In de jaren 1960 maakte personeel van de Ethiopische marine meermalen zijn opwachting in Vlissingen voor onderwijs aan de lokale Zeevaartschool. [5]

Daarbij was Nederland omstreeks 1970 geen onbekende in de wereld van exporteurs van grotere wapensystemen als schepen en vliegtuigen. In de eerstgenoemde sector scoorde Nederland, met 57% van het totaal, hoger dan enig ander land.[6] Last but not least kende de Koninklijke Marine in dat tijdsbestek een overschot aan ongebruikt en verouderd materieel. Het betrof vooral mijnenvegers van de Dokkum- en Wildervank-klasse,die al geruime tijd in tweede reserve lagen en op het punt stonden te worden afgevoerd voor de verkoop.[7]

Aangezien de autoriteiten in Addis Abeba interesse toonden voor onder andere een 'patrouilleschip', viel het de Nederlandse autoriteiten niet zwaar één van deze af te voeren vaartuigen aan te wijzen voor verkoop aan Ethiopië. De staatsecretaris voor de Marine, viceadmiraal b.d. A. van Es, verzocht koningin Juliana dan ook op 7 september 1970, haar goedkeuring te verlenen aan het afvoeren van Hr. Ms. Elst, naamsein M 829, ten behoeve van verkoop aan de Ethiopische marine.[8] Het verzoek van Van Es betrof overigens een formaliteit.[9] De mijnenveger was enige dagen eerder al door de Ethiopiërs gekocht voor ƒ 190.000 met een rentevergoeding van 8% per saldo. De eerste termijn ad. ƒ 50.000 (zonder rentevergoeding) moest binnen twee maanden zijn betaald, de overige (vier) termijnen van elk ƒ35.000 dienden voor 1 juni 1974 te worden voldaan. De koopakte vermeldde verder dat'Ethiopië verklaart het schip voldoende te kennen'. Ook was het vaartuig voortaan 'voor rekening en risico' van het Afrikaanse land.[10]

'Bemoeienissen'[11]

De op 2 november 1970 pas officieel van de sterkte afgevoerde Elst, werd vervolgens van Den Helder naar Alblasserdam overgebracht in afwachting van de nieuwe eigenaar. Los van de betaling van de eerste termijn lieten de autoriteiten in Addis Abeba evenwel weinig van zich horen. Aanvang augustus 1971 kwam hier verandering in. Het Ministerie van Defensie werd benaderd door de Ethiopische zeestrijdkrachten met het verzoek of zij met de Mijnendienst in Den Helder contact mochten opnemen in verband met de aankoop van de Elst Verdere details ontbraken. De op het departement met dit dossier belastte officier liet het graag bij een geleiding in de vorm van een telefonische aankondiging aan de commandant van de Mijnendienst. Deze laatste, kapitein-ter-zee Ch. Huijsman, was zodoende enigszins door het verzoek overvallen, maar ontving op 12 augustus twee officieren van de Ethiopische marine met alle egards. Tijdens dit onderhoud kreeg hij een lijst van wensen voorgelegd inzake het opwerken van de kustmijnenveger en haar bemanning. In september, wanneer het schip langs de wal zou proefdraaien op de werf, wensten de Ethiopiërs dat een Nederlandse onderofficier-machinist hen terzijde zou staan. Aanvang oktober diende de KM vervolgens assistentie te verlenen bij het overvaren van Alblasserdam naar Den Helder. Hierna moest de mijnenveger verder worden toegerust en gedokt. Ten slotte diende een opwerkperiode van drie weken plaats te vinden. Schip en bemanning werden dan geacht gereed te zijn voor



Het KM-detachement van HIMS MS 41.Van links naar rechts: LTZ2 OC C.C.M. de Nooijer, SGT-machinist H. Zijlstra, KPL elektro- monteur P.A.H. Smits en KPL radio-radarmonteur W.J.A.A. Vierwind. (Heldersche Courant)

de overtocht naar Ethiopië. Nadat Huijsman van zijn eerste verbazing bekomen was, deed hij zijn beide gasten beleefd uitgeleide om vervolgens telefonisch contact te zoeken met de commandant der Zeemacht in Nederland (CZMNED) viceadmiraal A. van der Moer. Hij merkte in dit gesprek fijntjes op dat hem tevoren 'terzake geen formele opdrachten hadden bereikt' en dat hij zich nu met een reeks vraagstukken geconfronteerd zag. Voor het bijstaan van de Ethiopiërs (een twintigtal was inmiddels in Alblasserdam gearriveerd) op hun overtocht naar Den Helder achtte de commandant Mijnendienst het in deze omstandigheden noodzakelijk dat van KM-zijde '2 zeeofficieren, 1 bootsman, 1 onderofficier-machinist en 3 machinisten' meevoeren. Verder kwam hem het toevoegen van een elektromonteur en een telegrafist 'gewenst voor', alsook een escorte op het zeetraject van 'een KM-mijnenveger'. Tevens moest in allerijl de radar van het schip worden gerepareerd die tijdens het overvaren vanuit Den Helder was uitgevallen. Verder voorzag Huijsman problemen waar het de bevelsverhoudingen van Nederlands personeel ten opzichte van de Ethiopische commandant betrof. Van het Ministerie van Defensie verwachtte hij over dit alles 'strikte en duidelijke instructies'.[12]

Bij het commandement der Zeemacht was evenmin de vlag uitgegaan met het vooruitzicht dat assistentie aan de Ethiopiërs onverwacht extra inzet van KM-personeel en materiaal met zich meebracht. De departementale leiding besliste evenwel na verder contact met de autoriteiten in Addis Abeba dat om politieke redenen CZMNED de Ethiopiërs vergaand terzijde moest staan. Eind augustus ontving viceadmiraal Van der Moer de order dat het omvaren van de mijnenveger van Alblasserdam naar Den Helder 'zal geschieden door km'. Ook moest de vlagofficier ervoor zorg dragen de bemanning aan te vullen 'voorzover voor veilige overtocht noodzakelijk'. Bovendien diende CZMNED de bemanning 'op te werken tot een voldoende graad van geoefendheid op gebied van zeemanschap, navigatie en zelfstandige bediening van de scheepsinstallaties'.[13] Daar kon Van der Moer het mee doen. De transfer naar Den Helder vond op 4 oktober 1971 plaats. Het



De MS 41 kort na het rendez-vous met de RFA Grey Rover (A269). Uiterst rechts op de brug staat LTZ2 OC De Nooijer. NIMH.

schip voer hierbij nagenoeg geheel op aanwijzingen en daadwerkelijke inzet van aan boord geplaatst KM-personeel. Tijdens de passage werd de inmiddels tot His Imperial Majesty's Ship (HIMS) MS 41 gedoopte mijnenveger begeleid door een Nederlands vaartuig van de Dokkum-klasse.[14] Na te zijn afgemeerd aan de steiger van de Mijnendienst werd de Ethiopische bemanning in de loop van oktober aangevuld tot in totaal 44 man. Zij werd hierbij ad hoc ingekwartierd in onderkomens van zowel de Mijnendienst zelf als de marinekazerne Willemsoord.[15]

De zorgen voor kapitein-ter-zee Huijsman inzake zijn Ethiopische gasten en hun schip waren hiermee geenszins voorbij. Prins Alexander Desta, commodore van de Ethiopische marine en kleinzoon van keizer 'Haile Selassie, had namelijk een verzoek ingediend bij de Nederlandse minister van Defensie H.J. de Koster om tijdens de reis naar de Hoorn van Afrika adviseurs van de Koninklijke Marine aan boord van de MS 41 te plaatsen. Dit detachement moest de Ethiopische commandant adviezen geven en assistentie verlenen 'ter bevordering van een veilige overtocht'. De vertrekdatum viel 'waarschijnlijk' in de maand november.[16]

Na goedkeuring van dit verzoek door de departementsleiding, zocht de Mijnendienst koortsachtig naar een officier die in staat werd geacht een dergelijke groep adviseurs aan te sturen en het HIMS MS 41 veilig naar Ethiopië te geleiden. De keuze viel op luitenant-ter-zee der tweede klasse oudste categorie C.C.M. de Nooijer, commandant van de mijnenveger Hr. Ms. Woerden. Hij werd op 11 oktober van zijn bevel ontheven en aangewezen voor het overvaren van het Ethiopische vaartuig.[17] De Nooijer zou in deze taak worden bijgestaan door sergeant-machinist H. Zijlstra, korporaal radio-radarmonteur W.J.A.A. Vierwind en korporaal elektromonteur P.A.H. Smits.[18]

Door onder andere achterstallige betalingen van Ethiopische zijde, alsook onduidelijkheden van de kant van de autoriteiten in Addis Abeba over de vertrekdatum van het schip, vond de opwerking van de Ethiopische bemanning pas medio december 1971 plaats.[19] De commandant Mijnendienst had evenwel goede hoop dat hij zijn Afrikaanse gasten niet al te lang hierna kon uitzwaaien.

De tocht der tochten

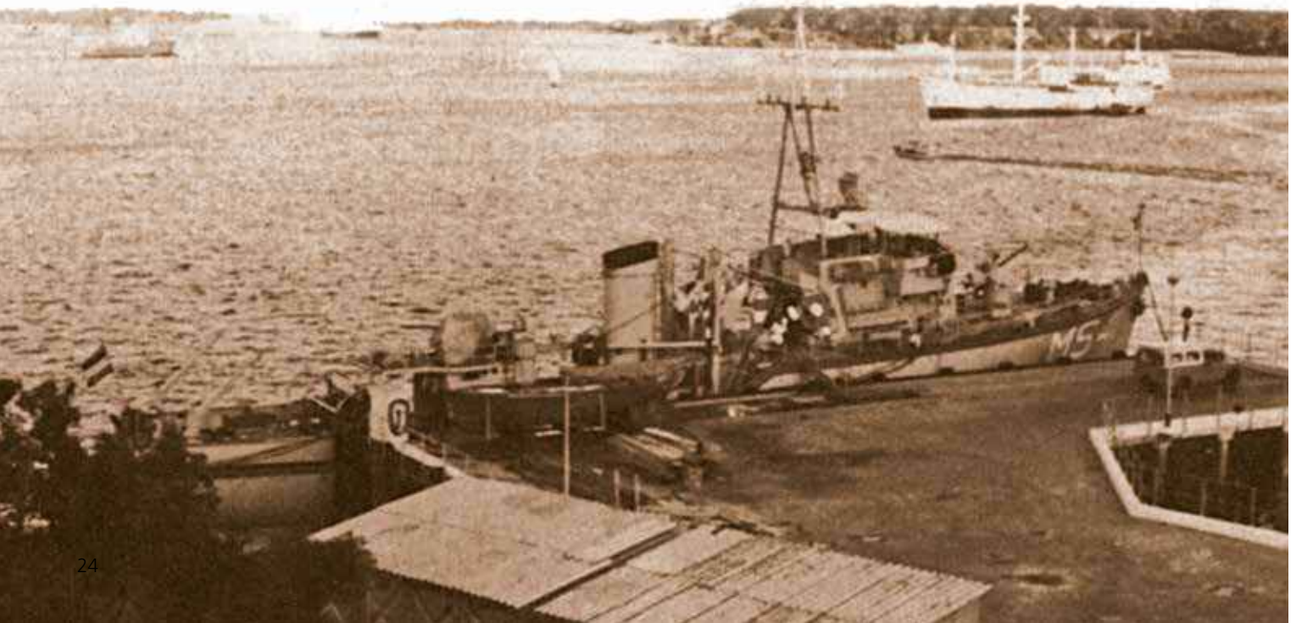
Op de ochtend van 27 maart was het eindelijk zo ver, uitgeleide gedaan door een sombere bui, met de Ethiopische vlag in top, verliet HIMS MS 41 het Nieuwe Diep met als bestemming de havenplaats Massawa in de Rode Zee. De 42 opvarenden aan boord, 38 Ethiopiërs[20] en het vier koppen tellende Nederlandse detachement zouden via Kaap de Goede Hoop naar de Hoorn van Afrika varen. Een afstand van ongeveer 12.000 zeemijlen, die in drie maanden overbrugd moest worden. De kortere route via het Suezkanaal was na de Zesdaagse Oorlog in het Midden-Oosten van 1967 onmogelijk geworden door de afsluiting van deze waterweg. De mijnenveger kon daarbij geen hogere vaart lopen dan 10 mijl per uur, omdat bij meer snelheid de olievoorraad in een te hoog tempo slonk. Ook kon tussen Pointe Noire, (voormalig Frans) Congo en de wateren van Kenia geen haven worden aangedaan met het oog op de politieke situaties in de landen die dan werden gepasseerd. Op dit deel van het traject viel het schip voor de bevoorrading terug op Britse Royal Fleet Auxilaries (RFA's). Het detachement had als gezegd een adviserende taak. Welnu, het eerste advies dat LTZ2 OC De Nooijer de Ethiopiërs na het passeren van de Verkenton Schulpengat gaf, was terug te keren naar Den Helder. Er zat namelijk lucht in het smeeroliesysteem van de tandwielkasten. Na snel uitgevoerde reparaties, koos de MS 41 op 28 maart andermaal zee.[21]

Na twee dagen varen bij windkracht 8, die menig Ethiopiër aan boord 'de kop kostte', bereikte de mijnenveger de Britse marinebasis Portland. Hier werd op de rede brandstof geladen van de RFA Grey Rover (A269). De MS 41 vervolgde zijn weg door regen, mist en harde wind, waardoor vooral de Afrikaanse opvarenden reikhalzend uitkeken naar betere weersomstandigheden. De Nooijer liet intussen het drinkwater aan boord rantsoeneren met het oog op de moeizame bevoorrading. Ook was een scherp voedingsbeleid noodzakelijk gegeven het feit dat het schip slechts één (kleine) vrieskast telde en de kok enkel in staat was macaroni te serveren, wat de Nederlanders ertoe bracht zelf brood te bakken enz. Op 5 april, toen de temperatuur een waarde van 15° C bereikte, waagden sommige Ethiopiërs het hun bivakmutsen en waakjassen af te doen. De volgende dag liet het schip het anker vallen op de rede van Las Palmas, Gran Canaria, Canarische Eilanden. Na een tussenstop van 72 uur voer de MS 41 weer uit met bestemming Monrovia. Hoewel de weersvoorspelling gunstig was, bleek de zeegang dusdanig hoog te zijn (golven tot 6 meter), dat de Nederlanders om 15.00 uur adviseerden terug te keren naar de Spaanse havenstad. Een advies waaraan de Ethiopische commandant gaarne gehoor gaf.[22]
Op 12 april liet de MS 41 andermaal Las Palmas achter zich en werd de volgende dag de Noorderkeerkring gepasseerd. In de middag van 17 april bereikte de temperatuur tropische waarden: 36° C. Hoewel de Ethiopiërs zich bij deze waarden meer thuis voelden, zorgden zowel een defect aan de vriesinstallatie als de airconditioning, en een 'nogal hoge' vochtigheidsgraad, voor veel ongerief. Gelukkig liep het schip later die dag

Monrovia, Liberia binnen, waar met assistentie van de wal rondom de klok werd gewerkt om beide defecten te verhelpen.[23]
Toen de mijnenveger in de ochtend van 21 april Monrovia verliet, was enkel de vriesinstallatie gerepareerd, 's Avonds wendde de mijnenveger de steven weer richting Monrovia, omdat bericht ontvangen was dat het rendez-vous met de Britse tanker nabij Kaap de Goede Hoop, met 11 dagen was uitgesteld. In de Afrikaanse havenstad te-ruggekeerd, werd pas op 29 april een monteur gevonden die er in slaagde de airco weer tot leven te wekken. Nadat de Nederlanders de inkoop van voorraden in Monrovia ter hand hadden genomen, verliet de MS 41 op 4 mei de West-Afrikaanse havenstad. Een kleine week later bereikte het schip, na de evenaar te hebben gepasseerd, Pointe Noire, Congo. De bemanning deed haar uiterste best nog vóór de 21 dagen tellende non-stop reis naar Mombasa, in Kenia, vertier aan wal te vinden. Op 13 mei lichtte het Ethiopische vaartuig andermaal zijn anker.[24]

Met 41 man aan boord (één Ethiopiër bleef ziek achter in Pointe Noire) koerste het schip in zuidelijke richting. De temperatuur zakte gestaag, waardoor aan dek waakjassen en bivakmutsen wederom een vertrouwd gezicht waren. Het bericht dat het rendez-vous met de bevoorrader een dag eerder plaatsvond, werd met het oog op de slinkende voedselvoorraad met gejuich ontvangen. Op Eerste Pinksterdag, 21 mei, 50 mijl westelijk van Kaap de Goede Hoop, vond vanaf het *air stores support ship* de RFA Reliant (A84) in een recordtijd van 15 minuten het overbrengen van proviand en andere voorraden plaats. Voor brandstof en drinkwater volgde een dag later contact met de RFA Tide Surge (A98). Om 8.00 uur was de mijnenveger met twee slangen verbonden met de grote tanker. De wind liet zich met een 8-9 Beaufort niet onbetuigd en gierde tevreden rond beide schepen. Het resultaat was een tweeënhalf uur lange strijd waarin de bemanningen van beide vaartuigen krampachtig probeerden de slangen voor breken te behoeden. Morele steun werd ondervonden van de Britse commandant, die seinde: 'looking at you makes us seasick'. Omstreeks 11.00 uur was de brandstofbevoorrading voltooid. Hierna nam het schip een noordelijke koers aan. De bemanning hield zich ondertussen bezig met het verwijderen van honderden liters dieselolie die de Britten vrijelijk over de mijnenveger hadden gespoten bij het doorblazen van de slangen na de beëindiging van het olieladen. Op 27 mei luwde de wind tot 7 Beaufort, steeg de temperatuur en passeerden De Nooijer en de zijnen de Zuiderkeerkring in noordelijke richting. De volgende dag werd de bemanning vroeg in de ochtend nabij Beira, Mozambique verrast door het Britse fregat HMS Cleopatra met het verzoek voor haar bemanning post naar Mombasa, Kenia over te brengen. Van hun kant assisteerden de Britten bij het contact maken met de fleet support tanker RFA Gold Ranger (A 130). Deze zou de MS 41 voor het laatst op zee van olie en drinkwater voorzien. Die namiddag wuifden de bemanningen van beide schepen elkaar reeds uit en koerste het kleine vaartuig bij een temperatuur van 41° C moeizaam tegen de Agulhasstroom in naar het noorden. Donderdag 1 juni verscheen Mombasa aan de kim. Dat weekend genoot het KM-detachement een uitgebreide rijsttafel aan boord van de Nederlandse vrachtvaarder MusiLloyd. De gezagvoerder ervan was de mening toegedaan dat de vier marinemannen, 'gezien (hun) lichamelijke en geestelijke conditie', hier hard aan toe waren. Op 9 juni liet de mijnenveger Kenia weer achter zich op weg naar Djibouti, de voorlaatste haven op het traject naar Ethiopië. In de loop van de avond nam de wind aan kracht toe en tegen middernacht vielen de hoofddiesels regelmatig uit door de enorme slingeringen die het schip maakte. Het weerbericht de volgende ochtend met de hierin vermelde windkracht 11, bracht geen verbetering in de reeds onbehagelijke situatie. Daarbij had het door de stroom van vijf mijl om de Noord weinig zin terug te keren. Noodgedwongen zetten De Nooijer en het overige scheepsvolk de reis voort. Pas na het passeren van Mogadishu aan de Somalische zuidkust, zwakte de wind af tot 7 Beaufort. 'Bemanningsleden, welke dagen in het niet waren verdwenen, kwamen weer te voorschijn'. Op 15 juni liep het scheepje bij een temperatuur van 45° C Djibouti binnen. Na een onverwachte tussenstop door de commandant in het Ethiopische Assab waar het schip een 'finishing touch' kreeg, bereikte HIMS MS 41 in de ochtend van 22 juni haar nieuwe thuishaven Massawa. De Nooijer en zijn mannen hadden hun 'mission completed'. Al het in de marinebasis aanwezige personeel gaf de Ethiopische bemanningsleden een warm onthaal, de Nederlanders werden in een lokaal hotel ondergebracht. Zij keerden, na nog kort in Addis Abeba te hebben verbleven op invitatie van prins Alexander Desta, op 3 juli per vliegtuig in Nederland terug.[25]

HIMS MS 41 afgemeerd aan een kade bij Pointe Noire, mei 1972. (NIMH)



Aftermath

De Koninklijke Marine, die van aanvang aan slechts gematigd enthousiast was over de contacten met de Ethiopiërs, hield aan de assistentie van de ex-Elst een katterig gevoel over. De hele affaire had enkel geld gekost (verblijf en onderricht Ethiopiërs, de assistentie van het schip tijdens de overtocht van Alblasserdam naar Den Helder, en uiteindelijk de bijstand gedurende de reis naar Ethiopië). De betrokken KM-adviseurs waren na de langdurige inzet cynisch gestemd weergekeerd. De Nooijer stelde in zijn verslag dat de reis weliswaar uiteindelijk 'voorspoedig' was beëindigd, maar schreef dit vooral toe aan 'de inventiviteit van de sergeant-machinist en de beide korporaals'. Het adviseren van de Ethiopische bemanning was daarbij door de Nederlanders als 'moeilijk' ervaren. De Nooijer kwalificeerde bovendien de ontvangst voor het KM-personeel te Massawa en het afscheid van de bemanning 'na bijna zes maanden samenwerking' (inclusief opwerkingstijd) als 'matig'. De ontvangst door prins Desta deed aan dit wrange gegeven weinig af. De Nederlandse regering tenslotte, hield weinig over aan de vergaande assistentie aan de Ethiopische strijdkrachten.[26] Nog voordat alle termijnbetalingen van de mijnenveger waren voldaan, volgde begin 1974 in Addis Abeba een staatsgreep. Het navolgende jaar vonden zowel Haile Selassie als een groot deel van zijn familie, waaronder prins Desta, de dood en werd een anti-Westerse communistische republiek uitgeroepen.[27] De ex-Elst kende nog tot 1990 een vermelding in Jane's Fighting Ship's voordat ze in de geschiedenis verdween. Het is onbekend of ze in de jaren 1970-1980 ooit buitengaats is geweest. De Jane's hield het er na 1974 slechts op dat het vaartuig 'still may retain some minesweeping capability'.[28]

dr. A.J. (Anselm) van der Peet is verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag. Dit artikel is eerder verschenen in Mars et Historia.

Noten

1 L.J. Slikkeveer, *Ethiopië* Landendocumentatie 1986 nr. 3 Koninklijk Instituut voor de Tropen ('s-Gravenhage, 1986), 9,24,67.
2 Baffour Agyeman-Duah, The United States and Ethiopia, *Military Assistance and the Quest for Security*, 1953-1993 (Lanham 1994) xiv. De Verenigde Staten verhuurden bijvoorbeeld vanaf 1962 tegen een schappelijke prijs de ex-USS Orca AVP 49 (een tender voor watervliegtuigen) aan de Ethiopische marine. Het schip droeg hierna de naam HIMS Ethiopia. Bron: *Jane's Fighting Ships 1970-1971* (London 1970).
3 S. Steenhuis, 'De Ethiopische revolutie door Nederlandse ogen. Een archiefonderzoek naar de Nederlands-Ethiopische betrekkingen tijdens het kabinet-Den Uyl 1973-1977', Master thesis, Universiteit Utrecht (2007) 21-22,27.
4 'Ethiopië wil schepen kopen in Nederland', *Algemeen Dagblad*, 4-2-1969.
5 Steenhuis, 'Ethiopische revolutie', 26.
6 L. van der Mey, K. Colijn (red.), *De Nederlandse wapenexport. Beleid en praktijk. Indonesië, Iran, Taiwan* Clingendael-reeks dl 2 ('s-Gravenhage 1984)35,37.
7 Naast verkoop aan particulieren als zeekadetkorpsen en slopers, vonden in totaal drie mijnenjagers hun weg naar buitenlandse marines. Eén vaartuig van de Wildervank-klasse ging over naar de Ethiopische marine, twee andere schepen van deze klasse werden in 1974 aan Oman verkocht. Bron: NIMH, SDOC.
8 NIMH,Schependocumentatie (SDOC), Hr. Ms. Elst.
9 NIMH, SDOC, Elst. De Koninklijke machtiging voor het afvoeren uit de sterkte van Hr. Ms. Elst werd op 14-9-1970 bij kabinetsrescript nr. 39 verleend. Overigens was de mijnenveger al in juni 1970 de facto overgedragen aan de Directie Domeinen. Zie: NIMH, SDOC, Elst, brief Hoofd van het Bureau bevoorrading KLTZA A.C.L. van Aalst aan de inspecteur der Domeinen Zuid-Holland, Overdracht aan Domeinen van Hr. Ms. Elst, 4-6-1970.
10 NIMH, SDOC, Elst.
11 Ontleend aan: Nationaal Archief (NA), Ministerie van Defensie, Archief commandant der Zeemacht in Nederland (CZMNED) (1939) 1945- 1989, Inv.nr.625, Het assisteren bij het opwerken van schip en bemanning en reisverslag a/b ex-Elst van Den Helder naar Ethiopië 27-3/22- 6-1972; Brief Commandant Mijnendienst in NL, KTZ Ch. Huijsman aan CZMNED, onderwerp: bemoeienissen met HIMS MS 41 (ex Hr. Ms. Elst), nummer 2011,16-8-1971.
12 Ibid.
13 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, telex R 041313z, Fm marine denhaag to rnflh/czmned, Unclas gmr ien schip ex elst, augustus 1971 (zonder dagtekening).
14 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, brief Chef-staf CZMNED commandeur B. Veldkamp aan de commandant van de Mijnendienst in Nederland,4-10-1971,466633/464881, bemoeienissen met HIMS MS 41 (ex Hr. Ms. Elst).
15 Ibid
16 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, Nota Chef van de marinestaf aan de Vlagofficier personeel, 17-9-1971, nummer S. 113.301/103.749, onderwerp: Personeelsdetachement overtocht "Elst", Opsteller J.J. Valk.
17 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, telex R 041313z, Fm cmdned to rnflhcb/woerden, Unclas personeel, oktober 1971 (zonder dagtekening).
18 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, CZM No 473348, ingekomen 17-3-1972 Instructie Detachementscommandant MS 41,VADM J.B.M.J. Maas.
19 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, Brief C Mijnendienst, LTZ Ch. Huijsman, 7-12-1971, No. 2981 - 2011, assistentie opwerken ex Hr. Ms. Elst.
20 Van de eerder in Nederland gearriveerde 44 Ethiopische bemanningsleden, waren er inmiddels 6 gedrost.
21 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, Dienstgeheim, Reisverslag ex -Elst, HIMS MS 41 ingekomen 25-7-1972, Aangeboden door CZMNED, voor deze SCS KTZ N.J. Tulp, aan MINDEF en BDZ, nr. 477910,12-7-1972, Nummer: 003/MS/72. Reis periode 27 maart tot 22 juni 1972, C.C.M. de Nooijer, LTZ 2 OC.
22 'Met een W.U. naar Ethiopië', jrg. 25, no. 11, juni, *Alle Hens* (1972) 28-29, aldaar 29.
23 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr. 625, Dienstgeheim, Reisverslag ex -Elst, HIMS MS 41 ingekomen 25-7-1972, Aangeboden door CZMNED, voor deze SCS KTZ N.J. Tulp, aan MINDEF en BDZ, nr.477910,12-7-1972, Nummer:003/MS/72. Reis periode 27 maart tot 22 juni 1972, C.C.M.de Nooijer, LTZ 2 OC.
24 Ibid.
25 Ibid; 'Met een W.U. naar Ethiopië', jrg. 26, no. 1, augustus, *Alle Hens* (1972) 12-15.
26 NA, Mindef, CZMNED, (1939) 1945-1989, Inv.nr.625, Dienstgeheim, Reisverslag ex -Elst, HIMS MS 41 ingekomen 25-7-1972, Aangeboden door CZMNED, voor deze SCS KTZ N.J. Tulp, aan MINDEF en BDZ, nr.477910,12-7-1972, Nummer: 003/MS/72. Reis periode 27 maart tot 22 juni 1972, C.C.M. de Nooijer, LTZ 2 OC
27 Het stoffelijk overschot van Haile Selassie werd door de leider van de coupplegers, Mengistu Haile Mariam, 3 meter onder zijn bureau begraven. Dit "om er zeker van te zijn dat de dode niet meer zou opstaan. "Bron: 'Mengistu bewaarde lichaam Haile Selassie onder zijn bureau", *Trouw*, 17-2-1992.
28 *Jane's fighting Ships 1990-1991* (London 1990) 163.

Onlangs ontving de redactie een leuk krantenartikel uit Spanje over Nederlandse (oud) marineofficieren die daar woonachtig zijn. Zij komen geregeld bijeen en houden zo een goede marinetraditie, saamhorigheid, in ere. Hieronder het artikel uit het Nederlandstalige weekblad “de week”.



‘Geregeld komen er nieuwe leden bij in de vorm van overwinteraars of residenten die allemaal één ding gemeen hebben, namelijk hun marine-achtergrond’

Al 35 jaar stukje Hollands marineleven aan de Costa

Ieder half jaar organiseren Ed Richelle en Corry Stoel aan de Costa Blanca een contactbijeenkomst voor ex-marineofficieren, actief dienende marineofficieren en hun partners. Dit wordt nu al 35 jaar gedaan om een stukje marinetraditie in ere te houden. De in Spanje wonende of verblijvende deelnemers zijn afkomstig uit een gebied dat zich uitstrekt van Almeria tot Vinaros. De leden borrelen en eten samen en wisselen daarbij nieuwtjes, herinneringen en wederwaardigheden uit. De enige voorwaarde is dat men marineofficier is of is geweest. Iedereen die aan die voorwaarde voldoet is welkom. Het jubileum is aanleiding voor de commando-overdracht van Ed Richelle, een der initiatiefnemers indertijd, aan Wim Koenraad. De coördinatie gaat van Corry Stoel (de enige vrouwelijke ex-officier) naar José van Oost.

Het begon allemaal op de valreep in 1981. Op de verjaardag van het Korps Mariniers, 10 december, dronken Ed Richelle en Herrie Klaassen (inmiddels overleden) samen een borrel. Ed was indertijd consul in Benidorm en hij had in zijn mariniersopleiding les gehad van Klaassen. Hij herinnert zich die dag nog levendig. ‘We haalden herinneringen op aan de les compagnieschool. Dat was altijd lachen, want wij burgers brachten er geen moer van terecht!’ Diezelfde avond ontsprong het idee om eens rond te kijken of ze met meer oud-marineofficieren af en toe een slokje konden drinken en vanwege de houdbaarheid van het lijf daarbij een vorkje konden prikken, lees ‘een blauwe hap eten’. Ze publiceerden dit idee in de Nederlandstalige bladen die hier toen verschenen, maar ook in de marinebladen in Nederland. Al een maand later, op 10 januari 1982, organiseerde Ed Richelle op het terras van ‘Cervantes’ in Benidorm een kennismakingsbijeenkomst. Er kwamen dertig mensen opdagen. Richelle: ‘In de loop der jaren bleek dat diverse ambassadeurs oud marineofficier waren, dus die werden ook uitgenodigd.’

Elk jaar was 10 december een vaste prik, dan stuurden ze ook een loyaliteitsbetuiging, vervat in een telegram aan de korpsleiding van de mariniers. ‘Omdat we vier keer per jaar bij elkaar kwamen werd het zeer vormelijke en altijd correcte antwoord dan een paar maanden later weer voorgelezen,’ lacht Richelle. Bij een borrel en bij voorkeur een Indische hap.

Daardoor kon het illustere gezelschap regelmatig worden gespot in Aziatische restaurants. Herrie Klaassen en zijn vrouw Alida (nog steeds lid) haalden de groep dan weer bij de les met een rijsttafel in hun boerderij in Altea. In 1986 kwam een Nederlands marine-eskader onder commando van Schout bij Nacht Van Renesse naar Alicante, bestaande uit het fregat De Ruyter, bevoorradingsschip De Poolster en drie fregatten en onderzeeboten, die na een zes maanden durende Far East-reis afmeerden. Richelle kan er nog smakelijk over vertellen. ‘Herrie en ik organiseerden een paella bij mij in de tuin. De gewapende wacht aan de poort waren mijn kinderen van zes en zeven jaar. De onderzeeboten arriveerden om 12.00 uur in Cartagena, gelijktijdig met het eskader in Alicante. De consul van Alicante deed daar de opvang en vroeg mij hetzelfde te doen in Cartagena. Op het allerlaatste moment liet protocol mij weten dat de hoogste officier aan boord de Kapitein ter zee Jaap Kleijn was. Hij maakte als commandant onderzeebootdienst zijn afscheidstournee. Omdat mijn rang als consul van Benidorm gelijkgesteld werd met overste, moest ik mijn opwachting aan boord maken; was de hoogste een kapitein-luitenant ter zee geweest, dan had hij naar mij toe moeten komen op de winderige, kale en snikhete kade. Eenmaal aan boord sprak de eerste officier mij toe in het Engels en toen ik in het Nederlands antwoordde zei de techneut aan boord: ‘Zie je wel, het is een marinier, je ziet het toch aan die das!’ Het werd heel gezellig met acht man in een piepkleine kajuit. De onderzeebootofficieren stapten daarna in een bus en pikten collega’s op in Alicante. Het ging om ongeveer 35 gasten. Herrie en Alida hadden in de tuin van Richelle de koks en de bakstafels geregeld. ‘De koks waren metselaars met hun aannemer uit Altea,’ vertelt Ed. ‘Het werd ontzettend gezellig. Na een enorme schranspartij duwden en tilden we de gasten weer de bus in.’ Een ander hoogtepunt uit die 35 jaar was het bezoek in maart 2004 (de dag van de aanslagen in Madrid) aan het NAVO-hoofdkwartier in Valencia, waar de officiersgroep met alle egards ontvangen werd en rondgeleid.

Nieuwe leden

Geregeld komen er nieuwe leden bij in de vorm van overwinteraars of residenten die allemaal één ding gemeen hebben, namelijk hun marine-achtergrond. Door de vergrijzing verliest de groep af en toe iemand, maar de nieuwe aanwas zorgt toch voor een stabiel aantal leden dat zo tussen de 25 en 30 schommelt. Wanneer een oud-officier overlijdt kan de partner lid blijven, want de bijeenkomsten hebben ook een sociale kant. Wie ziek wordt kan rekenen op aandacht. De bijeenkomsten staan verder vooral in het teken van contact en gezelligheid met gelijkgestemden. Toen de belangstelling wat terugliep werd besloten om nog maar twee keer per jaar bijeen te komen en ook het thema ‘rijsthap’ werd losgelaten.

Sindsdien komen de leden bij toerbeurt voor de borrel bij iemand thuis en de gastheer mag het restaurant uitkiezen. Regelmatig besloot iemand zo een bijzondere verjaardag of een memorabele hoogtijdag te vieren. De groep was ook regelmatig te vinden bij uitvoeringen van toneelstukken van Podium of musicals van Rob Barendsma. Hans de Wilde, jarenlang de vaste tekenaar van de posters van Teatro del Sol en weekblad “de week”, is een oud marineofficier.

Bij twee bijeenkomsten was een actief in Madrid geplaatste ambassadeur aanwezig. Hoe gehecht de leden soms aan deze groep zijn blijkt uit de jarenlange correspondentie vanuit de Pyreneeën waar G. Busselaar heen was verhuisd. In de archieven bevindt zich nog een persoonlijk In Memoriam van hem, bij het overlijden van Eddy Jonckers Bot in 2003. Bij hun eerste ontmoeting herkenden ze elkaar aan de marineschoenen, lage zwarte schoenen met ronde neuzen van het merk KM-standaard, uit het kledingmagazijn van het Marine Vliegkamp Valkenburg. Met de commando-overdracht gaat de officiersclub aan de Costa Blanca een nieuwe fase in. Al zal het herderlijk rondschrijven van de leiding en het geanimeerd becommentariëren van de nieuwste politieke ontwikkelingen op defensiegebied wel blijven bestaan. Net als het op de proef stellen van de rekentalenten van de leiding na een copieuze maaltijd. Richelle: ‘Probeer zelf maar eens 321,77 euro door negentien te delen!’

Nieuwe secretaris KVMO:

Nikita van Lierop

Onlangs jl. heeft LTZ 2 OC (LD) Nikita van Lierop de functie van secretaris van de KVMO van Ronald Groen overgenomen. In dit interview stelt zij zich voor en kijkt zij vooruit.



Stel jezelf even voor

'Mijn naam is Nikita. Ik ben 28 jaar en woonachtig in Schiedam. In 2013 ben ik opgekomen op het KIM als aspirant officier Logistieke Dienst. Na het afronden van de opleiding ben ik gestart met mijn eerste functie als Logistiek Planner bij de 1st Marine Combat Group in Doorn. Gedurende deze functie heb ik verschillende grote oefeningen logistiek mogen ondersteunen. Naast mijn werk als logistiek officier ben ik een fanatiek sporter en mag ik als hardloper uitkomen voor de Militaire Atletiek Equipe.'

Hoe ben je bij de KVMO terecht gekomen?

'Sinds mijn opkomst op het KIM ben ik lid van de KVMO. Tot deze zomer was ik niet op de hoogte van de mogelijkheid om als actief militair de functie van secretaris KVMO uit te oefenen. Door een gesprek met de CDR Luijxck ben ik mij hierin gaan verdiepen. Na mijn functie als Logistiek Planner ben ik nu klaar om een nieuwe uitdaging aan te gaan in een heel ander werkveld, waarin ik hoop veel te kunnen leren en ook bij te dragen aan de invloed van Jonge Officieren in het toekomstperspectief van CZSK.'

Wat zijn je verwachtingen?

'Doordat ik ben gestart als secretaris in periode waarin na jaren van stilstand eindelijk weer vooruitgang is te zien in het arbeidsvoorwaardenoverleg verwacht ik een drukke tijd tegemoet te gaan, maar vooral een tijd waarin veel mogelijk is. Het overleg is weer gestart waardoor ik hoop veel te kunnen leren van de verschillende overlegvormen en onderwerpen.'

Wat hoop je te bereiken?

'Als jonge officier en secretaris KVMO hoop ik een spreekbuis te kunnen zijn voor andere jonge collega's binnen CZSK. Ik denk dat het zeker de komende periode van belang is dat de jonge officier een stem krijgt in de ontwikkeling van de marine. De marine kan en moet weer groeien, maar naast het materieel is het personeel een essentiële schakel voor deze groei. Wie beter dan de jonge officier zelf weet hoe je deze categorie kan behouden in je organisatie? Dus heb je ideeën of wil je hierover van gedachte wisselen, weet dat er een nieuwe secretaris bij de KVMO rond loopt die graag met je in gesprek gaat.'



Weerbaarheid thema van oratie leerstoelhouder KVMO

Op maandag 15 januari hoopt dr. Theo Brinkel met het uitspreken van een oratie het ambt van bijzonder hoogleraar, verbonden aan de Universiteit Leiden, officieel te aanvaarden. De leerstoel gaat uit van de KVMO, die daarmee beoogt de belangstelling voor de krijgsmacht en de waardering voor de inzet van militairen te versterken. De thematiek die de nieuwe hoogleraar behandelt betreft militair-maatschappelijke studies.

Op maandag 15 januari hoopt dr. Theo Brinkel met het uitspreken van een oratie het ambt van bijzonder hoogleraar, verbonden aan de Universiteit Leiden, officieel te aanvaarden. De leerstoel gaat uit van de KVMO, die daarmee beoogt de belangstelling voor de krijgsmacht en de waardering voor de inzet van militairen te versterken. De thematiek die de nieuwe hoogleraar behandelt betreft militair-maatschappelijke studies.

De titel van de oratie luidt: "Moraliteit, beleid en weerbaarheid. Een verkenningsmissie". Brinkel wil in zijn openbare college dieper ingaan op de term "weerbaarheid", of, in het Engels: "resilience". De term is de afgelopen jaren opgekomen in het veiligheidsbeleid van NAVO en EU in reactie op de zogeheten hybride dreiging die vanuit Rusland en in zekere zin ook IS ervaren wordt. Hybride dreigingen doen zich immers niet alleen aan de grenzen voor, maar raken ook het hart van de samenlevingen die betrokken zijn. Denk aan aanslagen, nepnieuws, het opstoken van verdeeldheid en het beïnvloeden van verkiezingen.

Brinkel wil in zijn oratie verkennen wat die term vanuit academisch gezichtspunt kan inhouden en welke wetenschappelijke en beleidsrelevante conclusies daaraan verbonden kunnen worden. Omdat in het concept weerbaarheid politieke, militaire en maatschappelijke vraagstukken samenkomen is het een onderwerp dat prima past in het werkveld van de leerstoel.

VOORAANKONDIGING



Geslaagd KIM KVMO-concert

27 november jl. vond in 't meer dan uitverkochte Zaaltje op het KIM voor de 11e keer het KIM KVMO-concert plaats. De avond kwam weer tot stand in samenwerking met het harmonieorkest Winnubst.



De ruim 200 aanwezigen genoten van een grote variëteit aan muziek, die ten gehore werd gebracht door het enthousiaste orkest, onder leiding van dirigent Bert Willemsen. Het programma van de avond werd ingeleid door Gerlof Boers.

Het KIM KVMO-concert dat sinds 2006 vrijwel jaarlijks wordt gehouden heeft tot doel het KIM en de inwoners van Den Helder te verenigen, met als motto 'Muziek verbroedert'. Uit de hoge opkomst kan worden opgemaakt dat dit inderdaad het geval is. Het jaarlijkse Winnubst-concert mag zeker tot de mooiste concerten in Den Helder worden gerekend.

De KVMO dankt de commandant van het KIM KTZ De Bruijn voor het ter beschikking stellen van het Zaaltje en het faciliteren van de mooie avond.

Uit de Werkgroep Postactieven

In het kader van het behartigen van de belangen op het vlak van de personele zorg, onderhoudt de KVMO ook een relatie met het Veteranenplatform.

Deze samenwerking heeft op 7 november jl. opnieuw zijn beslag gekregen in het ondertekenen van de geactualiseerde Intentieverklaring. Hiermee verbinden enerzijds de drie centrales van Overheidspersoneel (AC, ACOP en CMHF) en anderzijds het bestuur van de Vereniging Veteranen Platform zich om gezamenlijk de (na)zorgbelangen van de veteranen te behartigen. Hierbij is overeengekomen dat de centrales zich richten op de arbeidsvoorwaardelijke- en rechtspositionele aangelegenheden. Het Veteranenplatform behartigt alle andere zaken het veteranenbeleid in Nederland betreffende, met als kernbegrippen erkenning, waardering en (na)zorgverlening.

Namens de KVMO wordt de relatie met het Veteranenplatform onderhouden door de Werkgroep Postactieven van de KVMO.

Indien u nadere informatie wilt of vragen heeft kunt u zich richten tot KLTZA bd A.M.C. Reiff-Kranenburg via het secretariaat van de KVMO **info@kvmo.nl**.

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

LTZ2	**L.M. Aarsen**	KAPTMARNS b.d.	**J.C. van Oost**	ADB	**A.C. Vriend**
ADB	**J.K. Gerelings**	LTZ2OCSD KMR	**A. Polak**	ADBZ	**A.J.L. Wiegers**
ADB	**J.C.R. Gross**	ADB	**W.J. Scheers**	ADB	**C.J. Wijnants**
ADB	**K.K. Komurcu**	LTZ2SD	**J.M.A. Schonk**	SADBMARNS	**W. Zeelen**



Gedurende het winterverlof is het kantoor van de KVMO gesloten van 22 december 2017 t/m 7 januari 2018.

In Memoriam

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

MAJMARNS b.d. **R. Ruebzaet** (+ 8 decemb 017)
KLTZ b.b. **M.G. Maas** († 26 november 2017)
Mevrouw **J. Frijdal-Buitenwerf** († 25 november 2017)
KTZT b.d. **ir. D.H. Everaarts** († 24 oktober 2017)
LTZ2 KMR **J. Meinema** († 1 september 2017)

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

Afdelingsactiviteiten eerste helft 2018

AFDELING NOORD

6 jan
6 feb
6 maart
3 april
1 mei
5 juni

Postactieven bijeenkomsten
Locaties : Marineclub, Den Helder
Tijd : 17.30 uur

15 feb

College Tour 'Wat te doen voor je pensioen'. Algemene informatiemiddag over pensioenen. Aansluitend afdelingsborrel
Locatie :
Tijd :

19 apr

College Tour met Commandant der Zeestrijdkrachten VADM R.A. Kramer. Aansluitend afdelingsborrel
Locatie :
Tijd :

14 juni

College Tour, aansluitend afdelingsborrel
Locatie :
Tijd :

AFDELING ZUID

13 jan

Nieuwjaarsreceptie (ism het COM)
Locatie : Stationsrestauratie, Vlissingen
Tijd : 14.00 – 17.00 uur

22 feb

Lezing Enigma en rondleiding BB bunker
Locatie : Grand Hotel Ter Duin, Burgh-Haamstede
Tijd : 10.00 – 15.30 uur

maart

Bezoek For Freedom Museum
Locatie : Knokke Heist
Aanvang : nnb
Nadere informatie volgt

8 juni

Barbecue (KVMO)
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Tijd : 18.00 – 21.00 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

AFDELING MIDDEN

6 feb
3 april

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

13 feb
10 april

Afdelingsbijeenkomsten
Locatie : Kromhoutkazerne, Utrecht
Tijd : 16.30 – 18.30 uur

12 juni

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

ACTIVITEITEN WERKGROEP ELDERS ACTIEVEN EERSTE HELFT 2018:

1 feb

Lezing Kees Kuenen, oud-marineofficier, directeur van NAVTRAIN
Locatie en tijd : Den Haag, nadere info volgt via website en facebook

1 mrt : Nadere info volgt
5 april : Nadere info volgt

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET FEBRUARINUMMER IS 8 JANUARI 2018.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

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:
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
Secretaris:
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
LTZ1 (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
vacature
Namens Afdeling Zuid
KLTZ (TD) b.d. T.S. van Tongeren
Namens Werkgroep Postactieven
KTZA b.d. mr. M.J. Hellendoorn (wnd)
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
vacature
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
LTZ1 (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
MAJMARNS M.M. van der Hoek bc
LTZ1 (TD) P.Y. Handgraaf-Blok
Midden:
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden
Zuid:
KLTZ (TD) b.d. 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) C.M. van der Pijl EMSD

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

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



Het hoofdbestuur en de redactie van het Marineblad wensen u prettige feestdagen en een voorspoedig 2018