

Combat Support Ship voor de Koninklijke Marine



ACTUEEL
Afscheidsinterview
met KTZ Marc de Natris

TECHNIEK
Informatie-Gestuurd
Onderhoud

COLUMN
Brinkel over inzet van
de KM in coronatijd

Inhoud



4 8



14



21

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 7 **JONATHAN HOLSLAG**
- 13 **SERGEI BOEKE**
- 20 **THEO BRINKEL**
- 34 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

- 8 **EEN COMBAT SUPPORT SHIP VOOR DE KONINKLIJKE MARINE**
Glijn van Marion
- 14 **INFORMATIE-GESTUURD ONDERHOUD**
Bart Pollmann e.a.
- 21 **NOTITIES VAN EEN GIJZELAAR, MEI 1940**
Henri L'Honoré Naber
- 28 **'WIJNTJE TRIJNTJE' ROND 1900**
Johan van de Worp

MENSEN / ACTIVITEITEN

- 4 **AFSCHEIDS-INTERVIEW MET KTZ MARC DE NATRIS**
- 35 **IN MEMORIAM**
- 35 **KVMO NIEUWS**
- 36 **75 JAAR VRIJ**

VASTE RUBRIEKEN

- 19 **CARTOON**
- 27 **BOEKEN**



www.kvmo.nl





Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofdreductie:

KTZ ing. W.P. Groeneveld
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindreductie

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, LTZ1 (TD) F.G.
Marx MSC., LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden,
dr. A.J. van der Peet, LTZ1 dr. R.M. de Ruiter,
KOLMARN R.A.J. de Wit

Medewerkers:

mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke,
prof. dr. T.B.F.M. Brinkel, mw. drs. A. Hoets,
dr. J. Holslag, LTZ1 B. van de Kraats,
KTZ (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:

Artist impression van het Combat Support Ship. (foto DSNs)

De KVMO maakt deel uit van de



Column

Als eerste wil ik Marc de Natris te bedanken voor zijn jarenlange inzet voor de KVMO. Ruim 7,5 jaar heeft hij de voorzittershamer vakkundig gehanteerd. Zijn verleden binnen de KVMO gaat echter veel verder terug want Marc is alles bij elkaar ruim twee decennia actief geweest binnen onze vereniging. Leest u ook het afscheidsinterview met hem in dit nummer. Daar hoort natuurlijk een gepast afscheid bij. Door corona laat dat nog even op zich wachten, maar staat gepland voor 1 oktober aanstaande, na de Algemene Vergadering. Op die dag nemen we ook afscheid van de secretaris van de KVMO, LTZ2OC (LD) Nikita van Lierop. Zij heeft per 1 juni jl. de KVMO verlaten. Ook Nikita wil ik bedanken voor haar inzet voor onze vereniging.



Op 18 juni jl. heb ik tijdens een korte ceremonie de voorzittershamer van Marc overgenomen. Voor degenen die mij niet kennen zal ik me kort voorstellen. Ik ben KTZ Willem Groeneveld, 56 lentes jong en in het dagelijks leven hoofd Financiën bij het JIVC, het IT-bedrijf van Defensie. Ik ben begonnen bij de Koninklijke Marine in het operationele domein en heb gevlogen bij de Marine Luchtvaartdienst als waarnemer op zowel de Orion als Lynx. Tevens heb ik gevaren als vluchtcommandant en ben ik, na het opheffen van de MARPAT-groep, via de Hogere Defensie Vorming in het bestuurlijke

domein beland. Ik ben uw voorzitter tot uiterlijk 1 januari 2021. KLTZ Rob Pulles gaat vanaf dat moment 'full time' aan de slag.

Marc laat een goed team achter en heeft beloofd het bestuur het komende half jaar te blijven ondersteunen. Dat is zeker wenselijk, gezien wat er allemaal gebeurt binnen Defensie en daar buiten. Zo las ik dat het overleg over het nieuwe loongebouw wordt hervat binnen de hiervoor ingestelde werkgroep, nadat dit vorige week was gestrand, en dat Defensie er fors in gaat investeren. Ik hoop dat dit geen schrijffout is want deze indicatie hadden we vorige week zeker (nog) niet. Zou het kunnen zijn dat door de coronacrisis de waardering voor de dienende beroepen zoals de zorg, het onderwijs, de politie en Defensie, is gegroeid en dat dit nu ook tot uitdrukking komt? Ik ben benieuwd.

Het zal u niet verbazen dat de defensiebegroting onverminderd onder druk staat. In euro's is de begroting afgelopen jaren gestegen maar afgezet tegen de inflatie is dit maar beperkt en lang niet voldoende om te kunnen spreken van een groei naar 2% van het BNP. Deze week meldde de Amerikaanse president Trump nog eens ongezoeten dat hij niet langer van plan is de rekening voor Europa blindelings te voldoen. Met zijn dreigement om militairen van de Amerikaanse vliegbasis Ramstein in Duitsland terug te trekken schiet hij overigens naar mijn idee voornamelijk in zijn eigen voet. Ramstein is zijn hub naar het Midden-Oosten maar dat gaat iemand hem vast nog wel vertellen. Trump heeft overigens wel een punt als het gaat om het ophouden van de eigen broek. Je kunt jezelf namelijk de vraag stellen waarom 350 miljoen Amerikanen de rekening moeten betalen voor 500 miljoen rijke Europeanen om hen te beschermen tegen 160 miljoen straatarme Russen. Misschien iets te simpel gebracht maar een punt heeft hij naar mijn idee wel. Veiligheid is niet gratis en samenwerken met andere landen kent vooralsnog zijn grenzen. Neem alleen al de coronacrisis als voorbeeld, waar individuele landen vliegensvlug totaal andere maatregelen troffen tegen het virus en er van samenwerking even geen sprake was.

Misschien moeten we ook eens opnieuw kijken naar onze logistieke ketens en de kwetsbaarheid daarvan. Wist u dat er een enorme fabriek van Apple in Wuhan staat? Al met al voldoende stof tot nadenken. Ik ga mijn best voor u doen, samen met de GOV|MHB en alle andere partners binnen dit speelveld. En voor Marc: 'Fair winds and following seas'.



weblog voorzitter
www.kvmo.nl



@Voorzitter_KVMO



‘De jaren zijn voorbij gevlogen maar het is toch niet altijd fun geweest’

Donderdag 18 juni jl. droeg KTZ Marc de Natris de voorzittershamer over aan zijn tijdelijk opvolger KTZ ing. Willem Groeneveld. Per 1 januari neemt KLTZ Rob Pulles de hamer ‘full time’ over. Het had een mooie donderdag moeten worden, met een laatste Algemene Vergadering onder zijn leiding en een afscheidsreceptie maar het coronavirus gooide roet in het eten. Op 1 oktober zal alsnog de AV en receptie worden gehouden. Per 1 augustus zal erlid en oud-voorzitter KVMO Marc de Natris met LOM gaan. In onderstaand interview blikt hij terug op zijn marineloopbaan en zijn tijd bij de KVMO.

Hoe kijk je terug op je carrière bij de KM?

‘In mijn laatste column als voorzitter in het Marineblad schreef ik: “Times flies when you are having fun.” Terugkijkend op mijn carrière verlaat ik de marine met een goed gevoel. Ik heb er ook nooit spijt van gehad dat ik voor een loopbaan bij de Koninklijke Marine heb gekozen, in plaats van bij de koopvaardij, zoals ik aanvankelijk van plan was. In oktober 1987 begon mijn carrière bij de KM als aspirant reserve officier. Na een kort verblijf op het KIM stapte ik als wachtofficier aan boord van mijnenveger Hr. Ms. Hoogeveen. Mijn eerste “stap in de wereld die marine heet” zette ik vanuit de “wereldhaven” Moerdijk, heel handig gelegen vlakbij mijn toenmalige woonplaats Prinsenbeek. Na twee weken werd ik geplaatst aan boord van Hr. Ms. Middelburg, destijds een nieuwe en *state of the art* mijnenjager. Het was een leuke en interessante periode: de Adelborstenkruisrui, veel oefeningen, schip van de wacht en een uitzending als wisselbemanning aan boord van mijnenjager Hr. Ms. Urk in de Perzische Golf.

Al snel kwam de vraag op welk gebied ik mij wilde gaan specialiseren. Ik heb toen gekozen voor meteorologie en oceanografie (METOC). Dit met de achterliggende gedachte dat ik vanaf METOC-dienst Vliegkamp Valkenburg als *searider* aan boord van de nieuwe M-fregatten ge-

plaats zou worden als (*towed array*) onderzeebootbestrijdingsspecialist. Hiervan is niet veel terecht gekomen. Een week voordat ik in Engeland afstudeerde viel de Berlijnse Muur. Van het ene op het andere moment verdwenen de Russische onderzeeboten uit de Atlantische Oceaan. Uiteindelijk ben ik drie keer als *searider* aan boord geplaatst. De laatste reis van “De Witte Olifant” (Hr. Ms. Isaac Sweers), voordat het aan Indonesië werd verkocht, zal me altijd bijblijven. Met een samengestelde (opleidings-)bemanning zijn we op een Noord-Atlantische *towed array*-missie gegaan in een zeer koude onstuimige februarimaand. Er woedden sneeuwstormen en er was een gemiddelde windsterkte van 7 beaufort. Het was dan ook weken “kermis op zee”, zoals mijn kinderen zeggen als er hoge golven staan. Na vijf jaar op Valkenburg te hebben gewerkt ben ik in 1995 als METOC-beleidsmedewerker bij de Hydrografische Dienst geplaatst. Een bijzondere maar ook leuke plaatsing op het “militaire pleintje” aan de Badhuisweg burgerenclave.’

Je eerste functie bij de KVMO was die van secretaris, van 1998-2003. Wat staat je nog het meeste bij uit die tijd?

‘Tijdens mijn plaatsing aan de Badhuisweg viel er een brief van toenmalig voorzitter KTZA (nu b.d.) Teun Steen-



beek op de deurmat. De KVMO was op zoek naar een secretaris en had aan alle LTZ2OC's die lid waren een brief gestuurd.

Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet meteen enthousiast was. De brief lag al bijna bij het oud papier toen mijn echtgenote zei: "Dat lijkt me nu echt iets voor jou." Ik weet niet of eigenbelang hier een rol speelde, want ik zou binnenkort weer gaan varen als oudste officier op een mijnenjager. Zoals een goed echtgenoot/marineofficier die naar zijn commandant luistert betaamt heb ik contact gezocht met de voorzitter en na een positief sollicitatiegesprek is mijn KVMO-carrière begonnen.

Toen ik in oktober 1998 aantrad als secretaris was de beroepsvereniging KVMO zich steeds meer gaan manifesteren als vakbond. Dat was schrikken voor sommige, toenmalige vlagofficieren. Begin 2000 leidde de KVMO de acties in tegen het verhogen van de UKW-leeftijd en het tegelijkertijd verlagen van de UKW-uitkering. Tijdens het koffiedrinken werd de actie "UKW 70% nee" bedacht. In zeer korte tijd werden stickers en actiekaarten gedrukt en tijdens poortacties aan het defensiepersoneel uitgereikt. Laatstgenoemde actie zorgde voor lange files in Den Haag en Den Helder omdat de auto's te lang stil stonden bij de ingang van de Frederikkazerne en Moermanbrug. Dit echte vakbondswerk ontlokte gemengde reacties binnen het officierskorps. Tijdens een flyeractie in de Admiraliteit kreeg ik van de ene vlagofficier te horen "smeer het maar in je haar" en van een andere "goed bezig Marc, ga zo door".

Niet lang daarna sloten de andere bonden zich ook aan bij onze actie en werd het Centraal Actie Comité (CAC) opgericht. Het was voor het eerst dat alle vakbonden gezamenlijk optrokken en dat zij gebruik maakten van het website-'wapen' om leden en hun thuisfront snel en gemakkelijk te kunnen informeren. Maar ook om de online protestkaarten in te vullen. Het was de eerste van veel acties die ik tijdens mijn KVMO-periode heb mogen organiseren en voeren.

Na een term van drie jaar was het in 2001 de bedoeling dat ik de opleiding *Master of health safety and environ-*

ment in Delft zou gaan volgen. Vanwege de "internet-zeepebel" uit 2000 waren er echter te weinig inschrijvingen en verviel de cursus. Aangezien er niemand was om mij af te lossen werd in overleg besloten dat ik nog twee jaar secretaris zou blijven.'

Is deze functie anno 2020 nog dezelfde of is er veel veranderd?

'In de loop der jaren is de functie van secretaris aanzienlijk veranderd. De secretaris is de verbinding naar de (werkgroep) jongeren en vandaag de dag de spil in het web als het gaat om de communicatie. Websites, eindredactie Prodef bulletin, enquêtes en werkoverleg met het personeel en meedenken over de eigen arbeidsvoorwaarden. Een uitdagende functie voor iedere jonge officier die bestuurlijke ervaring wil opdoen.'

Wat staat je bij uit de periode dat je HSGO was voor de KVMO en GOV/MHB?

'Na deze periode zou ik hoofd METOC worden op Marinevliegkamp Valkenburg. Dit ging niet door aangezien onze toenmalige onderhandelaar, LTZA1 Willem Cosijn, de KVMO verliet. Al snel werd mij de vraag gesteld of ik, gezien de opgebouwde dossierkennis, Willem zou willen aflossen. Aldus geschiedde en zo werd ik in 2003 de arbeidsvoorwaardenonderhandelaar.

Mijn periode als onderhandelaar viel samen met de "Reorganisatie zonder weerga" bij Defensie. Dit was de eerste grote reorganisatie waarbij 12.000 functies moesten verdwijnen en pijnlijke besluiten werden genomen, zoals het sluiten van Vliegkamp Valkenburg en de verkoop van onze marinepatrouillevliegthuigen, de Orions.

De vele keren dat we samen met het MLD-personeel op de publieke tribune zaten bij de Tweede Kamerdebatten over dit onderwerp maakten indruk op de Kamerleden, maar het besluit werd niet ingetrokken. Het was de periode met veel overleg over sociale statuten, maar ook de tweede ophoging van de UKW-leeftijd en de eerste poging om te komen tot een middelloonstelsel voor militairen. Het was ook de tijd van de laatste echt grote

arbeidsvoorwaardendemonstratie op het Museumplein in Amsterdam. Dit leidde tot mooie afspraken tussen de sociale partners die uiteindelijk niet door het kabinet in wetgeving zijn omgezet. Helaas is dit een terugkerend fenomeen waarmee we ook vandaag de dag nog steeds te maken hebben: de werkgever herkent zich niet meer in de gemaakte afspraak en gaat "terug onderhandelen". Dit leidt niet alleen tot onderling wantrouwen aan de onderhandelingstafel maar ook tot tijdverlies omdat dezelfde discussie moet worden overgedaan. Een zeer onwenselijke werkwijze, waar Defensie noch het personeel bij gebaat zijn.

Ook mijn term als onderhandelaar werd verlengd. Dit vanwege het feit dat er geen aflosser kon worden gevonden en dat onze voormalig voorzitter KLTZ Peter van Maurik wegens gezondheidsproblemen zijn werkzaamheden helaas niet meer kon uitvoeren.'

Je bent in die tijd ook een periode buiten de KVMO werkzaam geweest.

'Ja, eind 2009 heb ik mijn carrière voortgezet bij de PP&O-staf van het Commando Diensten Centrum (DOSCO). Dit was een leuke periode, ook om weer binnen een eenheid met veel collega's samen te werken. Gezien mijn bijzondere achtergrond kreeg ik (in mijn ogen) leuke en interessante dossiers. Al was het voor mij en mijn voormalige vakbondscollega's wel even wennen dat ik aan de andere kant van de overlegtafel kwam te zitten.'

Na twee jaar kwam je weer 'terug op honk'.

'Ik ben in 2011 inderdaad teruggekeerd naar de FVNO/KVMO om de reorganisaties te gaan begeleiden. Er moesten 12.000 functie worden wegbezuinigd, omdat het kabinet Rutte I had besloten een miljard te bezuinigen op Defensie (de "Hillen-bezuinigingen"). Wederom werd binnen de overheid alleen bij Defensie personeel ontslagen. Het was een voor het defensiepersoneel en dus ook KVMO-leden stressvolle tijd daar tijdens deze bezuinigingsronde marineofficieren tot een knelpuntcategorie behoorden. Ik vind het nog steeds opvallend dat Defensie dezelfde fout maakte als bij de "Reorganisatie zonder weerga", toen men geen rekening hield met het (irreguliere) verloop van militairen.

In juli 2007 heb ik het artikel "The inconvenient truth" geschreven waarin ik stelde dat Defensie afstevende op meer dan 5.000 vacatures en dat het departement dreigde te verburgerlijken. Met deze waarschuwing werd niets gedaan. In 2010 had Defensie 8.300 militaire vacatures. Defensie maakte dezelfde fout bij de Hillen bezuinigingen in 2011. Ook deze keer rekende ik voor dat het ontslaan van militair personeel zou leiden tot 5.000 vacatures in 2016.'

Toen werd je voorzitter van de KVMO, tevens duovoorzitter van de GOV/MHB.

'Dat was in november 2012. Ik was destijds vicevoorzitter van de KVMO en het lag al in de lijn der verwachting dat ik de toenmalige voorzitter KTZ Rob Hunnago zou gaan aflossen. Het was desondanks even schrikken toen Rob aankondigde dat hij op korte termijn een andere functie

zou gaan vervullen, waarmee ik bijna van de ene op de andere dag ad-interimvoorzitter werd.

Als voorzitter heb ik de Tweede Kamerleden, tijdens een ronde tafelconferentie, en toenmalig minister van Defensie Jeanine Hennis-Plasschaert opnieuw gewaarschuwd voor het grote aantal vacatures waarmee Defensie zou worden geconfronteerd als men het uitstroom- en instroombeleid niet zou veranderen. Met deze waarschuwing is echter niets gedaan. En zie waar we nu staan: ruim 9.000 militaire vacatures. Gelijk krijgen is leuk maar niet op deze manier.

Een mooie opsteker bij mijn aantreden was de rondetafelconferentie naar aanleiding van de Hillen-bezuinigingen. Ik heb me toen sterk gemaakt voor behoud van het gloednieuwe Joint Support Ship Zr. Ms. Karel Doorman. Het was bijzonder motiverend dat Kamerleden na mijn bijdrage aan die conferentie nadere informatie kwamen vragen voor de onderbouwing van hun moties.

Ik kijk met veel plezier terug op het (laatste) interview met oud minister-president Piet de Jong. Het interview was het openingsitem van het seminar 'Onbekend maakt onbemind? Nut en noodzaak van de Nederlandse Onderzeedienst in de wereld' waarin hij inging op zijn ervaringen als onderzeebootcommandant en hij het belang van de Onderzeedienst nog eens onderstreepte.'

Waar kijk je met minder plezier op terug?

'Ik ben teleurgesteld over het feit dat er geen invulling is gegeven aan de Defensienota 2018. De voor onze marine zo belangrijke vervangingsdossiers met betrekking tot de onderzeeboten en fregatten worden maar vooruit geschoven. De politiek ziet schijnbaar nog steeds niet nut en noodzaak in van *state of the art* wapensystemen voor onze militairen terwijl zij ze wel naar conflictgebieden stuurt. Het is voor mij onbegrijpelijk dat politici zo gemakkelijk met de veiligheid van onze zonen en dochters omgaan.'

Hoe typeer je jouw voorzitterschap?

'Ik heb tijdens mijn voorzitterschap geprobeerd partijen met elkaar te verbinden op inhoud, rekening houdend met de verschillende belangen, maar ook als het nodig was hard in de wedstrijd te zitten. Ik ben blij dat op die momenten de officieren achter ons zijn blijven staan. De middeloonpensioenbrief uit 2018, ondertekend door ruim 1.500 officieren aan de minister en staatssecretaris was pijnlijk maar noodzakelijk. Er werd een duidelijke lijn in het zand getrokken: tot hier en niet verder. Die lijn is uiteindelijk niet overschreden en op inhoud zijn we tot een goed resultaat gekomen, voor zowel Defensie als het personeel.

Ik wil tot slot graag iedereen, in bijzonder de (voormalige) collega's op de Wassenaarseweg die mij met woord en daad hebben bijgestaan bedanken. Want soms was het een eenzaam bestaan of leek het een Don Quichotgevecht achter het bureau. De jaren zijn voorbij gevlogen maar het is toch niet altijd *fun* geweest. Het waren veelal moeilijke jaren voor Defensie, voor haar personeel en dus voor onze Koninklijke Marine.'

Column



‘Operatie-Irini is dus weer zo’n typische operatie-schone-schijn’

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

Voor wie een blik op de toekomst van de machtspolitiek Afrika wil werpen, is er Libië. Men moet zich vandaag bijna de vraag stellen welke buitenlandse mogendheid zich intussen niet in de Libische burgeroorlog heeft gemengd. Officieel geldt er een wapenembargo van de Verenigde Naties, maar vliegtuigen en schepen volgestouwd met militair materiaal komen en gaan. De Europese operatie om het embargo af te dwingen, Operatie-Irini, oftewel vrede in het Grieks, blijkt een slag in het water.

Operatie-Irini begon met een valse noot. Malta had aanvankelijk zijn steun toegezegd, maar trok die na druk van Italië en Turkije weer in. Italië wilde niet van de operatie weten omdat het nauwe banden onderhoudt met de transitieregering in Tripoli en vindt dat het wapenembargo een obstakel is om steun aan die regering te leveren. Het commandoschip van operatie-Irini behoort weliswaar toe aan de Italiaanse marine, maar het ligt voor anker in een Italiaanse haven en wordt, dixit verschillende bronnen op de Europese staf in Brussel, vooral geacht de wind uit de zeilen van de operatie te halen. Voorlopig is het vooral slechts een klein Grieks fregat dat de gigantische zee voor Libië voor operatie-Irini in de gaten houdt. Dat maakt geen indruk. Midden-juni kreeg de HS Spetsai een vrachtschip in de gaten dat voer onder Tanzaniaanse vlag en afkomstig was uit Turkije: de Cirkin. De Spetsai stuurde zijn boordhelikopter uit op inspectie. De hele tijd bleven twee Turkse oorlogsschepen in de buurt. De Spetsai vroeg het Italiaanse commandoschip om instructies en werd opgedragen het Turks schip te laten passeren. Detail: de Italiaanse marine had ook een fregat voor de kust van Libië, maar dat maakte geen deel uit van de Europese operatie en kwam de Spetsai niet te hulp.

Operatie-Irini is dus weer zo’n typische operatie-schone-schijn. Spelen Italië en Turkije onder een hoedje, dan houdt Frankrijk de communicatielijnen open met Rusland. Rusland steunt nog steeds de belangrijkste rivaal van de overgangsregering in Tripoli, Generaal Khalifa Haftar. Bijna op hetzelfde moment dat Cirkin de haven van Misrata binnenliep, meerde een Russisch vrachtschip aan in de haven van Benghazi. Griekenland onderhoudt eveneens nauwe banden met de Russen en staat op gespannenvoet met de Turken. Een eerste observatie is de verdeeldheid binnen Europa.

Een tweede observatie is dat Rusland en Turkije hun invloed blijven uitbreiden. De Turkse schepen varen veelal door de zogenaamde Libisch-Turkse Maritieme Zone, een gordel die zich uitstrekt van de Turkse kust tot in Libië. Ankara en Tripoli claimen er een exclusieve economische zone en menen het er dus een beetje voor het zeggen hebben. Turkije, zal de komende jaren zestien nieuwe marineschepen in de vaart nemen. Rusland ligt permanent met twee onderzeeboten en zes oppervlakteschepen in de Middellandse Zee. Moskou vroeg Syrië onlangs om meer plek in de haven van Tartus.

Men ziet de nieuwe strategische corridors reeds ontstaan. Rusland bouwt een militaire corridor van de Krim via de Zwarte Zee over Syrië en via Egypte en Syrië tot in de Sahel, waar het al met huurlingen aanwezig is in de Centraal Afrikaanse Republiek en Soedan. Vanuit Turkije strekt zich een corridor uit via de zogenoemde Turks-Libische Maritieme Zone tot in Libië, maar ook bezuiden de Sahara proberen de Turken terrein te winnen. Deels gaat het om zaken, deel om strategische invloed. Ankara graaft in Niger naar uranium. Libië en de regio rondom worden als een zwerende wonde. Eenieder die erin peutert, kan Europa tegen het plafond jagen.



Een Combat Support Ship voor de Koninklijke Marine

Onthulling testmodel CSS. (foto Defensie)

Van pril idee naar getekend bouwcontract

“Voor de marine is het beschikbaar hebben van bevoorradingscapaciteit op zee essentieel. Als de enige tanker een multifunctioneel schip is, ben je je tankercapaciteit kwijt zodra het schip voor andere taken wordt ingezet. En aangezien de Karel Doorman al bewezen heeft over zeer gewilde en noodzakelijke capaciteit te beschikken en wij het belang van internationaal medegebruik ondersteunen, is dat iets om de komende jaren rekening mee te houden. Voor de goede verstaander: ik kan er wel een tanker bij gebruiken.”

Ik hoor toenmalig Commandant Zeestrijdkrachten, LTGENMARNIS Rob Verkerk, tijdens de ceremoniële indienststelling van het Joint Support Ship (JSS) op 24 april 2015 nog zeggen dat hij er wel een tanker bij kan gebruiken. Dit artikel beschrijft in vogelvlucht de stappen die tot nu toe zijn doorlopen voor één van de maatregelen ter versterking van de krijgsmacht: de verwerving van een Combat Support Ship (CSS). Ik heb dit artikel opgetekend op basis van mijn eigen beleving vanuit twee achtereenvolgende functies bij de Defensie Materieel Organisatie (DMO), waaronder die van projectleider Combat Support Ship.

Tijdens de indienststelling van het JSS stond ik aangetreden als bemanningslid van Zr.Ms. Karel Doorman. Diezelfde dag was de *medal parade* voor de eerdere inzet van dit schip bij de humanitaire noodhulp in drie West-Afrikaanse landen die te kampen hadden met een uitbraak van het ebolavirus. Wie had toen kunnen denken dat nog geen vijf jaar later het contract zou worden getekend voor de bouw en levering van het CSS, het tweede bevoorradingsschip ter verbetering van de operationele (gevechts)ondersteuning op zee?

Behoeftestelling

De eerste keer dat ik daarna hoorde over de verwerving van een CSS, was toen ik de nota 'Maatregelen Versterking Ondersteuning Krijgsmacht' (MVOK) onder ogen kreeg. We waren tweeëneenhalf jaar verder in de tijd. Na de parlementsverkiezingen in maart 2017 is een nieuw kabinet geformeerd (Rutte III) en de zojuist aangehaalde nota is een uitwerking van het toenmalig regeerakkoord. De nota MVOK vormt een opstap naar de nog uit te brengen Defensienota en beschrijft maatregelen per defensieonderdeel. In het effectgebied Logistiek voor CZSK wordt de verwerving en exploitatie van aanvullende maritieme bevoorradingscapaciteit opgedragen aan CZSK. Tegelijkertijd wordt verwezen naar de toekomstige Defensienota, omdat daarin de integrale besluitvorming over de gehele investeringsagenda van Defensie zal vastliggen. Het beoogde resultaat van de maatregel: het voortzettingsvermogen van eigen, maar ook multinationale, maritieme operaties vergroten en de maritieme bevoorradingscapaciteit duurzaam garanderen.

In de tussentijd is voortvarend gewerkt aan het behoeftestellingsproces. De afdeling Maritiem Optreden van de Directie Plannen (DPLAN) bij de Defensiestaf heeft met medewerking van onder andere de afdeling Maritieme Systemen bij de DMO zowel een DMP A-document als zogeheten *key user requirements* opgesteld. Het DMP A-beraad over de verwerving van een CSS vindt op

5 september 2017 plaats. Dit beraad onderschrijft de behoefte aan een tweede bevoorradingsschip, maar moet de besluitvorming over de behoeftestelling aanhouden in afwachting van de Defensienota. Hier gaat weliswaar veel tijd overheen, maar op 27 maart 2018 volgt definitieve instemming met de behoeftestelling voor verwerving van een CSS. Een dag eerder viel al in de toen uitgebrachte Defensienota 2018 'Investeren in onze mensen, slagkracht en zichtbaarheid' te lezen dat de verwerving van een CSS onderdeel is van het investeringsprogramma.

Op 3 mei 2018 gaat een zogenoemde behoeftestelling-brief (DMP A-brief) naar de Tweede Kamer, twee weken later gevolgd door een opdrachtnota voor verwerving van een CSS door de directeur Plannen van de Defensiestaf aan de Directeur DMO. Het nieuwbouwproject CSS komt daarmee in een volgende fase.

Tijdens de behoeftestellingsfase was in dezen al besloten geen onderzoeksfase (DMP B-fase) uit te voeren en direct de verweringsvoorbereidingsfase (DMP D-fase) te starten.

Het te verwerven product is immers bekend; een bevoorradingsschip gebaseerd op het JSS-ontwerp. Ook is de behoefte urgent en de verwervingsstrategie bepaald. Dat laatste houdt in dat het CSS *single source* (dus zonder concurrentiestelling) ware aan te besteden bij Damen Schelde Naval Shipbuilding (DSNS). Voor het mogelijk is de werf om een offerte te vragen, moet echter eerst een projectdefinitiefase worden doorlopen.

Projectdefinitie

Allereerst is een 'nadere specificatie van eisen' opgesteld. Dit is feitelijk een verdere uitwerking van het DMP A-document en de *key user requirements* in een gestandaardiseerde set functionele eisen, alsook - waar mogelijk - technische keuzes en oplossingen gezien de vereiste *commonality*¹ met het JSS. De opstellers van het document weten dit al in het voorjaar van 2018 (lees: binnen drie maanden!) aan te leveren. Daarnaast volgt de opdracht aan Damen Schelde om een zogenoemd scheeps-

'Voor de goede verstaander: ik kan er wel een tanker bij gebruiken'



Ontwerp CSS in april 2019. (foto Defensie)

bestek samen te stellen. Het bestek bevat de technische specificatie voor de bouw en levering van het schip, hetgeen onderdeel zal zijn van het af te sluiten contract. De uitbesteding van deze activiteit bij de werf vloeit direct voort uit de circa acht jaar eerder doorgevoerde capaciteitsreductie bij de afdeling Maritieme Systemen van de DMO. Daar waar het scheepsbestek voor het JSS nog grotendeels door de DMO is geschreven, doet DSNS dit nu voor het CSS. Dat gaat niet in één keer goed, omdat de kwaliteit van het scheepsbestek aanvankelijk onvoldoende is. Bijstelling hiervan kost een aantal maanden extra tijd.

2018 is ook het jaar waarin het CSS voor het eerst in de publiciteit komt. Bij het maritiem onderzoeksinstituut MARIN is er de nodige aandacht voor de onthulling van het 10.000^{ste} testmodel, een eer die te beurt valt aan het CSS. Bij deze feestelijke gebeurtenis op 9 november zijn de staatssecretarissen van Defensie Barbara Visser en Mona Keijzer van Economische Zaken en Klimaat aanwezig, net als de Commandant Zeestrijdkrachten viceadmiraal Rob Kramer. Op de onthulling van het testmodel volgt de bekendmaking van de naam van het schip door staatssecretaris Visser: de Den Helder, na indienststelling Zr. Ms. Den Helder.

High Level Reviews

Inmiddels is ook gestart met een reeks van zogeheten *High Level Reviews* voor het project CSS. Het doel van deze bijeenkomsten is zekerstellen dat de behoeftesteller (CDS/DPLAN), de verwerver (DMO/DPROJN) en de gebruiker (CZSK/Admiraliteitsraad) op één lijn zitten en de verwachtingen van eenieder ten aanzien van het te realiseren product in een vroeg stadium duidelijk zijn. Daarbij is als één van de voornaamste uitgangspunten gehanteerd dat het CSS een robuuste en eenvoudige tanker moet worden. Robuust betekent voldoende betrouwbaarheid en degelijkheid van de systemen aan boord, maar ook schok-

bestendigheid en signatuurreductie. Robuust betekent dus ook dat het schip in staat is te blijven opereren na een wapenimpact. Eenvoudig betekent dat het schip bij hoge dreiging beschermd zal moeten worden door fregatten, maar ook dat het schip met een relatief kleine bemanning ingezet kan worden. In de *Reviews* zijn ook besluiten genomen over 'draaiknoppen' (op basis van de prioriteitsvolgorde in de opdrachtnota) om het te verwerven schip passend te maken binnen het taakstellend budget.

Verwervingsvoorbereiding

Op basis van de opdracht aan de scheepswerf voor het schrijven van het scheepsbestek vindt geregeld afstemming plaats over de eisen waar het schip aan moet voldoen, en de mogelijke invulling daarvan. Daarbij grijpen betrokken partijen terug op een *military off-the-shelf*-ontwerp (MOTS-ontwerp) waarbij op systeemniveau zoveel mogelijk wordt aangesloten bij het ontwerp van het JSS vanwege vereiste *commonality* en de vereiste toepassing van *proven technology*. Deze projectaanpak verschaft de DMO in een vroeg stadium van de verwervingsvoorbereiding inzicht in de uitvoerbaarheid van het project binnen de gestelde kaders van de opdrachtnota. Het brengt de DMO ertoe in december 2018 voor DPLAN de nota 'Tussenrapportage project Combat Support Ship' op te stellen. De nota geeft DPLAN een *heads up* over de tussentijdse resultaten van de verwervingsvoorbereiding.

Op dat moment is namelijk duidelijk dat de bouwtijd van het schip zes maanden langer gaat duren omdat de *basic* en *detailed engineering* meer tijd vergen. Mede door de extra tijd die nodig is voor de realisatie van een kwalitatief goed scheepsbestek, blijkt de voorziene opleverdatum van het CSS uit het DMP A-document niet langer haalbaar. Daarnaast wordt ernstig rekening gehouden met een financiële delta tussen het beschikbare en benodigde projectbudget. De lacune is voornamelijk terug te voeren

'Bij de onthulling van het testmodel wordt ook de naam van het CSS bekendgemaakt: Zr. Ms. Den Helder'



Artist impression CSS uit februari 2020. (foto DSNS)

op een niet-geïndexeerde raming van het investeringsbudget, prijsopdrijvende effecten als gevolg van evolutie in diverse soorten eisen (wordt elders uiteengezet) en de zorg van de CZSK dat het geraamde exploitatiebudget ontoereikend is. Nieuw ten opzichte van voorgaande maritieme projecten is namelijk dat het taakstellend projectbudget ten behoeve van verwerving van het CSS tevens een 'deltaexploitatie' dient te accommoderen. Ergo, meer budget voor deltaexploitatie resulteert in minder budget voor investering in de verwerving van een nieuw schip. De dreigende financiële delta is voor de DMO aanleiding aan DSNS kenbaar te maken dat het principe van *design to budget* gehanteerd moest worden.

De verklaring voor de prijsopdrijvende effecten ligt in de strengere en aangescherpte eisen ten opzichte van eerdere marine-nieuwbouwprojecten. Zo zijn de bouweisen mede gebaseerd op de *NATO Naval Ship Code*, zijn huidige milieueisen met inbegrip van emissie-eisen van toepassing, zijn de energie-eisen gebaseerd op de Operationele Energie Strategie van Defensie, zijn actuele (informatie)beveiligingseisen van toepassing en zijn striktere eisen gesteld aan *life cycle management*. Ook zijn keuzes gemaakt op basis van duurzaamheid (zoals ledverlichting en duurzame conservering) en personeelszorg (ten behoeve van de scheepsbemanning). Tot slot drukken de kosten van interne opdrachten voor de DMO van CZSK en het JIVC (uren, eigen leveringen, *government furnished equipment*, enz.) op het project Verwerving CSS.

Eind januari 2019 vraagt het ministerie van Defensie DSNS om een offerte voor de bouw en levering van het CSS. Twee maanden later ontvangt het de prijsopgave. Kort daarop valt in een *High Level Review* het besluit om met toepassing van een aantal draaiknoppen de offerteprijs te verlagen én een verzoek tot herijking in te dienen bij DPLAN. De financiële delta blijkt namelijk niet oplosbaar met het toepassen van draaiknoppen zonder de primaire taakstelling van het CSS aan te tasten. Het formele verzoek tot herijking van het projectbudget volgt in april

2019. Het omvat de verhoging van zowel het investeringsbudget (+9%) als het exploitatiebudget (+10,5%). Deze herijking vormt een onderdeel van de zogenoemde *midterm review* van het 'Defensie Lifecycle Plan'. Een positief besluit voor het project CSS volgt in juli 2019. In de tussentijd voert de Auditdienst Rijk (ADR) een onderzoek uit naar de aanvaardbaarheid van de ingediende offerte. Uit dit onderzoek volgen bedragen tussen welke de contractprijs moet uitkomen. Het lijkt binnen Defensie aanvankelijk een acceptabele toets gelet op de beperkte capaciteit van de ADR. Damen Schelde dient van haar kant een *best and final offer* in waarna in juli 2019 overeenstemming wordt bereikt over de leveringsomvang en prijs.

Besluitvorming

Het eerstvolgende dat de DMO dan te doen staat, is de resultaten van de verwervingsvoorbereiding op schrift stellen in een DMP D-document en een DMP D-beraad organiseren. Het beraad volgt op 26 augustus 2019. Maar een unaniem besluit over het D-document blijft uit. Een knelpunt blijft dat de ADR zich bij deze *single source*-aanbesteding onthouden heeft van een uitspraak over de aanvaardbaarheid van de overeengekomen contractprijs. Geheel tegen de verwachting in van veel deelnemers aan het D-beraad, is het ADR-onderzoek nu niet meer toereikend en dient er alsnog een twee maanden durend volledig kostenonderzoek plaats te vinden. Op 11 november komt het tot een tweede D-beraad waarin de resultaten van het kostenonderzoek de revue passeren. Ook nu blijft consensus uit over het voortzetten van de aanbesteding. Vervolgens krijgt de Bestuursraad in een nota drie opties voorgelegd. Optie 1: de aanbesteding stopzetten en CSS opnieuw aanbesteden, maar dan in concurrentie. Optie 2: *best and final offer* van DSNS ter discussie stellen op basis van de resultaten van het kostenonderzoek door de ADR. Optie 3: *best and final offer* accepteren en extra benodigd budget voor verwachtbare prijspeilbijstelling accommoderen in het 'Defensie Lifecycle Plan'. Het besluit valt om opnieuw op directieniveau te onderhandelen met DSNS. Dit heeft een aanpassing van zowel de contractprijs als de leveringsomvang tot gevolg. Het resultaat belandt eind november 2019 bij de Bestuursraad die ten slotte instemt met de aanbesteding van het CSS bij DSNS.

Behandeling in Tweede Kamer

Alvorens tot contractondertekening te kunnen overgaan, dient de Tweede Kamer te worden geïnformeerd over de resultaten van de verwervingsvoorbereiding middels een DMP-D-brief. Het parlement moet deze brief in behandeling nemen. De D-brief is al in concept beschikbaar tijdens het eerste D-beraad, maar gelet op de gebeurtenissen van de voorgaande drie maanden zijn enige tekstwijzigingen noodzakelijk. Aan de vooravond van het kerstreces van de Tweede Kamer, 19 december 2019, verstuurt het ministerie van Defensie de D-brief. In de tussentijd blijft de DMO doorwerken aan het contract. Aanpassingen van het contractbestek en de bijlagen zijn nodig gezien respectievelijk de laatste onderhandelingsresultaten op directieniveau en de verschoven datum van contractondertekening (en hiermee betalingsschema's e.d.). Daarnaast dient het





De contractondertekening voor bouw en aanschaf van het CSS, rechts de directeur DMO, viceadmiraal (TD) dr. ir. A.J. de Waard. (foto Defensie)

D-document in overeenstemming te worden gebracht met de besluiten in zowel het D-beraad als de Bestuursraad. Ook komt het tot een zogenaamd Voorafgaand Toezicht-dossier (VT-dossier)² ten behoeve van de hoofddirectie Financiën en Control (HDFC).

Na de terugkeer van de Tweede Kamer van het kerstreces blijkt dat de vaste commissie voor Defensie in een algemeen overleg ‘Materieel Defensie’ op 4 februari 2020 de D-brief zal behandelen. Dit is het startsein om de behandeling van de brief gedegen voor te bereiden met fiches en zogenaemde *questions & answers*. Ook de DMO levert een (inhoudelijke) bijdrage. Hierna volgt het moment suprême; de behandeling in het parlement. Verschillende Kamerleden stellen prangende vragen over de verwerving van het CSS, maar staatssecretaris Visser weet die goed te pareren waarmee de behandeling van de D-brief voor verwerving van het CSS een feit is! Na het passeren van deze mijlpaal kan de DMO het VT-dossier aanbieden aan de HDFC. Het akkoord van dit orgaan volgt na afloop van een verslag van een algemeen overleg (VAO), waaruit blijkt dat de Tweede Kamer heeft ingestemd met het aangaan van een contractuele verplichting met Damen Schelde Naval Shipyard voor de bouw en levering van het CSS.

Contractondertekening

Eén dag later staat de contractondertekening gepland in Den Helder op de brug van Zr. Ms. Karel Doorman. Die dag komt staatssecretaris Visser op werkbezoek bij het Commando Zeestrijdkrachten en een combinatie met de ondertekening van het contract voor de bouw en levering van het CSS ligt voor de hand. Het werkbezoek gaat op het laatste moment niet door vanwege een debat in de Tweede Kamer over de verhuizing van de marinierskazerne in Doorn. Zo geschiedde het dat op 19 februari 2020 de directeur DMO, viceadmiraal (TD) dr. ir. A.J. de Waard, het contract ondertekent namens de Staat der Nederlanden.

Actualiteit en vooruitzicht

Bij het schrijven van dit artikel ligt de mijlpaal van de contractondertekening alweer drie maanden achter ons. DSNS is bezig met de *basic engineering* van het schip en

dit resulteert in veel engineering producten die ter keur worden voorgelegd aan de DMO. In september start de *detailed engineering*. De staalbouw in Roemenië vangt aan in februari 2021 en de eerstvolgende mijlpaal is de kiellegging van het schip drie maanden later. Dan maak ik een sprongetje in de tijd en vaart het CSS in juni 2024 voor het eerst de haven van Den Helder binnen en wordt het schip door DSNS opgeleverd aan Defensie. Een jaar later is het schip *full operational capable* en wordt het in dienst gesteld. Hopelijk volgt tegen die tijd een volgend artikel in het Marineblad met de titel ‘Van getekend bouwcontract tot indienststelling van Zr. Ms. Den Helder’.

Productbeschrijving

Het CSS is een eenvoudig en robuust bevoorradingschip, wereldwijd inzetbaar, dat voldoende is toegerust om een maritieme taakgroep logistiek te ondersteunen. Het schip heeft accommodatie voor 160 personen, voor de basisbemanning en aanvullende, missiegerichte bemanning. De brandstof-, munitie- en reservedelencapaciteit van het CSS zijn gelijk aan die van het JSS. Geconditioneerde opslag van koel- en vriesproducten voor een maritieme taakgroep gebeurt met reefer containers aan dek. Medische faciliteiten zijn aanwezig voor *role 2 basic afloat*.

Karakteristieken CSS	
Lengte over alles	178,3 m
Breedte	26,4 m
Ontwerpdiepgang	8,3 m
Dienstsnelheid	18 kts
Waterverplaatsing	22.585 ton
Basisbemanning	75 pax
Accommodatie voor maximaal	160 pax

Slotbeschouwing

Het project CSS is relatief snel onder contract gebracht (één jaar en negeneneenhalf maand na het versturen van de DMP A-brief). Ik zeg relatief snel omdat het project Vervanging mijnenbestrijdingscapaciteit nog sneller onder contract was (één jaar en twee maanden) én omdat het CSS-traject sneller had gekund. Wat telt is uiteraard het eindresultaat, maar de procesgang zowel extern Defensie (DSNS) als intern Defensie heeft meermalen tot niet altijd even aangename verrassingen geleid. Dit heeft het tijdpad tot aan ondertekening van het bouwcontract ten behoeve van het CSS langer gemaakt. Dat ligt echter nu achter ons en samen met het gehele projectteam prijs ik mij gelukkig dat we het CSS nu daadwerkelijk gebouwd zien worden.

KTZ (TD) Glijn van Marion is projectleider Combat Support Ship bij de DMO. Hiervoor was hij zijdelings betrokken bij dit project als procescoördinator bij de afdeling Bestuursondersteuning van de DMO.

Noten

- 1 *Commonality* in de zin van familievorming. Toepassing van dezelfde systemen als aan boord van het JSS verlaagt de opleidings- en instandhoudingsinspanning.
- 2 Voorafgaand toezicht toetst de doelmatigheid, rechtmatigheid en financiële inpasbaarheid van (beleids)voorstellen voordat een financiële/juridische verplichting wordt aangegaan.

Column



'Zo tekent zich wel een nieuwe kruisweg voor Defensie af'

Sergei Boeke is politiek adviseur bij het NAVO hoofdkwartier JSEC in Ulm, Duitsland. Hij schrijft op persoonlijke titel.

'**D**efensie is terug bij af: bezuinigingsspook doemt weer op' kopte de Telegraaf eind mei. De krant had vernomen dat de herijking van de defensienota was doorgeschoven naar het volgend kabinet. Enkele dagen later stond minister Bijleveld in de Tweede Kamer met het slechte nieuws. Nederland zal niet in 2024 2% van het Bruto Nationaal Product (BNP) aan Defensie besteden. Hier had premier Rutte tijdens de 2014 NAVO-top in Wales wel voor getekend. Vier jaar later, tijdens de NAVO-top in Brussel, leidde de Europese 'betalingsachterstand' tot een woedeaanval van President Trump. In zijn boek schrijft de voormalige Amerikaanse nationale veiligheidsadviseur John Bolton veel Europese regeringsleiders met slappe excuses kwamen, behalve Rutte die Trump gelijk gaf. Onder Obama's presidentschap leek de 2% afspraak pro forma, legde Rutte uit, maar inmiddels had hij het belang en de urgentie ervan ingezien. Hij zou er werk van maken. Dit is, zoals we inmiddels weten, helaas niet helemaal gelukt. Nederland is de afgelopen jaren verder gezakt op de ranglijst van bondgenoten die niet hun eerlijke en afgesproken aandeel aan Defensie bijdragen. We bungelen met zo'n 1,3% bijna onderaan. Dat men nu, midden in de coronacrisis, niet extra geld investeert in Defensie is geen verrassing. En cynisch bekeken zal een flinke krimp van het BNP het percentage van Defensie toch mooi omhoog duwen...

Zo tekent zich wel een nieuwe kruisweg voor Defensie af. Momenteel wacht politiek Den Haag op een mogelijke tweede coronagolf en de financiële rekening van de eerste. Defensie is geen prioriteit en zal dat in de aanloop naar de verkiezingen op 17 maart 2021 ook niet worden. Hierna zullen de formerende partijen onderhandelen: wil één partij 500 miljoen erbij, de ander 250 en een derde niets, dan wordt in de regel een zuinige middenweg gekozen met een afronding naar beneden. Of politieke speerpunten worden uitgeruild, maar Defensie behoort daar meestal niet toe.

Daarnaast is het financiële uitgangspunt van Defensie al beroerd: achterstallig onderhoud aan vastgoed, te zuinig ingeschatte investeringsprojecten (bijvoorbeeld onderzeeboten) en grote tekorten van onderdelen en munitie. Als er volgens ingewijden geen € 1,5 miljard bij komt, dan moeten hele eenheden worden afgestoten om de begroting rond te krijgen. Defensie is dan inderdaad terug bij af, met ongetwijfeld een nieuwe nota vol oude bezuinigingstaal zoals 'het is tijd voor een nieuw evenwicht tussen taken en middelen', waarbij Defensie 'keuzes moet maken'. Kortom, een nieuw tijdperk vol organisatorische verwarring, afbraak van slagkracht en verdere reputatieschade binnen de NAVO.

Er is nog één laatste hoop om aan dit scenario te ontsnappen.¹ Momenteel werken de politieke partijen aan hun verkiezingsprogramma's. De buitenland- en defensiecommissies hebben hun stokpaardjes wellicht al doorgegeven aan de schrijfcommissies. De één zet traditioneel in op meer Europese samenwerking, de ander wil wellicht een paar honderd miljoen erbij. Maar vast niet 'met € 2 miljard op weg naar 2%'.

Wie zich dus zorgen maakt over geopolitieke dreigingen en de staat van Defensie moet derhalve aan het werk. Lid van een politieke partij? Benader uw commissie en uw Kamerleden. Geef aan waarom Defensie meer geld nodig heeft. De vele argumenten zijn bekend; wellicht is één partij gevoeliger voor de geopolitieke noodzaak en een ander voor de internationale reputatie van Nederland. Niet lid van een partij? Verzin een andere list om € 2 miljard in een partijprogramma te krijgen, of overweeg lidmaatschap en stap 1. Bij niets doen is de uitkomst in ieder geval zeker: eind volgend jaar keert het bezuinigingsspook genadeloos terug.

¹ Een grote onverwachte veiligheids crisis even daargelaten, maar daar is juist de krijgsmacht even niet op voorbereid...



Betere onderhoudsbeslissingen door sensordata

Informatie-Gestuurd Onderhoud

Al sinds de eerste stoommachines meten we temperaturen, drukken en toerentallen om te kunnen bepalen of een mechanische installatie veilig draait. Te hoge of te lage waarden kunnen immers nare gevolgen hebben, soms met een dodelijke afloop. Een droog gekookte stoomketel kon zomaar je dag verpesten.

De metingen werden gaandeweg steeds nauwkeuriger en de registratiesystemen steeds geavanceerder. In de jaren zeventig van de twintigste eeuw kon je op de geleide wapen- en standaardfregatten de 240 belangrijkste parameters in de Technische Centrale (TC) aflezen op twee terminals van het 'Decca ISIS'-systeem. Dit systeem drukte bovendien deze waarden automatisch iedere vier uur af op kettingpapier. Veel chefs van de wacht en OGHTD's van toen (de SVO's voortstuwing van nu) weten de belangrijkste kanaalnummers nu nog steeds uit hun hoofd. Overigens waren er ook veel parameters die je alleen in de machinekamers kon aflezen. Deze werden door de *rondemannen* handmatig in het *kladjournaal* genoteerd zodat de chef van de wacht de machines toch 'op afstand' in de gaten kon houden.

Sinds de introductie omstreeks 1990 van de huidige Walrusklasse-onderzeeboten en multipurpose (M)-fregatten kregen schepen een informatieverwerkend systeem (IVS) met opslag voor sensordata van met name platformsystemen. Hoewel sensoren vooral werden ingebouwd om het schip veilig te kunnen bedienen en bewaken gingen, na de introductie van deze vaartuigen, al snel stemmen op deze data ook te bewaren aan de wal. Daarmee zou het mogelijk worden de data te gebruiken voor diagnose en herkenning van trends die kunnen duiden op verslechtering van de toestand van de installaties, in aanvulling op de bestaande trillings- en vloeistofmetingen. Het is nu tijd om de

^ 'Artist amendment' van een patrouilleschip waar sensordata beter wordt gebruikt voor het optimaliseren van het onderhoud. (bewerking Desirée Scheper)

toenmalige ideeën eindelijk te realiseren. De technologie is namelijk in een hoog tempo verder gemoderniseerd en sensoren en dataopslag zijn vele malen goedkoper geworden. Bovendien krijgen toekomstige generaties schepen aanmerkelijk kleinere bemanningen, die andere manieren van ondersteuning en bedrijfsvoering vragen om de materiële gereedheid op peil te houden. Dat wil niet zeggen dat er geen uitdagingen zijn bij de introductie van deze technieken. Over die uitdagingen en de aan te dragen oplossingen handelt dit artikel.

Data-analyse voor de nieuwe generatie schepen

De Commandant Zeestrijdkrachten heeft, met de Admiraliteitsraad, een visie voor het jaar 2030: het zogeheten Sailplan. Een belangrijk kernpunt van het materiële deel van het plan beschrijft dat CZSK, zeg maar de 'Helderse Marine', meer regie moet nemen over de inrichting van het onderhoud in de toekomst. Met een onderhoudsbedrijf van ongeveer 2.000 werknemers is dat natuurlijk logisch; dit inzicht is niet nieuw. Het Marinebedrijf levert al sinds jaar en dag assistentie bij de instandhoudingsvoorbereiding van nieuwbouwprojecten. *Integrated logistics support* (ILS) is bij de engineers en logistici van de Directie Materiële Instandhouding (DMI) een breed bekend principe.

Toch is er hier nog genoeg ruimte voor verbetering. Een in Den Helder veelgehoorde klacht is dat de Defensie Materieel Organisatie (DMO) de instandhoudingsvoorbereiding beter moet regelen. Deze voorbereiding is immers lange tijd sluitpost op de begroting geweest. Daardoor is in het recente verleden vaak bezuinigd op automatisering en sensoren. Ook is onderhoudsdocumentatie vaak incompleet en/of onvoldoende digitaal geïntegreerd besteld en geleverd. Daarnaast moet de Helderse Marine de hand in eigen boezem steken. Om een schip te krijgen dat op onderhoudsgebied voldoet aan onze wensen, moeten we helder aangeven wat we als zeestrijdkrachten in de toekomst willen. Daar hebben we in het verleden niet altijd voldoende tijd voor gehad/genomen. Goed nieuws is dat de DMI deze eisen inmiddels duidelijk heeft verwoord in de visie 'Zonder onderhoud geen inzet' en de nota 'Uitgangspunten nieuwbouw CZSK'.

Overigens dringt de tijd om de specificaties voor de vervangers van M-fregatten en onderzeeboten op te leveren. Want hoewel deze schepen 'pas' in de tweede helft van dit decennium in exploitatie komen, moeten de belangrijkste specificaties al dit en volgend jaar klaar zijn. Er is nog veel uitzoekwerk te doen om de wensen implementeerbaar te maken. Voor de vervangers van de M-fregatten en onderzeeboten moeten we dus samen aan de bak. Kees Jan Woltjer en Hans Mulder hebben daar in een voorgaand artikel in Marineblad, 'Engineering 2.0' over *mode based engineering, product data management en integrated logistics support*, al een belangrijke aanzet toe gegeven. Tussen de huidige vloot en de komst van de vervangers van de M-fregatten komt onder andere nog het nieuwe *Combat Support Ship* (CSS), Zr. Ms. Den Helder, in de vaart. Het CSS zal worden uitgerust met aanmerkelijk

meer sensoren dan de huidige schepen en is daarmee een belangrijke wegbereider voor de vervangers M-fregatten. Omdat de eisen voor de vervangers van de M-fregatten al snel duidelijk moeten zijn, is het belangrijk de bouwphase van het CSS te gebruiken voor verder onderzoek naar de exacte integratie van de nieuwe analysetechnieken in de bedrijfsvoering. Daarom zien we ook voor het CSS een belangrijke rol weggelegd in de verdere ontwikkeling van het gebruik van data voor een effectieve en efficiënte technische bedrijfsvoering.

CZSK zet voor de nieuwbouwprojecten in op *smart maintenance*. Naast de reeds genoemde basis daarvoor (*model based engineering*), valt te denken aan zaken als *predictive maintenance* (PdM), *additive manufacturing* (3D-printen) en *extended reality*. In dit artikel gaan we verder in op het gebruik van sensordata om onderhoud slimmer te organiseren. Hier liggen mogelijkheden om diagnose op afstand te vergemakkelijken, het inzicht in de materiële toestand van een schip te verbeteren, onverwachte defecten te voorkomen en de onderhoudsplanung te optimaliseren. Bovendien blijkt nu al dat een aantal niet (uitsluitend) onderhoudsgerelateerde vraagstukken, ook met deze data zijn op te lossen.

Sinds 2018 lopen er verschillende experimenten binnen dit domein, waar mogelijk op één platform: het patrouilleschip Zr. Ms. Groningen. Een primair uitgangspunt voor het gebruik van data is namelijk, dat het belangrijk is correlaties tussen verschillende parameters te ontdekken en vooral de oorzaak-gevolg-relaties met storingen te leren herkennen. Dat kan alleen, of in ieder geval beter, als de data op hetzelfde schip wordt verzameld.

Hoe gaan we dat doen?

Sinds april 2019 telt de DMI onder de noemer 'Data voor Onderhoud' een kernteam, bestaande uit de vier auteurs van dit artikel die samenwerken met engineers van de DMI, collega's van de DMO, de maritieme industrie en de Nederlandse Defensie Academie (NLDA). Gezamenlijk werken zij ideeën uit voor een beter gebruik van sensordata aan boord en aan de wal. 'Data voor Onderhoud' groeit organisch. Om de vele vragen uit de organisatie op te kunnen pakken gebruiken we nu veel flexibele



Technische centrale van een standaardfregat, met 'Decca Isis'-terminals en uitdraai op kettingpapier. (foto Beeldbank NIMH)

capaciteit: rijks-*Data Science*-trainees, werkstudenten van Defensity College en afstudeerders van de NLDA en andere universiteiten en hogescholen. Daarnaast werken we zoveel mogelijk samen met andere afdelingen binnen Defensie (zoals de afdeling Maritieme IT, het IT-innovatiecentrum JIVC/KIXSen de *Data Science Cell* van de Koninklijke Luchtmacht). Oogmerk is de data te gebruiken om de standhouding van systemen te verbeteren. Het programma hebben we gevat in een *roadmap* (praatplaat) met daarin vijf sporen.

Verzamelen van data

Zoals eerder aangegeven wordt al sinds begin jaren negentig aan boord data gelogd, tegenwoordig in het *Integrated Platform Management System* (IPMS), of een vergelijkbaar systeem. Alle huidige schepen beschikken over een dergelijke doorontwikkeling van het oorspronkelijke IVS. De gelogde data wordt echter niet permanent opgeslagen en is alleen kort (variërend van enkele uren tot enkele maanden) beschikbaar aan boord om de bemanning inzicht te bieden in het gedrag van systemen. De eerste stap is de data van alle KM-vaartuigen structureel aan de wal verzamelen. Vervolgens is de insteek met data-analyse na te gaan welke waarde we uit deze data kunnen halen, zonder extra sensoren te hoeven installeren. Daarbij leeft het besef dat deze data oorspronkelijk het oogmerk had de bediening en bewaking van het maritiem platform mogelijk te maken. Voorspellende waarde voor onderhoudsdoeleinden is dus - nu nog! - een bijvangst.

Omdat niet alle faalmechanismen te detecteren zijn met de sensoren aan boord, onderzoeken we ook welke sensoren aanvullend nodig zijn. Denk daarbij aan sensoren

die de stroomsnelheid van vloeistoffen in leidingen meten. Deze sensoren zijn niet zozeer nodig voor de bediening van de installatie, maar wel voor onderhoudsanalyses. Daarnaast kijken we of hetzelfde resultaat uit andere parameters is te destilleren. Wellicht bestaat de mogelijkheid met *elektrische* stroommetingen hetzelfde resultaat te halen.

Het ‘laaghangende fruit’ lijkt vooral in de platformhoek aanwezig te zijn. Dat wil niet zeggen dat we sensor-, wapen- en commandosystemen (SEWACO) buiten beeld houden, integendeel. Ook bij SEWACO-apparatuur is vaak zinvolle data aanwezig. Bij de *original equipment manufacturers* (OEM’s) is er een trend om steeds meer mogelijkheden voor *remote diagnostics* in de apparatuur in te bouwen. Dit nemen we uiteraard mee in de scope. Voordat de data geschikt is voor analyse dient deze nog belangrijke bewerkingen te ondergaan, de zogenoemde *data engineering*. In ruwe vorm is de data namelijk niet opgeslagen op een manier waarop je gemakkelijk het tijdsverloop ervan kunt bekijken, terwijl dit wel de indeling is die *engineers* en *data scientists* nodig hebben om zinvolle conclusies uit de data te kunnen halen. De oplossing van dit probleem heeft uiteraard een nauwe relatie met het spoor ‘infrastructuur’ - de hardware-software-integratie is cruciaal voor een goed resultaat.

Ten slotte is niet alleen sensordata interessant. De koppeling met ERP-data (zoals storingsregistraties en uitgevoerd onderhoud), metadata (in welke weerscondities heeft het schip gevaren) en data over het gebruik van het vaartuig (scheepsjournaals) geeft ons additionele inzichten en maakt de toepassing van *data science* krachtiger.



Praatplaat Data voor Onderhoud. (Roadmap Smart Maintenance)

Benodigde infrastructuur

Om de data te kunnen gebruiken voor analyse moet er nog veel gebeuren op het gebied van dataopslag, transport naar de wal en analyse. De infrastructuur hiervoor is nu nog niet beschikbaar. Samen met de afdeling Mari-tieme IT (MARIT) van DMO/JIVC en de Techniekgroep C4I van DMI werken we ernaartoe om dit te realiseren. Overigens is onze inschatting dat de hiervoor benodigde infrastructuur ook universele toepassing heeft voor andere domeinen dan onderhoud.

Totdat voornoemde infrastructuur beschikbaar is, helpt JIVC/KIXS ons doordat we kunnen werken op hun ontwikkelomgeving. Op dit moment halen we data van boord middels een fysieke overdracht met draagbare harde schijven. Nadat deze op de wal beschikbaar is kunnen we deze voorbewerken. Vervolgens is het mogelijk de data te analyseren op de beschikbare ontwikkelomgeving.

Analyse van data

Voor het onderhoudsdomein is *data science* een middel om sneller diagnoses te kunnen stellen, voorspellingen over het moment van falen te doen en onderhoudsplanningen te optimaliseren. Om daar de meeste waarde uit te halen, is een intensief contact tussen de maintenance engineers en *data scientists* nodig. Waar de IT-infrastructuur generiek lijkt te kunnen zijn, is voor analyse namelijk domeinkennis nodig. Voor de oplossing van een materieel probleem is materiële kennis nodig, net zoals er voor een operationeel probleem, operationele kennis nodig is om de data te kunnen duiden.

Voor het domein 'onderhoud' moet de *maintenance engineer* helder formuleren welk probleem hij met behulp van data wil oplossen, terwijl de *data scientist* moet kunnen laten zien wat er (nog meer) mogelijk is op gebied van analysetechnieken. Met analysetools als Python, R en Matlab kunnen we de data analyseren en nieuwe inzichten en verbanden blootleggen. Voor een dieselmotor kunnen we bijvoorbeeld bekijken of de motor in zijn ideale bereik wordt gebruikt en wanneer dit niet het geval is. Op basis hiervan kunnen we de bemanning advies geven over de beste instellingen voor de actuele missie.

Daarbij moet eenieder beseffen dat de introductie van *data science* ook een grote sociale component kent. Een belangrijk onderdeel van de manier waarop we het palet aan mogelijkheden onder de aandacht van de engineers brengen is daarom laten zien wat mogelijk is, op een zodanige manier dat collega's het 'dat wil ik ook'-gevoel krijgen.

Data governance

Data zijn waardevol. Dus moet je dat zowel ontsluiten voor belanghebbenden als afsluiten voor onbevoegden. Daarnaast moet eenduidig zijn welke waarden bij welke parameters horen (de metadata). Dat lijkt vanzelfsprekend maar kost in de praktijk veel moeite. Het afgelopen jaar bleek dat er geen eenduidige versie van het sensor-handboek was, waardoor niet altijd duidelijk is bij welke temperaturen of drukken al die enen en nullen behoren, terwijl je voor analyse toch echt wilt weten of je naar het stuurboord- of het bakboordsysteem kijkt. Onduidelijk-

heid hierover maakt het interpreteren van data niet alleen lastig maar kan uiteraard ook leiden tot misinterpretaties.

Asset management

Het doel van al het bovenstaande is een betere materiële gereedheid van de *assets* (de schepen en systemen) te realiseren. Naast het benutten van kansen van technische ontwikkelingen, moeten we ook organisatorisch veranderen. Eerder beschreven we dat de samenwerking met de DMO, de industrie en de academische wereld wezenlijk is om tijdig resultaat te boeken voor komende generaties schepen. Daarom nemen we ook deel in allerlei samenwerkingsverbanden buiten Defensie zoals de onderzoeksprojecten MARCONI en PRIMAVERA waarin toegepast onderzoek tot resultaat wordt gebracht. Naast de hierboven beschreven technische ontwikkelingen, is daar ook focus voor de ontwikkeling in samenwerkingsvormen. De DMI heeft er enige ervaring mee, zoals de samenwerking met Thales Nederland. Aan de platformkant kijken we ook naar mogelijke samenwerking met leveranciers en OEM's zoals Damen, RH Marine en een aantal leveranciers van bijvoorbeeld dieselmotoren.

Wat hebben we al bereikt?

Sinds een jaar geleden de groep 'Data voor Onderhoud' is opgericht, hebben we de benoemde *roadmap* (praatplaat) ontwikkeld en is er gewerkt aan *use cases* vanuit de organisatie. Hieronder volgen vijf voorbeelden:

Informatie voor de engineer

We hebben onderzocht hoe de gegevens het best bij de *maintenance engineer* kunnen belanden. Met de data die we beschikbaar hebben van Zr. Ms. Groningen is eind april het eerste prototype van een webapplicatie, de IPMS Verkenner, vrijgegeven. Daarin kan de *maintenance engineer* alle sensordata van zijn/haar installaties raadplegen. Heel nuttig: want zo kan hij/zij beter inschatten of een onderdeel al aan vervanging toe is. Betrokkene kan er dan voor kiezen een haperend onderdeel te (laten) vervangen voordat het daadwerkelijk kapot gaat. Ook helpt dit de *engineers* sneller en beter een oorzaak te vinden wanneer onverhoopt toch iets defect is geraakt.

Inzicht aan boord en aan de wal

De schepen van de toekomst zullen nóg meer data produceren dan nu al het geval is. Het patrouillevaartuig Zr. Ms. Groningen wordt als proefschip gebruikt om na te gaan welke ontwikkelingen er nodig zijn voor de nieuwbouw- en instandhoudingsprogramma's die op stapel staan. Het schip is uitgerust met een aantal specifieke sensoren en ontvangt binnenkort een klein datacentrum. Een belangrijk vraagstuk waar het projectteam zich mee bezighoudt is hoe je die data aan wal krijgt. Midden op zee ontbreekt een goede snelle verbinding. We moeten dus bepalen welke digitale infrastructuur noodzakelijk is om belangrijke data met voorrang naar de wal te krijgen en wat nodig is om de data lokaal (aan boord!) te kunnen verwerken.

Ondersteuning vanaf de wal

De digitale infrastructuur is belangrijk om de operationele eenheden beter te ondersteunen en ontzorgen. Daarom



Twee methoden van data-analyse. Boven: foto's van dataschermen aan boord, samengevoegd met plakband. Onder: In de IPMS Verkenner zijn alle parameters over de gewenste periode tegen elkaar uit te zetten.

als deze vastgesjord staat aan dek of in de hangaar. Omdat er tot nu toe beperkte data beschikbaar was, zijn de huidige limieten gebaseerd op veilige aannames. Het is de verwachting dat data die al aan boord beschikbaar is, kan helpen om nauwkeuriger te bepalen wat de juiste limieten zijn. Daarmee kunnen deze wellicht verruimd worden, waardoor onnodige en tijdrovende inspecties mogelijk zijn te voorkomen. Dit leidt uiteindelijk tot een hogere beschikbaarheid van de boordhelikopter, waarvan de structurele integriteit met meer zekerheid is vast te stellen.

Hackathon in de strijd om de laagste CO₂-uitstoot

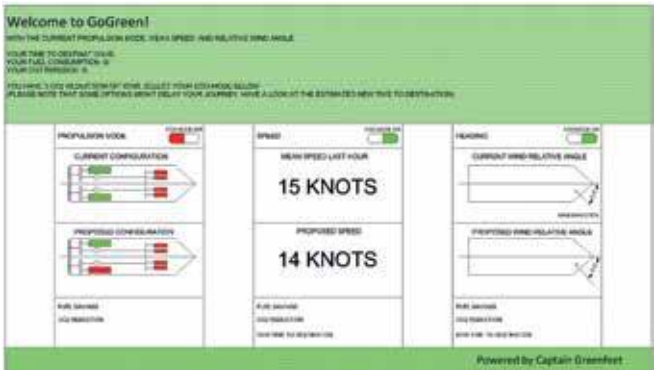
Een afsluitend voorbeeld van samenwerking met sensor-data is het project OceansX ONE (zie ook de column van Berend van de Kraats in dit nummer). OceansX organiseert een wedstrijd tussen zeegaande schepen (zowel oorlogsbodems als civiele deelnemers) die als oogmerk heeft, met behoud van operationele performance, zo min



ontwikkelt de Koninklijke Marine het 'Maritime Operations Centre ABNL' (MOC ABNL), een team dat alle CZSK-eenheden ondersteunt vanaf de wal als vervanger van het huidige Marine Hoofd Kwartier (MHK). Met betere (toegang tot) sensordata kunnen zij, naast bijvoorbeeld operationele en personele processen, ook de onderhouds-acties voor de schepen beter overzien.

Beschikbaarheid van helikopters aan boord

We zijn als team begonnen met de focus op onderhoud. Inmiddels hebben we ook diverse vragen uit andere segmenten van CZSK gekregen, waar sensordata behulpzaam kan zijn bij het vinden van een oplossing. Zo mogen schepen met een boordhelikopter minder slingeren dan als zij geen helikopter aan boord hebben. Dat heeft te maken met het krachterspel op de helikopter



De winnende oplossing van de hackathon. Het dashboard van team 'Captain Greenfeet' ondersteund door een deep learning-algoritme, biedt de bemanning kleine aanpassingen om de snelheid, voortstuwingsmodus of koers te optimaliseren ten opzichte van de wind.

mogelijk brandstof te verbruiken en dus zo min mogelijk CO₂ uit te stoten. Data voor Onderhoud helpt bij de analyse van de data en vergelijkt de prestaties van de schepen onderling. Hiervoor organiseerden we samen een online *hackathon* met 31 deelnemers in 7 teams om algoritmes te ontwerpen waarmee we de bemanning kunnen helpen zo efficiënt mogelijk te opereren. Die algoritmes kunnen ons ook weer helpen - ware symbiose dus!

Afsluiting

Met dit artikel hebben we als auteurs de lezer een eerste indruk willen geven van wat er op stapel staat voor het gebruik van sensordata om onderhoud verder te kunnen optimaliseren. Met deze ontwikkeling benutten we de mogelijkheden van *data science*. Dat laatste is noodzakelijk vanwege steeds complexer wordende technieken in combinatie met krimpende bemanningen.

Daarnaast blijkt al in het eerste jaar dat we nu bezig zijn dat met dergelijke data ook andere vraagstukken kunnen worden opgelost, zoals de mogelijke vergroting van de *operating limits* bij het varen met helikopters of het bijdragen aan de doelstellingen van de *International Maritime Organization* (IMO) om CO₂-emissie terug te dringen.

De komende jaren willen we, samen met de DMO, de maritieme industrie en de wetenschap, de waarde van data voor onderhoud vergroten en de nieuwe generaties schepen onderhoudsvriendelijker maken. Dit is een onderdeel van bredere datatoepassing, ook in andere domeinen, waarin het MOC ABNL een essentieel knooppunt wordt.

Misschien wel de belangrijkste succesfactor zal zijn om de collega's die nu al in het onderhoud werken te verbinden met de mogelijkheden die *data science* daaraan kan toevoegen. Deze combinatie moet ervoor zorgen dat Informatie-Gestuurd Onderhoud een succes wordt.

We hopen als auteurs dat dit artikel uw interesse heeft gewekt. Wij staan open voor vragen of suggesties en komen in dat geval graag (virtueel) bij u langs.

KLTZ (TD) b.d. B.A.M. (Bart) Pollmann, dr. W.W. (Wieger) Tiddens, ing. D.M.J. (Dennis) Curvers en LT22OC ir. J.G. (Jan) Zegers vormen sinds april 2019 de kern van het team 'Data voor Onderhoud' bij de Directie Materiële Instandhouding van CZSK. Zij onderzoeken de mogelijkheden om sensordata toe te passen voor het optimaliseren van onderhoud aan technische systemen. De resultaten van dit werk, dat samen met de DMO, de industrie en de academische wereld wordt uitgevoerd, moeten zo veel mogelijk worden verwerkt in ontwerpen van toekomstige generaties schepen.

Referten

- 'Sailplan 2030' (Uitgave CZSK 2017).
- 'Zonder onderhoud geen inzet' (Uitgave CZSK/DMI 2017).
- Nota 'Uitgangspunten nieuwbouwprojecten CZSK' (nr. CZSK 2018000085, d.d. 15 februari 2018).

CARTOON



Column



‘Verwerk dat maar eens. Sta er maar eens bij stil. Ondanks coronatijd gaat het verzekeren van de veiligheid gewoon door’

Prof. dr. Theo Brinkel is KVMO Hoogleraar Militair-maatschappelijke studies aan de Universiteit Leiden.

In de coronatijd leverde de Koninklijke Marine een bijdrage met twee missies die allebei gewoon zijn én bijzonder: Zr. Ms. Karel Doorman in het Caribisch gebied en Zr. Ms. De Ruyter in de Straat van Hormuz.

Hoewel Nederland zich pas in maart realiseerde hoe serieus het virus om zich heen greep, kan je zeggen dat wij er al een half jaar mee te maken hebben. Wat in dat halve jaar opviel was de belangrijke rol van ondersteunende beroepen. Mensen van wie de inzet altijd als vanzelfsprekend wordt aangenomen, omdat ze er altijd zijn en omdat ze altijd hun werk doen. Zonder veel glamour. Dat geldt voor de mensen in de zorg, die klaar stonden om de ‘pieken’ op te vangen. Voor leraren en docenten die zich binnen een mum van tijd wisten aan te passen aan het geven van online onderwijs, zodat kinderen en jongeren door konden blijven leren. Dat geldt voor politiepersoneel en boa’s, die mensen die af en toe genoeg hadden van het leven in lockdown, goed in toom wisten te houden. En ja, zoals defensiepersoneel dat het afgelopen halfjaar doorging met zijn werk en op zijn manier de noodzakelijke ondersteuning bood.

Gewoon en bijzonder was de inzet van de Karel Doorman, die in het kader van Operatie Carib Support van april tot juni beschikbaar was voor opvang in geval van een uitbraak van het virus op de Antillen. Het schip kon medische faciliteiten bieden, transport en ondersteuning van de grensbewaking. Gelukkig hoefde het niet tot grootschalige inzet te komen, omdat de uitbraak van het virus op de Antillen tijdig in toom gehouden is. Op het moment van schrijven van deze column is het schip weer op weg naar huis. Ook na het vertrek van de Karel Doorman blijft Defensie helpen bij de bestrijding van corona op de eilanden. Bestrijding vraagt om speciale maatregelen en Defensie is beschikbaar. En dit afgezien van de verdere medische, logistieke, infrastructurele en plannings-ondersteuning. Deze ondersteuning van civiele autoriteiten is een gewone taak van de krijgsmacht maar bijzonder in coronatijd.

Bijzonder en gewoon was de aanwezigheid van Zr. Ms. De Ruyter ondertussen in de Straat van Hormuz. Het schip en zijn bemanning voerden taken uit die tot de meer traditionele rol van de Koninklijke Marine gerekend mogen worden: de veiligheid garanderen in een wereld van verbindingen. Het is een missie onder Frans bevel en heeft in EU-verband als officiële benaming de European-led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz (EMASOH). Met deze missie willen de deelnemende landen escalatie op zee voorkomen; 35% van de olietankers in de wereld vaart door de zeestraat. en de noodzaak om die te beveiligen wacht niet op het einde van een virusuitbraak. Daarnaast is de missie bijzonder omdat de De Ruyter vertrok voor het virus in Nederland was uitgebroken en het schip terugkeert wanneer iedereen bezig is met de afbouw van de coronamaatregelen. De bemanning, die weliswaar ook geconfronteerd is met coronamaatregelen daar zij niet mocht passagieren, komt thuis in een land dat tijdens haar afwezigheid stevig overhoop gehaald is, al was het alleen maar omdat in dat halfjaar ruim 6.000 landgenoten aan het virus zijn overleden (voor zover geregistreerd). Verwerk dat maar eens. Sta er maar eens bij stil. Ondanks coronatijd gaat het bewaken van de veiligheid gewoon door.

Gelukkig kunnen we weer nadenken over de terugkeer naar het zogenoemde nieuwe normaal. Eén van de dingen die zeker meegenomen moeten worden, is de herwaardering van de ondersteunende beroepen en diensten: mensen in de zorg, leraren en docenten, politiepersoneel en boa’s en dus zeker ook de krijgsmacht. Voor al deze beroepen geldt dat ze basale bestaansvoorwaarden voor iedereen bieden: scholing, gezondheid, openbare orde en veiligheid. Als het goed is lijken ze allemaal heel gewoon. In tijden van crisis blijkt hoe bijzonder ze zijn. Houd dat vast!



*Uit het dagboek van Luitenant-ter-Zee
der Eerste Klasse S.A. L'Honoré Naber*

Notities van een gijzelaar, mei 1940

Ruim tachtig jaar geleden speelde zich rond Den Helder een merkwaardige gebeurtenis af die bij weinigen bekend is. Op 10 mei 1940 vielen de Duitsers Nederland binnen. Vijf dagen later gelastte de Nederlandse opperbevelhebber van land- en zeemacht, generaal H. Winkelman, de eigen troepen de strijd te staken en capituleerde het Nederlandse leger. De commandant van de Stelling Den Helder, schout-bij-nacht H. Jolles, kreeg de order om met spoed naar Sneek te gaan voor overleg met de Duitse divisiecommandant¹, Generalmajor K. Feldt. In Sneek werden in hotel De Wijnberg onderhandelingen gevoerd over het capitulatieprotocol².

Eén van de eisen van Feldt was dat tien gijzelaars - drie officieren, vier onderofficieren en drie manschappen - zich zo spoedig mogelijk zouden melden aan de oostkant van de Afsluitdijk. LTZ1 S.A. L'Honoré Naber was op 10 mei 1940 commandant havenverdediging van de Stelling Den Helder en tekende de gebeurtenissen tijdens de oorlog in zijn dagboeken³ op. Zijn aantekeningen als commandant van het detachement gijzelaars zijn door zijn zoon H.A. L'Honoré Naber bewerkt tot dit artikel. De observaties en beschrijvingen van toen zijn ongewijzigd gelaten. Het artikel moet dan ook gelezen worden als impressie van een gijzelaar.

^ Het avontuur begon en eindigde in Den Helder. Hier de haven Nieuwediep voor WOII met de Rijkswerf en op de voorgrond een wachtschip. (foto Beeldbank NIMH)

Woensdag 15 mei 1940: melden bij de Chef Staf Zeemacht

's Morgens omstreeks 10:30 ontving ik een kort bericht. Een handgeschreven briefje, gedateerd 15 mei 10:13, met de opdracht om me om 11:00 te melden bij de Chef Staf Zeemacht, 'met eenige handbagage om ergens heen te gaan'. Vermoeid van de weinige slaap en onzekerheid over de situatie had ik al een en ander ingepakt. Dat kwam nu goed van pas. Enkele papieren, orders, enz. verbrandde ik in de kachel van het gebouw van de Havenversperring en ik begaf mij met mijn oppasser, matroos Janssen, naar het Wachtschip. Ik gaf hem instructie om wat persoonlijke eigendommen naar mijn familie te brengen. Met matroos 1 J. Eckhardt ging ik vervolgens op de fiets naar de Oostbatterij. We werden door de overste M.R. Fischer ontvangen en begeleid naar een onderkomen waar nog enkele militairen zaten. Na 11:00 uur arriveerden een officier en onderofficieren van de Landmacht met volledige uitrusting en nog een bootsman en een korporaal der Mariniers met handbagage. Een wonderlijk gezelschap bij elkaar. Welke opdracht zouden wij krijgen?

'Verbindingsofficier'

Een overste van de intendance kwam binnen. Hij deelde ons mee dat we voor enige tijd, mogelijk voor zo lang de oorlog duurde, op reis zouden gaan. Naar Duitsland. Het werd interessant! De aanwezigen begonnen zich te roeren. 'Daar heb ik niets van geweten!'; 'Dat hadden ze mij wel eens anders mogen vertellen!'; 'Ik heb een vrouw en kinderen', enz. De overste mompelde iets van: 'Ja, ik begrijp niet goed, waarom ik dat hier moet vertellen. Ik heb er verder ook niets mee te maken.' Ten slotte bleek dat de Duitse bevelhebber voor verdere doortocht van zijn troepen gijzelaars had geëist. Het moesten er in totaal tien zijn: officieren, onderofficieren en manschappen, zowel van het leger als van de marine. De stemming was verre van militair. Men was aangewezen of had zich vrijwillig opgegeven, maar de werkelijke bedoeling bleek niet duidelijk. Terwijl matroos Eckhardt, de bootsman en nog enkele anderen hun ongenoegen te kennen gaven, hetgeen ik trachtte te sussen, trad SBN Jolles binnen. Hij kon de ontevredenheid duidelijk waarnemen. Hij hield een korte toespraak, deelde mee dat we 'verbindingsofficier' zouden zijn [verbazing bij ieder] en dat de Duitsers dit als formaliteit wensten. Overal zou bekend worden gemaakt dat deze Nederlandse militairen moesten instaan voor mogelijke ongeregeldeheden bij de verdere opmars van de Duitse troepen.

Iedereen kreeg een hand. De gezichten stonden verre van vriendelijk. Toen mij de hand werd geschud, zei ik: 'Ik dank u, schout-bij-nacht, dat u mij daarvoor hebt aangewezen. Ik beschouw dat als een grote eer.' Dat redde de situatie enigszins. Want de bootsman die na mij volgde zei daarop: 'Ja, schout-bij-nacht, ik had veel bezwaren, maar nu mijnheer het zo opvat, ga ik ook.' En zo ging het verder met de anderen. Maar, de ontwijkende manier waarop de schout-bij-nacht ons onze situatie meedeelde

'We aanschouwden een vreemde, gemoedelijke situatie'

Lt I Naber en
mr I Eckhardt
Zied om 11^u melden
by Chef Staf met
eenige handbagage
om ergens heen te
gaan
15 Mei 10:13

De oproep aan Naber om zich te melden.

was werkelijk bar. Buiten stonden twee auto's, veel te klein, op ons te wachten. We zochten daarom maar op eigen gezag een beter vervoermiddel: een ruime autobus voor de manschappen en bagage en een auto voor de officieren. Voor eventualiteiten plaatste ik de tweede luitenant A.W. Tresling in de bus. De hoofdinspecteur van Politie zou nog voor de fietsen van Eckhardt en mij zorgen. Een goed Duits woordenboek kreeg ik ook mee. Gelukkig had ik een paar briefkaarten bij me, die ik aan ieder uitdeelde. We hadden daarmee nog even gelegenheid om een berichtje te sturen.

Over de Afsluitdijk

We reden langs vliegveld De Kooij: geraamtes van vliegtuigen en afgebrande gebouwen; we gingen de Vlotbrug over, naar Wieringen: overal oude auto's, bedoeld als wegversperring, maar nu in de berm geduwd. Voor we

Wieringen bereikten, liet ik de bus stil houden en sprak de groep moed in. Ik wees er op dat ieder zich strak militair moest gedragen, opdat het de

Duitsers eerbied zou afdwingen, en benadrukte vooral geen teleurstelling over onze nederlaag te laten merken. De Duitsers moesten een goede indruk krijgen van het moreel van onze krijgsmacht. Wij waren daarvan nu de vertegenwoordigers. Iedereen luisterde aandachtig en knikte instemmend. Bij de versperring bij Den Oever wist niemand iets van onze komst en werden we aanvankelijk niet doorgelaten. Het zomertoerisme van de burgerij op de Afsluitdijk leek echter gewoon door te gaan. Bij Kornwerderzand bleken de gecapituleerde militairen teleurgesteld over de wapenstilstand. Ze hadden veel vertrouwen gehad in de kazematten. Een aanval hadden ze, ondanks minimale dekking afgeslagen en daarbij waren Duitse slachtoffers gevallen. De brug was onklaar en auto's konden hier niet verder. Aangezien onze staforder was

St. Jydeburg

<u>Officieren:</u>		
<u>Luitenant</u>	<u>S.A. L'HONORE NADER</u>	<u>H.M. Wachter</u> <u>den Helder</u>
<u>Hauptmann</u>	<u>W. DENKER</u>	<u>45 R.I.</u> <u>Catant Hout</u>
<u>Luitenant</u>	<u>A.W. TRESLING</u>	<u>Detach. Jachtbataljon</u> <u>den Helder</u>
<u>Unterofficieren:</u>		
<u>Fourier</u>	<u>J.M. DITS</u>	<u>36 R.I.</u>
<u>Sergeant</u>	<u>J.H. MEYER</u>	<u>15 B^{de} L.A.</u>
<u>Sergeant</u>	<u>R.H. VAN SCHIJNDEL</u>	<u>45 R.B.C.</u>
<u>Bootsman (Korps H. Marine)</u>	<u>M.J.H. ACKEMA</u>	<u>H.M. Schepman</u> <u>den Helder</u>
<u>Mannschaften:</u>		
<u>Korporaal der Mariniers</u> <u>(Korps H. Marine)</u>	<u>A. PAKVIS</u>	<u>Korps H. Marine</u> <u>den Helder</u>
<u>Matroos 1^{ste} klasse</u>	<u>J. ECKHARDT</u>	<u>H.M. Wachter</u> <u>den Helder</u>
<u>SOLDAT</u>	<u>W.H. SCHONHANS</u>	<u>45 R.I.</u>

De lijst met de namen van de tien Nederlandse gijzelaars.

om naar Sneek te gaan, liet ik opbellen wat men verder wilde. Alvorens naar de Duitsers, die zich aan de overzijde bevonden, te gaan, wilde ik toch de Staf laten weten hoe onvolledig onze orders waren. Onderweg was mij ook al gebleken dat aan sommige militairen van de landmacht was meegedeeld helm, gasmasker, dekens, enz. mee te nemen. Aan anderen weer niet en de marine had slechts handbagage. Terwijl Lt. Tresling naar Den Helder telefoneerde, sloegen wij bij de sluizen alles gade. De huisjes aan de overkant en het aardige nieuwe hotelletje waren nu ruïnes. De Duitsers waren druk bezig met een hulpbrug. Zware balken en ijzeren staven werden aangevoerd. Op systematische en doeltreffende wijze werd er gewerkt. Er was geen strikte scheiding tussen Duitse en Nederlandse militairen. Men liep door elkaar en praatte met elkaar.

Generalmajor Kurt Feldt

Toen zagen we aan de overkant Duitse autoriteiten aankomen. Aan de uitmonstering met de brede rode biezen te zien, moesten het wel generaals zijn. Inderdaad, het bleek de Duitse bevelhebber generaal Feldt te zijn met zijn staf. Ze kwamen over de sluizen heen. Wij werden aangesproken, stelden ons voor en deelden mee dat we gijzelaars waren. Vervolgens haastte de generaal zich om uitgebreid de kazematten te inspecteren. Wij gingen naar de overkant. We moesten onze bagage zelf dragen en er was niemand om ons verder te begeleiden. Een zekere rittmeister Habedank zou ons zijn toegewezen voor verder vervoer, maar we zagen niemand. We liepen

door tot aan de versperringen en toen had ik er genoeg van. Geen van de militairen wist iets van die rittmeister. Ik liet de bagage neerzetten en wij gingen zitten in een door de Nederlanders achtergelaten autobus. We zagen in het water zo'n dertig autobussen, geladen met levensmiddelen en munitie voor de troepen in de frontlinie die na Kornwerderzand niet verder konden. Vanaf de dijk waren ze toen maar in het water geduwd. We aanschouwden een vreemde, gemoedelijke situatie. Het verkeer van burgers die naar kennissen in Friesland wilden gaan, kon zonder enige moeite passeren. Ook soldaten op de fiets, die bij het passeren van de bussen in het water keken of ze daarin nog iets naar hun gading konden vinden. Op onze grote haast in Den Helder volgde nu een lange rustpauze. Uur na uur verstreek. Maar: daar kwam rittmeister Habedank opdagen. Een lange, magere man, die ons vervoer zei te zullen 'organizeren'. En weer enkele uren later werden we allemaal, met bagage en al, in een legerwagen gepropt op een wijze die weinig rekening hield met onze rang.

Door het Friese landschap

Erg oncomfortabel, in een voertuig waarin we ons nauwelijks konden vasthouden, kwamen we na veel oponthoud langs onklaar gemaakte en half geïnundeerde wegen aan in Pingjum, Friesland. Van omgekomen Duitse militairen hadden we langs de dijk niets gezien⁴. Alles was in de korte tijd opgeruimd. Ook het landschap gaf niet de indruk van een zware strijd. Geen boerderij was beschadigd, geen versterking zag er gehavend uit. In Pingjum werden we door een Friezin uit een winkeltje van enig brood met kaas voorzien. Het was inmiddels 7 uur Duitse tijd⁵ en we rammelden van de honger. Ik gevoelde wel iets voor enig protest ten aanzien van onze behandeling. We werden uitgeladen en de drie officieren werden tijdelijk bij een zeer gastvrije Friese familie ondergebracht die ons verslag deed. De Duitsers waren zeer correct en gaven geen enkele aanleiding tot klachten. De gedekte tafel werd voor ons beschikbaar gesteld. Plotseling kwam een schildwacht binnen met de mededeling dat er in het geheel niet mocht worden gesproken en we werden naar een andere kamer gebracht. Daar werd nu ook een tafel gedekt. De schildwacht nam plaats op een stoel en [gespannen stilte] stak een sigaret op. Ik maakte daarover een aanmerking die zichtbaar doel trof. We kregen heerlijk Fries brood, melk, karnemelk en sigaretten. En toen ineens kwam de order om binnen 5 minuten verder te gaan. Een feldwebel, uitgerust met een Nederlandse stafkaart die in het Nederlandse leger maar nauwelijks aan iedere officier kon worden verstrekt, bezorgde ons nu een eindeloos dwalen door dit deel van Friesland. Hij raakte steeds de weg kwijt waardoor we soms wel twee of drie keer dezelfde route in een andere richting aflegden. De man, op het randje van onbeleeft, vroeg onze hulp, maar ons antwoord was volkomen ongeïnteresseerd. We reden rond tussen Makkum en Wons. En ook daar geen spoor van gevechtshandelingen.

Sneek

Eindelijk, tegen de schemering bereikten we Sneek. Ook hier geen spoor van verwoesting. We stapten af bij het stadhuis. Er ontstond belangstelling bij de Sneeker bevolking toen we het kantongerecht werden binnengebracht dat was ingericht tot bureau van de Ortscommandant. Nog steeds hadden we honger en lieten dat ook aan de Duitsers weten. Het nabijgelegen café-restaurant ging toen voor ons open en we bestelden wat we maar wilden. We mochten zelf afrekenen.

Daarop verscheen de Ortscommandant in eigen persoon, major Porr. Hij begeleidde ons naar een particulier ziekenhuis waar we die nacht werden ondergebracht. De commissaris van Politie, die alles scheen te regelen, kwam ons opzoeken en informeerde ons over onze plichten. Er mocht niet naar buiten worden gecorrespondeerd. Alles wat wij wensten moest via de major gaan. Onze gijzeling zou slechts een ‘formele kwestie’ zijn. Om half 12 moesten de lichten uit en ik kreeg nog eens het verzoek om te zorgen dat de onder mij gestelde militairen zich in kleding en optreden correct zouden gedragen. De gehele nacht liepen er schildwachten op de gang en wellicht voor het huis. Maar wij sliepen na de spanning van de laatste dagen verrukkelijk.

Donderdag 16 mei 1940

Toen we wakker werden hadden de onderofficieren en manschappen al ontbeten. Onze schoenen waren geïnspecteerd door de soldaat en matroos aan wie ik dat de vorige avond had gevraagd. De stemming bleek mild na de nachtrust en het mooie weer. We ontbeten uitgebreid en ons werd weer van alles toegestopt: sinaasappels, appels, sigaretten. Plotseling kwam het bericht dat we ons voor vertrek gereed moesten maken. Een kwartier later werden we op een vrachtwagen geladen die ons naar een grachtje nabij theater/bioscoop Amicitia voerde. We passeerden een grote Duitse autobus, die stafwagen bleek te zijn, met kaartentafels, telefonie, enz. Op het bordje voorop stond ‘Nach London’. Onze vrachtwagen kwam in een colonne die daar werd geformeerd. Het duurde meer dan een uur voordat de gemotoriseerde afdeling zich in beweging zette, met vlak erachter de kokswagen waaruit wij ook ons eten zouden krijgen. Tijdens het wachten was ons opgevallen dat er aan de overkant van de gracht veel belangstellenden waren. Naar ons leek stonden mensen, vol onbegrip over de situatie, af en toe te lachen toen zij zagen hoe de Nederlandse militairen in een vrachtwagen werden gepropt. Anderen gaven blijk van begrip en brachten ons chocolademelk, sigaretten e.d. Een schildwacht zorgde er evenwel voor dat de afstand tot de gijzelaars bewaard bleef. We vertrokken, hier en daar door Sneekers toegewuifd. Veler gezicht stond ernstig. De lachenden waren in de minderheid. We gingen nu richting Bolsward. De Duitse chauffeur had ons verteld dat we 160 km moesten rijden. Dat zou Alkmaar of nog verder kunnen betekenen. Tussen Sneek en Bolsward passeerden we voortdurend legertrainen met paardentractie. Er stond veel publiek langs die route. De paarden waren goed

verzorgd, evenals de tuigen, de mannen geschoren en geknipt en in eenvoudige, maar evenzeer verzorgde uniformen. Dat alles trok zo door Friesland, dat nooit eerder een dergelijk grote geordende legergroep had gezien. De nieuwe weg van Sneek naar Bolsward was nog niet klaar zodat de hele colonne langs te smalle, open en kwetsbare weggetjes moest rijden. Waarom had onze eigen verdediging een paar dagen eerder vanuit die talloze kazematten niet méér kunnen doen? Maar ja, dat kon nu niet meer, we waren gijzelaar en we werden op een wonderlijke manier door ons eigen land gevoerd. Een schildwacht zat bij ons en zo werden we tentoongesteld aan alle troepen en colonnes.

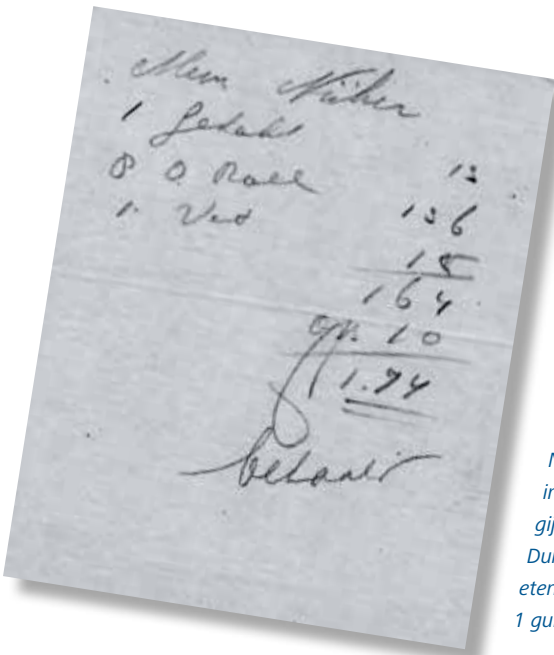
Naar Alkmaar

De passage langs Kornwerderzand ging nu vlot. Over de sluizen lag een hulpbrug die tien ton kon dragen! De bezetting was bezig om wapens, munitie en andere goederen te verzamelen. Tot onze verbazing stonden bij

Wieringen mensen naar de Duitsers te wuiven. We reden langs de Kooij door naar Alkmaar en zagen tot onze schrik boven Den

Helder iets dat op een luchtaanval door Duitse vliegtuigen leek⁶. Tal van mensen in auto's zagen ons zitten. Ze herkenden de Hollandse uniformen, begrepen zichtbaar de ernst van de situatie en knikten ons af en toe voorzichtig toe. Het was ongeveer 2 uur, toen we in Alkmaar aankwamen. Op het plein voor de Rijks HBS werden alle wagens geparkeerd. Er zou worden gegeten. De major Porr liet ons uitstijgen en we kregen lokalen op de bovenverdieping aan de achterzijde toegewezen. Een schildwacht werd weer voor de deur gezet. De Duitse soep die we kregen, was uitstekend. Een soort witte snert met veel dobbelsteentjes van verschillende vleessoorten. Major Porr had ons gezegd dat we slechts kort in het schoolgebouw zouden blijven. Uur na uur verstreek. Inmiddels schreven we brieven naar onze verwanten, die ik allemaal verzamelde en later aan hem overhandigde voor verzending.

‘Een Duitse autobus had voorop een bordje nach London’



Naber moet in Sneek als gijzelaar van de Duitsers zelf zijn eten betalen: 1 gulden 74.

Was ons laatste uur aangebroken?

Laat in de middag kwam de major plotseling gehaast binnen. Hij was zeer kortaf, zag er opgewonden uit en zei: 'Meine Herren, wir sind...' [pauze]. 'Haben Sie noch einen Wunsch?' Ik had het eerste niet duidelijk verstaan, maar plotseling drong het gebeurde bij Den Helder tot mij door en de rookkolommen die na de vliegtuigaanval waren opgestegen. We kregen de indruk dat ons laatste uur had geslagen en dat we zouden worden gefusilleerd. Ik nam mij tegelijkertijd voor dat zij niets aan mij zouden merken en dat ik mijn leven duur zou verkopen, al was het slechts dat ik iemand nog een blauw oog zou slaan. Ik antwoordde dat ik geen wensen had. De beide andere officieren vroegen om nog wat leatuur.

De verhouding werd wat soepeler

Naderhand bleek ons dat we het te pessimistisch hadden ingeschat. We mochten in de grote kantine eten en bleven daar geruime tijd. Major Porr kwam bij de drie officieren zitten en sprak over de oorlog. Alles was boven verwachting gegaan. Zoiets had men in Duitsland nooit durven dromen. Nederland had men slechts nodig om dichterbij Engeland te komen. 'Holland interessiert uns gar nichts. Nur England', verzekerde hij met klem. Zijn hele houding gaf wel sympathie met Nederland aan. Maar dat we niet neutraal waren gebleven, vond hij jammer. Dat was de schuld van de gevluchte regering, zo meende hij. Hun doel was om met de meeste spoed Engeland te bereiken en de bevolking aldaar 'ein Krieg auf eigenen Boden' aan te doen. Opdat Engeland voorgoed zou weten wat voor streken het altijd uitvoerde ten nadele van andere landen op het continent. Voor Engeland had men nog wel wat in petto. Major Porr was in Afrika geweest

en had er schapen geteeld, maar was later in het leger teruggekomen. Het slapen die avond viel mee. Maar we zaten gevangen in ons schoollokaal. Op de muur achter het schoolbord schreef ik met inkt: 'In dit lokaal zaten 3 Nederlandse officieren als gijzelaars bij de Deutsche Wehrmacht op 15 mei 1940.'

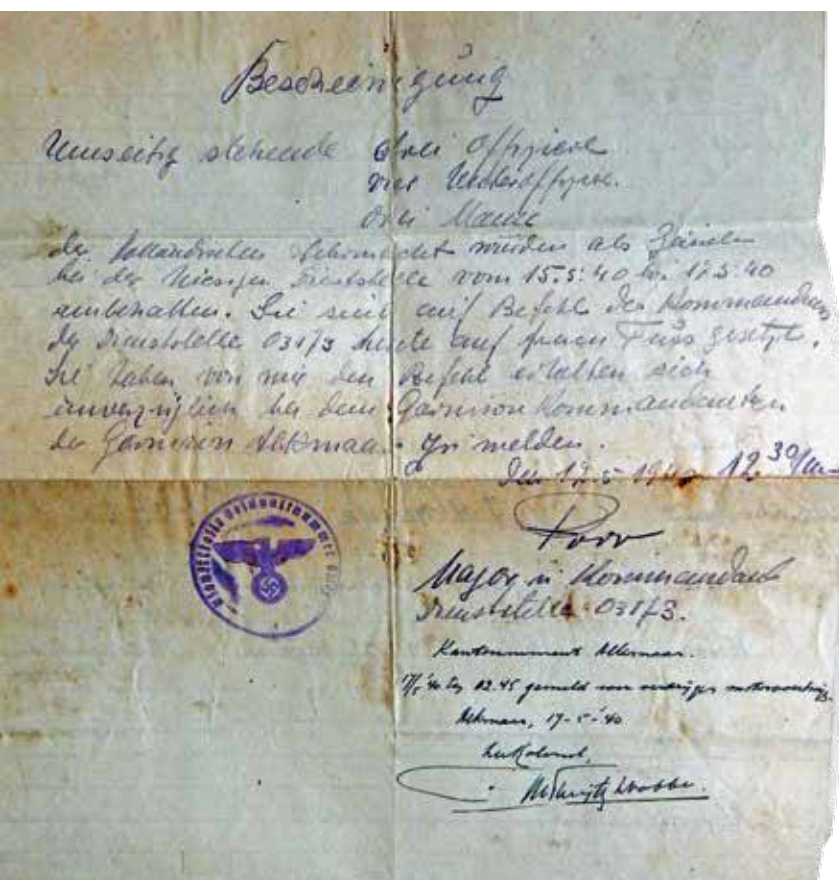
Vrijdag 17 mei 1940

Het was zonnig weer, toen wij wakker werden. Op de binnenplaats was het fietsenhok ingericht als wasgelegenheid. Daar moesten we ons wassen te midden van de soldaten. Geen enkele Duitse officier was er te bekennen. Ik merkte daarover iets op tegen major Porr. Heel erg vond ik het ook niet, maar ik wilde wel een principieel punt maken. Officieren in krijgsgevangenschap behoren overeenkomstig hun rang te worden behandeld, dus ook wij die 'nog maar' in gijzeling waren. De hele behandeling was naar mijn mening te mager. De beide landmachtofficieren wilden zich dit wel laten welgevalen en meenden dat ik het aan boord niet zo gewend was. Op weg terug naar de kantine zagen we tal van burgers gemoedelijk met Duitse militairen praten. We vroegen ons af of we nu verder zouden gaan naar Amsterdam en hoe lang dit nog moest duren. Ik stelde mij geregeld bij mijn lotgenoten op de hoogte die een grapje wel wisten te waarderen en dan vrij opgewekt waren. Het deed mij veel genoegen dat de stemming nog steeds goed was. Laat in de morgen, toen we weer in het schoollokaal werden opgesloten, vernamen we van de major dat we wellicht spoedig op vrije voeten zouden worden gesteld. Hoe lang nog, viel niet te overzien. Even later kwam generaalmajor Feldt bij ons kijken. Dat stelden wij zeer op prijs. Tot ons aller vreugde deelde hij mee dat we vrij waren. We zouden teruggaan naar Den Helder. De major Porr gaf mij een 'Bescheinigung', mee voor de terugtocht.

Terug naar Den Helder

Het eerste wat we deden, was ons melden bij de Nederlandse militaire commandant van Alkmaar, de kolonel H.F.H.C.C.A. von Frijtag Drabbe, die in het raadhuis resideerde (hij was een broer van de kolonel der Mariniers). We kregen een vervoermiddel mee, een autobus die er nog was. De Duitsers hadden het meeste in beslag genomen. De autobus had niet voldoende benzine en kon in Alkmaar voorlopig ook niets krijgen. Of hij Den Helder zou halen was nog maar de vraag. Maar kapitein W. Denker wist in Callants-oog waar hij gelegerd was nog wel aan benzine te komen. We lieten nog een foto maken van ons als groep gijzelaars en gingen daarna ging terug naar Den Helder, met toegestopte krentenbroodjes uit de grote kantine. Het was uitstekend weer en niets op de weg herinnerde aan de Duitse bezetting. Onderweg namen wij mensen mee, die nog hele stukken moesten lopen en al oorlogservaringen hadden opgedaan.

De Bescheinigung waarin major Porr verklaart dat de Nederlandse militairen na drie dagen gijzeling op bevel van de commandant zijn vrijgelaten.





Groepsfoto, L'Honoré Naber zit pal achter het bord tweede van rechts.

We hebben het Vaderland een grooten dienst bewezen

Het leek mij goed om, vóór wij ons zouden melden bij de Commandant der Marine, een ronde te maken door Den Helder langs familieleden van de gijzelaars. In Den Helder was het druk. Overal waren Duitse militairen. We stopten voor de Oostbatterij, waar de Duitsers al een schildwacht op post hadden gezet. De staf der Marine zat er nog, maar het leger was vrijwel geheel uit de Stelling afgereisd. In de catacomben stelden we ons op en de adjudant, LTZ1 B.J. Velderman, waarschuwde de Commandant der Marine. In plaats van op diens bureau te worden ontvangen, gebeurde dit in een drukke, halfduistere hoofdgang. Ik moest kort meedelen wat we hadden meegemaakt, waarop de schout-bij-nacht tot mijn grote verwondering opmerkte: 'Oh, dus 't is nogal meegevallen!' Daarop zei hij tegen allen: 'Jullie worden bedankt, je hebt het vaderland een grote dienst bewezen.' Een hand persoonlijk voor ieder kon er niet af. Zo gingen we weg.

Buiten de poort, verzamelde ik allen nog even, zei dat we heel wat hadden beleefd en bedankte ieder voor hun houding in deze moeilijke omstandigheden. Ons afscheid was zeer hartelijk en daarmee was een eind gekomen aan ons bewogen gijzelingsavontuur.

H.A. L'Honoré Naber is oud-hoofd Koopvaardijzaken Marinestaf, zeeroverrijdeskundige bij Safer Seas Consultancy en de Maritime Security Alliance en bestuurslid van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij.

Noten

- 1 De 1 Kavalleriedivision. Zie: Herman Amersfoort en Piet Kamphuis: *Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied* (hoofdstuk 9 over de strijd in de noordelijke provincies).
- 2 *Marinemonografieën* Deel I, Hoofdstuk 4, De krijgsverrichtingen in de Stelling van Den Helder en het Commandement der Marine te Willemsoord, enz. mei 1940, 138.
- 3 De dagboeken zijn ondergebracht in het familiearchief.
- 4 Volgens *Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied* waren er maar 21 Duitse slachtoffers tegenover 22 Nederlandse, 333.
- 5 Vanaf april 1940 had Hitler in Duitsland de zomertijd weer ingevoerd. Op 15 mei 1940 moest op bevel van de Duitse bezetter de klok in Nederland op Duitse tijd worden gezet n.l. 1 uur en 40 minuten vooruit.
- 6 Deze waarneming is aan de hand van later onderzoek moeilijk te plaatsen. Er was na de capitulatie in de avond van 14 mei een abusievelijk Duits luchtbombardement op Den Helder. Het eerstvolgende bombardement op de marinestad was pas op 24-25 juni 1940 door de Britse luchtmacht.
- 7 Verklaring dat ondergetekende geen acties zal ondernemen tegen het Duitse Rijk.

Naschrift van de auteur

S.A. L'Honoré Naber ging vervolgens zijn eigen weg. Hij weigerde de Verklaring op eerewoord⁷ te ondertekenen, dook onder en ging in het verzet. Hij werd in 1941 herkend als militair, aangegeven en door de Duitsers naar het krijgsgevangenkamp in Stanislaw gestuurd waar hij in 1942 ontsnapte. Naber werd datzelfde jaar opnieuw opgepakt en in de Gestapogevangenis in Stanislaw opgesloten en verhoord, maar zag kans weer te ontsnappen. Zo ging dat door, ontsnappen en oppakken. Naber verbleef in diverse gevangenkampen en ontsnapte vier keer. Hij probeerde met zijn Franse achternaam de Duitsers om de tuin te leiden en koos er bewust voor om niet zichtbaar te zijn op groepsfoto's van krijgsgevangenen. Op 28 april 1945 kwam hij vrij uit krijgsgevangenschap en keerde terug bij de Koninklijke Marine. Daar ging hij in 1956 met pensioen.

Boeken



The European Seaborne Empires. From the Thirty Years' War to the Age of Revolutions

Auteur	Gabriel Paquette
Uitgever	Yale University Press 2019
Omvang	298 blz.
Prijs	\$ 35,00
ISBN	978-0-300-20515-2

De geschiedenis van de staande vloot is ten eerste verbonden met die van Westers kolonialisme. Tot aan de zestiende eeuw hadden de meeste Europese overheden slechts incidenteel behoefte aan navale capaciteit. In veel gevallen deden zij dan een beroep op de private sector. Maar het ontstaan van koloniale rijken in de vijftiende en zestiende eeuw gaf de Iberische koninkrijken een strategisch motief om er een permanente marineorganisatie en echte oorlogsschepen op na te houden. Bovendien verschaften de koloniale handel aan Portugal en de extractie van koloniaal edelmetaal aan Spanje hiertoe ook de financiële middelen. De navale wapenwedloop tussen Engeland en de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden in het derde kwart van de zeventiende eeuw kende eveneens een duidelijke koloniale dimensie. De republikeinse Commonwealth gebruikte de recent versterkte oorlogsvloot om de Nederlandse koloniale handel te schaden. Vanaf 1660 zette koning Karel II zijn vloot in om met geweld de Nederlandse koloniën in West-Afrika en Noord-Amerika over te nemen. De Staten-Generaal stuurden daarop eskaders onder De Ruyter, Jacob Benckes en Cornelis Evertsen om de koloniale belangen van de Republiek te verdedigen. In 1667 veroverde een Zeeuws eskader onder Abraham Crijnssen bovendien de suikerkolonie Suriname op de Engelsen. Vanaf ongeveer 1660 ging ook het Frankrijk van koning Lodewijk XIV deelnemen aan deze navaal-koloniale wedloop. Het is veelzeggend dat de architect van het Franse koloniale mercantilisme, Jean-Baptiste Colbert, tegelijk ook de minister van Marine was.

In zijn boek *The European Seaborne Empires* verschaft de Amerikaanse historicus Gabriel Paquette zijn lezers een gedegen overzicht van het ontstaan en de uitbouw van de Portugese, Spaanse, Nederlandse, Engelse en Franse

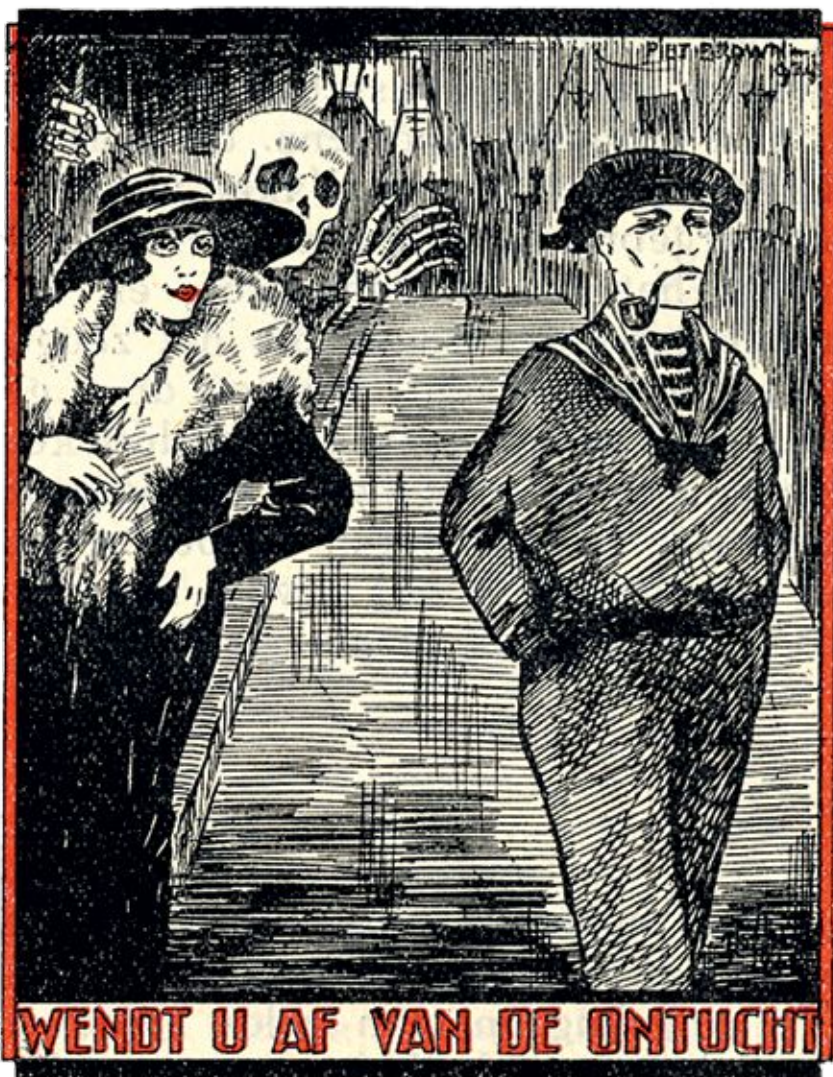
koloniale rijken in de vroegmoderne tijd. Het eerste hoofdstuk biedt een overzicht van de discussie die historici hebben gevoerd over het concept 'empire'. Paquette sluit zich aan bij Stephen Howe, die een 'empire' typeert als 'a large, composite, multi-ethnic or multinational political unit, usually created by conquest, and divided between a dominant center and subordinate, sometimes far distant, peripheries'. Vervolgens gaat de auteur in op alle onderdelen van deze definitie. In het tweede hoofdstuk maakt hij duidelijk hoe de Westerse wereldheerschappij zoals die in de negentiende eeuw vorm kreeg, heeft geresulteerd in een sterk vertekend beeld van kolonialisme in de vroegmoderne tijd. De West-Europese koloniale machten waren destijds namelijk maar klein en zwak vergeleken bij de Aziatische reuzen, zoals Mogol India, Ming China en Tokugawa Japan. De Portugezen, Nederlanders en Engelsen werden slechts getolereerd aan de randen van deze economisch, demografisch en militair superieure rijken en konden alleen opereren binnen de juridische, politieke en culturele kaders die deze staten hen oplegden. De Spaanse conquistadores konden de Midden- en Latijns-Amerikaanse rijken alleen overnemen dankzij de ziektekiemen die zij bij zich droegen. Het derde hoofdstuk laat zien hoe de vorming van de Portugese en Spaanse rijken in de vijftiende en zestiende eeuw voortkwam uit de christelijke Reconquista van het Iberisch Schiereiland en verband hield met interne sociaal-politieke verhoudingen. Vervolgens lezen we hoe de protestantse Nederlanders en Engelsen maling hadden aan het onder leiding van de paus tot stand gekomen Verdrag van Tordesillas en zich met geweld een plaats verschaften in de koloniale wereld. De Fransen volgden daarna het Nederlandse en Engelse voorbeeld.

De volgende zeven hoofdstukken zijn thematisch-comparatief van aard. Achtereenvolgens komen de institutionele, juridische en politieke kaders van het Europese kolonialisme, de economische exploitatie van de koloniën, 'vrije' en 'onvrijwillige' migratie (Afrikaanse slaven en de zogenoemde 'indentured servants'), het ontstaan van koloniale samenlevingen met allerlei sociaal-culturele hybridisering, de collaboratie van lokale elites met het koloniale systemen en het ontstaan van verzet aan de orde. In hoofdstuk twaalf legt Paquette uit waarom tussen 1776 en 1830 de Verenigde Staten heel Midden- en Latijns-Amerika dekoloniseerden. Tenslotte laat hij in de epiloog zien dat deze dekolonisatiegolf zeker geen einde maakte aan West-Europees kolonialisme, maar dat in de negentiende eeuw Afrika en grote delen van Azië onder Westerse heerschappij kwamen. Zeemacht speelde een cruciale rol tijdens deze fase van modern imperialisme.

The European Seaborne Empires is voor de lezers van *Marineblad* zeker een belangwekkend boek, in de eerste plaats omdat het inzicht biedt in een belangrijk aspect van de ontstaansgeschiedenis van de staande vloot als instrument van staatsmacht. Daar komt bij dat het boek goed is geschreven, de auteur de materie en de wetenschappelijke literatuur uitstekend beheerst en hij eigenlijk alle denkbare dimensies van vroegmodern Europees kolonialisme met elkaar verbindt. Veel lezers zullen reeds bekend zijn met facetten van de vroegmoderne Europese expansie, met name met het Nederlandse aandeel daarin. Maar bijzonder aantrekkelijk in dit boek is dat hier niet het aandeel van één enkel land centraal staat, zoals zo vaak het geval is, maar dat het vanuit een soort satellietniveau vijf imperia met elkaar vergelijkt en de onderlinge wisselwerking in ogenschouw neemt. Daarbij kijkt het niet alleen naar het Europese perspectief, zoals in de oudere literatuur vaak gebeurde, maar ook nadrukkelijk vanuit dat van de gekoloniseerden en de tot slaaf gemaakten. In ongeveer tweehonderd pagina's wordt de lezer aldus een helder en actueel inzicht geboden in een complex stuk geschiedenis.

De lezers van *Marineblad* zouden wellicht kunnen vallen over het feit dat de navale dimensie van het Europese kolonialisme sterker aangezet had kunnen worden. Paquette maakt wel duidelijk dat de Europeanen hun wil niet konden opleggen aan sterke Aziatische rijken, maar pas op een kwart van het boek komen we twee enkele alinea's tegen waarin wordt uitgelegd dat de Portugezen wel de Indische Ocean volledig konden domineren. Waarom de Europeanen ter zee dan zo machtig waren en welke schepen en wapensystemen hen dat voordeel boden, komen we helaas niet te weten. Dat is toch wel merkwaardig voor een boek dat het woord 'seaborne' in de titel draagt. Pas in de epiloog komen we een uitgebreide analyse tegen van de rol van de Royal Navy in negentiende-eeuws Brits imperialisme. Verder valt op dat de gekozen comparatief-thematische aanpak een wel heel losse omgang met de chronologische causaliteit in de hand werkt. Her en der construeert de auteur onlogische argumenten of presenteert hij mank gaande vergelijkingen. En wat had de in de Duitse landen uitgevochten Dertigjarige Oorlog eigenlijk precies te maken met vroegmodern Europees kolonialisme? Deze kritiekpunten doen echter maar weinig af aan de waarde van het boek.

Dr. Gijs Rommelse, University of Leicester



Omgang met venerische ziekten bij de Koninklijke Marine omstreeks 1900

Detail van de voorzijde van een in 1915 uitgegeven brochure door de Nederlandsche Vereeniging tot Bestrijding der Geslachtsziekten. (Collectie Marinemuseum, Den Helder)

‘Een stempel van zedelijke minderwaardigheid’

In de negentiende en vroeg-twintigste eeuw bestond het beeld dat zeelieden zich regelmatig lieten verleiden door drank en vrouwen. In ronde zeemanstaal heette dat ‘Wijntje en Trijntje’. Hoewel het fysieke en intellectuele gehalte van de schepelingen in het laatste kwart van de negentiende eeuw aanmerkelijk verbeterde, liep een aanzienlijk deel van het Nederlandse marinepersoneel jaarlijks een seksueel overdraagbare aandoening (SOA) op, of zoals tijdgenoten het noemden: een venerische besmetting.

In het eerste decennium van de twintigste eeuw stond het ‘zedelijk’ peil van de schepelingen geregeld ter discussie. Dit artikel laat zien waarom verschillende groepen mensen zowel binnen als buiten de marine, omstreeks 1900 dit hoge aantal venerische ziekten als een probleem gingen zien en hoe zij daarin verandering probeerden te brengen.

Geslachtsziekten en het prostitutievraagstuk

Het zedelijk gedrag van de schepelingen was een ‘disciplinair’ vraagstuk waarmee de Koninklijke Marine (KM) gedurende haar bestaan voortdurend werd geconfronteerd, hoewel de werkelijke omvang van het probleem zich aanvankelijk moeilijk liet meten. In de tweede helft van de negentiende eeuw zocht de Geneeskundige Dienst der

Zeemacht (GDZ) aansluiting bij de zogeheten hygiënist, een groep hervormingsgezinde artsen die de volksgezondheid in cijfers trachtten uit te drukken. Sedert de jaren vijftig van die eeuw publiceerde de dienst jaarlijks gezondheidsstatistieken: eerst in het *Geneeskundig Tijdschrift voor de Zeemagt*, later in het *Geneeskundig Jaarverslag*.¹ Uit deze statistieken viel eenvoudig op te maken hoeveel schepelingen een venerische besmetting hadden opgelopen en zich daarvoor hadden laten behandelen – vaak betrof het syfilis of gonorroe. Daarmee werd de omvang van het aantal ‘vrouwenzieke’ schepelingen voor het eerst inzichtelijk. De statistieken schetsten een ontluisterend beeld: vanaf 1850 tot aan 1914 liep gemiddeld één op de vijf schepelingen jaarlijks een infectie op. Het aantal ziektegevallen onder de schepelingen die in de koloniën verbleven, lag doorgaans hoger: daar ging het gemiddeld om één op de drie schepelingen. Dertig procent van het totaal aantal patiënten dat in het Marinehospitaal terecht kwam, moest uiteindelijk worden behandeld vanwege een venerische infectie.² Dat de percentages van de Nederlandse zeestrijdkrachten aanzienlijk hoger waren dan die van de zeemachten in Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten was volgens marinearts F.J.H. van Deinsen eenvoudig verklaarbaar. In tegenstelling tot het buitenland voerde de KM regelmatig gezondheidsinspecties uit, waardoor het voor de manschappen vrijwel onmogelijk was om geslachtsziekten verborgen te houden. Desalniettemin vond ook hij de cijfers ‘onrustbarend hoog’.³

‘De statistieken schetsten een ontluisterend beeld: vanaf 1850 tot aan 1914 liep gemiddeld één op de vijf schepelingen jaarlijks een infectie op’

Intussen waren de maatschappelijke opvattingen over seksualiteit aan verandering onderhevig. In de samenleving werd een direct en onlosmakelijk verband verondersteld tussen geslachtsziekten en prostitutie. Evenals de sociale kwestie, de schoolstrijd en het algemeen kiesrecht, zou de prostitutiekwestie in het laatste kwart van de negentiende eeuw uitgroeien tot een heikel maatschappelijk vraagstuk. Merkwaardig genoeg sorteerden tegengestelde visies hetzelfde effect: een toenemende overheidsbemoeienis.⁴ In de eerste helft van de negentiende eeuw hadden lokale

overheden namelijk onder invloed van militair-geneeskundigen en gemeentelijke gezondheidscommissies een systeem van gereglementeerde prostitutie in het leven geroepen, waardoor publieke vrouwen onder

medisch én politieel toezicht kwamen te staan. Tegen deze reglementering groeide in het laatste kwart van de negentiende eeuw van verschillende zijden verzet. Zowel confessionelen, liberalen als feministen richtten verenigingen op die zich om uiteenlopende redenen tegen de gereglementeerde prostitutie keerden en de ‘zedelijke’ verheffing van de prostituee of de vrouw tot hun hoofddoel maakten.⁵ Het denken in termen van beschaving en verheffing doordrenkte het sociale leven van die tijd. Daarbij was ‘zedelijkheid’ met recht een modewoord te noemen, al had die term in het taalgebruik van toen een ruimere betekenis dan vandaag de dag. Zedelijkheid had betrekking op de norm van goed en kwaad, maar werd in meer strikte zin ook gehanteerd om te verwijzen naar seksueel fatsoen.⁶



Het Marinehospitaal te Willemsoord. (Collectie Marinemuseum, Den Helder)



Passagierende schepelingen in Batavia, 1917. (Beeldbank NIMH, Den Haag)

Deze morele preoccupatie was niet alleen het gevolg van een maatschappelijke versterking van het orthodox-protestantisme, maar evenzeer een houding van een groep welgestelde, veelal liberaal georiënteerde burgers die zich juist aan de invloed van de kerk en het geloof trachtte te onttrekken. Voor veel liberalen verloor de Bijbel zijn zeggingskracht over het maatschappelijke leven en om die reden zochten zij hun toevlucht tot een ethiek waarbij ieder individu de morele plicht had de nationale gemeenschap rationaliteit, vrijheid en verantwoordelijkheid bij te brengen.⁷ Protestanten lieten zich daarentegen inspireren door de Bijbel. Geloofsverdediging, zielsbehoud en bestrijding van zedelijke misstanden gingen bij hen hand in hand. Maar liberaal of protestant, beiden waren er in toenemende mate van overtuigd dat de samenleving alleen door menselijk ingrijpen te veranderen viel en deden derhalve een beroep op de overheid. Hoewel ook katholieken zich zorgen maakten, was hun stem in de publieke ruimte nog relatief zwak. Van katholieke zijde bleef het ook wat deze materie betreft derhalve nog lange tijd opvallend stil.

De 'moralisering van de samenleving' ging evenmin aan de krijgsmacht voorbij.⁸ Volgens organisaties als de Nederlandsche Vereeniging tegen de Prostitutie (1879), de Nederlandsche Vrouwenbond voor Zedelijk Bewustzijn (1884) en de Nederlandsche Middernachtzending Vereeniging (1888) was prostitutie een maatschappelijke uitwas, die door de (lokale) overheid moest worden bestreden. Afzonderlijk dan wel gezamenlijk schroomden zij niet

burgemeesters en gemeenteraden van garnizoenssteden aan te schrijven of de ministers van Marine en van Oorlog tot de orde te roepen en passende maatregelen af te dwingen. In Den Helder bleken de activiteiten van deze verenigingen in zoverre effectief, dat de gemeenteraad in 1893, mede dankzij een verzoekschrift dat door duizend 'ferme Jantjes' was ondertekend, tot een bordeelverbod had besloten.⁹ Dat besluit leidde overigens niet direct tot minder ziektegevallen. Halverwege de jaren negentig werd een aanzienlijk deel van de patiënten in het Marine-hospitaal te Willemsoord behandeld voor een geslachtsziekte. Intussen was het Tweede Kamerlid A.P. Staalman (ARP), zelf woonachtig in Den Helder, er geregeld getuige van hoe zowel officieren als manschappen zich naar zijn mening in 'zedelijk' opzicht misdroegen.¹⁰

De houding van de marineautoriteiten

Ook de marineleiding sloeg het aantal geslachtszieke schepelingen met bezorgdheid gade. De zeestrijdkrachten waren gebaat bij een strikte discipline én fysiek sterke manschappen. Het feit dat een deel van het scheepsvolk in het hospitaal verkeerde en onder behandeling stond van artsen, kwam de inzetbaarheid van de vloot niet ten goede. Die zienswijze was voor militair-geneeskundigen de reden geweest er bij stadsbesturen op aan te dringen de prostitutie te reglementeren.¹¹ In veler optiek was bordeelbezoek voor militairen een noodzakelijk kwaad. Het was eenvoudigweg één van de 'moreel schadelijke' gevolgen die onvermijdelijk verbonden waren aan het leven in afzondering dat een zeeman leidde. Hoewel het voor schepelingen aan boord onmogelijk was 'te voldoen aan de behoeften van het geslachtsleven', bleef deze drang wel bestaan, schreef G.H. Klosser in zijn handboek *Scheepsgezondheidsleer* (1893).¹² De officier van gezondheid B.L. van Albeda sprak in 1909 zelfs over een 'beroepsziekte'.¹³

Binnen de marine luidde het devies: voorkomen is beter dan genezen. Dat gold te meer omdat de behandeling van venerische aandoeningen verre van gemakkelijk was. In het geval dat iemand besmet raakte, en de ziekte zich in de beginfase bevond, werd de zweer met 'helse steen' uitgebrand. Wanneer de ziekte in een verder gevorderd stadium verkeerde, volgde een behandeling met kwikzalf. Zonder schade was deze methode niet, al bleek zij desondanks op bepaalde symptomen een doeltreffende werking te hebben. Wel duurde het lang alvorens deze behandeling effect sorteerde, vandaar dat binnen de KM het volgende gezegde de ronde deed: 'twee minuten met Venus is twee jaar met Mercurius'.¹⁴ De marineleiding gaf daarom de voorkeur aan preventieve maatregelen. Halverwege de negentiende eeuw kwam het bijvoorbeeld tot zogeheten gezondheidsinspecties, waarbij de bemanning met de broek op de enkels medisch werd gecontroleerd. Een andere mogelijkheid was het geven van voorlichting. In 1904 schreef de bekende marinearts A.W.M. van Deventer de brochure *Een ernstig woord aan onze jeugdige zeelieden*, waarin hij duidelijk de gevaren van geslachtsziekten uiteenzette en zijn lezers adviseerde bij een 'ongeluk' vooral de officier van gezondheid te benaderen.¹⁵ Verder hielden marine-artsen voordrachten,

waarin het scheepsvolk zowel op 'de gevaren van buitenechtelijk geslachtsverkeer' als op 'de voordeelen eener kuische levenswijze' werd gewezen.¹⁶ Onthouding bleef evenwel de beste remedie.

Dat het aantal venerische besmettingen aan het begin van de twintigste eeuw bij de marineleiding tot verontoring leidde, kwam als eerder aangegeven voort uit een streven naar 'een weerbare en efficiënt georganiseerde natie', zoals historicus

De Mooij het kernachtig uitdrukte.¹⁷ Deze denktrant was ook de marine binnengedrongen. In de optiek van militair-geneeskundigen moest verspilling van mankracht en geld worden tegengegaan. Daar hoorde

ook het bestrijden van geslachtsziekten bij. Het kwam deze artsen daarom goed van pas dat omstreeks de eeuwwisseling zogeheten profylactische middelen op de markt verschenen. Deze middelen bestonden in verschillende varianten, maar protargol (een zilveroplossing) en calomelzalf waren de bekendste. Na een verdachte coïtus diende iemand zich te ontsmetten en zich vervolgens met deze medicatie te behandelen. De Duitse marine maakte sinds 1899 gebruik van deze middelen en met resultaat: het aantal ziektegevallen daalde aanmerkelijk. Ook in Nederland zagen marine-artsen spoedig de waarde van deze aanpak in. In 1904 vaardigde de GDZ derhalve een order uit waarin zij het gebruik van profylactische middelen aanmoedigde, zij het op vrijwillige basis.¹⁸ Daarmee had de marine profylaxis officieel als preventief middel aanvaard. Maar niet voor lang, want reeds in 1908 werd tot afschaffing besloten. Volgens de eerder genoemde Van Deinsen slechts uit 'louter theoretische morele overwegingen'.¹⁹ Ongetwijfeld doelde hij op bezwaren die confessionele politici te berde hadden gebracht. Wat was het geval? Onder druk van de confessionele politiek had viceadmiraal J. Wentholt als minister van Marine tot afschaffing van profylactische middelen besloten. Tegelijkertijd nam de bewindsman op hun verzoek enkele ingrijpende maatregelen om het aantal venerische ziekten te helpen verminderen.

De confessionelen en 'de moraliteit bij de marine'

In confessionele kringen leefden grote bezwaren tegen de in hun ogen wijdverspreide zedeloosheid. Deze bezwaren leefden zowel in protestantse als in katholieke kring, maar in de praktijk namen de orthodox-protestanten die zich in 1879 politiek verenigd hadden in de Antirevolutionaire Partij (ARP) het voortouw. In *Ons Program*, het beginselprogramma van Nederlands

eerste politieke partij, was er zelfs een afzonderlijk artikel aan gewijd. Het behoorde tot de plicht van de overheid te waken voor 'de publieke eerbaarheid'. Heel concreet stelde de partij dat het landsbestuur 'met de hoerij op geenerlei wijze, noch preventief noch beschermend, en derhalve anders dan werend' in aanraking mocht komen.²⁰ Wat de strijdkrachten betreft pleitte zij vervolgens voor 'verbetering van het scheeps- en kazerneleven'. Het was voor iedereen duidelijk dat het hier niet in de eerste

plaats ging om materiële, maar om zedelijke verbeteringen. In zowel de Tweede Kamer als in het antirevolutionaire dagblad *De Standaard* kwam het 'ongodsdienstige' en zedeloze leven van militairen geregeld aan de orde.

'De soldaat moet er weer achterkomen, dat de militaire zedeleer geen andere is noch zijn kan die in het maatschappelijke leven geldt, wijl de zedelijkheid, op civiel en militair terrein beide, onveranderlijk aan Gods ordinantiën gebonden ligt', zo viel te lezen in *Ons Program*.²¹ In het stembusprogramma van 1891 stond zelfs zwart op wit dat de partij alles wat in strijd was 'met godsdienst, zedelijkheid en welvoegelijkheid' uit het militaire leven wilde wegnemen.²² In alle opzichten moest blijken dat Nederland een christelijke natie was.

Zolang de liberalen in de Nederlandse politiek evenwel de dienst uitmaakten, was voor de uitvoering van dergelijke standpunten geen ruimte. Aan het begin van

'De minister ging overstag.
De bewindsman gaf te kennen dat hij
de verstrekking van profylactische middelen
had stopgezet en daarnaast bereid was
disciplinaire maatregelen te nemen'



*Een matroos van de Kaiserliche Marine omarmt een jonge vrouw in Batavia, omstreeks 1890.
(foto Beeldbank NIMH, Den Haag)*

de twintigste eeuw kwam daarin verandering; de politieke machtsverhoudingen wijzigden ten gunste van de confessionelen. Kort na elkaar zaten twee confessionele kabinetten op het pluche: de een onder leiding van A. Kuyper (1901-1905), de ander geleid door Th. Heemskerk (1908-1913).²³ Dat was merkbaar aan de manier waarop de partij zich opstelde in de Tweede Kamer. Dankzij de ARP-fractie kwam ‘de moraliteit bij de marine’ als een afzonderlijk thema aan de orde. Tijdens de behandeling van de marinebegroting in het najaar van 1908 werd de verstrekking van profylactische middelen aan schepelingen bekritiseerd. Verschillende Kamerleden – en zeker niet alleen van confessionele snit – waren van mening dat de overheid op die manier het ‘kwaad’ sanctioneerde. Daarom eisten zij van de minister dat hij zich hier tegen keerde.²⁴ In het bijzonder ARP’er en oud-landmacht-officier L.F. Duymaer van Twist nam krachtig stelling. In plaats van preventieve middelen in te zetten, diende de marineleiding disciplinaire maatregelen te nemen. Hij dacht daarbij concreet aan veranderingen in de bestaande passagiersregeling. Voor Duymaer was het onvoorstelbaar dat jonge schepelingen de nacht aan wal doorbrachten en zich pas de volgende morgen weer aan boord hoefden te melden. Op die manier stonden zij immers bloot aan ‘allerlei verleiding’. Welke vader liet zijn twintigjarige zoon de nacht buitenshuis doorbrengen, zo vroeg hij zich af? ‘Er is geen enkele ouder, die, als hij het waarachtig belang zijner kinderen zoekt, met hen zulk een weg zal bewandelen’, luidde zijn kordate antwoord.²⁵

De minister ging overstag. De bewindsman gaf te kennen dat hij de verstrekking van profylactische middelen had stopgezet en daarnaast bereid was disciplinaire maatregelen te nemen. Zodoende volgde in maart 1909 een Koninklijk Besluit het nachtelijk passagieren aan banden te leggen. Kort gezegd moesten alle schepelingen beneden de rang van sergeant voortaan de nacht aan boord of in de kazerne doorbrengen, tenzij hen persoonlijk nacht-permissie was verstrekt.²⁶ Het achterliggende doel van deze maatregel was het aantal besmettingen te verminderen, al werd dat niet met zoveel woorden gezegd. Aanvankelijk golden deze regels overigens alleen in de binnenlandse havens – in de koloniën en het buitenland dienden commanderende officieren zelf te beslissen over het al dan niet verstrekken van nachtpermissie – totdat de commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië, viceadmiraal A.H. Hoekwater, in 1910 een gelijksoortige order uitvaardigde voor de schepelingen in de Indische archipel.²⁷ Aan het ‘gewoonterecht’ van het nachtelijk passagieren kwam zodoende ook in de overzeese gebiedsdelen in Azië een einde. Het besluit zou niet zonder gevolgen blijken...

Het marinepersoneel in actie

De maatregelen wekten bij het lagere marinepersoneel ongenoegen op. ‘Deze maatregel toch tastte een sedert mensenheugenis bestaand recht aan, waaraan zeevarenden de meeste waarde hechten’, schreef A.W. Michels, de administrateur van de Bond voor Minder Marine-Personeel, die als woordvoerder van de varengasten optrad.²⁸ Na de invoering van de nieuwe passagiersregeling besloot de leiding van die bond een gecoördineerde



Voorzijde brochure, uitgegeven in 1915 door de Nederlandsche Vereeniging tot Bestrijding der Geslachtsziekten. (Collectie Marinemuseum, Den Helder)

actie op poten te zetten. In eerste instantie trachtte hij de marineautoriteiten met verzoekschriften op andere gedachten te brengen. Toen deze petitie niet op bevredigende wijze werden beantwoord, ging de bond echter over tot een onorthodoxe actie, namelijk het bieden van passief verzet. Deelname aan door de marineleiding georganiseerde wedstrijden, bijvoorbeeld in buitenlandse havens, werd geweigerd of gesaboteerd. Zo hadden de manschappen van het pantserschip *Holland* tijdens een internationale roeiwedstrijd in Shanghai dusdanig weinig inspanning geleverd, dat zij als laatste eindigden. Ook weigerden zij versnaperingen te aanvaarden, die het état major verstrekke ter gelegenheid van de verjaardagen van prins Hendrik en koningin Wilhelmina. In *Het Anker*, het weekblad gewijd aan de belangen van het ‘mindere’ marinepersoneel, stond in grote letters de volgende leus: ‘Marine-schepelingen wedstrijden niet en feesten niet; zij protesteerden tegen de vernederende en beperkende passagiersregeling’.²⁹ Alles werd in het werk gezet om de oude passagiersregeling in ere te laten herstellen, tot grote ergernis van de marineautoriteiten.

Dat het marinepersoneel zo massaal in verzet kwam tegen deze maatregel – overigens hadden ook verschillende zee-

officiëren moeite met de genomen maatregelen – is niet alleen veelzeggend voor de waarde die aan de passagiersregeling werd gehecht, maar illustreert ook een evoluerend sociaal-cultureel proces dat het best is te typeren met termen als groeiend zelfbewustzijn en emancipatie. Het ging de lagere rangen uiteindelijk om erkenning en medezeggenschap, dat lijkt althans te kunnen worden afgeleid uit door hen aangevoerde argumenten. In de eerste plaats stak het de Jannen dat zij in hun vrijheid werden beknot. In hun beleving werden zij op één lijn gesteld met ‘onmondigen’ en ‘kinderen’, wat conflicteerde met hun zelfbeeld. ‘Janmaat bezit tegenwoordig genoegzame zelfcontrôle en gevoel van eigenwaarde, dat hij niet door reglementen in zijn vrijen tijd behoeft gebonden te zijn’, aldus Michels.³⁰ Daarnaast vonden schepelingen het grievend dat zij dankzij deze regeling – in hun optiek ten onrechte – ‘een stempel van zedelijke minderwaardigheid’ kregen opgespeld.³¹ Ten slotte voelde de Bond voor Minder Marine-Personeel zich als vertegenwoordiger van het lagere marinepersoneel genegeerd, terwijl hij van meet af aan de ‘zedelijke verheffing’ van de schepeling ter hand had genomen, al gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat de nadruk daarbij meer lag op matiging van het alcoholgebruik dan op zaken omtrent zedeloosheid en prostitutie.

Conclusie

Aan het begin van de twintigste eeuw werd het lagere marinepersoneel niet alleen voorwerp van politiek-maatschappelijke discussie, maar mengde het scheepsvolk zich eveneens zelf in het debat. Dit laatste kwam vooral naar voren toen de confessionelen de ‘moraliteit bij de marine’ ter sprake brachten. Lange tijd was er namelijk sprake van een zekere pragmatische opstelling van de marineleiding ten opzichte van het zedelijkheidsvraagstuk. Kort na de eeuwwisseling maakte het pragmatisme plaats voor het denken in termen van *efficiency*: ten behoeve van de inzetbaarheid van de vloot werden profylactische middelen toegestaan. Korte tijd kwam het tot een doorbreking van deze denkwijze, toen de marineleiding onder druk van de confessionelen tot vergaande zedelijkheidsmaatregelen bereid bleek. Lang duurde dit ‘christelijk beschavingsoffensief’ echter niet en effectief was zij evenmin. Na druk van binnenuit volgde in juli 1912 een herziening van de fel bekritiseerde passagiersregeling terwijl het gebruik van profylactische middelen met ingang van 1914 weer werd toegestaan, zij het opnieuw op basis van vrijwilligheid. Daarmee was één zaak duidelijk geworden: het denken in termen van doelmatigheid, rationaliteit en weerbaarheid, alsook medezeggenschap van het emanciperende scheepsvolk, woog binnen de KM uiteindelijk zwaarder dan moraliteit. Gelukkig wordt vandaag de dag het belang van morele vorming – in de breedste zin van het woord – binnen de krijgsmacht volmondig erkend en maakt zij een wezenlijk onderdeel uit van de opleiding.³²

B.J.T. (Johan) van de Worp MA is als wetenschappelijk onderzoeker verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag. De auteur bedankt dr. Anselm van der Peet en prof. dr. Ben Schoenmaker voor hun kritische op- en aanmerkingen bij een eerdere versie van dit artikel.

Noten

- Gerhard T. Haneveld en Paul C. van Royen, *Vrij van zichtbare gebreken. De medische zorg bij de Nederlandse zeemacht in de negentiende eeuw* (Amsterdam 2001), 22. Over de ‘hygiënist’ in het algemeen, zie de studie van E.S. Houwaart, *De hygiënist. Artsen, staat en gezondheid in Nederland, 1840-1890* (Groningen 1991).
- F.J.H. van Deirse, *Het vraagstuk der venerische ziekten bij de marine* (Leiden 1918), 7. Verder worden cijfers vermeld in: Haneveld en Van Royen, *Vrij van zichtbare gebreken*, 184 en Leo van Bergen, *Pro patria et patienti. De Nederlandse militaire geneeskunde, 1795-1950* (Nijmegen 2019), 107. In de cijfers waren zowel nieuwe ziektegevalen als recidieven opgenomen.
- Van Deirse, *Het vraagstuk*, 11.
- Annet Mooij, *Geslachtsziekten en besmettingsangst. Een historisch-sociologische studie, 1850-1990* (Amsterdam 1993), 28-35.
- Een zeer uitvoerig overzicht van de verschillende verenigingen is te vinden bij Pieter Koenders, *Tussen christelijk Réveil en seksuele revolutie. Bestrijding van zedeloosheid in Nederland, met nadruk op de repressie van homoseksualiteit* (z.p. 1996), 47-147.
- Voor het begrip ‘zedelijkheid’, zie Henk te Velde, ‘Zedelijkheid als ethiek en seksueel fatsoen: de geschiedenis van een Nederlands begrip’ in: Remieg Aerts en Klaas van Berkel, *De pijn van Prometheus: essays over cultuurkritiek en cultuurplettisme* (Amsterdam 1996), 198-218, aldaar 199-200 en 203.
- Te Velde, ‘Zedelijkheid als ethiek’.
- Begrip ontleend aan Hanneke Hoekstra, *Het hart van de natie. Morele verantwoordiging en politieke verandering in Nederland, 1870-1919* (Amsterdam 2005), 7.
- Martin Bossenbroek en Jan H. Kompagnie, *Het mysterie van de verdwenen bordelen. Prostitutie in Nederland in de negentiende eeuw* (Amsterdam 1998), 208.
- HTK 1894-1895, zitting van 15 december 1894, pp. 544.
- Bossenbroek en Kompagnie, *Het mysterie*, 37 en 39. Zie ook De Mooij, *Besmettingsangst*, 105.
- G.H. Klosser, *Scheepsgezondheidsleer* (Den Haag 1893), deel II, 124.
- B.L. van Albeda, ‘Naar aanleiding van de zedelijkheid bij de Marine’, *Algemeen Handelsblad*, 9 februari 1909.
- De Mooij, *Besmettingsangst*, 38-40; Haneveld en Van Rooyen, *Vrij van zichtbare gebreken*, 185 en Van Bergen, *Pro Patria et Patienti*, 107.
- A.W.M. van Deventer, *Een ernstig woord aan onze jeugdige zeelieden* (Amsterdam 1909). Het gaat hier om de tweede druk van een brochure, die oorspronkelijk in 1904 verscheen.
- Van Deirse, *Het vraagstuk*, 77-78.
- De Mooij, *Besmettingsangst*, 105.
- Van Deirse, *Het vraagstuk*, 75-76.
- Ibidem, 84.
- A. Kuyper, *Ons Program* (Hilversum 1907, vijfde druk), 4.
- Ibidem, 318.
- Ibidem, 10.
- Overigens was er ook in de jaren 1888-1891 een confessioneel kabinet, dat onder leiding stond van A. baron Mackay.
- HTK 1908-1909, bijlage A, ‘Voorlopig Verslag’, kamerstuknummer 2.VI.29, 9-10.
- HTK 1907-1908, vergadering van 6 december 1907, 901. Duymaer van Twist herhaalde zijn standpunt een jaar later, zie HTK 1908-1909, vergadering van 9 december 1908, 1060-1061.
- NIMH, collectie Verordeningen Koninklijke Marine (VKM), inv.nr. V414, *Instructie voor de commandeerende officieren van Hr. Ms. oorlogsschepen* (Den Haag 1908-1914), 220-222. Zie tevens Van Deirse, *Het vraagstuk*, 86-87.
- NIMH, VKM, inv.nr. V271, *Instructie voor de commandeerende officieren van Hr. Ms. oorlogsschepen* (Batavia 1910-1914), 61-62 en aanvullingsblad, nr. 8.
- A.W. Michels, ‘De ontevredenheid bij de marine’, *Het Volk*, 26 juli 1912.
- Het Anker*, 25 mei 1912.
- Michels geciteerd in *Het Anker*, 12 november 1910.
- Het Anker*, 1 juni 1912.
- Zie onder meer P.H. de Vries, ‘Morele vorming: paard of wagen? Een kritische analyse van deze twee-eenheid in militair verband’, *Militaire Spectator* 183,6 (2014), 287-299 en Ger Wildering, *Morele vorming in de krijgsmacht. Een katholiek perspectief* (Delft 2014).

De verandering zijn

Als commandant van een onderzeeboot ben ik ervan doordrongen dat alles een limiet heeft. De duikdiepte is gelimiteerd door de dikte van de drukhuid, de veilige naderingsafstand is gelimiteerd door snelheid, de afstand tot de kust door de hoeveelheid water onder de kiel, het operatiegebied door de politieke risicobereidheid en de keuze van het havenbezoek door het beschikbare budget vanuit de organisatie.

Alles dus, *behalve* het potentieel van de mensen. Dat potentieel zo volledig mogelijk benutten, daar maakte ik als commandant mijn werk van. Op elk moment, in elke situatie. Juist bij toenemende complexiteit of onvoorspelbaarheid.

Dit menselijk potentieel laat zich lastig direct sturen of richten. Het floreert onder bepaalde omstandigheden. Dan ontstaat het. Vaak juist op het moment dat het het meest nodig is. Het zijn die momenten in een team waarin één plus één drie wordt.

Het gaat dus om het inregelen van omstandigheden, waarin mensen zich veilig, vrij en verbonden voelen en het vertrouwen hebben en krijgen om bij te dragen aan de overkoepelende missie.

Voor het project Oceans1 bieden we deze omstandigheden, zodat bemanningen die ernaar streven om de ecologische voetafdruk van hun schip te verminderen daar zo goed mogelijk in slagen. Allemaal in het kader van de CO₂-emissie doelstellingen, zoals opgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Met onze platforms bieden we een spelomgeving, waarin bemanningen het tegen elkaar kunnen opnemen door het uitvoeren van leuke missies en *challenges*. Ze kunnen punten verdienen door kennis met elkaar te delen. Ze krijgen datagedreven inzichten teruggekoppeld en ze krijgen inzicht in de verandering van hun houding en gedrag. Oftewel, we brengen het menselijk potentieel in beweging rondom dit complexe, organisatie-overstijgende thema.

Weten we zeker dat CO₂-uitstoot het klimaatprobleem oplost? Anders gezegd, weten we zeker dat we de juiste richting op bewegen? Nee, dat weten we niet. Wat we *wel* weten is dat het klimaat een serieuze speler is waar ontzettend veel van afhankelijk is én dat het daarom veel mensen intrinsiek motiveert. Eenmaal in een (collectieve en intrinsiek gemotiveerde) beweging is koers wijzigen naar aanleiding van nieuwe inzichten mogelijk zonder dat we het schip hoeven af te schrijven. De bestemming ligt immers vast; met elkaar zorgen voor ons klimaat.

Waarom zo moeilijk doen als technische innovaties nul-emissies al mogelijk maken? Batterijtechnologie, schone brandstoffen, waterstof en/of nucleair zijn de oplossingen, toch? Helaas, de confrontatie tussen nieuwe technologie en de echte (bewegende) wereld is toch vaak harder dan gehoopt. Daarnaast is inmiddels duidelijk dat de oplossing een combinatie is van al die moderne techniek. Het is zeer complex: alles is met elkaar verbonden en heeft invloed op elkaar.

Zonder aandacht voor sociale innovatie is het implementeren van technische innovatie inefficiënt of zelfs gedoemd te mislukken. Met als mogelijk gevolg dat projecten vastlopen, dat we verzanden in het verantwoorden van tegenslagen terwijl de bedrijfsrisico's zich opstapelen. Sociale innovatie is een verantwoordelijkheid van ons allemaal en daarom is het verdienmodel diffuus. *The soft stuff... is always the hard stuff*. Laten we met het moeilijkste beginnen, dan kan het daarna alleen maar makkelijker worden, wellicht gaat het vanzelf! Met Oceans1 voegen we de daad bij het woord.

Oplossen vanuit beweging dus. Ook geïnteresseerd in de andere vier bewegingen van OceansX? Ga naar www.OceansX.nl.



OCEANS X ONE
Bemanningen actief betrekken, verbinden en laten ondernemen om wereldwijd CO₂ te reduceren

LTZ1 Berend van de Kraats is oud-onderzeeboot-commandant, initiatiefnemer van BOOST en momenteel door CZSK in de gelegenheid gesteld vorm te geven aan een geheel nieuwe manier van werken.

Blijf in contact!

- berend@oceansx.nl voor reacties en tips.
- www.oceansx.nl voor meer informatie.
- Volg ons op **Instagram** via [@oceansx.nl](https://www.instagram.com/oceansx.nl) en op **LinkedIn** via [/company/oceansx](https://www.linkedin.com/company/oceansx).

In Memoriam

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

KTZ b.d. **P.J. in 't Veld** († 16 juni 2020)
KTZA b.d. mr. **Th.C. van Gelder** († 27 mei 2020)
KTZA b.d. **M. Kool** († 25 april 2020)
LTZ1 b.d. **J.P. Mulder** († 6 april 2020)
LTZSD1 b.d. **A.S. Mons** († 27 maart 2020)

LTZT1 b.d. **J.W. van den Bosch** († 20 maart 2020)
LTZ1 b.d. **H. Mak van Waay** († 7 maart 2020)
KLTZSD b.d. **H.J.L.C. Bax** († 5 maart 2020)
KTZ b.d. dr. **J.W. van Borselen** († 27 februari 2020)

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

Wijzigingen in het hoofdbestuur KVMO

In juni heeft de KVMO afscheid moeten nemen van twee belangrijke bestuursleden.
Op 18 juni heeft KTZ Marc de Natris tijdens een besloten bijeenkomst de voorzittershamer overgedragen aan KTZ Willem Groeneveld. Deze neemt het voorzitterschap waar tot 1 januari 2021, waarna KLTZ Rob Pulles de hamer zal overnemen. Elders in dit Marineblad een afscheidsinterview met Marc de Natris.

Per 1 juni is LTZ2OC (LD) Nikita van Lierop gestart met een nieuwe plaatsing. Nikita was vanaf 1 november 2017 secretaris van de KVMO en GOV/MHB. Van beide ex-bestuursleden zal dit najaar tijdens de Algemene Vergadering officieel afscheid worden genomen.

1 oktober 2020 - AV KVMO

De Algemene Vergadering van de KVMO die zou plaatsvinden op 18 juni 2020 is verplaatst naar donderdag 1 oktober 2020.
Locatie : Van Ghentkazerne, Rotterdam
Tijden : 12.00 uur Lunch
13.00 uur Huishoudelijke vergadering (besloten)
15.00 uur Afscheidsreceptie oud-voorzitter KVMO
Programma : Zie de Beschrijvingsbrief in het maartnummer

Activiteiten

In verband met de maatregelen in het kader van de bestrijding van COVID-19 heeft het hoofdbestuur van de KVMO besloten het **Maritiem Evenement** van woensdag 2 september 2020 niet door te laten gaan.

Om diezelfde reden zullen afdelingsactiviteiten pas vanaf het zomerverlof weer (in aangepaste vorm) kunnen worden opgestart. Houd in dat kader ook de site van de KVMO in de gaten.

Rectificatie. In het artikel "Final Flight" door dr. Erwin van Loo in Marineblad nr. 3 van mei 2020 wordt op pag. 25 de broer van Nic Guilaonard, Pieter Guilaonard genoemd. Abusievelijk wordt vermeld dat deze op 18 juni 1939 bij een vliegtuigongeluk in de Verenigde Staten zou zijn omgekomen. Dat moet 18 maart 1939 zijn.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ereleden:

KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppen
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ ing. M.E.M. de Natris

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
KTZ ing. W.P. Groeneveld
(waarnemend)
Vice-voorzitter:
KTZ ing. W.P. Groeneveld
Secretaris:
Vacature
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
KLTZ H.M. van Rijn

Namens Afdeling Zuid

KLTZ R.O.P. Pulles
Namens Afdeling Caribisch gebied
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl EMSD
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. M.A. Eland
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ3 (LD) H.M. Krul
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:

Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 (LD) P.Y. Handgraaf-Blok

Midden:

KLTZ H.M. van Rijn
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden

Zuid:

KLTZ R.O.P. Pulles
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwijs
KLTZA b.d. P.A. Brons
(postactieven)

Caribisch Gebied:

KLTZ R.A.J. Wesdorp

KVMO-leerstool
Universiteit Leiden:
Prof. dr. T.B.F.M. Brinkel

Nuldlijnsondersteuner (NOS) KVMO
KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

Adres secretariaat:

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

Onderlinge Bijstand

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 van de KVMO.

Julimaand in de online Bevrijdingskrant



Filmblik: Eindelijk terug – Hr.Ms. Jacob van Heemskerck

Na ruim vijf jaar zwerven over de wereldzeeën in dienst van de geallieerden, bereikt de kruiser *Jacob van Heemskerck* in juli 1945 weer de eigen thuiswateren. De oorlogsbodem wordt voornamelijk ingezet voor de begeleiding van konvooien maar ziet in september 1942 ook actie in Operatie *Stream*, de geallieerde invasie van Madagaskar. Op 26 juli is “Oude Jacob” het eerste grote Nederlandse schip dat na de Duitse capitulatie veilig de haven van Amsterdam aandoet.



‘Als de dag van gisteren’

De geallieerden leunen zwaar op hun luchtmacht bij de gevechtsoperaties in Birma. Bommenwerpers en jachtvliegtuigen voeren aanvalsvluchten uit op Japanse troepen en installaties. Verder spelen transporttoestellen een vitale rol bij het bevoorraden van de eigen troepen. De Nederlandse vliegers Felix Heijner en Johan Lentz dragen als bemanningsleden aan boord van viermotorige Consolidated B-24 Liberators van de RAF vergaand bij aan deze strijd.

Havenherstel en mijnen-vrij-maken van vaarroutes en kustgebied

Na de Duitse capitulatie zien de geallieerden zich in Nederland geconfronteerd met vernielde havens. Ook zijn de kustwateren, vaarroutes, stranden en duinen vergeven van mijnen en andere explosieven. Om dit probleem het hoofd te bieden arriveren omstreeks 10 mei 1945 de eerste Nederlandse en Britse *Port of Naval Parties*. Mijnenvegers van de *Royal Navy*, Koninklijke Marine en zelfs een Duits *Minensuchflottille*, komen in actie om maandenlang vaarroutes naar de havens en langs de kust te ontdoen van mijnen. Ook begint onder Nederlands en Brits toezicht *Kriegsmarine*-personeel met de ontmanteling van de *Atlantikwall*, de Duitse kustverdediging die op tal van plaatsen is bemijnd. Al deze inzet heeft als resultaat dat in maart 1946 de belangrijkste vaarroutes en havens kunnen worden opengesteld voor de koopvaardij.