MARINEBLAD

NUMMER 3 | MEI 2022 | JAARGANG 132

KVMO

NAVO's rol als *Maritime Battle Staff*



De inname van Den Briel April 1572

Maritieme operaties Rusland & Oekraïne: oorlog op zee

In Beeld Chris Bernard Zr.Ms. Evertsen

Inhoud







COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

10 **JONATHAN HOLSLAG**

17 **SERGEI BOEKE**

34 **THEO BRINKEL**

42 **BEREND VAN DE KRAATS**

ACTUEEL / KENNIS

4 **DE OORLOG OP ZEE**
Martin Fink

11 **DEN BRIEL 1572**
Anne Beckers

20 **STRIKFORNATO**
Jan Willem van Dijk

28 **NO MAN'S LAND IN NARROW SEAS**
Frederik Mertens

36 **MADAGASKAR 1942**
Marco Middelwijk

MENSEN / ACTIVITEITEN

43 **KVMO ZAKEN**
Afdelingsactiviteiten
In Memoriam

44 **AANKONDIGING**
Herdenking
Zr.Ms. Adder

VASTE RUBRIEKEN

26 **BOEKEN**

35 **SIGNALEMENTEN**

41 **CARTOON**

www.kvmo.nl

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
C.B. Naafs

Eindredactie
C.B. Naafs

Artikelencommissie
KLTZ Y.A. van Beusekom, drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz, KLTZ (LD) mr.dr. M.D. Fink, KLTZ (TD) F.G. Marx MSc. EMSD, LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet, KOLMARNS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke, prof. dr. T.B.F.M. Brinkel, dr. J. Holslag, LTZ1 B. van de Kraats, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon)

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 06 305 89 152

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:
Zr.Ms. Van Amstel navigeert door de Noorse fjorden tijdens NAVO-oefening *Arctic Dolphin '22* als onderdeel van de *Standard NATO Maritime Group* 1 (Zr.Ms. Van Amstel, SNMG1)

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

Column



Omstreeks 4 en 5 mei is dit *Marineblad* bij u op de mat gevallen, of heeft u het elektronisch kunnen inzien. 4 en 5 mei zijn bijzondere dagen voor ons Nederlanders. Op die dagen vieren we onze vrijheid en herdenken we degenen die het hoogste offer hebben gebracht om die vrijheid te bevechten en te behouden. Bijna tachtig jaar leven we in vrede, vrijheid en veiligheid. We weten inmiddels nauwelijks nog beter. En dat is natuurlijk een groot goed, het is namelijk precies wat we altijd wilden hebben. Maar dat we hebben wat we altijd wilden hebben betekent nog niet dat we dit ook altijd zullen behouden en al zeker niet vanzelf. Als we onze verworvenheden willen behouden dan zullen we bereid moeten zijn daarvoor te vechten. En we zullen de mogelijkheden moeten hebben om te kunnen vechten. Mensen, middelen, opleidingen, trainingen, oefeningen, bondgenoten, ga zo maar door. Het zal er allemaal moeten zijn om ervoor te zorgen dat we onze vrijheden kunnen behouden.

De oorlog in Oekraïne heeft pijnlijk duidelijk gemaakt dat oorlog niet weg is uit Europa. Oekraïners strijden hard om hun nog niet zo lang geleden verworven vrijheden te verdedigen. Materieel gesteund door het Westen weten zij redelijk stand te houden tegen de Russische agressor. Althans op het moment dat ik dit schrijf. Waarschijnlijk ziet de wereld er daar over drie weken echt anders uit dan nu, zeker omdat de dictator Poetin een overwinning nodig heeft om te overleven en op 9 mei te kunnen vieren tijdens het Russische equivalent van onze Bevrijdingsdag.

In dit *Marineblad* vindt u veel artikelen die op bovenstaande betrekking hebben. Te beginnen met een artikel over de bevrijding van Den Briel, dit jaar 450 jaar geleden. De Oekraïense president Zelenski verwees ernaar in zijn toespraak voor de Tweede Kamer. Het was het begin van het einde van de Spaanse onderdrukking en een eerste stap naar onze vrijheid. Daarnaast een artikel over nieuwe NAVO-plannen ter verdediging van het grondgebied. Een deel van deze plannen -en van de oude- is geactiveerd naar aanleiding van de Russische inval in Oekraïne. In dit artikel staat ook de rol van STRIKFORNATO als mogelijke *maritime battle staff* voor bijvoorbeeld het aansturen van amfibische operaties centraal. In een bondgenootschap als de NAVO zullen dergelijk operaties altijd *joint* en *combined* zijn. Een voorbeeld van een dergelijke geslaagde operatie is beschreven in het artikel over de Britse invasie van Madagaskar in 1942. In het artikel over de oorlog op zee in het Oekraïens-Russische conflict leest u o.m. wat voor rol een amfibische operatie in het conflict kan spelen en wat de rol van *command* en *control* (C2) op zee is. Met het verloren gaan van de *Moskva* is de mogelijkheid van een Russische amfibische operatie kleiner geworden. Niet alleen vanwege de verminderde C2-mogelijkheden, maar ook vanwege de dreiging die uitgaat van de Oekraïense *Neptune* raketten, waarmee de *Moskva* waarschijnlijk tot zinken is gebracht. Ook over die dreiging vindt u een artikel in deze editie van *Marineblad*. Een dreiging waar ook wij als Nederlandse marine mee om moeten kunnen gaan. En dat vergt weer investeringen in mensen, middelen, opleidingen, trainingen, oefeningen, bondgenoten en ga zo maar door. En dan zijn we weer terug bij het begin. De broodnodige investeringen die we moeten doen om ervoor te zorgen dat we onze verworvenheden kunnen verdedigen. Opdat de mensen die we op 4 mei herdenken niet voor niets het hoogste offer hebben gebracht. Opdat we nog vaak op 5 mei onze vrijheid kunnen vieren. Het is nodig, het is het waard.

@Voorzitter_KVMO

KLTZ(LD) Martin Fink



De oorlog op zee

Maritieme operaties van Rusland tegen Oekraïne

Hoewel de militaire operaties op land de meeste aandacht krijgen, heeft de oorlog tussen Oekraïne en Rusland ook een maritieme dimensie. Uit open bronnen is moeilijk te achterhalen wat er daadwerkelijk op zee gebeurt, zowel van Oekraïense als van Russische zijde. Maar over een aantal acties in de maritieme dimensie wordt toch met enige consistentie bericht waaruit het een en ander, met voorzichtigheid, te destilleren is.

En ondanks dat er geen goed en compleet beeld is van de daadwerkelijke situatie, is het interessant om een aantal Russische activiteiten op zee onder de aandacht te brengen. Niet zozeer om daarover een mening te vormen, omdat dit op basis van onduidelijke open bronnen niet kan, maar om een aantal onderwerpen te belichten die niet vaak voorkomen in tegenwoordige maritieme operaties. Deze bijdrage start met twee inleidende opmerkingen en gaat vervolgens in op een aantal opvallende Russische activiteiten op zee. In dit artikel is een selectie voetnoten afgedrukt; de volledige bronannotatie is te vinden op www.kvmo.nl.

Maritiem-strategische context

Naast losse acties en incidenten bestaat de vraag wat eigenlijk het militair-strategische doel van de inzet van de Russische zeestrijdkrachten is. Opvallend is dat we dagelijks wetenschappers en ex-generaals aan het woord zien over de militaire strategie op land, maar geen visies horen over de mogelijke maritieme strategie die de Russische marine in dit conflict drijft. Dat laat ons enigszins in het duister over de context waarin acties, incidenten en bewegingen op zee verklaard kunnen worden. Sinds de start van de militaire operaties spelen de Russische zeestrijdkrachten volgens verschillende commentatoren vooral een



ondersteunende rol bij de landoperatie.[1] Net als aan de landzijde, ging de aanloop naar de oorlog gepaard met een concentratie van eenheden onder het mom van oefeningen in de Zwarte Zee. Voormalig SACEUR admiraal James Stavridis meende bij het uitbreken van de oorlog dat: '*The Russian Black Sea fleet is essentially a holding force directed against the Ukrainian military south of Ukraine. Assuming Putin's ground offensives don't bog down – which will depend on the quality of Ukrainian resistance – they will probably limit their participation to surface-to-surface missile strikes*.'[2] In een ander interview stelt hij: '*And if the Russian offensive is slowed or stopped in central Ukraine, look for Russia to use an amphibious assault to put troops ashore behind the lines of the Ukrainians*.'[3] Op basis van de gebeurtenissen tot nu toe en aanwezigheid van type schepen kan een mogelijke strategie zijn om ondersteuning te leveren aan de landoperaties vanuit zee door middel van aanvallen en logistieke ondersteuning, door landingen uit te voeren, en in een breder maritiem theater, ook buiten de Zwarte Zee, te positioneren voor maritieme afschrikking om andere staten op afstand te houden. Om dat te bereiken, hebben Russische eenheden een mate van controle nodig over relevante maritieme gebieden, waaronder tenminste de Zee van Azov en het noordelijke gedeelte van de Zwarte Zee.

De zee van Azov als politiek doel

Naast ondersteuning van de militair-strategische doelen op land, is er wellicht nog een Russisch politiek doel inzake de zee zelf. Een dispuut over het bezit en de status van de Zee van Azov loopt sinds de Oekraïense onafhankelijkheid in 1991.[4] Toen in 2014 de Straat van Kerch - het eerste knelpunt voor Rusland om naar de oceanen te komen - en de Krim feitelijk in handen van Moskou kwam, kreeg het een grotere mate van controle over dit zeegebied, dat verder werd verstevigd door de bouw van een brug over de zeestraat. De zuidzijde van de zee is daarmee onder Russische controle. De beoogde landaansluiting tussen de Krim en de Donbas betekent ook dat Oekraïne volledig van de Zee van Azov wordt afgesloten. Wanneer Oekraïne gedwongen wordt die gebieden af te staan zet

> 'Hoewel de scheepvaart klem zit, is momenteel geen sprake van een blokkade in zeeoorlogsrechtelijke zin'

dat mogelijk ook het dispuut over de Zee van Azov in ander daglicht. In ieder geval heeft Rusland dan volledige controle over dit zeegebied. De Zee van Azov levert voor Moskou onder meer toegang tot een aantal rivieren en de Kaspische Zee, verzwakking van de Oekraïense economie door het verlies van havens en een feitelijke stap naar de gewenste Russische binnenzee. Op een binnenzee zouden dan buitenlandse oorlogsschepen geweerd kunnen worden. Kortom, de focus in deze oorlog hoeft niet alleen landwinst te zijn, maar ook winst over maritieme gebieden, waarover onenigheid bestaat.

Internationaalrechtelijke context

Een tweede opmerking betreft de internationaalrechtelijke context. Omdat sprake is van een internationaal gewapend conflict is het humanitair oorlogsrecht, en als onderdeel daarvan het zeeoorlogsrecht, van toepassing. In de landoperaties is volop aandacht voor het oorlogsrecht in de discussies over aanvallen op militaire doelen en civiele objecten en de behandeling van krijgsgevangenen en burgers. Naast de verplichtingen uit het oorlogsrecht, die ook op aanvallen door oorlogsschepen van toepassing zijn, betekent de toepasselijkheid van het zeeoorlogsrecht dat oorlogsbodems van de betrokken partijen bevoegdheden (*belligerent rights*) verkrijgen. Bijzonder is dat deze *belligerent rights* zich voornamelijk richten op de civiele scheepvaart van zowel de tegenstander als neutrale staten. Onder bepaalde voorwaarden kunnen oorlogvoerenden op zee namelijk gebruik maken van rechten zoals het stoppen, visiteren, onderzoeken, de-routeren, in beslagnemen van goederen en schepen en het kunnen afdwingen van blokkades. Met deze juridische bril moet dus naar de acties van partijen op zee gekeken worden.

Om de bespreking van de acties en incidenten op zee (tot begin april) wat structuur te geven, onderscheid ik de Russische maritieme operaties in activiteiten voor het controleren van maritieme gebieden, activiteiten gericht tegen civiele scheepvaart en gevechtshandelingen tegen de tegenstander.

Controleren van maritieme gebieden

In dit conflict zou in feite over drie gebieden een mate van controle bereikt moeten worden: de Zee van Azov, de Zwarte Zee en de wateren voorbij de Straat van Bosporus.

De Zee van Azov

De controle over de Zee van Azov lijkt door tenminste drie acties te zijn bewerkstelligd. Ten eerste door het buitmaken van Oekraïense oorlogsschepen in de haven van Berdyanks.[5] Ten tweede doordat Rusland bij het uitbreken van de oorlog heeft afgekondigd dat de navigatie voor de scheepvaart in de Zee van Azov is opgeschort. Ten derde door de navigatie in de Straat van Kerch te beperken. Schepen kunnen er wel uit, maar niet in.[6] Samen met het wegvallen van logistieke aanvoerlijnen, de sluiting van Oekraïense havens[7] en de geweldsdreiging van zowel Russische oorlogsschepen als de mogelijke aanwezigheid van zeemijnen, creëert de opschorting van navigatie een situatie waarin de scheepvaart klem zit tussen de vijandelijkheden. De *International Maritime Organization* (IMO) heeft in deze zorgwekkende toestand gepleit voor een veilige maritieme corridor om schepen en hun bemanning veilig uit het oorlogsgebied te krijgen.[8]
We zien ook dat de term 'blokkade' in dit verband wordt gebruikt. Hoewel de scheepvaart klem zit, is momenteel geen sprake van een blokkade in zeeoorlogsrechtelijke zin. Zou dat wel het geval zijn, dan kon Rusland gebruik maken van bevoegdheden om schepen die de blokkade proberen te doorbreken, eventueel met geweld, te stoppen en in beslag te nemen. Maar daarvoor moet een blokkade eerst deugdelijk zijn afgekondigd[9] en bovendien



Afbeelding van de losgeraakte zeemijn in Roemeense wateren. Zowel Rusland als Oekraïne hebben dit type mijn in het arsenaal, waardoor onduidelijk is wie de mijn gelegd heeft (Twitter, 28 maart 2022)

effectief en onwillekeurig worden gehandhaafd. Onwillekeurig betekent handhaven tegen elk schip, ongeacht de vlag waaronder deze voert. Voor de vereiste effectiviteit kunnen we aansluiten bij de woorden van Admiral Sir Herbert Richmond: '*[A] force strong enough to enforce obedience, and sufficiently distributed to make it risky to attempt to break through it, must command approaches to the ports or stretches of coast declared to be under blockade.*'.[10] Gebaseerd op open bronnen, is aan deze vereisten niet voldaan.[11] Civiele scheepvaart mag dan ook niet zonder meer worden aangevallen of in beslag worden genomen.

In dit verband is de vraag op zijn plaats of Rusland met de opschorting van navigatie een soort 'maritieme zone' heeft afgekondigd, zoals we die zagen tijdens de Falkland en Iran-Irak oorlogen in de jaren tachtig. Feit is dat de afkondiging effect heeft op de vrijheid van navigatie. De juridische implicaties van het fenomeen 'maritieme zones' zijn in het internationaal recht nog niet geheel uitgekristalliseerd. Volgens het gezaghebbende *San Remo Manual* over de regels van oorlogvoering ter zee mag de vrijheid van navigatie als maatregel van *battlespace management* in de buurt van maritieme operaties gecontroleerd worden om te kunnen vechten en te verdedigen tegen dreiging en gevaarzetting.[12] In het algemeen moet het afkondigen van zones gebalanceerd worden tussen de militair-operationele noodzaak en de impact op het maritieme verkeer.[13] De vraag is dan of het opschorten van het verkeer in de gehele Zee van Azov propor-



(Wikimedia Commons)

tioneel is. In ieder geval creëert het afkondigen van een zone geen afwijking van de verplichtingen van het oorlogsrecht, zodat koopvaardijschepen geen doelwit mogen worden. Bovendien creëert een zone geen bevoegdheden zoals die bij een blokkade zouden ontstaan.

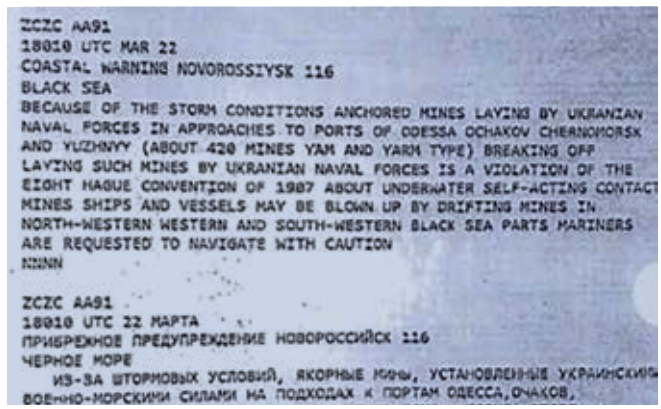
De Zwarte Zee

Inzake controle – in dit geval door het ontzeggen van zeegebieden - over de Zwarte Zee zijn twee onderwerpen vermeldenswaardig. Ten eerste het gebruik van zeemijnen. Verschillende bronnen geven aan dat de aanwezigheid van zeemijnen het onveilig maakt voor de scheepvaart om uit Oekraïense havens te vertrekken. Het Panamees gevlagde koopvaardijschip *Helt* zou op 3 maart nabij de haven van Odessa door een mijn zijn geraakt en gezonken.[14] Naast enige consensus dat Oekraïne in de kustwateren nabij Odessa mijnen heeft gelegd, beschuldigen Oekraïne en Rusland elkaar sinds eind maart van het verantwoordelijk zijn voor losdrijvende mijnen.[15] De waarschuwing daarover kwam van de Russische havenautoriteiten van Novorossiysk (foto 1), en werd overgenomen door NAVAREA III.[16] Van wie de mijnen zijn is onduidelijk. Het Oekraïense ministerie van buitenlandse zaken reageerde op de waarschuwing en beschuldigingen met de volgende boodschap:

'*In addition to capturing and destroying civilian ships, bombarding the territory of Ukraine from the sea, Russia has come up with a new method of sea robbery, which is the use of sea mines as unguided drifting ammunition. It was these drifting mines that were discovered on March 26 and on March 28, 2022 off the coast of Turkey and Romania*,…'[17]

Interessant is dat het Russische bericht verwijst naar het Haags Verdrag (no. VIII) uit 1907 over het gebruik van zeemijnen, ooit tot stand gekomen als gevolg van het gebruik ervan tijdens de Russisch-Japanse oorlog van 1904-1905. Op basis van dit verdrag zijn automatische contactmijnen niet verboden, maar wel aan beperkingen onderhevig.[18] Het verdrag stelt dat mijnen die losdrijven onschadelijk moeten worden. Het is echter verboden mijnen te leggen wanneer deze niet binnen een uur na verlies van controle onschadelijk kunnen worden. Hoewel beide staten geen lid zijn van het verdrag, lijken de beperkingen op het leggen van losdrijvende contactmijnen gewoonterechtelijk geaccepteerd – en dus van toepassing - te zijn. De moeilijkheid blijft in dit conflict een dader te kunnen aanwijzen. Inmiddels hebben Turkije[19] en Roemenië[20] acties ondernomen om de mijnen te ruimen.

Ten tweede is er de sluiting van de Straat van Bosporus. De Straat van Bosporus is na de Zee van Azov het tweede maritieme knelpunt voor Rusland om de oceanen te bereiken. Terwijl het eerste nu in handen van Rusland is, is het tweede knelpunt in handen van NAVO-lidstaat Turkije. Oekraïne verzocht Ankara aan het begin van de oorlog de Straat te sluiten. Turkije besloot vervolgens om deze voor alle landen af te sluiten.[21] De vraag is in hoeverre -en vooral voor wie- het sluiten iets oplevert. Terwijl Russische oorlogsschepen nog mogen passeren om terug te


ZCZC AA91
18010 UTC MAR 22
COASTAL WARNING NOVOROSSIYSK 116
BLACK SEA
BECAUSE OF THE STORM CONDITIONS ANCHORED MINES LAYING BY UKRANIAN
NAVAL FORCES IN APPROACHES TO PORTS OF ODESSA OCHAKOV CHERNOMORSK
AND YUZHNYY (ABOUT 420 MINES YAM AND YARM TYPE) BREAKING OFF
LAYING SUCH MINES BY UKRANIAN NAVAL FORCES IS A VIOLATION OF THE
EIGHT HAGUE CONVENTION OF 1907 ABOUT UNDERWATER SELF-ACTING CONTACT
MINES SHIPS AND VESSELS MAY BE BLOWN UP BY DRIFTING MINES IN
NORTH-WESTERN WESTERN AND SOUTH-WESTERN BLACK SEA PARTS MARINERS
ARE REQUESTED TO NAVIGATE WITH CAUTION
NNNN

ZCZC AA91
18010 UTC 22 МАРТА
ПРИБРЕЖНОЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ НОВОРОССИЙСК 116
ЧЕРНОЕ МОРЕ
ИЗ-ЗА ШТОРМОВЫХ УСЛОВИЙ, ЯКОРНЫЕ МИНЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ УКРАИНСКИМ
ВОЕННО-МОРСКИМИ СИЛАМИ НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ ОДЕССА,ОЧАКОВ,

De NAVTEX van de havenautoriteiten van Novorossiysk[21]

keren naar hun thuishavens, krijgen oorlogsschepen van staten die niet aan de Zwarte Zee grenzen geen doorgang meer. Het positieve effect voor Rusland is dus dat er geen oorlogsschepen van derden dichterbij kunnen komen om bijvoorbeeld hun recht op vrije navigatie in de Zwarte Zee op te eisen en de Russische manoeuvreerruimte te verkleinen. Het recht op vrije navigatie, dat al beperkt is door het Montreux-verdrag, wordt nu nog verder beperkt. De grondslag om de Straat op deze wijze te sluiten, wordt ook betwist, bijvoorbeeld door James Kraska, een Amerikaanse professor van het *US Naval War College*.[22] Maar het Turkse standpunt is nog niet feitelijk getest. De kennelijk geopperde Italiaanse hulp aan Roemenië zeemijnen te komen ruimen in de Zwarte Zee wordt met de positie van Turkije dus bemoeilijkt.[23] Maar anders dan dit, zien we verder ook geen berichten dat landen hun rechten op navigatie in de Zwarte Zee opeisen. Aanwezigheid aldaar lijkt even geen optie te zijn.

Activiteiten gericht tegen de civiele scheepvaart

Verschillende schepen zijn tijdens de duur van het conflict door de Russische marine in beslag genomen of aangevallen. Onder meer de *Namura Queen* (Panama), *Yasa Jupiter* (Marshall Eilanden), *Millennium Spirit* (Moldavië) en de *Banglar Samriddhi* (Bangladesh) hebben oorlogsschade opgelopen.[24] Of het om daadwerkelijke gerichte aanvallen op de schepen gaat of dat sprake is van nevenschade door oorlogshandelingen is niet te duiden. Anders dan schade aan schip en bemanning, is over de daadwerkelijke toedracht nauwelijks iets bekend. Als uitgangspunt mag in ieder geval gelden dat civiele schepen uitgezonderd zijn van aanvallen, tenzij zij voldoen aan het criterium van een militair doel. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn met betrekking tot de aanval op het Maltees gevlagde schip *Apache*, dat volgens Moskou commandanten van het Azov-bataljon trachtte te evacueren.[25] Naast (vermoedelijke) aanvallen, zijn er ook schepen in beslag genomen. Twee incidenten zijn interessant om hier te belichten. De gelijktijdige inbeslagname van de *Afina* en *Princes Nicole* en het nemen van een Oekraïens SAR-schip.

Afina en Princess Nicole

Volgens verschillende bronnen waren de Oekraïens gevlagde koopvaardijschepen *Afina* en *Princess Nicole*



Het civiele vaartuig *Millennial Spirit* voer onder Moldavische vlag, toen het op 25 februari 2022 werd getroffen door granaten van vermoedelijk Russische oorlogsschepen (Twitter)

onderweg van Oekraïne naar Constanta (Roemenië) toen zij onderschept werden in de territoriale zee van Roemenië. De schepen zijn naar Sebastopol overgebracht. Het zeeoorlogsrecht staat toe dat civiele scheepvaart van de tegenstander in beslag mag worden genomen. Aangezien dit, anders dan bij buit ingeval van militair materiaal, om civiele schepen gaat, wordt vereist dat de rechtmatigheid van inbeslaggenomen vijandelijk gevlagde koopvaardijschepen aan een rechterlijke instantie (prijsgerecht) wordt voorgelegd om de rechtmatigheid van de inbeslagname te toetsen. Het instellen van een prijsgerecht komt maar sporadisch voor. Voorbeeld zijn blokkadebrekers die de afgelopen jaren door Israël in beslag zijn genomen (waaronder een Nederlands gevlagd schip[26]) en vervolgens ook voor een prijsgerecht gekomen. Het proces van prijsverklaring is door de rechter weliswaar ongebruikt, maar daardoor niet onverplicht geworden. Zou Rusland de schepen rechtmatig willen toe-eigenen, dan zouden de schepen moeten worden prijsverklaard.

'Zou Rusland de schepen rechtmatig willen toe-eigenen, dan zouden de schepen moeten worden prijsverklaard'

Wat dit incident verder bijzonder maakt, is dat de inbeslagname van de schepen kennelijk heeft plaatsgevonden in de territoriale zee van (NAVO-lidstaat) Roemenië. Onduidelijk is hoe de interceptie zich heeft voltrokken en of Russische oorlogsschepen daadwerkelijk in Roemeens territoriale wateren zijn geweest. Als regel geldt dat oorlogvoerende partijen geen oorlogshandelingen mogen verrichten in neutrale wateren. Daar wordt ook het in beslagnemen van vijandelijke koopvaardij onder begrepen. Interessant is dus dat de schepen op basis van vlag wel neembaar kunnen zijn, maar in dit geval tegelijkertijd de neutraliteit van een kuststaat Roemenië is geschaad. Er zijn (mij) geen berichten van officieel protest bekend. Het Haagse Verdrag no. XIII (dat centraal figureerde in de *Battle of River Plate* ter achtervolging van de *Graf Spee*), stelt dat een neutrale kuststaat als maatregel tegen de schending van de neutraliteit oorlogsschepen en de bemanning die zich in de territoriale zee bevinden mogen interneren. Duidelijk is dat daarvan in dit geval geen sprake is geweest. Een meer politieke kwestie in deze context zou zijn hoe het nemen van maatregelen ter garantie van maritieme neutraliteit mogelijk op gespannen voet staat met het leveren van wapens aan één van de partijen.

SAR-kustreddingvaartuig

Op 26 februari werd het Oekraïens kustreddingvaartuig *Sapfir* door de Russische marine inbeslaggenomen en naar Sebastopol overgebracht.[27] De bemanning werd gedetineerd. Het kustreddingvaartuig is geen oorlogschip, maar wel in dienst van de staat. Aangezien de Tweede Geneefse Conventie bepaalt dat kustreddingvaartuigen dezelfde bescherming hebben als hospitaalschepen, kunnen zij niet in beslag worden genomen zolang zij zich aan hun humanitaire taak houden.[28] Via verschillende bronnen kunnen we het lot van het SAR-schip volgen. Eén nieuwsbericht meldt dat de bemanning op 24 maart is uitgeruild tegen krijgsgevangenen van de Russische marine.[29] En op de facebookpagina van de Oekraïense vicepremier staat:

> *'…today we sent 11 civilian Russian sailors to the Russians that we rescued from a flooded ship near Odessa. As a result of this exchange, 19 Ukrainian civilian sailors are returning home from the Sapphire rescue ship, who were captured by the occupants in an attempt to take our military from the Zmíiny island. Under terms of exchange, the rescue ship itself will also be returned to Ukraine and will be sent to the port in Turkey.'*[30]

Vijandelijkheden tegen de tegenstander

Vooralsnog lijken er geen momenten te zijn geweest waarin marinevaartuigen het onderling tegen elkaar hebben opgenomen. Het Oekraïense oorlogsschip *Hetman Sahaidachny* schijnt door de eigen bemanning tot zinken zijn gebracht, om dit niet in Russische handen te laten vallen. Een Oekraïens patrouilleschip is aangevallen en gezonken, maar door een aanval van de Russische luchtmacht.[31] Andere Oekraïense vaartuigen zijn zoals gezegd volgens de Russen in Berdyansk buitgemaakt.[32] Het verlies van een Russisch oorlogsschip[33] op 24 maart in diezelfde haven, is evenmin door toedoen van Oekraïense oorlogs-



Het zwaar beschadigde oorlogsschip *Moskva* vlak voordat zij zonk, 15 april 2022 (Mike Right, Twitter)

schepen. Midden april zonk het Russische oorlogsschip *Moskva* na beschadigd te zijn door vermoedelijk *Neptune anti-ship* raketten vanaf de kust en eerder werd een Russische patrouilleboot beschadigd door beschietingen vanaf de kust. Wel is sprake van het uitvoeren van aanvallen vanuit zee op landdoelen.[34] De persvoorlichter van het Pentagon stelde op 21 maart: '*We have seen indications that some of the bombardment around Odessa is coming from the sea from surface combatants. I couldn't tell you exactly what munitions and how many and what they're hitting*.'[35] Volgens hem hebben ook landingen vanuit zee nabij Marioepol plaatsgevonden.[36]

Tenslotte

Deze bijdrage heeft aandacht gegeven aan de maritieme dimensie van de oorlog met een opsomming van een aantal opvallende acties en incidenten op zee. In dit stadium -midden april- is niet te voorspellen hoe de oorlog ter zee verder zal verlopen en of bijvoorbeeld Odessa zal vallen met ondersteuning vanuit zee, of dat Poetin uiteindelijk de Zee van Azov voor zich weet te winnen. Wordt vervolgd…

KLTZ(LD) M.D. (Martin) Fink is Hoofd Juridische Zaken van de Koninklijke Marechaussee. Deze bijdrage is op persoonlijke titel geschreven.

Noten

1 A.C. Stam, 'The Naval war for Ukraine', 28 maart 2022. https://millercenter.org/naval-war-ukraine; https://news.usni.org/2022/02/24/russian-navy-has-limited-role-in-initial-invasion-of-ukraine
2 https://news.usni.org/2022/02/24/russian-navy-has-limited-role-in-initial-invasion-of-ukraine
3 https://thehub.ca/2022-03-02/admiral-james-stavridis-on-russias-ukraine-invasion/
4 Uitgebreid: https://warsawinstitute.org/wp-content/uploads/2018/12/Russias-Strategic-Considerations-on-the-Sea-of-Azov-Warsaw-Institute-Special-Report.pdf
5 https://vpk.name/en/587389_captured-ukrainian-ships-and-boats-in-berdyansk.html
6 https://www.standard-club.com/knowledge-news/ukraine-russia-port-update-4179/#:~:text=Navigation%20in%20the%20Sea%20of,allowed%20within%20the%20port%20limits
7 Zie brief van Oekraïne aan IMO (no. 4518), 26 februari 2022.
8 https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/ECSStatement.aspx
9 San Remo Manual, secties 93-94.
10 H. Richmond, *Sea Power in the modern world* (Londen, 1934), 68.
11 Uitgebreider M.D. Fink, The War at Sea: Is there a naval blockade in the sea of Azov? in Articles of War, Lieber Institute Westpoint. 22 maart 2022.
12 San Remo Manual, sectie 108.
13 Sam Remo Manual, sectie 106.
14 https://www.standard.co.uk/news/world/cargo-ship-ukraine-coast-russia-b985842.html
15 https://www.reuters.com/world/europe/ukraine-says-russia-planting-mines-black-sea-shipping-perils-grow-2022-03-30/
16 NAVAREA III, 2022/118, 2022/122, 2022/127, 2022/126.
17 https://interfax.com.ua/news/general/819338.html
18 Discussie bestaat in hoeverre andere soorten mijnen onder dit verdrag kunnen of moeten vallen.
19 https://www.reuters.com/world/middle-east/turkey-finds-mine-close-border-with-bulgaria-2022-03-28/
20 https://www.washingtonpost.com/world/2022/03/28/turkey-romania-naval-mines-black-sea-ukraine-war/ & https://www.navalnews.com/naval-news/2022/04/turkish-mpa-detects-the-3rd-sea-mine-off-turkey-coast-in-the-black-sea/
21 https://news.usni.org/2022/02/28/turkey-closes-bosphorus-dardanelles-straits-to-warships
22 J. Kraska, Can Turkey Legally Close Its Straits to Russian Warships? It's Complicated', in Foreign Policy, 1 maart 2022. https://foreignpolicy.com/2022/03/01/turkey-black-sea-straits-russia-ships-ukraine-war/
23 https://www.navalnews.com/naval-news/2022/04/italy-plans-to-send-two-mcm-vessels-to-romania/
24 https://www.fleetmon.com/maritime-news/2022/37481/bangladeshi-bulk-carrier-hit-russian-navy-missile-/
25 https://www.maritime-executive.com/article/russian-navy-fires-on-turkish-owned-bulker-near-mariupol
26 De *Zaytouna-Oliva*.
27 https://odessa-journal.com/the-invaders-forcibly-lead-the-stolen-rescue-ship-sapphire-to-sevastopol/
28 Artikel 27 GC II.
29 https://www.iss-shipping.com/news/the-latest-shipping-update-on-ukraine-black-sea-and-turkish-straits-e7d87812-3d91-4b4b-9f83-d665d8ad6892
30 https://www.facebook.com/vereschuk.iryna/posts/1868490826670765
31 De *Slavyansk* (P190), op 3 maart, nabij Odessa.
32 https://www.navyrecognition.com/index.php/naval-news/naval-news-archive/2022/march/11526-list-of-ukrainian-navy-ships-would-have-been-destroyed-or-captured-by-russian-armed-forces.html?fbclid=IwAR1Je9zdgwmOSwhYl4Wg2jiJLCDhMRpNWVpTU0tqtMvAjCoUQu2g5BbNjgg
33 De *Saratov.* Twee andere oorlogsschepen schijnen ook beschadigd te zijn.
34 https://www.thedrive.com/the-war-zone/44443/these-are-the-standoff-missiles-russia-used-to-open-its-war-against-ukraine; https://news.usni.org/2022/03/22/new-videos-show-russian-navy-firing-8-naval-cruise-missiles-from-the-black-sea; https://defenceindepth.co/2022/03/17/the-role-of-naval-forces-in-russias-war-against-ukraine-and-its-implications%EF%BF%BC/.
35 https://www.defense.gov/News/Transcripts/Transcript/Article/2973449/pentagon-press-secretary-john-f-kirby-holds-a-press-briefing/
36 https://news.usni.org/2022/02/25/russian-navy-launches-amphibious-assault-on-ukraine

Column



Bijna twintig jaar lang hebben Europese landen gefoeterd en gemopperd over de Verenigde Staten. Vandaag stellen zij opnieuw vast dat zij er meer dan ooit van afhankelijk zijn. Amerika blijft voor Europa de "onmisbare natie", zoals buitenlandminister Madeleine Albright dat ooit verwoordde. En daar lijkt niet meteen verandering in te komen. De oorlog in Oekraïne versterkt de positie van Amerika en de NAVO wellicht meer dan dat er concrete stappen worden gezet naar strategische autonomie. Dat is geen uiting van mijn persoonlijke voorkeur; dat is een feit.

Zonder jarenlange Amerikaanse steun, opleidingen en andere vormen van samenwerking, was het niet ondenkbaar dat Kiev nu was gevallen. En ook nu het Russische offensief zich opnieuw toespitst op de Donbas, blijven de Amerikanen vitale steun leveren. Eind april waren driekwart van de ISR-vliegtuigen die opereerden nabij en boven Oekraine Amerikaans. Vitale informatie die Oekraïne toeliet de *Moskva* tot zinken te brengen werd wellicht meegeleverd door een Boeing P-8 patrouillevliegtuig boven de Zwarte Zee. Amerikaanse inlichtingen blijven onmisbaar in de Oekraïense *targeting*.

Washington ontpopte zich ook als een spil in de wapenleveringen aan Oekraïne. Amerika heeft in de eerste golf de meerderheid van de wapens geleverd en is sindsdien achter de schermen de bemiddelaar tussen landen die verder willen gaan in hun steun aan Kiev en de meer terughoudende landen. Het waren bijvoorbeeld de Amerikanen die met Polen de grote levering van tanks voorbereidde en Slowakije overreedde -en hielp- om alsnog de S-300-lanceerders af te staan.

Terwijl de recente Europese veiligheidsstrategie, oftewel het strategisch kompas, zich sterkt maakt een snelle-interventiemacht van 5.000 man te zullen oprichten. De NAVO heeft nu het bevel over 40.000 soldaten aan de oostgrens, 130 vliegtuigen en minstens evenveel schepen. Het heeft Europese landen veel moeite gekost, de bijdrage is niet steeds even solide en vele generaals houden vooral hout vast dat ze nooit moet worden ingezet, maar het blijft een indrukwekkende prestatie. De NAVO heeft nu bijvoorbeeld ook collectieve arsenalen, MAWI's, en circuleert ongeziene hoeveelheden informatie.

Opnieuw blijft de rol van de Amerikanen belangrijk. Naast de 40.000 overwegend Europese soldaten onder NAVO-bevel, ontplooit Washington nog eens zo'n 100.000 Amerikaanse soldaten: een toename van 15.000 man sinds de oorlog begon. Tezelfdertijd bleef de groep rond het USS *Truman* in de Middellandse Zee, de amfibische groep rond het USS *Kearsarge* in Arctische wateren en stuurde de US *Navy* extra F-18's richting Oekraïne. Ook tezelfdertijd bleven twee *carrier strike groups* nabij China.

Amerika worstelt nog steeds met de uitdaging om beperkte middelen in te zetten in Europa én Azië. Fundamenteel blijft het beantwoorden van de opkomst van China ook een grotere uitdaging op lange termijn. Maar de afgelopen maanden toonde Amerika dat het dé centrale speler blijft in de Europese veiligheidsarchitectuur. Zelfs in het domein van energieveiligheid kan Europa nu niet zonder. En daar komt wellicht geen verandering in. Alleen al het toegenomen wantrouwen tussen Oost-Europa en landen als Duitsland zal Europese defensieplannen verder bemoeilijken.

'Alleen al het toegenomen wantrouwen tussen Oost-Europa en landen als Duitsland zal Europese defensieplannen verder bemoeilijken'

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

Anne Beckers BA

marineblad | mei 2022

Gecoördineerde aanval of toevalstreffer?



Anonieme prent (1613-1615) naar een illustratie van Frans Hogenberg: de watergeuzen komen aan land, trekken op en nemen onder leiding van Lumey en Bloys van Treslong Den Briel in op 1 april 1571 (collectie Rijksmuseum)

De verovering van Den Briel, april 1572

Op 1 april 2022 is het 450 jaar geleden dat om klokslag twee uur in de middag zesentwintig geuzenschepen, met meer dan 1000 watergeuzen, voor Den Briel voor anker gingen. In de Nederlandse geschiedenis wordt de inname van deze stad op 1 april 1572 gezien als een kantelmoment. De Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) van de Nederlanden tegen de Spaanse koning Filips II, beter bekend als de Opstand, kwam hierdoor in een stroomversnelling. Na de verovering van de stad kregen de geuzen langzamerhand controle op de Nederlandse kustwateren in de Noordzee, mede door de navolgende inneming van Zeeuwse havensteden, waaronder Vlissingen en Veere. De inname van Den Briel was achteraf gezien revolutionair, maar – met de kennis en inzichten van nu – is de vraag op zijn plaats of deze amfibische operatie een gecoördineerde aanval was of veeleer een (broodnodig) succes dankzij een toevalstreffer.

De watergeuzen

In het gros van de geschiedenisboeken staan de watergeuzen bekend als vrijbuiters en vrijheidsstrijders. Het zou gaan om een bont gezelschap, uiteenlopend van edelen tot matrozen. Deze groep had als gemeenschappelijke deler dat ze, gelet op hun protestantse geloofsovertuiging en/of opstand tegen het centralistische, repressieve bestuur van Filips II, gevlucht waren voor de Spaanse generaal en landvoogd van de Nederlanden Fernando Álvarez de Toledo y Pimentel (1507-1582), beter bekend als de hertog van Alva. Een groot deel van de geuzen kwam uit de gewesten Holland en Zeeland en was betrokken geweest bij protesten, demonstraties en gewapende schermutselingen die zich voorgedaan hadden aan de vooravond van de Opstand.[1] Tegen koning Filips II zou de hertog van Alva gezegd hebben dat: 'enkel wat koppen moesten rollen'.[2] Willem I, prins van Oranje, graaf van Nassau-Dillenberg (1533-1584), destijds stadhouder van Holland, Zeeland en Utrecht, zocht nog toenadering, maar de 'IJzeren Hertog' besloot hem te vervolgen.

In mei 1567 arriveerde Alva met een sterk leger in de Nederlanden, echter zonder extra vlooteenheden.[3] Willem van Oranje wachtte niet af en had zich een maand eerder al teruggetrokken op het voorvaderlijke kasteel van het Huis Nassau, slot Dillenburg in het Duitse Hessen. Vanuit deze vesting leidde Oranje, na de terechtstelling van de vooraanstaande edelman en opstandeling Hendrik van Brederode door Alva in februari 1568, het verzet. Aanhangers hiervan stonden bekend als geuzen. De term geus is een afgeleide van het Franse 'gueux' en heeft als betekenis bedelaar. Toentertijd zagen zij die anti-Spaanse houding juist als een erebenaming.[4]

'De prins van Oranje besefte niet dat zijn officieren financieel afhankelijk waren van de kaapvaart en daardoor stelselmatig gedwongen waren om de vloot te verlaten voor dergelijke operaties'

Een groot deel van de geuzen zocht, mede door het nagenoeg ontbreken van de Spaanse zeemacht in de Noordzee, zijn heil op het water, opererend vanuit buitenlandse havens. Vanaf april 1568 voeren deze watergeuzen met hun schepen in dienst van de prins van Oranje en een jaar later gaf hij hen kaperbrieven. Dit hield in dat ze in naam van de soevereine vorst van het prinsdom Oranje vaartuigen van vijandelijke mogendheden mochten aanvallen en



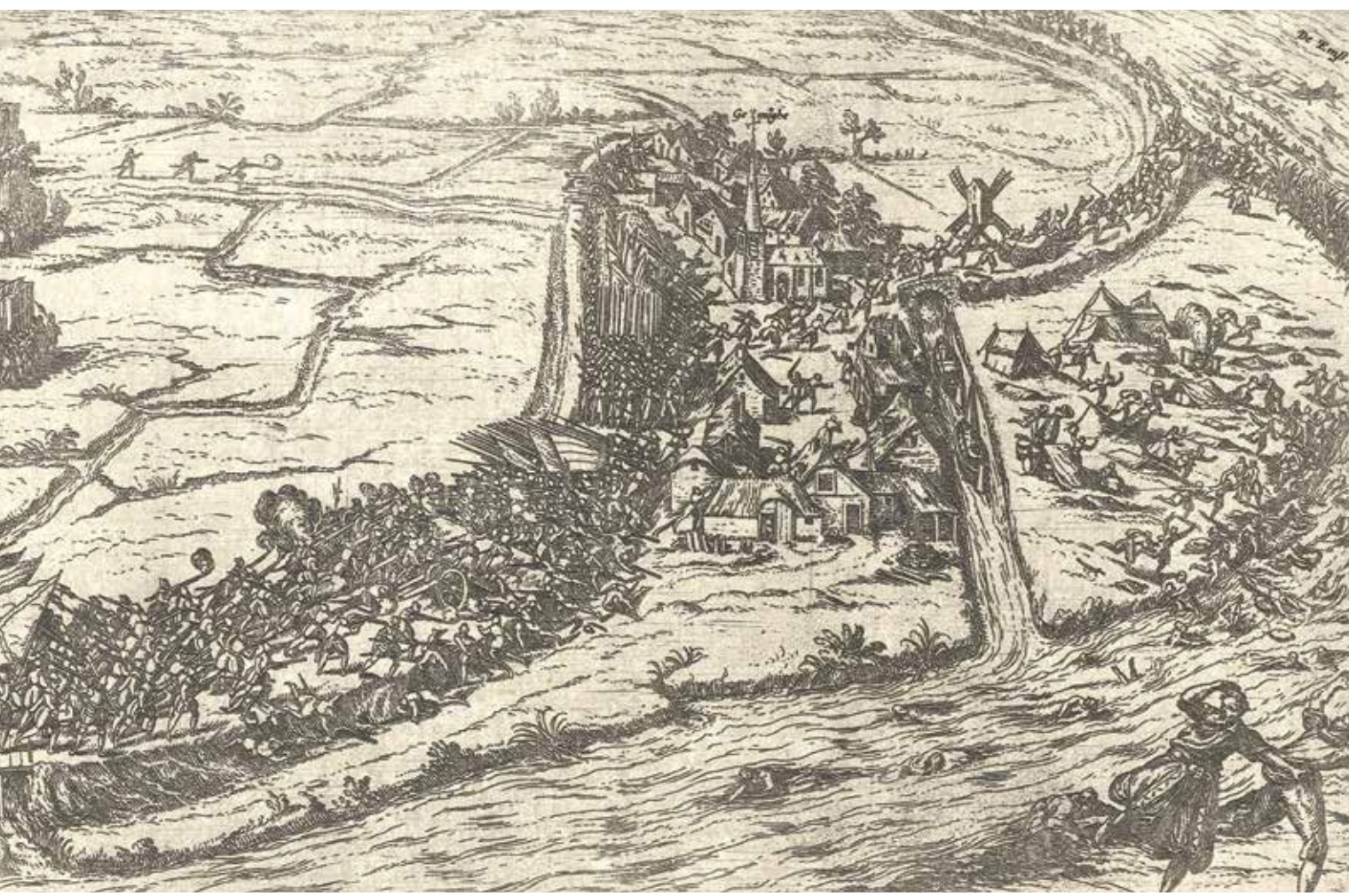
Anonieme prent (1613-1615) naar een illustratie van Frans Hogenberg: de aankomst van de hertog van Alva te paard met zijn leger bij een stadspoort in Brussel op 22 augustus 1567 (collectie Rijksmuseum)

leegroven. Hiermee trachtte de opstandelingenleider deze geuzen enigszins te organiseren en te reguleren. Zonder kaperbrief was betrokkene niets meer dan een wetteloze vrijbuiter of piraat. Ondanks de kaperbrieven was niet alle kaapvaart van de watergeuzen georganiseerd of gereguleerd; zij maakten zich volgens Oranje in dergelijke gevallen schuldig aan illegale activiteiten. Zo plunderden en namen zij schepen in van landgenoten en neutrale staten.[5]

Illustratief voor deze wanpraktijken waren de acties van watergeus van het eerste uur Jan Abels uit Dokkum. Hij huurde in 1569 in Norden, Oost-Friesland, een scheepje met vijfentwintig man en plunderde een West-Friese koopvaarder. Vervolgens nam Abels een groter schip uit Delfzijl en beroofde een Amsterdams vaartuig. Daarop kreeg hij versterking van vijftig man en veroverde vijf andere schepen. De buit verkocht Abels via zijn familie in Emden en Norden. Toen eerstgenoemde stad maatregelen tegen hem wilde nemen, nam hij de wijk naar Engeland. Abels werd door de autoriteiten verhoord, maar gaf aan dat hij alleen goederen had genomen die aan zijn landgenoten toebehoorden en neutrale schepen juist had ontzien. Abels bezat daarbij een kaperbrief, echter niet van de soevereine vorst, maar van diens broer Lodewijk. De Engelsen lieten hem hierop vrij en hij mocht zijn buit behouden. In dit besluit woog mee dat Londen een anti-Spaanse positie innam alsook dat Willem van Oranje geen jurisdictie had in Engeland. De activiteiten van Abels waren - ondanks kritiek van de prins van Oranje - in lijn met het standpunt van vele geuzen, dat elke inwoner van de Lage Landen die niet vluchtte en belasting betaalde en het katholieke geloof bleef aanhangen, de facto een aanhanger was van de hertog van Alva en zo een legitiem doel vormde.[6]

De ‘gemene zaak’

Willem van Oranje probeerde intussen zijn grip op de watergeuzen te vergroten, met als doel zijn geuzenvloot effectiever te laten opereren. Zo tekende hij op 10 augustus 1570 te Dillenburg drie documenten waarmee voor de watergeuzen een nieuwe fase aanbrak. In een van die documenten, de Artikelbrief, nam de opstandelingenleider op dat hun schepen niet langer waren te beschouwen als ‘kapers van Oranje, maar als oorlogsvloot’ en dus op moesten komen voor de ‘gemene zaak’. Hiermee probeerde hij een georganiseerde vloot te vormen, enkel bemand met diegenen die een ‘bewijs van goed gedrag’ konden overleggen. Maar in de praktijk bleek dit niet haalbaar. Zo bevonden zich onder de opvarenden naast oprechte vrijheidsstrijders die zich onderwierpen aan het militaire



Anonieme prent (1613-1615) naar een illustratie van Frans Hogenberg: de Slag bij Jemmingen (1568) waarbij het leger van Lodewijk van Nassau verslagen werd door de hertog van Alva (collectie Rijksmuseum)

gezag, ook wrede vrijbuiters die voorgaande categorie een slechte naam bezorgden.[7]
De eerdergenoemde broer van Oranje, graaf Lodewijk van Nassau, later benoemd tot kapitein-generaal, ondernam met de geuzen operaties, zoals de succesvolle Slag bij Heiligerlee (1568). Naderhand verliep onder zijn leiding de strijd moeizaam en verloor hij van de hertog van Alva bij Jemmingen (1568). De scheepsmacht van Oranje geraakte sindsdien in zwaar weer, mede omdat men afgesneden raakte van inkomsten. Gelet op de eigen financiën werd kaapvaart destijds gezien als een belangrijk instrument in de Nederlandse strijd tegen het Spaanse gezag. De watergeuzen verkochten hun buit in buitenlandse havens, waaronder Londen, het Franse La Rochelle en het Oost-Friese Emden.[8] Het was dus niet verwonderlijk dat Willem van Oranje de hierboven genoemde kaperbrieven uitgaf, niet alleen omwille van het reguleren en controleren, maar om zo zijn watergeuzen te voorzien van inkomsten. In 1570 introduceerde Oranje een aantal hervormingen om de kaapvaart verder te reguleren. Ten eerste gaf de prins geen kaperbrieven meer uit, maar enkel aanstellingen ten oorlog. Ten tweede werd de hieruit voortgekomen buit voortaan evenredig verdeeld: 33% ging naar de soevereine vorst, 33% ging naar de scheepskapiteins voor de bevoorrading en 33% ging naar officieren en schepelingen. Ten derde moesten gekaapte schepen toegevoegd worden aan de oorlogsvloot. En niet in de laatste plaats wenste de prins van Oranje een Nederlandse havenstad in te nemen om van daaruit zijn vloot te coördineren. Via zijn hervormingen hoopte hij zijn vloot te vergroten, zijn oorlogskas te vermenigvuldigen en zijn vloot te professionaliseren. Dit alles stond in het teken van een invasieplan: de bevrijding van de Lage Landen.[9]

'Dat de geuzen, met Treslong voorop, het gemunt hadden op Den Briel stond buiten kijf'

De hervormingen van Oranje zagen er op papier goed uit, maar bleken in de praktijk irreëel en voor hun tijd onuitvoerbaar. Het invasieplan van de Nederlanden in 1570 en een daaropvolgend plan van 1571 van Oranje en zijn broer Lodewijk liepen uit op een fiasco. Oranje gelukte het maar niet het tegenstrijdige karakter van zijn vloot te breken. Een terugkeer naar de Nederlanden was volgens hem alleen denkbaar als zijn kapiteins dienstbaar meewerkten aan zijn plannen. Maar hij besefte niet dat deze officieren tegelijkertijd financieel afhankelijk waren van de kaapvaart en daardoor stelselmatig gedwongen waren om de vloot te verlaten voor dergelijke operaties. Dit kwam de communicatie tussen beide partijen niet ten goede, mede omdat Oranje veelvuldig zijn plannen en orders wijzigde en de watergeuzen - ondanks menigeen zijn plichtsbesef – hierdoor in verwarring geraakten en niet gehoorzaamden. Historicus J.C.A. van der Meij stelt in dit verband terecht: 'dat Alva nog steeds te maken had met rovers die niet in staat waren tot militaire acties'.[10]



Willem Bloys van Treslong (collectie Rijksmuseum)

Koningin Elizabeth I van Engeland

Alsof de hierboven aangehaalde problematiek nog niet groot genoeg was, kregen de watergeuzen ook nog te kampen met maatregelen van koningin Elizabeth I van Engeland (1533-1603). Het behoud van de Engelse havens als hun uitvalsbases was voor de geuzen sterk afhankelijk van de aard der verhouding tussen Engeland en Spanje: 'neigde deze tot verbetering dan liepen zij het risico de toegang ertoe te worden ontzegd'.[11] De hertog van Alva zocht al jaren toenadering tot de Engelse vorstin, zoals met het sturen van gezanten naar haar hof, om handelscontacten te herstellen of te verbeteren en de Engelse regering ertoe te bewegen de geuzen uit hun havens te weren. Tot dan toe vonden de geuzen er altijd een veilig heenkomen en hadden de onderhandelingen geen effect op Elizabeth I. De Engelse koningin hield de geuzen zelfs achter de hand als maritieme reserve-eenheid in geval van een oorlog met de Spanjaarden.

Langzamerhand werd de Engelse koningin bevattelijk voor de Spaanse avances - mede door houding en gedrag van de watergeuzen in haar eigen land en kustwateren - en wijzigde ze haar koers. In deze wende werd het Engelse hof gesterkt nadat in augustus 1571 berichten binnenkwamen dat de watergeuzen zich schuldig zouden hebben gemaakt aan plunderingen van schepen van kooplieden van het Stalhof te Londen. Enige geuzenka-



Willem II van der Marck, graaf van Lumey (collectie Rijksmuseum)

piteins belandden hierop in het gevang en buitgoederen moesten teruggegeven worden aan hun eigenaren. Vanaf september 1571 begon het Engelse hof, op wens van de vorstin, met een gestaag en weloverwogen offensief om de Nederlanders te verdrijven. Een openlijke confrontatie met de geuzen gingen de Engelse autoriteiten evenwel uit de weg. De opdracht om hen te verjagen gaf de koningin aan particulieren, die zelf een reputatie hadden opgebouwd als vrijbuiter.[12]
Het werd de geuzen steeds moeilijker gemaakt in de Engelse havens en op 1 maart 1572 vaardigde de koningin een proclamatie uit, waarin werd bevolen dat alle vrijbuiters uit welk land dan ook dienden te vertrekken en nimmer mochten terugkeren, op straffe van inbeslagname van goederen en opsluiting. Engelse onderdanen werd zelfs op straffe des doods verboden handel te drijven met geuzen.[13] Voor de watergeuzen restte weinig meer dan hun Engelse uitwijkplaatsen achter zich te laten.

De geuzenvlootaanvoerders van Den Briel

In de tussentijd maakten twee nieuwe geuzenvlootaanvoerders hun opwachting: Willem van Lumey, graaf van der Marck (ca. 1542-1578) en jonker Willem Bloys van Treslong (1529-1594). In oktober 1571 werd Lumey admiraal. De aanvoerder van de watergeuzen bleek een controversieel figuur te zijn; na de terechtstelling van de opstandelingenleiders, de graven van Egmont en Horne op 5 juni 1568, zwoer hij wraak op de hertog van Alva. Zijn wraakzuchtigheid uitte zich onder meer in een verordonneerde ophanging van 19 katholieke geestelijken, de zogenaamde Martelaren van Gorcum. Hij werd ook verantwoordelijk gehouden voor de moord op kloosteroverste Cornelis Musius, vriend van de vrijdenkende prins van Oranje.[14]

Willem Bloys van Treslong was geboren te Den Briel, oud-marineofficier van de koninklijke Spaanse vloot en viceadmiraal van de geuzen. Net als Lumey en Oranje ontvluchtte hij de Lage Landen. Voorzien van kaperbrieven van Willem van Oranje tegen Spaanse en Portugese koopvaarders, zette Treslong de strijd voort op zee. Bij gebrek aan vijandige scheepvaart, plunderde hij evenwel ook landgenoten en neutrale staten. Zo was Treslong betrokken bij het innemen van neutrale Hamburgse schepen die van Amsterdam naar hun thuishaven voeren. Het merendeel van de bemanningen werd vermoord.[15]
Beide geuzenvlootaanvoerders speelden tijdens de inname van Den Briel een belangrijke rol. Lumey sloot zich eind augustus aan bij de geuzenvloot onder de Engelse kust. Als admiraal was Lumey direct voor grote problemen geplaatst: het eerdergenoemde verlies van de steun van Engeland. Desondanks bleef hij zich met zijn vloot van twintig schepen voor de Engelse kust ophouden.
Ondertussen had Bloys van Treslong eind oktober 1571 het idee opgevat voor een overval op Den Briel, zijn geboortestad. Sinds hij zich in september bij de watergeuzen had gevoegd opperde hij al een dergelijke actie. Hij zocht in oktober aansluiting bij Lumey en ondernam een eerste poging tot inname van de stad. Deze mislukte omdat onder andere een kort voor de voorgenomen operatie opgebrachte geus tijdens zijn verhoor het plan had opgebiecht. Een tweede aansluiting van Treslong bij de geuzenvloot van Lumey, in maart 1572, resulteerde binnen een maand in een daadwerkelijke aanval op de havenstad.[16] En dit keer werd het een succes.

Watergeuzen veroveren havenstad Den Briel

Dat de geuzen, met Treslong voorop, het gemunt hadden op Den Briel stond buiten kijf. In een brief van de Spaanse gezant in Engeland, die een rol had gespeeld bij het verbannen van de geuzen uit Engelse havens, werd het plan aangehaald de stad in te nemen. De gezant berichtte aan Filips II dat Lumey voor de Engelse kust was teruggekeerd en zijn aanhangers meedeelde dat hij wachtte op versterking om gezamenlijk de stad aan de Maasmonding in te nemen. Daarnaast was er sprake van een gezagsgetrouwe kapitein, onder bevel van Lodewijk van Nassau in La Rochelle, die zich in 1571 aansloot bij Lumey. Dit wijst mogelijk op een goedkeuring van de broer van Oranje om de havenstad aan te vallen. Tenslotte is daar nog de irritatie van Lodewijk van Nassau zelf, die vond dat de geuzenaanvoerders te overhaast handelden. Een gegeven dat duidt op het schenden van een afspraak: op 27 maart had Willem van Oranje namelijk zijn broer tot kapitein-generaal benoemd over de geuzenvloot en alleen

op diens bevel mochten er vanaf die datum acties worden ondernomen.[17]

Lumey beschikte op het moment van de aanval over zesentwintig schepen. Hij koerste vanaf de Engelse wateren noordwaarts richting de Nederlandse kust. Maar door een ongunstige noordwestenwind werd de geuzenvloot 'teruggedrongen' in de Maasmonding en om twee uur in de middag lieten de geuzen het anker vallen voor Den Briel. In eerste instantie verkeren de Briellenaren in de veronderstelling dat het om vreedzame koopvaarders gaat. Vervolgens werden de watergeuzen op de rede benaderd door de lokale veerman, Jan Pieterszoon Koppelstok, die hen informeerde dat er slechts een klein Spaans garnizoen in de stad aanwezig was. Treslong hoorde zijn verhaal aan en voorzien van diens zegelring roeide Koppelstock terug naar de stad. Daar riep hij het stadsbestuur bijeen en meldde dat er maar liefst vijfduizend geuzen voor de stad lagen. Lumey stelde een ultimatum en gaf aan dat de stad twee uur bedenktijd kreeg om zich over te geven. Inmiddels waren de geuzen aan land gegaan, in afwachting van het inwilligen van het ultimatum bewaakten ze de Noordpoort. Vervolgens trokken de geuzen naar de stad en schreeuwden 'In naam van Oranje, doe open die poort!'. Burgemeester Klaas Jansz. Koekebakker weigerde. Dat de actie weinig gecoördineerd was blijkt uit het feit dat via de Zuidpoort geestelijken, welgestelde burgers en het stadbestuur wisten te ontvluchten. Vervolgens begon Treslong samen met de geuzen de Zuidpoort te rammen. Pas rond middernacht drongen de eerste geuzen de stad binnen. Lumey meende dat Den Briel moeilijk te verdedigen was tegen Spaanse tegenaanvallen. Maar Treslong, die meer betrokkenheid voelde bij zijn geboorteplaats, haalde hem over de stad te verdedigen om deze plaats voor de prins van Oranje te behouden.[18] Met deze inname wonnen de watergeuzen hun eerste slag op de Spanjaarden.

Conclusie

'Op 1 april verloor Alva zijn bril', de inname van Den Briel was achteraf gezien geen spectaculaire overwinning en het lijkt ook alsof de inneming van de stad enkel berustte op een toevalstreffer of in andere woorden een 'tweede keus'. Vanuit Willem van Oranje en zijn broer Lodewijk van Nassau bekeken is dit inderdaad het geval: er lijkt namelijk weinig effectieve sturing van beiden te zijn geweest, terwijl zij voorheen militair-strategische invasieplannen smeedden.

Aanvullend, als het geheel bekeken wordt vanuit het perspectief van admiraal Lumey en met name vice-admiraal Treslong dan valt iets anders op; de vice-admiraal maakte van de nood een deugd. Men kan zich afvragen waarom betrokkene onvoorbereid zou kiezen zijn geboortestad Den Briel aan te vallen, met een op een oorlogsvloot gelijkende troepenmacht, om zo het risico te lopen deze vloot te verliezen. En daarbij hadden de watergeuzen weinig gelegenheid tot recupereren, omdat zij hun vaste havenplaatsen in Engeland waren kwijtgeraakt.

Kwam hier niet wederom het ambivalente karakter van de watergeuzen – wat de gebroeders Van Nassau continu hebben proberen te breken – naar boven? Zo beschouwd lijkt de inname van Den Briel – ondanks de ongunstige noordwestenwind - nagenoeg voorbestemd: Treslong had in het verleden al een militair-strategisch plan uitgedacht om samen met Lumey de havenstad aan de Maasmonding in te nemen en zag nu hoogstwaarschijnlijk zijn kans schoon. Eenmaal aangekomen bleken ook nog eens bijna geen Spaanse troepen aanwezig. De optelsom werd gemaakt en de aanval ingezet. De inname van Den Briel op 1 april 1572 was in dit opzicht revolutionair en pakte, zoals reeds genoemd, uit als eerste grote succes uit de Tachtigjarige Oorlog. Voor het eerst viel namelijk een deel van het Spaanse grondgebied in handen van de watergeuzen. Na de inname sloten ook andere Hollandse en Zeeuwse steden zich aan, konden ballingen terugkeren en kregen de geuzen steeds grotere gebieden in handen. Uiteindelijk leidde dit zelfs tot het ontstaan van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.

Anne Beckers BA is mediëvist en senior informatiespecialist verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag. **De auteur wil graag dr. A.J. van der Peet bedanken voor het meelezen en verbeteren van dit artikel.**

Noten

1 Anne Doedens en Jan Houter, *De Watergeuzen: Een vergeten geschiedenis, 1568-1575* (Zutphen 2018) 49-50; https://dutchrevolt.leiden.edu/dutch/begrippen/Pages/Watergeuzen.aspx (geraadpleegd op 19 maart 2022).
2 Doedens en Houter, *De Watergeuzen: Een vergeten geschiedenis,* 49.
3 J.C.A. de Meij, *De Watergeuzen: Piraten en bevrijders* (Bussum 1980) 20.
4 Doedens en Houter, *De Watergeuzen: Een vergeten geschiedenis,* 50.
5 https://dutchrevolt.leiden.edu/dutch/begrippen/Pages/Watergeuzen.aspx (geraadpleegd op 19 maart 2022).
6 De Meij, *De Watergeuzen: Piraten en bevrijders*,14-15, 23-29 & 51; Doedens en Houter, *De Watergeuzen: Een vergeten geschiedenis,* 49-50.
7 De Meij, *De Watergeuzen: Piraten en bevrijders*, 49-51.
8 https://www.dbnl.org/tekst/aa__001biog13_01/aa__001biog13_01_1158.php (geraadpleegd op 20 maart 2022); https://dutchrevolt.leiden.edu/dutch/begrippen/Pages/Watergeuzen.aspx (geraadpleegd op 20 maart 2022).
9 De Meij, *De Watergeuzen: Piraten en bevrijders*, 49-51.
10 *Idem*, 57.
11 J.C.A. de Meij, *De watergeuzen en de Nederlanden, 1568-1572* (Amsterdam 1971) 79.
12 J.B. Black, 'Queen Elizabeth, the Sea Baggers, and the capture of Brille, 1572', *The English Historical Review* (1931) pp. 30-47, aldaar pp. 39-41; De Meij, *De Watergeuzen: Piraten en bevrijders*, 65-73.
13 Black, 'Queen Elizabeth', aldaar p.42.
14 De Meij noemt Lumey sinds oktober 1571 admiraal van de geuzenvloot, zie: De Meij, *De Watergeuzen: Piraten en bevrijders*, 67 & 69; voor een uitgebreide beschrijving van het leven van Lumey, zie: https://www.dbnl.org/tekst/aa__001biog14_01/aa__001biog14_01_0404.php (geraadpleegd op 19 maart 2022); voor een uitgebreide beschrijving van de martelaren van Gorcum, zie; https://research.vu.nl/ws/portalfiles/portal/82787450/2015gorcum.pdf (geraadpleegd op 19 maart 2022)..
15 https://dutchrevolt.leiden.edu/dutch/personen/B/Pages/bloys_van_treslong.aspx (geraadpleegd op 21 maart 2022).
16 De Meij, *De Watergeuzen: Piraten en bevrijders*, 71,76.
17 *Idem*, 69, 73 & 76.
18 *Idem*, 76-79; https://dutchrevolt.leiden.edu/dutch/personen/B/Pages/bloys_van_treslong.aspx (geraadpleegd op 21 maart 2022).

Column



De Russische marine verloor op 14 april 2022 de slagkruiser *Moskva*. Volgens Oekraïne was het schip getroffen door twee *Neptune* antischeepsraketten, die vanaf land waren afgevuurd. Russische woordvoerders ontkenden dit gelijk – volgens hen was brand in een munitieopslag de oorzaak – maar een dag later viel het land wel de Oekraïense fabriek aan die de *Neptune*-raketten produceert. Het verlies van de *Moskva* betekende zowel een symbolische als een strategische tegenslag voor Rusland. Het vlaggenschip van de Zwarte Zee vloot was genoemd naar de hoofdstad en met haar teloorgang lijkt een amfibische landing op de kust ten westen van de Krim van de baan. Het betreft het grootste verlies van een oorlogschip sinds het zinken van de Argentijnse *General Belgrano* tijdens de Falklandsoorlog. Tijdens deze oorlog - veertig jaar geleden – maakte een andere antischeepsraket, de *Exocet*, zijn debuut. Argentinië had minder dan tien van deze *sea-skimming missiles* in haar bezit maar slaagde erin HMS *Sheffield* en het transportschip *Atlantic Conveyor* tot zinken te brengen – en de Britten de stuipen op het lijf te jagen. De *lessons learned* uit deze oorlog hebben jarenlang de operationele doctrine van de *Royal Navy* en de Koninklijke Marine bepaald. Het is tijd om deze lessen weer tegen het licht te houden.

‘Na decennia waarin veiligheid op en vanuit zee vanzelfsprekend bleek en alle aandacht uitging naar vredesoperaties, is maritieme oorlogsvoering terug van weggeweest’

In een *peer-to-peer* conflict zullen bovenwatereenheden het zwaar krijgen. Ze worden overal door sensoren en satellieten gevolgd, kunnen maar relatief traag en in twee dimensies manoevreren en hun beperkte voorraad raketten kan in de meeste gevallen niet op zee worden herladen. Er is inmiddels een breed scala aan antischeepsraketten met een bereik van meer dan honderd kilometer, die vanaf land, zee of door een vliegtuig kunnen worden afgevuurd. Marineschepen hebben weliswaar meer bekwame lucht- en zelfverdedigingssystemen dan voorheen, maar in een conflict zal de tegenstander deze willen bedelven met salvo´s geavanceerde ballistische raketten, kruisvluchtwapens of drones. Bij de *Moskva* - en tijdens de Falklandsoorlog – waren salvo´s niet eens nodig; de enkele raketten glipten gemakkelijk door de luchtverdedigingsschil heen. Voorts blijkt na een treffer effectieve brandbestrijding essentieel om levens (en het schip) te redden. Hier lijkt de *Moskva* eveneens tekort hebben geschoten. Dit is overigens niet alleen een probleem voor de Russische marine. Zo brandde het Amerikaanse amfibische transportschip *Bonhomme Richard* in 2020 volledig af, mede door het falen van de brandbestrijdingsorganisatie.

Na decennia waarin veiligheid op en vanuit zee vanzelfsprekend bleek en alle aandacht uitging naar vredesoperaties, is maritieme oorlogsvoering terug van weggeweest. Terwijl Oekraïne vecht voor zijn bestaan proberen analysten te begrijpen wat het conflict betekent voor de rol van tanks, drones en cyber. Ook is bezinning over de rol van fregatten op zijn plaats, zeker gezien de dreiging van antischeepsraketten. De KM heeft altijd veel geinvesteerd in luchtverdediging – in tegendeel tot onderbootbestrijding – maar het probleem ligt niet alleen bij een toegenome dreiging. De kwetsbaarheid ligt ook in een steeds kleiner wordende bovenwatervloot. Alle schepen zijn kapitale schepen geworden, waarbij verlies of beschadiging ervan niet meer op te vangen is. Hiernaast zijn de OPV’s nagenoeg onbewapend, hebben de zes fregatten een beperkt aantal lanceerstellen (met weinig raketten op voorraad in Nederland) en blijven de amfibische en transportschepen grote, aantrekkelijke doelwitten. In de zeventiende eeuw kwam Peter de Grote nog naar Nederland om te leren hoe een marine op te zetten en in te richten; nu wordt het weer tijd om scherp te kijken wat de Russen wel, en vooral niet goed doen.

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

LTKOLMARNS Jan Willem van Dijk



STRIKFORNATO's rol als *Maritime Battle Staff*

Plannen en beleid binnen de NAVO

(B. Chambers & A. Beardsley, US Navy)

Begin februari 2022, de oefening *Neptune Strike*. De eerste keer sinds het einde van de Koude Oorlog dat een US carrier onder NAVO-vlag opereerde. Met de oplopende spanning begin februari in Oekraïne was de oefening een goede uiting van *alliance cohesion* met in totaal een 25-tal betrokken NAVO-landen. De oefening was op het laatste moment een aantal weken naar voren gehaald om als afschrikkingsactiviteit te dienen richting Rusland. Er kwam steeds meer informatie binnen dat een invasie van Rusland in Oekraïne in voorbereiding was. Bij de totstandkoming van dit artikel gebeurde dit ook daadwerkelijk.



Momenteel bevindt de NAVO zich in een transitie waar het gaat om defensieplannen. Met de inval van Rusland in Oekraïne is dit niet het beste moment om de plannen te veranderen, maar die beweging was al enige tijd in gang gezet. De huidige plannen heten *Graduate Response Plans* (GRP's) en kennen een gefaseerde troepenopbouw. De termen en afkortingen die daarbij horen zijn: *Long Term Commitment Plan* (LTCP), *NATO Response Forces* (NRF), *Very High Readiness Joint Task Force* (VJTF) en bijvoorbeeld *Follow on Forces Group* (FFG). Het ziet ernaar uit dat al deze termen, versneld door wat er nu in Oekraïne gebeurt, gaan veranderen en een andere inhoud gaan krijgen. In dit artikel wordt allereerst duiding gegeven aan deze ontwikkeling en wordt het verband gelegd met onder andere de capaciteitsopbouw van de Koninklijke Marine.

Daarnaast wordt een blik geworpen in de keuken van *Naval Striking and Support Forces NATO* (kortweg STRIKFORNATO of SFN). Als *Maritime Battle Staff* (MBS) op vijf dagen *Notice to Move* met toegang tot *US High End Maritime Strike* capaciteiten is het hoofdkwartier een relatief onbekende maar unieke plek om ervaring op te doen. Via dit artikel wordt hier meer bekendheid aan gegeven. Een probleem bij het schrijven over de huidige ontwikkelingen in de NAVO vormt de classificatie van informatie. Zeker waar het de illustraties en uitwerking van commandostructuren betreft. Dat is de reden waarom dit artikel zich beperkt tot het duiden van de informatie die via open bronnen beschikbaar is (OSINT).

Ontwikkelingen in de NAVO

Sinds omstreeks 2010 werden plannen voor de verdediging van het Euro-Atlantische gebied gekenmerkt door een sterke regionale focus. Deze regionale focus was (en is) te zien in de verdeling van het verantwoordelijkheidsgebied in een Noordelijk (Joint Force Command (JFC) Brunssum) en Zuidelijk (JFC Napels) deel. Sinds kort is daar JFC Norfolk bijgekomen. JFC Norfolk is momenteel verantwoordelijk voor het Atlantische Zeegebied inclusief de landmassa van Noorwegen. Of Noorwegen onder Brunssum of Norfolk zou moeten vallen is nog niet iedereen het eens. JFC Norfolk is medio 2021 *fully operational capable* verklaard. Daarmee is net als in de Koude Oorlog een apart NAVO-hoofdkwartier verantwoordelijk voor het Atlantische Zeegebied waaronder de *Greenland-Iceland-UK-(GIUK-) gap*.

De bestaande plannen voor de verdediging van het Euro-Atlantische gebied zijn opgedeeld in vijf delen, zogenaamde Graduated Respons Plans (GRP's). GRP Eagle Defender (Baltische Staten en Polen), GRP Resilliant Defender (Roemenië en Bulgarije), GRP Integral Defender (Turkije), GRP Frontier Defender (NOR, GIUK-gap) en GRP Enduring Defender (Hongarije, Slovenië). Al deze op zichzelf staande plannen zijn gebaseerd op de binnen de NAVO bekende *Force Flow* van VJTF, IFFG en FFG die, verspreid over een tijd variërend van een paar dagen tot meer dan een half jaar, beschikbaar komen. Problematisch is dat ieder plan zich afzonderlijk richt op hetzelfde aantal beschikbare eenheden, wat maakt dat plannen hierdoor onvoldoende op elkaar zijn afgestemd als er een *theatre-wide* conflict uitbreekt. Het veranderde dreigingsbeeld van de afgelopen tien jaar, met een assertiever Rusland op meerdere fronten en een grillig dreigingsbeeld van *Terrorist Groups* (TG's) op de Europese zuidflank heeft de *Supreme Allied Commander Europe* (SACEUR) doen inzien dat het opdelen van de verdedigingsplannen in de vijf regio's niet de oplossing is om schaarse middelen te verdelen over het hele Euro-Atlantische verantwoordelijkheidsgebied. Daarnaast was er behoefte aan meer coördinatie van vaak nationale activiteiten in vredestijd die kunnen bijdragen aan het zogenaamde afschrikkings-effect (*deterrence*).

'Een groeiende defensiebegroting in Nederland opent wellicht de deur naar verdere vernieuwing en capaciteitsopbouw binnen de Nederlandse marine'

In 2020 accordeerden de ministers van Defensie van alle 30 NAVO-lidstaten het NAVO-concept voor de *Deterrence and Defence of the Euro Atlantic Area* (DDA). Dit DDA-concept geeft richting aan de planning van de Alliantie teneinde de strategische en operationele doelen te bereiken die staan beschreven in de *NATO Military Strategy*. DDA verenigt nationale, regionale en *theatre-wide* militaire doelen in een gemeenschappelijk strategie. Het creëert een raamwerk waarin nationale afschrikkingsactiviteiten in vredestijd kunnen worden afgestemd en indien opgedragen, in crisis en conflict kunnen worden gecoördineerd. In het DDA-concept maakt de (SACEUR) een tweedeling in de plannen. Allereerst de plannen voor afschrikkingsactiviteiten gedurende vredestijd genaamd



Supreme Allied Commander Europe (SACEUR) General Tod D. Wolters (NATO)

SACEUR's Strategic Directive (SSD)[1]. Op de tweede plaats betreft het plannen voor activiteiten tijdens crisis en conflict, het zogenoemde *SACEURS AOR-wide Strategic Plan* (SASP): het grote verdedigingsplan. Het SASP wordt momenteel binnen de hele structuur van *Allied Command Operations* (*ACO*) uitgewerkt.

Bij het geven van een opdracht aan de hele ACO-structuur is de C2 van de NAVO een complicerende factor.[2] De NAVO C2 kent niet alleen een regionale focus via de structuur van de *Joint Force Commands* (JFC's). Door deze C2-structuur loopt ook een keten van domeinadviseurs: MARCOM, AIRCOM, LANDCOM, JSEC (logistiek), CyOC (cyber), NSHQ (SOF). Via deze keten wordt SACEUR niet alleen geadviseerd, ook vindt een deel van de *force generation* plaats en worden in veel gevallen ook activiteiten aangestuurd. Voorbeelden daarvan zijn AIRCOM en de twee *Combined Air Operation Centres* (CAOC's) in het Duitse Uedem en het Spaanse Torrejon die centraal de militaire vliegbewegingen plannen en coördineren. Maar ook MARCOM die de vier *Standing NATO Maritime Groups* en de operatie *Sea Guardian* aanstuurt. Het betreft een complex geheel. Een belangrijk gegeven bij het maken van een *theatre-wide* plan is dat de regionale focus soms botst met de domeinfocus in de discussie wie waarvoor in ruimte en tijd verantwoordelijk zou moeten zijn. De complexiteit bij het ontwikkelen van het SASP komt neer op het feit dat visies van de domeinadviseurs samengevoegd moeten worden met die van de regionale commandanten. Daarvoor is een traject opgesteld van een aantal jaar

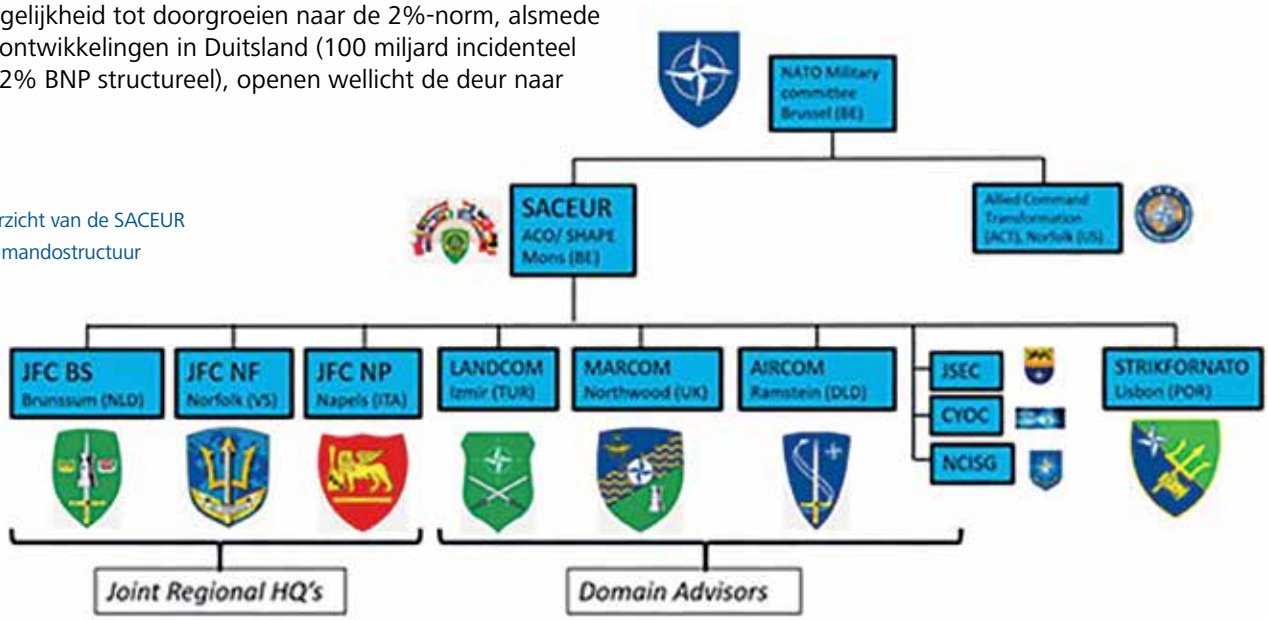
waarin eerst de domeinadviseurs en daarna de regionale commandanten hun plannen presenteren. Dit traject is inmiddels onder druk van de oorlog in Oekraïne versneld.

De vijf afzonderlijke en onsamenhangende regionale GRP's zullen versneld vervangen worden door een *theatre-wide* plan onder DDA. De rol van het *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* (SHAPE) moet in het licht van *theatre-wide defence* dus ook aanzienlijk veranderen. SHAPE zal veel meer dan voorheen de rol van een zogenaamd *Warfighting HQ* moeten gaan nemen waarin schaarse middelen door SHAPE geprioriteerd gaan worden over het hele verantwoordelijkheidsgebied.

Het verandertraject gaat momenteel simultaan gepaard met het opzetten van een nieuwe *NATO Force Structure*. Een herindeling van de NAVO-interventiemacht, de *NATO Response Force,* vindt plaats in het *New Force Model* (NFM). Dit nieuwe model moet ervoor zorgen dat schaarse middelen beter verdeeld en geprioriteerd kunnen worden door SACEUR over het gehele verantwoordelijkheidsgebied. Daarnaast wil SACEUR over meer eenheden in een hogere staat van paraatheid beschikken. Een opvallende beweging hierin is dat er dan niet langer sprake is van *Notice to Move* (*NTM*), maar van *Notice to Effect* (NTE) en zogenaamde *TIER 1*-, *2*- en *3*-eenheden in plaats van de huidige VJTF-, FFG- en IFFG-gereedheidsstatus. Deze ontwikkelingen gaan direct invloed hebben op wat we nu het *Long Term Commitment Plan* noemen en waar de KM periodiek aan bijdraagt, bijvoorbeeld voor de *NATO Response Force.* De Nederlandse zeestrijdkrachten zullen goed moeten nadenken over hoe de eenheden binnen het *New Force Model* gepositioneerd gaan worden en welke gereedheidsstatus (NTE) ze nastreven. Dit alles heeft ongetwijfeld ook consequenties voor de samenstelling van het volgende *NATO blue book.* Dit laatste heeft een directe relatie met het *NATO Defence Planning Process* (NDPP) en geeft richting aan het ontwikkelen van (nationale) capaciteiten binnen het NAVO-raamwerk.

Een groeiende defensiebegroting in Nederland met een mogelijkheid tot doorgroeien naar de 2%-norm, alsmede de ontwikkelingen in Duitsland (100 miljard incidenteel en 2% BNP structureel), openen wellicht de deur naar verdere vernieuwing en capaciteitsopbouw binnen de Nederlandse marine. Capaciteitsopbouw waarbij we daadwerkelijk in internationaal verband een bijdrage kunnen leveren aan het bieden van tegenwicht aan de Russische *Anti Access & Area Denial*- strategie en de *missile imbalance*.[3] We praten dan bijvoorbeeld over het uitrusten van schepen met *Land Attack Missiles* en IAMD-capaciteit, het aanschaffen van bewapende maritieme drones en het robuuster maken van *Electronic Warfare*-capaciteit zoals beschreven in het *Future Littoral operating Concept* en *Littoral Operations 2035*. Het advies van de Adviesraad Internationale Vraagstukken (AIV) *'keuzes voor de krijgsmacht'* van 4 maart 2022 spreekt weliswaar over een kwantitatieve tekortkoming bij de KM, maar daar valt wat op af te dingen. Ook kwalitatief dienen er stappen gezet te worden.

Een andere opvallende ontwikkeling is dat er meer dan voorheen een coördinerende rol wordt gezien voor de NAVO waar het de interactie met *Home Defense Forces* betreft. Dit zijn de eenheden die ieder land bezit, bijvoorbeeld op de oostflank van de NAVO en die vaak niet in de eerste fase van een (naderend) conflict door de lidstaten uit handen worden gegeven. Staande nationale verdedigingsplannen en coördinatie van *NATO force generation* en *force flows* moeten derhalve afgestemd zijn op wat er al in de landen aanwezig is. Illustratief voor deze coördinatie betreft de ontwikkelingen medio februari in de regio rondom Oekraïne. Verschillende NAVO-landen stuurden op bi-laterale basis extra troepen naar de aan Oekraïne, Belarus en Rusland grenzende lidstaten. Zonder geactiveerde GRP's heeft SACEUR niet het mandaat om dit te doen, maar individuele landen wel. De NAVO heeft hierin, binnen de kaders van SSD, slechts een coördinerende rol en denkt vooral na over hoe een transitie van vredestijd naar crisis/conflict moet plaatsvinden als GRP's wel worden geactiveerd. Binnen een paar dagen na de inval in Oekraïne werd de eerste fase van alle vijf de GRP's geactiveerd en kwamen diverse eenheden onder het bevel van de NAVO te staan. Deze reactie was snel en eensgezind.



Overzicht van de SACEUR commandostructuur

STRIKFORNATO (SFN)

Tot zover een overzicht van de voornaamste ontwikkelingen inzake het beleid en plannen binnen de NAVO. SFN, waar auteur dezes momenteel geplaatst is, betreft een van de eerste hoofdkwartieren die het *theatre-wide* element heeft omarmd en vormgegeven in een nieuw *concept of employment*. SFN is een relatief klein hoofdkwartier zonder eigen eenheden, maar met een vast omlijnde en overzichtelijke *force flow* gebaseerd op Amerikaanse plannen. De enige onzekerheid in deze *force flow* is dat de VS zich hier niet op laat vastleggen, wat voor de planners in de verschillende regionale NAVO-hoofdkwartieren soms lastig is. Alvorens in te gaan op SFN's rol in *Theatre-Wide Support* wordt eerst een kort overzicht geven van wat de meer algemene rol van SFN binnen de Alliantie inhoudt.

STRIKFORNATO's Mission[4]:
On order SFN will provide a Maritime Battle Staff, OPCOM directly to SACEUR, to deliver a rapidly deployable and scalable headquarters capable of planning and executing full spectrum joint maritime expeditionary operations and providing command and control of maritime Ballistic Missile Defense, primarily through integration of U.S. naval and amphibious forces, in order to provide assurance, deterrence, and collective defense for the Alliance.

Binnen SFN komen drie elementen van *Maritime Strike* samen: *Carrier Strike, Expeditionary Strike* (amfibische operaties) en *Long Range Precision Strike* (bijvoorbeeld de *Land Attack Missiles*). Een vierde rol van SFN mag daarbij niet over het hoofd worden gezien, namelijk die binnen het *Standing Defence Plan -11000 'Persistant Effort'* (*Ballistic Missile Defense*), een onderdeel van *Integrated Air and Missile Defense* (IAMD), waar Nederland met haar SMART-L ELR (*extended long range*) radarcapaciteit bijvoorbeeld tijdens de oefening Formiddable Shield '21 een bijdrage aan heeft geleverd.

STRIKFORNATO is SACEUR's snel inzetbare hoofdkwartier voor *Maritime Power Projection*. Met een *Notice to Move* van vijf dagen is SFN een van de hoofdkwartieren die invulling geeft aan de wens van SACEUR om te kunnen reageren met de zogeheten '*speed of relevance*' in het complete conflictspectrum van vrede naar crisis en conflict. SFN kent haar oorsprong in 1953, oorspronkelijk als *Maritime Battle Staff* met de naam STRIKFORSOUTH, met als focusgebied het Middellandse Zeegebied. Sinds 2004 is deze omgevormd naar STRIKFORNATO met een operatiegebied in NATO's gehele AOR en onder directe OPCOM van SACEUR, gepositioneerd naast de *Joint Force* en *Domain Commands*. Afhankelijk van de opdracht van SACEUR ondersteunt SFN met haar eenheden één of meerdere JFC's in een *supporting-supported* relatie. SFN is een MOU-organisatie (*Memorandom Of Understanding*) van dertien landen met de VS als *lead nation*. Het hoofdkwartier heeft ongeveer 130 functies waarvan Nederland er twee bekleedt. Te weten: een functie als *littoral operations planner* in de J5 *plans & policy* afdeling en een functie bij de J3 als *branche head* IAMD (*Integrated Air and Missile Defense*).



Een MH-60S *Sea Hawk* helikopter vliegt naast de Italiaanse OPV *Orione* P410, 27 januari 2022 (B. Chambers & A. Beardsley, US Navy)

Om invulling te kunnen geven aan deze missie bestaat er een hechte relatie tussen SFN en de staf van de *USN Sixth Fleet*, gevestigd in Napels. Bij inzet van Amerikaanse *High End Maritime Strike* capaciteiten onder bevel van de NAVO versterkt de staf van de 6e vloot de staf van SFN. Dit gebeurt hetzij aan boord van het USS Mt Whitney of aan de wal vanuit Napels of Oeiras in Portugal. De commandant (3-ster vlagofficier) van de 6e vloot is tevens de commandant van STRIKFORNATO en daarnaast plaatsvervangend commandant van de *U.S. Naval Forces Europe/ Africa* (USNAVFOREUR/AF). Een drukke baan waarbij slechts een klein deel van de aandacht op de NAVO is gefocust. In de praktijk runt de plaatsvervangend commandant van SFN, een Britse 2-ster vlagofficier, op dagelijkse basis het hoofdkwartier in Oeiras.
De afgelopen twee jaar heeft SFN zichzelf opnieuw uitgevonden onder de nieuwe koers van de NAVO, daarmee verwijzend naar SSD en SASP, maar ook onder een nieuwe koers van de Commandant USNAVFOREUR/AF. Een nieuwe koers die ervoor zorgt dat de *force flow* van Amerikaanse *High End Maritime Strike* capaciteiten richting de NAVO meer vastomlijnd is geworden. Steun aan meerdere JFC's tegelijkertijd (*theatre-wide*) staat daarbij centraal. Parallel aan het SSD en SASP werkt USEUCOM (*US European Command*) momenteel aan een nieuw plan om deze *force flow* in lijn met de NAVO-plannen vast te leggen. SACEUR is naast zijn rol als militair bevelhebber van de NAVO tevens commandant van USEUCOM en daarmee verantwoordelijk voor alle Amerikaanse eenheden en Amerikaanse defensieplannen in Europa.

De *Transfer of Authority* (TOA) van de *Carrier Strike Group-8* (*CSG-8*) naar de NAVO is een treffend voorbeeld van de *force flow* van *High End Maritime Strike*. Het USS Harry S. Truman wordt namelijk als vlaggenschip aangestuurd door SFN, wat op die schaal niet meer heeft voorgedaan sinds het einde van de Koude Oorlog. Het illustreert hoezeer de geopolitieke spanningen rondom Oekraïne zijn opgelopen. De *enhanced vigilance activity* waar CSG-8 onder bevel van de NAVO voer had de naam *Neptune Strike* en bediende zowel JFC Napels als JFC Brunssum van de gewenste Strategische Communicatie (STRATCOM)-effecten. *Neptune Strike* had twee belangrijke doelstellingen. Allereerst het beoefenen van de coördinatie en afstemming van operaties in lijn met de beoogde STRATCOM-effecten met SHAPE, AIRCOM, MARCOM, JFCBS en JFCNP. Meest bedoeld als afschrikking jegens Rusland. De tweede doelstelling was het faciliteren van training van de bemanningen van schepen en de *Carrier Air Wing*. Voor dat laatste ging een wereld van mogelijkheden open door gebruik te maken van SFN met haar liaison netwerk vertakt door de hele NAVO. Er zijn vanuit de Adriatische Zee missies gevlogen door heel Europa met medewerking van meer dan 25 NAVO-lidstaten. Ook voer SNMG2 een korte periode in het vlootverband mee.

Naast de integratie van *Carrier Strike* capaciteiten en de staande BMD-missie werkt SFN aan het verder integreren van *Expeditionary Strike* Capaciteiten onder NAVO-vlag. Zo is er sprake van het voor bepaalde periodes onder bevel nemen van de zogenaamde ARG/MEU (*Amphibious Ready Group/ Marine Expeditionary Unit*) op het moment dat ze in het verantwoordelijkheidsgebied van EUCOM opereren. Op deze wijze zou SFN via haar Amerikaanse netwerk een belangrijke bijdrage kunnen leveren in het mede coördineren en synchroniseren van amfibische capaciteiten binnen de Alliantie. Iets waar binnen het NALES- (*NATO Amphibious LeaderS*) werkverband al langer naar wordt gestreefd.

NS-22 Press Statement[5]:
Neptune Strike 2022 highlights the natural evolution of NATO's ability to integrate the high-end maritime warfare capabilities of a carrier strike group to support the defense of the Alliance.

Tot slot

Op 24 februari, tijdens de totstandkoming van dit artikel, valt Rusland Oekraïne binnen. Binnen een paar dagen werd de eerste fase van alle vijf de GRP's geactiveerd. Dit toonde een unieke mate van cohesie tussen de NAVO-partners. Planners binnen de NAVO zijn druk bezig met de voorbereiding op een mogelijke volgende fase van het conflict. Extra troepen zijn inmiddels gemobiliseerd en actief het oosten van het NAVO-grensgebied. Hoewel de oudere plannen (GRP's) gebruikt zijn voor de initiële mobilisatie, vindt de planning voor de volgende fase al plaats binnen de lijnen van DDA, SASP en het *New force Model*. De liaisons van SFN zijn alweer uitgezonden richting SHAPE, AIRCOM, *Sixth Fleet* en JFC Napels om een mogelijk volgende TOA-periode voor te bereiden ten behoeve van verdere *deterrence* richting Rusland, *reassurance* naar partners, het tonen van *Alliance Cohesion* en het bieden van collectieve verdediging indien noodzakelijk. Het bieden van *Reassurance* en het tonen van *Alliance Cohesion and Readiness* is de afgelopen 30 jaar nog nooit zo belangrijk geweest.

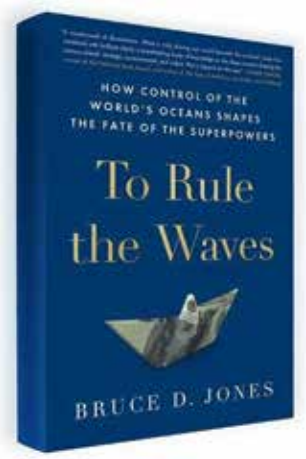
Luitenant-kolonel der Mariniers Jan Willem van Dijk is momenteel *Senior Plans and Policy Advisor* bij *Naval Striking and Support Forces* NATO en was in zijn vorige functie Commandant van NLMARSOF.

Noten

1 SSD geeft richting aan de afschrikkingsactiviteiten van NAVO-landen in vredestijd. Deze activiteiten vallen binnen het mandaat van SACEUR. Voor het uitvoeren van deze activiteiten heeft SACEUR geen aparte toestemming nodig van de Noord-Atlantische Raad. In SSD worden zogenaamde *Vigilance Activities* (VA's) beschreven. De oefening *Neptune Strike*'22 was een *Vigilance Activity*. Verder wordt er binnen de NAVO gesproken over *enhanced Vigilance Activities* (eVA's) waar het activiteiten betreft als directe reactie op Russische activiteiten.
2 De rol van Allied Command Transformation (ACT) is bewust buiten de beschouwing gelaten.
3 Holslag, Marineblad augustus 2021, "*Het wordt steeds moeilijker onze schepen te verdedigen, daarom moeten we vanaf een afstand hard kunnen terugslaan. Vuurkracht wordt belangrijker, alsook een zekere redundantie*".
4 Zie: https://sfn.nato.int
5 Zie: *https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/2908325*

Boeken

To Rule the Waves
How Control of the World's Oceans Determines the Fate of the Superpowers



Auteur	Bruce D. Jones
Uitgever	Scribner, New York (2021)
Omvang	400 blz
Prijs	€ 18,99
ISBN	9781982173029

Kunnen alle geopolitieke analyses geschreven vóór februari 2022 de prullenbak in? Het boek van Bruce Jones zeker niet. Enerzijds omdat de huidige spanningen in de wereld geen verrassing zijn na het lezen van zijn analyse. Anderzijds omdat hij niet een geopolitieke aardverschuiving heeft voorspeld, maar een geopolitieke tsunami. Zijn focus ligt namelijk niet op het Europese continent en Rusland, maar op het maritieme domein en de rivaliteit tussen de VS en China. Het boek biedt echter meer dan een analyse van machtspolitiek.

To Rule the Waves leest als een reisverslag langs werelddelen, door tijdperken en langs vakgebieden. De auteur, een Amerikaanse academicus en politiek analist, onderzoekt met brede blik en in een vlotte schrijfstijl de ontwikkelingen in het maritieme domein. De ruim driehonderd pagina's (exclusief voetnoten) behandelen de geopolitieke geschiedenis en de door zeevervoer geglobaliseerde economie (circa vijftig procent van het boek), de huidige maritiem-militaire competitie (circa dertig procent), naast energiepolitiek en klimaatverandering (circa twintig procent). Terloops geeft hij daarbij antwoord op vragen als: hoe komt het dat containerrederijen *Maersk* en *OOCL* zo invloedrijk zijn en dat Rotterdam in de twintigste eeuw de grootste haven ter wereld werd? Hoe draagt de scheepvaart bij aan de toenemende polarisatie van de Amerikaanse maatschappij? Wat zou Mahan denken over het huidige wereldbeeld? Welke opties heeft de *US Navy* in het geval van Chinese agressie? Hoe beïnvloedt klimaatverandering nu al de spanningen in de Zuid-Chinese Zee?

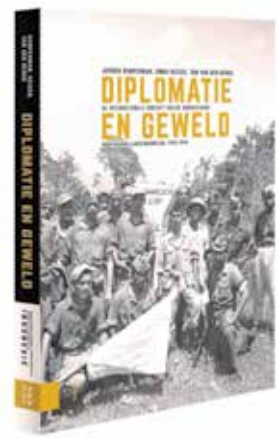
Voor het schrijven van het boek reisde Jones de wereld rond, deels per containerschip. Zo doet hij verslag vanuit de haven van Singapore, vanuit een onderzeebootbunker in Noorwegen en vanaf een marinebasis op Hawaii, in een stijl die doet denken aan Robert D. Kaplan. Dit levert een kleurrijk beeld op, waarbij de lezer een beter begrip krijgt van het maritieme handelssysteem en de totstandkoming daarvan in de recente geschiedenis. De kracht van het werk schuilt in de synthese van de verschillende onderwerpen, die doorgaans in afzonderlijke boeken aan bod komen. Jones trekt bijvoorbeeld parallellen tussen WOI en de huidige wapenwedloop en duidt de relatie tussen militaire oceanografie en klimaatwetenschap. Tegelijk heeft de brede focus ook een keerzijde. Jones weet onderwerpen helder en bondig uit te leggen, maar voor meer diepgang en nuance zijn andere werken geschikter. Bijvoorbeeld het bijna gelijknamige boek *To Rule Eurasia's Waves: The New Great Power Competition at Sea* (2021) van Geoffrey F. Gresh over de maritieme competitie tussen China, Rusland, India en de VS; of bijvoorbeeld *Outside the Box: How Globalization Changed from Moving Stuff to Spreading Ideas* (2020) van Marc Levinson over de (maritieme) wereldhandel. De brede aanpak van de auteur betekent ook dat sommige onderwerpen de lezer meer zullen aanspreken dan andere. Een lezer die niet tegelijk historicus, econoom, maritiem strateeg, energiedeskundige en klimaatwetenschapper is, zal gegarandeerd tot nieuwe inzichten komen.

Het boek heeft twee tekortkomingen die hopelijk in een tweede druk worden opgelost. Ten eerste missen afbeeldingen, kaartjes en grafieken, die in een oogopslag duidelijk maken wat de auteur probeert te zeggen. Ten tweede bevat de tekst een groot aantal storende foutjes, die met een andere woordkeuze en betere redactieslag voorkomen hadden kunnen worden. Zo spreekt hij bijvoorbeeld over Amerikaanse 'marinierslandingen' in Normandië (beter: amfibische landingen) en over Chinese *Harpoon missiles* (beter: *anti-ship missiles*). Zijn classificatie van de *Kriegsmarine* als 'second-most powerful navy' in WOII doet de wenkbrauwen fronsen, evenals zijn vergelijking van het AIS-systeem met een *flight data recorder* (zwarte doos) in de luchtvaart. De foutjes doen echter geen afbreuk aan de kern van zijn betoog.
De wereld staat aan de vooravond van ingrijpende wijzigingen in het maritieme domein. Deze veranderingen zijn van economische, militaire en klimatologische aard en versterken elkaar. De hieruit volgende veiligheidsvraagstukken benadert Jones enigszins genuanceerd waarbij hij naast risico's voor confrontatie ook kansen ziet voor samenwerking. Hij waagt zich niet aan gedetailleerde toekomstscenario's, evenmin is hij optimistisch: 'So far, we've not seen great power tensions rise to the level of direct military confrontation; but the tidal pull that precedes a tsunami is gaining strength.' De ons bekende - relatief vreedzame - wereld zal blijvend veranderen door de vrijwel niet te stoppen krachten van klimaatverandering en Chinees-Amerikaanse rivaliteit.
De *Marineblad*-lezer doet er goed aan deze tsunamiwaarschuwing te lezen.

LTZ 1 Matthijs Ooms MSc MA, NLDA

Diplomatie en geweld

De internationale context van de Indonesische onafhankelijkheids-oorlog, 1945-1949



Auteurs	Jeroen Kemperman, Emma Keizer & Tom van den Berge
Uitgever	Amsterdam University Press, Amsterdam (2022)
Omvang	208 blz
Prijs	€ 24,99
ISBN	9789048556762

Onlangs verschenen de eerste resultaten van het onderzoeksprogramma 'Onafhankelijkheid, dekolonisatie, geweld en oorlog in Indonesië'. Dit langlopende project van het KITLV, NIOD en het MIHM zal uitmonden in twaalf publicaties. Het hier besproken boek, Diplomatie en geweld, bevat de neerslag van het deelproject over de internationale politieke context van de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog. Het beziet de oorlog door de ogen van toenmalige buitenstaanders. Per slot van rekening was dit een conflict met globale reikwijdte, waarin niet alleen Nederland en de Indonesische Republiek, maar ook andere partijen een rol speelden.

NIOD-onderzoeker Jeroen Kemperman trapt af met een hoofdstuk over de Britse en Amerikaanse visies op het oorlogsgeweld. Over die materie was al het nodige geschreven. Londen en Washington waren nu eenmaal nauw bij het conflict betrokken. De Britten omdat zij enige tijd zelf troepen in de archipel gestationeerd hadden, de Amerikanen vanwege hun betrokkenheid bij de zogeheten Commissie van Goede Diensten van de Veiligheidsraad. In oudere publicaties lag het zwaartepunt op hun diplomatieke manoeuvres en interne debatten over het te voeren beleid. Kemperman pakt het anders aan. Hij stelt de visies op het Nederlandse gebruik van militair geweld centraal en concludeert dat de Britten en de Amerikanen er beduidend kritischer over waren dan lang is aangenomen.

Hoofdstuk twee draait om een bijzondere vierkantsverhouding in Zuidoost-Azië: Frankrijk en Nederland enerzijds; Vietnam en Indonesië anderzijds. Voor de connecties tussen deze landen hadden historici voorheen nauwelijks oog. Ten onrechte, zo meent auteur Tom van den Berge. De Europese mogendheden zochten namelijk steun bij elkaar voor herovering van hun koloniën, de jonge Zuidoost-Aziatische republieken vonden elkaar in hun strijd om onafhankelijkheid. De *main takeaway* is dat het Nederlandse streven naar een federale staat in Indonesië volgens Van den Berge is gemodelleerd naar de Fédération Indochinoise. De Nederlandse onderhandelaar Van Mook -waarover Van den Berge eerder een puike biografie afleverde- had, naar eigen zeggen, 'plagiaat' gepleegd en op basis van de *Union Française* de Nederlands-Indonesische Unie 'uitgevonden'. Emma keizer behandelt in het derde hoofdstuk de materieelvoorziening voor de Nederlandse krijgsmacht. Waar haalde Nederland de middelen vandaan om overzee een grootschalige oorlog uit te vechten? Keizer laat zien dat de Britten en Amerikanen weliswaar wapenembargo's instelden tegen de strijdende partijen in Indonesië, maar tegelijkertijd aan Den Haag de indruk gaven dat 'onder de toonbank' nog wel wat te organiseren viel. Zij bekritiseerden openlijk de rekolonisatie en het gewelddadige militaire optreden in de archipel, maar lieten hun Europese bondgenoot niet zomaar in de steek en hadden bovendien belang bij de openstelling van Indonesië voor de wereldhandel. Afkeuring van het Haagse beleid ging dan ook gepaard met heimelijke lankmoedigheid ten aanzien van de levering van militair materiaal. Ditzelfde kan gezegd worden over de manier waarop internationale bemiddelaars en militaire waarnemers omgingen met het oorlogsgeweld. De Commissie van Goede Diensten stelde dat het hoofddoel – een politieke oplossing – verder uit beeld zou geraken indien te veel aandacht werd besteed aan militair geweld. Laatstgenoemde liet zich het beste beteugelen, zo redeneerden met name de VS, door het zoveel mogelijk buiten beeld te houden. De wrange consequentie is dat de belangstelling voor militaire excessen ondergeschikt bleef aan de naleving van het staakt-het-vuren om het toch al moeizaam verlopende vredesproces niet te laten stranden.

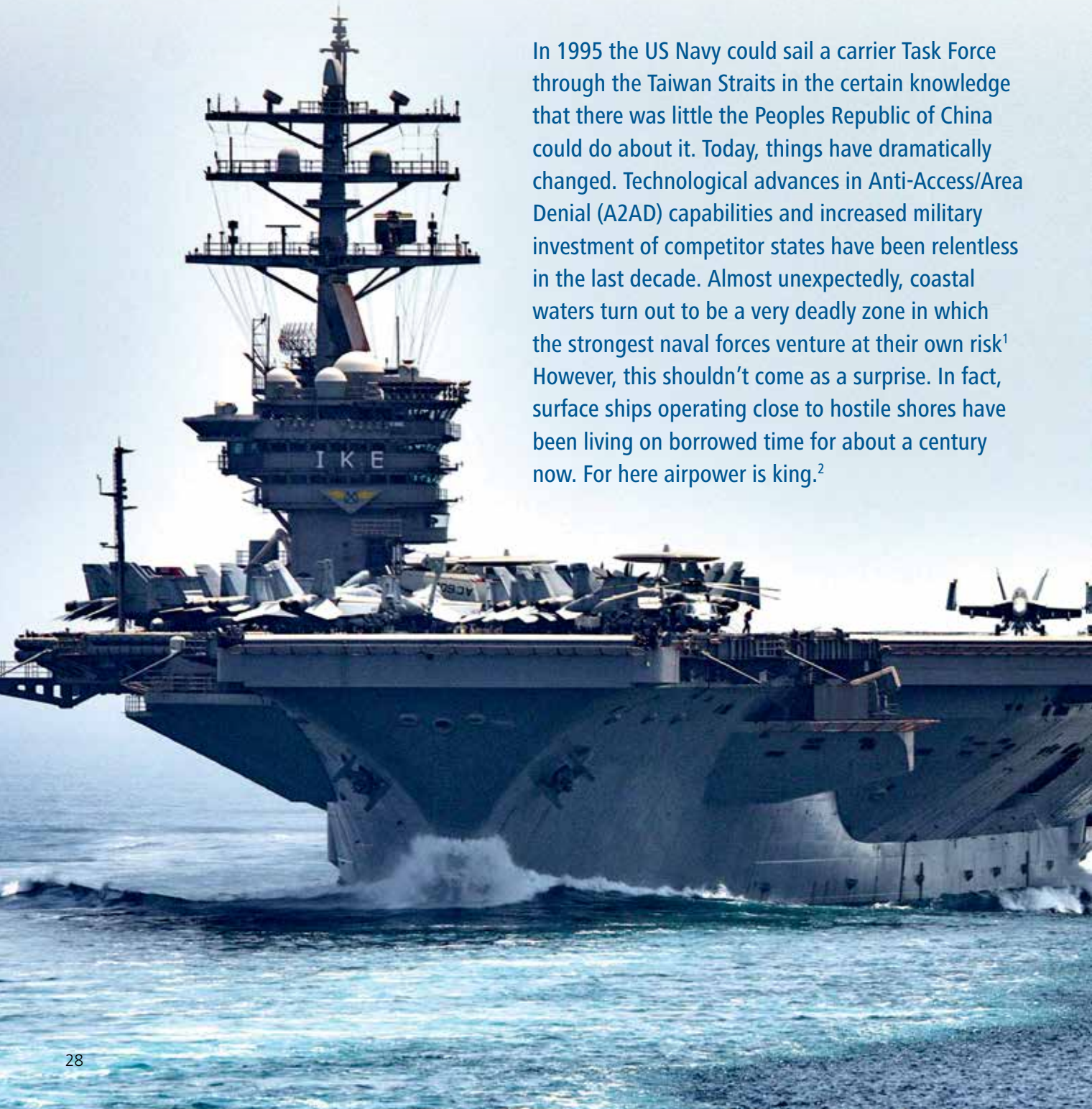
Diplomatie en geweld is een lezenswaardig boek. Of beter: een belangwekkende bundel. De onderzoekers hebben gedegen archiefonderzoek verricht en nieuwe, soms verrassende inzichten gepresenteerd. Wil men een compleet beeld van de internationale context krijgen, dan moeten toch ook oudere publicaties worden geraadpleegd. Dit is immers geen uitputtend overzicht van de internationale politieke context van de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog, maar een *capita selecta*-werk. De hoofdstukken staan nogal op zichzelf: ze bevatten dan wel concluderende opmerkingen, een overkoepelende conclusie ontbreekt. Sommige aspecten komen evenwel aan bod in de samenvattende studie van het onderzoeksprogramma: *Over de grens*. Als er één rode draad in *Diplomatie en geweld* kan worden ontwaard, dan is het wel dat een aloud principe steeds de doorslag gaf: landen laten zich vooral leiden door geopolitieke en economische belangen. *'Les états n'ont pas d'amis, ils n'ont que des intérêts'*.

Mr. drs. R.H.T. Jansen, Radboud Universiteit

Frederik Mertens MA

A No Man's Land in the Narrow Seas

Chasing the battlefleet from the ocean



In 1995 the US Navy could sail a carrier Task Force through the Taiwan Straits in the certain knowledge that there was little the Peoples Republic of China could do about it. Today, things have dramatically changed. Technological advances in Anti-Access/Area Denial (A2AD) capabilities and increased military investment of competitor states have been relentless in the last decade. Almost unexpectedly, coastal waters turn out to be a very deadly zone in which the strongest naval forces venture at their own risk[1] However, this shouldn't come as a surprise. In fact, surface ships operating close to hostile shores have been living on borrowed time for about a century now. For here airpower is king.[2]

In the following analyses, I present the problem that we have forgotten this historical lesson. The first half of the Second World War should have made it abundantly clear, but in the second half Allied industrial superiority translated itself in a military supremacy that obscured the hard bought knowledge that a surface fleet in coastal waters presents a risky venture. This distorted view was further compounded by the unique and anomalous period of American naval hegemony during the Cold War and in the Age of False Security that followed. But as the world is currently returning to a more natural multi-polar international system in which the fruits of technological progress are evenly divided, this period is ending. We must adapt, starting in the waters close to a hostile shore. The inability of 'classic' airpower to defend a fleet against the 'new' airpower of long ranged land-based missiles again makes these waters dangerous for any surface fleet, especially if combined with the humble but deadly sea mine.[3]

The Deadly Mediterranean

The first signs of the new hegemon appeared during the First World War and were grasped by visionaries like Colonel Billy Mitchel who demonstrated in July 1921 that aircraft could sink ships. But the Second World War proved with terrifying clarity that surface ships could not operate within range of air power without air cover of their own. To learn what land-based airpower can do, we should not focus on the victorious battles of 1944-1945 but follow the advice of Marshal of the RAF Sir Arthur William Tedder and study the early campaigns of the war 'There are no big battalions and blank cheques then'.[4]

A telling example can be found in the scintillating waters around Crete in spring 1941. The Royal Navy and British and Allied merchant navies[5] had just evacuated the British Expeditionary Force from Greece, suffering grievous casualties from the *Luftwaffe* but determined not to let the army down. It found itself forced to support the defence of Crete with no airpower to cover it. In a mix-up of intelligence, the British High Command considered the naval part of the German attack so dangerous that surface ships should stop it, but this left the British ships hideously exposed to German airpower. And although the British fleet was successful in stopping the German amphibious operations – to little avail as the main attack was airborne – the attrition rate was horrendous. Just the foray into the Aegean on 22 May cost the British two cruisers and a destroyer sunk and two battleships, two cruisers and several destroyers damaged.[67]

To defend itself properly, a fleet needs its own aircover, either land-based or on its own aircraft carriers. But even when supported by carriers, venturing within range of land-based airpower was very hazardous indeed. This is well illustrated by Operation Pedestal in August 1942. The goal was to resupply the strategically vital island of Malta which was balancing on the brink of starvation. To succeed, a convoy had to be pushed through in the face of submarines, small surface craft and the Italian battle fleet but above all, strong airpower operating from land bases. This required a major commitment from the Royal Navy, which came in a force of four carriers: three to support the fleet and one to fly off extra Spitfires to Malta. In an epic of valour, supported by some crucial mistakes of the Axis High Command, just enough ships managed to reach Malta to keep the island fighting. The cost however had been enormous. The convoy had been halved and the British had lost one of their carriers sunk, one of their carriers heavily damaged and out of action and a further bevvy of cruisers and destroyers sunk and damaged. In the Royal Navy's experience 'Air power had chased the battlefleet from the ocean, and now posed a threat to every surface warship'.[8] Air defence guns primarily reduced the effectiveness of air attacks while ammunition lasted and only imposed limited attrition. Aircraft carriers and the aircraft they carried were the true weapon against enemy airpower.



The aircraft carrier USS Dwight D. Eisenhouwer transits the narrow Hormuz Strait as part of the US Navy 5th fleet, July 2016 (Wikimedia Commons)

The Double Historical Anomaly

This dominance of the aircraft carrier has been the essence of the American experience of naval warfare since 1944-1945. With the defeat of the Japanese, German and Italian fleets the US Navy faced no maritime enemies of note and the only other great navy left was the British, who were now relegated to the role of a steadfast but ever declining ally.[9] While the USSR made definite attempts to threaten the Western hold of the high seas with an ever-increasing sea denial capability, it never managed to challenge the sea control imposed by the American strike carriers beyond its adjoining seas.

Historically, such naval supremacy has not been seen since the Roman Empire and their complete control over the *Mare Nostrum*. The direct predecessor of American dominance was the British *Pax Britannica* policed by the Royal Navy. But even at its apogee, the British operated at the 'Two-Power Standard' which required the Royal Navy to be as strong as the second and third naval powers combined – which effectively meant France and Russia. This implied that the combined strength of *all* other navies in capital ships would easily outnumber British strength. Fast forward to the end of the Cold War and compare this with the US Navy and we see that *no nation in the world* can compete with the fifteen American strike carriers and their highly capable and versatile airwings, while all other carriers in existence are outnumbered by US amphibious assault carriers.[10]

Still, the US Navy had to be cautious when operating close to land against a peer opponent. On the high seas, a carrier airwing reigns supreme as there are simply no other fighter aircraft to contest air superiority.[11] But when a carrier gets closer to a continental landmass the relative strength of a carrier airwing dwindles. The plus minus 240 fighter and strike aircraft that the combined might of a four carrier NATO strike fleet at the end of the Cold War could have put in the air would have dominated the Atlantic. They could certainly have made the difference on an extreme flank like Northern Norway. The strength and confidence of the US Navy manifested itself in a forward strategy into the teeth of Soviet air and naval power in the icy waters of the North Atlantic.[12] But on the central front they would have at best been a slight reinforcement of the bulk of the 5.000 NATO combat aircraft fighting their 7.000 Warsaw Pact counterparts, while at the same time placing those vital carriers in harm's way.[13]

With the end of the Cold War, American naval power was at a high as there were simply no peer opponents left. With Soviet sea denial capability dissolving and threats on the high seas disappearing, the US navy was looking for a new mission in a period of ever shrinking defence budgets and found it in power projection from the sea. Supercharging the ongoing process of seeing their strike carriers first and foremost as tools to deliver airpower against a hostile shore rather than as capital ships exerting sea control. Facing second and third rank militaries that might be pressed to withstand the might of a single carrier air wing and had no hope to pierce the layered defences of a task force, this was for a decade or two quite feasible. It allowed this anomalous era to enter a second stage, in which the future force structure of the US Navy would be tailored to fighting close to shore. Rather than deep water escorts to fight submarines while beating of missile attacks, the future American surface combatants were to be the fast 'knife fighting' inshore craft that became the Littoral Combat Ship (LCS) and the highly advanced and expensive gun platform of the DD-21 Zumwalt Class, both designed to get in close and personal and take the fight to the enemy. Other Western navies followed suit, lifting along on the coattails of American sea power. The Dutch navy is a good example. A cynic might say the Royal Netherlands Navy managed to save its submarines by finding a role for them in anti-piracy missions under the Somalian coast, but all their P-3 Orion aircraft were mercilessly axed and its sizeable frigate fleet reduced to a shadow of its former strength.[14] However, it gained two larger amphibious ships, ready to join its allies in the coastal arena.

Land Based Anti-Ship Missiles and A2AD

But the march of history is inexorable and technical progress relentless. New and old contenders of American naval supremacy understandably did not sit idle and at least tried to contest this supremacy in their home waters. Harnessing submarines, fast attack craft (FAC), sea mines and airpower Russia and China are now denying the US Navy and its Western allies easy access to their own backyards. In our own *hybris* this has caused such a shock that we have dubbed controlling your home waters an A2AD strategy. In all truth, this was to be



Image of a Ukranian R-360 'Neptune' anti-ship missile testfired, April 2019 (Ukranian Government)

expected. Nothing in there that the *Jeune École* would not applaud.[15]Against a peer opponent, a fleet ventures close to shore at its own risk. And this risk has now immeasurably increased by an incremental technological advance: the growing range of (mobile) land based anti-ship missiles (AShM). At the first glance, these AShM only seem part of the A2AD threat, but they're hybrid by nature. In essence, they have both the advantages of airpower and coastal artillery and that confers them some very desirable qualities. Considering that a fleet operating under a hostile shore must at least contest air superiority, FAC are only a threat if they benefit from a coastline in which they can hide. Otherwise, they are hideously vulnerable.[16]Submarines are a far greater danger but have been around in coastal waters since the First World War.[17] Aircraft can be dealt with by land- or carrier-based aircraft, either by attacking their bases or shooting them from the sky. But while land-based mobile AShM are nothing new, extending their range becomes a game changer. The key to layered air defence is killing the missile carriers and only aircraft can do this. If the Cold War had turned hot, the Soviet Northern Fleet Aviation Units would not have worried much about the US Aegis cruisers but would have had nightmares of AEW vectored F-14 Tomcats pouncing them with AIM-54 Phoenix missiles.

'When facing land-based missiles, the choice becomes relying on the air defences of the surface ships or knocking out the land-based missiles before they can even be fired'

But air supremacy is to little avail against massed missiles. Even if the aircraft are advanced enough to shoot them down, it is impossible to keep enough aircraft aloft all the time to make a serious dent in a large salvo. Once we are talking about ballistic or hypervelocity AShM, aircraft don't even enter the picture. When facing land-based missiles, the choice becomes relying on the air defences of the surface ships or knocking out the land-based missiles before they can even be fired. The first is problematic. However capable an air defence system is, it relies on sensors that can be spoofed or jammed and – unless we are talking about directed energy – has limited reserves of ammunition. Against a peer opponent, the advantage squarely lies with the missiles. In a limited war, even a second-rate or third-rate foe with a few pockets of excellence can turn into a mortal threat. You only need one leaker. Knocking out mobile missile batteries is even harder. If the stellar handling of the Serbian air defences in 1999 wasn't enough proof, the present war in the Ukraine clearly shows that a capable opponent can keep his launchers alive even when faced by an overwhelmingly superior foe. Even with full air supremacy, it would take a long and dedicated air campaign to destroy fleeting mobile targets using cover, concealment and dispersion, if possible at all.[18]





An American F-14 Tomcat aircraft from Fighter Squadron 154 firing an AIM-54 Phoenix air-to-air missile, March 1985 (United States National Archives)

Sea Mines: Catch 22

But the hybrid nature of the land-based AShM truly comes in its own when they are used in conjunction with the sea mine. Often forgotten, the sea mine is one of the deadliest and cheapest weapons in existence and literally made for A2AD. Combine it with land-based missiles and you get a truly deadly combination which forces the naval commander trying to gain entry in a Catch 22 situation that fleets used to face when trying to break through narrows protected by sea mines and coastal artillery: the ships that can defend themselves are vulnerable to the mines, while the minesweepers cannot survive the firepower.

The classic example of this no-win situation is the British Dardanelles Campaign of 1915.[19] Originally, the plan was to force entry through the narrows by naval force alone, smashing aside Turkish defences. But sea mines caused such heavy losses on the 'expendable' pre-dreadnoughts that the naval assault was called to a halt until the mines could be swept. This in turn proved to be undoable in the face of mobile coastal artillery. Although attempts were made with modified destroyers and the civilian crews in the minesweeping trawlers were replaced with naval men, the problem remained so intractable that the fateful decision to launch an amphibious operation to clear out the offending guns was taken. Obviously, airpower might hold the key to this conundrum, but in practice failed to solve it. When the allies had captured Antwerp early September 1944 the Germans still held the shores of the Scheldt. Even with the allied air forces thrown against the German bunkers, airpower failed to reliably destroy these hardened point targets and the allies had to fight a nasty campaign to clear the river before they could start the minesweeping operations.[20] It was late November when the first allied ships could unload their cargos in the Antwerp docks. But even a minor power could play this game very effectively. The US Navy was stumped before Wonsan in October 1950 by sampan[21] laid sea mines and improvised coastal artillery. Only when the coast was taken by South-Korean ground forces could the mines be swept successfully. Rather than storming ashore in another daring amphibious hook the 1st Marine Division had to content itself with an easy administrative landing.[22]

'(…) the present war in Ukraine clearly shows that a capable opponent can keep his launchers in operation even when faced with an overwhelmingly superior foe'

Concluding remarks

The advent of long ranged land based AShM has created an air threat close to shore that air supremacy cannot defeat, and air defences can only hope to defend against as long as ammunition stocks last. At the same time, these AShMs have extended the coast artillery and sea mine combination far beyond the inshore waters. Combined, these developments make any seas close to shore a deadly arena in which a surface force ventures only at their peril. And then we haven't even woven the ever-present submarine threat into this picture.[23]

Of course, this is a double-edged sword. It is not just disruptive powers like China and Russia that can wield this weapon, but any military that faces a hostile navy close to its shores.[24] If China can fill the Taiwan Straits with sea mines covered by mobile land-based missiles, Taiwan can do exactly the same. If a US Carrier Task Force will not dare to hazard itself in so deadly an environment, neither will a PRC amphibious group.

This will make projecting force across the sea a very difficult challenge for any power. The days in which a Carrier Task Force could roam the coastal waters of even a second-rate power at will are over. This does not mean carriers have become obsolete. No surface ships can deploy within range of land- or sea-based airpower unless they are within range of fighter protection. The 'Varyag' and 'Marshall Ustinov' groups which Russian navy has deployed in the Eastern Mediterranean mid-February 2022 certainly look impressive, but without aircover these old but powerful cruisers are quite vulnerable.[25] If the situation would further deteriorate into a shooting war, these ships can only hope to have a target close enough to launch their missiles on before they are sunk by airpower or submarine. In the Black Sea, the Russian position is obviously better as land-based airpower can give their fleet fighter cover. But the Russians have been lucky that the Ukrainian 'Neptune' Division has not achieved operational status yet. Its R-360 missiles with their 300 km range would have made it far more dangerous for the Russian Navy to operate near the Ukrainian coast and it is far from unthinkable the Ukraine might be able to improvise and activate a battery (please see note 3). Until it is certain that they cannot, any Russian amphibious move is a hazardous gamble.

But the most profound effect will be on those land locked inland bordered by opposing camps. Well-hidden mobile missile batteries covering sea mines will make surface operations deadly for each side creating a situation in which both sides impose mutual sea-denial. While conflict might start with the surface thick with ships, once the shooting begins the sea will swiftly become

empty with both sides glaring at each other from their coastal fastnesses. When one party decides to go 'over the top' and risks an attack, losses might swiftly become prohibitive. Quite likely, on the narrow seas war will swiftly result in a no man's land.

Frederik Mertens MA has worked in the field of unmanned systems, robots, and AI. Recently, he has returned to writing, both about modern military developments (participating in the recent Integrated Air Missile Defence report of the HCSS) and military history.

Annotation

1 For the purposes of this analysis, coastal waters are those waters that are within (easy) range of landmass-based fighter aircraft. The High Seas are those waters which are (mostly) out of reach of landmass-based fighters.
2 Obviously, the other bane of surface ships is the submarine, but for the purposes of this analysis it suffices to say that the submarine threat is ever present and deadly, but it cannot control, only deny. It is not entirely at home in the coastal waters, but at the same time can use the complex environment with great results.
3 At the time of printing this edition of *Marineblad* the decision was made not to include the sinking of the RU warship *Moskva*, due to the fact that the article represents the author's view on A2AD challenges at the time of writing (late March 2022).
4 M. Hastings, *Operation Pedestal. The Fleet that battled to Malta 1942* (UK 2021) p.348-349
5 Amongst which the Dutch passenger/cargo vessel 'Slamat' was lost.
6 A. Beevor, *Crete. The Battle and the Resistance* (London 1991) p.168
7 Of note here must be the enormous expenditure of air defence ammunition and the inability of ships to remain within range of aircraft once this was gone.
8 P. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery* (London 1976)
9 J. Keegan, *The Price of Admiralty. War at Sea from Man of War to Submarine* (London 1988) p.266
10 I omitted the old Essex Class USS Lexington as this ship only served as a training carrier. Mind you, the only training carrier in the world and a larger ship than the next largest carriers, the French Clemenceau class.
11 M. van Creveld, *The Age of Airpower* (Philadelphia 2011) p.160
12 E. Grove & G. Thompson, *Battle for the Fiørds. NATO's Forward Maritime Strategy in Action* (Runnymede 1991)
13 *Soviet Military Power 1988* (Washington 1988) p.117
14 It must be noted that the Dutch army only barely managed to keep a few PzH2000's – which it had deployed in Afghanistan – but lost its Leopard II tanks – which it did not deploy in Afghanistan. Also, I haven't found a serious source considering the use of submarines in anti-piracy missions written during the Cold War.
15 The originally French conception of the end of the 19th century to defend their coasts against the British battlefleet with sea mines, submarines and light torpedo craft.
16 Even minimal airpower can wipe FAC out. Iran managed to destroy an earlier incarnation of the Iraqi Navy in 1980 during Operation Morvarid. Just two F-4 Phantoms with a combined loadout of twelve AGM-65 Mavericks delivered the killing blow and took care of about the whole of Iraq's FAC arsenal.
17 Submarines played no role in the Russo-Japanese War and were ineffective in the Balkan Wars. But in the First World War their potential became devastatingly clear.
18 S. Biddle, *Military Power: Explaining Victory and Defeat in Modern Battle* (Princeton 2004)
19 N. Steel and P. Hart, *Defeat at Gallipoli* (London 1994) p,16-19
20 J.L Moulton, *Battle for Antwerp. The Liberation of the City and the Opening of the Scheldt 1944* (Inverness 1978)
21 Small wooden boats used in coastal waters and rivers.
22 That winter the 1st Marine Division would have plenty of time to show its mettle in the epic retreat to Wonsan.
23 See note 2.
24 P. van Hooft, N. Nijboer and T. Sweijs, *Raising the Cost of Access. Active Denial Strategies by Small and Middle Powers Against Revisionist Powers* (The Hague 2021)
25 H. Sutton, *Covert Shores http://www.hisutton.com/images/Russian-Navy-Med-Black-Sea-Map-2022-02-17.jpg*

CARTOON



Column



Vastzitten in je eigen verzinsels. Dat is wat je soms ziet, als iemand een fout gemaakt heeft en er met een leugen onderuit probeert te komen. Om dat vervolgens vol te houden heeft zo iemand dan weer een nieuw verzinsel nodig. Totdat hij/zij zich vastdraait. Dat gedrag is ook waar te nemen in de manier waarop Rusland het verlies van de *Moskva* probeert recht te praten. Als het allemaal niet zo ernstig was, zou het lachwekkend zijn.

Wat was er gebeurd? Op 14 april is de kruiser *Moskva* gezonken. Oekraïne claimde de aanval en bronnen in de Verenigde Staten zeggen dat die bewering geloofwaardig is. Het is waarschijnlijk dat twee Oekraïense kruisvluchtwapens de *Moskva* hadden geraakt.

Het uitschakelen van een oorlogsbodem zit vol symboliek. Het laatste grote oorlogsschip dat zo aan zijn einde kwam is de Argentijnse kruiser *General Belgrano*, die in de Falklandoorlog in 1982 door een Britse onderzeeboot tot zinken werd gebracht. Maar het doet ook denken aan de Britse oorlogsfilm *Sink The Bismarck* die in dezelfde jaren als *The Longest Day* gedraaid werd. Dit soort vaartuigen zijn toch nauw verbonden aan nationale trots. Helemaal, als je het schip vernoemt naar de hoofdstad van je land.

Als zoiets je overkomt moet je wel een goed verhaal hebben. In Moskou deden ze hun best. Woordvoerders van de Russische Federatie maakten er in eerste instantie van dat er een explosie was geweest, waarna er brand uitbrak en munitie ontplofte. De bemanning was gedwongen het schip te verlaten, maar zou in zijn geheel in veiligheid zijn gebracht. Ook kwam het bericht van Russische voorlichters dat de brand was bedwongen. Daarna meldde Moskou dat het schip in een storm zou zijn gekapseisd terwijl het naar een haven werd gesleept. Over het lot van de bemanning zijn tot het moment van schrijven van deze column geen officiële verklaringen uitgegaan.

‘Het begint zo langzamerhand echt onbegrijpelijk te worden hoe die Russen de verzinsels van hun politiek leiderschap blijven te geloven’

Het kon in de Russische berichtgeving aan Oekraïne natuurlijk niet gelegen hebben. Maar desondanks orkestreerde de Russische staatstelevisie woedende reacties en dreigementen richting Oekraïne. En zelfs nam Rusland wraak in de vorm van verhevigde raketaanvallen op Kyiv om ‘iets wat de Oekraïners kennelijk nooit gedaan konden hebben’. Ofwel het schip is gezonken door een ramp aan boord, ofwel het is door Oekraïense wapens verwoest. Allebei kan niet, zou je zeggen.

Even voor de duidelijkheid: mijn bronnen zijn *Washington Post*, *Associated Press*, *Radio Fee Europe/Radio Liberty* en de gebruikelijke Nederlandse kranten. Allemaal media die hun best doen het nieuws op waarheidsgehalte te controleren.

Het begint zo langzamerhand echt onbegrijpelijk te worden hoe die Russen de verzinsels van hun politiek leiderschap blijven te geloven. Zou er niemand zijn die een barstje in het bouwwerk van verzinsels ontwaart? Zou er niet ergens een gewetensknaagje ervaren worden? Zijn ze daar allemaal blind en doof? Als straks de eerste oorlogsmisdadigers terecht staan in het Internationaal Strafhof in Den Haag, wat gaan al die Petersburgers, Moskovieten en Magnitogorskers zeggen? *‘Wir haben es nicht gewußt’*?

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



Agenten voor de koning

Engelse spionage tijdens het Rampjaar 1672

Auteurs	Anne Doedens, Liek Mulder & Ruyter de Wildt
Uitgeverij	Waanders Uitgeverij, Zwolle (2022)
Omvang	192 blz
Prijs	€ 22,50
ISBN	9789462623934

Het rampjaar 1672, nu 350 jaar geleden, was er een waarin 'het volk redeloos, de regering radeloos en het land redeloos' was. Engelse spionnen verzamelden inlichtingen in Nederland en koppelden dit terug naar politici in Londen. Uitgebreide spionagenetwerken werden opgezet in de havens waar deze inlichtingen via postboten uit Den Briel en Hellevoetsluis binnenkwamen. In *Agenten voor de koning* geven Doedens, Mulder en De Wildt antwoord op de vraag wie deze spionnen waren en wat zij te weten kwamen. Verpakt in fijne anekdotes gedistilleerd uit voorheen onbelichte archiefstukken. Het voorwoord is geschreven door oud C-ZSK VADM Matthieu Borsboom.



Drieduizend jaar navigatie op de sterren

Mythevorming en geschiedenis

Auteur	Siebren van der Werf
Uitgever	Querido, Amsterdam (2022)
Omvang	176 blz
Prijs	€ 24,00
ISBN	9789021462332

Natuurkundige en navigatiehistoricus Siebren van der Werf verdiept zich in *Drieduizend jaar navigatie op de sterren* in de waarnemingen die zeevaarders hebben gedaan in bijna drieduizend jaar zeevaartgeschiedenis. De sterren waarmee we nu navigeren zijn dezelfde als in de vertellingen van geschiedschrijvers. Sommige van deze vertellingen zijn gebaseerd op de waarheid, andere compleet verzonnen. Toch hebben ze aan de basis gestaan van mythes, legendes en sagen die inherent verbonden zijn met de identiteit van zeevarenden door de eeuwen heen. Zoals Van der Werf zelf al aangeeft, is dit werk een mooie compagnon voor zeilers, schippers en leunstoelreizigers.



Vrouwen in de frontlinie

Deel 2

Auteur	Johan Kroes
Uitgever	Lux Uitgeverij, Apeldoorn (2022)
Omvang	258 blz
Prijs	€ 21,95
ISBN	9789491935343

Op 8 maart 2022, Internationale Vrouwendag, namen minister Ollongren en staatssecretaris Van der Maat van Defensie deel twee van *Vrouwen in de Frontlinie* in ontvangst van auteur Johan Kroes en reservist sergeant der 1e klasse Trainde Frijters. Deze unieke, inspirerende en soms confronterende verzameling ervaringen van vijftig vrouwelijke militairen met het werken voor Defensie in binnen- en buitenland is voorzien van prachtig beeldmateriaal en een tijdlijn met 75 mijlpalen in de historie van vrouwen bij de Nederlandse krijgsmacht. De opbrengst van de verkoop gaat naar Stichting Thuisbasis de Klaproos en Stichting Commando & Family Support.



Deterrence

Selected Articles from the Naval War College Review

Auteur	Roberd C. Ayer (red.)
Uitgever	Naval War College Press, Newport (2022)
Omvang	190 blz
Prijs	PDF via U.S. Naval War College
ISBN	9781935352785

Het onderwerp '*deterrence*' binnen het Amerikaans strategisch denken viel na de val van de Sovjet-Unie op de achtergrond. Sindsdien werd lange tijd geloofd dat Amerika effectief haar wil op kan leggen door het enorme overwicht van de (maritiem-) militaire capaciteit. Niet langer. De verschuivende machtsbalans en geopolitieke ontwikkelingen maken dat het tijd is om *deterrence* als onderdeel van Amerikaans veiligheidsbeleid af te stoffen. Speciaal hiervoor heeft de *U.S. Naval War College Review* een bundel papers uitgebracht die de lezer begeleidt in de fundamentele theorieën over afschrikkingsbeleid. Niet alleen om gebruik te maken van hun indrukwekkende *backlog*, maar ook om nieuwe discussies en studies te ontlokken.



Klimaatgeneraal

Bouwen aan weerbaarheid

Auteur	Tom Middendorp
Uitgever	Uitgeverij Podium, Amsterdam (2022)
Omvang	312 blz
Prijs	€ 21,99
ISBN	9789463810746

Voormalig Commandant der Strijdkrachten generaal Tom Middendorp waarschuwde tijdens zijn bevelvoering al voor de gevolgen van klimaatverandering op de internationale vrede en veiligheid. Een waarschuwing die voortkwam uit de in zijn ogen gebrekkige aandacht voor de connectie tussen klimaat en veiligheid. Zo kan schaarste leiden tot conflictsituaties met als gevolg migratiestromen. In het verlengde hiervan kan een voedingsbodem voor onder andere extremisme ontstaan. In *De Klimaatgeneraal* schetst Middendorp echter niet enkel een doemscenario, maar durft ook met toegepaste oplossingen te komen. Denk aan een hervorming van veiligheidsinstituten, alternatieve wateropslag en een energietransitie met kernenergie als tussenoplossing.

Marco Middelwijk MA

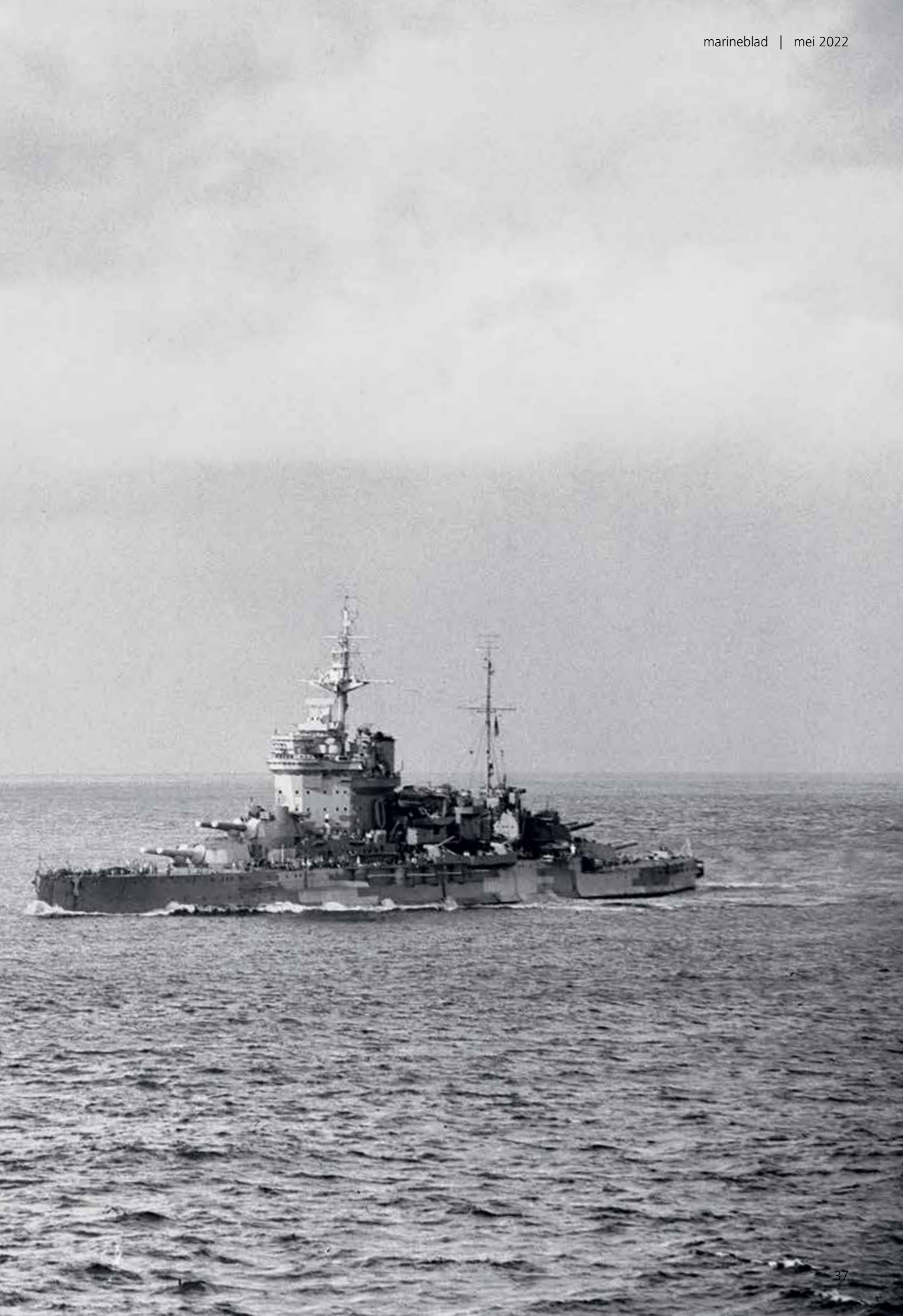
Madagaskar mei 1942

De eerste grote geallieerde joint amfibische operatie van WOII

Op 5 mei 1942 begint een amfibische landing op Madagaskar van het Britse Gemenebest. Dit enorme eiland voor de Afrikaanse oostkust is voor het Verenigd Koninkrijk van groot strategisch belang, maar wordt gecontroleerd door het met Nazi-Duitsland heulende Franse Vichy-regime. Zeker omdat sinds maart 1942 de geallieerde aanvoerlijnen in de Indische Oceaan bedreigd worden door Japan. Voor Groot-Brittannië zijn deze *sea lines of communication* (SLOCs) van cruciaal belang om te kunnen overleven.



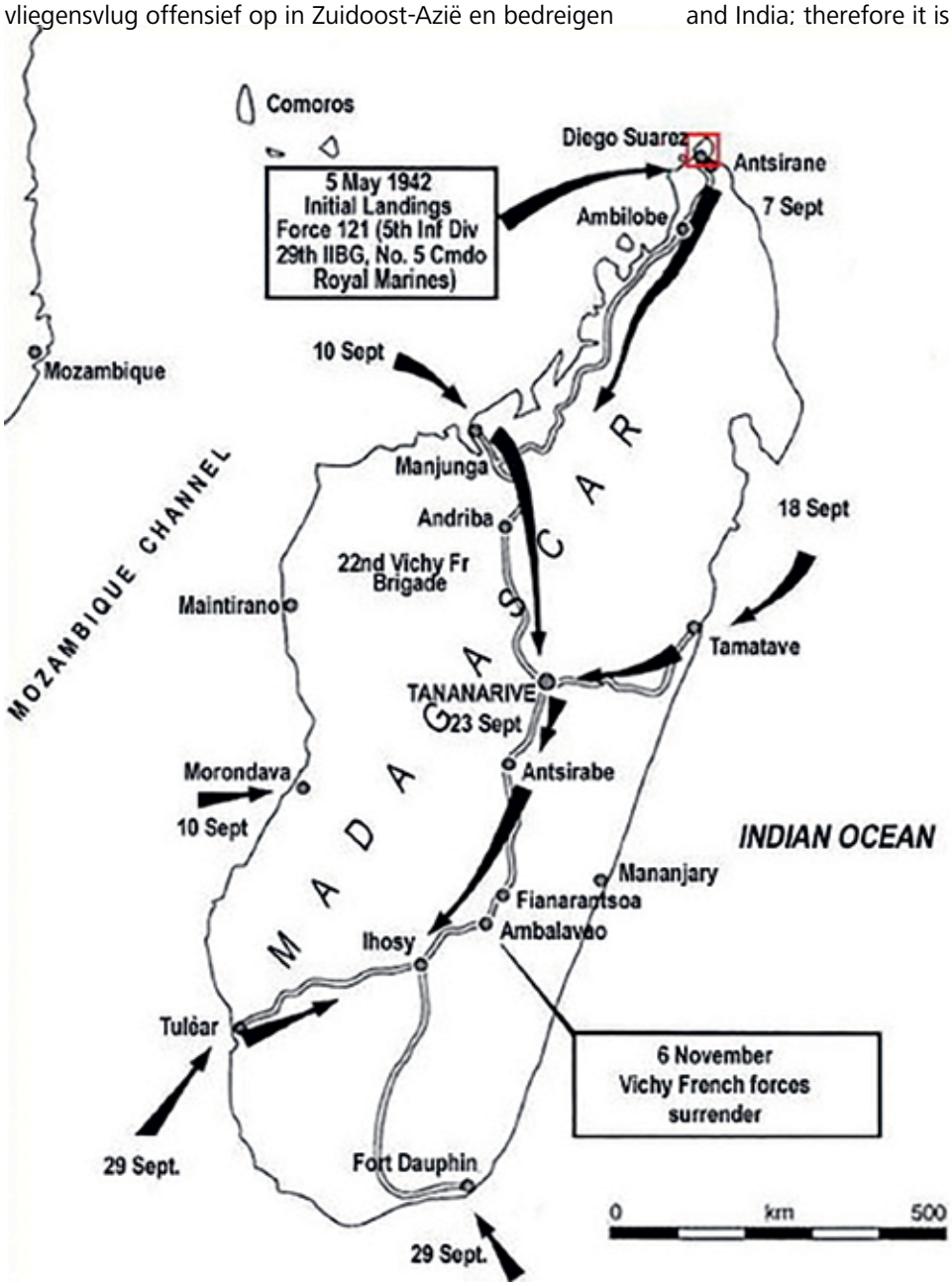
Een Grumman Martlet opererend vanaf het vliegkampschip HMS *Illustrious* vliegt nabij het slagschip HMS *Warspite* tijdens deeloperatie *Stream*, mei 1942 (collectie Imperial War Museum)



De Britten staan er dat voorjaar slecht voor na bijna drie jaar oorlog in Europa en recente nederlagen in Noord-Afrika en Oost-Azië. Mede daarom besluit de Britse premier Sir Winston Churchill dat de schaarse militaire middelen van het Britse Gemenebest worden ingezet voor deze bijzondere missie. In eerste instantie is het louter een *Commonwealth* operatie, die evenwel gaandeweg evolueert naar een *combined* operatie doordat ook diverse Nederlandse marineschepen hierin participeren. De invasie is bovendien een primeur omdat de geallieerden voor het eerst in WOII een *joint* amfibische operatie uitvoeren. Om voornoemde redenen is het, nu precies 80 jaar na dato, op zijn plaats deze relatief onbekende maritieme expeditie te analyseren.

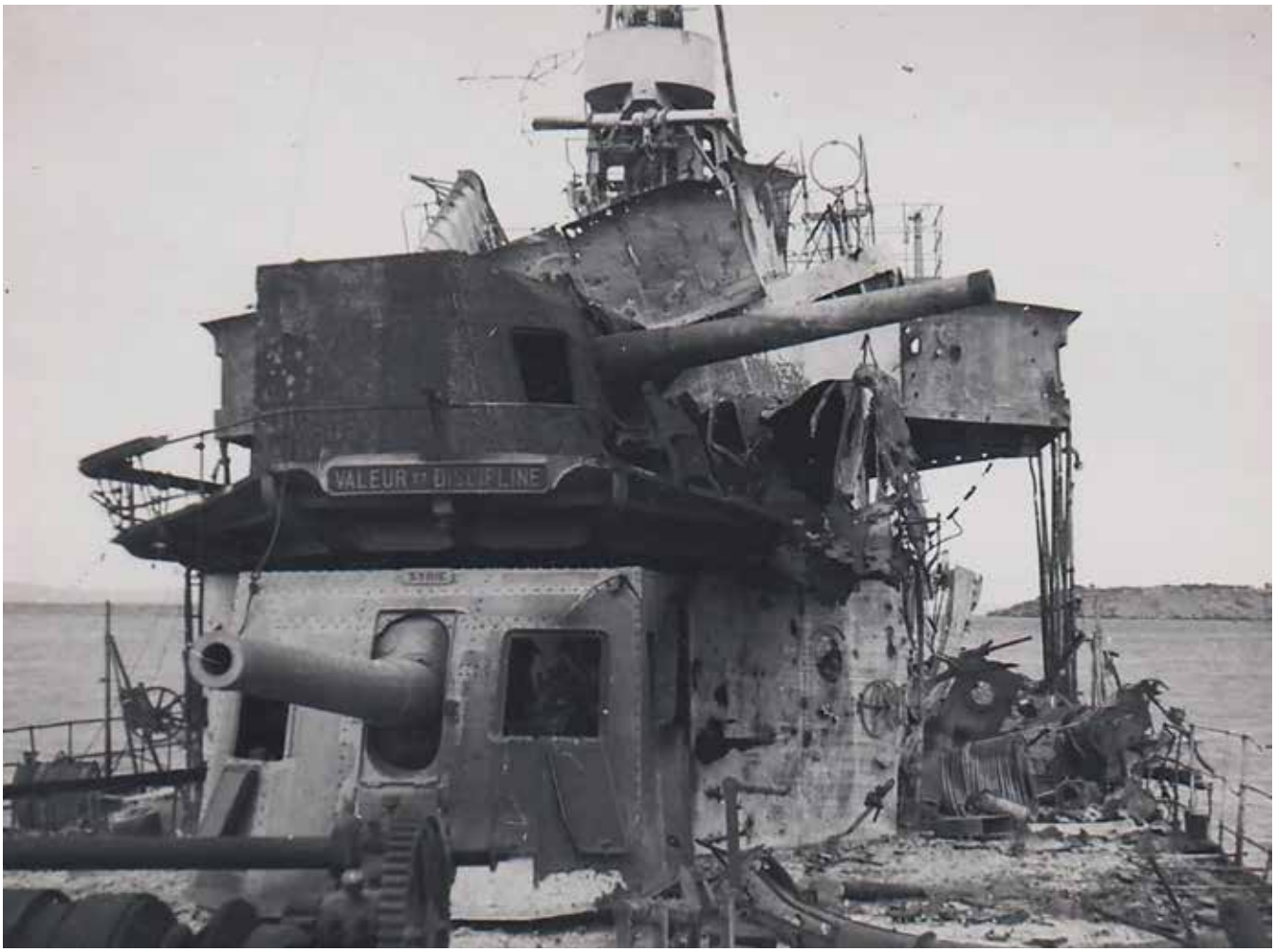
Strategisch belang van Madagaskar

Begin 1942 staan de geallieerden, en dan vooral de Britten, voor een strategisch dilemma. De strijd op de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee legt een groot beslag op de oorlogsmachine van het Britse Gemenebest. Tot overmaat van ramp rukken de Japanners met een vliegensvlug offensief op in Zuidoost-Azië en bedreigen India. Waar moeten de schaarse middelen ingezet worden? Want op hun bondgenoten hoeven de Britten niet te rekenen. De Amerikanen, die pas sinds december 1941 bij de oorlog betrokken zijn geraakt lijden ook grote verliezen en moeten hun strijdkrachten grotendeels nog opbouwen, terwijl de Sovjets op dat moment met de rug tegen de muur staan in hun dodelijke strijd met de Duitsers.[1] Dankzij de SLOCs lukt het Groot-Brittannië door te kunnen vechten. Madagaskar ligt strategisch in de Indische Oceaan met nabije maritieme transportroutes van en naar Australië, India en het olierijke Arabische Schiereiland. Wat het Britse opperbevel zorgen baart, is dat het Vichy-regime het eiland tot beschikking stelt aan Japan – wat eerder gebeurde in Vichy-Indochina, waarna de keizerlijke troepen deze kolonie gebruikten als uitvalbasis voor de aanval op Zuidoost-Azië. Op 8 december 1941, een dag na de Japanse aanval op Pearl Harbour en tevens het startschot van de Japanse campagne in Zuid-Oost Azië, had Londen al laten weten: ''If the Japanese were to get the use of a naval base in Madagascar it would make it very difficult for us to continue convoys to the Middle East and India; therefore it is advisable to make all preparations to carry out operation operation 'Bonus' [eerdere benaming van de invasie] as soon as possible.'[2]



Kaart van Madagaskar met daarop het aanvalsplan voor Operatie *Ironclad* en vervolgoperaties *Stream Line Jane* (Wikimedia Commons)

Op 12 maart 1942 geeft Churchill opdracht voorbereidingen te treffen om Diego-Suarez, de grootste haven van Madagaskar, te veroveren. Het idee is alleen deze in het noorden gelegen stad en omliggende regio in te nemen om zo de eigen inzet te beperken. De ondersteunende oorlogsvloot bestaat uit eenheden van de *British Home Fleet*, de *British Eastern Fleet* en *Force H*, een eskader dat voornamelijk in de Middellandse Zee opereerde. Deze scheepsmacht koerst in maart en april 1942 richting Madagaskar en telt ruim 50 schepen, waaronder het slagschip HMS *Ramillies*, de vliegkampschepen HMS *Illustrious* en HMS *Indomitable*, de kruisers HMS *Hermione* en HMS *Devonshire*, elf torpedobootjagers, zes



De sloep *D'Entrecasteaux* uitgeschakeld tijdens operatie *Stream* (Wikimedia Commons)

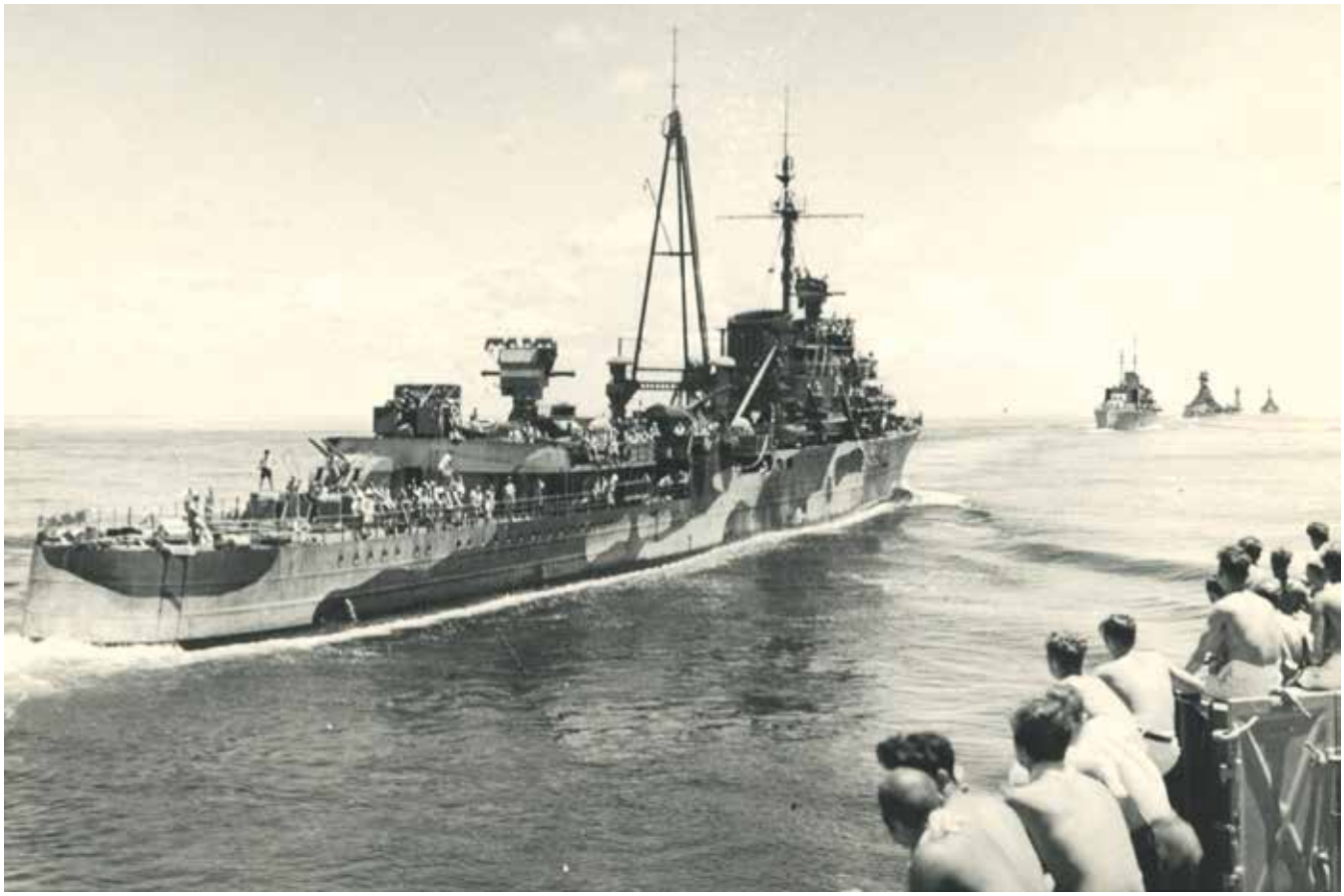
mijnenvegers, zes korvetten en verschillende transport- en hulpschepen onder bevel van *Rear-Admiral* RN Edward Syfret. De landingstroepen bestaan uit drie brigades en tevens wordt *No.5 Commandos* (bataljon) toegevoegd. Het plan, met de codenaam Operatie *Ironclad*, is te landen ten westen van Diego-Suarez om zo de haven vanuit de rug aan te vallen. De eilandverdediging kan teruggrijpen op een garnizoen van 8.000 man, merendeels lokale koloniale troepen, een handvol vliegtuigen, een gewapend koopvaardijschip en de sloep *D'Entrecasteaux* alsook drie onderzeeboten van de Redoutable-klasse. Het zwaartepunt van de verdediging is gelegen bij de haven van Diego-Suarez; hier zijn bunkers, mijnenvelden (op land als voor de kust) en de nodige kustbatterijen te vinden.[3]

Operatie *Ironclad*

Om 04:30 op 5 mei opent HMS *Hermione* het vuur op de baai van Ambodivahibe - ten zuidoosten van Diego-Suarez - als afleiding voor de daadwerkelijke landingen. De Fransen houden nachtelijke landingen niet voor mogelijk en zijn niet op hun hoede. Daarnaast hebben geheime agenten van *Special Operations Executive* (SOE) telefoonkabels doorgesneden waardoor Franse commandanten niet met elkaar kunnen communiceren; de chaos is compleet. Met een *Landing Craft Assault* (LCA) komen omstreeks 04:30 commando's ten westen van Diego-Suarez aan land. Ondanks sporadische tegenstand, lukt het de Britten op de eerste dag controle over de landingsstranden te krijgen. Dit komt mede door het luchtoverwicht, verzekert door *Sea Hurricanes* en *Fairey Albacores* opererend vanaf de vliegkampschepen. Verder grijpen de aanvallers terug op de scheepsartillerie van *Force H*. De vliegtuigen schakelen ook de twee Franse oorlogsschepen en een onderzeeboot uit. Al spoedig loopt de geallieerde opmars evenwel stuk op de verdedigingslinie nabij de haven van Diego-Suarez.[4]

> 'De Fransen houden nachtelijke landingen niet voor mogelijk en zijn niet op hun hoede'

Om deze patstelling te doorbreken bedenken de Britten een stoutmoedig plan. De verdedigingslinie zal worden omzeild door tijdens een raid met de oude torpedobootjager HMS *Anthony* vijftig *Royal Marines* in de haven te debarkeren. Gedurende deze nachtelijke aanval overrompelen deze mariniers de Fransen dusdanig, dat de aanvallers geen verliezen lijden. Kort hierna is Diego-Suarez in geallieerde handen.[5] De initiële door Londen beoogde doelstelling is hiermee behaald maar strategisch gezien blijkt de operatie aldra vragen op te roepen. Niet alleen ontdekken de Britten dat het hele eiland nodig is om zelfvoorzienend te zijn in de handhaving van hun positie,



De luchtverdedigingskruiser Hr.Ms. Jacob van Heemskerck in 1942 (collectie NIMH)

ook weigeren de Vichy-Fransen elders op Madagaskar te capituleren. Duitsland dwarsboomt intussen pogingen van het Vichy-regime vanuit Frankrijk of uit overzeese gebiedsdelen versterkingen naar Madagaskar te sturen. Dit omdat eerder verstuurde voorraden vrijwel direct dankbaar in Britse handen vielen. De Fransen ontvangen wel enige steun van Japan.

Tokio is namelijk doordrongen van de strategische waarde van het eiland, maar heeft voorjaar 1942 zijn handen vol aan het afronden van het eigen grootscheepse offensief in Zuidoost-Azië, alsook het voorbereiden van een grootscheepse vlootactie ten behoeve van de (mislukte) verovering van Midway, aanvang juni. Het enige waartoe de Japanners in staat zijn is het sturen van drie onderzeeboten voor operaties in de Indische Oceaan om onder meer de Britse vlootinzet voor het eiland te verstoren. De eerste, de I-10, is van de Type A1-klasse en heeft de mogelijkheid om een *Yokosuka* E14Y *Glen* verkenningsvliegtuig te lanceren. Eind mei wordt de *Glen* van de I-10 gespot. Als reactie stoomt het oude slagschip HMS *Ramillies* naar Diego-Suarez. De navolgende I-16 en I-20, van de Type C-klasse, lossen elk een Type A *Ko-hyoteki* dwergonderzeeboot om Britse schepen in de haven uit te schakelen. Waar de een strandt en de bemanning na een schermutseling wordt gedood veroorzaakt de ander veel schade. Het lukt dit vaartuig namelijk in voornoemde haven te geraken. Terwijl het door twee korvetten wordt bestookt met dieptebommen, weet de bemanning twee torpedo's af te vuren. Eén raakt HMS *Ramillies* dat zware averij oploopt, terwijl de tweede torpedo de olietanker *British Loyalty* treft die hierop zinkt. Ondanks dit succes gaan Britse operaties nabij Madagaskar gewoon door.[6]

> 'Gelet op de nabijheid van cruciale zeelijnen, was het strategisch belang van Madagaskar eenvoudig te groot voor de Britten om het risico te lopen dat de Japanners er een uitvalsbasis vestigden'

Operatie *Stream Line Jane*

Het bevoorraden van de Britten in en rondom Diego-Suarez blijkt een *te* groot beslag te leggen op de beperkt beschikbare logistieke capaciteit. Daarom besluit het opperbevel vervolgoperaties ter verovering van het gehele eiland te plannen en zo zelfvoorzienend in voedsel en water te zijn. Allereerst volgt op 2 juli de verovering van de noordwestelijk van Madagaskar gelegen eilandjes Mayotte en Pamanzi. Hierop gaat Operatie *Stream Line Jane* van start die bestaat uit drie deeloperaties. Voor *Stream* verzamelt zich voor de kust van Majunga, ten noordwesten van het eiland, een vloot, *Force M*, met onder andere het vliegkampschip HMS *Illustrious*. Daarnaast zijn er vliegtuigen die opereren vanuit Pamanzi. Op 10 september volgt een nachtelijke landing. Bij het krieken van de dag bombarderen toestellen van de *Illustrious* alsook vliegtuigen opererend vanaf

Pamanzi gefortificeerde posities van de Fransen ter ondersteuning van oprukkende geallieerde grondtroepen.[7] Na enige lichte tegenstand slagen de landingen alsook de vervolgoperatie *Line*. Dit betreft een missie over land om de koloniale hoofdstad Tananarivo te veroveren. Deeloperatie *Jane* begint op 18 september. Deze beoogt een brigade te laten landen bij de oostelijke havenstad Tamatave, waardoor het mogelijk is vanuit twee richtingen op te rukken naar de hoofdstad. Met een *show of force* hoopt men de Fransen in de havenstad tot overgave te dwingen. In eerste instantie bestoken Franse kustbatterijen de kruiser HMS *Birmingham* die hierop omkeert. Wanneer het slagschip HMS *Warspite* zijn kanons afvuurt op de haven hijsen de Fransen binnen enige minuten de witte vlag en kan de brigade veilig landen. Tananarivo valt op 23 september in Britse handen. Door de uitgestrektheid van het eiland en vertragende gevechten van Vichyverdedigers, duurt het tot 6 november 1942 voordat de laatste Fransen zich overgeven.[8]

Zoals eerder genoemd is de Madagaskar-campagne bijzonder omdat er in *combined* verband wordt opgetreden tijdens de operaties *Stream* en *Jane*. Naast koloniale troepen en eenheden van het Gemenebest, zien ook drie schepen van de Koninklijke Marine inzet. Twee torpedobootjagers, Hr.Ms. *Tjerk Hiddes* en Hr.Ms. *Van Galen,* kennen een verdedigende taak in het *screen* van het vliegkampschip *Illustrious*. Deze gloednieuwe N-klasse *destroyers* zijn na hun afbouw in Groot-Brittannië aanvang 1942 in dienst gesteld bij de Koninklijke Marine. Daarnaast vaart de luchtverdedigingskruiser Hr.Ms. Jacob van Heemskerck onder bevel van KTZ E.J. van Holthe mee, eveneens als *screen* voor de *Illustrious*. Dit aanvankelijk onvoltooide schip wist tijdens de Duitse inval naar Groot-Brittannië uit te wijken waar het werd afgebouwd en als hoofdbewapening luchtdoelkanons kreeg aangemeten.[9] Veel actie is er echter niet voor de Nederlanders en na voltooiing van deeloperatie *Jane* zien zij hierna inzet ter ondersteuning van de Amerikanen in de Stille Oceaan. Niettemin is de inzet nabij Madagaskar na de Slag in de Javazee van 27 februari 1942 een van de zeldzame keren dat bij een geallieerde operatie in WOII relatief veel grote Nederlandse oorlogsbodems zijn samen gebracht.[10]

Conclusie

Uit operationeel oogpunt was de invasie een groot succes en een leerschool voor latere grote landingen als *Torch* in Noord-Afrika, november 1942. Temeer daar de Britten pas eind 1939 een krijgsmachtbrede amfibische doctrine hadden opgesteld, gebaseerd op snelheid en verrassing door kleinschalige nachtelijke landingen.[11] Gezamenlijke oefeningen door de krijgsmachtdelen maar ook binnen de marine zelf -denk aan inzet vliegkampschepen ten behoeve van het ondersteunen van landingen- waren tot het voorjaar van 1942 uitgebleven. Deze vonden pas een maand voor *Ironclad* plaats op de kust van Kenia.[12] Het *joint* karakter van de operatie droeg ertoe bij dat vrijwel alle Franse vliegtuigen en schepen in een vroegtijdig stadium werden uitgeschakeld. In de eerste fase van de invasie door troepen ondervonden taai Frans verzet op de grond werd met behulp van zowel schepen als het maritieme luchtwapen teniet gedaan. In de vervolgoperaties hadden de Britten de mogelijkheid de tegenstander in de rug aan te vallen met *raids* en verdere, meer grootschalige landingen. Door deze dreiging moesten de Fransen hun al schaarse eenheden nog meer verspreiden over het enorme eiland. Daarnaast wisten de door de Britse bevelhebbers doorgevoerde nachtelijke landingen herhaaldelijk de tegenstander te verrassen. Tenslotte droeg het enorme overwicht in aantallen schepen, vliegtuigen en manschappen bij aan de uiteindelijke de capitulatie van Franse troepen.
Na een reeks nederlagen van het Britse Gemenebest tegen Japan alsook in de Noord-Afrikaanse woestijn, kwamen de eerste successen op Madagaskar in mei 1942 oorlogsleider Churchill goed uit. Over de strategische noodzaak van deze amfibische litorale operatie is de nodige discussie geweest.[13] De inzet van ruim 15.000 manschappen en (scheeps)materieel maakte dat bepaalde urgente operaties in bijvoorbeeld Birma uitgesteld moesten worden. Verder was het de vraag of de vrees voor een Japanse invasie van Madagaskar en het hiermee kunnen bedreigen van de SLOC's in de Indische Oceaan terecht was. Niettegenstaande enige speldenprikken met onderzeeboten lag de focus van het keizerrijk op consolidatie van de veroverde olierijke gebieden in Zuidoost-Azië en verdere offensieven in de Stille Oceaan. Een maand na de start van Operatie *Ironclad* verloor de keizerlijke marine bovendien de Slag om Midway en daarmee het gros van haar maritiem offensieve capaciteit. Toch was, gelet op de nabijheid van cruciale zeelijnen, het strategisch belang van Madagaskar eenvoudigweg te groot voor de Britten om het risico te lopen dat de Japanners er een uitvalbasis vestigden.[14]

Marco Middelwijk MA is als militair historicus verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) in Den Haag. **De auteur wil graag dr. A.J. van der Peet bedanken voor het meelezen en verbeteren van dit artikel.**

Noten

1 John Keegan, *The Second World War* (1989) 340.
2 The Cabinet Papers; TNA CAB 121/622, COS (41) 49th (0).
3 Colin Smith, *England's last war against France; Fighting Vichy 1940-1942* (2009) 290-291.
4 Ibidem, 299-301.
5 Christopher Buckley, *Five Ventures: Iraq-Syria-Persia-Madagascar-Dodecanese* (1959) 183
6 John Grehan, *Churchill's secret invasion; Britain's first large scale combined operations offensive 1942* (2013) 38-40.
7 Ibidem, 80.
8 Russell Phillips, *A strange campaign: The battle for Madagascar* (2021) 105.
9 Chris Mark, *Schepen van de Koninklijke Marine in W.O. II* (1997) 20-23.
10 Redactie, website Onze Vloot https://web.archive.org/web/20190530095150/https://onzevloot.weebly.com/jacob-van-heemskerck.html (8 maart 2022).
11 R.A.J. de Wit, 'De amfibische doctrine van D-Day', *Marineblad* 129, 3 (2019) 4-5.
12 Williamson Murray en Allan Reed Millett, *Military innovation in the interwar period* (1996) 60-63.
13 Daarnaast beschikte het eiland over een belangrijke grondstof die essentieel was voor de oorlogsmachine: grafiet. Dit bleek met name van groot belang voor het Manhattan-project die duizenden tonnen van deze grondstof nodig had.
14 Richard Overy, *Why the allies won* (1995) 136-137.

De verandering zijn

Van beweging naar onderstroom



Elke missie is een beweging. Initiële chaos kenmerkt het moment van vertrek: het moment wanneer alle persoonlijke verhaallijnen bij elkaar komen en zich voegen in een overkoepelend missieverhaal. Vervolgens de patrouille: het manoeuvreren tussen verveling en actie, risico's en kansen wat leidt tot het succes van de missie. En tot slot, niet te onderschatten, de letterlijke 'ontknoping' bij terugkomst. Naast missies kan ook het introduceren van innovaties of het voltrekken van een transitie gezien worden als beweging.

Achterlaten wat pijn doet is een makkelijk startpunt voor beweging. Wellicht moeten we dan spreken van een reactie. Reageren lukt ons mensen vrij goed. Maar bewegen als het allemaal nog 'prima' is of lijkt is veel complexer. Prima is in deze echt het sleutelwoord. Mooi voorbeeld: Als mijn dochter van 11 op mijn vraag 'hoe was het op school?', antwoord met 'prima', ga ik er maar eens rustig voor zitten!

Beweging start met het bereiken van een grens, waarbij je iets niet meer accepteert en beseft dat je er zelf iets aan gaat doen. Dat is een individuele 'prima'-grens. Waar ligt die van u? Is die gebaseerd op een droom of op een frustratie? Door welke factoren wordt deze grens beïnvloed? Sociale druk? Zekerheden? Deze vragen tonen aan dat beweging persoonlijk is en zich niet lineair gedraagt. Oftewel het is complex.

'Het zou uniek zijn als de doelstelling van een transitie, in tijd en ambitie, precies aansluit op de doelstellingen van de bewegingen die spelen in de diverse contexten van de organisatie'

Organisatorische transities zijn ook bewegingen. Nemen wij echter de tijd -zoals tijdens missies- om de verhaallijnen van de mensen (en hun context) zich te laten voegen in het overkoepelende transitieverhaal? Het zou uniek zijn als de doelstelling van een transitie, in tijd en ambitie, precies aansluit op de doelstellingen van de bewegingen die spelen in de diverse contexten van de organisatie.

Inmiddels erkennen we dat elke transitie veel energie vraagt om de (individuele) mens(en) en hun context mee te krijgen. Deze benodigde energie is helaas niet standaard aanwezig in bestaande organisatiestructuren. Bovendien is het inefficiënt om voor elke transitie opnieuw dezelfde processen in gang te zetten. Ik pleit ervoor om een infrastructuur aan te brengen waarin mensen en hun context ondersteund worden om continu te bewegen. Ook buiten de missies of hun taakomschrijving om.

Deze infrastructuur is consistent (voor elke context gelijk en meerjarig beschikbaar) en onafhankelijk van de nagestreefde transitie- en/of organisatiedoelstellingen. Doordat de infrastructuur de contextuele bewegingen verbindt ontstaat een gemeenschappelijk taal én een divers potentiaalveld dat alle voorziene en onvoorziene transities verwelkomt - oftewel er is sprake van organisatorische 'onderstroom'.

Zo'n contextuele infrastructuur is niet nieuw. Inmiddels zijn daar boeken over volgeschreven en kunnen we beproefde en bewezen concepten benoemen. Ook concepten die binnen Defensie succesvol zijn. Waar het nu op aan komt is hoe we een dergelijke infrastructuur permanent beschikbaar maken. Ik ben van mening dat daarvoor een *Trusted Third Party* noodzakelijk is. Een onafhankelijke dirigent die, zonder winstoogmerk, deze infrastructuur met regelmaat aanbiedt, coördineert en faciliteert.

Berend van de Kraats is oud-onderzeebootcommandant en initiatiefnemer van BOOST. Met de maatschappelijk geïntegreerde doetank OceansX werkt hij nu aan een nieuwe manier van organiseren. Hierin staat het menselijk potentieel centraal en wordt het volledig ingezet om te werken aan wat ons dierbaar is.

Blijf in contact!

- ***Bekijk www.Oceansx.nl – Oplossen vanuit beweging***
- ***berend@oceansx.nl*** *voor reacties en tips*
- *Volg ons op* ***@oceansx.nl*** *en* ***/company/oceans/***

In Memoriam

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

KLTZ b.d. **A. Heilig** († 23 februari 2022)
LTZ1 b.d. **C. Hulshof** († 26 maart 2022)
KTZ b.d. **W.L. Damstra** († 13 februari 2022)
LTZ2 b.d. **W.H. Staverman** († 27 januari 2022)
Mw. **A.J. Stupers-Broeksteeg** († 19 maart 2022)
KLTZ b.d. **H.S. Vreedenberg** († 5 februari 2022)
Mw. **S.J.G.A. Everhard-Waakop Reijer** († 13 juni 2021)

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

Activiteiten voorjaar 2022

Algemene Vergadering

Datum: 16 juni
Locatie: Marine Etablissement Amsterdam
Info: aanmelden via www.kvmo.nl

AFDELING NOORD

Postactieven borrels

Datum: 7 juni
5 juli
Locatie: Marineclub, Den Helder
Aanvang: 17:00 uur (optioneel aansluitend diner)
Info: www.kvmo.nl

AFDELING MIDDEN

Nog geen activiteiten aangekondigd

AFDELING ZUID

Nasi-maaltijd

Datum 25 mei
29 juni
Locatie Faradayweg 1, Vlissingen
Aanvang 10:30 uur
Info: www.kvmo.nl

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

Ereleden:
KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppien
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ b.d. ing. M.E.M. de Natris

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Vice-voorzitter:
KTZ ing. W.P Groeneveld EMSD
Secretaris:
LTZ2OC (LD) H.M. Krul
Penningmeester:
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
LTZ1 drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
Vacature
Namens Afdeling Caribisch gebied
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. M.A. Eland
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ2 (LD) K.W. Lelieveld
Namens de Werkgroep Gender
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:
LTZ1 drs. M.M.H. Heijligers
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge
KTZ b.d. H. van Eijsden

Zuid:
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons
(postactieven)

Caribisch Gebied:
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer

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

Nuldelijnsondersteuner (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.

Herdenking Zr.Ms. Adder

1882 - 2022

Op 5 juli 2022 zal het 140 jaar geleden zijn dat Zr.Ms. Adder met man en muis voor de kust van Scheveningen verging. Dit feit zal op dinsdag 5 juli 2022 op ceremoniële wijze herdacht worden door een herdenking in de Oude Kerk Scheveningen en een kranslegging op de boulevard en bij het wrak van Zr.Ms Adder. Zowel de ceremonie in de Oude Kerk, als de kranslegging zijn vrij te attenderen; u bent dan ook van harte welkom.



Start ceremonie Oude Kerk: 17:00
Start kranslegging: 18:25
Einde ceremonie: 19:00
Locatie: Gedenkteken, Boulevard Scheveningen