

marineblad

nummer 7, november 2011, jaargang 121

Uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

中国人民解放军海军

**CHINA
SPECIAL**

- economische en militaire opmars
- ontmoetingen met CZSK
- regionale maritieme verhoudingen

- 3 **COLUMN**
Voorzitter KVMO
- 4 **CHINA**
Contacten tussen de Chinese en Nederlandse marines
- 10 **CARTOON**
- 11 **ACTUEEL**
Hr.Ms. K XVI na 70 jaar terecht
- 12 **CHINA**
De opmars van China in geopolitiek perspectief
- 18 **CHINA**
De veranderende militair maritieme verhoudingen
- 23 **COLUMN**
Colijn
- 24 **CHINA**
China en maritieme strategie
- 28 **GASTCOLUMN**
It's time to say good bye
- 29 **BOEKEN**
- 30 **MARINEFAMILIE**
Familie Asberg
- 32 **HISTORIE**
Hr.Ms. Friesland in het noorderlicht
- 36 **MEDEDELINGEN**
- 37 **KVMO ZAKEN**
- 40 **BEELDBANK NIMH**



Contacten tussen
de Chinese en
Nederlandse
marines

4

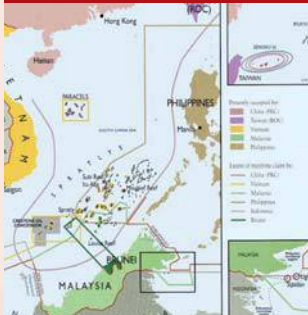
De opmars van China in
geopolitiek perspectief

12



De veranderende
militair maritieme
verhoudingen

18



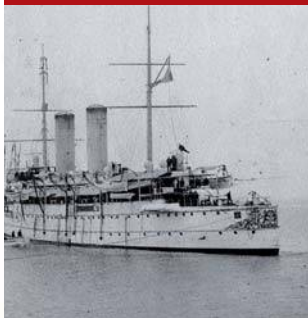
China en maritieme
strategie

24



Hr.Ms. Friesland in
het noorderlicht

32



KVMO

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTA R.C. Hunnegro
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie
KLTA mr. H. Broekhuizen, LTZT1 F.G. Marx
M.Sc., LTZE 2OC dr. ir. W.L. van Norden,
LTZ2OC drs. R.M. de Ruiter, KTZ b.d. L.J.M.
Smit, LNTKOLMARNIS drs. A.J.E. Wagemaker
MA, MAJ/MARNIS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
Mw. drs. Z. Borgeld-Guman,
prof.dr. J. Colijn, KLTA H. Boomstra (cartoon)
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
ÉposPress
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties
070-383 95 04

Abonnementsprijs
Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis
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). De wijze van aanleveren van artikelen is in te zien op www.kvmo.nl/marineblad.

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

Foto cover:
Portret van een jonge Chinese marineman
(Karen Geleijns, Ministerie van Defensie)



Samenwerking



Op het moment dat dit Marineblad op uw deurmat ploft, trekt het KLM-toestel dat de vicevoorzitter, Marc de Natris en mij naar Curaçao vliegt, boven Schiphol zijn landingsgestel in.

Het tweejaarlijkse werkbezoek is dan begonnen. Ik zal die periode ook benutten om eens rustig terug te kijken op het afgelopen tumultueuze jaar, met een enorme bezuiniging op Defensie en een slepend arbeidsvoorwaardenproces.

Op 11 oktober jl. is, na bijna 20 maanden van hollen en stilstaan, een onderhandelarsresultaat tussen de minister van Defensie en uw onderhandelars beklonken. Er ligt een resultaat dat een deel van de grote onzekerheid bij het marinepersoneel wegneemt: is er een sociaal beleidskader voor de mensen die geraakt worden door de reorganisaties die de komende jaren over Defensie en de Marine heen denderen? Resteert natuurlijk de individuele onzekerheid over wie wel en wie niet door de reorganisaties overtollig wordt, maar aan die onzekerheid kan helaas pas op z'n vroegst eind 2012 een einde worden gemaakt. De loonparagraaf mag die naam nauwelijks hebben met 1% loonstijging na twee jaar nullijn, maar mijn inschatting is dat dit op dit moment het hoogst haalbare is.

Voor nu geldt: bezoek de geplande voorlichtingsbijeenkomsten. De ervaring leert dat als de leden volledig geïnformeerd de voorlichtingen verlaten, zij een beter beeld hebben hoe de hazen in Den Haag lopen en wat het echte belang van dit resultaat is. Mijn advies is en blijft daarom: kom naar de bijeenkomsten, wees kritisch, laat u grondig bijpraten en laat dan én dáár uw stem horen!

U heeft wellicht al via de media of op de KVMO-website kunnen lezen, dat de Nederlandse Officieren Vereniging op 12 oktober heeft gebroken met de VBMNOV en dat zij zich tot de CMHF en FVNO|MHB, waaronder de KVMO, heeft gewend. Op 24 oktober hebben de voorzitter van de NOV, van de FVNO|MHB en ik een intentieverklaring getekend, waarin wij uitspreken dat wij op 1 januari 2012 willen samenwerken in een nieuw op te richten koepel. Volg de ontwikkelingen op onze website: www.kvmo.nl/nov.

Op 27 oktober werd de Veteranenwet in de Tweede Kamer behandeld. Het was een historisch gezicht om de defensiewoordvoerders van alle partijen gezamenlijk met de minister van Defensie in het vak 'K' te zien zitten. Het was een belangrijk signaal van erkenning en waardering, dat alle politieke partijen nu eens hebben samengewerkt en deze Initiatiefwet mede hebben ingediend. Op 1 november is er Kamerbreed voor de Veteranenwet gestemd.

Dan het voorliggende Marineblad, een *special* gewijd aan industriële en militaire grootmacht China. De opkomst van de Chinese economie en het naar buiten richten van de blik van de Chinese machthebbers creëert uitdagingen én kansen. Zo stijgt China's defensiebudget, zowel in absolute als in relatieve zin, het snelst van alle Aziatische landen. Maar China is ook een partner in de internationale piraterijbestrijding geworden en het land biedt mogelijkheden om op maritiem gebied verder samen te werken. Interessante ontwikkelingen dus! Ik wens u veel leesplezier.



ontmoetingen met betekenis:

Contacten tussen de Chine

China is momenteel met regelmaat het spreekwoordelijke voorpaginanieuws. Velen zijn onder de indruk van dit land en zien vooral kansen. Anderen zien toch ook bedreigingen. In ieder geval valt om de vele media-uitingen en de even zo vele ontwikkelingen niet heen te komen.



C-CZSK VADM M.J.M. Borsboom inspecteert de troepen, tijdens zijn bezoek aan China in november vorig jaar. (Karen Geleijns, ministerie van Defensie)

Inleiding

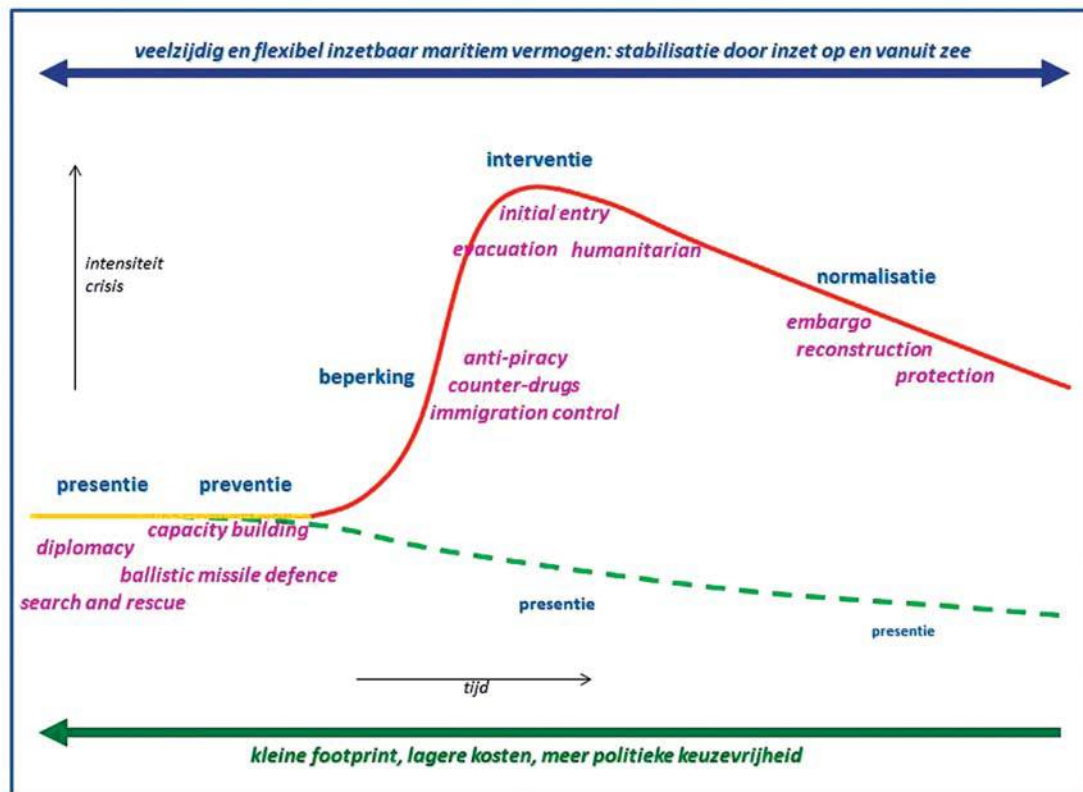
De economische ontwikkelingen boezemen ontzag in maar zetten ontegenzeggelijk druk op de politieke en maatschappelijke ontwikkelingen, zowel intern als extern. In de voortdurende zoektocht naar grondstoffen in vooral Afrika en Zuid-Amerika hanteert China een pragmatische diplomatieke en politieke benadering maar lijken de neveneffecten van falende staten en georganiseerde misdaad dat pragmatisme toch aan internationale gemeenschapsbanden te leggen.

Tegelijkertijd moderniseert China haar marine al even indrukwekkend. Er vindt een verschuiving plaats van traditionele taken in haar kustwateren naar een marine die wereldwijd en expeditionair kan opereren. De huidige konvooi-escortes door de Golf van Aden, *goodwill*-rei-

zen naar Afrika, Zuid-Amerika en het Caribisch gebied alsmede de bouw van nucleaire onderzeeboten, vliegkampschepen en amfibische schepen onderstrepen dit. Die groeiende ambities en capaciteiten hebben in ieder geval de landen rondom de Zuid-Chinese zee al verleid tot een verdere intensivering van (maritiem) militaire uitgaven en programma's.

Vooralsnog lijkt de huidige *global village* echter vooral te leiden tot coöperatie en niet zozeer tot expliciete confrontatie. Met name het gedeelde belang in de ongestoorde doorvoer van goederen en de verzekerde toegang tot afzetgebieden en brongebieden van grondstoffen heeft in de Indische Oceaan geleid tot een gecoördineerde inzet in de strijd tegen piraterij. De Chinese marine adopteert

se en Nederlandse marines



Militaire opties.

daarbij een concrete en vooral constructieve rol. Vijf jaar geleden zou dat een gedurfde voorspelling zijn geweest.

De maritieme band tussen China en Nederland bestaat al zo'n 400 jaar. Intensievere contacten zijn echter 'recenter' van aard. Immers, China heeft zichzelf lange tijd min of meer opgesloten binnen eigen grenzen. Robert Kaplan schrijft daarover boeiend in zijn boek 'Monsoon'. Inmiddels onderhoudt de haven van Rotterdam echter nu al weer ruim 100 jaar betrekkingen met China. Deze mijlpaal vormde onlangs het thema voor de Wereldhavendagen in Rotterdam. In Shanghai heeft Rotterdam inmiddels ook een waardevolle zusterstad gevonden. Deze betrekkingen en contacten tussen Nederland en China, die zich vooral op handel en kennis concentreren, zijn voor beide landen betekenisvol. Zo moeten ook de contacten tussen de beide marines worden geduid. Contacten overigens, die niet zo maar uit de lucht komen vallen, maar passen in het maritieme concept van het

Commando Zeestrijdkrachten, CZSK. In dit artikel beschrijf ik de recente marinecontacten. Ik doe dat op basis van een korte beschrijving van het vigerende maritieme concept van CZSK. Dat immers vormt de context voor die contacten en geeft het een diepere betekenis. Daarmee valt ook aan te geven of deze contacten verder gaan dan toevalstreffers.

Maritiem concept

Het huidige maritieme concept vindt zijn oorsprong in de Marinestudie 2005. Deze studie bevatte een omgevingsanalyse die vandaag de dag nog onverkort van kracht is en waarvan een flink aantal deelanalyses, zoals de aandacht voor piraterij en de proliferatie van massavernietigingswapens, inmiddels realiteit zijn. Grote delen van die omgevingsanalyse weerklinken ook in het interdepartementale beleidsstuk Verkenningen.

De kern van de analyse is dat landen een *global community* vormen. De leden van de gemeenschap zijn in toene- →

mende mate economisch en financieel met elkaar verbonden. De handel vormt de motor. Nederland, als handelsland bij uitstek, is voor haar welvaart meer dan anderen afhankelijk van ongestoorde handelsstromen. De routes en knooppunten, zoals brongebieden van grondstoffen, overslagpunten en afzetgebieden, zijn grotendeels gelegen in wat wel de gordel van instabiliteit wordt genoemd: een brede strook tussen grofweg de beide keerringen. In hetzelfde gebied liggen ook relatief veel zwakke, falende en zelfs mislukte staten. Natuurrampen zoals orkanen en aardbevingen komen daar meer voor dan elders. Het is ook het brongebied van vele, soms schaarse grondstoffen, helaas ook van narcotica. En er is meer dan elders sprake van sociale en maatschappelijke onrust, waardoor niet alleen migratiestromen naar rijkere delen van de wereld er hun oorsprong vinden, maar ook vormen van fundamentalisme. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in deze instabiele cocktail de georganiseerde misdaad welig tiert.

Zeerijdkrachten zorgen voor veiligheid op en vanuit zee. Dat is, op basis van die omgevingsanalyse, vandaag de dag geen overbodige luxe, ook geen sinecure. Maritieme eenheden dragen door gerichte actie bij tot stabiliteit en

de militaire opties beginnen bij het voorkomen van een crisis, onder meer door voortaan aanwezigheid

veiligheid. Die stabiliteit is randvoorwaardelijk voor (verdere) economische, bestuurlijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Dat geldt met name voor landen in de eerder genoemde gordel. Goedlopende ontwikkelingen dragen op hun beurt weer bij tot meer stabiliteit. Door het zorgen dat crises uitblijven of worden bezworen fungeren militaire eenheden dus als de bewaker en soms katalysator voor de stabilisatie. Dit laat zich goed weergeven in het onderstaande figuur. Daarin wordt een horizontale tijdsas gekoppeld aan een fictieve verticale crisisintensiteit.

De militaire opties beginnen bij het voorkomen van een crisis, onder meer door voortaan aanwezigheid (presentie en preventie). Mocht dat niet afdoende zijn, dan kan maritiem vermogen worden aangewend om een crisis in te dammen (beperken). Dat is wat nu gebeurt bij de inspanningen om drugs- en mensensmokkel en piraterij tegen te gaan. Uiteindelijk zou het nodig kunnen zijn snel in te grijpen (interventie). De zee vormt dan een ideale manoeuvreer ruimte, schepen een solide zeebasis. Dit geldt niet alleen in geval van een *manmade crisis*. Ook een interventie na een natuurramp, zoals in Haïti, past binnen dit concept. Uiteindelijk kan de keuze worden gemaakt ook na het ingrijpen betrokken te blijven, in de fase waarin de situatie terugkeert tot relatieve rust (normalisatie). Deze fase is, anders dan de andere, op voorhand een landzware fase. Maritieme eenheden hebben daar vooral een ondersteunende, maar daardoor niet minder relevante rol.

Het commando zeerijdkrachten is binnen dit concept met haar vloot- en marinierseenheden bovenal een structurele partner. Dat partnerschap richt zich grofweg op drie velden.

Structurele partner in militair vermogen

Inzet van de krijgsmacht kent een breed karakter. Tot voor kort in Uruzgan, nog steeds in de Indische Oceaan en straks ook weer in Kunduz, dragen zeerijdkrachten bij aan die krijgsmachtbrede inspanning, zij aan zij met de collega's van de andere krijgsmachtdelen. *Joint* dus. Maritiem optreden is daarbij veel meer dan marine-optreden. Geëmbaarkeerde helikopters en specialistische *joint* eenheden, bijvoorbeeld geneeskundig en ISTAR, maken schepen zelf al inherent *joint*. Het optreden in kustwateren versterkt en verbreedt dat alleen maar. Maritiem is ook nadrukkelijk internationaal. *Combined* dus. Door nauwe samenwerking onder de NAVO-vlag is integratie op zee op eenheidsniveau al jaar en dag een voldongen feit. Ook de EU maakt daarvan nu dankbaar gebruik bij haar operatie ATALANTA. Juist daar, in de Indische Oceaan, is te zien dat internationale samenwerking op zee ook met niet-gebonden landen, in coalitieverband, verstrekt. De Nederlandse marine staat daarin bekend als een vooruitstrevende partner. De mate van operationele integratie met de Belgische marine, de lange samenwerking met de Britse marine op het gebied van opwerken, onderzeeboten en amfibische operaties en de gezamenlijke materiële projecten met Duitsland, om er maar drie te noemen, zijn toonaangevend.

Structurele partner in (maritieme) veiligheid

De huidige missies dragen doorgaans niet een interstate karakter. Dat resulteert over het algemeen niet zozeer in militaire bedreigingen maar des te meer in algemene veiligheidsrisico's. Zeerijdkrachten richten zich daardoor op dit moment vooral op de ondersteuning van andere autoriteiten op het gebied van veiligheid, met name binnen de grenzen van een land of in de vrije ruimte bij uitstek: de open zee. Daardoor neemt naast de aandacht voor *joint*, *combined* en *coalition* ook *interagency* een belangrijke plaats in. Het CZSK voert in dat kader het beheer uit en ondersteunt de activiteiten van de kustwachten in Nederland en het Caribisch gebied. Meerdere departementen werken samen om toezicht, handhaving en zonodig handelen binnen de eigen territoriale wateren (TTW's) en de exclusieve economische zone (EEZ) te garanderen. De Unit Interventie Mariniers en de maritieme EOD-bijdrage staan paraat om met hun specifieke (maritieme) kennis en kunde ook ondersteuning op land te leveren. De recent operationeel geworden capaciteit voor havenbescherming vormt een welkome aanvulling.

Buiten onze TTW en EEZ ligt echter de vrije zee. Die vrije zee biedt enorme kansen, helaas ook voor hen die kwaad willen. En die vrije zee kent op voorhand geen toegewezen capaciteiten voor toezicht, handhaving en *consequence management*. De internationale wetgeving is weliswaar al ver gevorderd (UNCLOS III), maar de internationale



Vanaf 2009 neemt China ook actief deel aan de internationale inspanning om de piraterij rondom Somalië te bestrijden, samen met CMF, de NAVO en de EU. Op de foto: SBN Wang Zhiguo (Chinese marine) krijgt uitleg van commandeur Pieter Bindt tijdens een werkbezoek aan Hr.Ms. Evertsen, vlaggenschip van de EU-operatie Atalanta in 2009.

gemeenschap zal in gezamenlijkheid voor de naleving ervan op open zee zorg moeten dragen. Juist daarin kennen maritieme eenheden unieke capaciteiten. Zij zijn in staat langdurig, ver van huis en met afdoende middelen vooral ook flexibel op te kunnen treden. Maritiem-militaire diplomatie, regionale capaciteitsopbouw, onder VN-mandaat in andere TTW's patrouilleren en escortes van schepen van het *World Food Programme*, het vraagt allemaal om inzet ten dienste van en in nauwe samenwerking met nationale, internationale, regionale en lokale civiele en (semi-) militaire partners.

Structurele partner binnen het maritieme cluster

Het derde structurele partnerschap is van een heel andere aard. Wellicht minder zichtbaar, maar wel degelijk met een belangrijke maatschappelijke relevantie. Het betreft de samenwerking binnen de maritieme cluster, van havens via reders naar de scheepsbouw, met de industrie en met regionale partners in die plekken waar het CZSK haar thuisbases heeft. Nederland beschikt binnen de innovatieve topsector water over een sterke, scheppende marinescheepsbouwindustrie. Binnen de driehoek gebruiker – kennisinstituten – industrie neemt de marine een belangrijke rol als eerste gebruiker en ervaringsdeskundige in. Dat voedt de andere spelers en leidt tot een concurrerende industrie die in afgelopen tijd enkele in het oog springende exportsuccessen heeft behaald. Ook dichterbij huis, in de omgeving van Den Helder, is samenwerking met de naaste omgeving van belang. Provincie en gemeente zien het belang van de marine in de economische ontwikkeling van de Noordkop-regio. Ook hier liggen, door structurele partnerschappen met lokale en regionale overheden alsmede industrie, goede kansen.

Deze partnerschappen binnen het beschreven maritieme concept hebben geresulteerd in een maritiem vermogen met moderne zeestrijdkrachten als ruggengraat, die wereldwijd worden ingezet, ver weg en dicht bij huis, met technologisch hoogstaande middelen die voor een groot deel van eigen bodem komen, inpasbaar in hechte samenwerkingsverbanden met andere marines, de andere krijgsmacht delen, andere departementen en andere, internationale en regionale spelers in een steeds dynamischer wereld, waarin risico's en afhankelijkheden voortdurend om aandacht vragen. Het is in deze wereld dat de ontmoetingen met de Chinese marine een plek krijgen.

Maritieme ontmoetingen met China

Door gelijktijdige operaties in overeenkomstige operatiegebieden hebben de Chinese en Nederlandse marines elkaar in de afgelopen twee jaar een aantal keer ontmoet. De wijze van opereren en inrichting van de marines hebben geleid tot een wederzijdse interesse die uitstijgt boven de operaties zelf. Op zee en tussen de beide marinescommandanten kwam het zo tot in het oog springende contacten.

Ontmoetingen op zee

In 2009 beseft ook China dat een passieve houding inzake piraterij niet langer past. Vanaf dat moment neemt China dan ook actief deel aan de internationale inspanning om de piraterij rondom Somalië te bestrijden. China staat daarin overigens niet alleen. Naast de reguliere taakgroepen van de *Coalition Maritime Forces* (CMF), de NATO en de EU leveren ook niet-gebonden landen als Rusland, Japan en India bijdragen. Hun schepen begeleiden konvooien door de Golf van Aden. China is daarin zeer

in 2009 beseft ook China dat een passieve houding inzake piraterij niet langer past

actief. Alhoewel de niet-gebonden landen in eerste instantie vooral de escorte van eigen koopvaardij schepen beogen, kunnen ook andere schepen aansluiten. De Chinese marine vaart met 2 à 3 schepen onder leiding van een schout-bij-nacht en staf gedurende ongeveer drie maanden voor konvooibegleiding. Na aflossing door de volgende groep maken de schepen dan een vlagvertoonreis langs de oostkust van Afrika. Daarbij bezoeken ze in elk geval Kenia, Tanzania, Mozambique, Zuid Afrika en de Seychellen.

In 2009 acteerde de toenmalige commandeur Pieter Bindt als *force commander* van de EU-operatie ATALANTA. Hij zag de eerste Chinese stappen op dit internationale terrein en spande zich in, via ontmoetingen op zee, om noodzakelijke afstemming te bereiken. Mede daardoor schoof China aan bij de reguliere *SHARED Awareness and Deconfliction* (SHADE) vergaderingen in Bahrain. Zij toont daarbij een constructieve grondhouding. In 2010 gaf commandeur Michiel Hijmans leiding aan de NATO-taakgroep ter plaatse. Hij sprak zijn Chinese tegenhangers met enige regelmaat, op zee en bij de SHADE. →



Bezoek aan China

C-ZSK bezocht China in november 2010. Het doel van het bezoek was de versteviging van de contacten met de Chinese marine. De nadruk lag daarbij op de samenwerking op het gebied van antipiraterij en de eventuele Chinese deelname aan internationale operaties. Daar waar mogelijk werd ook gekeken naar mogelijkheden tot bredere samenwerking. Het bezoek genoot hoog aanzien. Naast gesprekken met admiraal Wu Shengli, legde C-ZSK ook een bezoek af aan de minister van Defensie. Tevens werden bezoeken gebracht aan de operationele commandanten van de

Noordelijke en de Oostelijke vloot.

VADM M. Borsboom krijgt uitleg aan boord van Chinees marineschip.

SHADE geldt inmiddels als de ontmoetingsplaats voor allen die zich bezig houden met antipiraterij. Het heeft inmiddels geleid tot betere afstemming van de inspanningen en het uitwisselen van informatie. SHADE heeft ook geleid tot een steeds betere coördinatie, eerst in de Golf van Aden, daarna in het Somalisch Bassin en recentelijk ook bij de coördinatie van de konvooien. De Chinese delegatie stelt zich in toenemende mate coöperatief op. Inmiddels heeft China het op zich genomen om in de eerste drie maanden van 2012 als eerste de coördinatie van konvooien op zich te nemen. Al eerder had China verklaard bereid te zijn ook voedselschepen van het WFP te escorteren. Het zijn betekenisvolle stappen voor een marine die steeds meer naar buiten treedt.

De ontmoetingen met de Chinezen op zee zijn door hen strak en tot in de puntjes verzorgd geregeld. De ontvangst is immer zeer hartelijk. Een serie van ontmoetingen maakt het mogelijk om wederzijds vertrouwen op te bouwen. Daarna is de uitwisseling van informatie open. De Chinezen staan bilaterale ontmoetingen voor. Zij praten in ieder geval niet op zee met NATO. Bij gesprekken aan boord van een Chinees schip staat er dan ook stevast een Nederlandse vlag op tafel, geen NATO vlag. Hun vloot oogt professioneel en goed onderhouden. De Chinese konvooien zijn tot op heden erg succesvol. Het is natuurlijk niet zo dat alleen de Nederlandse ontmoetingen China over de streep hebben getrokken. Ook andere taakgroepcommandanten hebben ontmoetingen met Chinese tegenhangers gehad en zo hun steentje bijgedragen. Wel is het gevoel dat zeker ook de Nederlandse ontmoetingen een impuls hebben gegeven aan een steeds betere coördinatie. In ieder geval hebben de ontmoetingen op zee ook geleid tot een uitnodiging van admiraal Wu Shengli, de commandant van de Chinese marine aan C-ZSK, vice-admiraal Matthieu Borsboom.

de Chinese intentie is om rond 2020 de technologische achterstand ingelopen te hebben en in 2050 de modernisering van de Chinese krijgsmacht te hebben voltooid

onafgebroken en ver van huis te kunnen opereren. Ook de hoge technologische staat was ruimschoots bekend. De minister van Defensie Liang Guanglie gaf aan dat, hoewel de modernisering ('*Informisation*') van de Chinese marine grootschalig en intensief wordt opgepakt, de technologische ontwikkeling nog achter loopt bij West-Europa. De intentie is om rond 2020 de technologische achterstand ingelopen te hebben en in 2050 de modernisering van de Chinese krijgsmacht te hebben voltooid. Samenwerking met andere landen is bij het inhalen van deze achterstand een goede leerschool. Nederland en de Nederlandse marine verdienen in zijn ogen aandacht. De ambassadeur in Beijing vergezelde C-ZSK bij dit bezoek. Ook hier bleek dat maritiem-militaire 'diplomatie' een mooi voorportaal of katalysator kan zijn voor bredere diplomatie.

De bezoeken aan de Chinese commandant der strijdkrachten en de commandanten van beide vloeten waren evenzeer hartelijk. Gesprekken concentreerden zich op de wijze van opereren, met name in de Indische Oceaan. Men sprak met lof over de praktische benadering van Nederland in de Hoorn van Afrika en de mate en inhoud

van uitwisseling van informatie met de Chinese eenheden die daar plaats vond. Van elke vloot werden uitgebreid schepen bezocht. De technologische stand van zaken bevestigde de eerdere woorden van de minister. De motivatie van de bemanning sprak onder meer uit, ook hier, een open grondhouding. Admiraal Wu Shengli gaf aan dat hij die samenwerking wilde versterken en uitbreiden tot *'more spheres and more forms'*. Er is daarop afgesproken deze mogelijke samenwerking verder uit te diepen op stafniveau. Uitwisselingen van stafofficieren, gezamenlijke oefeningen en mogelijk zelfs gezamenlijke (WFP-) escortes zouden tot de mogelijkheden behoren.

Verdergaande samenwerking

Met 'wederzijds begrip en lovende woorden over en weer' ben je er natuurlijk niet. Veel belangrijker is het om te bezien of de potentie voor verdere samenwerking er is en of dat vervolgens moet worden nagestreefd. De laatste is vooral een politieke vraag. Voor het CZSK zelf is de eerste vraag relevant.

Eenheden van het CZSK zullen, indachtig het concept, de komende jaren naar verwachting onafgebroken actief blijven in die gebieden waar nationale, bondgenootschappelijke en internationale belangen op het spel staan. Dat beperkt zich niet tot de Indische Oceaan, maar zal ook zijn in het Caribisch gebied, de Noordzee, de Middellandse zee en mogelijk de Golf van Guinee. Juist daar zullen de Chinese en Nederlandse marines elkaar treffen en voor een groot deel dezelfde oogmerken nastreven. Uiteraard is er ook een potentieel voor wederijver, met name als het gaat om invloed of zelfs macht over regio's die van belang zijn voor de handel. Juist daar echter kan een goede samenwerking en een wederzijds begrip tussen beide marines een bruikbaar diplomatiek instrument opleveren.

Dit is niet uniek voor de Nederlandse marine. Er zijn echter omstandigheden die de Nederlandse marine interessant maakt. Zo kent de Nederlandse marine door haar manier van opereren een sterke internationale en institutionele inbedding. Dat resulteert in brede contacten, ook met vooraanstaande marines en belangrijke maritieme instituties en (nationale en internationale) autoriteiten. Dat geeft het CZSK een positie als bruggenbouwer en als ervaringsdeskundige. Dat is een positie die mogelijk tot bovenmatige interesse vanuit China kan oproepen. Het CZSK opereert daarbij met modern toegeruste en uitgeruste eenheden. Met name de schepen zijn daarbij van een product van een nationale, scheppende marinescheepsbouw. Binnen de topsector water neemt de scheepsbouw een belangrijke innoverende rol in. Het vraagt om een meedenkende partner die innoverende technieken ook in de praktijk weet te brengen en dat ook internationaal laat zien, om de producten ook concurrerend op de markt te kunnen zetten. Het CZSK doet dat als eerste gebruiker en ervaringsdeskundige. De Chinese marine is naar eigen zeggen hiernaar op zoek. Ook dat zal de interesse van de Chinese marine in haar Nederlandse collega doen toenemen.

Voor het CZSK zelf is de Chinese marine uiteraard ook van interesse. Het is een grote marine met de ambitie van een wereldspeler met haar wortels in een oceaan die de komende jaren en mogelijk decennia een spilfunctie in de wereldwijde politiek, de economie en het militaire denken zal gaan innemen.

Kortom, het is juist de wijze van opereren en de manier van inbedding in nationale en internationale structuren, die allen zijn gebaseerd op het door CZSK gehanteerde maritieme concept, die de wederzijdse interesse van beide marines zeker op peil zal houden, waarschijnlijk zelfs zal doen laten stijgen.

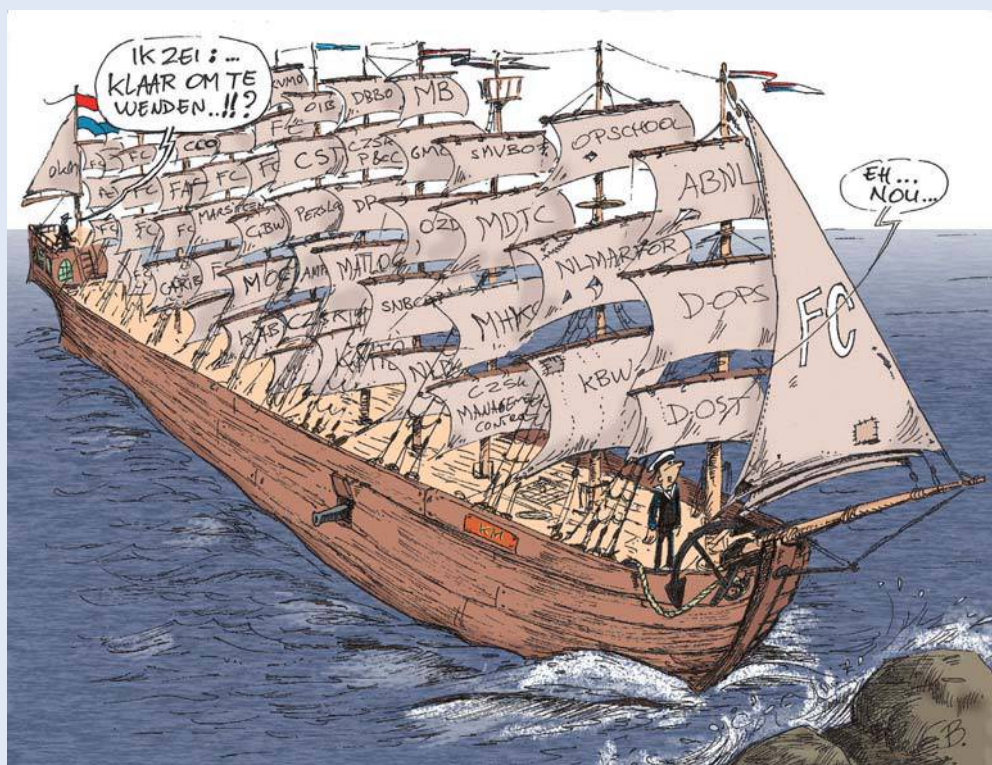
Slot

China en Nederland zijn beide handelslanden. Beide economieën zijn dan ook met elkaar verweven. Nederland is weliswaar een klein land, maar wel een belangrijke (kennis-) economie. Nederland zet haar marine in daar waar belangen en die van de internationale gemeenschap in het geding zijn. De zeestrijdkrachten zijn dan ook vooral voorwaarts aanwezig, beschermen handelsroutes en bestrijden illegaliteit, op volle zee en soms, bij passend mandaat, tot in de TTW's van andere landen. Het CZSK is stevig internationaal ingebed, opereert met hoogwaardige middelen van veelal eigen bodem en manifesteert zich als een onmisbare veiligheidspartner

met 'wederzijds begrip en lovende woorden over en weer' ben je er natuurlijk niet

voor civiele partijen. Voldoende gelegenheid en aanleiding dus voor opnieuw interessante ontmoetingen tussen de Chinese en Nederlandse marines. Het zou mooi zijn als deze toenemende afstemming en samenwerking ook zou leiden tot opnieuw een contact tussen beide marines op het hoogste niveau. Inmiddels heeft C-ZSK zijn Chinese collega, admiraal Wu Shengli, voor een tegenbezoek aan Nederland uitgenodigd. Met antipiraterij als vehikel om regelmatige ontmoetingen te faciliteren kan zo de basis worden gelegd voor het onderhouden en vergroten van wederzijds begrip dat verder strekt dan slechts die operatie. De relevantie van de zeestrijdkrachten, voor de veiligheid op en vanuit zee en in de meest brede zin van het woord, krijgt zo opnieuw invulling. ➔

KTZ B.W.J. (Ben) Bekkering heeft dit artikel geschreven in de hoedanigheid van Hoofd Bestuursondersteuning van het CZSK. Hij is daar inmiddels afgelost en bereidt zich voor op de functie van COMSNMG1, die in januari zal beginnen. Voor het artikel heeft hij dankbaar gebruik gemaakt van de assistentie van CDR M. (Michiel) Hijmans, KLTZ N. (Nico) Vasseur en MAJMARN C. (Clemens) Buter.



ADVERTENTIE



Zaterdag 17 december Clubassaut in de Marineclub

Assaut buffet à €25,- p.p.

Aperitief

Maagvullend hapjesbuffet

Dessert

Receptiedrankjes(bier/fris/wijn/binn.gedistilleerd)

Kopje koffie

(Van 19:00-21:00 uur)

Assaut kaarten à €15,- p.p.

Ontvangst met een feestelijk aperitief

2 consumpties

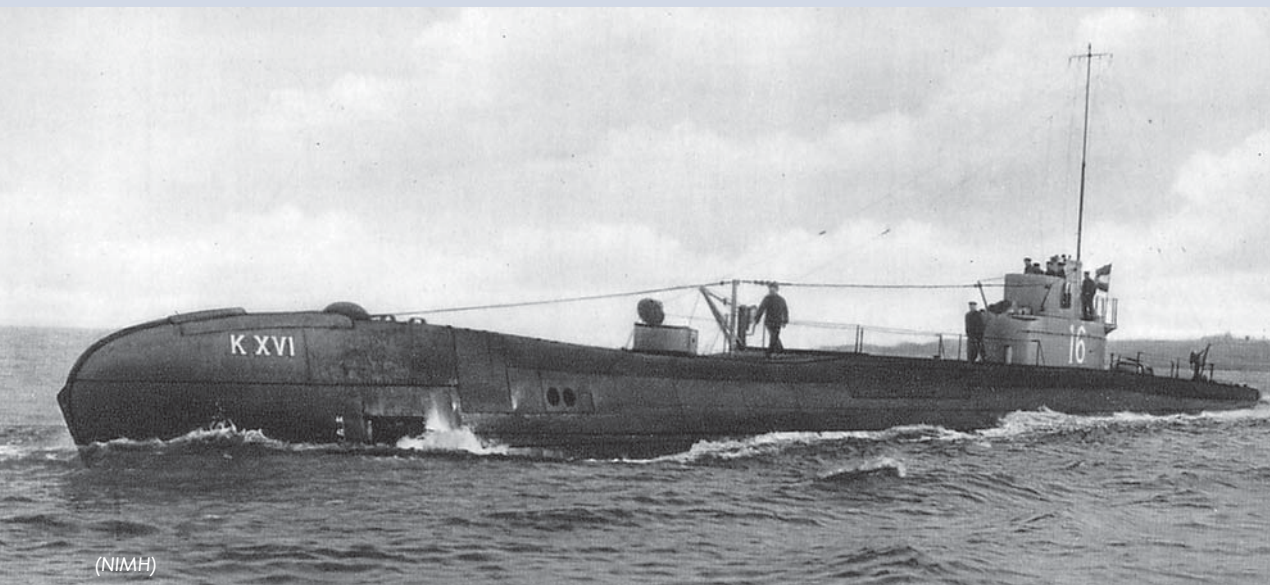
Bittergarnituur

Muziek

(Vanaf 21:00 uur)

Hr.Ms. K XVI na 70 jaar terecht

In het augustusnummer van het Marineblad heeft een bijdrage gestaan van KTZ KMR R. van Rooijen, over de laatste dagen van Hr.Ms. K XVI. Na de fatale Japanse torpedo-aanval in de Zuid-Chinese Zee was de K XVI op eerste Kerstdag 1941 gezonken en sindsdien vermist. Op 23 oktober jl., 70 jaar na dato, kon Defensie berichten dat het wrak van de onderzeeboot is gevonden. Onderstaand bericht is overgenomen van de website van het ministerie.



(NIMH)

De Hr.Ms. K XVI, sinds 1941 met een 36-koppige bemanning vermist, is gevonden. Na een tip van een lokale visser begin deze maand dat hij een wrak had gesignaleerd, heeft een Australisch-Singaporees team van sportduikers de Nederlandse onderzeeboot in de wateren boven het eiland Borneo ontdekt.

Marine-experts bestudeerden fotobeelden van het duikteam en zagen duidelijke kenmerken die uitsluitend op Nederlandse onderzeeboten zijn te vinden. Aan de hand van onder meer deze informatie viel vast te stellen dat het om de K XVI ging. Een lange periode van onzekerheid bij de nabestaanden is hiermee te einde.

Commandant Zeestrijdkrachten vice-admiraal Matthieu Borsboom bracht hen op de hoogte.

Blij

Hr.Ms. K XVI maakte deel uit van de geallieerde strijdkracht die de Japanse invasie van het toenmalig Nederlands-Indië moest verhinderen. Nadat de onderzeeboot van 1000 ton de Japanse onderzeebootjager Sagiri in de nacht van 24 op 25 december 1941 tot zinken wist te brengen, ging het marinevaartuig de volgende ochtend zelf ten onder na een torpedoaanval van de Japanse onderzeeboot I-66 in de Zuid-Chinese Zee.

Katja Boonstra-Blom, dochter van één van de opvarenden van Hr.Ms. K XVI en bestuurslid van de stichting Comité

Nabestaanden Onderzeeboten 1940-1945: "We zijn ontzettend blij en dankbaar voor alle steun van iedereen die heeft bijgedragen aan het vinden van de K XVI. We zijn de bemanningsleden in al die jaren van vermissing nooit vergeten".

Alleen Hr.Ms. O 13 nog zoek

In de Tweede Wereldoorlog gingen 7 onderzeeboten van de Koninklijke Marine door vijandelijkheden verloren, 6 tijdens oorlogspatrouilles en één na te zijn gebombardeerd in de haven van Soerabaja. Het zestal was lange tijd vermist, tot 1982. Sinds die tijd zijn 4 boten gelokaliseerd en geïdentificeerd. Dat gebeurde vooral dankzij inspanningen van naaste familieleden van gesneuvelde opvarenden en door de inzet van de stichting Comité Nabestaanden Onderzeeboten 1940-1945. Met het terugvinden van Hr.Ms. K XVI, waarvan zes Indonesische schepelingen deel uitmaakten van de 36-koppige bemanning, is alleen de Hr.Ms. O 13 nog niet gelokaliseerd. Deze onderzeeboot ging ten onder in de Noordzee.

Hr.Ms. K XVI wordt aangemerkt als zeemansgraf. Reden de exacte positie niet bekend te maken. Duikers is gevraagd het wrak ongemoeid te laten, uit respect voor de gesneuvelde bemanning en hun nabestaanden. In overleg met hen wordt bekeken hoe de laatste eer wordt bewezen.



De opmars van China in geopolitiek perspectief

Wat zijn de gevolgen van de opmars van China voor de verhoudingen met het Westen? Om deze vraag te beantwoorden bespreek ik eerst China's maritieme opmars om vervolgens te kijken naar de economische en politieke context waarbinnen deze maritieme opmars plaats vindt.

Inleiding

De maritieme opmars van China is een belangrijke drijvende kracht achter geopolitieke spanningen en is typerend voor een bredere machtsverschuiving in de wereld. China's successen steken schril af bij de diepe economische en politieke crisis waarin het Westen zich sinds enkele jaren in bevindt. Het Westen maakt zich zorgen over de toegenomen invloed van China in de mondiale economie, financiële sector en internationale politiek.

Is de Westerse vrees voor China terecht? Internationale machtsverhoudingen worden vaak ervaren als een *zero sum game*, waarbij de opmars van de ene macht noodzakelijkerwijs gepaard gaat met een vermindering van de

macht van de ander. Bijgevolg wordt China steeds meer gezien als concurrent dan als strategische partner. Met de doctrine van 'vreedzame ontwikkeling' probeert Beijing de wereld gerust te stellen. Het Westen blijft echter wantrouwig en vraagt zich af wat de 'ware' agenda van China is. Daarom geef ik een analyse van Beijing's eigen visie op de positie van China in de wereld. Op basis van de bevindingen sluit ik af met een analyse van de implicaties voor toekomstige samenwerking en conflict.

De maritieme opmars

China's indrukwekkende economische groei heeft het land in staat gesteld te investeren in de uitbreiding en modernisering van de marine. De Chinese marine speelt



Op 4 augustus 2011 legden twee Chinese marineschepen aan in Noord-Korea ter gelegenheid van de 50-jarige vriendschappelijke betrekkingen tussen de landen. (Chinese Defense Blog)

in toenemende mate een sleutelrol bij het uitvoeren van de taken van de Chinese strijdkrachten. Deze taken zijn door president Hu als volgt gedefinieerd: bijdragen aan wereldvrede en gemeenschappelijke economische ontwikkeling, verdedigen van nationale belangen, het zekerstellen van de economische groei, en het handhaven van de macht van de Communistische Partij.

Traditioneel was het voorkomen van de afsplitsing van Taiwan de prioriteit van de Chinese marine, maar naarmate China's economische macht groeide, werden de Chinese maritieme veiligheidsbelangen steeds groter en

is de Westerse vrees voor China terecht?

geografisch verspreid. Eén van de belangrijkste taken van de marine is nu het bewaken van economische belangen en het waarborgen van de veiligheid van belangrijke scheepvaartroutes voor het transport van goederen en grondstoffen, waaronder olie en gas. Voor het eerst sinds 1432, toen de Chinese keizer de Chinese vloot liet vernietigen na een laatste grote maritieme expeditie onder leiding van admiraal Zheng He, wordt de Chinese marine weer buiten de eigen kustwateren ingezet. In het kader van wat de 'string of pearls' strategie wordt genoemd, bouwt de Chinese marine haar aanwezigheid uit op strategische punten, zoals langs belangrijke handelsroutes in de Indische Oceaan, waar piraterij en instabiliteit een economische en veiligheidsbedreiging vormen.¹ China draagt ook onder multilaterale vlag bij aan anti-piraterij missies voor de kust van Somalië en in de Golf van Aden.

De toegenomen assertiviteit van de Chinese marine heeft gevolgen voor de regionale machtsverhoudingen. Zowel India als China streven naar dominantie in de Indische

Oceaan en eenzelfde maritieme wedloop voltrekt zich in de Zuid-Chinese Zee, de Oost-Chinese Zee en Gele Zee. China en Japan zijn verwikkeld in dispuuten over territoriale aanspraken op grondstofrijke eilandengroepen die langs belangrijke zeehandelsroutes liggen. De toegenomen patrouilles van de Chinese marine hebben al meerdere malen tot incidenten met Japan geleid. In september 2010 bijvoorbeeld, vond in de buurt van de Senkaku eilanden een aanvaring plaats tussen een Chinese vissersboot en een Japanse patrouilleboot. Hierop stopte China een tijd met de export van zeldzame aardmetalen, die van cruciaal belang zijn voor de Japanse *high-tech* industrie.

De grootste bondgenoot van Japan is de VS, die voordien de Zuid-Oost Aziatische regio domineerde en een belangrijke rol speelde in het bewaken van het regionale machtsevenwicht, bijvoorbeeld door wapenleveranties aan Taiwan. De VS probeerde menigmaal de samenwerking tussen Japan en Amerika's andere regionale bondgenoot – Zuid-Korea – te bevorderen. Deze samenwerking werd in de hand gewerkt toen in 2010 het conflict tussen Noord- en Zuid-Korea hevig oplaaide. China verleende in dit conflict impliciete steun aan het regime van Kim Jong-Il door te weigeren Noord-Korea te berispen. In antwoord organiseerde de VS samen met Japan en Zuid-Korea een grootschalige marineoefening in de Gele Zee, die China provoceerde eveneens een oefening te organiseren.

Dergelijke incidenten hebben twijfel gezaaid over China's intentie om de Chinese marine in te zetten voor vreedzame doeleinden. Het Japanse *National Institute for Defense Studies* (NIDS) beschrijft de weinig transparante uitbreiding en toegenomen assertiviteit van de Chinese marine als een grote bron van zorg voor Japan, de regio en de internationale gemeenschap.²





China ontpopt zich als marktleider op het gebied van technologie en innovatie, bijvoorbeeld op gebied van hernieuwbare energie en de productie van windturbines. (www.vorige.nrc.nl)

De economische opmars

China's economische opmars wordt wel gezien als de tot nu toe meest belangrijke gebeurtenis van de 21^e eeuw. China's succes is deels te danken aan de implementatie van een aantal neoliberale beleidsprincipes, zoals fiscale discipline en liberalisering van de handel, die vanaf eind jaren '80 door financiële instellingen als het IMF en de Wereldbank aan ontwikkelingslanden werden voorgeschreven. Tegelijkertijd heeft het autoritaire regime in Beijing de rol van de overheid in de economie op een radicaal andere manier ingevuld dan Westerse marktdemocratieën. China hanteert een staatskapitalistisch model waarbij in plaats van gedereguleerde marktwerking en de private sector voornamelijk (semi-)staatsbedrijven de motor voor economische groei zijn. (Semi-)staatsbedrijven domineren in China strategische sectoren van de economie, zoals energie, transport en industrie. Drie Chinese bedrijven staan in de top 10 van de Fortune ranglijst van meest grote bedrijven ter wereld: Sinopec, State Grid, en China National Petroleum.

Het investeren in technologie en innovatie is ook een belangrijke component van de Chinese groeiestrategie.³ Buitenlandse technologie is essentieel geweest voor China's economische groei, maar in toenemende mate is China zelf een belangrijke motor voor technologische ontwikkeling. Daar waar het Westen traditioneel voorop liep op kennisontwikkeling en China fungeerde als de fabriek van de wereld, ontpopt China zich nu als marktleider op het gebied van technologie en innovatie, bijvoorbeeld op

gebied van hernieuwbare energie en de productie van windturbines en zonnepanelen. De gebrekkige bescherming van intellectuele eigendomsrechten in China maakt het voor niet-Chinese bedrijven moeilijk om van deze ontwikkeling te profiteren en op de Chinese markt actief te zijn.

Een ander netelig dossier in de betrekkingen met het Westen is China's monetaire beleid. Met name de VS klaagt dat de lage wisselkoers van de Chinese valuta een vorm van protectionisme is en tot welvaartsverlies in de

China's enorme reserves van buitenlandse valuta stellen het land in staat om op grote schaal financiële hulp te verlenen en strategische acquisitie te doen in het buitenland

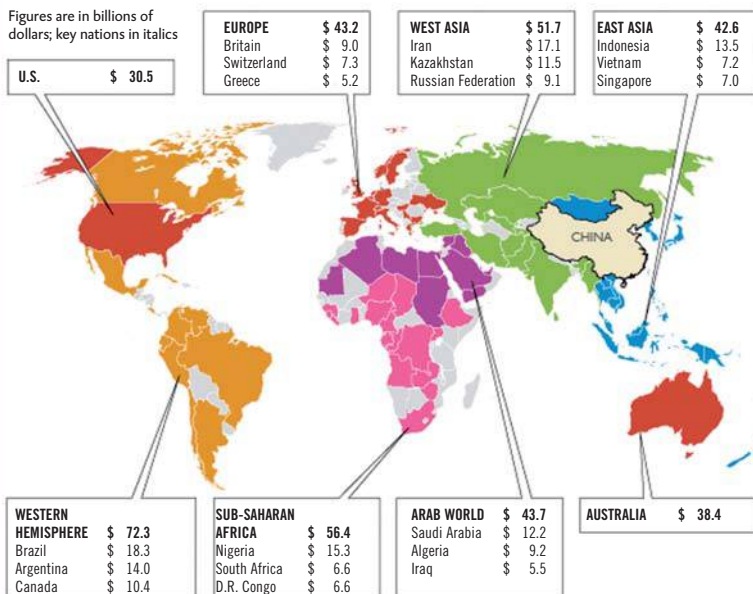
VS leidt. Als exportland profiteert China van een lage wisselkoers, die instrumenteel is in het bevorderen van de handel met Afrikaanse landen en opkomende economieën zoals Brazilië. China's enorme reserves van buitenlandse valuta stellen het land in staat om op grote schaal financiële hulp te verlenen en strategische acquisitie te doen in het buitenland.

In Afrika bijvoorbeeld, zet China financiële leningen en ontwikkelingshulp in om toegang te krijgen tot grondstofrijke landen. China bezit daarnaast een groot deel van de Amerikaanse staatsschuld en heeft aangeboden om obligaties ter waarde van miljarden euro's aan te kopen van in financiële moeilijkheden verkerende Europese landen, zoals Ierland, Griekenland, Spanje en Portugal. Het grote Chinese aandeel in de Amerikaanse staatsschuld

China's Worldwide Reach

The Western Hemisphere has become the focus of attention for Chinese companies.

Figures are in billions of dollars; key nations in *italics*



Source: Heritage Foundation dataset, China's Outward Investment: Non-bond Transactions over \$100 million, from January 2005 to June 2011, available upon request from The Heritage Foundation.

(Bron: The Heritage Foundation)

wordt veelal als een gevaar gezien, maar betekent in feite ook dat China het Amerikaanse beleid mede mogelijk maakt.

China investeert ook in Europese infrastructuur die de export van Chinese goederen naar Europese markten mogelijk maakt. Zo sloot Beijing in 2008 een overeenkomst met Griekenland dat het Chinese staatsbedrijf Cosco de exploitatierechten gaf over de containerhaven van Piraeus, een doorvoerpunt in nabijheid van nieuwe markten zoals Turkije, Oost-Europa en de Balkan. Alhoewel Westerse bedrijven al jarenlang soortgelijke strategische overnames doen, wakkeren dergelijke overnames door China in het Westen een gevoel van angst aan dat China de wereld aan het overnemen is. Het is van belang om te onderstrepen dat de internationale politieke economie echter door wederzijdse afhankelijkheden in balans wordt gehouden. De VS en Europa zijn belangrijke afzetmarkten voor China, maar tegelijkertijd biedt toegang tot de Chinese markt ook ongekende mogelijkheden voor Westerse bedrijven.

De politieke opmars

Het is vaak geopperd dat China misschien een grote economische macht is, maar *soft power* ontbeert. Alhoewel China aanzienlijk investeert in publieksdiplomatie, is het land er niet op gericht om een bepaalde ideologie te exporteren. Het Chinese model van economische groei zonder politieke liberalisering wordt niettemin wel als zeer aantrekkelijk ervaren door sommige autoritaire regimes.⁴ China's politieke macht vloeit voort uit de uiterst

pragmatische houding in de betrekkingen met andere landen. Doordat China een autoritair regime heeft, beschikt het over een groot mobiliserend vermogen en kan het vaak daadkrachtiger optreden dan liberale democratieën.

In combinatie met de 'no strings attached' politiek, maakt dit China een interessante partner voor ontwikkelingslanden. China stelt deze landen in staat op korte termijn hun infrastructuur te verbeteren zonder dat daar de voorwaarde van democratische hervorming aan verbonden wordt. Alhoewel het beticht kan worden van het hantieren van dubbele standaarden, bekritiseert het Westen China vaak vanwege het onvoldoende respecteren van de mensenrechten en het onderhouden van betrekkingen met dubieuze regimes. De relatie tussen China en regimes in Soedan en Myanmar zijn daar voorbeelden van. China verhinderde VN-sancties tegen Soedan om de olie-import uit dat land veilig te stellen en verleende de militaire junta in Myanmar grote financiële steun in ruil voor toegang tot de enorme gasvoorraden en havens aan de Indische Oceaan. Dergelijke allianties leveren China loyaliteit op binnen internationale organisaties als de VN. Beijing werkt ook aan het versterken van regionale instituties, zoals APEC. De afgelopen jaren heeft China ook grensconflicten met een aantal leden van ASEAN, waaronder Vietnam, Maleisië en de Filippijnen, opgelost en gewerkt aan het verbeteren van de relatie met Rusland en India. China is een belangrijke investeerder in infrastructuur projecten die de landen op het Aziatische continent →

economisch en politiek met elkaar verbinden, ook wel nieuwe zijderoutes genoemd. Zo is er onlangs een 7.000 km lange gaspijplijn aangelegd die van Turkmenistan via Oezbekistan en Kazachstan naar China loopt. Ook werkt China aan een spoorwegennetwerk dat toegang verschaft tot strategische havens in Pakistan, Bangladesh en Sri Lanka en dat China via hogesnelheidstreinen in de toekomst zal verbinden met Europa.

De visie van China

Het Chinese leiderschap realiseert zich dat economische groei alleen niet de nationale veiligheid kan waarborgen; daarvoor is ook een wereldorde nodig die je vriendelijk gezind is. In reactie op de groeiende angst voor China's opmars, voert Beijing een actieve publieksdiplomatie waarin een drietal concepten centraal staan.

Vanaf 2003 werd het concept 'vreedzame opmars' uitgedragen maar dit werd vanaf 2004 al ingewisseld voor 'vreedzame ontwikkeling', omdat de term opmars een Chinees machtsstreven zou impliceren.⁵ In het rapport "China's Peaceful Development Road" verklaarde Beijing dat China in het verleden nooit gestreefd heeft naar hegemonie, daar nu niet naar streeft en dat ook in de toekomst niet zal doen.⁶ In 2005 werd het concept van 'harmonieuze wereld' geïntroduceerd, een wereld gekenmerkt door duurzame vrede en economische ontwikkeling. In een speech ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan van de VN zette president Hu uiteen hoe China op vier manieren deze harmonieuze wereld wil verwesenlijken.⁷

Ten eerste zegt China een multilaterale aanpak van gemeenschappelijke uitdagingen te willen bevorderen. De VN Veiligheidsraad speelt hierin een sleutelrol. Tegelijkertijd wordt externe interventie in interne aangelegenheden door China beschouwd als een inbreuk op de nationale soevereiniteit. China betreurde dan ook de internationale interventie in Libië en verzette zich tegen de VN-resolutie die het geweld van het Syrische regime veroordeelt. Binnenlandse politieke overwegingen spelen hierbij een rol. China kampt zelf met bevolkingsgroepen die autonomie eisen, zoals in Tibet en de provincie Xingjiang. China vreest dat de Arabische lente zou kunnen bijdragen aan binnenlandse rebellie tegen de machthebbers in Beijing.

Ten tweede moet internationale samenwerking gericht zijn op het realiseren van wereldwijde welvaart en het dichten van de kloof tussen het Noorden en Zuiden. China profileert zich als belangenbehartiger van de ontwikkelingslanden, zoals op de VN klimaattop in Kopenhagen in 2009. De Chinese positie dat met name reeds geïndustrialiseerde landen het voortouw moeten nemen in de aanpak van klimaatverandering leidde in het ogen van het Westen tot het mislukken van deze top. Ten derde pleit China voor respect voor culturele diversiteit, gelijkheid en openheid in de internationale betrekkingen. Ten vierde, tenslotte, wil China dat de VN Veiligheidsraad hervormd wordt zodat deze een betere afspiegeling is van de huidige wereldorde en ook de

belangen van opkomende economieën en ontwikkelingslanden vertegenwoordigd worden.

De concepten vreedzame opmars, vreedzame ontwikkeling en harmonieuze wereld laten zien dat China er enerzijds belang aan hecht door het Westen niet als een bedreiging voor de huidige wereldorde te worden gezien. Anderzijds meent China dat veel internationale problemen voortkomen uit het status quo: een door het Westen geleide wereldorde met vele ongelijkheden tussen het Noorden en het Zuiden. Op het 17^e Congres van de Communistische Partij in 2007 gaf president Hu aan dat China de internationale orde eerlijker en gelijkwaardiger wil maken. In het nastreven van deze ambitie maakt Beijing gebruik van China's toegenomen invloed, onder andere in andere opkomende economieën en ontwikkelingslanden. Hierdoor wordt het in het Westen bestaande beeld van China als dreiging toch versterkt.

een antagonistische benadering spoort China juist aan om zich assertiever te gedragen

Beijing lijkt nog de balans te zoeken tussen het inzetten van China's toegenomen macht en het bewaken van de internationale stabiliteit. Dit spanningsveld is terug te zien in tal van zowel maritieme als economische en politieke dossiers. China drijft bijvoorbeeld enerzijds de geopolitieke spanningen op door territoriale aanspraken kracht bij te zetten met intimiderende acties van de Chinese marine; anderzijds zet China de marine in onder multilaterale vlag piraterij te bestrijden. Enerzijds betuigt Beijing zijn toewijding aan internationale samenwerking op het gebied van non-proliferatie en steun aan het kernstopverdrag, anderzijds belemmert China een strenger optreden van de internationale gemeenschap tegen de nucleaire ambities van Noord-Korea en Iran.

Implicaties: samenwerking of conflict?

Lange tijd werd verondersteld dat economische groei in China zou bijdragen aan democratisering en de verspreiding van Westerse normen en waarden. Het Chinese model van economische ontwikkeling zonder politieke liberalisering is echter tot nu toe robuust gebleken. China is de laatste jaren veel assertiever geworden in het voor het voetlicht brengen van Beijing's eigen visie op de wereld, de dagen van de 'smile diplomacy' zijn voorbij. Niettemin lost China wel de verwachtingen van de internationale gemeenschap in: naarmate de geopolitieke invloed van China groeit, toont China zich steeds meer bereid om zich in te zetten voor internationale vrede en veiligheid en mondiale welvaart. De groeiende capaciteit van de Chinese marine kan hierin in het bijzonder een positieve bijdrage leveren door gedeelde belangen, zoals veiligheid op zee, te beschermen.

Het is echter niet verwonderlijk dat de vreedzame bedoelingen van China soms in twijfel worden getrokken. Met name de relatie met Japan zal problematisch blijven en

loopt het grootste risico om te escaleren. Op economische gebied is China Japan voorbijgestreefd en China's maritieme macht vormt steeds een grotere bedreiging voor Japan's territoriale integriteit. In het verleden heeft China al bezit genomen van de Paracel en delen van de Spratly eilanden, waardoor Japan gegronde redenen heeft te vrezen voor de aanwezigheid van de Chinese marine rondom betwiste eilanden. Meer nog dan de VS, heeft Japan een hardere houding aangenomen in zijn buitenlandsbeleid ten aanzien van China. De kwestie Taiwan blijft eveneens een heet hangijzer. China heeft het groeiende defensiebudget onder andere ingezet om capaciteiten te ontwikkelen waarmee het Amerikaanse steun aan Taiwan in geval van een Chinese aanval kan bemoeilijken.

Gezien het Chinese *discours* rond internationale vrede en veiligheid, valt het echter te verwachten dat China er uiteindelijk voor zal kiezen om geschillen in overeenstemming met internationale normen op te lossen. China heeft er geen enkel belang bij om de wereldeconomie in gevaar te brengen met internationale conflicten. De wederzijdse economische afhankelijkheden zijn daarvoor te groot. Alleen al omdat de VS een belangrijke rol speelt in het bewaken van de zeevaartroutes waarlangs olie uit het Midden Oosten naar China gaat, heeft China belang bij goede betrekkingen met de VS.⁸

Alhoewel China en de VS verwickeld zijn in een competitie over regionale bondgenoten, zoals Japan, Zuid-Korea, India, de ASEAN landen en Australië - zal dit uiteindelijk weinig opleveren omdat elk van deze landen belang heeft bij het onderhouden van goede politieke en handelsrelaties met zowel China als de VS.

Beijing vreest terecht dat andere landen China's opmars willen inperken. De conclusie die hieruit getrokken moet worden is dat het belangrijk is om China niet als rivaal te behandelen. Een antagonistische benadering spoort China juist aan om zich assertiever te gedragen, waardoor de kansen die China's opmars met zich mee brengt verloren gaan. China geeft aan voorstander te zijn van het aanpakken van internationale uitdagingen in multilateraal verband. Bij het terugdringen van armoede in ontwikkelingslanden bijvoorbeeld, kunnen China en het Westen belangrijke partners van elkaar zijn, maar ook op het gebied van non-proliferatie, het bevorderen van internationale veiligheid en economische stabiliteit. Voor dergelijke samenwerking is wel vertrouwen nodig. Dit vertrouwen moet aan beide kanten voor een groot deel nog gewonnen worden.

Conclusie

Vanuit een *zero sum* benadering, waarbij de opmars van de ene macht leidt tot machtsverlies van de ander, vormt de opmars van China een serieuze uitdaging voor de nationale belangen en het economische concurrentievermogen van andere landen. Dit artikel beoogde aan te geven dat er echter ook positieve gevolgen aan de opmars van China verbonden zijn, zoals toegenomen handel, financiële bijstand, en uitwisseling van kennis en technologie. Het concept van een 'harmonieuze wereld' biedt kansen voor intensievere samenwerking tussen

China en het Westen, bijvoorbeeld op het gebied van maritieme veiligheid. Omwille van de Rotterdamse haven en onze positie als doorvoerland heeft Nederland er belang bij dat de Chinese marine in internationaal verband bijdraagt aan het vrijwaren van de internationale handelstromen.⁹ Desondanks zullen er in de relatie tussen China en het Westen heikele dossiers blijven bestaan, waaronder mensenrechten, democratisering en intellectuele eigendomsrechten. Of de balans van China's opmars voor het Westen uiteindelijk positief zal zijn, hangt af van de mate waarin het Westen China kan aansporen zich als een '*responsible stakeholder*' op te stellen. Daarnaast wordt dit bepaald door China's binnenlandse politieke situatie, die bijvoorbeeld deels ten grondslag ligt aan de Chinese reactie op de situatie in Libië en Syrië. Wanneer China's nationale belangen op het spel staan, toont China zich niet altijd zo constructief als het Westen graag zou zien.

De centrale vraag of China op termijn de VS voorbij zal streven als grootmacht zal de gemoederen de komende jaren bezig houden. De meningen hierover lopen zeer uiteen. Op militair vlak is het machtsverschil tussen China en de VS nog steeds erg groot. In 2010 bedroeg het Amerikaanse defensiebudget \$698 miljard ofwel 4.8% van het BNP, waar dit in China naar schatting respectievelijk \$119 miljard en 2,1% was.¹⁰ Op economisch en politiek vlak wordt het verschil echter steeds kleiner. De economische crisis heeft de VS een enorme klap toegebracht. Het is niet uit te sluiten dat een dergelijke gebeurtenis of een binnenlandse politieke crisis in de toekomst ook China zou kunnen raken. ←

M. (Marjolein) de Ridder (MA) werkt als strategisch beleidsanalist bij het The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS), waar zij onder meer onderzoek verricht naar China's grondstoffenbeleid en positie in de internationale politieke economie.

Noten

- 1 Tim Sweijts et al, "The Maritime Future of the Indian Ocean - Putting the G back in Great Power Politics," Future Issue No. 13 (Den Haag: The Hague Centre for Strategic Studies, 2010).
- 2 National Institute for Defense Studies, "NIDS China Security Report" (Tokyo: National Institute for Defense Studies, 2011).
- 3 Govert Gijsbers, Sophie Roborgh, Tim Sweijts, "The Rise of Asia and Strategic Questions for Europe," Strategy and Change Paper No. 01 (Den Haag: The Hague Centre for Strategic Studies, 2010).
- 4 Islam Qasem, Teun van Dongen, Marjolein de Ridder, "The Beijing Consensus: An Alternative Approach to Development?" World Foresight Forum Issue Brief No.02 (Den Haag: World Foresight Forum, 2011).
- 5 Richard Rosecrance, "Power and International Relations: The Rise of China and Its Effects," International Studies Perspectives, no.7 (2006), 31-35.
- 6 State Council Information Office, "China's Peaceful Development Road" (2005).
- 7 Hu Jin Tao, "Build Towards a Harmonious World of Lasting Peace and Prosperity," Speech ter gelegenheid van het 60-jarige bestaan van de VN, New York, 15 september 2005.
- 8 Esther Pan, "The Promise and Pitfalls of China's 'Peaceful Rise'" (Council on Foreign Relations, 14 april, 2006).
- 9 Jeroen de Jonge, Frank Bekkers en Rob de Wijk, "Pas op de Plaats voor Defensie," Strategy and Change Paper No.02 (Den Haag: The Hague Centre for Strategic Studies, 2010).
- 10 Stockholm International Peace Research Institute, "Background paper on SIPRI military expenditure data, 2010" (Stockholm: Stockholm International Peace Research Institute, 11 April, 2011).

De veranderende militair maritieme verhoudingen

in de Zuidoost-Aziatische regio

De Zuidoost-Aziatische regio wordt ingesloten door de Indische en de Stille Oceaan en omringt de Zuid-Chinese Zee. Een aantal internationale zeestraten geeft toegang tot deze zee zoals de Straten Malakka, Soenda, Lombok en Makassar.



De zeestraten van Indonesië. (lib.utexas.edu/maps)

De maritieme handel is indrukwekkend. Zo is China voor meer dan 80 procent van zijn olie invoer afhankelijk van toevoer via de Zuid-Chinese Zee en meer dan een derde van alle maritieme handel passeert op jaarbasis de zeestraten. De Straat Malakka is qua verkeersintensiteit vergelijkbaar met de A-12 op een regenachtige maandagochtend tijdens de spits.

Het besef dat de wereldeconomie afhankelijk is van een stabiele (*safe and secure*) omgeving en dus van een ongestoorde doorgang van haar koopvaardijvloot dwingt ook Nederland alert te zijn op de regionale ontwikkelingen in de Zuid-Chinese Zee, alsook op de problemen in de kustwateren.

Voor het beschrijven van de veranderende maritieme verhoudingen in de regio licht ik eerst de rol toe van ASEAN (*Association of Southeast Asian Nations*) in relatie tot veiligheid om vervolgens de bijzonderheden van de Zuid-Chinese zee te beschrijven. Daarna geef ik de situatie in de kustwateren weer en eindig met een indicatieve weergave van de maritieme krachtverhoudingen in kwalitatieve zin.

Bij het schrijven van dit artikel heb ik gebruik gemaakt van open bron informatie. Ik beperk mij in deze bijdrage tot de ASEAN-regio en behandel niet het Koreaanse schiereiland, Taiwan en Japan.

Zoals vaak is generaliseren gevaarlijk, zeker in deze regio met grote onderlinge verschillen in bestuursvorm, cultuur, economische omvang en geografische ligging. Voor de leesbaarheid heb ik dat soms toch moeten doen maar geef waar nodig uitzonderingen en afwijkingen aan.

ASEAN

ASEAN is een regionale organisatie opgericht in 1967 en bestaat momenteel uit tien landen: Indonesië, Maleisië, Brunei, Filippijnen, Singapore, Thailand, Vietnam, Cambodja, Laos en Birma/Myanmar (verder: Myanmar). De organisatie kent verschillende overlegfora zoals het ADMM (*Asean Defence Ministers Meeting*) en het ARF (*Asean Regional Forum*) met deelname van 27 landen en organisaties, incl. de EU, dat vergadert op het niveau van ministers van Buitenlandse Zaken. ASEAN is tevens de initiatiefnemer van andere discussiepanelen zoals het ASEAN plus drie (China, Japan en Zuid-Korea), plus zes (tevens India, Australië en Nieuw-Zeeland) en de EAS (*East Asia Summit*). Dit laatste forum bespreekt politiek strategische en economische thema's, waaronder energieveiligheid en kent achttien leden uit de bredere regio inclusief de VS en Rusland.

Een van de uitgangspunten van ASEAN is om zich niet te mengen in elkaars interne aangelegenheden en bij geschillen altijd te zoeken naar een vreedzame oplossing. De organisatie heeft de ambitie om in 2014 te groeien naar een *ASEAN Community*, een deels op de EU geïnspireerde constructie, inclusief een veiligheidspijler (*APSC, Asean Political Security Community*).

ASEAN is in haar politiek-strategische relatie tot de grootmachten te onderscheiden in drie groepen. De eerste bestaat uit Singapore, Vietnam, Thailand en de Filippijnen en richt zich op de Verenigde Staten. Zo heeft Vietnam zijn relatie met de VS geïntensiveerd, overigens ook die met Rusland en India, door deelname aan maritieme oefeningen en het openstellen van maritieme bases. Cambodja, Laos en Myanmar onderhouden - mede vanwege hun zwakke economieën - een intensieve relatie met China. Deze landen hebben geen relatie met, en tonen weinig interesse in, de problemen over de betwiste gebieden in de Zuid-Chinese Zee. De derde groep, Indonesië, Brunei en Maleisië, positioneert zich tussen beide eerdergenoemde groepen.

De Zuid-Chinese Zee

Sinds tientallen jaren vormen de Spratly en Paracel eilanden een twistpunt tussen China en enkele ASEAN lidstaten (Brunei, Maleisië, Vietnam, Filippijnen). Aanleiding daarvoor is de aanwezigheid van omvangrijke hoeveelheden olie, gas en metalen. Bovendien zijn er regelmatig problemen over illegale visserij, zoals op de rijke visgronden nabij de Indonesische Natuna eilandengroep aan de ingang naar de Zuid-Chinese Zee.

Het Aziatische Pacific gebied is vanwege vulkanische activiteiten en het bewegen van tektonische platen rijk aan metalen zoals goud, titanium, mangaan en platina. Deze grondstoffen zijn noodzakelijk voor de snel groeiende Aziatische economieën (in 2030 in omvang verdubbeld) en de vis is als voedsel benodigd voor de snelle toename van de bevolking (binnen ASEAN momenteel 615 miljoen). Ook ASEAN realiseert zich dat energie- en voedselzekerheid randvoorwaarden zijn voor stabiliteit. Grootchalige commerciële diepzeeontginning vindt nu nog niet plaats. Enerzijds komt dat door ontbrekende kennis en anderzijds zijn *offshore*-bedrijven huiverig voor de noodzakelijke investeringen vanwege regelmatig terugkerende maritieme schermutselingen tussen ASEAN lidstaten en China.

Discussies over de nationale claims betreffen voornamelijk definitieverschillen, zoals het verschil tussen een eiland en een rots (bovenwater tijdens hoog tij al dan niet met de mogelijkheid voor economische activiteit) alsook over de bepaling van de exclusieve economische zone, de EEZ (200 nautische mijlen gemeten vanuit de vaste kust dan wel vanuit een eiland). Verder betwisten landen als Vietnam en de Filippijnen regio's, verwijzend naar erfenissen uit de koloniale tijd.

Een factor die landen verhardt in hun standpunt was de deadline van 2009 om claims over uitbreiding van de EEZ te registreren conform UNCLOS (*United Nations Conventions on The Law Of the Sea* uit 1982). China claimde met de zogenaamde '9 dotted line' vervolgens 90 procent van de Zuid-Chinese Zee.

Behalve dat handelsnaties gebaat zijn bij een stabiele regio, is het vooral de VS die naast ASEAN direct betrokken is bij de discussies met China. De VS claimt namelijk niet alleen het recht op vrije doorvaart (*freedom of navigation*) maar ook de vrijheid van opereren (*freedom of*

manoeuvre) in de EEZ's, waartoe zij tevens hydrografisch onderzoek en andere onderwater operaties rekent.

De claims leidden ertoe dat de conflicten met China elkaar snel opvolgden, waarbij de ASEAN lidstaten de betrokkenheid van de VS stimuleerden. China realiseerde zich begin 2011 dat een assertieve opstelling op korte termijn onverstandig was. Dit verklaart ook mede de voorlopig meer pragmatische houding van China, die ook bleek tijdens de recente ARF top in Bali. Onder kundig Indonesisch voorzitterschap is China daar akkoord gegaan om verder te praten over richtlijnen van een, juridisch niet bindende, *Declaration of Conduct*. Een bindende en meer concrete *Code of Conduct* (over het oplossen van geschillen) zal zeker nog jaren op zich laten wachten. Toch is het resultaat een relatieve doorbraak, omdat

hoewel dat een positief signaal is, zijn daarmee de kansen op een maritiem conflict zeker niet van de baan

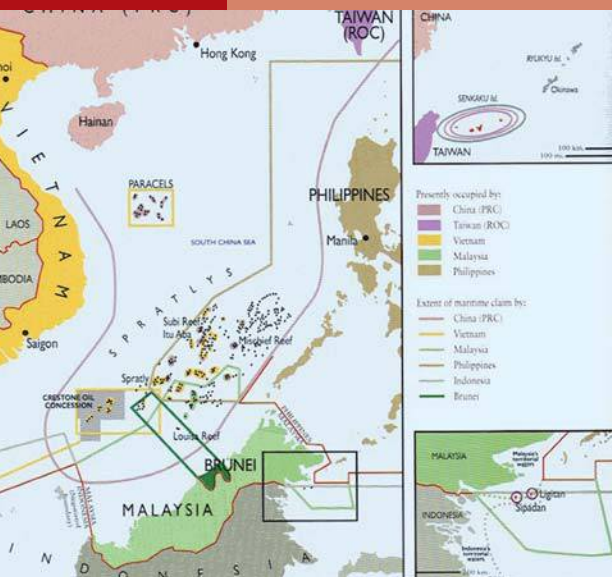
China vooralsnog instemt om multilateraal en niet uitsluitend bilateraal met ASEAN lidstaten verder te praten over de betwiste maritieme gebieden.

Hoewel dat een positief signaal is, zijn daarmee de kansen op een maritiem conflict zeker niet van de baan. Er is bijvoorbeeld niet gesproken over standaardprocedures voor conflictpreventie teneinde escalaties te voorkomen. Bovendien zal vooralsnog niet worden gesproken over vertrouwenwekkende maatregelen, zoals het tijdig melden van grotere oefeningen en het niet houden van oefeningen in drukbevaren gebieden.

Een pragmatische samenwerking op deelgebieden als gezamenlijke ontginning van energiebronnen, afspraken over visquota, oceanografisch onderzoek en criminaliteitsbestrijding zou natuurlijk ook bijdragen aan het wederzijds vertrouwen dat nodig is om op termijn bindende afspraken te kunnen maken. Voor de ene partij (China) moet dat vertrouwen er echter eerst zijn voordat dergelijke afspraken kunnen worden gemaakt terwijl voor de andere partij (ASEAN/VS) die afspraken juist zijn bedoeld om vertrouwen te winnen.

Hoewel de strategische belangen in de Zuid-Chinese Zee groot zijn, heeft geen van de landen baat bij uit de hand lopende conflicten met een instabiele regio als gevolg. Meestal verdwijnen botsingen na enig tromgeroef dan ook weer uit de publiciteit. Maar door het ontbreken van vertrouwenwekkende maatregelen, zoals die tijdens de Koude Oorlog bestonden tussen de VS/NAVO en Rusland, kunnen misverstanden en verkeerde interpretaties zorgen voor snel oplopende spanningen. De problemen van China met Vietnam, Japan en de Filippijnen eerder dit jaar zijn daarvan sprekende voorbeelden. Door deze maritieme onzekerheid, in combinatie met de grote economische belangen, continueren landen de opbouw van hun maritieme capaciteit.





De Zuid-Chinese Zee.

Kustwateren

Behalve de spanning in de Zuid-Chinese Zee geeft ook de situatie in de kustwateren reden tot zorg. Ten eerste is er het *security* aspect. Sinds jaar en dag zijn piraten actief in deze wateren, wordt op omvangrijke schaal illegale visserij bedreven en vindt mensensmokkel plaats (waaronder verplaatsing van terroristen). Bij de meeste incidenten in 2011 waren overigens kustwachtorganisaties betrokken. Daarnaast is de proliferatie van massavernietingswapens via kustwateren en illegale overslag in havens evenmin ondenkbaar. De dreiging van maritiem terrorisme, hoe klein ook, is tenslotte onverminderd aanwezig. Vanwege de toenemende piraterij in de Straat Malakka voeren de kuststaten Singapore, Maleisië, Indonesië en Thailand sinds een aantal jaar gezamenlijk operationele patrouilles uit. Hierdoor is deze piraterij ter plaatse weliswaar verminderd, maar nu gedeeltelijk verplaatst naar de Zuid-Chinese Zee. Deze piraterij heeft overigens nog niet de omvang en ernst zoals in de Indische Oceaan/Golf van Aden. Het betreft hier voornamelijk snelle *hit-and-run* acties.

Ten tweede speelt het *safety* aspect: de grote kans op letterlijke aanvaringen vanwege het intensieve gebruik van de nauwe vaarwateren. Uit analyses van lokale scheepsrampen (bijvoorbeeld veerponten) blijkt een menselijke fout vaak de aanleiding te zijn. Het verbeteren van de kwaliteit van en de controle op lokaal verstrekte maritieme diploma's zou al een eerste stap zijn op weg naar een veiligere nautische omgeving. Aanvaringen in de nauwe zeestraten creëren vertragingen en dus economische problemen en het is slechts een kwestie van tijd voordat een omvangrijke milieuraamp zich voordoet. Een milieuraamp die bovendien nog wordt versterkt doordat de meeste kuststaten niet beschikken over adequate bestrijdingsmiddelen. Het risico (kans maal effect) daarvan is daarom vele malen groter dan die van een terroristische aanslag.

Aandacht voor de maritieme belangen

Tijdens de koloniale tijd, de daaropvolgende dekolonisatie en vervolgens de Koude Oorlog was de militaire aandacht vooral gericht op landoptreden en dus op een sterke landmacht. Het defensiebudget werd vooral besteed aan het in stand houden van een omvangrijk landleger, uitgerust met *low tech* wapens. Maar de ontdekking van maritieme rijkdommen en het toenemend belang van maritieme aanvoerlijnen, verlegt de strategische aandacht. Dit begint langzaam effect te krijgen op de inzetbaarheid van de marines. Zoals de PangLima (CDS) van Indonesië het in september 2010 tijdens zijn inaugurale toespraak kernachtig verwoordde: Indonesië moet een meer *outward looking* focus krijgen.

Maritieme capaciteit

- Marine

Indicatoren voor de inzetbaarheid van een marine zijn – behalve aantallen en tonnages – ook de zeewaardigheid van de platformen, de mate van training, de kwaliteit van opleiding, het bezitten van C4I, beproefde sewaco en maritieme logistiek.

De kwantiteit van het aantal platformen van de ASEAN marines is zeker voor Nederlandse begrippen indrukwekkend maar de operationele inzetbaarheid laat te wensen over. Ondanks het inmiddels onderkende maritieme belang moet veel achterstand worden weggewerkt. Schepen zijn vaak verouderd, het ontbreekt aan adequate trainingsmogelijkheden en C4I heeft weinig aandacht gehad.

De variëteit aan platformen en wapensystemen verlaagt de inzetbaarheid en verhoogt de benodigde opleidingen en trainingen. Daarnaast drukken onderhoudskosten zwaar op het budget en is er onvoldoende brandstof beschikbaar. De Indonesische marineschepen kenden in 2009 bijvoorbeeld een inzetbaarheid van 25%.

Uiteraard verschilt de situatie per land. Singapore vormt met zijn modern uitgeruste marine een gunstige uitzondering in de regio en de Vietnamese marine beschikt over een moderne simulator waarmee scheepsbemanningen op basis van realistische scenario's kunnen worden getraind. De verhoogde aandacht voor de maritieme inzetbaarheid resulteert in diverse moderniseringsprogramma's. Onderstaand een inventarisatie: Duitsland heeft drie *Offshore Patrol Vessels* (80m) en vier patrouillevaartuigen (type korvet, 41m) aan Brunei geleverd. Brunei is geografisch gezien weliswaar een klein land maar is wel verantwoordelijk voor een belangrijk zeegebied.

Indonesië heeft een aantal jaar geleden vier Sigma klasse korvetten door Damen Naval Shipyards (ondersteund door Thales en Imtech) laten bouwen waar de operationele gebruiker zeer over is te spreken. Het land bouwt in eigen beheer (mogelijk) 30 zeegaande patrouillevaartuigen waarvan er nu één is opgeleverd; zoekt actief op de buitenlandse markt naar de bouw van meerdere korvetten en moderniseert daarnaast de sewaco van de ex Van Speijkklasse fregatten. Het land heeft onlangs twee van zijn onderzeeërs in Zuid-Korea laten moderniseren en

overweegt om nog twee onderzeeboten te bestellen. Verder heeft het recent één LPD in Zuid-Korea aangekocht en twee in eigen beheer gebouwd.

In Maleisië is sprake van twee (marine) projecten: 6 (initieel 21) *Littoral Combat Ships* en twee OPV's voor de kustwacht.

Singapore heeft al veel aandacht besteed aan de modernisering en uitbreiding van haar vloot. De Formidable klasse *multi-role stealth* fregatten, afgeleid van de Franse La Fayette en voorzien van Sikorsky S-70 B helikopters, zijn daarvan het laatste voorbeeld. Deze schepen zijn zonder meer de meest moderne fregatten in Zuidoost-Azië.

Tussen 1995 en 1997 heeft de Singaporese marine vier onderzeeboten (Challenger klasse voorheen Sjoormen klasse) van de Zweedse marine overgenomen. In 2005 is met het Zweedse bedrijf Kockums een contract getekend voor de levering van twee Archer klasse (voorheen Vastergotland) onderzeeboten.

Thailand is voornemens om zes onderzeeboten (type 206) van de Duitse marine over te nemen.

Vietnam heeft besloten om zes nieuwe onderzeeboten (type Kiloklasse) in Rusland te bestellen, heeft recent twee Gepardklasse fregatten door Rusland laten leveren en heeft de intentie om nog vier korvetten te laten bouwen. Daarnaast zijn door Damen een aantal patrouillevaartuigen en twee hydrografische vaartuigen gebouwd dan wel in aanbouw.

De Filippijnen vormt een negatieve uitzondering op de modernisering en dat is opmerkelijk, zeker gezien haar omvangrijke eilandenrijk en de betwiste gebieden met China. Het land beschikt over een sterk verouderde vloot en koopt en/of moderniseert nauwelijks. Men ontvangt wel schepen van Australië (nieuw) en de US (nieuw en oud). Zo zal de marine vanaf 2012 drie Hamilton Class cutters geleverd krijgen.

Voor een evenwichtige opbouw van een marine is het vanzelfsprekend belangrijk om zowel over een bovenwater- en een onderwatercapaciteit alsook vliegtuigen te beschikken. De beperkte budgetten nopen tot priorite-

Een aantal jaar geleden heeft Indonesië vier Sigma klasse korvetten door Damen Naval Shipyards laten bouwen. (Maritimephoto.com)



teitstelling en de voorkeur zou moeten liggen bij de opbouw van een capabele surveillancecapaciteit om het grote zeeoppervlak te bestrijken en nadrukkelijk aanwezigheid te tonen. De realiteit leert echter dat Indonesië, Maleisië, Thailand, Vietnam en zelfs de Filippijnen grote prioriteit lijken te geven aan het verkrijgen of bezitten van onderzeeboten, met als belangrijkste argument dat buurlanden die capaciteit ook hebben. Behalve dat de verwerving kostbaar is, zal de opbouw van een goed functionerende onderzeedienst vele jaren vergen en door de beperkte budgetten ten koste gaan van de noodzakelijke capaciteit aan oppervlakteschepen en patrouille-vliegtuigen.

- Kustwacht

De kwaliteit, omvang en uitvoering van kustwachttaken variëren sterk. Daarbij draagt het aantal bij de Kustwacht betrokken ministeries niet bij aan de effectiviteit. Het

het is slechts een kwestie van tijd voordat China een regionale maritieme supermacht zal zijn

materieel is veelal verouderd en onvoldoende operationeel inzetbaar. Bovendien is het te bestrijken zeegebied indrukwekkend groot. Indonesië telt bijvoorbeeld meer dan 17.000 eilanden, uitgestrekt over een lengte vergelijkbaar met de afstand van Ierland tot aan de Kaspische Zee. Een aantal landen kent wel een gespecialiseerde kustwacht, zoals Maleisië en de Filippijnen. Ook Singapore heeft een volwassen organisatie, de Singaporese *Police Coast Guard*, die toeziet op de juridische naleving van regels en operaties uitvoert.

In Indonesië staat al sinds tijden een zelfstandige zee- en kustwachtorganisatie op de agenda. Hoewel men wel erkent dat zo'n organisatie veel effectiever zou zijn, is het formele besluit nog steeds niet genomen.

Ook in Thailand loopt de discussie over een zelfstandige kustwachtorganisatie nog. Momenteel leent de Thaise marine schepen en vliegtuigen voor kustwachttaken uit aan civiele overheidsorganisaties en voert bewapend personeel *counter-piracy* patrouilles uit in omgebouwde visersvaartuigen.

Vergelijking met China

China heeft een breed inzetbare vloot, inclusief nucleaire onderzeeboten, en zeker als operationeel inzetbare vliegdekschepen aan de sterkte zijn toegevoegd. China staat echter voor interessante operationele en technologische uitdagingen. De marine heeft nog slechts beperkte kennis van *blue water* operaties, beschikt niet over een volwaardige C4I en het operationaliseren van de *carrier(s)* met *airwing* zal geen sinecure blijken te zijn.

De politieke wil en de economische potentie om dit mogelijk te maken is echter evident en het is slechts een kwestie van tijd voordat China een regionale maritieme supermacht zal zijn.

Naast zijn omvangrijke en gemoderniseerde marine →

beschikt China tevens over paramilitaire organisaties zoals de *China Marine Surveillance* (CMS) die binnen vijf jaar een uitbreiding tegemoet kan zien van alleen al 36 schepen en 1.000 man personeel. Daarnaast beschikt het op zee nog over een handhavingorganisatie voor de visserij.

Hoewel defensiebudgetten door opbouw en samenstelling (salariëring, pensioen, infrastructuur, onderhoud, nieuwbouwprojecten) moeilijk te vergelijken zijn, geven de cijfers toch wel een indicatie. Zo steekt het gecombineerde defensiebudget van de ASEAN lidstaten maar mager af tegenover dat van China. Dat land gaf in 2009 ca. 70 miljard dollar uit aan haar defensie en ASEAN ca. 23 miljard. De budgetten van ASEAN lidstaten varieerden tussen één miljard (Filippijnen) en vier miljard (Maleisië) met Singapore als uitschieter met ca. acht miljard dollar. Het defensiebudget van Indonesië bedraagt 3,5 miljard dollar, maar hiervan besteedt dit immense eilandrijk slechts 500 miljoen aan de marine. De groei van de defensiebudgetten is overal in Azië waarneembaar, maar zowel in relatieve als ook in absolute zin stijgt dat van China het snelst.

Afsluitend

ASEAN lidstaten waren vooral landgeoriënteerd. Met het onderkennen van de maritieme belangen is er meer aandacht gekomen voor het ontwikkelen van een geloofwaardige maritieme militaire capaciteit. De lidstaten zullen echter nooit een maritiem tegenwicht kunnen bieden aan een grootmacht als China. Wel zullen zij in staat willen zijn

om een signaalfunctie te kunnen geven. Het is interessant om te zien of ASEAN haar economische groei blijft gebruiken voor de opbouw van een effectieve zeemacht die op termijn ook een geloofwaardige invulling geeft aan de toekomstige APSC (*Asean Political Security Community*). Geen enkel land is politiek en economisch gebaat bij instabiliteit. De uitdaging zal dan ook zijn om het juiste evenwicht te blijven vinden tussen het beschermen van maritieme belangen en het elkaar gunnen van economische ruimte.

Tenslotte noodzaakt het intensieve gebruik van de zeestraten om ook in de meest brede zin van het woord aandacht te besteden aan het *safety* aspect teneinde de kans op maritieme catastrofes te verminderen. ←

KTZ P. (Pieter) Heijboer is sinds september 2010 geplaatst als Defensie-attaché in Indonesië met mede-accreditatie in Brunei, Maleisië, Singapore, Thailand en Vietnam. Hij was eerder commandant van helikopter-squadron 860 en een Kortenaerklasse fregat. Hij volgde de HKV en het NATO Defence College in Rome. Voor zijn benoeming tot Defensie attaché was hij Hoofd Marinebehoeftestellingen bij DOBBP in Den Haag.

Bronnen

Voor deze bijdrage heeft de schrijver gebruikt gemaakt van artikelen van onder meer de Rajaratnam School for International Studies te Singapore, het Centre for Strategic and International studies te Jakarta, The Diplomat, Defence Weekly, de Jakarta Post en de Militaire Spectator.

ADVERTISEMENT

**KVMO-leden ontvangen 50 %
korting op Maritiem Nederland**



**Als u nu een abonnement neemt,
ontvangt u bovendien het boek
Maritieme Geschiedenis t.w.v. € 34,95**



In Nederland is niet alleen het klimaat maritiem, maar ook de cultuur! Het water en de scheepvaart zijn essentieel geweest voor de maatschappelijke en economische ontwikkeling van ons land. Want waar zou Nederland nu staan als De Ruyter, Barentsz en Piet Heyn er niet waren geweest? En hoe anders zou onze taal zijn zonder al die sporen die de zeevaart erin achterliet? In de maritieme canon staat in 50 kleurrijke hoofdstukken alles over de Nederlandse maritieme geschiedenis.

BLIJVEND 50% KORTING

Leden van KVMO ontvangen blijvend 50% korting op Maritiem Nederland. U betaalt geen € 76,50, maar slechts € 38,25. Bovendien krijgt u het boek Maritieme Geschiedenis cadeau!

Aanmelden kan via www.maritiemnederland.nl/kvmo

**MARITIEM
NEDERLAND**
OPINIE- EN VAKBLAD VOOR HET
GEHELE MARITIEME CLUSTER

Het nieuws over veiligheid is in deze dagen totaal verdrongen door nieuws over de euro en financiële ellende. Het lijken twee werelden die niets met elkaar te maken hebben. Dat is natuurlijk niet zo, al wordt de verbinding nauwelijks gelegd.

Van tri naar dy?



ik denk dat ook de VS er niet aan ontkomt een prijs te gaan betalen voor het schuivende machtstableau

Iemand die dat nadrukkelijk wel deed was admiraal Mike Mullen, voorzitter van de *Joint Chiefs of Staff*. Eind augustus haalde hij even de (Amerikaanse) voorpagina's met de uitspraak dat de grootste vijand van de VS niet China, Noord-Korea of Iran is, maar het nationale begrotingstekort. Hij herinnerde eraan dat de Amerikaanse belastingbetalers per jaar 600 miljard dollar aan rente op overheidsschuld betalen, evenveel als het totale budget van het Pentagon.

En dan komt geopolitiek ineens weer dichtbij. Een land, ja zelfs een bondgenoot met zulke financiële problemen heeft de worstelende eurolanden weinig hulp te bieden. Europa wendt zich tot China, dat nog ergens 2300 miljard dollar over heeft aan reserves, en rustig kan nadenken welke prijs het kan vragen om daar misschien mee over de brug te komen.

En de VS dan? Wel, ik denk dat ook de VS er niet aan ontkomt een prijs te gaan betalen voor het schuiven de machtstableau. Die ontwikkelingen gaan langzaam, onvermijdelijk, en fundamenteel. Ik moest eraan denken toen ik half oktober las dat generaal Robert Kehler, commandant van de Strategische Strijdkrachten, zinspeelde op het inkrimpen van de befaamde *nuclear triade* naar een *dyade*, een twee-componenten nucleaire strijdmacht dus. De VS-kernmacht bestaat uit middelen van *Navy*, *Air Force* en *Army*, een bijkans heilige driepoot, die op basis van wel honderd verschillende (strategische, tactische, maar ook binnenlandspolitieke en zelfs pressiegroepspolitieke) redenen al meer dan een halve eeuw onaantastbaar is.

Zeventien jaar geleden werd het idee van een twee-componenten atoommacht onder president Clinton van tafel geveegd, nu niet meer. Wat heeft dat met China te maken? Het heeft natuurlijk in de eerste plaats met geld en schuld te maken: twee nucleaire poten zijn een stuk goedkoper dan drie. Het onderhoud van de driepoot kost jaarlijks alleen al 5,5 miljard dollar, en haar modernisering zou tot 2050 voorzichtig geschat 250 miljard dollar kosten. Daar moet, en kan, in gesneden worden. Sinds een jaar of twee circuleren er rapporten van denktanks die dat ook op strategische gronden bepleiten. De onvermijdelijke opkomst van China, tot nu toe een 'bescheiden' kernmacht met slechts een paar honderd strategische atoomwapens, plaatst de VS voor de vraag welke relatie zij met deze toekomstige supermacht wil aangaan. De nucleaire competitie, zoals die met de Sovjetunie tijdens de Koude Oorlog, nog eens dunnetjes overdoen? Die heeft nutteloos veel geld gekost en verkeert nu in een stadium van 'afbouw', althans van reducties tot een niveau dat je met enig optimisme 'beheerst' zou kunnen noemen.

Velen denken dat je met de Russen uiteindelijk wel een *deal* zou kunnen besluiten van, zeg, elk 500 strategische wapens. Dat is om twee redenen een interessant richtgetal. Een kernmacht van 500 is niet meer efficiënt te verdelen over drie krijgsmachtonderdelen, te versnipperd en te duur. En met 500 kun je ook China verleiden om deelgenoot te worden aan het tot nu toe bilaterale wapenbeheersingsproces, en een dure en riskante wapenwedloop met dat land uitsluiten.

Dat houdt wel een erkenning in van China als supermacht en een stap terug voor de VS. In april 2009 publiceerde de *National Resources Defense Council* (NRDC) een rapport dat zo'n strategische terugtocht bepleitte: Amerika zou met een uit 500 kernwapens bestaande *dyade* genoeg moeten nemen om die *race* te voorkomen, om China niet het idee te geven dat de VS erop uit was om de kleine Chinese kernmacht met een *preemptive strike* weg te vegen, en zich dus moeten beperken tot een strategie van minimale afschrikking. Daarvoor heb je aan 500 veilige kernwapens genoeg.

Rest dan wel de vraag wie van de drie krijgsmachtdelen 'zijn' kernmacht zou moeten opgeven. Daarover ontbrandt op de achtergrond al behoorlijk wat strijd. De NRDC merkte op dat de *Navy* zijn Trident D-5 nog het beste zou kunnen inleveren, met het verrassende argument dat deze eigenlijk te goed, dus mogelijk bedreigend als *first strike* wapen, beschouwd kunnen worden. Maar andere studies zeggen dat de *marinepoot* juist de meest stabiele is, dus gespaard zou moeten blijven. Ik durf er niet op te speculeren, maar vind het belangrijkste dat de combinatie van geld en macht dit soort heiligverklarde zaken in beweging zet en bespreekbaar maakt.





De belangrijkste Sea Lines of Communication voor China. (Uit jaarrapportage Amerikaans ministerie van Defensie aan het Congres, 2009)

China en maritieme

De proefvaart van het eerste Chinese vliegkampschip, de ex-Soviet Varyag, in augustus van dit jaar, doet vragen rijzen naar de maritieme strategie van China. Hoewel het nog jaren zal duren voor het schip operationeel is, heeft het land hiermee toch een stap gezet op de weg van *maritime power projection*.

Dit is opmerkelijk, want afgezien van het tijdperk van de zeven reizen van admiraal Zheng He in de 15^e eeuw is China eeuwenlang vooral een continentale mogendheid geweest. Pas recent, bij de antipiraterij operaties nabij Somalië, zijn de Chinezen weer *out of area* gaan opereren. Bij de analyse van de Chinese maritieme strategie valt op dat Chinese maritieme strategen zich graag laten inspireren door Angelsaksische denkers. Dit geldt in de eerste plaats voor de Amerikaanse marineofficier Alfred Thayer Mahan (1840-1919), maar inmiddels ook steeds meer voor de Brit Julian Stafford Corbett (1854-1922). Hoewel hun theorieën meer dan honderd jaar oud zijn, bieden zij aanknopingspunten om de Chinese maritieme strategie te begrijpen. Dit artikel begint met de Chinese *Grand Strategy* en maritieme strategie. Dan volgt een korte inleiding in het gedachtegoed van beide denkers en de verschuiving in het Chinese denken van Mahan naar Corbett. Ik sluit af met enkele consequenties voor het Westen.

Chinese Grand Strategy

Uit het boek van Paul An-hao Huang, 'The Maritime Strategy of China in the Asia-Pacific Region' (2010), blijkt

dat het Westerse paradigma van internationale betrekkingen, zoals het realisme en daaraan verwante scholen, vaak tekortschiet voor de analyse van Chinese strategie. Het Chinese denken, onder andere beïnvloed door het Confucianisme, laat zich niet gemakkelijk vangen in Westers machtsdenken. Wel hebben Chinezen een *Grand Strategy*, een politieke strategie, die leidend is voor de militaire – en dus de maritieme strategie. Hun *Grand Strategy* wordt voornamelijk gedreven door economische belangen. Zonder veel ophef breiden zij hun machtsbasis uit, geheel in lijn met het gedachtegoed van hun eigen grote strateeg Sun Tsu: 'For to win one hundred victories in one hundred battles is not the acme of skill. To subdue the enemy without fighting is the acme of skill.'

De methode die zij daarmee volgen wordt treffend weergegeven met de metafoer van een parelsnoer, waaraan Chinezen gestaag hun parels rijgen:

'The "String of Pearls" describes the manifestation of China's rising geopolitical influence through efforts to increase access to ports and airfields, develop special diplomatic relationships, and modernize military forces that extend from the South China Sea through the Strait of Malacca, across the Indian Ocean, and on to the Arabian Gulf.'¹

Deze parelsnoerstrategie beperkt zich overigens niet tot Azië. Ook in Afrika en Europa is de Chinese expansie merkbaar. Niet alleen hebben zij grond aangekocht in de Griekse haven Piraeus, ook in Rotterdam breiden zij hun invloed uit, zo zeer, dat het Havenbedrijf heeft ingegrepen toen het Chinese Hutchison Whampoa een te dominante positie dreigde te krijgen. Het conglomeraat is sinds 2002 eigenaar van het overslagbedrijf ECT, dat ruim 60 procent van alle containers in de Rotterdamse haven behandelt. Met 2.300 personeelsleden is het een van de grootste werkgevers in de regio. Het is de derde grootste huurder van bedrijfsgronden in de haven en baat met vier Aziatische reders de Euromax terminal uit. De opening daarvan zorgde ervoor dat de overslagcapaciteit van containers in de haven in één klap met een kwart werd uitgebreid. Het dreigde de Chinezen te invloedrijk te maken op dit gebied. Om dit te voorkomen heeft de havendirectie besloten meer concurrentie toe te laten. De laatste jaren hebben twee andere spelers terminals toegewezen gekregen op de Tweede Maasvlakte, die vanaf 2013 in gebruik worden genomen. Toch is nog steeds een kwart van alle containeroverslag in Rotterdam afkomstig uit of bedoeld voor China.²

strategie

Maritieme strategie

De Chinese maritieme strategie vindt haar oorsprong in de *Grand Strategy*. Maritieme belangen zijn meestal economisch van aard; of het nu gaat om transport over zee of de exploitatie van vis, energie of grondstoffen. Hiermee ontstaat wisselwerking tussen *Grand Strategy* en maritieme strategie: de Chinese maritieme expansie en aspiraties houden logischerwijs tred met de ongekende economische groei die het land al jarenlang doormaakt. De parelsnoerstrategie, die vooral draait om de vreedzame acquisitie van buitenlandse kapitaalgoederen, neemt niet weg dat het nog wel eens op een harde confrontatie aan zou kunnen komen tussen Chinese en Westerse (of Indiase) strijdkrachten. De Korea-oorlog (1950- 1953), hoewel al zestig jaar geleden, heeft de Chinese bereidheid getoond om het tegen het Westen op te nemen. Niets wijst erop dat die bereidheid er nu niet meer zou zijn. Sinds de Korea-oorlog is er wel wat veranderd. Het Chinese communisme heeft inmiddels trekken gekregen van een markteconomie en de maritieme belangen en zeestrijdkrachten zijn navenant toegenomen. Aan het begin van de oorlog in 1950 kon het continentale China slechts toezien hoe de VN onder leiding van de Amerikanen de Noord-Koreaanse marine vernietigde en daarmee vrijwel absolute *command of the sea* rondom het schiereiland vestigde. Inmiddels beschikt de marine van het Volksbevrijdingsleger, de *People Liberation Army Navy* (PLAN) over een *blue water navy* met oppervlakte-eenheden uitgerust met

supersone SSN-22 Sunburn raketten, waarbij Exocet en Harpoon bleek afsteken. Een groeiend aantal moderne onderzeeboten is uitgerust met kruisvluchtwapens. Ballistische raketten maken het arsenaal compleet. En daar komt nu de aspiratie naar vliegkampschepen bij.

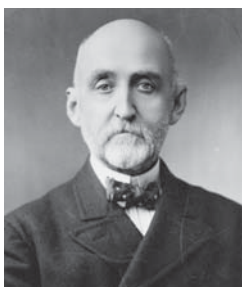
Mahan en navalisme

Bij nadere beschouwing van de Chinese maritieme strategie blijkt dat Chinezen zich vooral laten inspireren door de twee grootste Angelsaksische denkers, Mahan en Corbett.

Mahan is zonder twijfel de grootste maritieme strateeg die de VS heeft gekend en de bedenker van het begrip *Sea Power*. Hij schreef dat '*...sea power is chief among the*

een kwart van alle containeroverslag in Rotterdam is afkomstig uit of bedoeld voor China

*merely material elements and power of nations.*³ Volgens hem moesten staten hun internationale handel versterken, vooruitgeschoven bases verkrijgen en een sterke oorlogs- en handelsvloot onderhouden om strategische gebieden zoals Oost-Azië politiek, militair en commercieel te ontsluiten. In 1890 publiceerde hij zijn meest bekende werk: '*The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*'. Mahan legde op tactisch gebied sterk de nadruk op het opzoeken van de vijandelijke hoofdmacht, om deze in - liefst één - beslissende zeeslag te verslaan. Nelson's overwinning bij Trafalgar vond hij hiervan een sprekend voorbeeld. Een land dat zo heerschappij op zee kon vestigen kon aldus, ook met een klein leger, een overheersende rol in de wereld spelen. Hij zag de geschiedenis van Groot-Brittannië als bewijs voor zijn zienswijzen. Hoewel Mahan zelf de nodige nuances heeft aangebracht, is zijn gedachtegoed door een bijna karikaturale uitleg verworpen tot het navalisme. Het navalisme was de mening toegedaan dat in oorlogen tussen maritieme en continentale staten de heerschappij ter zee een doorslaggevende rol vervult. Die heerschappij moest bereikt worden door een slagvloot in één beslissende zeeslag. Deze 'zeeslagfixatie' heeft aan het begin van de 20^e eeuw grote invloed gehad op de bouw van slagvloten in de VS, Japan, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, die het karakter kreeg van een wapenwedloop.⁴



Links Alfred Thayer Mahan, rechts Julian Stafford Corbett. (wikipedia.org)

Corbett over maritieme strategie

Precies honderd jaar geleden, in 1911, publiceerde Corbett zijn hoofdwerk 'Some Principles of Maritime Strategy', waarin hij een genuanceerder beeld van maritieme strategie schetste dan Mahan. Zo merkte hij op dat een sterke partij wel een beslissende zeeslag zou willen voeren, maar dat de andere (met name zwakkere) partij zich daartoe niet altijd laat verleiden! Daarentegen kan een zwakkere partij wel succesvol zijn met een *fleet in being* strategie door een defensieve positie of beperkte offensieve acties.⁵

De term *fleet in being* werd voor het eerst gebruikt door Lord Torrington in 1690, toen een Franse invasie dreigde en hij met zijn zwakkere vloot de Fransen wilde binden, zonder een beslissende slag aan te gaan. Zo wilde hij *command of the sea* ontzeggen aan een sterkere partij. We spreken nu over *sea denial*, het ontzeggen van de beheersing van de zee aan een tegenstander.

Corbett onderkende dat de strijd tussen staten meestal op land wordt beslecht en relativeerde daarmee verder het belang van de 'beslissende zeeslag'. Zo waren in de 17^e eeuw de zeeoorlogen tussen de Republiek en Engeland weliswaar van doorslaggevend belang geweest voor de wereldhegemonie, maar daaraan kon volgens Corbett geen universele gelding worden ontleend: '*Since men live upon the land and not upon the sea, great issues between nations at war have always been decided—except in the rarest cases—either by what your army can do against your enemy's territory and national life or else by the fear of what the fleet makes it possible for your army to do.*'⁶

Command of the sea verkrijgen kon volgens Corbett dan ook nooit een doel op zichzelf zijn; in navolging van de Pruisische strateeg Carl von Clausewitz benadrukte hij dat militair optreden niet op zichzelf staat, maar een politiek doel moet dienen en een voortzetting is van beleid met andere middelen.

Verschuiving van Mahan naar Corbett

Middelen zeggen niet alles over intenties, net zomin als intenties noodzakelijkerwijs weerspiegeld worden door middelen. Nadere analyse van de Chinese maritieme strategie is dus nodig en hierbij komen de denkbeelden van Mahan en Corbett van pas.

Bij de *Naval War College* (Rhode Island) staat China hoog op de agenda en daar heeft men geconstateerd dat het Chinese strategische denken opschuift van Mahan naar Corbett⁷. De overkoepelende logica van Mahan blijft verplichte kost voor de Chinezen: de politiek-strategische parelsnoerstrategie vertaalt zich in het Mahaniaans versterken van de internationale handel, het verkrijgen van vooruitgeschoven bases en het onderhouden van een sterke oorlogs- en handelsvloot om Oost-Azië politiek,

de nuances van Corbett vinden ingang bij de Chinezen

militair en commercieel verder te ontsluiten. Mahans tactische methodes en streven *command of the sea* te vestigen met slagschepen zijn echter achterhaald door technische innovatie, waarbij zeemijnen, onderzeeboten, torpedo's en raketten hun intrede hebben gedaan. Shi Xiaquin, onderzoeker bij de prestigieuze Chinese Academie van Militaire Wetenschappen waarschuwt dat "slechts Mahan kennen" gevaarlijk is.⁸

De nuances van Corbett vinden ingang bij de Chinezen. Corbett betoogde immers dat volledige *command of the sea* meestal niet haalbaar en zelden noodzakelijk is. Het ontzeggen van *command of the sea* aan de VS in de wateren die in de invloedssfeer van China liggen kan voldoende zijn om de Chinese belangen zeker te stellen. Dit betekent dat voor China een *fleet-in-being* strategie voldoet, zolang



De PLAN zal volgens de strategie van Corbett in de komende decennia niet streven naar een symmetrische confrontatie met de oppermachtige US Navy. Op de foto de begroeting tussen vertegenwoordigers van the US Navy, commander Marc Becker, links, en van PLAN, Viceadmiraal Zhao Yongfu. (US Navy photos)

de PLAN minder sterk is dan de *US Navy* en haar bondgenoten. Voor China zal *sea denial* vaak voldoen om de hogere doelen van de parelsnoerstrategie te bereiken. Wat betekent dit voor de toekomstige operaties van de Chinese marine? De PLAN zal volgens deze strategie in de komende decennia niet streven naar een symmetrische confrontatie met de oppermachtige *US Navy*. Geen beslissende zeeslag in de Zuid-Chinese Zee met als inzet het politiek gevoelige Taiwan of de economisch belangrijke Spratly eilanden. Wel asymmetrische *sea denial* operaties om de VS op afstand te zetten. Hun middelen stemmen zij daar ook op af: torpedo's en (ballistische) raketten tegenover grote Amerikaanse Carrier Battle Groups.

Antwoord van het Westen

Het is de vraag of het Westen adequaat reageert op de Chinese maritieme expansie. De *US Navy*, die zich geconfronteerd ziet met een toenemend takenpakket op zee, is gekrompen van 600 schepen onder president Reagan tot ongeveer 275 schepen nu. Desondanks blijft zij veruit de grootste marine ter wereld, waarvan het tonnage die van de volgende zeventien marines evenaart.⁹ Paradoxaal genoeg kent de *US Navy* door haar kracht ook zwaktes. Haar Mahaniaanse inslag maakt dat zij absolute overmacht heeft over elke denkbare tegenstander maar dat zij door haar grote eenheden, de erfopvolgers van de slagschepen, relatief kwetsbaar is tegenover een asymmetrische opponent. De defensieve kant van de *US Navy*, zoals de mijnenbestrijdingscapaciteit, is minder sterk ontwikkeld en daardoor staan veel eenheden als Goliath tegenover David: groot en zwaar bewapend, maar uiteindelijk te vellen door een slinger en een steen. Zo bracht de splinternieuwe USS Samuel B. Roberts, die in 1988 tijdens de Iraans-Iraakse tankeroorlog op een Iraanse mijn liep, de kwetsbaarheid voor zeemijnen aan het licht. De *US Navy* en haar bondgenoten zullen voorbereid moeten zijn op de *sea denial* operaties, die voortkomen uit een Chinese *fleet-in-being* strategie. Dit betekent adequate verdediging tegen onderzeeboten, zeemijnen en (ballistische) raketten.

Het meest recente Amerikaanse maritiem-strategische concept, 'A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower' (2007) rept met geen woord over China, maar dit beknopte concept gaat tussen de regels door óók over de grootste rivaal van de VS.¹⁰ De grondtoon van het stuk is samenwerking, zowel binnen de VS (interdepartementaal) als met bondgenoten. Door de halvering van de *US Navy* kan zij weliswaar nog steeds overal naartoe, maar niet meer overal zijn. Hierdoor zoekt de VS meer samenwerking met bondgenoten, ook voor het bewaren van de strategische balans met China. De praktische uitwerking van deze strategische positie is dit jaar duidelijk geworden in de operaties tegen kolonel Gadaffi: de VS vraagt een grotere inspanning van bondgenoten. Wat betekent dit voor de Koninklijke Marine? China lijkt ver weg, maar komt getuige het voorbeeld van de Rotterdamse haven zeer dichtbij. Als zestiende economie met zeer sterke maritieme inslag zal ook Nederland een *fair share* moeten leveren in de militair-strategische balans

met China. Nederlandse en bondgenootschappelijke belangen reiken tot in de Zuid-Chinese Zee en de tussenliggende Indische Oceaan krijgt een steeds grotere strategische betekenis. Bescherming van *Sea Lines of Communication* (SLOCs) en *Choke Points* betekent niet alleen *maintaining good order at sea*, zoals bestrijding van zeerovers, maar ook presentie voor het behouden van het interstatelijk machtsevenwicht. Het materieelkeuzeproces zou daarmee in lijn moeten zijn. De aanstaande modificatie van de SMART-L radars aan boord van de LCFs past in het antwoord op de Chinese ballistische raketten. Daarentegen zijn de onderzeeboot- en mijnenbestrijdingscapaciteit van de KM nog maar een fractie van wat zij geweest zijn. Het inhalen van deze achterstand op de Chinezen zou hoge prioriteit moeten krijgen.

Tot slot

De eerste Chinese proefvaart met een vliegkampschip heeft op korte termijn nog geen gevolgen voor de Chinese maritieme strategie. Het zal nog vele jaren duren voor het schip operationeel is en het duurt mogelijk nog decennia voordat de Chinese marine zich kan meten met de VS en zijn bondgenoten. Voor het bereiken van hun strategische doelstellingen hebben de Chinezen op kortere termijn echter voldoende aan het ontzeggen van beheersing van de zee aan tegenstanders. De daarmee gepaard gaande *fleet-in-being* strategie zou wel in staat kunnen zijn de VS en zijn bondgenoten buiten Chinese invloedssferen te brengen. Maritieme presentie van het Westen in Azië zal echter nodig blijven om de bescherming van economische belangen te blijven waarborgen. Dit geldt zeker ook voor Nederland. Niet alleen zal de VS meer van onze betrokkenheid eisen bij het bewaren van de strategische balans, daarnaast zijn vrijheid van de zee en ongehinderde doorvaart op de wereldzeeën Nederlandse vitale belangen.

KTZ mr. N.A. (Niels) Woudstra is universitair hoofd-docent aan de NLDA. Hij werkt momenteel aan een proefschrift over maritieme strategie.

Noten

- ¹ Christopher J. Pehrson, *String of Pearls: meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral*, July 2006, p. v. Zie www.strategic-studiesinstitute.army.mil/pdffiles/PUB721.pdf
- ² "Overall in de Rotterdamse haven", in *NRC Handelsblad*, 31 december 2010.
- ³ Alfred Thayer Mahan, *The Interests of America in Sea Power, Present and Future*, (Boston: Little, Brown, 1897), p. 51 - 52.
- ⁴ G. Teitler, J.M.J. Bosch, W. Klinkert e.a., *Militaire strategie*, (Amsterdam, 2002), p. 116-121.
- ⁵ Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, (London, 1911)(hierna: Corbett (1911)), p. 209.
- ⁶ Corbett (1911), p. 16.
- ⁷ James R. Holmes and Toshi Yoshihara, 'China's Navy, a turn to Corbett?', *Proceedings Magazine*, (december 2010).
- ⁸ Shi Xiaoguin, "Another Path to Understanding Sea Power: On Julian Corbett's Sea Power Theory and its Practical Meaning," *Peace and Development*, No1 (February 2010), p. 62.
- ⁹ Frank Hoffman, *From Preponderance to Partnership: American Maritime Power in the 21st Century* (Washington D.C., Center for a New American Security, November 2008), p. 3.
- ¹⁰ Zie ook N.A. Woudstra, 'De Amerikaanse Cooperative Strategy for 21st Century Seapower', in *Militaire Spectator*, jaargang 178, nummer 6, pp. 312 - 322.

LTZA 1 b.d. R. (Reinoud) van den Berkhof stuurde ons zijn overdenkingen bij de overlijdensberichten in onder meer het Marineblad.

It's time to say good bye een hommage aan hen die wij niet mogen vergeten

'It is time, it's my time to say good-bye' komt onafwendbaar naderbij. Iedere keer, wanneer Trivizier, Carré, het Marineblad of het KVEO Mededelingenblad in mijn brievenbus ploffen, wordt mij dat steeds duidelijker. Niet dat deze voortreffelijke bladen mij 'het einde van mijn tijd' voorspellen. Nee, dat is het niet. Wel dat droge rubriekje 'Overleden', met een heleboel namen eronder. Of het 'In Memoriam'. Bij iedere verschijning een opsomming met weer andere namen.

Toen ik 50, 60 was zeiden die namen op de verschillende lijstjes mij niet zoveel. Allemaal namen van 'ver voor mijn tijd'. Hooguit een vaag beeld van een 'oude bullebak', of een 'ouderwetse streber'. Maar nu ik zeventig ben, komt het einde van mijn eigen tijd, met ieder postbusplofje, een stukje dichterbij. Als ik een mij bekende naam lees, dan weet ik het weer. 'Jonkers, gebruik uw brens!' 'Brens, brengens? Hoe bedoel uergeant?' 'Verdorie nog aan toe, jonker! Brens is Engels voor brens!' 'Brens?' 'Ja jonker, brens, hersens, koppie, koppie! Krijgt u dan geen Engels hier op het KIM?!' Gouden kerel, droge humor, een indrukwekkend monument, zoals hij voor de klas stond!

Of ik ontmoet in een van de rijtjes de naam van een oudere collega, die mij ooit alle hoeken van mijn bureau liet zien tijdens een slechte inspectie. En ik dacht nog wel dat ik het allemaal zo goed op een rijtje had staan. Niet dus! Geen leuke herinnering. Hé, dat is 'Jansen'. Zo, Adjudant BD van het Korps Mariniers! Met wie ik ooit als 'scheepsdetachementsoefening', mijn eerste 'Christoffelbergbeklimming' deed. Allebei ongeveer even jong, maar hij deed het wel wat sneller dan ik. Tja meneer, je bent Marinier of je bent geen Marinier. Ik was dus geen Marinier.

Zo kan ik nog bladzijden doorgaan. Bij iedere naam uit het verleden. Mijn verleden. Leuke herinneringen, nare herinneringen, lachen of tranen achterhoudend. Respect en bewondering voor humor, kwaliteit van geleverd werk en 'doorpersingsvermogen'. Of het nu in een pub-tentje bij min 15 in de Ardennen was, of bij windkracht 12 in het noorden van de Atlantische Oceaan. Commitment, compassie voor je vak en je werk, maatjesgeest, kameradenhulp. In het veld of 'in het papier' op de staven. Vaak voor elkaar opkomend, voor elkaar klaarstaan. In weer en wind, in voor- en tegenspoed, waar ook ter wereld, dwars door alle rangen en standen heen. Samen en alleen. En toch samen. Bij iedere naam die ik zie, lees en ken, word ik even stil. Een minuut lang. En kijk terug. Uit respect, uit dankbaarheid dat ik hem (en een enkele haar) heb mogen kennen. Want van de bezitter van iedere naam heb ik geleerd: humor, doorzetten, eerlijk en integer zijn, relativeren, opkomen voor rechten en plichten als 'werkgever', leidinggevende, of als werknemer. Maar vooral: mijn eigen grenzen leren verleggen.

Wij mogen ze niet vergeten

Herinneringen verjaren niet, nooit. Zij vervagen wat of worden soms 'ge-upgraded' om ze spannend en positief te houden. En ze niet te vergeten. Soms, om ze te koesteren. Omdat zij dierbaar

zijn. Soms, omdat ze aandacht trekken, je 'bijzonder' maken of als blijvend 'probleemgeval' stigmatiseren.

Wij mogen ze niet vergeten, 'de mens', achter de namen die wij kennen. Niet ieder mens achter die naam heeft het gemakkelijk gehad in zijn of haar militaire leven en daarna. Procedures en processen voerend en volgend tegen de (voormalige) werkgever, omdat die niet de fysieke en psychische gevolgen herkent en erkent van jarenlange contacten met asbestbekledingen van buizen en stoomleidingen. Contacten met kankerverwekkende geweeroeliën of met de vijand tijdens zware missies naar risicovolle gebieden. Of andere vreselijke ongemakken. Thuis. Van partners en kinderen, naast hun werk. Of andersom.

Je hebt ze gekend, de mannen en (hun) vrouwen. Hun kinderen en kleinkinderen. Later kwam je ze tegen. Als student, als stagiaire, in het veld voor Artsen Zonder Grenzen, heel ver weg van huis. Net als hun vaders en grootvaders. Met diezelfde compassie en hetzelfde commitment, dezelfde 'responsibility' en 'sustainability' houding voor hun werk als hun vaders en grootvaders. En niet te vergeten, achter 'de gordijnen thuis', van hun moeders en grootmoeders. Lang alleen de gezinsfinanciën doen, kinderen opvoeden, 'er zijn' als hun mannen terug kwamen van een lange reis of enge missie. Als ze terugkwamen. Wij mogen ze niet vergeten, de overleden militaire man of vrouw! Ook niet het thuisfront, achter de namen, die wij iedere maand tegenkomen in de droge rubriekjes 'Overleden', 'In memoriam', of 'het is onze droeve plicht....'

Leermeesters, collega's, 'boven- en ondergeschikten' van weleer:

*It's time to say goodbye,
Thanks that I've known you
Crazy but it's true
We hardly know each other
And still I feel
For such a long time
You're incredible
And so super fine*

Goede reis, het ga jullie goed, 'till we meet again, sometime, somewhere'.

En als mijn naam in het 'overleden' of 'in memoriam' rijtje staat, in het blad, dat in uw brievenbus ploft, dan weet u het, dan was het mijn tijd. Om te gaan.





De eeuw van Azië. een onafwendbare mondiale machtsverschuiving

Auteur : Kishore Mahbubani
Uitgever : Nieuw Amsterdam, 2009
Omvang : 336 blz.
Prijs : € 22,50
ISBN : 978 90 468 0475 9

Kishore Mahbubani was ooit ambassadeur bij de Verenigde Naties, studeerde filosofie in Singapore en in Canada en is tegenwoordig rector van de Lee Kuan Yew School of Public Policy in Singapore. Hij heeft een belangrijke boodschap die in het boek 'De Eeuw van Azië' met enige regelmaat terugkomt (en misschien de afgelopen maanden aan betekenis heeft gewonnen): 'Verheerlijking van democratie is een heilige koe in het Westerse denken.' En: 'Je moet eerst de economische welvaart zeker stellen, daarna komt de democratie.' Mahbubani noemt Singapore als voorbeeld. Geregeerd als een politiestaat maar met de nadruk op economische groei. De schrijver stelt dat 'het Westen' de wereld niet meer kan domineren, zoals het ruim 200 jaar geleden heeft gedaan. Na de val van de Muur in 1989 dacht het Westen dat de democratie gewonnen had, echter overal in de wereld zijn nog vele kleine brandhaarden.

Mahbubani stelt dat de 'niet westerse' landen heel 'eclectisch' willen shoppen uit de verschillende goede modellen van het Westen, maar er beslist geen kopie van willen worden. Over zo'n 40 jaar is de economische rangorde: 1. China, 2. India, 3. VS en 4. Japan. Het centrum zal rondom de Indische oceaan liggen. Moderne oosterse staten zullen zich blijvend ontwikkelen maar niet naar westerse modellen, ze worden meer on-westerse, aldus Mahbubani. Toch wil het Westen de zaak blijven domineren en dat kan eigenlijk niet meer. De schrijver strooit met tal van voorbeelden: er is nog steeds de regel die stelt dat de president van het IMF altijd een Europeaan moet zijn en het hoofd van de Wereldbank een

Amerikaan. Of het feit dat België een grotere stem heeft in het IMF dan China. Mahbubani ziet een multiculturele wereld ontstaan, waarin culturen zich heel goed naast elkaar kunnen ontwikkelen en bestaan, een wereld waar je gewoon kunt zeggen 'jij bent anders dan ik, maar ik kan proberen je te begrijpen, hoe je werkt, hoe je je gedraagt'. Het zou een eyeopener zijn voor westerse burgers om met enige regelmaat grote Aziatische steden te bezoeken. Ze zouden de nieuwe eilanden van moderniteit in volle glorie kunnen zien, voelen en aanraken. Aziaten (Chinezen, Indiërs, moslims en anderen) hebben veel geleerd van de westerse landen. De Aziaten hebben met name de 7 belangrijke pijlers van westerse wijsheid overgenomen. De eerste westerse pijler van wijsheid: de vrije markteconomie. Toen China (Deng Xiaoping) de vrije markteconomie omarmde groeide China als economische macht uit tot wellicht nu al de grootste. De vrije markteconomie heeft ook direct te maken met de principes van de 18^e eeuwse moraalfilosoof Adam Smith ('...the conjunction of the forces of self-interest, competition and supply and demand'). Azië heeft dat inmiddels begrepen, zoals ook het voorbeeld in het boek dat de schrijver noemt duidelijk laat zien. De tweede pijler is die van de natuurwetenschappen en technologie, die tot de 17^e eeuw gelijk opliep met Europa.

De derde pijler is meritocratie, een maatschappijmodel waarin de sociaal economische positie van elk individu is gefundeerd op zijn of haar verdiensten (merites). Waar je goed in bent moet je verder ontwikkelen. Westerse bedrijven en organisaties als Shell, General Electric en Harvard University kiezen de besten voor het bekleden van sleutelposities. Mahbubani laat zien dat in India het kaste-systeem op de helling is gegaan. Ook China heeft het begrepen en past meritocratie toe. De vierde pijler is pragmatisme. Deng Xiaoping de Chinese leider: 'Het doet er niet toe of een kat zwart of wit is. Als hij muizen vangt is het een goede kat', een andere uit de mond van deze Chinese leider: 'Het is heerlijk om rijk te worden.' Rule of Law, de cultuur van de vrede en van onderwijs zijn de laatste drie pijlers van westerse wijsheid. 'Azië is in opkomst maar waarom is het Westen niet opgetogen?', zo vraagt de schrijver zich af in het derde hoofdstuk. Eigenlijk is dat eenvoudig te beantwoorden met een vraag: moeten de westerse landen zich laten leiden door materiële

belangen, moeten zij zich vastklampen aan hun macht of kiezen ze voor hun waarden en normen en gaan zij hun macht delen? Uiteindelijk, aldus Mahbubani, zullen de westerse landen geen absolute verliezen leiden, ze blijven behoren tot de welvarendste landen op de wereld. Maar hun superioriteit zal wel aan kracht verliezen. Opvallend is het feit dat 12 procent van de wereldbevolking (het Westen) de mondiale besluitvorming bepaalt (5,6 miljard mensen). In Amerika leeft ongeveer 5% van de wereldbevolking maar de VS neemt wel 46% van alle militaire uitgaven voor haar rekening.

Overigens stelt Mahbubani en passant nog even vast dat de werkelijke reden dat de meeste internationale vaarwateren veilig zijn en open blijven tot stand komt door de Amerikaanse marine die zich daarvoor garant stelt. Daarnaast draagt het vermogen van het Westen om intelligence te verzamelen bij aan de politieke macht, hoewel het lastig is deze precies te duiden. Het Westen is oververtegenwoordigd binnen internationale organisaties. Een feit waar je niet onthunt kunt. Mahbubani is als vertegenwoordiger van Singapore in de Veiligheidsraad direct betrokken bij de sancties tegen Liberia. De VS en Groot-Brittannië drongen aan op sancties tegen Charles Taylor en omdat de Amerikaanse belangen op één lijn lagen met de internationale wensen was zo iets snel geregeld. Maar als dat niet zo is dan kan de overheersing van de VS in de Veiligheidsraad een flinke verstoring veroorzaken. Denk ook maar eens aan het feit dat Amerika nog steeds niet het internationale Strafhof in Den Haag heeft erkend.

Hoofdstuk 4 gaat over de 'ontwestering'. Mahbubani vraagt nog maar weer eens waar het begrip 'internationale gemeenschap' voor staat. Veel bekende journalisten konden Mahbubani's vraag alleen maar beantwoorden door te zeggen dat ze daarmee degenen bedoelden die in het Westen woonden. Hoofdstuk 5, 'Westerse incompetentie, Aziatische competentie?' is goed zelfstandig te lezen. Mahbubani vindt het Midden-Oosten de gevaarlijkste regio en dat komt mede door de schade die het westerse beleid daar heeft aangericht. De blunder om Irak binnen te vallen zonder een goed plan. Een regelrechte ramp. Het gezonde verstand verdween naar de achterhoede. De onmacht van het Westen om de impasse te doorbreken in de kwestie Israël. De onmacht van het Westen wat betreft klimaatverandering en het afnemende geloof in de

vrijhandel. De geloofwaardigheid van het Westen neemt af. Tijdens de Koude Oorlog was er al een initiatief om de kernwapens af te schaffen, nu lijkt het alsof men daar weer anders over denkt.

Die westerse tekortkoming zie je ook bij de uitspraken van leiders: George W. Bush, 'Je staat aan onze kant of aan de kant van de terroristen'. Het Westen denkt zwart-wit, en dat is niet meer van deze tijd. Mahbubani roept de Amerikanen op om een dialoog te starten met Iran. In het verlengde daarvan moet het Westen moeite gaan doen om de islamitische geest beter te begrijpen. In hoofdstuk 6 gaat Mahbubani op zoek naar mondiaal leiderschap. De geschiedenis leert ons dat het mondiale leiderschap geleverd wordt door opkomende machten. Nu al zijn er schrijvers die China op den duur het leiderschap laten overnemen. China geeft Afrikaanse landen hoop, vooruitgang en het voorbeeld, deze landen willen China evenaren. Een mondiale regering is niet de oplossing, Mahbubani pleit voor een goed mondiaal bestuur. Hij legt fjntjes uit dat de Veiligheidsraad eigenlijk besluiten neemt na intensieve onderhandelingen tussen de vijf permanente leden en uiteindelijk altijd buigt voor de Amerikaanse wensen. Gebruikmakend van de resoluties van de Veiligheidsraad diende Amerika een resolutie in, waarin de Raad de leden van Amerikaanse vredesmacht immuniteit van bepalingen van het Internationale Strafhof verleende. Later trok Amerika die resolutie in, maar het gaf wel te denken.

Het is een bijzonder boek. Mooi zijn de frisse duidelijke metaforen:

- 'Niemand gaat de zee opvaren met een schip, waarop geen bemanning en kapitein aanwezig zijn om het te besturen.'
 - 'Een revolutie breekt uit als de vijf dichtstbevolkte staten van de VS de senaat zouden vormen.'
 - 'Geen enkele chirurg zal ledematen proberen te redden als dat het hart verzwakt. Het hart staat centraal.'
- De schrijver kijkt van buiten naar binnen. Het boek had ook de titel mee kunnen krijgen van 'De Spiegel voor het Westen'. Recht voor z'n raap analyseert Mahbubani gebeurtenissen en je merkt duidelijk zijn Aziatische blik op die van het Westen. De schrijver zet je aan het denken. Opvallend is misschien wel dat de omslagfoto van Dubai is, en niet van Singapore, een islamitische stad die zich ontzettend snel ontwikkelt als een modern centrum.

Vader en dochter Asberg vertellen over hun band met de Marine. De een kan al terugkijken op interessante plaatsingen, de ander staat nog aan het begin van haar loopbaan.

Foto's collectie familie Asberg

Naam : J.M. (Hans) Asberg
Geboortedatum : 13-02-1959
In dienst : 16-08-1978
Huidige rang/functie : KLTZ, Senior stafmedewerker personeel bij het CDC

Naam : A.C.M. (Anne) Asberg
Geboortedatum : 29-07-1990
In dienst : 12-08-2008
Huidige rang : Adelborst voor de zeedienst, in opleiding



Vader en dochter Asberg

Naast Anne en Hans maken ook Anja (echtgenote van Hans), Remco en Sander deel uit van het gezin Asberg uit Enschede.

Waarom de Marine?

Anne: 'Ik wilde de wereld zien en tegelijkertijd de mogelijkheid hebben om iets te betekenen voor andere mensen, hoe idealistisch dat ook mag klinken. En ik wilde carrière kunnen maken. Dat laatste heb ik bijgesteld, nu wil ik gewoon leuke functies krijgen, en die zijn er gelukkig genoeg.'

Hans: 'Ik zocht het onbekende, avontuur, de zee, kameraadschap, combinatie van studie en werk.'

Hoe bevalt de tijd op het KIM?

Anne: 'Ik vind het leukste van de tijd op het KIM de vaartochten. Dan benader je toch het meest wat je toekomstige functie gaan inhouden, wat betreft het varen dan.'

Wat is u het meest van uw opleiding op het KIM bijgebleven?

Hans: 'De korpsintroductie - wat had ik een hekel aan sommige oudste jaars! - de gezelligheid in de bar, de enorme vrijheid in de weekends, het rugbyen, het vreselijke lineaire algebra, de bootreis naar Plymouth, Brest en Lissabon, de feesten, de lessen op woensdagmiddag, waar de halve klas standaard lag te slapen na één of meer biertjes en de nasimaaltijd. Maar ik herinner me ook de vliegende gehaktballen in de eetzaal, de reünie in mijn jongste jaar, toen ik zag dat oudere officieren - tot vlagof-

ficier aan toe - weer gewoon adelborst werden als ze weer op het KIM kwamen: vliegende repengballen, hele tafels die omver werden gegooid, etc.! Teveel om op te noemen. Een leuke tijd!'

Welke plaatsingen zijn het meest bijzonder geweest en waarom?

Hans: 'Mijn eerste plaatsing in mijn PBI op Hr.Ms. Bussemaker. Het eerste dat ik leerde was dat ik bijna alles wat ik op het KIM had geleerd weer snel moest vergeten. Aan de andere kant ook omdat ik daar heel snel elk bemanningslid, van matroos tot commandant, leerde waarderen en respecteren.'

Ook mijn eerste plaatsing na mijn afstuderen op Hr.Ms. Banckert, omdat het eerste dat ik daar leerde was dat ik datgene wat ik bij de mijnendienst had geleerd weer snel moest vergeten en dat op de fregatten andere regels golden!

Mijn plaatsing bij de Sociaal Medische Dienst KM was ook bijzonder. Daar werd ik voor het eerst geconfronteerd met het gegeven dat in het leven niet alles vanzelfsprekend is en dat ziekte, sociale ellende en ander onheil iedereen kan treffen. Ik zag daar ook dat de Marine oog heeft voor de medewerker die het minder treft en dat er bij de Marine veel fantastische personeelsmensen en hulpverleners werken die zich meer dan 100% inzetten voor onze minder gefortuneerde collega's.'

Bent u vaak van huis geweest? Wat vond het 'thuisfront' hiervan?

Anne: 'Ik ben tot nu toe het langst 4 weken weg geweest en m'n ouders zijn wel gewend aan mijn afwezigheid. Maar mijn vriend Rick, die ook bij de Marine zit, vond het wel lastig, omdat we net een huis gekocht hadden en hij dus heel veel beslissingen in z'n eentje moest nemen.'

Hans: 'Ik ben twee keer een term in de West geweest met het stationschip. De eerste keer was ik vrijgezel en voor mij kon die periode toen niet lang genoeg duren. De laatste keer was ik net een paar weken getrouwd. Dat vond ik minder, ik wilde graag bij Anja zijn. Zij had er meer moeite mee dan ik. Dat vond ik nog het lastigste: het varen vond ik leuk, de West is prachtig, maar thuis zat Anja die toch wel veel moeite had met mijn lange afwezigheid.'

Wat vindt u van de vaar/walverhouding?

Anne: 'Te klein!! Ik wil veel meer varen maar dat is natuurlijk lastig als je op het KIM zit, omdat je toch heel veel theoretische kennis moet opdoen in het klaslokaal.'

Hans: 'Als vrijgezel vond ik varen prachtig - behalve de eerste twee dagen, dan werden de vissen gevoerd - en zat ik niet echt te wachten op de onderhoudsperiodes. Die waren maar saai. Maar toen ik een relatie kreeg werd dat anders. Plotseling was er meer in het leven dan de Marine. De laatste varende jaren realiseerde ik me dat de varende collega's met gezinnen toch wel behoorlijk belast werden en kreeg ik begrip voor hun wens om minder te varen. Ook ik kreeg dat gevoel. Ik begon op te zien tegen een varend leven als de kinderen zouden komen. Ik kreeg gelukkig de mogelijkheid om mijn varende loopbaan in te ruilen voor een loopbaan binnen de personele wereld van Defensie. Dat werd overigens niet door alle collega's gewaardeerd en heeft me wel op een afstand van de "echte Marine" gezet. Ik heb er gelukkig wel veel voor teruggekregen, onder andere mijn lieve dochter Anne.'

Is de Marine het onderwerp van gesprek in de familie?

Anne: 'Het is niet heel nadrukkelijk onderwerp van gesprek maar we hebben het er natuurlijk wel eens over. Het gaat dan over wat we leuk of lastig vinden en dan gaat het met name over de opleiding op het KIM. Van de rest van de Marine heb ik nog niet genoeg gezien om daarover gegrond wat te kunnen zeggen. Het duidelijke verschil is de rol die technologie speelt, en dan met name in de plaatsbepaling.'

Hans: 'Toen mijn gezin werd gevormd zat ik al aan de wal waardoor ik niet geregeld met spannende verhalen thuis kwam. Ik zat wel soms met de kinderen in de bank en liet ik de fotoboeken zien van mijn varende plaatsingen. Dat waren leuke momenten. Voor de rest heb ik met hen niet veel over de Marine gesproken.'

Kunt u misschien wat zeggen over verschillen en overeenkomsten met vroeger, wat betreft de opleiding aan het KIM?

Hans: 'Er zijn veel overeenkomsten maar ook veel verschillen tussen het KIM-leven van 1978 en nu. Aan de ene kant kan nu veel minder dan vroeger maar aan de andere kant hebben de adelborsten nu meer vrijheid en vooral meer geld. De uitwassen die er in mijn tijd zeker waren zijn er in die hevigheid nu niet meer. Maar de keerzijde is dat er minder korpsgeest is en de adelborsten veel individualistischer werken.'

Heeft uw vader invloed gehad op uw keuze om naar de Marine te gaan?

Anne: 'Mijn vader heeft weinig invloed gehad op mijn beslissing, hij vertelde niet zo heel veel over zijn werk. Toen ik met mijn beslissing bezig was, was hij in Den Haag geplaatst. En voor mij was het heel duidelijk, toen ik een keer een meeloopdag had geregeld in Den Haag, dat ik dat werk juist niet wilde: heel veel vergaderen, telefoontjes plegen, e-mails beantwoorden en eindeloos in Word bezig zijn aan weer een beleidsstuk... Maar toen ik



September 2008, na de installatie van Anne in het Korps Adelborsten.

voor mezelf op een rijtje zette wat ik wilde in m'n leven, kwam ik wel weer bij de Marine uit en toen ben ik wat meer informatie gaan zoeken op internet. Daarnaast vroeg ik natuurlijk ook informatie bij m'n vader; wat hij vroeger had gedaan voor functies en hoe het KIM voor hem was geweest.'

Heeft u uw kinderen aangeraden om naar de Marine te gaan? Of juist afgeraden?

Hans: 'Ik heb vooral niet geprobeerd om mijn kinderen de Marine "in te praten". Als ze daarvoor zouden kiezen moest het echt hun eigen keuze zijn. Zo was dat ook met Anne. Toen Anne eenmaal aangaf dat ze ook naar de Marine wilde heb ik geprobeerd een zo realistisch mogelijk beeld te schetsen.'

Heeft u wel eens overwogen de Marine te verlaten?

Anne: 'Nee. Ik wil varen op Hare Majesteits schepen en daar heb ik veel voor over.'

Hans: 'Ja. Toen ik net getrouwd was en we een gezin wilden stichten zag ik het niet zitten om als vader eindeloos van huis te zijn. Daarnaast had ik aan boord geroken aan personeelsachtige zaken en daarmee wilde ik in mijn loopbaan verder. Mijn opties waren: of een P-loopbaan bij de Marine of naar "buiten". Het is de P-loopbaan bij Defensie geworden.'

Hoe kijkt u tegen de Marine aan?

Hans: 'Een mooi bedrijf met fijne collega's en, ondanks alle bezuinigingen, met een toekomst.'

Hoe belangrijk is de Marine binnen uw familie?

Anne: 'Het is de werkgever van mijn vader, van mijn vriend en van mij, dus wat dat betreft is het een belangrijke factor.'

Hans: 'Sinds Anne op het KIM zit en samenwoont met Rick, ook een marineofficier, is de Marine weer belangrijker geworden. Een groot verschil met een paar jaar geleden is dat ik nu met Anne en Rick over allerlei (marine)zaken kan praten, zaken die Anja en de jongens minder begrijpen. Al was het maar door die eindeloze reeks afkortingen die de marinetaal voor buitenstaanders onbegrijpelijk maakt!'



Hr.Ms. Friesland

Enige tijd geleden kreeg de redactie een uitgebreid verslag toegezonden van de reis van Hr.Ms. Friesland in 1906 naar Spitsbergen, geschreven door de commandant Jan Bernard Schnetlage (1856-1929).¹ Dit verslag is te omvangrijk om als geheel in het Marineblad te plaatsen en daarom is er voor gekozen een aantal passages in dit artikel te belichten.

*Hr.Ms. Friesland in de Virehow Baai Spitsbergen
Collectie Marinemuseum Den Helder.*

De kruisreis ten behoeve van de adelborsten voerde via Noord-Noorwegen naar Smerenburg op Spitsbergen. In Tromsø werd de loods voor Spitsbergen geëmbarreerd en naderhand ook weer afgezet. In het Jaarboek Koninklijke Marine 1906 is eveneens een verslag van deze reis opgenomen.

De commandant schreef:

‘Smerenburg was eenmaal, vooral in de jaren 1618-1642, het centrum van de toenmaals in grote bloei verkerende walvisvaart, waaraan door bijna het gehele varende Holland werd deel genomen en die niet alleen belangrijke voordelen aan het vaderland bracht, maar die ook de zeelieden kweekte, die in de volgende oorlogen met het machtige Engeland zo succesvol de eer der Hollandse vlag wisten te handhaven en het kleine vaderland voor invallen der overzeese burens te behoeden. Dat deze walvisvaart met grote gevaren gepaard ging, behoeft wel geen nader betoog en dat velen, welgemoed naar het noorden togen, daar hun graf vonden, kan men zien op de grote kaart van Spitsbergen, waar op verscheidene plaatsen een aantal Hollandse graven worden aangegeven, o.a. op Smerenburg zelf, op het Dodeneiland, aan de Treurenburgbaai enz.. In de laatste jaren kwamen meermalen berichten in de Hollandse nieuwsbladen en tijdschriften, die Hollandse graven betreffende, voor en zo werd hier te lande bekend

dat die oude vaderlandse kerkhoven in zeer desolate toestand verkeerden. Daarom mogen wij het besluit der regering toejuichen, die in de jaarlijkse oefenreis met de adelborsten een ongezochte aanleiding vond om het vormingsschip op een dier reizen naar Spitsbergen te zenden, teneinde de herstelling behoevende Nederlandse begraafplaats te Smerenburg te restaureren.’

De Isle de France in nood

Tijdens het verblijf bij Spitsbergen ontmoet Hr.Ms. Friesland onder andere het Franse schip *Isle de France*. Dit vaartuig liep op een gegeven moment vast, iets waarover de volgende passage verhaalt:

‘Om drie uur in de nacht van 24 op 25 juli werd Virgo haven verlaten en naar de Wijdebaai, aan de noordkust van Spitsbergen, gestoomd, waar de commandant voornemens was enige hydrografische opnames te verrichten.

Dadelijk na aankomst werd hiermede reeds een begin gemaakt, doch het mocht Hr.Ms. Friesland niet gegeven zijn deze te mogen voortzetten en te beëindigen. ‘s Avonds om half twaalf met enige officieren van de rendierjacht teruggekeerd en nauwelijks ter ruste, of de commandant moest weer aan dek, daar een klein stoomscheepje, de ‘Express’, langszij gekomen was, waarvan

in het noorderlicht

een Duitser, Herr Lerner, aan boord van de Friesland kwam en de commandant verzocht te spreken. Hij deelde mede dat hij met de 'Express' van het pakijns komende, bij de Rodebaai het Franse toeristen schip 'Isle de France' ontmoette dat om hulp seinde; dat hij afhoudende zag dat het schip aan de grond zat en aan boord gaande, hoorde dat de 'Isle de France' die morgen om 8.00 uur, stomende met 10 mijls vaart, aan de grond gekomen was, niettegenstaande er een loods aan boord was, die voor de aanzienlijke som van 2000 kronen was gehuurd; dat de pogingen om met eigen middelen vlot te komen tot geen resultaat hadden geleid hoewel de sloepen alle gestreken waren en 110 ton kolen overboord waren gezet; dat onder de passagiers grote ongerustheid heerste, velen met zwemvesten rondliepen en hun bagage aan dek hadden gehaald; en dat de pogingen van de 'Express' om het schip af te slepen, begrijpelijkerwijze (zij meet slechts 15 ton) zonder succes bleven. Bekend met de aanwezigheid van een Nederlands oorlogsschip in de noordelijke wateren was hij dadelijk onder stoom gegaan om de Friesland op te zoeken, toen hij hoorde dat ze die morgen door de 'Isle de France' gezien was, stomende om de oost.

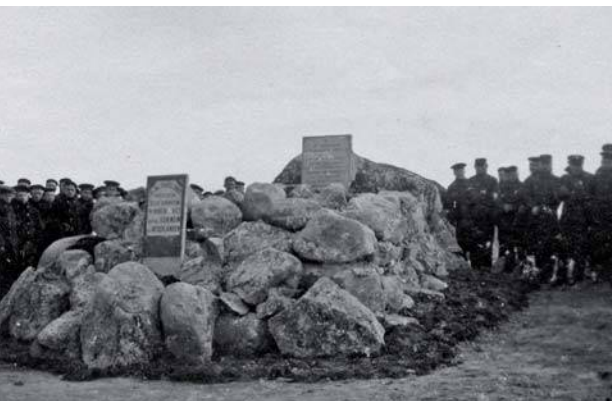
Zoals te begrijpen was, gaf de commandant onmiddellijk bevel om alles klaar te maken voor vertrek: de sloepen

van de Rodebaai waar de 'Isle de France' 'vast zat nog onbekend terrein was op de kaart, bleef de Friesland eerst op behoorlijke afstand en gingen commandant en eerste-officier per stoomsloep naar het gestrande schip om enige inlichtingen bij de kapitein in te winnen omtrent schip en aanwezige hulpmiddelen. Dicht bij het schip komende werden zij reeds van de campagne af door de passagiers met vragen bestormd. De grootste helft der passagiers (er waren er 181) was met hun bagage naar de wal gegaan, uit vrees dat het schip zou zinken als het vlot kwam. De moedigsten waren aan boord gebleven, doch zoals het steeds gaat, toen het idee van zinken eens opgekomen was, bleef het een schrikbeeld. Zij verzochten de commandant op de Friesland te mogen overstappen tot het schip vlot was. De commandant echter wist hen gerust te stellen en bij het van boord gaan werd hij door de passagiers met "Vive la Hollande" gegroet. Nadat de comman-

een eigenaardig gezicht, die twee grote witte schepen omringd door een massa licht drijfijfs

dant achter de 'Isle de France' de nodige ladingen had verricht, zodat hij de zekerheid kreeg tot hoever hij zich met de Friesland wagen kon, kwam hij aan boord terug en verstoomde met de Friesland tot op een paar 100 m achter de 'Isle de France' waar geankerd werd.

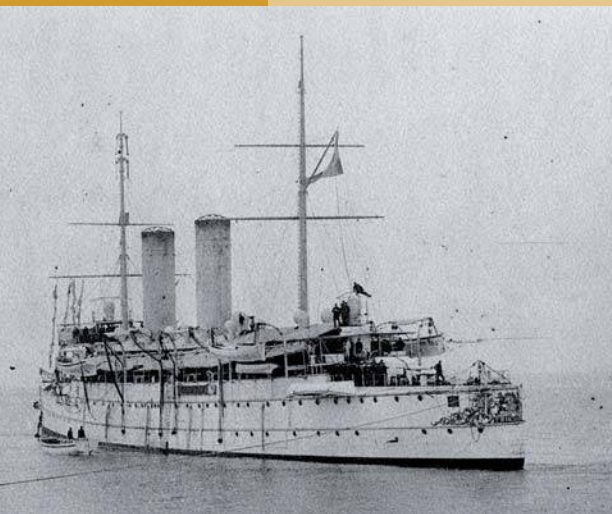
Een eigenaardig gezicht, die twee grote witte schepen omringd door een massa licht drijfijfs. Het was alsof onze tegenwoordigheid de angst deed verminderen, want het noodsein en de halfstok waaiende vlaggen werden neergehaald en de Franse vlag aan de gewone stok weer voorgehesen. Gedurende de gehele middag werden trossen overgegeven en belegd en werden de machines klaar gemaakt om haar volle vermogen te ontwikkelen. Daar de 'Isle de France' over een veel zwaardere staaldraadtros beschikte dan wij werd besloten om te trachten haar op deze tros van de bank af te slepen. Om half vijf met hoog water was alles gereed. De machines beginnen te werken en tegelijkertijd wordt het anker ingedraaid. Terwijl de zware tros langzamerhand geheel strak gaat staan en de beide schroeven het schip doen trillen, opeens een slag: de tros valt in het water, de harp van de ketting waaraan de tros op het achterschip van de Fransman bevestigd is, is gebroken. Een nieuwe harp wordt door de Friesland verstrekt en met nieuwe moed wordt begonnen; de zware staaldraadtros andermaal overgegeven en bevestigd. Binnen het uur is alles gereed, worden de machines opnieuw aangezet en [wordt] weer langzaam begonnen met het indraaien van het anker. Een machtig gezicht, dat zo door de schroeven beroerde water. Steeds meer ver- ➔



*Graf in Spitsbergen tijdens toespraak commandant.
(Collectie Marinemuseum Den Helder)*

werden gehesen, het anker gelicht en om 2.00 uur 's nachts was Hr.Ms. Friesland onder stoom. Om 8.00 uur kwamen wij in de nabijheid van de 'Isle de France' op welk schip aan beide toppen de Franse vlag halfstok woei, terwijl het internationale vlaggenrein N.C. = "In nood, ik heb onmiddellijk hulp nodig" gehesen was.

Het schip helde sterk naar stuurboord over en bleek bij vallend water goed vast te zitten. Aangezien het gedeelte



*Hr.Ms. Friesland tijdens het vlotschepen van de Isle de France.
(Collectie Marinemuseum Den Helder)*

mogen wordt door de machines ontwikkeld. Strak staat de tros ijsig recht, van beide zijden staat men in gespannen verwachting naar enige beweging van het vastzittende schip uit te zien. Op eens een ruk. Zou de tros gebroken zijn? Nee het is slechts de ketting die een weinig verschuift en een zware ijzeren bolder op de 'Isle de France' van zijn plaats scheurt. De Fransman ligt niet meer over stuurboord maar recht. Daar beveelt de commandant dat allen op de 'Isle de France' van stuur- naar bakboord heen en weer moeten lopen. Spoedig is deze order door gepraaid en ziet men de in pelzen, wolfs- en berenhuiden gehulde toeristen over het dek heen en weer draven; het is of ze voor hun leven lopen. Reeds ontwikkelen de machines meer dan 5500 pk, dan... daar...ja hij beweegt, de tros ontspant zich en drie donderende hoera's van de bemanning van de Friesland begroeten het van de bank afglijdende schip, dat weer drijft doch hulpeloos daar op last van onze commandant zijn ketels leeg gespuid zijn, wat het schip 100 ton lichter maakte.

Ook op de Fransman juicht ieder: zakdoeken, servetten, tafellakens, bontmutsen, alles wuift, zelfs de linnenjuffrouwen en koks met hun witte schorten en voorschoten doen mee. Wij zien dat de kapitein omringd is door passagiers; men spreekt hem toe, men omhelst hem (het zijn Fransen!) doch ondertussen nadert het drijvende schip de thans stiliggende Friesland, die zijn schroeven niet gebruiken kan door de slap naar beneden hangende trossen.

Ook de Fransman ziet hoe de achterstevens elkaar naderen; doch te laat, een botsing is onvermijdelijk; wel werkt men op de Friesland uit alle macht om de schroeven vrij te krijgen en draagt men rotan aan om de uitwerking der botsing te verminderen, dan een schok, de Fransman zijn achtersteven laat een zacht gekraak horen en alles wat zich op de campagne bevond is gevlucht. De schepen gaan even van elkaar, onze schroeven slaan met volle kracht vooruit, maar daar nadert de Fransman opnieuw, weer het kraken van het hout, het is de kleine whaleboot die ingedrukt wordt; nu komt de dikke vlaggenstok, met

een grote nieuwe Franse vlag tegen de takels van de grote whaleboot. Men ziet van weerszijden in bange verwachting toe wat zich begeven zal, de enorme vlaggenstok die door de 'Isle de France' wordt voortgeduwd, of de achterste david en takels van de whaleboot. De david buigt, de whaleboot schudt, de vlaggenstok trilt, dan plotseling een kort gekraak, de vlaggenstok breekt onder af en tuimelt met de Franse vlag in zee. "Een mooi saluut", hoor ik achter me zeggen en werkelijk, het was een diep gevoelde groet van het verlorene schip. De commandant op de brug heeft de Friesland intussen buiten verdere aanraking met de Fransman weten te brengen, neemt hem op sleeptouw, brengt hem naar dieper water en laat hem daar los, waarna beide het anker laten vallen.

De bij de botsing opgelopen schade wordt dadelijk geconstateerd, doch lijkt gelukkig niet noemenswaardig te zijn. Dadelijk na het ten anker komen, hijst de Fransman zijn vlag aan de grote top, die, onder het gejuich der opvarenden, driemaal wordt neergehaald, als een dankbetuiging voor de gebrachte redding. Als antwoord wordt de Nederlandse vlag eenmaal langzaam neergehaald en statig weer gehesen.'

**ook op de Fransman juicht ieder:
zakdoeken, servetten, tafellakens,
bontmutsen, alles wuift, zelfs de
linnenjuffrouwen en koks met hun
witte schorten en voorschoten**

'De commandant wordt door de officieren met het succes gelukgewenst. Hij betuigt de equipage zijn bijzondere tevredenheid. De opvarenden van de 'Isle de France' mogen van geluk spreken dat toevallig de Friesland in de wateren was. Geen ander schip van deze grootte, met zulke krachtige machines was binnen duizend mijlen aanwezig. Eer te Tromsø het ongeval bekend zou zijn geweest en per draad verdere hulp was ontboden, zou de 'Isle de France' minstens 10 dagen in haar, vooral bij noord-westelijke wind, gevaarlijke positie hebben moeten wachten, iets, dat in deze koude, onbewoonde streken niet onderschat mag worden. De aanwezigheid van de Friesland heeft zeker een grote ramp voorkomen. Na het ten anker komen was de Franse kapitein, met de heer Olivier, directeur van la Revue Generale des Sciences, die deze reis had georganiseerd, bij ons aan boord gekomen. Met tranen in de ogen brachten zij de commandant hun dank en die van alle opvarenden van de 'Isle de France' over. Zij rustten niet voor zij commandant en een officier hadden overgehaald aan boord van de 'Isle de France' te komen dineren.

Ondertussen kwamen de 120 passagiers, die uit vrees voor het zinken van het schip waren gevlucht en de gehele dag aan de wal hadden doorgebracht, met hun meegenomen schatten aan boord terug. Zij hieven bij het passeren van de Friesland een langdurig gejuich aan, doch de beantwoording daarvan was maar matig. De matrozen

konden maar niet begrijpen, dat er heren waren die het schip verlieten, terwijl er nog dames dorsten te blijven. Aan boord van de 'Isle de France' werden commandant en de 1^e officier in het muzieksalon ontvangen, waar hun de erewijn werd aangeboden en waar de voornaamste passagiers hun opwachting kwamen maken om nog persoonlijk te danken.'

Havenbezoek aan Tromsø

Nadat de Isle de France weer is vlotgetrokken is zij teruggekeerd naar Tromsø. Zij is daar eerder aangekomen dan Hr.Ms. Friesland, die aldaar de loods weer moest debar keren. Commandant Schnetlage berichtte over het bezoek van de Frieslang aan Tromsø onder meer het volgende:

'In Tromsø was natuurlijk alles van het stranden en afslepen van de 'Isle de France' reeds bekend, zowel de passagiers als de loods hadden de nodige verhalen gedaan. Volgens de in omloop zijnde verhalen was door de passagiers 18,000 frank bij elkaar gebracht voor de bemanning van de 'Friesland' (die echter tot dusver niet ontvangen zijn), was de 'Isle de France' wel degelijk lek geweest en door voortdurend pompen boven water gebleven (wat eventueel het schip niet belette dadelijk zijn reis te vervolgen) en waren een tiental passagiers te Tromsø ontscheept, die op de Noorse postboot waren overgegaan. Waarschijnlijk heeft de fantasie hier ook flink gewerkt, anders is het toch onmogelijk dat de 180 flessen wijn die aan de equipage werden geschonken tot 18,000 fr. aan konden groeien.

In het anders zo rustige telegraafkantoortje had het die dag telegrammen geregend, 'all about the 'Friesland'' zoals de juffrouw ons vertelde. Het was reeds ver voorbij het sluitingsuur en ze had nog zoveel over te seinen dat de telegrammen van de 'Friesland' de volgende morgen aangenomen zouden worden. Reeds wilde ik weggaan toen ik, dank zij de vrouwelijke nieuwsgierigheid, gedaan wist te krijgen dat het telegram aan de regering, dat onze aankomst meldende, nog verzonden werd. De juffrouw die ook graag het naadje van de kous wilde weten, vroeg mij

Groep adelborsten aan boord van Hr.Ms. Friesland. (Collectie Instituut voor Militaire Historie)



naar het stranden van de 'Isle de France' en ik gaf geen antwoord alvorens wij overeengekomen waren dat het telegram werd aangenomen.

oh, Hollandse moeders, schrik niet, deze meisjes werden in het geheel niet door heren vergezeld

Hoewel we maar weinig dagen in Tromsø vertoefden, waren, en zulks speciaal door de adelborsten, vele kennissen gemaakt. Eigenaardig echter begon de kennismaking aan boord. Tegen de avond kwamen verscheidenen bootjes, waarin Noorse jongedames, langs zij. Oh, Hollandse moeders, schrik niet, deze meisjes werden in het geheel niet door heren vergezeld: meestal waren het clubjes meisjes. Zonder vergunning te vragen kwamen ze binnen boord en liepen door het schip als of ze er thuis waren. Ze werden tot het uur van slapen door niemand geweerd, liepen overal binnen, bezagen alles en schenen geen geleide nodig te hebben.

Zoals te begrijpen is, boden de jonkers spoedig hunne diensten aan, werd thee met koekjes geoffreerd, een uurtje gezellig gekout en werden de wederzijdse adressen opgeschreven voor het in de tegenwoordige tijd onvermijdelijke sturen van prentbriefkaarten. En als dan het klokje van gehoorzaamheid had geslagen en de blonde schonen van boord moesten, was het aardig te zien hoe die bootjes in de dichte nabijheid van de staatsietrap bleven en door de inzittenden nog lang gepraat werd met de jeugdige voorlongroom bewoners, die onder aan de trap elkaar verdrongen. Die vrije Noorse opvattingen, dat zelfvertrouwen, dat bewustzijn, dat op dat Hollandse oorlogsschip niemand een onvertogen woord zou worden toegevoegd, lieten niet na op ons een aangename indruk te maken. Laten we enkele vergelijkingen met de toestanden in ons land maken: welke Hollandse moeder zou haar dochter toestaan, om zonder enig mannelijk geleide met een klein rank bootje te gaan varen op een breed, diep water met veel stroom en bovenal welke Hollandse moeder zou gedogen, dat haar dochter zich ongenood op een oorlogsschip vertoonde ..?

De 3^e augustus vertrok Hr.Ms. Friesland 's ochtends om 7 uur van Tromsø, ter voortzetting van de kruisreis.'

In het Marineblad van mei 2010 is een artikel opgenomen hoe Hr.Ms. Overijssel in 1980 hulp heeft geboden onder de kust van Noorwegen. Dit artikel laat zien dat ook in vroeger tijden schepen van de Marine ter hulp werden geroepen en dat er in zo'n geval meestal sprake is van improviseren. De passage over het bezoek aan Tromsø maakt duidelijk dat ook de zorgen van de 'generatiekloof' steeds terugkeren. ←

Noot

¹ Jan Bernard Snethlage was ten tijde van dit commando kapitein ter zee en is als schout bij nacht gepensioneerd. Het verslag heeft als titel 'Schout bij Nacht en het Noorderlicht' en is samengesteld door R.A.I. Snethlage

Stichting Agadir 1960-2010

Op 29 februari 1960 werd de Marokkaanse havenplaats Agadir getroffen door een aardbeving. De schade was erg groot en ten minste 15.000 mensen kwamen om het leven. Als onderdeel van de internationale hulp stuurde Nederland het Smaldeel 1, met ruim 1.600 bemanningsleden, naar het rampgebied.



Vier jaar geleden werd de Stichting Agadir 1960-2010 opgericht, onder meer om in Agadir een herdenking te organiseren. Deze heeft begin 2010 plaatsgevonden, 50 jaar na de aardbeving. De veteranen die aan die herdenking deelnamen ervoeren veel dankbaarheid van de bevolking en autoriteiten.

Tijdens een reünie die de Stichting in september 2010 heeft georganiseerd voor de opvarenden van Smaldeel 1 wilden de reünisten graag iets terugdoen voor de bevolking van Agadir. Er is toen geld opgehaald voor zeer hulp behoevende instellingen. Dankzij de vele donaties konden 6 instellingen (waaronder tehuisen voor weeskinderen, ouderen en ongetrouwde moeders) worden geholpen met een veelheid aan goederen, variërend van luiers en werkschorten tot wasmachines en voorraadstellingskasten.

Inmiddels is de Stichting wegens het verwezenlijken van haar doelstellingen opgeheven.

Oproep Karel Doorman Fonds

Het Karel Doorman Fonds organiseert met medewerking van de Commandant der Zeestrijdkrachten op 27 februari 2012 een herdenkingsplechtigheid van de Slag in de Javazee, welke 70 jaar geleden heeft plaatsgevonden.

Deze plechtigheid vindt plaats in de Kloosterkerk te Den Haag en wordt georganiseerd voor:

- Oud-militairen van de KM die van 7 december 1941 tot en met 8 maart 1942 betrokken zijn geweest bij de strijd tegen de Japanse strijdkrachten in het voormalig Nederlands-Indië;
- Weduwen en eventueel kinderen (1e graad) van dezelfde categorie oud-militairen.

Oud-militairen en weduwen die het Karel Doorman Fonds in bestand heeft, zullen een uitnodiging op naam ontvangen. Omdat wij echter niet geheel zeker zijn dat ons adressen/gegevens

bestand volledig is, verzoeken wij belangstellenden zich schriftelijk zo spoedig mogelijk te melden bij:

Secretariaat Karel Doorman Fonds

Frederikkazerne gebouw 35, kamer J 340

Postbus 90701, 2509 LS Den Haag

Of per e-mail: AM.Sipkema.02@mindef.nl

Vermeld hierbij uw naam, adres, telefoonnummer, laatste plaatsing gedurende genoemde periode, ontslagdatum, rang/kwaliteit bij dienstbeëindiging.

Uitnodigingen worden in januari 2012 verzonden.

Beeldbank NIMH

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) heeft onlangs zijn digitale beeldbank gelanceerd. Via www.defensie.nl/nimh zijn ruim 150.000 militair-historische foto's beschikbaar uit de defensiearchieven.

Via dit beeldarchief is een deel van de historische beeldcollectie van de krijgsmacht toegankelijk. Behalve tienduizenden foto's zijn ook fotografische reproducties van tekeningen, schilderijen, prenten en kaarten opgenomen.

De unieke collectie gaat terug tot de 19e eeuw, de begintijd van de fotografie. Naast materiaal uit de Tweede Wereldoorlog en Nederlands-Indië staan nu ook minder bekende beeldcollecties online.

Het beeldmateriaal is niet alleen ingescand, maar ook voorzien van een beschrijving. Vrijwilligers, veelal oud-militairen, hebben het leeuwendeel van dit werk voor hun rekening genomen.

De totale collectie van het NIMH beslaat zo'n 2 miljoen beelden. Dagelijks zal het NIMH dan ook nieuwe beelden toevoegen aan de online beeldbank.

Op de achterkant van dit Marineblad staat een aantal foto's uit de beeldbank.

Reünie VTSOO 1

Waar zijn die technenuten gebleven, die waren voorbestemd om als eersten de evt. Nederlandse atoom onderzeeboten te bemannen? Wat te denken van een reünie?

Contact: Hendrik Vink, h.vink@veteranen.nl of tel 0575-570190

De KVMO 64-jarigendag 2011: van UKW naar pensioen

Ieder jaar in oktober nodigt de KVMO alle 64-jarige leden samen met hun partners uit voor een informatiedag in Amsterdam. Op die dag wordt uitgebreid ingegaan op de overstap van UKW naar pensioen. Ook wordt een beeld geschetst van de stand van zaken in de KM. Maar het is vooral ook een dag waarop voormalige collega's en hun partners elkaar weer eens kunnen ontmoeten. Hieronder een verslag.



een kernwoord in zijn betoog. Het tweede deel gaat over bestuur en ombuigingen bij de KM: wat gaat goed, waar moet worden gereduceerd, maar hoe kunnen ook nieuwe investeringen worden gerealiseerd. Samenvattend: maritiem belang blijft onverminderd groot.

Tot slot informeert drs. R. Harbers, arts, de aanwezigen op humorvolle wijze over het serieuze onderwerp 'gezondheid'. Hij stelt nadrukkelijk dat het belangrijker is om zelf aan de eigen gezondheid te werken dan alleen te vertrouwen op de arts. Bij de samenvoeging van Lichaam, Psyche en Sociale aspecten dien je er voor te zorgen dat deze elementen alle drie goed 'gevuuld' blijven. Na veel goede adviezen en soms zelfs hilarische tips eindigt hij zijn betoog met de dringende raad: blijf ook in de toekomst vooral zin geven aan uw leven!

Bij het Marine-etablisement Amsterdam is het op woensdag 5 oktober jl. een drukte van belang: veel van de ongeveer 70 deelnemers hebben elkaar al in lange tijd niet gesproken. Maar stipt op tijd begint de dagvoorzitter, KTZA b.d. P. van de Wiel, met de aankondiging van het programma en de introductie van de sprekers. Als eerste komt de voorzitter van de KVMO KLTZA R.C. Hunnago aan het woord. Hij geeft een korte en duidelijke uitleg over de ontwikkelingen bij de KVMO, die voor de leden zowel een beroepsvereniging is als een belangenvereniging. De KVMO draagt niet alleen bij aan verbeteringen bij de zeemacht maar komt ook op voor de belangen van de leden. Zeker in deze moeilijke jaren is de rol van de KVMO onontbeerlijk.

Daarop volgt een presentatie van de heer F. Lardinois, voorlichter van het ABP: hij geeft een uitgebreide toelichting op de overgang van UKW naar pensioen, waarbij de leden rekening dienen te houden met twee loketten (voor pensioen bij het ABP en voor AOW bij de Sociale Verzekering Bank) en waarbij tal van ingewikkelde zaken door de spreker op duidelijke wijze worden toegelicht. Ook de huidige problemen bij de pensioenfondsen (dekkingsgraad, indexatie) worden nadrukkelijk besproken.

De Directeur Operationele Ondersteuning van CZSK, CDR C.H. Boelema Robertus, houdt een vlammend betoog voor onze Koninklijke Marine. Het eerste deel behelst de operationele ontwikkelingen: de KM volop in beweging, waarbij deelname aan gevechtsacties bijna routine lijkt te worden. Robuust optreden is

Dan is het tijd voor ontmoeting en gesprek, voor een gezellig drankje en de heerlijke nasimaltijd die voor iedereen weer de 'oude marinetijd' doet herleven. Het gevoel van een reünie wordt nog versterkt door de uitgebreide 'architectonische' rondvaart door het oostelijk havengebied en door een deel van oud Amsterdam. Het is voor de deelnemers een zeer plezierige en vooral ook nuttige dag beleven.

Op www.kvmo.nl/64-jarigendag staat een link naar foto's van deze dag.



Winnubst en de KVMO, een traditie

Eens per jaar is muziekvereniging Winnubst uit Den Helder te gast bij het KIM voor een concert, georganiseerd door de KVMO. In 2008 begon deze traditie met het verzoek van Winnubst die graag een keer in "Het Zaalte" van het Koninklijk Instituut voor de Marine wilde spelen vanwege de prachtige akoestiek.

Op maandag 10 oktober jl. werd aan die traditie in het Zaalte weer invulling gegeven, onder dusdanig grote belangstelling dat er op het laatste moment nog stoelen moesten worden aangesleept. Onder de gasten bevonden zich ook viceadmiraal en mevrouw Borsboom.

In zijn welkomstwoord gaf de VOKIM, CDR(E) Jelle Snoeks aan dat dit concert een prima gelegenheid is om niet alleen de relatie met Winnubst maar juist ook met de lokale Helderse bevolking, te bestendigen.

Goed gespeelde muziek Winnubst

Winnubst, onder leiding van dirigent Bert Willemsen, zorgde voor

een aantrekkelijk, gevarieerd programma. Gastsoliste Gaby de Goede vertolkte op mooie wijze de zangpartijen.

Geslaagde avond, voor herhaling vatbaar

Tot slot sprak de voorzitter KVMO, KLTZA Rob Hunnago het bomvolle zaaltje van het KIM toe. Hij sprak zijn waardering uit voor de optredens van Winnubst en gastsoliste Gaby de Goede en nodigde alle aanwezigen uit om ook volgend jaar weer het door Winnubst verzorgde KIM KVMO-concert bij te wonen. Daarna was er nog een gezellig samenzijn met alle gasten in de Adelborstenbar.

Uitbreiding ledenservice KVMO: Gratis uitzenduitkering

Bent u, of wordt u binnenkort, uitgezonden op een vredesondersteunende (VVHO)missie?

Weet dan, dat u als KVMO-lid direct aanspraak maakt op een eenmalige uitkering van € 5.000,00 als u, als gevolg van een ongeval, algeheel blijvend invalide zou worden. Bij overlijden als gevolg van een ongeval ontvangen de nabestaanden een eenmalige uitkering van € 2.500,00. In geval van gedeeltelijke blijvende invaliditeit is de uitzenduitkering een evenredig percentage van € 5000,00.

Om in aanmerking te komen voor deze KVMO-service hoeft u

vooraf niets te doen. U hoeft geen uitzendcertificaat aan te vragen. Er komt geen verzekeringsmaatschappij aan te pas.

De uitzenduitkering is tot stand gekomen door de goede samenwerking tussen de Vereniging 'Onderlinge Bijstand', die garant staat voor de uitkering, en de KVMO.

Meer weten over deze service?

Bel of mail ons: 070-3839504 of info@kvmo.nl

Aankondiging Symposium 'Leider en Boekhouder?'

Op 2 december a.s. organiseren de Gezamenlijke Officiëren Verenigingen een symposium onder de titel 'Leider en Boekhouder?'.

De officierenverenigingen hebben signalen ontvangen dat officieren het leidinggeven positiever ervaren tijdens het uitvoeren van missies dan tijdens het werken in eigen land. Bij een nadere beschouwing blijkt dat tijdens de missies alle ondersteuning zich schaaft rond de operationele commandant en achter de operatie. In eigen land is deze ondersteuning steeds meer geconcentreerd in dienstencentra die niet aangestuurd worden door de operationele commandant maar door de commandant van het dienstencentrum en in het uiterste geval door de Plaatsvervangend Secretaris Generaal of de Commandant der Strijdkrachten. Extreem hoog dus in de organisatie.

Onder druk van de bezuinigingsopdrachten wordt nu getracht de dienstverlening te optimaliseren en af te slanken. De efficiency staat centraal, het gevaar van nieuwe bureaucratische oplossingen schuilt. De Gezamenlijke Officiërenverenigingen vragen zich af of de keuzes binnen de komende reorganisatie de oplossing zijn om adequaat in te spelen op de dynamische omgeving (o.a. het immer wijzigend jaarplan) van ons kernproces; inzetgereed maken. De GOV willen in dit symposium de problemen benoemen en van

de dienstverleners horen hoe zij met de toekomstige middelen anders denken te ondersteunen. Daarnaast willen wij nadenken over creatieve oplossingen waarbij wij vooral benieuwd zijn naar voorstellen door de aanwezigen.

Wij nodigen u van harte uit om aanwezig te zijn!

Programma:

12.00 – 13.00 uur	Ontvangst (met een lopende lunch)
13.00 – 13.15 uur	Welkomstwoord door voorzitter NOV Bgen (b.d.) J.L.R.M. Vermeulen
13.15 – 15.30 uur	Voordrachten sprekers
15.30 – 16.30 uur	Forumdiscussie
16.30 – 18.00 uur	Afsluitend samenzijn

Sprekers zijn een kapitein der mariniers, een kapitein der infanterie, een commandeur projectleider bij de HDP en een vertegenwoordiger van ROC Friese Poort.

Deelname staat open voor officieren en oud-officieren van alle defensieonderdelen.

Aanmelden: info@fvno.nl

Locatie: de nieuwe Kromhoutkazerne, Herculeslaan 1, 3584 AB Utrecht, Gebouw V05, Waterliniezaal

Kosten: Geen

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

KAPTMARNS b.d. **W. Pen** († 2 oktober 2011)
 Mevrouw **A.M. Couwenberg-Veul**, weduwe († 11 september 2011)
 LTZT 1 b.d. ing. **C.K. Dirks** († 27 augustus 2011)
 Mevrouw **G.H.J. Jansen-Baris**, weduwe († n.b.)

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

Afdelingsactiviteiten najaar 2011

Afdeling Noord

6 dec Postactieven borrel
 Locatie : Marineclub, Den Helder
 Aanvang : 17.30 uur

Afdeling Midden

13 dec Regiovergadering met aansluitend borrel
 Locatie : Coffeecorner van gebouw 35 op de
 Frederikkazerne te Den Haag
 Tijd : 17.00-19.00 uur

Afdeling Zuid

9 december Diner/dansant
 Locatie : De Merelhoeve, Nieuw- en
 Sint Joosland
 Aanvang : 18.00 uur

Opgave graag 5 dagen van tevoren bij Piet van der Laan:
 tel. 0118-602677 e-mail: f2hvpanderla@hetnet.nl

Werkgroep jongeren KVMO

Op dinsdag 15 november a.s. is de eerstvolgende vergadering van de Werkgroep Jongeren in de Marineclub in Den Helder. Op de agenda staan onder meer activiteiten voor jonge officieren/adelborsten. Interesse om de vergadering bij te wonen? Mail naar secretaris@kvmo.nl

De deadline voor aanleveren van kopij voor de rubriek KVMO-zaken voor het decembernummer is 28 november 2011.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



Ere-leden:
 KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
 KTZA b.d. drs. G. Brand
 LTZSD 1 b.d. K.G. Spaans
 KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppen
 KTZ b.d. L.J.M. Smit
 KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
 LTZA R.C. Hunnengo
 Vice-voorzitter:
 KLTZ ing. M.E.M. de Natris
 Secretaris:
 LTZA 2 OC drs. T.R. Timmerman
 Penningmeester:
 LTZA 1 drs. R.J.M. de Leeuw

Namens Afdeling Noord
 KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
 Namens Afdeling Midden
 KLTZ W.A. Kramer
 Namens Afdeling Zuid
 Maj (KL) b.d. P. van der Laan
 Namens Werkgroep Postactieven
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
 Namens Werkgroep Elders Actieven
 MAJMARNs KMR drs. H. Steensma
 Namens Werkgroep Jongeren
 LTZE 2 OC K.A. Scholte

Afdelingsbesturen:

Noord:
 KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
 KLTZ P.J. van Maurik
 LTZE 1 mw. J.S.I. Bisdonk

LTZVK 2 OC b.d. H.T. van Wilgenburg
 LTZSD 1 b.d. mw. A.L.P. Vrijburg
 LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

Midden:

KLTZ W.A. Kramer
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
 KLTZE ir. W.W. Schalkoort
 LTZA 2 OC N.H. van de Pol

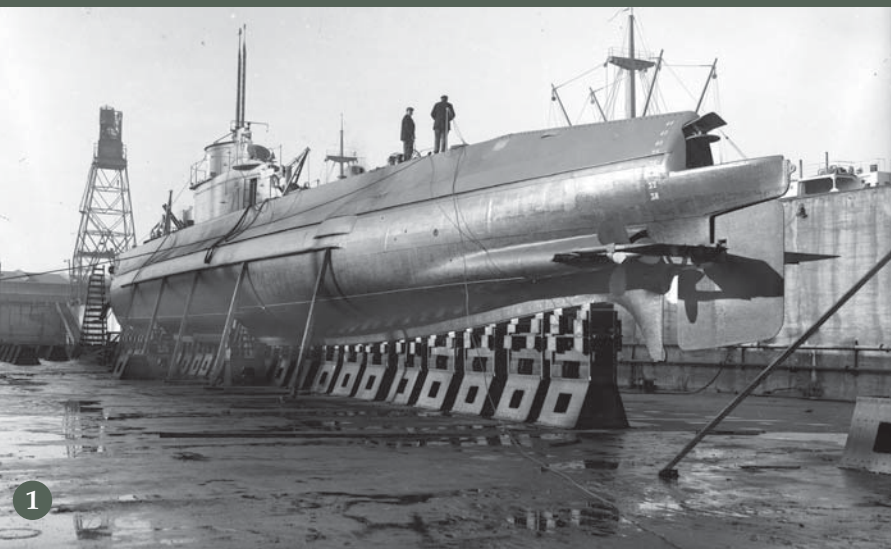
Zuid:

KLTZSD b.d. H. Willems
 Maj KL b.d. P. van der Laan
 KLTZA b.d. P.A. Brons
 (postactieven)

Caribisch Gebied:
 LTZ 1 drs. F.J. Jansen

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

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



1

1 Bouw van de onderzeeboot
Hr.Ms. O 15 bij Wilton Fijsnoord,
Rotterdam, 1930-1931.



2

2 Luchtfoto van een overstroomd
Zeeuws dorp tijdens de
watersnoodramp in 1953.



3

3 Noodlanding Breguet Atlantic op
zee nabij Wassenaarse Slag,
15 augustus 1973.



4

4 Vliegkampschip Hr.Ms. Karel
Doorman, ontspanning van de
bemanning op het vliegdek met
Grumman Avengers op het
achterdek, eind jaren vijftig.