MARINEBLAD

NUMMER 1 | FEBRUARI 2016 | JAARGANG 126

UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

Hoezo trendbreuk?

KVMO

www.kvmo.nl

inhoud

COLUMNS

3 **VOORZITTER KVMO**

10 **SERGEI BOEKE**

17 **KO COLIJN**

MENSEN

25 **10 KEER AAN HET WOORD**
Sophie Jansen-Griffioen

31 **IN MEMORIAM**

ACTUEEL / KENNIS

4 **KORPS MARINIERS IN DE CARAÏBEN**
Jan ten Hove

11 **INTERNATIONALE (MILITAIRE) SAMENWERKING MET MAROKKO**
Gilmar Tjabringa

18 **LD-OFFICIER IN DE 17de EN 18de EEUW**
Marc van Alphen

26 **1676: BEVRIJDING HONGAARSE PREDIKANTEN**
Jan Nuboer

VASTE RUBRIEKEN

8 **REACTIES**

9 **CARTOON**

23 **BOEKEN**

30 **KVMO ZAKEN**

31 **ACTIVITEITEN**

www.kvmo.nl

COLOFON

M

1 | FEBRUARI 2016

KVMO

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie
drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz, LTZ 1 (LD) mr. M.D. Fink, LTZ 1 (TD) F.G. Marx MSc., LTZ 1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, LTZ 1 drs. R.M. de Ruiter, LTKOLMARNS R.A.J. de Wit

Medewerkers:
mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke, prof.dr. J. Colijn, KLTZ (TD) H. Boomstra (cartoon) MCD (foto's, tenzij anders vermeld)

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
Ѐpos|Press
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties
070-383 95 04

Abonnementen
Voor leden van de KVMO is het Marineblad gratis. Informatie over het lidmaatschap van de KVMO staat op: **www.kvmo.nl** onder 'FAQ'. Niet-leden betalen € 49,50 (NL) of € 69,50 (buitenland) per jaar.

Copyright Marineblad
Overname van artikelen is enkel toegestaan na schriftelijke toestemming van de redactie en onder uitdrukkelijke vermelding van de bron. Artikelen in het Marineblad vertolken niet noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren of van de redactie. De inhoud van artikelen blijft geheel voor verantwoording van de auteur(s).

Richtlijnen voor het schrijven en aanleveren van artikelen zijn in te zien op **www.kvmo.nl** onder 'Marineblad'.

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

Foto cover: Bijlage bij de Kamerbrief (d.d. 14 januari 2016) van minister van Financiën Dijsselbloem over de defensie-uitgaven, uitgedrukt in percentage BBP tussen 1814 en 2014.

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

column

Op de voorkant van dit Marineblad deze keer geen 'glamourfoto' maar bittere realiteit omtrent de ontwikkeling van het defensiebudget sinds 1814. Onlangs informeerde de minister van Financiën desgevraagd de Tweede Kamer over hoe het huidige defensiebudget zich verhoudt ten opzichte van het verleden.

Het huidige budget van 1,08% van het BBP staat in de top drie van laagste defensiebudgetten sinds 1814. Alleen in de jaren 2007 en 2008 werd het ministerie van Defensie met nog minder bedeeld.
Voor het defensiepersoneel kan dit geen verrassing zijn. Zij merken dagelijks de gevolgen van een uitgeklede organisatie die structureel geld te weinig krijgt om de door de politiek opgedragen werkzaamheden defensiebreed naar behoren te kunnen uitvoeren.

In periodes van structureel geldtekort is de eerste reactie om te 'ontsparen'. Door investeringen uit te stellen en het investeringsquote naar beneden bij te stellen wordt er snel en gemakkelijk geld bespaard en kan men de taken nog even op het oude niveau volhouden. Dit is de afgelopen decennia op grote schaal gebeurd. Ook dit kan voor eenieder die bij Defensie is betrokken geen verrassing zijn. De gevolgen van het 'ontsparen' worden de komende jaren duidelijk zichtbaar en pijnlijk voelbaar en kunnen grote ongewenste effecten tot gevolg hebben.
De komende 20 jaar moeten nagenoeg alle schepen van de Koninklijke Marine worden vervangen. Omdat hier niet voor is 'gespaard' zal er vanuit de politiek extra budget ter beschikking moeten worden gesteld, er van uitgaande dat de politiek ten minste het huidige ambitieniveau in stand wil houden. In mijn visie is dit een minimale eis met het oog op de verslechterende veiligheidssituatie in de wereld. In mijn voorwoord in het bij het Marineblad gevoegde ProDefbulletin gaan ik hier nader op in.

In het licht van bovenstaande zal er op maandag 15 februari as. in samenwerking met de Atlantische Commissie een publiek debat over de Onderzeedienst worden gehouden. Tijdens deze openbare bijeenkomst zal er worden stilgestaan bij het nut en de noodzaak van onderzeeboten voor Nederland in de huidige veiligheidsomgeving. Dat onderzeeboten geen overbodige luxe zijn blijkt wel uit het voorstel dat de voorzitter van de Vaste Commissie voor Defensie op 9 december jl. naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Hierin verzoekt hij het project tot vervanging van de huidige Nederlandse onderzeeboten aan te wijzen als groot project onderzeeboten. In de brief staat dat er in de jaren 2023 tot en met 2027 jaarlijks 500 miljoen euro wordt gereserveerd voor de vervanging van de Walrusklasse.

Het is goed te kunnen constateren dat er een eerste aanzet is gegeven voor de financiering van de vervanger van de Walrusklasse. Echter met dit budget wordt de wapenspreuk van de Onderzeedienst 'Quamvis Patiens Acris' - Fel, ofschoon geduldig lijdend - wel heel letterlijk genomen. Immers, met dit gereserveerde budget wordt de onderzeedienst op de 'pijnbank' gelegd en kan er geen sprake zijn van het behouden van het huidige ambitieniveau. De KVMO vindt dit een ongewenste en zorgelijke ontwikkeling.

Ik wens u veel leesplezier.

BLOG weblog voorzitter
www.kvmo.nl

@voorzitter_kvmo

LTKOLMARNS Jan ten Hove

Samenwerking Korps Mariniers met lokale partners in de West

De zelfstandige (ei)landen binnen het Koninkrijk der Nederlanden, Aruba, Curaçao en Sint Maarten beschikken niet over een eigen defensieapparaat en bevinden zich sinds 10 oktober 2010 met de bijzondere gemeenten Saba, Bonaire en Sint Eustatius in het Caribische maritieme domein. De Benedenwindse eilanden Aruba, Curaçao en Bonaire grenzen, variërend in afstand tussen 25 tot 50 km in de Caribische zee, aan het heden ten dage politiek onrustige Venezuela.

Jongeren krijgen uitleg tijdens het Sociaal Vormingstraject op Aruba. (foto MCD)

De Commandant der Zeemacht in het Caribisch Gebied (CZMCARIB), in het bijzonder het Korps Mariniers, is bij uitstek geschikt om de defensietaak in het Caribisch gebied uit te voeren. In onderhavig artikel worden in vogelvlucht de rol van CZMCARIB en werkzaamheden van de mariniers weergegeven. Vervolgens worden voorbeelden gegeven waaruit blijkt dat de succesvolle samenwerking van de mariniers met lokale partners op de (ei)landen de aanwezigheid van mariniers meer dan gerechtvaardigd en noodzakelijk is. Hieronder volgt eerst een toelichting op de rol van CZMCARIB.

CZMCARIB

In 2009 is de marinierscompagnie van Curaçao vervangen door een roulerende compagnie van de Landmacht (CLAS). Toch zijn er op Curaçao, zowel in de staf van het Maritiem Hoofdkwartier Caribisch gebied, waar alle operaties, oefeningen en trainingen worden gecoördineerd, als op de Marine Kazerne Suffisant, nog veel mariniers werkzaam. Samen met collega's van andere defensieonderdelen worden de missie, visie en strategie van CZMCARIB uitgevoerd. Deze missie is afgeleid van de missie van de Koninklijke Marine: 'Het leveren van veiligheid op en vanuit zee in het Caribisch deel van het Koninkrijk der Nederlanden'. Op deze *mission statement* zijn alle werkzaamheden, trainingen en oefeningen van het Korps Mariniers in het Caribisch gebied gebaseerd. Concreet kunnen hieruit drie kerntaken worden afgeleid:
(a) beschermen van de integriteit van het grondgebied van het Koninkrijk;
(b) het bevorderen en handhaven van de internationale rechtsorde en stabiliteit en
(c) ondersteuning van de civiele autoriteiten.

Kort gezegd komt het neer op het (waar)borgen van lokale stabiliteit en veiligheid in het Caribisch gebied. Het streven naar optimale samenwerking en het uitvoeren van gezamenlijke trainingen met lokale partners zijn daarbij van groot belang. Naast onze collega's van de vloot, waaronder vanzelfsprekend Zr. Ms. Pelikaan en het roulerende stationsschip, de Koninklijke Marechaussee en de CLAS betreft het voornamelijk de lokale ministeries van Algemene Zaken en Onderwijs - in verband met het Sociaal Vormingstraject (SVT) voor jongeren, kustwacht, politie, brandweer en het gevangeniswezen. De vele vormen waarop bijstand door het Korps Mariniers aan lokale partners wordt verleend wordt hiermee gekoppeld aan 3D: *defence, development* en *diplomacy.* Het verlenen van diverse bijstandsvormen van CZMCARIB is de facto 'inzet' omdat dit geschiedt met goedkeuring van de Nederlandse minister van Defensie.

CZMCARIB zal daarom voor alle lokale partners een onmisbare maritieme en veiligheidspartner in het Caribisch gebied moeten worden. Met onmisbaar wordt bedoeld dat de regio niet zonder de unieke en relevante capaciteit kan. De grootste uitdaging voor de mariniers op Curaçao, Aruba en het Marine steunpunt Point Blanche op Sint Maarten is om een vanzelfsprekende partner te zijn én te blijven voor de relevante lokale partners. Niet alleen voor de bekende zachte of harde militaire bijstand - wat in feite de huidige situatie is -, doch ook door het Korps Mariniers aan de 'voorkant' te betrekken bij de veiligheidsstrategieën van de betreffende landen. Naar mijn stellige overtuiging dragen de aanwezigheid van het Korps Mariniers en een intensivering van de samenwerking met de lokale partners bij aan een verdergaande interne stabiliteit en veiligheid van de landen in de West.

De samenwerking met de kustwacht staat bovenaan de agenda. Een *disaster exercise* voor het stationsschip Caribisch gebied is inmiddels voor de tweede keer in samenwerking met kustwacht, het Rode Kruis en het rampenbureau op de mariniers kazerne op Aruba uitgevoerd. En dankzij de introductie van de Fast Raiding Interception Special Forces Craft (FRISC) is het mariniersdetachement Sint Maarten ook zichtbaar met een professionele aanwezigheid en samenwerking op de eilanden Saba en Sint Eustatius. Ook trainingen moeten zichtbaar, realistisch, professioneel en veelal met de belangrijke partners in het Caribisch gebied jaarlijks worden uitgevoerd.
Om dit voor de verdere toekomst te borgen moeten de mariniers in de West fungeren als *één* team; gestreefd moet worden naar nog meer verbondenheid tussen de eilanden, kazernes en afdelingen met de lokale partners.

Marinekazerne Suffisant

Deze kazerne op Curaçao (naast de kazerne Parera) heeft met de daar aanwezige mariniers een essentiële rol in de samenwerking met verschillende partners. Het meest in het oog springend is de rol van gastheer voor het Vrijwilligers Korps Curaçao (VKC). Deze vrijwilligers zijn inzetbaar voor de handhaving van rust en orde op het eiland. De kazerne heeft een vaste bezetting van 'slechts' 27 mannen en vrouwen van de marine/mariniers. Uniek is dat het een kazerne is waar Militair Curaçao en Nederland samen komen. De kazerne huisvest namelijk ook de Curaçaose Militie (CM) die samen met 109 Miliciens en kaderleden onderdeel vormen van team Suffisant. Op de kazerne bevindt zich ook een operationeel inzetbaar peloton van CM. Dit peloton is al vele malen ingezet in het kader van het verlenen van 'harde militaire bijstand' om het Korps Politie Curaçao (KPC) te ondersteunen bij het bestrijden van criminaliteit. Bij het verlenen van bijstand door de kazerne is niet alleen KPC betrokken maar ook lokale veiligheidsdiensten zoals het VKC, de douane en verschillende hulpdiensten. De bijdrage aan operatie 'Ta Basta Awor' ('Nu is het genoeg' – anticriminaliteitscampagne) is een voorbeeld van de uitstekende samenwerking met KPC. De verschillende taken die de kazerne heeft worden uitgevoerd door de CM en Nederlandse mariniers, aangevuld met een aantal lokale burger-medewerkers. De samenwerking met de Curaçaose partners vindt plaats langs drie kerntaken van de kazerne:

a) Het opleiden en in stand houden van de CM. Recent is daar de Arubaanse Militie (AM) aan toegevoegd, waardoor de kazerne het 'opleidingscentrum van de West' is geworden. De opleidingen zijn de elementaire- en voortgezette vakopleiding, bewaking, beveiligings- en officiersopleiding. De instructeurs die deze opleidingen verzorgen zijn mariniers van bureau opleidingen als ook CM kaderleden;
b) Het uitvoeren van het sociaal vormingstraject (SVT). In dit traject worden 'drop out' jongeren verschillende competenties bijgebracht, door mariniers en CM-kaderleden militair georiënteerd onderwijs te laten geven. Het SVT is een 'voortraject' van een project van het Curaçaose ministerie van Onderwijs met als doel het helpen van jongeren aan een startkwalificatie zodat zij zich succesvol kunnen begeven op de arbeidsmarkt;
c) Tot slot heeft de kazerne een aanzienlijke faciliterende functie. Jaarlijks komen eigen en buitenlandse eenheden trainen op en rondom Curaçao. De trainingsmogelijkheden zijn vanwege het klimaat, de zee en een eigen groot militair '*life fire*' schietterrein (Wacawa) uitstekend. Nationale en internationale eenheden, zoals NLMARSOF, Duik en Demonteer Groep, Noorse en Zweedse speciale eenheden brengen dan ook veelvuldig een bezoek aan de kazerne, waar ze worden geaccommodeerd in de voortreffelijke faciliteiten. Een andere ontwikkeling die vermeld dient te worden is de mogelijkheid om op eerder genoemd schietterrein Wacawa '*Naval Gunfire Support*' met marineschepen te kunnen beoefenen. De eigen en buitenlandse eenheden, die de kazerne in toenemende mate bezoeken, verlangen een optimale ondersteuning en begeleiding waar de kazerne - door samenwerking met lokale partners - uitstekend in voorziet.

'CZMCARIB zal voor alle lokale partners een onmisbare maritieme en veiligheidspartner in het Caribisch gebied moeten worden'

Onder meer vanwege de mogelijkheden van deze kazerne betrekken de twee belangrijkste internationale strategische partners de VS en Frankrijk CM en AM bij hun trainingen. Het beste voorbeeld van een geslaagde trainingsmissie was de deelname van CM en AM aan de training in Camp Lejeune, North Carolina (VS) in 2015.

Marinierskazerne Savaneta

De kazerne op Aruba is de laatste jaren meerdere malen met sluiting bedreigd. In 2013 zou de compagnie mariniers mogelijk vervangen worden door een roulerende landmacht eenheid, gelijk aan Curaçao. Inmiddels lijkt sluiting van de baan en wordt er zelfs geïnvesteerd in deze prachtige, aan de zee gelegen kazerne. Met een in 2014 geopende nieuwe hoofdpoort, een nieuwe '*helicopter landing site*', een multifunctioneel kantoorgebouw in aanbouw en liften voor de FRISC is de kazerne weer *up-to- standards*. Wat betreft de samenwerking met de lokale partners verloopt deze voornamelijk via de AM en het 32ste Raiding Squadron (RS). Het RS bestaat naast drie Nederlandse infanterie *troops* uit een FRISC *troop* en een AM *troop.* Laatstgenoemde *troop* wordt meer en meer geïntegreerd in het RS omdat Nederlandse mariniers maar voor een jaar bij het RS geplaatst zijn. Daarnaast vergemakkelijkt verdergaande integratie de inzet bij mogelijke calamiteiten. De AM leden kennen het eiland immers als geen ander en spreken Papiaments; hierdoor zijn zij onmisbaar bij een eventuele bijstandsinzet van het RS. Bijkomend voordeel voor de Nederlandse mariniers is dat de stationering op Aruba ideaal is om te leren hoe zich te gedragen in een andere cultuur. Voor de kaderleden is dit meestal eenvoudiger omdat zij voor tenminste drie jaar geplaatst zijn bij het RS of op de kazerne. Naast de relatie met de AM leden worden door veel kaderleden contacten onderhouden met lokale partners zoals kustwacht, politie en brandweer.

De tweede AM *troop* is verantwoordelijkheid voor de beveiliging van de kazerne en de uitvoering van het SVT op Aruba. Dit programma is vergelijkbaar met het SVT op Curaçao. Hoewel de instructeurs van AM het programma voor 80% uitvoeren is het RS continu betrokken om het rendement van het traject te vergroten.

Op Aruba is, gebaseerd op eerdergenoemde visie, een gestandaardiseerd jaarprogramma ontwikkeld waarbij in het 1e kwartaal de focus ligt op het hoogste geweldsspectrum, de verdedigende taak. Na een intensieve inwerkperiode, waarbij aandacht wordt besteed aan *Close Quarter Battle* procedures - inclusief het opereren met helikopters en FRISC's -, worden op Camp Lejeune, North Carolina, met het Amerikaanse Korps Mariniers verschillende troop scenario's uitgevoerd. Deze training werd in 2015 gezamenlijk met AM leden uitgevoerd en leidde tot veel belangstelling in de Arubaanse media. In het 2e kwartaal is de aandacht gevestigd op noodhulp-operaties door trainingen van civiele partners te ondersteunen. De samenwerking tussen de kazerne en het rampenbureau verloopt - mede doordat de leiding van het bureau in handen is van de voormalig brandweercommandant – zeer goed. Het rampenbureau en het Rode Kruis (met als directeur een oud-officier van de mariniers) worden nauw betrokken bij de *disaster exercise* voor stationsschepen. Tijdens deze periode vindt ook de *hurricane exercise* op Sint Maarten plaats. Een jaarlijkse oefening voor aanvang van het orkaanseizoen waarvan, tot overname door lokale autoriteiten, de leiding in kundige handen was van het RS. Dat de jarenlange trainingen succesvol zijn bleek na de passage van de orkaan Erika in 2015 op Sint Eustatius en Dominica. Door de samenstelling van het RS, eigen FRISC's en ondersteuning van marineschip Zr. Ms. Pelikaan was het mogelijk om geïsoleerde gebieden te ontsluiten, schoon drinkwater te distribueren en de lokale bevolking waar nodig te evacueren. Een beter voorbeeld van Maritieme 3D bestaat niet!

Marinier oefent afdaling. (foto Ruurt Bastiaans)

Na het zomerverlof 2016 volgt een schietprogramma op Curaçao. Daarnaast vindt om het jaar een *Unit Cohesion Training* met onze Franse partner op Martinique en Frans Guyana plaats. In het tussenliggende jaar komen de Franse mariniers naar Curaçao om met AM en CM leden een zeer competitief programma van twee weken uit te voeren.

De intensieve samenwerking tussen het RS en diverse (civiele) hulpdiensten blijkt in de overige weken van het jaar door het uitvoeren van gezamenlijke trainingen om de samenwerking verder te verbeteren. Als voorbeelden kunnen calamiteitentrainingen op diverse belangrijke strategische locaties zoals het vliegveld en de haven genoemd worden doch ook de inzet bij het Korrektie Instituut Aruba (KIA). Dat het niet alleen bij trainingen blijft blijkt uit de herhaaldelijke inzet van het RS bij crisissituaties, zoals ondersteuning tijdens een opstand in de KIA, een ontsnapping uit de KIA en het ondersteunen van de Kustwacht bij diverse *search and rescue* (SAR) acties. Maar misschien wel het beste voorbeeld is het faciliteren van de eerste arrestatie team-opleiding in 2015 op de kazerne.

Deze opleiding, uitgevoerd door het Korps Politie Aruba in samenwerking met de Dienst Speciale Interventies stond open voor alle landen in het Caribisch gebied. Sint Maarten en Curaçao hadden zich direct aangemeld. Met de traditionele baretuitreiking, naar een idee van de mariniers, werd in aanwezigheid van de minister van Justitie van Aruba en alle hoofdcommissarissen van de betrokken landen de opleiding succesvol afgesloten. Inmiddels staat er dit jaar een tweede opleiding gepland.

Marine Steunpunt Point Blanche Sint Maarten

Sinds november 2013 beschikt CZMCARIB over een nieuwe locatie in het Caribisch gebied. Met een detachement mariniers, bestaande uit een vaste staf van 8 mariniers, een vanuit Nederland periodiek roterende sectie van 18 mariniers, twee FRISC's en enkele marinevoertuigen is het Marine Steunpunt op Sint Maarten de vaste uitvalsbasis voor met name noodhulp. De jaarlijkse kans van 65 procent op een tropische storm en een jaarlijkse kans van 15 procent op een orkaan in de omgeving van de bovenwindse eilanden, rechtvaardigde het verzoek van de gouverneur van Sint Maarten, de heer E. Holiday, aan toenmalig minister Hillen om een permanente stationering van een detachement mariniers. Het feit dat Sint Maarten sinds 10 oktober 2010 een zelfstandig land is binnen het Koninkrijk der Nederlanden was een tweede belangrijke overweging om de militaire presentie te verankeren. Voorts verlenen de mariniers desgewenst militaire bijstand op Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius en worden het lokale gezag op de drie eilanden alsmede de kustwacht van Sint Maarten geassisteerd.

Iedere vier maanden vindt er een wisseling plaats tussen het zogenaamde 'Roterende Element'. Zij voeren na aankomst vrijwel direct een schietprogramma uit, maken zich de procedures rondom het verlenen van noodhulp eigen en verkrijgen *situational awareness* in de *area of responsibility* waar dus ook Saba en St. Eustatius onder vallen. De overige tijd wordt besteed aan een gevarieerd trainingsprogramma waarin ruimte is voor *cross* training met de kustwacht, observatie training, FRISC *drills* inclusief *life fire* en voertuig operaties.

De werkzaamheden van het detachement mariniers vinden plaats in het steunpunt en vanuit een bescheiden gebouw in de containerhaven. De eenheid is hier niet op uitzending, de werkzaamheden vinden net als bijvoorbeeld in Doorn plaats vanuit een vredesbedrijfsvoering. Toch weten de lokale autoriteiten inmiddels goed de weg te vinden naar de mariniers op Sint Maarten. Frequent wordt een beroep gedaan op hun expertise in de vorm van harde en zachte militaire bijstand. In 2014 en 2015 heeft dit onder andere geresulteerd in doorzoekingen van de lokale gevangenis, assistentie bij SAR operaties, beveiligingsopdrachten alsmede het trainen van politie, recherche en het vrijwilligerskorps Sint Maarten. Tevens is het detachement mariniers in actie gekomen na de tropische stormen Gonzalo, Danny en Erika. De hoge frequentie waarmee de mariniers door lokale partners op Sint Maarten worden benaderd om bijstand op diverse vlakken te verlenen rechtvaardigt zonder meer de aanwezigheid van het detachement. Naar verwachting zal het detachement mariniers, gezien voornoemde positieve ervaringen, in de toekomst continu door verschillende partijen op Sint Maarten benaderd blijven worden om bijstandsbehoefte te verlenen. Voorts zal de aanwezigheid van het detachement mariniers bijdragen aan een rustiger politiek vaarwater, nu het land opnieuw in korte tijd - het vierde kabinet in 5 jaar is in oktober 2015 gevallen - door politieke turbulentie wordt opgeschrikt.

'Dat de jarenlange trainingen succesvol zijn bleek na de passage van de orkaan Erika in 2015 op Sint Eustatius en Dominica'

Conclusie

In de verschillende landen zijn er nog voldoende mogelijkheden om de samenwerking tussen mariniers en partners verder aan te halen. Belangrijk is hierbij wel dat de nationale politiek van ieder (ei)land het belang van deze samenwerking blijft ondersteunen en waar nodig stimuleert.

Ook de sterke heldere visie van CZMCARIB draagt hieraan bij. Kortom, een samenwerking die binnen het Koninkrijk de stabiliteit en veiligheid zal versterken. Een prachtige rol van Defensie, die naast de bekende voortzetting van politiek in het kader van bijstandtaken nu ook de andere kant op stimulerend werkt voor politieke stabiliteit binnen het Koninkrijk.

LTKOLMARNS J.P.C. (Jan) ten Hove is Commandant van de Marinierskazerne Saventa.

Reactie op het artikel 'De deployable NLMARFOR Maritime Battle Staff', door KOLMARNS Bas Brust in Marineblad nr. 7/8, 2015

'Met interesse heb ik kennisgenomen van het "interview" van commandeur Rob Kramer en kolonel Bas Brust over de ontwikkelingen bij NLMARFOR.

Als Senior Mentor van SACT (*Supreme Allied Commander for Transformation*) heb ik de afgelopen zes jaar alle maritieme NRF (*NATO Response Force*) hoofdkwartieren zien opereren in hun CPX-certificatie (*Command Post Exercise*) oefeningen. Tijdens deze oefeningen werd het operationele planningsproces en de uitvoering hiervan beoefend en begeleidde ik de Commander en zijn *Command Group*. Met deze achtergrond wil ik een paar opmerkingen maken over de rol van NLMARFOR in de NAVO-omgeving en haar rol als Commander Amphibious Task Group (CATG).

Er zijn vijf maritieme hoofdkwartieren die de functie van *Maritime Component Commander* voor de NRF vervullen. De rol van de Commander kan tot twee kerntaken worden teruggebracht: het aansturen van alle maritieme eenheden in een *Joint Operation* (tactisch/operationeel niveau) en het geven van maritieme expertise aan de *Joint Force Commander* (JFC, operationeel niveau). Deze laatste rol dient niet te worden onderschat: bij het hoofdkwartier van JFC Brunssum, dat om het jaar als JFC HQ voor de NRF wordt aangewezen, is geen vlagofficier in de staf geplaatst. Van de vijf *Maritime Component Command's* (MCC's) neemt *Commander Striking and Supporting Forces NATO* (SFN) een bijzondere positie in. Deze MOU-organisatie (*Memorandum of Understanding*) is uniek in haar capaciteit om een *multiple carrier force* (ETFMCC) te commanderen. Hiervoor wordt de staf aangevuld met personeel van de Amerikaanse Zesde Vloot. De overige vier MCC's zijn nationale MARFOR's (Brits,Frans, Italiaans en Spaans). Hoewel zij voor de NRF rol een internationale staf moeten hebben komt in de praktijk het percentage buitenlanders niet boven de 10% die veelal niet op sleutelposities te vinden zijn. Daarnaast zijn zij voor niet-traditionele *warfare* functies afhankelijk van "augmentees" waarbij alleen de Royal Navy een systeem kent dat lijkt op "rugnummering" zoals genoemd in het artikel van Brust. De grootte van deze staven voor de NRF MCC rol varieert tussen de 70 en 120 personen (inclusief "augmentees"). Hoewel NLMARFOR geen *carrier expertise* in huis heeft zou zij inhoudelijk een vergelijking met twee van vier MARFOR's kunnen doorstaan, zeker met de extra expertise op gebied van bijvoorbeeld amfibische operaties, *seaborne ballistic missle defence* en *Defence/Development and Diplomacy*-samenwerking.

Twee opmerkingen over de rol als CATG. Het beschreven concept is veelbelovend, maar het heeft één grote tekortkoming: de naam. Daar waar Commander NLMARFOR de functies van Commander *Amphibious Task* ***Force*** (CATF) en *Commander Landing* ***Force*** (CLF) combineert noemt hij zich *Commander Amphibious Task* ***Group***. Voor een niet-ingewijde is dit verwarrend: een **Group** Commander die twee **Forces** commandeert? Ik begrijp dat de term CATF niet gebruikt kan worden, maar dan moet een naam gekozen worden die duidelijk maakt dat het boven een CATF en CLF staat. Ik stel daarom de naam *Commander Joint Amphibious Task Force* (CJATF) of zelfs *Commander Combined/Joint Amphibious Task Force* (CCJATF) voor. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat NLMARFOR over een capaciteit beschikt die groter is dan een conventionele *Task Group* staf met tactische en operationele expertise. Daarmee vindt het internationaal makkelijker erkenning en kan zij zich als MCC(minus) profileren.

De tweede opmerking betreft inzetopties voor de CJATF. De NAVO ontwikkelt het *Joint Headquarters* concept. Doel is hoofdkwartieren uit de *NATO Force Structure* in te kunnen zetten als Joint HQ voor een *Smaller Joint Operation* (SJO). Voor een maritiem georiënteerde SJO heeft SFN zich aangeboden om als JHQ (Maritime/Expeditionary) op te treden. Door de personele belasting komt haar MCC-rol onder druk te staan en heeft zij behoefte aan een staf die deze rol op zich kan nemen. CJATF met zijn eigen geavanceerde Nederlandse commandoschip kan in dit JHQ(M/E)concept een substantiële bijdrage leveren.

De tweede inzetoptie is die als CJATF in een grote *Major Joint Operation* (MJO+). Een dergelijke operatie zal worden geleid door hoofdkwartieren van de *NATO Command Structure*. SFN zal daarbij als MCC van een *Expanded Task Force* worden ingezet en CJATF zou dan de amfibische operaties kunnen leiden. De NAVO is voornemens 2017 met de oefening Trident Javelin een dergelijk MJO+ scenario te testen. Een uitgelezen kans om het CJATF concept te valideren in het hoge geweldspectrum. Deelname aan een dergelijke oefening wint nog aan belang omdat het dan de enige gelegenheid is een Nederlandse vlagofficier in een operationele NAVO rol in te zetten. Immers, ging in 2012 bij de reorganisatie van de *NATO Command Structure* de Nederlandse positie in de *Command Group* van MCC Northwood verloren, medio dit jaar zal er als gevolg van de sluiting van het maritieme hoofdkwartier in Napels in 2013 voor het eerst geen Nederlandse vlagofficier in Northwood geplaatst zijn.'

SBN b.d. Jacques Brandt

Reactie op artikel 'Energie is een wapen', door KLTZ (TD) dr. ir. Paul Schulten ESMD en LTZ1 (TD) ing. Joos Bongartz, Marineblad nr. 6, 2015

'Goed te lezen dat het artikel "Energie is een wapen" verschillende reacties heeft losgemaakt. Het is een onderwerp dat terecht aandacht verdient.

VADM b.d. Van Rijn herinnert zich een eskaderreis waarin om kosten te besparen zo weinig mogelijk op hoofdvaarten werd gevaren. Dat leidde tot allerlei kunstmatige oefeningen, afnemende scherpte en demoralisatie. Zijn oproep dat we dat niet moeten willen, ondersteun ik van harte. Maar juist om te voorkomen dat dat weer gebeurt, moet worden nagedacht hoe het anders kan. Hoe kunnen toekomstige marineschepen minder brandstof gebruiken zonder aan gevechtskracht in te boeten? Dat is geen "godslasterlijke" vraag zoals KLTZ b.d. van Maurik het treffend schrijft maar in lijn met het nieuwe Defensie Energie- en Milieubeleid 2015.

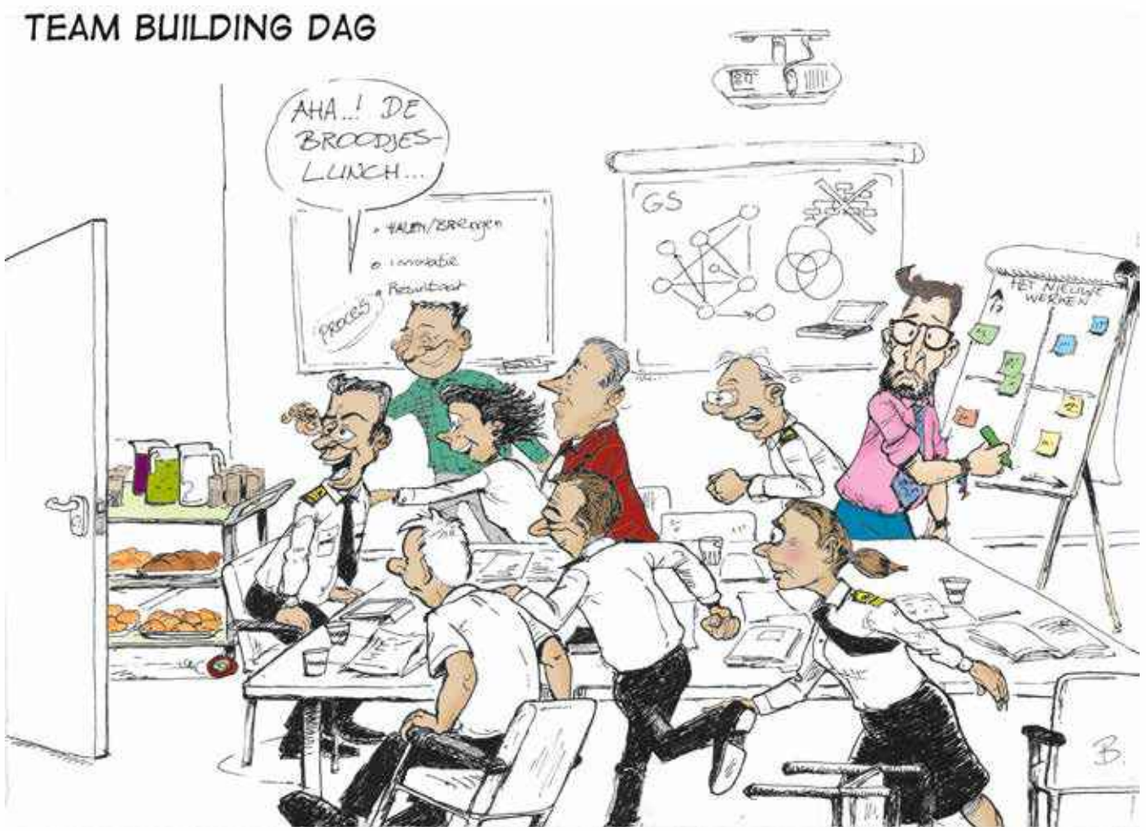
VADM Van Rijn stelt dat energie geen wapen is. Dat is het natuurlijk ook niet letterlijk maar wel in overdrachtelijke zin. In het Jaarverslag 2014 van de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIDV) wordt gesteld dat Rusland het "energiewapen" als centraal middel hanteert om de EU-lidstaten uit elkaar te spelen. Voor Europese krijgsmachten is het ook een ongemakkelijke realiteit dat ze voor hun "peut" voor een groot deel afhankelijk zijn van landen die niet onze natuurlijke bondgenoten zijn. Zo financieren we onze eigen tegenstanders.

In het laatste Marineblad schrijft Professor Ko Colijn in zijn column dat president Obama van alle bedreigingen van de *national security* klimaatverandering waarschijnlijk de grootste vindt. Colijn weerspreekt hem daar niet in. Dat 195 wereldleiders onlangs in Parijs een verdrag tegen klimaatverandering hebben gesloten, suggereert dat Obama niet de enige is die er zo over denkt. Hoe kan Defensie voor meer veiligheid zorgen en bijdragen aan de inspanningen om klimaatverandering tegen te gaan? Om te beginnen door *state-of-the- art* wapensystemen te introduceren die minder in plaats van meer energie gebruiken.

In het "Materieelprojectenoverzicht" staan nu nieuwe wapensystemen die meer brandstof gaan gebruiken dan de wapensystemen die ze vervangen. In de bredere veiligheidscontext zijn die dus contraproductief voordat ze een mijl boven Nederland hebben gevlogen. Met drie grote maritieme vervangingsprojecten in het verschiet kan de Koninklijke Marine doen waar ze samen met de Nederlandse maritieme industrie goed in is: schepen ontwerpen en bouwen die innovatief, effectief en efficiënt zijn. Schepen die in de breedste zin bijdragen aan een veiliger wereld. Het artikel "Energie is een wapen" is daartoe een goede aanzet.'

KTZT b.d. Marcel Hendriks Vettehen

CARTOON



column

Tot hier en niet verder. Hoe stop je een land dat een agressief buitenlands beleid voert? En vooral: wanneer laat je weten dat de maat vol is? In de kern gaan deze vragen om grenzen stellen en welk optreden gepast is als deze grenzen geschonden worden. De rode lijn kan abstract zijn, zoals het dreigement aan Assad om geen chemische wapens te gebruiken, maar kan ook geografische ruimten betreffen: territoriale wateren, het luchtruim en natuurlijk land. Rusland en China voeren beiden een agressief buitenlands beleid, en hun buurlanden beseffen dat eenmaal afgestane ruimte kwijt is. Het is een kaasschaaf methode: in kleine stapjes raak je steeds meer kwijt. De kunst voor hen is om een *fait accompli* te voorkomen.

In het verre Oosten is het beleid van China niet zozeer gericht op expansie als wel het 'terugkrijgen' van land dat volgens Beijing tot het Chinese rijk behoort. Mischief Reef, een eiland in de Spratly eilandenketen in de gas- en olierijke Zuid-Chinese zee, wordt opgeëist door zowel China als Vietnam, Taiwan en de Filipijnen. In kleine stapjes vindt de Chinese toe-eigening plaats. Het begon jaren geleden met het leggen van boeien, en nu wordt het eiland voorzien van een landingstrip en verdedigingswerken. Het antwoord van de VS? Eroverheen vliegen met een maritiem patrouillevliegtuig en regelmatig een fregat de 12 mijlszone laten doorkruisen. Zo ook met de Air Defense Zone die door Beijing in november 2013 in de Oost-Chinese zee werd uitgeroepen, waarbij elk vliegtuig dat erdoorheen vloog zich moest melden en identificeren. Meteen vlogen twee Amerikaanse B-52 bommenwerpers dwars door de zone heen, natuurlijk zonder zich te melden.

'Appeasement, zoals Churchill aangaf, is een krokodil voeren in de hoop dat die je als laatste opeet'

Poetin duwt ook rustig tegen grenzen aan en stopt pas als er stevige weerstand wordt gegeven. Zijn optreden wordt gekarakteriseerd door kleine stapjes, grote ontkenningen en een hybride vorm van oorlog. Dit werkte in Oekraïne, maar in het Midden-Oosten liet Erdogan weten waar de grenzen lagen. Zeventien seconden in Turks luchtruim was voldoende voor het neerhalen van een Russisch gevechtstoestel, waarna Turkmeense rebellen in Syrië ook nog de reddingshelikopter vernietigden. Alle woede van Poetin ten spijt, zelfs excuses konden er aan Turkse kant niet vanaf. Er kwamen Russische tegenmaatregelen – en er wordt vast nog een wraakactie voorbereid – maar Poetin gaf meteen aan dat hij geen oorlog met Turkije wilde. En de energiecontracten met Turkije moesten ook maar doorgaan. Kortom, de Sultan liet aan de Tsaar duidelijk weten waar de grenzen lagen.

Komend jaar zullen Poetin en Xi Jinping weer tegen grenzen duwen. De nieuwe premier in Taiwan zal snel ervaren dat 'lege' ruimte – zowel politiek, militair of geografisch – meteen wordt gevuld door China. Poetin zal in Europa alles doen om verdeeldheid te zaaien. Toch zal het Westen soms duidelijk grenzen moeten stellen en een conflict riskeren, om uiteindelijk later een groot conflict te vermijden. Nu kan het nog, want de VS bezitten nog een grote economische en militaire voorsprong. Nu toegeven is het probleem uitstellen. Want *appeasement*, zoals Churchill aangaf, is een krokodil voeren in de hoop dat die je als laatste opeet.

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

(foto www.un.org)

Internationale (militaire) samenwerking met Marokko

Overwegingen en implicaties voor de Koninklijke Marine

Sinds de aanvang van de Arabische Lente in 2011 is het onrustig in de Arabische Wereld: in Syrië lijkt het conflict nog steeds niet zijn hoogtepunt te hebben bereikt en in heel het Midden-Oosten en Noord-Afrika (MENA) worden aanslagen gepleegd in naam van de Islamitische Staat in Irak en de Levant (IS).

De Arabische Lente trok als een schokgolf door de regio. In Tunesië, Egypte, Libië en Jemen werden de regimes, die zich veelal met westerse hulp decennialang staande wisten te houden, omvergetrokken. De revoltes hebben benadrukt hoe lokale conflicten zich kunnen uitbreiden tot globale crises. In tegenstelling tot de gevallen regimes bleek de Marokkaanse monarchie, ondanks de uitbraak van landelijke protesten, in staat om zich voldoende te hervormen om een revolutie af te wenden. Marokko bewees een van de stabielste landen in de regio te zijn en wordt, om die reden onder andere, beschouwd als een van de belangrijkste partners in MENA. De centrale rol die Marokko speelt in de regio wordt bevestigd door de toenemende samenwerking met de EU en de VS.

Internationale militaire samenwerking staat hoog op de agenda. Voortdurende bezuinigingen maken het noodzakelijk dat Nederland op zoek moet gaan naar internationale partners om de eigen veiligheid te bevorderen. In dit artikel bespreek ik het belang van een partner in het Midden-Oosten en Noord-Afrika en in hoeverre Marokko in die rol past.
In het voorjaar van 2014 heb ik een half jaar in Rabat, de hoofdstad van Marokko, verbleven. In die tijd ben ik met verschillende belanghebbenden het gesprek aangegaan over de samenwerking met Marokko. Hierdoor heb ik een breed beeld gekregen van de belangen, overwegingen en mogelijkheden die de samenwerking met Marokko met zich meebrengt. Het artikel heeft een beschouwend karakter maar het zal duidelijk worden dat ik meen dat Nederland gebaat is bij meer samenwerking. De focus ligt op Marokko als voorbeeld om de regio te begrijpen, want hoewel het land geografisch geïsoleerd is van de rest van de Arabische wereld is het zeker niet immuun voor de trends aan de andere kant van het Atlasgebergte.
Ik zal eerst de instabiliteit in de regio bespreken en vanaf dat beginpunt mij toespitsen op Marokko. Nadat ik de rol van Marokko als partner voor Nederland heb beschouwd, bespreek ik tot slot de mogelijkheden voor de Koninklijke Marine tot een militair samenwerkingsverband met Marokko.

Strategische positie MENA

De Amerikaanse steun aan Mubarak in Egypte en aan de opstand in Libië hebben sterke averechtse gevolgen gehad. Het heeft niet alleen geleid tot gênante situaties, maar ook tot een toename van de instabiliteit in Noord-Afrika. Dat betekent echter niet dat samenwerking altijd negatief uitwerkt en dus ook niet dat Europa de betrekkingen moet afzwakken.
Sinds het begin van 2011 is de regio getekend door grote veranderingen in het politieke krachtenveld. De regimes in Tunesië, Egypte en Libië zijn, na een heftige strijd, van het toneel verdreven. Deze golf van opstanden, die bekend is

Middellandse Zeegebied. (foto www.kaartenenatlassen.nl)

komen te staan als de Arabische Lente, heeft verschillende haarden van onrust achtergelaten: met uitzondering van Tunesië is in de bovengenoemde landen de rust nog zeker niet wedergekeerd.[1]
Steeds weer blijkt dat regionale instabiliteit globale gevolgen heeft. Denk aan IS, die het in korte tijd heeft geschopt tot staatsvijand nummer één van ieder westers land. Het ontbreken van een coherente internationale aanpak maakte het mogelijk dat een speler zoals IS een gebied ten grote van Groot-Brittannië kon veroveren.
De aanhoudende onrust in Syrië en Irak heeft een grote vluchtelingengolf veroorzaakt die tot een enorme druk op Europa heeft geleid.

Niet alleen in de Levant (Zuidwest-Azië), maar ook rond de Sahara is het onrustig. De toenemende instabiliteit in de Sub-Sahara en met name in de West-Afrikaanse staten heeft bijgedragen aan een toename in piraterij aan de West-Afrikaanse kust. Hierdoor komt een belangrijk deel van de vaarroutes naar en van Europa onder druk te staan en dreigt het gebied een nieuwe 'Golf van Aden' te worden. In plaats van het opzetten van een eigen antipiraterij missie voor de West-Afrikaanse kust of een missie in EU-verband, is het interessant om te zoeken naar een strategische partner die de capaciteit heeft om piraten de zee te ontzeggen.

Marokko als bondgenoot

De relatieve stabiliteit en de strategische ligging van Marokko maken het een belangrijke speler in MENA. Nederland heeft een grote Marokkaanse gemeenschap die de twee landen onlosmakelijk verbindt en die Nederland de mogelijkheid biedt de taal, cultuur en ontwikkelingen in Marokko en – in het verlengde daarvan – de Arabische wereld te begrijpen.

- Economische belangen

De betrekkingen tussen beide landen vinden hun oorsprong in de wapenhandel in de zeventiende eeuw. In 2010 vierden ze het vierhonderdjarig bestaan van economische betrekkingen. Tegenwoordig exporteert Nederland onder andere geraffineerde olie, garnalen, machines en elektronica naar Marokko. Daarmee staat het als importland op de veertiende plaats. Als exportland staat Nederland voor Marokko op de negende plaats. De uitvoer betreft voornamelijk fruit en groente, verwerkte garnalen en olie.[2]
Het land zit op 's-werelds grootste voorraad fosfaten. De *Office Chérifien des Phosphates* heeft het alleenrecht op het delven van deze basisgrondstof voor kunstmest. De Nederlandse vertegenwoordiging in Marokko erkent het belang voor Nederland van een onderhouden relatie met het bedrijf. Naast fosfaten is Marokko een interessante markt voor de scheepvaartindustrie. Voor haar recente modernisering heeft de Marokkaanse marine drie schepen uit de SIGMA-klasse aangekocht van de Nederlandse scheepwerf Damen. Deze kleine fregatten zijn in staat

'De relatieve stabiliteit en de strategische ligging van Marokko maken het een belangrijke speler in MENA'

tot het uitvoeren van patrouilles en surveillance in de territoriale wateren en de Exclusieve Economische Zone (EEZ).[3]
Desalniettemin moet men het economische belang niet overschatten. Zoals gezegd staat Nederland als importland voor Marokko op de veertiende plaats en als exportland op de negende plaats.

- De strategische ligging

Wat het land aanzienlijk aantrekkelijker maakt dan andere landen in de regio is de ligging. Marokko bevindt zich op de rand van Noord-Afrika en Sub-Saharisch Afrika en grenst zowel aan de Middellandse Zee als aan de Atlantische Oceaan: een unieke plek die het land met de rest van de wereld verbindt. De Straat van Gibraltar in het Noorden fungeert als brug naar Spanje en Europa. Tevens is de smalle zeestraat de verbinding tussen de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan.
Achter het Atlasgebergte ligt de Sahara. Marokko maakt niet alleen deel uit van de Arabische wereld, ook biedt het huis aan verschillende Berbergroepen, voor wie het woongebied de staatsgrenzen overschrijdt. Deze immense woestijn vormt de snelweg waarover ongezien mensen en goederen worden verplaatst tussen de vele staten die aan de Sahara grenzen.

De geografische positionering geeft het land toegang tot de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan. Samen met Spanje controleert het de Straat van Gibraltar die beide zeeën verbindt. Voor zowel economische als militaire doeleinden is een veilige doorgang van vitaal belang. Als buurland onderhoudt Spanje een aparte relatie met Marokko. Sinds de late middeleeuwen bezit Spanje twee nederzettingen op het Afrikaanse vasteland, ingekapseld door de zee en Marokko: Ceuta en Melilla. Ondanks dat Marokko deze enclaves beschouwt als bezet Marokkaans grondgebied, onderhouden de twee landen intensieve bilaterale relaties. Overheidsinstanties werken samen om het verkeer van mensen en goederen tussen de landen te controleren en afgesproken regelgeving te handhaven.

- De politieke stabiliteit

Het is voor de Europese Unie (EU) belangrijk dat buurlanden over de nodige stabiliteit beschikken om als bufferzone op te treden voor wat aan de andere kant van de grenzen ligt. Door middel van het *European Neighbourhood Policy* (ENP) bevordert de EU de politieke samenwerking met haar zuidelijke en oostelijke buurlanden.[4] Binnen het ENP ontvangt Marokko de meeste subsidie. Marokko vormt een van de belangrijkste verbindingsplaatsen met Europa: de smalle zeestraat die het scheidt van Spanje is een gemakkelijke oversteekplaats voor allerlei verkeer, legaal en illegaal. Vanwege het strategische belang dat de EU heeft in Marokko is het belangrijk om de politieke stabiliteit van het land gewaarborgd te zien. Wat betreft die politieke stabiliteit: Marokko is een van de stabielste landen in de regio. Desalniettemin kreeg de Arabische Lente ook hier voet aan de grond. In februari 2011 trokken demonstranten in de hoofdstad, Rabat, richting het parlementsgebouw. Ook in Casablanca werd gedemonstreerd. Deze '20 Februaribeweging' ontleende momentum aan de protestgolf die door de Arabische wereld trok.
De Makhzen, de politieke en economische elite, begrepen dat deze revolte niet simpelweg kon worden neergeslagen, maar dat een voorzichtige aanpak vereist was. Ook was het hen duidelijk dat de status quo niet gehandhaafd kon blijven en dat er verandering moest komen.[5] Koning Mohammed VI zag al snel in dat hervormingen noodzakelijk waren om zijn positie en welvaart te behouden. Hij is de rijkste man van Marokko en bezit, onder andere, de *Office Chérifien des Phosphates*. De koning wordt beschouwd als een pragmaticus, hij is een zakenman die zijn kapitaal wil beschermen. De 20 Februaribeweging heeft op dit pragmatisme ingespeeld door een compromis af te dwingen.

Op 1 juli 2011 schreef de koning een grondwettelijk referendum uit, waarin een, weliswaar klein, aantal rechten van de koning naar het parlement verschoof. Ook werd het Tamazight, een van de Berbertalen, aangenomen als officiële taal van Marokko, naast het Arabisch. Ondanks een boycot van de protestbeweging (een deel vond de voorgestelde hervormingen niet toereikend) werd het referendum met een verbazingwekkend grote meerderheid aangenomen. Hoewel het aannemelijk was dat de telling niet geheel eerlijk was verlopen, verloor het protest aan omvang en raakte het verder verdeeld. De koning maakte hier gebruik van door tevens vervroegde verkiezingen uit te schrijven en centrale figuren uit de protestbeweging te co-opteren.[6] De vervroegde verkiezingen van 25 november 2011 werden gewonnen door de gematigde Islamitische *Parti de la justice et du développement* (PJD), die beloofde een einde te maken aan de corruptie en werkloosheid.

Hoewel er nog weinig is waargemaakt van de agenda van de PJD is het onwaarschijnlijk dat het land naar aanleiding daarvan een nieuwe golf aan protesten gaat doormaken. Desalniettemin vinden er nog wekelijks demonstraties plaats voor de toegangspoort van het parlementsgebouw in de hoofdstad. De lokale verkiezingen van september 2015, die beschouwd worden als graadmeter voor de landelijke verkiezingen in 2016, tonen een kleine winst voor de *Parti authenticité et modernité* (PAM), hiermee

De centrale rol die Marokko speelt in de Noord-Afrikaanse regio wordt bevestigd door de toenemende samenwerking met de EU en de VS. Op de foto ontmoet koning Mohammed VI de Amerikaanse ministers van Buitenlandse Zaken Kerry (2e van links) en Defensie Hagel (geheel links) in november 2013. (foto commons.wikimedia.org)

is de PJD op de tweede plaats geëindigd. Desondanks verwacht men geen ongeregeldheden bij de verkiezingen. Deze politieke stabiliteit maakt het land een geschikte partner in het garanderen van de veiligheid in Noord- en West-Afrika.[7]

Marokko en de mensenrechten

De mensenrechtensituatie in Marokko laat veel te wensen over: diepgewortelde corruptie in de overheid, excessief geweld door politieambtenaren, misstanden in interneringsinstellingen en gebrek aan persvrijheid zijn de orde van de dag.[8] Nederland zet zich in voor de bevordering van de mensenrechten en waar het samenwerkingen aangaat, heeft het verwachtingen over de handhaving van mensenrechten. Toch zou Nederland, wanneer een land zich schuldig maakt aan mensenrechtenschendingen, de betrekkingen terug moeten dringen of af moeten breken. Integendeel, juist door samenwerking kan een positieve invloed worden uitgeoefend op de situatie in Marokko. In het kader van het bevorderen van de mensenrechten in Marokko, besteedt de ambassade in Rabat jaarlijks ongeveer een half miljoen euro aan verschillende projecten.[9]

Europa en de Westelijke Sahara

De Marokkaanse koning claimt sinds 1975 de soevereiniteit over de Westelijke Sahara, een onherbergzaam gebied van ongeveer 266.000 km^2. Marokko annexeerde het gebied, nadat Spanje er als kolonie afscheid van had genomen. De inheemse bevolking zelf streefde (en streeft nog steeds) tevergeefs naar onafhankelijkheid. In 1991 besloot de VN Veiligheidsraad een vredesmissie te organiseren die een staakt-het-vuren moest waarborgen en toezicht moest houden bij het referendum waartoe besloten was. In de decennia die volgden heeft Marokko dit referendum voortdurend uitgesteld.[10] De inlijving van de Westelijke Sahara wordt door de meeste landen nog steeds niet erkend. Onder leiding van gezant Christopher Ross houdt de VN vast aan een referendum om de soevereiniteitskwestie op te lossen. In de betrekkingen tussen Marokko en Nederland wordt het onderwerp veelal vermeden: Buitenlandse Zaken bepleit een passieve stellingname en stelt dat 'de inzet van de internationale gemeenschap zoveel mogelijk via VN-gezant Ross moet verlopen.'[11]
De buitenlandse opstelling met betrekking tot de Westelijke Sahara is niet altijd eenduidig. In december 2013 heeft de EU het visserijverdrag uit 2009 met Marokko verlengd met vier jaar. Ook Nederland vist voor de Marokkaanse kust. In de aanloop naar de ondertekening van het verdrag is er, onder meer door het Europees parlement, veel kritiek geweest op de geografische reikwijdte van het protocol. Zo worden de kustwateren van de Westelijke Sahara ook betrokken in het verdrag.[12]
De actualiteit rond de soevereiniteit van de Westelijke Sahara werd opnieuw bevestigd in december 2015, toen het overleg met Marokko over het sociale zekerheidsverdrag mislukte. Al maanden werd gesproken over een aanpassing in het verdrag, waardoor de uitkeringen van Marokkaanse Nederlanders die in Marokko wonen omlaag zou gaan. Marokko stelde op het laatste moment de voorwaarde dat het verdrag ook betrekking zou hebben op inwoners van de Westelijke Sahara.[13]

'De inlijving van de Westelijke Sahara wordt door de meeste landen nog steeds niet erkend'

Gekoppeld aan de militaire oefening in 2013 vond de handelsmissie West Africa Business Tour plaats. Zr. Ms. Rotterdam diende als platform voor die missie. (foto nabc.nl)

De rol van de Koninklijke Marine

De strategische ligging, de politieke stabiliteit en de handhaving van de mensenrechten zijn kwesties die in beschouwing moeten worden genomen om een oordeel te vormen over de waarde van Internationale Militaire Samenwerking met Rabat. Deze samenwerking dient te voldoen aan een aantal voorwaarden en heeft implicaties voor de militaire, diplomatieke en economische posities van beide landen.[14]
In het najaar van 2013 bezocht Zr. Ms. Rotterdam zes West-Afrikaanse kuststaten in het kader van African Winds 2013. Deze drie maanden durende oefening gaf invulling aan het Amerikaanse programma *African Partnership Station*.[15] De toename in zware criminaliteit in de West-Afrikaanse kuststreken heeft de vraag gecreëerd naar een intensieve samenwerking met de lokale krijgsmachten. Deze *Regional Maritime Capacity Building* staat tot doel om de betrokken landen op termijn in staat te stellen de veiligheid voor hun kust te kunnen handhaven.
Gekoppeld aan de militaire oefening vond de handelsmissie *West Africa Business Tour* plaats en Zr. Ms. Rotterdam diende als platform voor die missie.[16] Dit toont de unieke capaciteit van de KM binnen de krijgsmacht: een diplomatieke en economische dimensie toevoegen aan een militaire oefening. Met een schip als platform kan de marine zich opstellen als een Nederlandse ambassade in een vreemde kuststad. Vertegenwoordigers van de Nederlandse overheid en het handelswezen ontmoeten er mogelijke partners uit het gastland.

Naast een diplomatiek en een economisch belang, speelt er ook een actueel militair belang mee voor mogelijke samenwerking met Marokko. De Marokkaanse marine, *Marine Royale Marocaine*, was lange tijd het ondergeschoven kind van de Marokkaanse krijgsmacht.

Twee nieuwe fregatten van de Marokkaanse marine, links de Sultan Moulay Ismail, rechts de Tariq Ibn Ziyad. (foto http://lematin.ma)]

De focus had altijd gelegen op de onrust in de Westelijke Sahara en de gespannen relatie met het buurland Algerije en daarom was vooral een sterke landmacht vereist. De marine stond tot taak de smokkel over de Middellandse Zee aan te pakken, maar bleek ook daar niet toe in staat.[17]
Met de recente modernisering van de Marokkaanse marine lijkt een kentering te zijn begonnen. Er zijn schepen van drie verschillende soorten gekocht. Ten eerste zijn er de drie schepen uit de SIGMA-klasse van de Nederlandse scheepswerf Damen. Deze zijn allemaal reeds opgeleverd. Tot het takenpakket van deze kleine fregatten behoort het uitvoeren van patrouilles en surveillance in de territoriale wateren en de EEZ.[18] Ten tweede heeft de Marokkaanse marine vier *offshore patrol vessels* bij *STX France Lorient* besteld. Deze schepen worden ingezet als patrouilleschepen, net als de schepen uit de SIGMA-klasse. Het bereik en de kruissnelheid liggen echter wat lager.[19] Ten derde is op 25 november 2013 het fregat Mohammed VI opgeleverd door de Franse DCNS-werf. Dit *Frégate Européenne multi-missions* vormt het nieuwe vlaggenschip van de Marokkaanse marine. Het schip, dat volgens IHS Jane's vooral gericht is op het onderscheppen van onderzeeërs, zal worden ingezet om de territoriale wateren te bewaken en om deel te nemen in internationale oefeningen.[20]
De bouw ervan, waar in 2008 opdracht toe gegeven is, bleek een reactie op de Algerijnse aanschaf van twee onderzeeboten uit de Russische Kilo-klasse.[21] De anti-onderzeebootrol van de Mohammed VI benadrukt de nog steeds bestaande spanning tussen de twee buurlanden. Het is van belang dat de KM niet onbedoeld meedoet in dit conflict door bij te dragen aan de Marokkaanse *force projection* ten aanzien van Algerije.
Met de modernisering van de Marokkaanse vloot is een gelegenheid ontstaan om nauwer samen te werken met de Marokkaanse marine. Voor de KM is een rol weggelegd in het delen van haar kennis en inzicht in het optreden in de beveiliging van kustwateren. In ruil voor *Maritime Capacity Building* zou Marokko de toenemende piraterij voor de West-Afrikaanse kust kunnen bestrijden. Zoals gezegd moet daarbij wel rekening worden gehouden met de gevolgen daarvan voor de verhouding tussen Marokko en Algerije.

Conclusie

De onrust in MENA benadrukt dat Nederland zijn relaties met stabiele landen in de regio moet onderhouden. Als grensgebieden zijn het Midden-Oosten en Noord-Afrika belangrijke spelers met betrekking tot de stabiliteit en veiligheid van Europa. De huidige toestroom van vluchtelingen uit MENA getuigt hiervan. In de regio is Marokko een vooraanstaand land als het gaat om stabiliteit en samenwerking in Europees verband. De positie van het land binnen het *European Neighbourhood Policy* is hiervoor tekenend.
De Koninklijke Marine speelt een belangrijke rol in de betrekkingen tussen Marokko en Nederland. De operatie African Winds 2013 toonde de mogelijkheid om handelsbelangen en veiligheidsbelangen te verenigen in een oefenmissie. Desalniettemin zal er rekening moeten worden gehouden met de implicaties van de samenwerking tussen marines van de twee landen voor de buitenlandse betrekkingen. Een Nederlandse bijdrage aan de offensieve maritieme kracht van Marokko zou door Algerije als vijandig kunnen worden beschouwd. Verder moet men de mogelijke instabiliteit en de schendingen van de mensenrechten in Marokko niet uit het oog verliezen en altijd betrekken in de overwegingen. Ten slotte moet een effect op de soevereiniteitsstatus van de Westelijke Sahara vermeden worden. Op het vlak van de binnenlandse politiek en opinie moet rekening worden gehouden met het negatieve beeld dat de KM zou kunnen krijgen als het zich actief lijkt te scharen achter de Marokkaanse aanspraak op de Westelijke Sahara.

SADBM Gilmar Tjabringa studeerde Militaire Geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam.

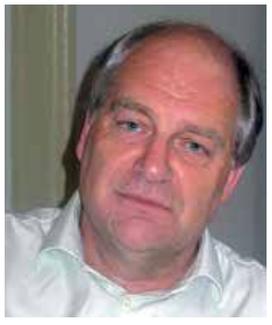
In 2014 volgde hij de Minor Arabisch voor gevorderden aan het Nederlands Instituut in Marokko (NIMAR). Hij rondt dit jaar de korte opleiding tot officier der mariniers af.

Noten

1 Voor meer over de democratiseringsgolf en de Arabische Lente: Alfred Stepan en Juan J. Linz, 'Democratization theory and the "Arab Spring"', *Journal of Democracy* 24 Afl. 2 (april 2013) 15-30.
2 Ministerie van Buitenlandse Zaken, de cijfers zijn van het CBS.
3 Gegevens van Damen Shipyards, http://www.damennaval.com/nl/company_product-range_sigma-corvettes-tni-al.htm (geraadpleegd op 14 februari 2014).
4 Het European Neighbourhood Policy behelst de politieke samenwerking en economische integratie met zestien van de zuidelijke en oostelijke buurlanden van de EU. Het ENP streeft ernaar de politieke stabiliteit en economische voorspoed in deze landen te verbeteren. Op die manier probeert de EU de stabiliteit en de veiligheid aan de eigen grenzen te verbeteren. http://ec.europa.eu/enlargement/neighbourhood/overview/index_en.htm (geraadpleegd op 25 augustus 2015).
5 Karima Laachir, 'Contemporary Moroccan cultural production. Between dissent and co-optation', *Journal of African Cultural Studies* 25 Afl. 3 (2013) 257-260, aldaar 257.
6 De Marokkaanse koning weet dat het verstandiger is populaire oppositie op te nemen in het parlement, dan om het hardhandig neer te slaan. Dit fenomeen heet co-optation. Emanuela Dalmasso, 'Political Islam in Morocco. Negotiating the kingdom's liberal space', *Contemporary Arab Affairs* 4 Afl. 4 (2011) 484-500, aldaar 485.
7 'Moroccans vote in crucial local elections', *AlJazeera* (5 september 2015) online te raadplegen: http://www.aljazeera.com/news/2015/09/moroccans-vote-crucial-local-elections-150904194945004.html (geraadpleegd op 22 december 2015).
8 United States Department of State, Bureau of Democracy, Human Rights and Labor, 'Morocco 2013 human rights report', *Country Reports on Human Rights Practices for 2013* (2013) online te raadplegen: http://www.state.gov/j/drl/rls/hrrpt/humanrightsreport/index.htm (geraadpleegd op 22 december 2015).
9 Ministerie van Buitenlandse Zaken, Directie Multilaterale instellingen en mensenrechten, 'Beantwoording Kamervragen Mensenrechtenrapportage 2013' (20 juni 2014).
10 United Nations Department of Political Affairs, 'Interview with Christopher Ross. UN Envoy for Western Sahara', http://www.un.org/wcm/content/site/undpa/main/enewsletter/news0212_ross (geraadpleegd op 14 februari 2014).
11 Ministerie van Buitenlandse Zaken, Directie Noord-Afrika en Midden-Oosten, 'Beantwoording Kamervragen over de VN-vredesinspanningen voor de Westelijke Sahara' (23 oktober 2013).
12 Publicatieblad van de Europese Unie L 349 van 21-12-2013, 1-3.
13 ANP, 'Overleg met Marokko over uitkeringen klapt', *Trouw* (15 december 2015) online te raadplegen: http://www.trouw.nl/tr/nl/4492/Nederland/article/detail/4208324/2015/12/15/Overleg-met-Marokko-over-uitkeringen-klapt.dhtml (geraadpleegd op 22 december 2015).
14 Ministerie van Defensie, 'Nota Internationale Militaire Samenwerking', brief aan Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012 (Kamerstuk 33 279, nr 3).
15 Joost Margés, '3D vanuit zee. Defensie, ontwikkeling en diplomatie West-Afrika', *Alle Hens* (september-oktober 2012) 11-12.
16 De Netherlands-African Business Council (http://www.nabc.nl).
17 IISS, *The military balance 2013* (2013) 394-395.
18 Gegevens van Damen Shipyards, http://www.damennaval.com/nl/company_product-range_sigma-corvettes-tni-al.htm (geraadpleegd op 14 februari 2014).
19 Gegevens van STX Lorient, http://www.stxeurope.com/sites/France/products/Documents/OPV%20RANGE.pdf (geraadpleegd op 14 februari 2014).
20 Victor Barreira, ' Morocco set to receive its FREMM frigate', *Jane's Defence Weekly* (13 november 2013) 18.
21 *The military balance 2013*, 394-395.

MARINECLUB

column



In een opiniebijdrage vlak voor kerstmis (NRC-Handelsblad, 19 december) schreven oud-minister van Defensie Frits Bolkestein en oud-hoogleraar politicologie Meinert Fennema dat we de luchtmacht moeten opdoeken en het geld beter in de marine kunnen steken. Onder het motto: doe waar je goed in bent. De twee vinden een *full spectrum* krijgsmacht een te dure liefhebberij voor een land als het onze.

Het (vruchteloze) gepraat over rationalisatie van de Europese krijgsmachten krijgt dan eindelijk het startschot waar we al jarenlang op wachten. De machtige lobby's van al die Europese marines, landmachten en luchtmachten moeten maar eens gebroken worden, en concentratie op de marine zou bovendien goed voor de Nederlandse scheepsbouw zijn.

Fijn voor de marine, maar met vrienden als Bolkestein en Fennema heb je geen vijanden nodig. Tegen rationalisatie is natuurlijk niemand, maar het wegzetten van de landmacht ('…heeft in Nederland nooit veel voorgesteld', schrijven Bolkestein en Fennema) en de luchtmacht (de JSF is 'peperduur', en eraan meebouwen 'dure industriepolitiek') ten gunste van de marine gebeurt wel heel gemakkelijk. Is Bolkestein de Walrusaffaire en de RSV-enquête helemaal vergeten? Een kritisch antwoord kon natuurlijk niet uitblijven. Tom de Bok (voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Luchtmacht) en Jouke Eikelboom (veiligheidsadviseur en voormalig F16-vlieger) sloegen eind december terug. Maar ook die bijdrage was wel errug kort de bocht. Een 'mini-supermacht' als Nederland is het aan zijn stand verplicht om drie krijgsmachtdelen te hebben, het afstoten van de luchtmacht zou ons een ernstige hap soevereiniteit schelen. De JSF/F35 is, volgens de schrijvers, afgezet tegen het industrieel rendement helemaal niet peperduur en de afgelopen vijfentwintig jaar heeft de luchtmacht zelfs vaak als enige krijgsmachtdeel internationaal geleverd. En dan nog wat: 'bekijk je het vanuit politiek-strategisch belang, lever dan iets waar Europe tekort aan heeft. De NAVO heeft daar een lijstje van', betogen De Bok/Eikelboom, en daar staan bijna allemaal luchtstrijdkrachten op en ze noemen de F35 daar expliciet bij.

'Fijn voor de marine, maar met vrienden als Bolkestein en Fennema heb je geen vijanden nodig'

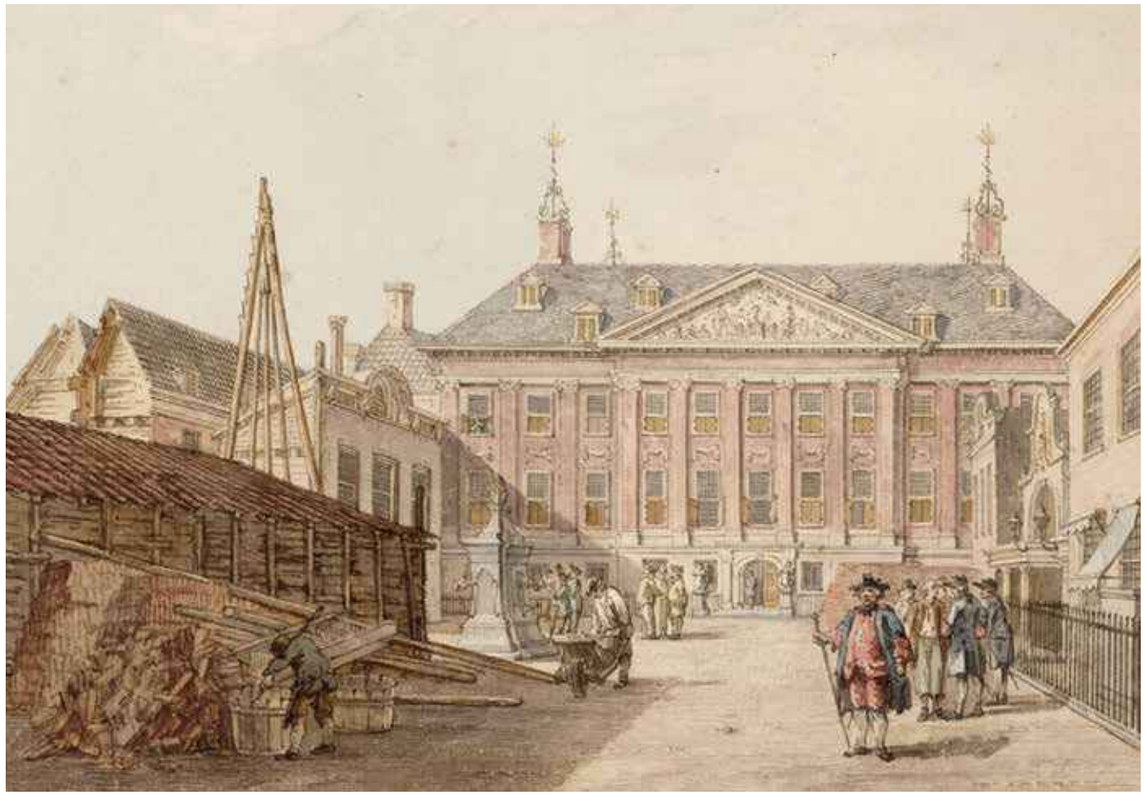
Hier lijken me de luchtmachtschrijvers wel erg ver te gaan. Stal alleen de luchtmacht de laatste vijfentwintig jaar de show? Vanaf Desert Storm en Provide Comfort (1991) waren de optredens van de Klu bij tijd en wijle misschien wel meer zichtbaar, maar die van Landmacht en Marine niet minder belangrijk en riskant.

Dat NAVO-tekortlijstjes de F35 expliciet benoemt waag ik te betwijfelen. Persoonlijk heb ik aan o.a. IBO-GW missies naar Brussel die de aanschaf van grote wapensystemen onderzochten - een jaar geleden - niet onthouden dat er op het gebied van gevechtsvliegtuigen een tekort is, er was op die lijstjes de laatste jaren zelfs sprake van overschot aan jachtvliegtuigen. Vijfde generatie vliegtuigen welkom uiteraard, maar ik zet er graag een fles goede wijn op dat de NAVO geen reclame voor specifieke typen, zoals de F35/JSF, maakt. 'De lezer verdient het om goed geïnformeerd te zijn', schrijven De Bok en Eikelboom. Hier lijkt me de lezer van NRC-Handelsblad geen dienst bewezen. Dat was een discussie tussen vier heren die we snel weer kunnen vergeten.

Prof. dr. J. (Ko) Colijn is defensiespecialist, directeur van 'Instituut Clingendael', columnist van Vrij Nederland en hoogleraar aan de Erasmus Universiteit Rotterdam

Toen de officier van de logistieke dienst nog te boek stond als ‘schrijver’

De omslag van het proefschrift over de schrijver; de beroepsmatige voorouder van de huidige officier van de logistieke dienst. De afbeeldingen illustreren verschillende werkzaamheden van de schrijver uit de 17de en 18de eeuw, met van links naar rechts: het werven van schepelingen, het schrijven met ganzenveren, het registreren van het kruitgebruik en het optekenen van alle ontvangen en gegeven vlagsignalen.



De binnenplaats van het Prinsen- of Admiraliteitshof te Amsterdam. Tekening door Reinier Vinkeles uit 1765. Het pand (tegenwoordig in gebruik als hotel) staat aan de Oudezijds Voorburgwal. Schrijvers ontvingen hun aanstelling in dit pand en kwamen er daarna beroepshalve vaak. (foto NIMH)

Een Nederlands oorlogsschip was in de zeventiende en achttiende eeuw meer dan een geducht wapen of machtsmiddel in handen van de overheid. Het was ook een mobiel bedrijf met specifieke arbeidsregels en procedures. De commandant van een oorlogsschip was namelijk niet uitsluitend een door de admiraliteit op pad gestuurde militair die een bepaalde taak moest uitvoeren, maar ook een varende ondernemer met eigen particuliere belangen.

Dat laatste gaat evenzeer op voor degene die de administratie aan boord toen bijhield: de zogeheten ‘(scheeps) schrijver’. Over deze beroepsmatige voorganger van de huidige officier van de logistieke dienst verscheen recent mijn proefschrift.[1] Daarop is het onderhavige artikel gebaseerd, dat de herkomst en het belang van de scheepsschrijver tot onderwerp heeft. Ook is er aandacht voor het inkomen en de samenstelling van de beroepsgroep.

Van vertrouweling tot controleur

De schrijver aan boord van een oorlogsschip was oorspronkelijk, tot aan het begin van de zeventiende eeuw, een vertrouweling van de kapitein. Het kon zijn zoon zijn of een ander familielid, maar ook een van zijn knechten of bemanningsleden met wie hij jarenlang ervaring had. Diens invloed op de bedrijfsvoering was in beginsel gering. De schrijver noteerde in de monsterrol en in andere onderdelen van de scheepsadministratie slechts wat hem werd opgedragen door zijn baas, de kapitein. Deze was tot omstreeks 1650 vaak (mede)eigenaar van het oorlogsschip. De aanmonstering, de uitbetaling en de afmonstering van de bemanning liepen via de kapitein. Deze

‘De schrijver aan boord van een oorlogsschip was oorspronkelijk een vertrouweling van de kapitein’

bood niet alleen kost en inwoning aan boord, waarvoor hij bovenop zijn vaste maandgage een riante vergoeding ontving van de marine, maar schoot eventueel de handgages voor, verschafte op krediet scheepsplunje of gaf tussentijds een voorschot indien de admiraliteit te lang op zich liet wachten met het aan hem afdragen van de overeengekomen huur, gages en kostpenningen (vergoeding voor de ingekochte victualie). De kapitein was een kleine zelfstandige ondernemer en nog geen militair *pur sang*. Hij kon oorlogsvaart afwisselen met kaap- en koopvaart. De positie van de kapitein veranderde na het verschijnen van de instructie op de admiraliteit in 1597. Conform

‘De scheepsschrijver gedijde functioneel bij de sterk geslonken invloed van de Republiek als maritieme mogendheid’

deze door de Staten-Generaal opgestelde instructie werd de marine voortaan gevormd en bestuurd door vijf verschillende admiraliteitscolleges, gevestigd in Amsterdam, Rotterdam, Hoorn/Enkhuizen, Middelburg en Dokkum (later Harlingen). De samenstelling van de bemanning van een oorlogsschip was bij de vijf admiraliteiten niet louter meer een zaak van de desbetreffende kapitein, ook al was deze nog steeds vaak de eigenaar van het schip. Bepaalde sleutelfuncties, zoals die van zijn vervanger, de luitenant, en ook die van zijn boekhouder of klerk, de schrijver, werden bij akte door de desbetreffende admiraliteitsraad aangesteld. De door de admiraliteit in losse of vaste dienst aangenomen kapitein mocht eventueel nog wel zijn zoon of iemand anders als schrijver voordragen. Leden van een admiraliteitsraad konden ook zelf personen kandideren. Maar wie er ook werd voorgedragen of zichzelf naar voren schoof, iedere kandidaat moest persoonlijk zijn opwachting komen maken in het Prinsenhof, het bestuurscentrum van de admiraliteit. Daar diende de sollicitant zich, al dan niet voorzien van een referentie, te presenteren aan de in vergadering bijeengekomen leden van zijn admiraliteitsraad. Als zij de kandidaat accepteerden, kon die direct als schrijver worden aangesteld. Hem werd de zogeheten particuliere schrijversinstructie voorgelezen en hij moest de bijbehorende ambtseed doen. In zijn ambtseed beloofde de schrijver geen misbruik te zullen maken van zijn functie. De voorgelezen en daarna uitgereikte instructie bevatte een opsomming van de belangrijkste taken en regels betreffende het schrijverschap aan boord van een oorlogsschip. In het Prinsenhof werd op het secretariaat meteen ook een aanstellingsakte voor de schrijver opgemaakt.

De werkzaamheden

De verplichte aanstelling bij akte en het moeten afleggen van een ambtseed wijzen erop dat de schrijver een belangrijke, verantwoordelijke baan had. Toch bestonden er geen speciale studieboeken of strenge toelatingseisen voor deze functie. Een schrijver mocht bijvoorbeeld niet te jong zijn: minimaal 21jaar oud. Maar zelfs van die basale eis werd zo nu en dan nog afgeweken, want een goed aangeschreven 18- of 19-jarige kandidaat die door een

lid van de admiraliteitsraad werd voorgedragen, ontving geen afwijzing. Met zijn aanstellingsakte op zak kon de schrijver in de rang van onderofficier meteen aan de slag bij de kapitein aan wie hij door de admiraliteitsraad was toegewezen.
In de praktijk bleek de schrijver veel meer te doen dan zijn instructie aangaf. Zijn eerste werkzaamheden bestonden in de regel uit het werven en aanmonsteren van het benodigde scheepsvolk. Door zijn betrokkenheid bij de werving was de schrijver al vanaf het begin van de zeventiende eeuw een bekende verschijning in de havenbuurten. Hij ontpopte zich daar tot de belangrijkste contactpersoon tussen de werkgever (de marine of admiraliteit), de werknemers (de aangemonsterde zeelieden), en de leveranciers van werkzoekenden (ronselaars en volkhouders) en van onderdelen voor de scheepsuitrustingen (kleermakers, tabakshandelaren, schoenmakers, drankhandelaren etc.).

De door de schrijver ingevulde monsterrol was een belangrijk controlemiddel voor de walorganisatie. Zijn scheepsadministratie bevatte daarnaast nog twee belangrijke documenten: het scheepsjournaal en de schuldrol. Wat hij daarin optekende moest in de loop der tijd steeds uitgebreider, nauwkeuriger en met meer specificaties. Binnen de groeiende bureaucratie aan boord was sprake van een accentverschuiving. De nadruk kwam steeds meer te liggen op het (beter) controleren van de kapitein en van andere kaderleden wat betreft de wijze waarop zij omsprongen met de door de admiraliteit ter beschikking gestelde scheepsgoederen.

De groeiende controlerende rol van de schrijver aan boord was een afspiegeling van de veranderde positie van de zeemacht van de Republiek. De zeventiende-eeuwse 'vechtmarine' werd in de achttiende eeuw een 'konvooieermarine'. Het plegen van onderhoud en het begeleiden van koopvaarders gingen de boventoon voeren. Deelname aan strafexpedities en zeeslagen behoorden tot het verleden. De scheepsschrijver gedijde functioneel bij de sterk geslonken invloed van de Republiek als maritieme mogendheid.

Meer aanzien

De al voor 1700 ingezette verdeftiging van de scheepscommandant, die het ook steeds meer moest hebben van uiterlijk (vlag)vertoon en minder van heldhaftig optreden, liet de scheepsschrijver evenmin ongemoeid. In december 1765 werd voor het eerst een voor alle zeeofficieren geldend uniformreglement vastgesteld. Hoewel adelborsten en scheepsschrijvers officieel (nog) geen officieren waren, werden zij – wat hun uitrusting betreft – al wel als zodanig aangemerkt en kregen ook zij voor het eerst een uniform. Hun uniformen waren, met uitzondering van de rangonderscheidingstekens, vrijwel identiek aan die van de vlagofficier, kapitein, commandeur en luitenant. Ruim vijftien jaar later werd het voor scheepsschrijvers zelfs mogelijk om daadwerkelijk als officier op het rangniveau van luitenant uit te varen. In die nieuwe, vanaf 1781 geldende constellatie, stond de scheepsschrijver binnen het officierskorps wel op de laagste tree, waardoor iedere (andere) luitenant, ook de jongste, aan hem vooraf bleef

Nederlandse matroos met pruimtabak, prent door J. Kobel, uit 1798. De schrijver was eeuwenlang de enige die tabak aan boord mocht verkopen. (foto NIMH)

gaan. Maar geen enkele andere onderofficier wist voor 1795 een gelijksoortige officiersstatus te verwerven.

Een lucratief beroep?

In twee eeuwen tijd was de schrijver opgeklommen van een ondergeschikte pennenvoerder tot de belangrijkste onderofficier van een oorlogsschip. Zijn werkzaamheden namen in de loop der tijd toe, werden ook meer gewaardeerd en dat leverde hem uiteindelijk een officiersrang en een invloedrijke centrale positie op, zowel aan de wal als aan boord. Eenmaal op het water behield de schrijver zijn sleutelpositie. Hij bleef vanaf het schip beroepsmatig contact onderhouden met de admiraliteit, en wie aan boord verlegen zat om scheepsplunje, een hangmat, tabak of een voorschot kon niet om hem heen. Dat hij, in navolging van zijn instructie, aan boord de financiële boekhouding van zowel de provoost als de chirurgijn moest verzorgen, vergrootte zijn invloed. Door zijn notariële werkzaamheden, het opmaken van maandbrieven, schuldbekentenissen, testamenten, inventarissen en procuraties, drong hij ook diep door in het varend bestaan van het gewone scheepsvolk. Iedereen kende de scheepsschrijver, ook de aangemonsterde zeeman die aan de wal nog weinig contact met hem had gehad. Eenmaal ingescheept, ging de schrijver tot tweemaal toe dagelijks voor in het gebed en moest tevens ter versterking van de discipline periodiek de artikelbrief hardop voorlezen aan de bemanning.

Het maandloon van de scheepsschrijver was niet hoog in verhouding tot het veelomvattende en vooral verantwoordelijke (denk)werk dat hij geacht werd te doen. Andere dek- en onderofficieren met geringere verantwoordelijkheden of eenvoudiger (hand)arbeid, verdienden vaak hetzelfde of kregen een iets hogere gage. De schrijver had echter structurele neveninkomsten waardoor zijn salaris behoorlijk steeg.

Als het meezat, kon de schrijver zijn maandgage met behulp van de geoorloofde neveninkomsten verdubbelen en zo het vaste maandsalaris van de kapitein van dertig gulden evenaren of daar zelfs iets bovenuit komen. Maar veel meer zat er voor hem toch niet in, tenzij hij kapitaalkrachtig genoeg was om de bemanning voorschotten te kunnen verstrekken uit eigen middelen. De admiraliteiten stonden voor die dienstverlening al in de zeventiende eeuw een rente van 40% toe, wat ongekend hoog was. Scheepsschrijvers waren van huis uit echter niet vermogend. Als ze tijdens hun dienstverband over enige honderden of duizenden guldens konden beschikken, hadden ze dat geld zelf tegen rente geleend of was het tegen betaling aan hen beschikbaar gesteld door hun solliciteur of met hem samenwerkende correspondenten en consuls in het buitenland. Alle andere neveninkomsten vereisten geen of minder investeringen, maar waren ook aanzienlijk minder winstgevend. Het tegen betaling opmaken van officiële stukken (voor medebemanningsleden of de zeekrijgsraad) leverde geen grote bedragen op. Datzelfde gold voor de boekhoudkundige ondersteuning van de provoost en de chirurgijn. Aangezien vrijwel iedereen aan boord van een oorlogsschip rookte, bood het monopolie op de tabaksverkoop aan boord de schrijver een mogelijkheid om aan velen wat te verdienen. Hierbij leidde ongebreideld winstbejag in de tweede helft van de achttiende eeuw tot klachten en ingrijpen door de Rotterdamse admiraliteitsraad. Deze stelde in 1762 een maximum verkoopprijs vast voor tabak.
Dat de Rotterdamse admiraliteitsraad in 1762 moest ingrijpen in de door zijn scheepsschrijvers aan boord gehanteerde tarieven, zegt veel over de veranderde positie en mentaliteit van diezelfde scheepsschrijvers. In de tweede helft van de achttiende eeuw bestond menige vaartocht van een oorlogsschip uit een konvooireis van circa anderhalf jaar, waarbij diverse buitenlandse havens werden aangedaan. Op zulke reizen speelde de scheepsschrijver altijd een belangrijke rol omdat hij de bemanning voor het passagieren aan geld en kleding kon helpen en bovendien in het buitenland ook nog regelmatig over nuttige contacten met lokale kennis beschikte. Zijn groeiende belang ging gepaard met een commerciëlere houding.

Herkomst en achtergrond

De vercommercialisering van het vakgebied was terug te zien in de achtergrond van de schrijver. Geen enkele andere opvarende van een oorlogsschip beheerste zo'n veelzijdig vakgebied als de scheepsschrijver. Deze moest letterlijk en figuurlijk van vele markten thuis zijn. De scheepsschrijver combineerde aan boord allerlei werkzaamheden die aan de wal uitsluitend werden gedaan door specifieke beroepsbeoefenaren, zoals notarissen en predikanten. Verscheidene scheepsschrijvers waren van huis uit ook notaris of predikant. Binnen de beroepsgroep van scheepsschrijvers behoorden zij tot de top en werden doorgaans toegevoegd aan een admiraal. Zij vormden echter een kleine minderheid; de modale scheepsschrijver zat aan boord bij een kapitein of commandeur en had een geheel andere achtergrond. Maar hoe verschillend die achtergrond ook kon zijn, alle scheepsschrijvers hadden twee belangrijke gemeenschappelijke kenmerken: zij woonden in of vlakbij een havenstad en voordat zij in de hoedanigheid van schrijver uitvoeren, waren zij al nauw bij de (marine)scheepvaart betrokken. Dat kon zowel betrekking hebben op eerdere bezigheden aan de wal als op het water. In dat laatste geval waren het zeelieden die al in een andere functie hadden gevaren, meestal als matroos of als adelborst.
Indien een matroos, scheepskorporaal, kwartiermeester of andere onderofficier werd aangesteld tot schrijver, betrof het altijd een promotie. Meestal was het tevens de hoogst bereikte positie in de carrière van die zeeman. Bij een adelborst was dat juist niet het geval. Deze werd alleen ingezet als schrijver indien er geen andere geschikte persoon op het schip was of indien het om de zoon van

'Het versterken van de positie van de scheepsschrijver was een eerste essentiële stap in de professionalisering van de marine'

een kapitein ging die het schrijverschap slechts tijdelijk op zich nam als onderdeel van zijn praktische scholing aan boord tot marineofficier. Voor hem was het schrijverschap niet meer dan een tussenstap. Datzelfde gold voor verscheidene klerken en andere administratieve medewerkers van de admiraliteit aan de wal. Zij probeerden via een aanstelling tot schrijver op een admiraliteitsjacht of ander binnenvaartuig zich tevens meester te maken van een 'chercherschap' (het controleren van bepaalde in- en uitvoerheffingen). Of zij hoopten na enige jaren als scheepsschrijver een beter betaalde administratieve baan in het Prinsenhof te kunnen krijgen. Er waren behalve klerken ook nog andere lagere admiraliteitsdienaren, zoals de kamerbewaarder en de hellebaardier, die het beroep van schrijver op zich namen, maar dan aan boord van een zeegaand oorlogsschip. Hun drijfveren daartoe zijn minder duidelijk.

Het merendeel der schrijvers had geen zeemansbloed, maar een andersoortige connectie met de scheepvaart. Zij waren als (zoon van een) winkelier, handelaar, neringdoende, herbergier of logementhouder betrokken bij de opvang van zeelieden en/of de verzorging van hun persoonlijke scheepsuitrusting. Zij vergezelden als het ware hun eigen klanten, of beter gezegd hun schuldenaren. Het waren namelijk vrijwel altijd klanten die op krediet plunje of onderdak hadden verkregen en daar pas later, met behulp van een schuldbekentenis, een maandbrief of een andere inhouding op het verdiende salaris, voor betaalden. Dit type scheepsschrijver zette aan boord het werk voort dat hij tussen zijn reizen door gezamenlijk deed met zijn echtgenote of andere familieleden. Scheepsschrijvers

waren in de regel getrouwd en geboren in de Republiek of daar net buiten in een Vlaamse of Duitse stad. Het was een bont gezelschap van lieden die geen specifieke opleiding hadden gevolgd voor het schrijverschap aan boord van een oorlogsschip, maar wel thuis waren in een of meer van de deeltaken van de schrijver en goed, of in ieder geval niet slecht, bekend stonden.

Wederzijdse controle

Het versterken van de positie van de scheepsschrijver was een eerste essentiële stap in de professionalisering van de marine. Om de schrijver autonoom van de kapitein te kunnen laten functioneren, paste de admiraliteitsraad een verdeel- en heerspolitiek toe. De kapitein behield de kostpenningen als lucratieve inkomstenbron, maar mocht zijn schrijver niet zelf meer kiezen of van boord sturen, en deze laatste kon via zijn contacten in het Prinsenhof, correspondentie met de walautoriteiten en ook via opmerkingen in het scheepsjournaal negatieve bevindingen over zijn kapitein aan de admiraliteitsraad melden. Om te voorkomen dat de schrijver op zijn beurt te veel macht en invloed zou krijgen of zou gaan frauderen, moest ook diens arbeid al aan boord structureel gecontroleerd worden door derden. Daarom werden in opdracht van de admiraliteitsraad de monsterrol en de schuldrol altijd door zowel de commissaris van de monstering als de kapitein gecontroleerd en gebeurde dit steeds ten overstaan van de bemanning. Op andere momenten werd de schrijver ook steeds door minimaal twee personen gecontroleerd, bijvoorbeeld bij het inventariseren van een nalatenschap of het vervaardigen van een lijst met de opbrengsten van aan boord geveilde scheepsplunjes. Na afmonstering en afdanking van de bemanning werd de scheepsadministratie uitvoerig nagekeken op het Hoofdelijke Betalingskantoor en de secretarie. Als er malversaties aan het licht kwamen of tekortkomingen werden vermoed of geconstateerd, had dat direct consequenties voor de schrijver. Die werd ter verantwoording geroepen en moest veel langer op zijn eindafrekening wachten. Hij kreeg eventueel een boete, ontving minder of helemaal geen gage en liep kans zijn uitgaven of kosten niet vergoed te krijgen. In het uiterste geval volgde ontslag met de aantekening dat de schrijver in kwestie nooit meer het land in welke functie dan ook mocht dienen. Zover kwam het echter zelden. Indien de schrijver de scheepsschuld binnen de perken hield en ervoor zorgde dat de bemanningsleden conform de regels nooit meer dan een kwart (bij de Amsterdamse admiraliteit) of een vijfde (bij de Rotterdamse admiraliteit) van hun verdiende loon bij hem in het krijt stonden, kon hem weinig gebeuren en viel hem niets te verwijten.

Het belang

De scheepsschrijver had een commerciëlere inborst dan het gros van de opvarenden. Dat bracht zijn werk met zich mee en kon zijn klanten wantrouwig maken. Maar hij was daardoor niet per se onbetrouwbaarder dan de rest van de bemanning of dan het personeel in het Prinsenhof. De admiraliteiten hadden veel profijt van de scheepsschrijver. Deze was een zeer belangrijke schakel in de per definitie altijd moeizame personeelsvoorziening van de marine. Hij zorgde er bovendien voor dat de walautoriteiten meer greep kregen op de logistiek aan boord en het functioneren van de scheepscommandanten. Dankzij de scheepsschrijver werd de kapitein van een oorlogsschip ‘getemd’ en omgevormd van een eigengereide, op buit beluste ondernemer tot een volgzame controleerbare militair in dienst van de overheid – een cruciale ontwikkeling in het professioneler worden van de zeemacht

Dr. M.A. (Marc) van Alphen is wetenschappelijk medewerker van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Noot

1 Marc van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw* (Franeker 2014).

ADVERTENTIE

Oorlogen Overzee

Auteurs : Gerrit Knaap, Henk den Heijer, Michiel de Jong
Uitgever : Uitgeverij Boom, 2015
Omvang : 499 blz
Prijs : € 45,00
ISBN : 9789089533586

Oorlogen Overzee is het tweede deel in de serie van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) over de militaire geschiedenis van Nederland. Het eerste deel, *De Tachtigjarige Oorlog*, verscheen in 2013. Het uiterlijk van het nieuwe boek is wederom om door een ringetje te halen. Mooi gebonden, goede kwaliteit papier en prachtige illustraties. Portretten van zeehelden, oude kaarten en foto’s van scheepsmodellen, alles even fraai weergegeven en van commentaar voorzien.

Nadat in het eerste deel de strijd tegen Spanje centraal stond, komen in dit deel de oorlogen die Nederland in de koloniën voerde aan bod. Het boek begint met een overzicht van de eerste expedities naar Azië en Zuid-Amerika, de voorcompagnieën, en de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC). Vervolgens is het boek verdeeld in twee secties waarin de VOC en de WIC apart worden behandeld. Voor beide Compagnieën wordt eerst een chronologisch overzicht gegeven van de krijgsverrichtingen. Daarna volgt een aantal thematische hoofdstukken over zaken als het dagelijks leven van militairen, de bouw van schepen en het gebruik van vestingwerken.

Het boek is goed geschreven en kan een echte eye-opener zijn voor iedereen die meer wil weten over het militaire verleden van Nederland. Ten eerste biedt de lange lijst van aanvallen, veroveringen, opstanden, strafexpedities, kaapvaarten, oorlogen en andere vormen van strijd een compleet ander beeld dan het beeld van Nederland als neutraal en vredelievend land dat wij vandaag de dag graag koesteren. Ten tweede laat het boek zien dat Nederland tijdens de Tachtigjarige Oorlog niet alleen op eigen territorium vocht voor behoud van het vaderland, maar ook ver overzee om de Spaanse handel aan te tasten en delen van het Spaanse imperium te veroveren. Ten derde geeft het boek een mooi inzicht in het uitbesteden van oorlogstaken aan semi-private instellingen. Waar op dit moment in Nederland discussie wordt gevoerd over het al dan niet toestaan van gewapende beveiligers op koopvaardijschepen werden in de 17e eeuw, op initiatief van de Nederlandse staat, twee handelsondernemingen opgericht met een compleet eigen krijgsmacht. De tijden veranderen.

Wellicht het enige punt van kritiek op *Oorlogen Overzee* is dat de behandeling van zoveel oorlogen het verhaal soms een beetje droog maakt. Vooral het eerste deel, over de VOC, verzandt op een gegeven moment in opsomming van oorlogen. Maar we kunnen de auteurs van dit boek natuurlijk niet verantwoordelijk stellen voor de vele, vele oorlogen die onze voorvaderen hebben gevochten.

Drs. J.C. Plesman

Over Grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015

Auteurs : Arthur ten Cate, Sven Maaskant, Jaus Müller en Quirijn van der Vegt
Uitgever : Uitgeverij Boom, 2015
Omvang : 344 blz.
Prijs : € 34,90
ISBN : 9789461059031

In december 2015 vierde het Korps Mariniers zijn 350-jarig bestaan. Een dergelijk feestelijk evenement gaat traditiegetrouw gepaard met diverse publicaties over het Korps. Op 10 december 2015 nam de Korpscommandant brigadegeneraal Richard Oppelaar het boek *Over Grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015*. Een viertal historici van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Arthur ten Cate, Sven Maaskant, Jaus Müller en Quirijn van der Vegt beschrijven daarin de afgelopen 25 jaar van de Korpsgeschiedenis. Daarmee maakt het boek deel uit van het onderzoeksprogramma van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de Nederlandse Defensie Academie.

De publicatie is een operationele studie naar de inzet van het Korps Marinies na de val van de muur. Desondanks zijn de eerste twee hoofdstukken gericht op de gehele Korpsgeschiedenis en de karaktereigenschappen van de marinier. Hiermee leggen zij het fundament voor de operationele inzet. De daaropvolgende hoofdstukken zijn geografisch verdeeld, het Midden-Oosten (De Perzische Golf en Noord- en Zuid-Irak), Azië (Cambodja, Afghanistan en Pakistan), de Balkanregio (Bosnië, Albanië, Kosovo en de Adriatische Zee), de sub-Sahara (Eritrea, Tsjaad en Mali), de Afrikaanse kustgebieden (Liberia, Senegal en Somalië) en het Caribisch gebied (Haïti, Honduras, Nicaragua en Suriname). Zij tonen het expeditionaire karakter van het Korps in een diversiteit aan operatiegebieden en operaties wereldwijd van de laatste 25 jaar. Zij schetsen de inzet van individuen tot en met bataljonsniveau als zelfstandige marinierseenheden, samen met andere krijgsmachtdelen of met internationale partners.

Het boek heeft zonder meer een fraaie vormgeving. De hoofdstukken worden ondersteund door duidelijke en overzichtelijke kaarten en fotomateriaal. Deze foto’s, waarvan enkele nog niet eerder gepubliceerd, hebben een kort en helder bijschrift. Het boek gaat vergezeld van een digitale uitgave. Via de website van de uitgever is het boek in een 110 MB groot epub bestand te downloaden. Daarnaast beschikt de papieren versie van het boek over de Layar-applicatie. Via deze app kan aanvullend beeldmateriaal en filmpjes uit het archief van het NIMH op smartphone of tablet worden afgespeeld. Dit geeft zeker een extra dimensie aan het leesplezier, te meer omdat het filmmateriaal veelal niet eerder is vertoond.

Over Grenzen is een wetenschappelijke publicatie gebaseerd op onderzoek in zowel openbare als geheime bronnen, aangevuld met tal van interviews en bewegend beeldmateriaal. Het ontbreekt dit onderzoek niet aan een kritische analyse, wie een jubelboek verwacht komt bedrogen uit. Er zitten in deze analyse dan ook zienswijzen die niet zomaar voor zoete koek aangenomen zullen worden en aanzet geven tot verdere discussie en/of onderzoek. Desalniettemin doet de lezer van het Marineblad er verstandig aan dit boek te lezen en op te nemen in zijn of haar bibliotheek. Of, zoals generaal Rob Verkerk het zegt in zijn woord vooraf; ‘Het is, gewoonweg, een leerzaam boek voor politici, beleidsmakers, militaire strategen en planners, maar ook voor ‘gewone militairen’’. Het boek is een waardevolle en kleurrijke aanvulling van de Korpsgeschiedenis en dat is goed. Te veel periodes van de afgelopen 350 jaar van het bestaan van het Korps Mariniers zijn niet of onvoldoende beschreven en dat is jammer. Er blijft nog genoeg werk voor historici over.

LTKOLMARNS R.A.J. de Wit

Ghost Fleet

Auteurs : P. W. Singer en August Cole
Uitgever : Eamon Dolan/ Houghton Mifflin Harcourt, 2015
Omvang : 416 blz (Engels)
Prijs : € 21,99
ISBN : 9780544142848

We leven in een tijd waarin veel mensen met verwondering en soms ook onzekerheid naar de toekomst kijken. De technologische ontwikkelingen lijken zo snel te gaan dat het moeilijk is voor te stellen hoe onze manier van werken en leven er over vijftien jaar uit ziet. Niet voor niets doet bijna elk bedrijf aan innovatie en denkt na over begrippen als singulariteit, *internet of things* en *big data*. Ook de krijgsmacht tracht vanuit verschillende initiatieven meer helderheid te krijgen over wat al deze ontwikkelingen en nieuwe generatie wapensystemen voor haar gaan betekenen.

Helaas is het voorspellen van de toekomst niet eenvoudig. Ondanks alle kennis en technologie die ons ter beschikking staan zijn mensen slecht in staat vooruit te kijken. Uit onderzoek blijkt dat de toekomstvoorspellingen veelal onnauwkeurig zijn of de plank

zelfs volledig misslaan. Zo voorspelde niemand het einde van de Koude Oorlog. Een belangrijke oorzaak is dat mensen de neiging hebben te redeneren vanuit het heden. Actuele problemen worden geëxtrapoleerd naar de toekomst en de ontwikkelingen worden bekeken met een bril van vandaag. Om deze tekortkoming te ondervangen is meer creativiteit nodig. Wat daarbij kan helpen is het ontwikkelen van toekomstscenario's. Creatieve geesten als schrijvers en filmmakers kunnen daarbij helpen. Aan de hand van een verhaal is het makkelijk om het heden los te laten. Dit is precies wat P.W. Singer en August Cole in *Ghost Fleet* doen.

In het verhaal zijn de Verenigde Staten nog steeds het machtigste land ter wereld. De situatie in China is echter rigoureus veranderd. De communistische partij heeft haar macht verloren aan een alliantie van Chinese zakenlieden en militairen. Op het moment dat China in het Mariannentrog een enorme voorraad gas ontdekt durven de Chinezen met hulp van Rusland het aan de hegemonie van de Verenigde Staten uit te dagen. Met 'gebruikelijke' verassingsaanval op Pearl Harbour vallen ze de Verenigde Staten aan. De strijd die vervolgens los barst schetst een fascinerend beeld van hoe oorlog in de nabije toekomst er mogelijk uit komt te zien. Dit varieert van het gebruik van de nieuwste wapensystemen zoals de F-35, P-8 en een grote diversiteit aan drones tot het gebruik van drugs om menselijke beperkingen als vermoeidheid te onderdrukken tot kogelwerende kleding en 'Viz'-brillen, als vervanger van de smartphone. Oorlog breidt zich bovendien uit naar de domeinen cyber en ruimte met grote gevolgen voor de strijd ter land, ter zee en in de lucht.

De nieuwe technologieën en vijfde generatie wapensystemen bieden ongekende mogelijkheden. Ze hebben echter ook hun specifieke kwetsbaarheden waar de Chinezen slim gebruik van maken. GPS en communicatie satellieten worden uitgeschakeld of misleid, software gehacked en de in China gebouwde computers blijken te zijn voorzien van virussen waardoor bijvoorbeeld de F-35 een *homing* signaal uitzendt, wat de *stealth* eigenschappen van het vliegtuig nutteloos maakt en geavanceerde *combat management* systemen vooral voor verwarring en besluiteloosheid zorgen. Kortom de moderne Amerikaanse wapensystemen blijken uiterst kwetsbaar en de militairen zijn zonder eigenlijk niet meer in staat te functioneren. De titel van het boek slaat op de Amerikaanse mottenballen vloot die de Verenigde Staten tijdens de Koude Oorlog achter de hand hielden. De Verenigde Staten hebben deze vloot nog steeds en aangezien deze *off-line* is en met oude computertechnologie werkt is zij als enige nog in staat een antwoord geven op de Chinese aanval.

Singer en Cole slagen er in de lezer mee te nemen naar de toekomst zonder te vervallen in science fiction. Het verhaal blijft voldoende herkenbaar en geloofwaardig door de aandacht voor technische en militaire details en realistische geopolitieke verhoudingen. De voor een fictie uitgebreide verantwoording draagt hier zeker aan bij. *Ghost Fleet* is vergelijkbaar het betere werk van Tom Clancy, Red Storm Rising, waarin Clancy tijdens de Koude Oorlog beschreef hoe een Oost-West confrontatie er uit zou kunnen zien. Net als in de boeken van Clancy is een zwak punt van *Ghost Fleet* dat de personages - zoals een marineofficier die eigenlijk niet meer wil varen, een surfster die het verzet in gaat en een ontevreden Russische militair – oppervlakkig blijven. Toch voldoet het, want de verhaallijnen bieden de lezer voldoende ondersteuning om zich de toekomst in kunnen beelden. Daar ligt dan ook de kracht en het belang van *Ghost Fleet*, dat een sluier oplicht over de wijze waarop oorlog in de toekomst mogelijk uit ziet en daagt de lezer uit creatief na te denken over wat alle ontwikkelingen voor hem of haar en de krijgsmacht zou kunnen gaan betekenen in de misschien niet eens zo verre toekomst.

LTZ 1 drs. R.M. de Ruiter

AANKONDIGING

2 april 2016 Utrecht

Defensie Bridge Kampioenschap 2016

Voor informatie en inschrijving:
www.defensiebridgekampioenschap.wordpress.com

Het inschrijfgeld bedraagt € 40,00 per paar (incl. uitgebreide lunch).
De inschrijving sluit op 30 maart 2016.

10X AAN HET WOORD

LTZ2 (LD) SOPHIE JANSEN-GRIFFIOEN MSC

Geboortedatum	**21 augustus 1991**
Datum in dienst	**18 augustus 2009**
Opleiding	**WO bachelor Militaire Bedrijfswetenschappen, Nederlandse Defensie Academie**
Functie	**Toegevoegd Hoofd Logistieke Dienst op Zr. Ms. Evertsen**
Marine	**Meerdere familieleden zijn of waren werkzaam binnen de marine. De opleiding, flexibiliteit en de uitdagingen binnen de marine zorgen voor ervaringen die geen andere organisatie kan bieden. Deze combinatie wilde ik niet missen!**

AMBITIE

Tijdens mijn carrière wil ik binnen de verschillende gebieden van de marine werken en een brede operationele ervaring opdoen. Tussendoor wil ik mijn Master HRM halen.

BEWONDERING

Mensen die altijd klaar staan voor anderen en zich inzetten voor mensen die het moeilijk hebben.

VOORBEELD

Ik heb geen specifiek voorbeeld.

ERGERNIS

Te laat komen.

BELANGRIJKE ERVARING

Operationele inzet tijdens missie Tricolette. Fantastische tijd gehad aan boord van Zr. Ms. Karel Doorman.

MOTTO

Behandel een ander net zoals je zelf behandeld wilt worden.

TOEKOMSTPERSPECTIEF

Gezond en gelukkig leven staat bovenaan, daarnaast hoop ik gedurende mijn carrière uitgedaagd te worden. Uiteindelijk zou ik mij binnen P&O, werving en selectie of opleidingen willen specialiseren.

PENSIOEN

Dat is nog heel ver weg.

FAVORIETE SERIES

Game of Thrones en Breaking Bad!

KVMO

Weinig mee te maken gehad, misschien toch nog eens in verdiepen.

KLTZE b.d. Jan Nuboer

340 jaar geleden:

De bevrijding van 26 Hongaarse predikanten door admiraal de Ruyter op 11 februari 1676

Michiel Adriaenszoon de Ruyter, geschilderd door Ferdinand Bol, 1667. (nl.wikipedia.com)

In de stad Hongaarse stad Debrecen (dat ook wel bekend staat als 'het Calvinistische Rome') staat een monument ter ere van admiraal de Ruyter. Deze heeft op 11 februari 1676 ervoor gezorgd dat 26 Hongaarse predikanten, die al negen maanden lang als galeislaven verbleven op Spaanse galeien in Napels, werden bevrijd.

Deze bevrijding is voor de Nederlandse geschiedenis niet van groot belang geweest en daarom een relatief onbekend historisch feit, maar voor Hongarije is dit enorm belangrijk geweest. Het wordt beschouwd als het grootste succes in de strijd om godsdienstvrijheid in Hongarije. Elk jaar wordt begin februari voor het praalgraf van de admiraal in de Nieuwe Kerk in Amsterdam door de Hongaarse ambassadeur een krans gelegd om deze bevrijding te herdenken.[1]

Wat eraan voorafging

In 1674 bestond Hongarije uit drie delen: een Turks middendeel, een onafhankelijk Zevenburgen in het oosten en een koninkrijk onder Oostenrijks (Habsburg) bestuur in het noorden en westen. In dat laatste gebied werden tijdens de contra-reformatie gereformeerde en lutherse predikanten gesommeerd zich te bekeren tot het katholicisme. Een aantal weigerde. Zij werden ter dood veroordeeld, maar dank zij hevige protesten van protestantse landen werd de straf niet uitgevoerd. Uiteindelijk werden er 42 op 18 maart 1675 van Presburg (het tegenwoordige Bratislava) onder dwang gedeeltelijk te voet naar Triëst gevoerd[2], per schip naar Pescara en daarna te voet via Chieti, Capracotte, Isernia en Aversa naar Napels.[3] Ze werden ongeveer 15 km per dag voortgedreven, gedurende 25 dagen, elk voorzien van een stalen halsband, in een lange rij met kettingen met elkaar verbonden. Onderweg waren er 9 omgekomen door mishandeling of achtergelaten in de gevangenis van Chieta omdat zij zich niet meer verder konden voortslepen. Gevangenen op weg naar de galeien werden als regel onderweg extra zwaar mishandeld, opdat alleen de sterksten als bruikbare krachten op de galeien zouden aankomen. Drie predikanten wisten, wonderlijk genoeg, te ontsnappen.[4] De dertig die het overleefd hadden werden op 7 mei voor 50 Napelse dukaten per man verkocht aan de Spaanse onderkoning van het koninkrijk Napels (dat destijds het gehele onderste deel van de 'laars' van Italië omvatte). Zij werden in Napels als galeislaven of als dwangarbeiders ingezet. Hiervan verdronken er drie op 2 juli en één stierf nog door uitputting.[5] Zo waren er eind 1675 nog 26 over.
De voortdurende protesten van de protestantse landen

'Gevangenen op weg naar de galeien werden als regel onderweg extra zwaar mishandeld'

hadden geen effect. De Staten-Generaal besloot om De Ruyter, die met een vloot in de Middellandse Zee verbleef, opdracht te geven moeite te doen om de bevrijding van deze ongelukkige mannen te bewerkstelligen.

De voorbereiding

Op verzoek van Spanje was admiraal de Ruyter in augustus 1675 met een vloot naar de Middellandse Zee gestuurd om de Spaanse vloot te helpen tegen de Fransen. Deze vloot lag op 20 december 1675 voor anker in de baai van Milazzo, op de noordoostpunt van Sicilië. Op die dag ontving de vlootpredikant van het vlaggenschip de Eendracht, Theodorus Westhovius, twee brieven in het Latijn geschreven, afkomstig van de 26 Hongaarse predikanten met het verzoek om bij de Spanjaarden hun bevrijding te bepleiten. Toen hoorde admiraal de Ruyter voor het eerst iets over de Hongaarse predikanten. De Ruyter vroeg toen aan de onderkoning van Sicilië om aan de onderkoning van Napels te schrijven met het verzoek hen vrij te laten. De onderkoning zei dat hij dat speciaal uit sympathie voor De Ruyter zou doen.
Op 1 januari 1676 ontving De Ruyter een aantal documenten uit Den Haag met uitgebreide achtergrondinformatie over deze predikanten.

Na de slag bij Stromboli tegen de Franse vloot kwam de vloot op 18 januari 1676 weer ten anker in de baai van Milazzo. De onderkoning kwam aan boord bij De Ruyter en deze vroeg hem wat voor antwoord er was gekomen uit Napels, over de vrijlating van de predikanten. De onderkoning zei hierop: 'Zoo gunstig een antwoordt, dat ik aan hunne verlossing niet kan twyffelen'.[6] Hierdoor werd De Ruyter vermoedelijk gerustgesteld.

Het liep nu tegen het einde van de zes maanden die De Ruyter in de Middellandse Zee mocht blijven, dus hij besloot om thuis te varen. De Spaanse autoriteiten protesteerden. Zij hadden gehoord dat hij nog zes maanden langer zou moeten blijven. Maar De Ruyter had daaromtrent geen opdracht uit Den Haag ontvangen. Hij besloot dus naar Nederland te vertrekken, maar, op aandringen van de Spaanse onderkoning, wel via Napels en Livorno, daar kon hij misschien nog de brief aantreffen met de opdracht nog langer te blijven. Op 22 januari vertrok hij en bij Napels bleek er geen brief bij de Nederlandse consul te zijn aangekomen, dus hij besloot door te varen naar Livorno. Vooruitgestuurde schepen kwamen 4 februari terug uit Livorno met een brief van de Prins en de opdracht zijn verblijf in de Middellandse Zee met zes maanden te verlengen. De Ruyter ging direct op tegenkoers, richting Napels, om te bevoorraden. Op dinsdag 11 februari kwam de vloot ten anker in de baai van Napels, zo dicht mogelijk onder de wal. De boot en de sloep van de Eendracht werden daarna, zoals gewoonlijk, in het water gezet. Hierbij werd een ra als hijsarm gebruikt.
Het bleek weldra dat de predikanten niet waren vrijgelaten. De Ruyter moet hierover zeer teleurgesteld zijn geweest. Hij had immers ruim drie weken tevoren van de onderkoning van Sicilië de stellige indruk gekregen dat de bevrijding van de predikanten spoedig plaats zou vinden. Eens te meer hadden de Spanjaarden hun woord niet gehouden.

Dicht onder de wal

Elk groot oorlogsschip had een boot en een sloep achter elkaar, maar meestal in elkaar, aan dek vastgesjord staan. Een boot had zes roeiers en maximaal tien passagiers, een sloep vier roeiers en zes passagiers. Een groot deel van het materiaal, brandhout, water en voeding, benodigd voor 450 man gedurende een aantal weken moest aan boord worden geroeid, daarom ankerden de grote schepen zo dicht mogelijk onder de wal (een mijl, 1852 meter, was ongeveer twintig minuten roeien).

Napels in de 17e eeuw, gezien in noordwestelijke richting.

De uitvoering

Hieronder volgt een beschrijving van de gebeurtenissen zoals die zich naar alle waarschijnlijkheid op die avond en nacht en de daarop volgende dagen hebben voorgedaan.[7]

Diezelfde avond nog, 11 februari, kwam Don Fernando Joaquín Fajardo de Requeséns y Zúñiga, 6e Markies de los Vélez (1635-1693), onderkoning van Napels sinds 1675, met een aantal statiesloepen en veel vertoon langszij de Eendracht en werden de onderkoning en zijn uitgebreide gevolg welkom geheten aan boord. Het gezelschap verdween in de kajuit. Zodra de receptie daar ten einde liep en de leden van het gevolg van de onderkoning het schip van onder tot boven gingen bekijken, nam De Ruyter de onderkoning, 28 jaar jonger dan hijzelf, die hij nu voor het eerst ontmoette, apart, voor een gesprek onder vier ogen. Hij zei hem: 'Ik kan nu onmogelijk blij zijn met uw hartelijke ontvangst en met de eer die u mij betuigt, omdat de predikanten nog niet zijn vrijgelaten'. De markies

antwoordde dat de Spaanse koning en de Duitse keizer eigenlijk zelf eerst hun toestemming moesten geven om ze vrij te laten. De Ruyter toonde zich over die opmerking zo teleurgesteld en zichtbaar bedroefd, dat de markies toegaf, op voorwaarde dat die predikanten dan niet in een gebied van de Spaanse koning of de Duitse keizer aan wal zouden worden gezet. Die toezegging kreeg hij van De Ruyter en daarna was de onderkoning bereid de predikanten vrij te laten. Hij deed dit weliswaar zonder toestemming van de koning, maar hij was ervan overtuigd dat het in het belang van Spanje was, de admiraal ter wille te zijn.

De Ruyter liet er geen gras over groeien, hij nam geen risico. Hij had reeds al te vaak de onbetrouwbaarheid van de Spaanse autoriteiten ondervonden. Hij stelde dus de onderkoning vlak voor diens vertrek naar de wal op de hoogte van zijn besluit de predikanten nu onmiddellijk op te laten halen, zelfs nu het al donker was. Hiertoe bleef er een Spaanse officier van het gezelschap achter om de sloepen de weg te wijzen.
Nog vóór het vertrek van de Spaanse hoogwaardigheidsbekleders werden de sloepsbemanningen opgeroepen om in de boot en de sloep af te dalen. De Ruyter stuurde dominee Westhovius mee naar de wal, omdat deze met de Hongaren in het Latijn zou kunnen communiceren.
De Spaanse officier en de dominee namen in de sloep plaats en samen met de boot ging men eerst naar de Gouda, het schip van de onderbevelhebber van de vloot, admiraal den Haen, die een eind verderop voor anker lag. Samen met de sloep van de Gouda werd geroeid naar de kleine haven waarin de galeien lagen afgemeerd waarin de geboeide slaven verbleven. De commandant van de galeien had inmiddels opdracht gekregen de predikanten vrij te laten. Deze werden tot hun grote verbazing van hun boeien ontdaan en in de beide sloepen en in de boot geplaatst. Men stak van wal. Daar zaten zij dan, totaal 23 man, in de donkere nacht luisterend naar het regelmatige plonzen van de riemen in het water. Zij zagen de lichtjes van Napels in de verte steeds kleiner worden. Toen beseften zij dat zij vrij waren. Overmand door emoties dankten zij God uit de grond van hun hart dat hun gebeden verhoord waren met deze wonderbaarlijke verlossing.
De eerste nacht werd op de Gouda doorgebracht. De volgende dag vertrokken de boot en de sloep weer naar de Gouda en weldra kwamen de 23 bevrijde predikanten langszij de Eendracht, bij de trap die zij met moeite

Don Fernando Joaquín Fajardo de Requeséns y Zúñiga, VI marqués de los Vélez (1635-1693), onderkoning van Napels, één der 'Grandes' van Spanje. (es.wikipedia.org)

'Alleen iemand met een hart van steen zou zo'n treurig schouwspel onbewogen aan kunnen zien'

beklommen. Bijna boven gekomen werden ze door twee stevige maats onder de oksels gepakt, omhoog gehesen en aan dek gezet. De een na de ander kwam zo aan dek te staan, trillend, met knikkende knieën, totaal 23 man. Nu, met het daglicht, kon men pas goed zien hoe zij eruit zagen. In de woorden van Brandt: 'Zy quaamen in een jammerlycke gestalte in de Hollandtsche vloot, met verscheurde kleederen, half naakt, met uitgemergelde lichaamen, afzienlyk door builen en wonden'.[8]
Ook Basnage merkt op: '…il auroit fallu avoir le cœur bien dur pour n'être pas touché d'un spectacle si triste' ('Alleen iemand met een hart van steen zou zo'n treurig schouwspel onbewogen aan kunnen zien').[9]

Aan boord van deze schepen mocht het scheepsvolk niet verder naar het achterschip komen dan de grote mast (alleen wel voor werkzaamheden). De mannen stonden zich te verdringen om dit te zien. Sommigen klommen in het want om het van een grotere afstand te kunnen waarnemen. De schepelingen, met een gemiddelde leeftijd van 24 jaar, keken vooral met veel medelijden naar die predikanten die grijs van ouderdom waren.

Admiraal de Ruyter keek toe vanaf het hoger gelegen halfdek. Hij zag er trots, zeer tevreden en opgelucht uit. Toen al die haveloos geklede mannen aan dek stonden, begon er één te zingen en de anderen vielen in, dit was duidelijk een psalm. De matrozen, dat ruwe volk, die ademloos toekeken, namen hun mutsen af. Dit was een zeer geladen en magisch moment.
Daarna nam admiraal de Ruyter het woord. Hij heette hen welkom aan boord van zijn schip. Dominee Westhovius vertaalde het in het Latijn, hij was tolk. Een van de predikanten antwoordde en sprak grote dankbaarheid uit namens allen. Hij zei o.a. dat er tijdens hun gevangenschap altijd een grote eenheid en solidariteit was geweest en dat ze altijd alles onder elkaar hadden gedeeld, de gereformeerde en lutherse predikanten. De admiraal sprak toen: 'Gaat dan heenen, en doet uw best, een ieder by de zynen, dat gy, t'huis koomende, één mooght zyn of worden, en ik zal nooit aangenaamer dank ontfangen'.[10]
Later op de dag werden er nog drie predikanten van de wal gehaald, twee uit een gevangenis en een uit een ziekenhuis, waar hij geboeid werd aangetroffen. Het totale aantal was nu 26. Dank zij admiraal de Ruyter, zijn vasthoudendheid, zijn tact, zijn krachtige, maar toch vriendelijke optreden, was de bevrijdingsactie met succes bekroond.
De predikanten werden over de schepen verdeeld. Er bleef er één op de Eendracht. Een week later ging de vloot anker op. Na een onderhoudsperiode in Palermo, kwam de vloot 20 maart weer ten anker in de baai van Milazzo. Op 25 maart konden de predikanten daar overstappen op een Engels schip dat hen naar de republiek Venetië heeft overgebracht waar zij uiteindelijk op 24 april aankwamen. Ze waren zes weken lang op de Nederlandse schepen geweest en in die tijd waren ze goed verzorgd en aangesterkt.

'De dankbaarheid van de bevrijde predikanten was onvoorstelbaar groot.' (www.deruyter.org)

De goede afloop

Admiraal de Ruyter was natuurlijk uiterst tevreden met de goede afloop. Hij 'had wat' met predikanten, zijn beide schoonzoons waren ook predikant. Ik laat hem ten slotte graag zelf aan het woord in een brief die hij schreef op 24 maart 1676, ruim twee maanden voor zijn dood, aan zijn schoonzoon, dominee Pots:

'…De Hungarische ontslagene gevangen predicanten, die in 's landts vloote verdeelt sijn, sijn met onse prolongatie niet geresolveert omme alhier langer te verblijven, maer trachten met een Engelsman dien hier ter reede leght over te gaen, dewelcke van hier op Venethiën verseijlt en soo voorts over lant, waer gearriveert sijnde yder oft gesaementlijck naer haer vaderlant op 't spoedichste soecken te vertrecken, waerinne mijns oordeels gemelte Heeren geen ongelijck can geeven, alsoo yeder in sulcke ongelegentheijt als desen geweest zijnde, ten hooghsten naer en bij de sijne te coomen moet trachten en verlangen…'.[11]

('…De bevrijde Hongaarse predikanten die over de schepen verdeeld zijn, hebben besloten niet langer op de vloot te blijven, nu wij ons verblijf in de Middellandse Zee moeten verlengen. Ze trachten op een Engels schip, dat hier ook ten anker ligt, over te stappen, dat naar Venetië zal gaan. Vervolgens zullen ze proberen zo snel mogelijk naar hun vaderland door te reizen, alleen of in groepsverband. Ik kan ze daarin geen ongelijk geven, want iemand die zo veel ellende heeft doorgemaakt als deze mensen, zal moeten proberen zo gauw mogelijk bij familie en vrienden terug te keren…').

Helaas heeft De Ruyter nooit geweten dat deze actie zó enorm belangrijk zou zijn voor Hongarije, dat er tegenwoordig bij zijn praalgraf elk jaar ter herdenking een krans wordt gelegd door de ambassadeur van Hongarije.

KLTZE b.d. J.F. (Jan) Nuboer werd in 1959 als officier beëdigd en verliet de KM in 1991. Voornaamste plaatsingen: Hr. Ms. Noord Brabant (1966-68), MLD betrokken bij Atlantic vliegtuigen (1968-75), Hr. Ms. Tjerk Hiddes (1975-77), bij Marat Washington (1980-83), DMKM afd. onderwaterdetectie, Project office AOR Madrid (1988-91). Sinds 1991 permanent wonende in Frankrijk en betrokken bij de Stichting 'De Ruyter'.

Noten

1 Op 6 februari 2016 zal dit weer het geval zijn, met twee interessante lezingen, voor meer informatie, zie www.deruyter.org.
2 Jacques Basnage de Beauval, 'Annales des Provinces Unies jusqu'à la paix de Nimègue, tome II, 1726', blz 639.
3 Abraham van Poot, 'Naauwkeurig Verhaal van de Vervolginge aangerecht tegens de Euangelise Leeraaren in Hungarien', 1684, blz 101.
4 Lázsló J. Nagy: 'Prisonniers protestants hongrois sur les galères de Naples et leur rédemption (1675 – 1676)', in: *Cahiers de la Méditerrannée,* no 65 2002, Paragraaf 16.
5 Gerard Brandt, 'Het Leven en Bedryf van den Heere Michiel de Ruyter', 1687, blz 941.
6 Brandt blz 954.
7 Brandt blz 961 – 969.
8 Brandt blz 962.
9 Basnage blz 642.
10 Brandt blz 963.
11 R. Prudhomme van Reine, 'Rechterhand van Nederland', 7e druk 2015, blz 373.

Agenda KVMO 2016

Werkbezoeken hoofdbestuur

25 april Rotterdam
17 okt Den Helder
28 nov Doorn

Evenementen/vergaderingen

15 feb Publiek debat over nut en noodzaak Onderzeedienst, i.s.m. Atlantische Commissie (zie ook achterkant van dit Marineblad)
16 juni KVMO Algemene Vergadering & Symposium, Den Haag. Keynotespeaker J. van Aartsen, burgemeester Den Haag
23 juni Gecombineerde Ledenraad GOV|MHB en Sectorraad CMHF-sector Defensie, Frederikkazerne, Den Haag
13 okt 64-jarigendag KVMO, Amsterdam

Zie ook www.kvmo.nl, onder 'Activiteiten' voor een volledig overzicht en actuele informatie

Pensioenvoorlichting

Het afgelopen jaar zijn de AOW en het aanvullend pensioen bijna dagelijks in het nieuws geweest. Veelal zijn het negatieve berichten, die zonder achtergrondinformatie lastig zijn te begrijpen.

De GOV|MHB, waarbij de KVMO is aangesloten, organiseert dit jaar voor haar leden vier pensioenvoorlichtingsbijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten wordt informatie gegeven over de ontwikkelingen rond de UKW, AOW en het aanvullend pensioen en over wat men eventueel zelf kan regelen.
Ook is er ruimte voor discussie: de GOV|MHB wil weten wat u van de huidige ontwikkelingen vindt, zodat uw mening kan worden meegenomen in de diverse fora waarin de GOV|MHB uw pensioenbelangen behartigt.

De bijeenkomsten zijn bedoeld voor actieven en gepensioneerden, militairen én burgerambtenaren. Vanwege de verschillen in de pensioenregelingen worden de bijeenkomsten voor burgers en militairen wel gescheiden gegeven.

Ook voor de jongere actieve leden zullen de bijeenkomsten een eye-opener zijn: zeker iets om niet te missen!

De bijeenkomsten gaan plaatsvinden in Den Helder, Utrecht, Breda en Havelte. Zodra de precieze locaties en data bekend zijn worden deze gepubliceerd op **www.prodef.nl.**

Gezocht: herdenkingsraam voor de KXVIII

Het Marinemuseum werkt samen met de TU Delft en studenten van de Universiteit van Amsterdam aan een nieuw onderdeel van de permanente expositie Schip en Werf. Onderwerp is de wereldreis van de onderzeeboot KXVIII, tijdens welke geofysicus en geodeet Vening Meinesz zijn beroemde zwaartekrachtbeproevingen uitvoerde. Ter herinnering aan deze reis werden door het comité 'onze marine' gebrandschilderde ramen aangeboden aan de onderzeedienstkazernes in Soerabaja en Den Helder. De ramen zijn door atelier Mengelberg in Zeist vervaardigd.

Het gebouw van de onderzeedienstkazerne in Den Helder is gesloopt. Het Marinemuseum zou graag weten waar het herdenkingsraam of delen ervan gebleven zijn. **Wie heeft er een tip? info@marinemuseum.nl of 0223-657534.**

IN MEMORIAM

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

Mevrouw **M.C. Crince Le Roy-Portielje**, weduwe († 2 januari 2016)
KLTZSD b.d. ing. **H.P. van Weerdt** († 24 december 2015)
KTZT b.d. **W.A. van Wijk (**† 13 december 2015)
KLTZ b.d. **A.W. Gerretsen** († 27 november 2015)
Mevrouw **I.M. uit de Bos-van der Naaten,** weduwe († 22 november 2015)
LTZA 2 OC b.d. **J.C. Sep (**† 5 november 2015)
KTZ b.d. **J.P.H. van Noort** († 10 oktober 2015)

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

Afdelingsactiviteiten eerste helft 2016

AFDELING NOORD

Nnb **Zie www.kvmo.nl, bij Activiteiten**

AFDELING MIDDEN

1 feb / 5 apr **Afdelingsborrels**
Locatie : PKC, Bruin Café, Den Haag
Tijd : 16.30-18.30 uur

7 jun **BBQ**
Locatie : Frederikkazerne, Den Haag
Tijd : 16.30 -19.30 uur

AFDELING ZUID

25 feb **Borrel met lezing en diner (KVNRO)**
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 17.00 uur

24 mrt **Borrel met lezing en diner (KVEO)**
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 17.00 uur

24 april **Oranjeborrel met broodmaaltijd (KVMO)**
Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 13.00 uur

30 april **Bezoek aan nieuwe Gentse Floraliën, gevolgd door maaltijd (KVEO)**
Details volgen

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

Alle activiteiten staan open voor KVMO leden, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt. Voor vragen of nadere informatie over het programma kunt u mailen naar: **KVMOZuid@aim.com**

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET MAARTNUMMER IS 15 FEBRUARI 2016.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

Ere-leden:
KTZT b.d. ir. S.J.J. Hoffmann
KOLMARNS b.d. A.H.P. Knoppien
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
KTZ mr. N.A. Woudstra
Secretaris:
LTZ 2 OC (LD) R. Groen
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt

Namens Afdeling Noord
LTKOLMARNS T.A. van Dishoeck
Namens Afdeling Midden
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
Namens Afdeling Zuid
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
Namens Werkgroep Postactieven
KTZT b.d. W. Helleman
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
vacature
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
LTKOLMARNS T.A. van Dishoeck
KLTZ P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 ing. R.A. Paarlberg
LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden

Midden:
KLTZ ing. W.P. Groeneveld
KTZ (TD) ir. J.J. Bleijs
KLTZ b.d. J. de Jonge

Zuid:
KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
maj KL b.d. P. van der Laan
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KLTZA b.d. P.A. Brons
(postactieven)
KLTZ (TD) T.S. van Tongeren

Caribisch Gebied:
KLTZ (LD) drs. P.J. van Roon

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

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

UITNODIGING

Onbekend maakt onbemind?

15 FEBRUARI 2016

Publiek debat over nut en noodzaak van de Nederlandse Onderzeedienst in de wereld

De Gezamenlijke Officierenverenigingen (GOV) en de Atlantische Commissie organiseren op maandag 15 februari een publiek debat over nut en noodzaak van onderzeeboten in de huidige veiligheidsomgeving.

Vier specialisten geven inleidingen over de vraag waarom onderzeeboten een onmisbare strategische defensiecapaciteit zijn, welke taken zij uitvoeren, waarom het Nederlandse maritiem-expeditionaire concept daarvoor bij uitstek geschikt is en wat de waarde van inlichtingen voor Nederland is.
Voormalig **minister-president Piet de Jong** opent de bijeenkomst met een videoboodschap over onderzeeboten.

Het volledige programma staat op **www.kvmo.nl** onder Activiteiten

Datum	**maandag 15 februari 2016**
Tijd	17.30-19.00 uur
Sprekers	o.a. **KTZ Niels Woudstra** (NLDA); **KTZ Hugo Ammerlaan** (Onderzeedienst); **SBN Pieter Bindt** (MIVD)
Moderator	**KLTZ b.d. Jeroen de Jonge** (TNO)
Locatie	Perscentrum Nieuwspoort, Lange Poten 10, Den Haag
Aanmelding	www.atlcom.nl/atlantische-commissie/aanmelding