

MARINEBLAD

NUMMER 1 | FEBRUARI 2019 | JAARGANG 129



Wordt 2019 het jaar voor Defensie en haar personeel?

ACTUEEL
Innovators binnen
de marine

TACTIEK
Water in plaats
van militairen

COLUMN
Holslag over een
Euraziatische citadel

Inhoud



4



11



24



29

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 10 **JONATHAN HOLSLAG**
- 16 **SERGEI BOEKE**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **DE VERANDERING ZIJN**
Berend van de Kraats
- 11 **ZR. MS. ADDER, SS CONDOR EN DE KUSTWACHT**
Henk Stapel
- 18 **WATER IN PLAATS VAN MILITAIRES**
Floribert Baudet en Henk de Jong
- 24 **SAMBA AAN DE MAAS**
Anselm van der Peet

MENSEN / ACTIVITEITEN

- 17 **AANKONDIGING KOOP SYMPOSIUM**
- 28 **OPROEP OFFICIEREN-DETACHEMENT VETERANENDAG**
- 29 **KVMO VETERANENDAG**
- 31 **KVMO ACTIVITEITEN**
- 31 **IN MEMORIAM**

VASTE RUBRIEKEN

- 9 **CARTOON**
- 30 **KVMO ZAKEN**


www.kvmo.nl


Marineblad is een uitgave van
de Koninklijke Vereniging
van Marineofficieren

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KTZ ing. M.E.M. de Natris
mw. drs. M.L.G. Lijmbach

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

Artikelencommissie
drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz,
KLTZ (LD) mr.dr. M.D. Fink, LTZ1 (LD) C.F.L.
Ghijzen, KLTZ (TD) F.G. Marx MSc., LTZ1 (TD)
dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der Peet,
LTZ1 dr. R.M. de Ruiter, LTKOLMARN'S
R.A.J. de Wit

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

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukkerij
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Advertenties
070-383 95 04

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

Copyright Marineblad
Overname van artikelen is enkel toegestaan na
schriftelijke toestemming van de redactie en
onder uitdrukkelijke vermelding van de bron.
Artikelen in het Marineblad vertolken niet
noodzakelijk de visie van het hoofdbestuur van
de Koninklijke Vereniging van Marineofficieren
of van de redactie. De inhoud van artikelen blijft
geheel voor verantwoording van de auteur(s).
Richtlijnen voor het schrijven en aanleveren van
artikelen zijn in te zien op www.kvmo.nl onder
'Marineblad'.

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

foto cover: Zr. Ms. Evertsen tijdens Nordic Archer,
juni 2018. (MCD/Gerben van Es)

De KVMO maakt deel uit van de



Column



De eerste maand van het jaar is voorbij gevlogen. Het jaar 2019 moet het jaar van Defensie en haar personeel worden. Het kabinet Rutte III zal zowel op het arbeidsvoorwaardelijke als materiële vlak duidelijkheid moeten gaan verstrekken. Wat gaat de herijking van de krijgsmacht zoals in de Defensienota is beschreven voor het personeel, Defensie en Nederland betekenen?

Op het arbeidsvoorwaardelijke vlak zal het kabinet een signaal moeten gaan afgeven. Het eerste loonstrookje zal voor velen een teleurstelling zijn geweest. Het positieve fiscale effect is door de stijging van de pensioenpremie en de ziektekostenpremie van eventuele familieleden veelal verdampt. Van de beloofde koopkrachtverbetering in 2019 kan dus alleen sprake zijn als de salarisverhoging de verwachte inflatie van 2,3% gaat overtreffen. Voor nadere details verwijst ik u graag naar mijn weblog 'De waarheid' van 22 januari jl. op www.kvmo.nl.

Voordat Defensie een signaal richting haar personeel kan aangeven moet het overleg worden hervat. De centrales van overheidspersoneel hebben daarom in het belang van het defensiepersoneel besloten om in de maand januari in overleg met de staatssecretaris te gaan om te bezien of er vanuit het kabinet extra financiële middelen ter beschikking zijn gesteld om het arbeidsvoorwaardelijke proces weer vlot te trekken. Extra middelen, omdat het personeel het arbeidsvoorwaardenresultaat massaal heeft afgewezen. De KVMO heeft richting de bewindslieden aangegeven dat als het arbeidsvoorwaardelijk overleg wordt hervat, het loongebouw in relatie tot een nieuw pensioensysteem moet worden meegenomen, aangezien onze leden duidelijk hebben gemaakt dat zij geen 'blanco cheques' meer accepteren.

Ook op het materiële vlak zal er duidelijkheid moeten worden gegeven. Gaat het kabinet serieus investeren in onze krijgsmacht en dus ook onze Koninklijke Marine om deze 'state of the art' te maken? Zodat wij als militairen daadwerkelijk ons werk naar behoren kunnen uitvoeren en kunnen vechten voor onze vrede, welvaart en veiligheid als dit in ons belang nodig is? Of blijft het bij 'pappen en nathouden'? Als dit aan de orde is moeten onze politici zich goed realiseren wat de gevolgen hiervan zijn. Uit de column van Jonathan Holslag blijkt dat China en Rusland ons 'met huid en haar opeten' als het kabinet verzaakt. Onze militairen maken met onze verouderde wapensystemen namelijk geen schijn van kans tegen innovatieve tegenstanders.

In het artikel 'De verandering zijn' van LTZ 1 Berend van de Kraats draait alles om innovatie. Berend is een rebel, ontwikkelaar en een facilitator. Als commandant van Zr. Ms. Walrus vertrouwde hij op zijn bemanning om creatief, adaptief en betrokken te zijn. Het concept, een adaptieve *mindset* BOOST genaamd wordt op dit moment uitgerold bij zeven eenheden defensiebreed, waaronder Zr. Ms. Van Speijk. Zijn droom is geen verandertraject naar een volgend punt op de horizon maar het omarmen van een proces van continue verandering.

Dit zal hard nodig zijn wil Defensie adaptief blijven, zowel op het materiële als het personele vlak. De ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en in de technologie gaan zo snel dat adaptiviteit en creativiteit noodzakelijk zijn om te overleven. Ik hoop dan ook dat 2019 voor Defensie en haar personeel een adaptief en creatief jaar wordt. Op naar een voor haar taak berekende, innovatieve en gevulde krijgsmacht.

Ik sluit dit voorwoord af met de droeve mededeling dat op 23 december jl. oud-voorzitter KVMO KOLMARN'S b.d. Anton Kok is overleden, zie ook pagina 30. De KVMO wenst zijn nabestaanden veel sterkte met het verwerken van dit grote verlies.



weblog voorzitter
www.kvmo.nl



@voorzitter_kvmo

DE VERANDERING ZIJN

INLEIDING VAN DE REDACTIE

De afgelopen jaren is er veel aandacht geweest voor het thema innovatie, zowel binnen als buiten Defensie. Enerzijds was dit een reactie op de veelal technologische veranderingen in de wereld om ons heen. Anderzijds zien velen innovatie als een antwoord op de vele vragen waar Defensie mee worstelt. Ook als Marineblad hebben we veel aandacht besteed aan innovatie. We hebben geschreven over hoe innovatie tot stand kan komen en waar innovatie toe kan leiden, bijvoorbeeld op nieuwe schepen.

Terwijl niemand lijkt te twijfelen aan het belang en de noodzaak van innovatie, zijn diegenen die innovatie tot stand moeten brengen – de innovators, de vernieuwers – relatief buiten beeld gebleven in het Marineblad. Voor de redactie was dit aanleiding om op zoek te gaan naar de vernieuwers binnen onze organisatie en aan hen te vragen hoe zij zich hebben ontwikkeld tot drijvende kracht achter de innovaties binnen de marine. Het doel van de redactie met dit artikel is daarbij tweeledig. We willen de vernieuwing in ons bedrijf een gezicht geven. Het zijn uiteindelijk mensen die zorgen dat een nieuwe techniek, werkwijze of toepassing resulteert in het oplossen van een probleem. Daarnaast willen we de vele marinemannen en -vrouwen met goede ideeën inspireren de ruimte te pakken om te innoveren. We zijn ervan overtuigd dat deze er is maar begrijpen ook dat het niet altijd makkelijk is om ideeën te ventileren, laat staan ze in praktijk te brengen.

In dit artikel laten we LTZ1 Berend van de Kraats aan het woord. Een ervaren zeeofficier. Gepokt en gemazeld bij de onderzeedienst, lanceerde hij als onderzeebootcommandant het programma 'Das Boost'. Wat begon als een vitaliteitspilot op het gebied van voeding en slaap, groeide uit tot een andere manier van samenwerken en omgang aan boord. De potentie van *Das Boost* viel ook anderen buiten de marine op en zodoende is Berend gevraagd dit ook buiten de onderzeedienst 'uit te rollen'. Het bredere project is BOOST gaan heten (zie de kadertekst verderop in dit artikel voor meer achtergrond over het programma). Zo heeft hij recent een programma afgerond bij de Luchtmobiele Brigade en werkt hij nu aan het institutionaliseren van de gedachte achter BOOST. Dit artikel gaat echter niet zozeer over de beweging BOOST zelf maar over hoe Berend zich, met vallen en opstaan, heeft ontwikkeld tot één van de vernieuwers binnen de marine, die we in de huidige tijd zo hard nodig hebben.



Das Boost is gestart als vitaliteitspilot aan boord van Zr. Ms. Walrus. (MCD)

In mei 2019 leg ik mijn commando van een onderzeeboot neer. Een mooie mijlpaal en daarmee een natuurlijk moment om terug te blikken. De redactie van het Marineblad heeft mij gevraagd mijn ervaringen bij de marine met u te delen.

De termen krijger, manager en diplomaat worden gezien als noodzakelijk kerncompetenties van de marineofficier. Hier lag dan ook de nadruk tijdens mijn opleidingen. Echter als ik nu, na vijftien operationele jaren, terugkijk, besef ik dat (de ontwikkeling van) houding en gedrag doorslaggevend was. Houding en gedrag laten zich beschrijven in rollen. Niet in competenties. Mijn spreken de rol van rebel, ontwikkelaar en facilitator aan. Er zijn vele wegen naar Rome, maar het traject van jongste officier tot onderzeebootcommandant was mijn ma-

nier om ervaringen op te doen. Het was een zoektocht. Waarin ik op zoek was naar mezelf, mijn toegevoegde waarde en de toegevoegde waarde van de eenheid. Defensie is ook op zoek. Op zoek naar relevantie, efficiëntie en toekomstbestendigheid.

De rebel

In 2003 stapte ik als jongste officier aan boord van Zr. Ms. Walrus. Het jongste officierschap was mij op mijn lijf geschreven.

Ik was enthousiast en niet op mijn mond gevallen. Met een – in mijn overtuiging – frisse blik rebelleerde ik erop los. Niet altijd met succes. Regelmatig leverde het vermakelijke *punishments in public* op, maar wel met een 'het is onze eikel'-knipoog. Zo weet ik nog dat we onderwater tegen een rots aanvoeren terwijl ik pannenkoeken aan het bakken was. Sirenes, waterdichtsluiten, chefs van de machinekamer die zich opsloten achter het spant. Kortom: tumult alom. Ik dacht: 'Wow, dat is nog eens een strakke oefening! Daar zullen ze trots op zijn... als ze klaar zijn zorg ik voor een lekkere pannenkoek.' Achteraf bleek het een serieus incident waar iedereen behoorlijk van ontdaan

was. Met mijn totaal naïeve beleving en mooie stapel pannenkoeken bleek ik een prachtige bliksemafleider. Het relativeerde de hele situatie.

Verbazingwekkend leverde het ook *praise in private* op. Oudere officieren stimuleerden mij de rol van 'jonge hond' te blijven spelen. Een rebel heeft namelijk een functie, hij zorgt voor roering en humor. Roering zorgt voor kwetsbaarheid en energie. Humor koppelt succes en falen los van de intentie. Daarnaast zette ik, met mijn frisse blik, de gevestigde orde bewust of onbewust aan het denken. Deze ervaringen hebben mij doordrongen van het belang ruimte te laten voor een rebel. Hij of zij zorgt voor de essentiële ingrediënten in een veilige werkomgeving. Een rebel creëert lol maar houdt het personeel tegelijkertijd een spiegel voor.

'Deze ervaringen hebben mij doordrongen van het belang ruimte te laten voor een rebel'

De ontwikkelaar

Na het behalen van mijn flipper en mijn opgedane ervaringen werd er meer van mij verwacht. Mijn eigen ontwikkeling ging zich steeds meer richten op het ontwikkelen van anderen. Alle 62 bemanningsleden zijn niet-aflatend bezig hun eigen aflossers op te leiden. Dat is ieders permanente taak en verantwoordelijkheid. Zonder dat we het zo noemen of beseffen, is op elke onderzeeboot – maar dat geldt in meer en mindere mate voor elke militaire eenheid – een ontwikkelgerichte cultuur aanwezig.

Als rebel vroeg ik mezelf af: 'Waarom doen *jullie* het zo?', nu vroeg ik me af: 'Waarom doen *we* het eigenlijk zo?'. Zeker als ik kennis en ervaring doorgaf voelde ik me verantwoordelijk voor de relevantie daarvan. Defensie staat bekend als een conservatieve organisatie. Maar mijn ervaring is dat in ieder geval op operationeel niveau er een rijke voedingsbodem is voor vernieuwing.

Ondanks mijn behoefte aan doorontwikkeling moest ik wél oog houden voor mijn belangrijkste taak aan boord, namelijk die van de krijger. De commandant verwachtte dat ik een competente krijger was als onderdeel van zijn wapensysteem. Alleen dan kon hij zijn eindverantwoordelijkheid nemen om zijn missie veilig en succesvol uit te voeren zonder daarbij gezien te worden.

Dit zorgde regelmatig voor een interne strijd. Aan de ene kant wilde ik opgelegde structuren, procedures en oefeningen doorgronden in plaats van ze accepteren en uitvoeren. Als ik een operationeel boekwerk erbij pakte en



de bladzijden zaten aan elkaar geplakt omdat ze in jaren niet meer waren opengeslagen, dan dacht ik direct: 'Hou hier maar mee op en verzin iets nieuws!' Daar was niet iedere eindverantwoordelijke zo gelukkig mee. Er was veel verschil in wat commandanten van mij verwachtten. De een wilde dat ik alle afstanden tot op de meter nauwkeurig uitrekende. Terwijl de ander alles meer op gevoel deed en letterlijk afhaakte bij een te strakke militaire melding. Allemaal invloeden die mijn manoeuvreerruimte per reis konden beïnvloeden. Kortom, het was continu managen om te kunnen ontwikkelen.

Frustratie, onzekerheid en onbalans in waardering kenmerkten deze periode. Het was altijd weer een ontdekkingsreis. Ik besepte dat ik, als ontwikkelaar, deze onbestemdheid moest leren omarmen. Veel maatjes heb ik zien stoeien met dit proces. Maatjes die het niet voor elkaar kregen of niet wilden wachten op het moment dat ze de ruimte kregen. Sommigen verlieten de onderzeedienst en anderen pasten zich aan. Zonde! In elke jonge officier en onderofficier schuilt een rebel. Dat is uniek aan ons bedrijf. Hij of zij moet vervolgens de ruimte pakken, creëren of gebruiken om vanuit dat rebellerend vermogen een toegevoegde waarde te ontwikkelen. Zo behouden we persoonlijke drijfveren en motivatie. Dat is een *commitment* van het individu én zijn omgeving.

Terugkomend op de traditionele slogan 'de marineofficier: een krijger, manager en diplomaat'; in het proces van de ontwikkelaar is diplomatie en tact van belang om effectief te zijn binnen de opgelegde kaders. Diplomatie blijft daarmee, naast de krijger en de manager, ook zeker een kerncompetentie. Zeker als vertegenwoordiging overzee. Maar een rol als diplomaat in de huidige tijd is verwarrend. Een diplomaat is, in mijn ogen, iemand die iets vertegenwoordigt in een vreemde omgeving. Hierbij valt de diplomaat terug op een gedelegeerd mandaat, netwerk of middelen. Met andere woorden, een diplomaat heeft veel houvast nodig binnen een bestaande structuur. De ontwikkelaar daarentegen vertegenwoordigt juist iets vreemds in een bekende omgeving. De ontwikkelaar heeft daarbij niet direct iets om op terug te vallen. Hij werkt vanuit eigen kracht. Soms heeft hij slechts een ruw idee, een onderbuikgevoel of slechts een wens. Vaak moet een ontwikkelaar dan ook juist in zijn kracht gezet worden! Zo komen we bij de volgende rol.



De facilitator

Als wachtsofficier en commando centrale officier moest ik regelmatig 'blinde mannen' opleiden. Deze nieuwkomers moesten taakverantwoordelijk gemaakt worden. En dat moest zo snel mogelijk bereikt worden, want dat betekende tijd voor een filmpje op de terugweg! In deze hoedanigheid kreeg ik voor het eerst te maken met een faciliterende rol. Deze rol kwam steeds meer terug. Als commandant was deze rol meer regel dan uitzondering. Uiteraard gaf ik richting en zorgde ik voor inspiratie. Maar vooral hield ik mijzelf bezig met de vraag: 'Tot waar kan ik het laten gaan?'.

Als commandant vertrouwde ik op mijn bemanning om creatief, adaptief en betrokken te zijn. Daarvoor zette ik mijn bemanning op de eerste plek. Ik toonde interesse. Ik was gewoon oprecht benieuwd! Hoe voelde mijn bemanning zich? En wat hield ze nu daadwerkelijk bezig? Waar konden we elkaar mee helpen? Waar moest ik ze mee helpen? Deze oprechte in-

'Als commandant vertrouwde ik op mijn bemanning om creatief, adaptief en betrokken te zijn. Daarvoor zette ik mijn bemanning op de eerste plek'

teresse vormt ook het fundament onder *Das Boost*. Deze beweging begon in 2016 aan boord als vitaliteitspilot op het gebied van voeding, beweging en slaap. Deze pilot kreeg de toepasselijke naam '*Das Boost*'. Daarnaast besteedde ik veel aandacht aan een boeiend en verbindend verhaal. Een verhaal dat alle 62 individuele percepties aansprak. Elke reis weer. Een gezamenlijke *purpose* op maat.

Ook bleef ik me zo kwetsbaar mogelijk opstellen. In allerlei situaties. Zo kon ik tijdens aanvalsploegen (het heetst van de strijd) aan de korporaal achter de sonar vragen welke kant we op moesten. Hierdoor nam de betrokkenheid enorm toe. In de bedrijfsvoering benadrukte ik de rol van de rebel en borgde die. Ik streefde ernaar om iedereen de vrijheid te bieden om te ontwikkelen tot maximale individuele potentie. Waarbij ik de ruimte benadrukte die er was om fouten te maken. Dat deed ik op zee, aan wal en zelfs thuis! Ik omarmde het volledig. Het was enerverend. Ik

creëerde de omgeving waarin ik geloofde. Alle grenzen van *mission command* heb ik daarbij verkend.

Ik werd vaak gewaarschuwd: 'Berend, waak ervoor dat er niet 62 commandanten aan boord rondlopen. Als jij wil dat ze op de knop drukken, dan moeten ze dat ook echt doen!' Als ik nu terugkijk en mij afvraag of ik ooit een situatie heb meegemaakt waar ik negatief verrast werd door een, bij het geheel betrokken, rebel? Ik kan me het niet herinneren. Wel ben ik in het verleden verrast door individuen die de gevolgen van persoonlijk succes en falen hoog op hun prioriteitenlijstje hadden staan. Deze individuele succes- of overlevingsstrategieën beperken de teamperformance rigoreus. Tijdens voorbereidingstrajecten voor nieuwe missies is dat dan ook hetgeen waar ik, inmiddels, op hamer. Ik maak het bespreekbaar.

Wellicht had ik geluk dat ik het zo kon doen...

Allereerst kreeg ik *mission command* in een tijd dat de traditionele structuren aan alle kanten wankelden. Zo werd de afstand tussen de rangen kleiner door versnelde doorstroom. Ook kwam het voor dat schaarste en de daaruit volgende bindingspremies een grotere invloed had op financiële waardering dan verantwoordelijkheid. Daarnaast vroegen de personeelstekorten constant om aanpassingen. En als laatste werden de consequenties van materiele bezuinigingen pijnlijk zichtbaar in de verminderde beschikbaarheid van het materiaal. Kortom niets was voorspelbaar. Het was dus logisch om dingen iets anders te doen. Iedereen was er klaar voor.

Ook kon ik leunen op professionele collega's. Schippers en Oudste Officieren die, met hun robuuste ervaring, in staat waren om de gaten in te vullen die ik creëerde. Ze konden de discipline bewaken zonder daarbij de ontwikkelgerichte cultuur te schaden. Zij waren de *teampayers* die ons tot een team maakten.

Als laatste kan ik noemen de betrokkenheid en mentaliteit van de bemanningsleden. De eenvoud waarmee die mentaliteit ontvlamt tot een sociale omgeving waarin schuinsmarcheerders preventief gecorrigeerd worden. Of het gemak waarmee ze een gezamenlijke doel omarmen en hun individuele bijdrage daaraan aanpassen. Dat is uniek. Ik denk dat ik met de timing 'geluk' heb gehad. Echter de professionaliteit van onze kaderleden en de betrokkenheid van onze bemanningsleden zijn een vast onderdeel van ons robuuste bedrijf. Ik ben hen dan ook heel dankbaar.

Al met al resulteerde het in een periode die was gevuld met: meerdere operationele successen, creatieve oplossingen voor de gevolgen van pijnlijke bezuinigingen, nieuwe initiatieven zoals *Das Boost* om een positieve flow te kick-starten en vooral ook veel tijdloos plezier. Vanuit mijn rol als faciliterende commandant neem ik twee dingen zeker mee. Dat is dat onzekere tijden, naast zorgen, ook veel nieuwe kansen bieden en dat je een diepgeworteld vertrouwen kan en moet hebben in de praktijkexperts die binnen defensie rondlopen.

Terug aan de wal

Vanuit de bestuursstaf in Den Haag ontwikkel ik, sinds januari 2018, in het kader van de adaptieve *mindset* het project BOOST. Deze beweging *faciliteert* een commandant, directeur of hoofd om een bewust ontwikkelgerichte cultuur binnen hun eenheid te borgen. Dit door eerst de *rebellie* op te wekken en vervolgens dit vermogen te *ontwikkelen* en begeleiden tot gewenst effect. Exploreren (ontwikkelen) tijdens het exploiteren (uitvoering van de taak) bij defensie is iets wat nu (te) veel doorzettingsvermogen en energie kost. BOOST pakt dat aan. Zoals aangehaald is een van mijn inzichten dat operationele omgevingen de ideale broedplaatsen zijn voor vernieuwing binnen de krijgsmacht. BOOST concentreert zich dan ook op die omgevingen.

Bij het breder uitrollen van BOOST binnen Defensie heb ik profijt van mijn ervaring als rebel, ontwikkelaar en facilitator. De rollen wisselen zich nu in razend tempo af.

'Als rebel vroeg ik mezelf af: "Waarom doen jullie het zo?", nu vroeg ik me af: "Waarom doen we het eigenlijk zo?"'

Mijn leerschool was de onderzeedienst. Deze operationele omgeving, met de voortdurende intensieve feedback en de hoge mate van onderlinge afhankelijkheid was het ideale laboratorium om vertrouwd te raken met de rollen en kerncompetenties zoals hierboven beschreven.

Het zijn deze rollen die de vredesbedrijfsvoering nu nodig heeft om de krijgsmacht te veranderen in een toekomstbewuste adaptieve organisatie. Mijn inzichten van de afgelopen jaren leiden tot de conclusie dat een juiste balans tussen rebellie en ontwikkeling voor een krijgsmacht essentieel is om adaptief te zijn. Het beleid is hierbij faciliterend in plaats van dicterend. Het is geen veranderproces naar een volgend punt op de horizon; het gaat om het omarmen van een proces van continue verandering.



Tot slot

De bijdrage die ik wil leveren aan onze organisatie is voor mij in de afgelopen periode steeds helderder geworden. Dit terwijl de algehele vragen in en vanuit de organisatie gelijk blijven of zelfs toenemen. Voor mij is er een nieuwe tijd aangebroken. Een tijd waarin we weer ontdekkingsreizen mogen en moeten maken. Reizen waarvan de bestemming of wat we onderweg gaan meemaken niet vastligt. Soms komen de ontdekkingsreizigers zelfs terug zonder hard resultaat. Is dat zonde? Nee, want de stimulators en borging van die pionierende mentaliteit is het zachte resultaat. Dit zachte resultaat, geborgd in de *mindset* van 55.000 mannen en vrouwen, zou wel eens goed

dé kritische succesfactor kunnen zijn om in de toekomst te kunnen beschermen wat ons dierbaar is.

Ik omarm de rollen van de rebel, de ontwikkelaar en de facilitator en ik probeer kansen te pakken wanneer ze zich voordoen. Om nieuwe wegen in te slaan, mijn energie te behouden en om anderen in staat te stellen hun energie te vinden en te effectueren. Ik zet me daarbij in om mijn omgeving bewust te maken van en comfortabel te voelen bij een permanente staat van onrust en beweging. Ik probeer hiermee mijn bijdrage te leveren aan de grote verandering die de krijgsmacht zo hard nodig heeft. Doen jullie mee?

Waarom BOOST

Defensie heeft een unieke taak en mentaliteit. Op missies beschikken onze burgers en militairen over een attitude die levens redt, beschermt en betekenisvol verandert. In de vredesbedrijfsvoering in Nederland wordt deze attitude niet optimaal ingezet.

Wat is BOOST

BOOST is gestart als vitaliteits*pilot* aan boord van Zr. Ms. Walrus. In het kader van dit project onderzocht de onderzeedienst met wetenschappers hoe de lichamelijke en geestelijke gesteldheid van de bemanning geoptimaliseerd konden worden en wat de effecten zouden zijn van voeding, slaap en arbeid op de prestaties van de militair. Het project wordt nu breder getrokken maar BOOST blijft een maatwerk-traject, dat door de eenheid zelf wordt samengesteld. Ook de doelstelling en de hulpvraag worden door de eenheid zelf geformuleerd. Door bij BOOST aan te sluiten krijgen de eenheden ondersteuning om dit traject te faciliteren. De eenheid kan zich zo volledig richten op het stimuleren en borgen van hun eigen verandervermogen.

op te hangen. Zo gezegd zo gedaan. Deze televisie werd een nieuw communicatie medium waar snel al veel meer op gedeeld werd dan alleen relevante tactische informatie! Kortom, dit initiatief van een praktijkexpert zorgde niet alleen voor een beter operationeel product maar vergrootte de participatie en verbinding binnen de hele bemanning.

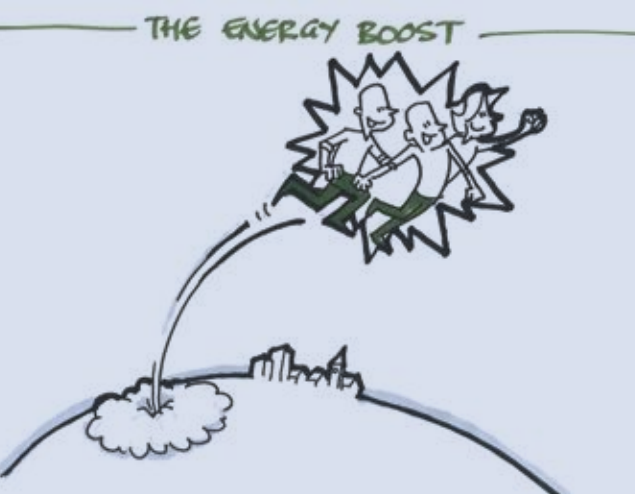
Na de *pilot* bij de onderzeedienst is een tweede *pilot* gedraaid bij de Luchtmobiele Brigade. Het was een *proof of concept* om te kijken of het project ook bij andere onderdelen van Defensie zou aanslaan. De brigade zette zijn BOOST in in het kader van sociale integriteit en veiligheid. Het was een succes. De brigade heeft vijf mooie projecten en initiatieven gelanceerd. Het eigenaarschap hiervan lag bij praktijkexperts. De harde resultaten vertalen zich in meer beschikbaarheid van WiFi, een starbucks-achtig café, nieuw leven in een overwoekerd zwembad, een gezond voedingsinitiatief samen met Paresto en veel participatie in nieuwe activiteiten voor binnenslapers (Falcon Games). Maar het zijn de zachte resultaten waar het bij BOOST om draait: lol, positiviteit, betrokkenheid, eigenaarschap, ondernemingszin en weerbaarheid bij tegenslagen.

BOOST 2018/2019

Afgelopen november is BOOST 2018/2019 bij zeven eenheden gestart. In vier voorbereidingsdagen hebben de BOOST-delegaties hun BOOST-traject ontworpen. Deze maatwerktrajecten gaan in het voorjaar van 2019 parallel aan elkaar lopen. Alles vindt plaats op de thuisbasis van de eenheden. Potentieel heeft BOOST daarmee een bereik van 5.000 defensiemedewerkers. Zr. Ms. van Speijk is vanuit CZSK de deelnemende eenheid.

BOOST als concept

De mentaliteit die BOOST wil stimuleren is er een die de komende jaren een rol kan spelen in het dichten van de kloof tussen de huidige staat van Defensie en de gevraagde ambities richting de toekomst. BOOST is een defensiebreed initiatief in het kader van de adaptieve krijgsmacht. Het initiatief is complementair aan andere interventie methodieken. Onder de paraplu van de Coördinerend Programma Manager, die verantwoordelijk is voor de transitie naar de adaptieve krijgsmacht, wordt toegewerkt naar een structurele inbedding. Deze komt waarschijnlijk neer op een interactief platform met *tips*, *tricks* en *best practices*: oftewel een BOOST-it-yourself app.



BOOST resultaten

Door de betrokkenheid van de hele bemanning groeide de *pilot* uit tot een bredere methode om met elkaar tot nieuwe dingen te komen. Een mooi voorbeeld hiervan was een korporaal achter de sonar die vond dat er te weinig met zijn tactisch relevante informatie werd gedaan. Dat frustreerde hem. Hoe kon hij die informatie beter zichtbaar krijgen? Hij stelde voor om een televisie op een centrale plek in de boot

CARTOON



ADVERTENTIE

DE MARINECLUB

DONDERDAG 14 FEB

VALENTIJN

TENUE FORMEEL

RESTAURANT

18:30 APERITIEF
4 GANGEN MENU

PRIJS □ 35,-

TENUE INFORMEEL

GRAND CAF □

18:30 APERITIEF
3 GANGEN MENU

PRIJS □ 25,-

RESERVEREN 0223 614225/ 657688

Column



‘En wat doe je dan om je daar tegen te verdedigen? Je maakt van je eigen land een groot kustfort met een enorme vuurkracht’

Wat doe je als je land omsingeld wordt door honderden oorlogsschepen die vanuit de zee duizenden raketten op je af kunnen vuren? Het was een Russische veiligheidsexpert die vorige maand de vraag stelde tijdens een debat en ze vat de Russische kijk op de veiligheidsomgeving goed samen. Deze belegeringsmentaliteit is niet nieuw. Net zoals de Russen eeuwenlang de nomadische volkeren vreesden, die wendbaar vanuit de steppe toesloegen, vreest het vandaag de wendbare maritieme slagkracht van de Verenigde Staten. De dreiging uit de oceaan heeft de dreiging vanuit de zee van gras vervangen.

En wat doe je dan om je daar tegen te verdedigen? Je maakt van je eigen land een groot kustfort met een enorme vuurkracht. Dat is waar Rusland samen met China in snel tempo mee bezig zijn. Eurazië wordt zo beetje bij beetje een grote citadel die van de Noordpool, over de Baltische Zee, de Zwarte Zee, de Kaspische Zee, de Zuid Chinese Zee en de Zee van Okhotsk de Amerikaanse maritieme macht moet breken: De kustbatterij van de eenentwintigste eeuw.

Een eerste verdedigingsgordel bestaat uit supermoderne luchtdoelraketten, zoals de S-400N6 en de S-300V4, die tot bijna 450 kilometer en 7 tot 14 keer sneller dan het geluid vliegtuigen kunnen identificeren en neerhalen. Zowat alle huidige gevechtsvliegtuigen zijn detecteerbaar door de krachtige radars van deze systemen en dus zeer kwetsbaar. De Baltische Zee, de Zwarte Zee, een deel van de Middellandse Zee en alle kustzeeën van China worden verdedigd door dergelijke raketten.

Vijandige oorlogsbotten worden in eerste instantie op afstand gehouden door krachtige radarsystemen, gekoppeld aan mobiele lanceerinrichtingen op het land. De Russen hebben nu reeds tientallen Bastion-lanceerinrichtingen opgesteld, onder meer in de exclave Kaliningrad en op de Krim; de Chinezen stelden de Yingji-12 op verschillende eilanden in de Zuid-Chinese Zee op en zowat overal langs de Straat van Taiwan. Ze hebben een bereik tot 400 kilometer en suizen tot 4 keer sneller dan het geluid op hun doel af. De Russische Kalibr kan zelfs een schip doen zinken tot op 660 kilometer; de Zircon tot 1000 kilometer. In tweede instantie wordt er een zwerm relatief kleine schepen in de vaart gebracht, die vanuit kustwateren, baaien en fjorden dezelfde raketten kunnen afvuren.

De volgende laag bestaat uit raketten tegen vijandige maritieme steunpunten. De Russen hebben daarom uitgepakt met verschillende varianten van de Iskander, een wegmobiele en bijzonder accurate raket die in een zeer hoge baan wordt afgevuurd en met een rotvaart, 6 keer sneller dan het geluid, terug naar beneden op zijn doel afgaat. De Chinezen beschikken over meer dan duizend soortgelijke systemen, als de Dongfeng 15 en 16. Onder een spervuur van die ballistische raketten kunnen nu ook super gesofistikeerde kruisraketten worden ingezet, sommige specifiek ontwikkeld om bunkers en landingsbanen te vernielen.

De volgende schil bestaat uit raketten die tot op 2500 kilometer Amerikaanse vliegdekschepen tot zinken moeten brengen. De Chinezen waren in dat opzicht het eerst met hun Dongfeng 21D en Dongfeng 26C; de Russen volgen nu met hun Kinzhal. De koppen van deze "carrier killers" kunnen tijdens hun laatste honderden kilometers schijnbewegingen uitvoeren om zo ook tegenmaatregelen te omzeilen. En zo pareren Rusland en China de Amerikaanse maritieme macht beetje bij beetje door van heel Eurazië een onzinkbaar oorlogsschip te maken.

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



Zr. Ms. Adder, ss Condor en de instelling van de kustwacht

Jaarlijks wordt onder meer door de KVMO stilgestaan bij de ondergang van de rammonitor Zr. Ms. Adder in 1882. Deze ramp gebeurde vlak onder de kust bij Scheveningen. Enkele personen aan land hadden gezien dat het schip worstelde in de golven en uiteindelijk onderging. Maar er volgde geen alarmering en reddingsactie. Ook vissers in de nabijheid ondernamen niets. Het gevolg was dat de gehele bemanning van 65 personen omkwam.

Was het schip wel zeewaardig genoeg en leed de Marine niet onder financiële krapte, zijn vragen die als snel werden gesteld. Om hun stem voor een betere vloot kracht bij te zetten richtten marineofficiëren een klein jaar na de ramp de (Koninklijke) Vereniging van Marineofficiëren op. De ondergang van de Adder vormde ook de aanleiding tot de instelling van de kustwacht. Althans, dat is de heersende gedachte tegenwoordig.

Maar klopt dat laatste wel? Dit artikel onthult hoe de kustwacht tot stand kwam. Daarbij wordt eerst ingegaan op de reacties in het jaar van de ramp met de Adder. Vervolgens wordt een kort overzicht gegeven van hoe waarschuwing van scheepsrampen tot dat moment meestal verliep. Tot slot zal blijken dat de schipbreuk van een stoomschip bij IJmuiden de aanzet vormde tot een voorstel tot de instelling van een kustwacht.

^ Goedereede, Catharina-kerk met licht. (foto H.L. Vogel, Goedereede, 1910)

Onderzoek na ondergang van Zr. Ms. Adder

De gebeurtenissen rond de rampzalige ondergang van de monitor Zr. Ms. Adder op 5 juli 1882 zijn eerder door Richard Schmüll in het Marineblad beschreven.¹ Hij is ook de initiatiefnemer van het monument op de boulevard in Scheveningen dat in 2015 ter nagedachtenis van de slachtoffers werd onthuld. Dit tweede monument – het eerste bevindt zich in Huisduinen op de Algemene Begraafplaats – ligt slechts enkele zeemijlen van de ramp-plek.

Twee weken na de ramp stelde koning Willem III een onderzoekscommissie in. Die werd voorgezeten door viceadmiraal R.L. de Haes. Van de andere leden, deskundigen van binnen en buiten de marine, noem ik alleen mr. E.N. Rahusen omdat hij in dit artikel een hoofdrol speelt. De advocaat Rahusen, afkomstig uit een vooraanstaande Amsterdamse familie, was ten tijde van de ondergang van de Adder lid van de Provinciale Staten van Noord-Holland en voorzitter van het College van Zeevisscherijen. Later werd hij lid der Eerste Kamer.

De commissie reconstrueerde de toedracht en deed op basis daarvan voorstellen tot wijzigingen van procedures en het materieel van de marine. Daarnaast kwam de commissie met enkele voorstellen 'die buiten het werkterrein van de marine lagen'. Zo stelde ze kustwachtstations voor, op afstanden van hoogstens een uur van elkaar, dag en nacht bezet en telegrafisch verbonden met vuurtorens en reddingstations. De commissie eindigde ermee dat ze alleen de behoefte daaraan kon vermelden, maar dat het buiten haar opdracht viel dit verder uit te werken. Deze terughoudendheid zou gevolgen hebben.

Nog voor het rapport van de commissie in het najaar van 1882 verscheen had kapitein-ter-zee J.W. Binkes in de Nieuwe Rotterdamse Courant gewezen op de treurige toestand en onbruikbaarheid van de Nederlandse oorlogsvloot. De marine kon zich niet meten aan die van de buurlanden Engeland en Duitsland. Dat zette de toon voor de debatten in de Tweede Kamer toen het rapport verscheen. In de debatten kwamen de rol en samenstelling van de vloot, de zeewaardigheid van de rammonitor,

de schuldvraag, de onafhankelijkheid van de commissieleden en financiële steun aan de families van de slachtoffers ter sprake. Een eventuele kustwachttaak voor de marine kreeg nauwelijks aandacht. Als enige bracht het liberale kamerlid F. Liefstinck naar voren 'de ganse kust van zeeposten te voorzien die met elkaar in verbinding staan'. Het was een terloopse opmerking in zijn betoog, geen pleidooi. Hij kwam daar later bij het afsluitende debat in oktober 1883 ook niet meer op terug en de

'Een eventuele kustwachttaak voor de marine kreeg nauwelijks aandacht'

minister van Marine W.F. van Erp Taalman Kip nam het woord kustwacht eveneens niet in zijn mond. Wat de geringe aandacht voor de kustwacht betekende werd een jaar later duidelijk, zoals we hierna zullen zien. Nu eerst een kort overzicht hoe schepen in nood op zee werden waargenomen.

Uitkijk en waarschuwing langs de kust

In de Franse tijd was een uitkijkdienst ingericht uit vrees voor een invasie vanuit zee. Uitkijken op duintoppen of uitkijktorens moesten met seinen, ook via kerktorens, een naderende vijandelijke vloot melden. Bij de totstandkoming van het Koninkrijk der Verenigde Nederlanden in 1815 verdween die dienst.

Voor schepen in nood bestond geen uitkijk. Strandings langs de Zijde² of de Waddeneilanden gebeurden dichtbij en werden daardoor meestal waargenomen. Bij daglicht zagen de bewoners schepen verdagen en na verloop van tijd stranden. 's Nachts merkten ze een stranding pas na het zien of horen van noodseinen. Slechts een enkele keer bleef een schipbreuk onopgemerkt en troffen de bewoners bij daglicht of na het optrekken van mist wrakhout en drenkelingen aan. Voor de Zuid-Hollandse – en Zeeuwse eilanden verliep dit geheel anders. Daar strandden schepen verder in zee op ondiepten als de Maasvlakte of Banjaard. Waarschuwing en hulpverlening vereisten in dit gebied meer tijd en kwamen daardoor meestal te laat. In 1824 bij de oprichting van de Noord- en Zuid-Hollandse

Redding maatschappij (NZHRM) in Amsterdam en tien dagen later de Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS) in Rotterdam kwam het onderwerp uitkijk en waarschuwing niet ter sprake. Alleen een burger uit Leiden, P. de Haan, schreef de NZHRM, ook namens een 'zeer ervaren en kundig zeeofficier', dat zij dringend aanbevolen de reddingstaak door de overheid te laten uitvoeren. Een van hun argumenten was: 'seinenposten in de zeedorpen zijn nodig voor het waarnemen van een schipbreuk en het waarschuwen van reddingsstations en daarvoor is de overheid het meest geschikt.' De NZHRM reageerde niet op hun advies want ze wenste particulier te blijven.

Zoals net opgemerkt vormde ten zuiden van de Maasmondging tijdige waarschuwing een probleem. In januari 1827 werd de stranding van een schip pas ontdekt toen enkele opvarenden met een jol de haven van Brielle binnenvoeren. Hierdoor kwam hulp voor de achtergebleven bemanning te laat. Het bestuur van de ZHMRS nam hierop actie en wist bij de marine te bewerkstelligen dat in Brielle de verwaarloosde kijkpaal uit de Franse tijd weer werd opgericht. Het was nu makkelijker zicht te houden op stranding van schepen op de Maasvlakte. Bij slecht weer klom geregeld iemand naar boven. Een verdere verbetering volgde in 1850 door de plaatsing van seinpalen in Ter Heijde en 's Gravenzande om redders in Brielle en Maasluis te waarschuwen. De wachters bij de seinpalen kregen een honorarium van de ZHMRS.

In 1867 kwamen seinposten voor de gehele kust aan de orde. Na de stranding van een Franse bark voor Scheveningen waarbij de meeste opvarenden voor de ogen van toeschouwers jammerlijk verdronken verrichtte een jeugdige zeeofficier, Jan Hendrik Haakman, zelfstandig onderzoek naar het Nederlandse reddingwezen. Binnen een half jaar verschenen zijn bevindingen in een boek. Hij pleitte voor seinposten. Seinpalen moesten worden vastgesteld om te communiceren met een schip in nood. De reddingmaatschappijen legden het boek naast zich neer, vermoedelijk omdat Haakman ook een fusie van beide bepleitte waar de toenmalige besturen niets voor voelden. Zijn boek zal de marineleiding onder ogen hebben

gekregen want die vroeg kort erna twee (oud)-scheepskapiteins, die eerder het Internationale Seinboek in het Nederlands hadden vertaald, de wenselijkheid van seinposten te onderzoeken. De twee benaderden de NZHRM die meedeelde incompetent te zijn een oordeel te geven. De ZHMRS was constructiever. Deze reddingmaatschappij had al drie seinpalen en was voorstander van meer seinposten, bij ieder reddingsstation één. Wat de kapiteins de minister van Marine adviseerden is niet uitgezocht. Wel is bekend dat er geen nieuwe seinposten kwamen, dus ook niet in Scheveningen. Hierdoor bleef hulp van de wal achterwege toen de Adder in moeilijkheden raakte.

Schipbreuk van ss. Condor

Anderhalf jaar na de ondergang met de Adder voltrok zich opnieuw een ramp. Dit keer bij IJmuiden. Het onderse vlagerende stoomschip Condor, op weg met stukgoed van Liverpool naar Amsterdam, liep op 18 november 1883 's nachts in een noordwester storm op de noordelijke pier. Het aan de Clyde gebouwde schip was nog maar twee jaar oud en de ervaren kapitein Jennings kende de situatie. De zware zeegang en nauwe ingang werden hem toch noodlottig. Het schip brak in stukken en verdween in de diepte. Alleen de verstaging en de masten bleven boven water. Hieraan klampten een aantal opvarenden zich vast. Ruim vijf uur, tot het daglicht doorbrak, moesten zij op deze wijze op hun redding wachten. Dertien personen verdronken, slechts acht werden gered. Dramatische verhalen verschenen in de landelijke kranten: van de bejaarde vrouwelijke hofmeester waarvan het lijk aanspoelde in Wijk aan Zee en van de vijftienjarige kajuitjongen die al die tijd door de tweede machinist was vastgehouden, maar die op het laatst geen kracht meer had de jongen in de reddingsbroek van het wippertuig te zetten waardoor deze in de golven tussen de stenen van de pier omkwam. In het openbaar werd de vraag gesteld waarom de hulpverlening zo traag op gang was gekomen.

Voorstel oprichting van een kustwacht

Deze gebeurtenis vormde aanleiding voor elf heren, voornamelijk reders, op 14 december 1883 bijeen te komen in Amsterdam in het gebouw van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) en te bespreken hoe dergelijke voorvallen in de toekomst voorkomen kunnen worden.

Initiatiefnemers voor de bijeenkomst waren de eerder genoemde Rahusen en Willem van Hasselt. De voormalige zeeofficier Van Hasselt was directeur van het filiaal van de KNMI in Amsterdam, later administrateur (directeur) van de Koninklijke Paketvaart (KPM). Uit hun midden vormden de aanwezigen een commissie die met een voorstel moest komen. Rahusen werd voorzitter, Van Hasselt secretaris. Leden waren Jan Boissevain, oprichter en directeur van de SMN en de oud-zeeofficier Jan Wierdsma, directeur van de Noord-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (NASM) waaruit de Holland-Amerika Lijn (HAL) zou ontstaan. Op hun verzoek sloot kapitein-luitenant ter zee

Op de hoek van de Prins Hendrikkade en Peperstraat hield de Stoomvaart Maatschappij Nederland van 1876 tot 1915 kantoor. Hier ontstond het voorstel voor een kustwacht. (foto Henk Stapel, 2018)



Gedenkplaat op het monument te Scheveningen. De onderste twee regels luiden: "De ramp leidde in 1883 tot de oprichting van de huidige Koninklijke Vereniging van Marineofficieren en in 1883 tot de instelling van de kustwacht".





Eduard Nicolaas Rahusen (1830-1913). (foto Noord-Hollands Archief, Haarlem)



Willem van Hasselt (1846/7-1900). (foto uit M.G. Boer, Halve eeuw Paketvaart)

Antonius de Bruyne, inspecteur van het Loodswezen van het 4^e en 5^e district, zich bij hen aan. De Bruyne was in scheepvaartkringen geen onbekende. In 1878 maakte hij als commandant van de schoener Willem Barents³ de eerste Nederlandse poolreis naar de Noordelijke IJsee.

De commissie constateerde dat de marine in de zomer van 1883, een jaar na de ramp met de Adder, slechts beperkt instructie aan de vuurtorenwachters had gegeven. De wachters dienden uit te kijken naar schepen in nood wanneer zij in dienst waren en dat was meestal alleen bij ontsteken, doven en controle van het licht. Dat was volstrekt onvoldoende. Bovendien bleek de misvatting te bestaan dat men 's nachts vanaf de vuurtoren werd verblind door het licht en niets kon waarnemen. Wel had de dienst 'der Posterijen, der Rijkspostspaarbank en der Telegrafien' op verzoek van de marine telegraafkabels van de vuurtorens Eierland en Kijkduin aangelegd, maar dat betrof slechts een deel van de vuurtorens en er waren technische belemmeringen die hier niet zullen worden genoemd.

De commissie ging zich richten op de vorming van een kustwacht. Eerst speelde de vraag of de kustwacht een particuliere dan wel overheidsorganisatie moest zijn. Ze kwam vrij vlot tot de conclusie dat vuurtorens een sleutelrol zouden gaan vervullen en dat het daarom het beste was de kustwacht, net als de vuurtorens, onder de marine te laten vallen. Om zeker te stellen dat het licht de wachter niet verblindde, klommen Wierdsma en De Bruyne 's-nachts op het licht van Goedereede. Voor de uitwerking van het plan werd kapitein-ter-zee H.D. Guyot, chef personeel marine, uitgenodigd deel te nemen aan de commissie, evenzo vertegenwoordigers van de reddingmaatschappijen. Het voorstel voor een kustwacht was in oktober 1884 gereed en werd aan de ministers van Marine en Waterstaat, Handel en Nijverheid aangeboden, nog op tijd voor de behandeling van de begroting voor 1885. Na de ramp met de Adder had de marine geen extra geld voor de kustwachttak uitgetrokken. Dat moest nu wel gebeuren. Om steun te verkrijgen werd het voorstel in het tijdschrift De Zee geplaatst en een overdruk daarvan los verspreid. Het plan voorzag in een continue bezetting van de lichttorens. Daarnaast was het nodig telefoonverbindingen



Jan Boissevain (1836-1904). (foto uit M.G. Boer, Halve eeuw Paketvaart)

van die uitkijkposten naar reddingstations en havens met sleepdiensten aan te leggen. De kustwacht zou moeten vallen onder de 'Afdeling loodswezen, bebakening, betoning en verlichting' van de marine. De marine diende het extra personeel te leveren. Het Ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid moest voor de telefoonkabels en -aansluitingen zorgen. Het ging om vele kilometers kabel, want het bestaande netwerk was nog dun verspreid. In

'Het voorstel voor een kustwacht was in oktober 1884 gereed en werd aan de ministers van Marine en Waterstaat, Handel en Nijverheid aangeboden'

totaal betrof het voor de marine een eenmalige investering van f 135.000, met daarna instandhoudingskosten van f 15.000 jaarlijks. Deze kosten gingen de particuliere reddingmaatschappijen ruim te boven. Ze waren wel bereid telefoontoestellen onder eigen beheer en toezicht te houden.

De begroting voor de extra middelen werd in de Staten-Generaal in het voorjaar van 1885 aangenomen. In het debat in de Tweede Kamer werd de minister van marine verweten na de ramp met de Adder geen extra gelden te hebben opgebracht. De kamerleden legden de minister nu het vuur aan de schenen maar zij hadden boter op hun hoofd want ook zij hadden de zaak van de uitkijkdienst laten passeren. Het Loodswezen ging de kustwachttak uitvoeren. Hiervoor werd geen afzonderlijke dienst of organisatie opgericht, zodat niet gesproken kan worden van een oprichtingsdatum. Een jaar later waren de infrastructuurle voorzieningen, zoals telegrafische verbindingen en woningen voor de kustwachters, grotendeels gereed.

Het was een belangrijke stap voorwaarts op het gebied van veiligheid voor zeevarenden, uitgevoerd door de overheid, maar in gang gezet door burgers. De instelling van de kustwacht is in belangrijke mate te danken geweest aan het initiatief van de jurist Rahusen die er geen vrede mee had dat de Adder-commissie een kustwacht niet tot het werkgebied van de marine rekende.



Jan Volkert Wierdsma (1846-1917). (foto C. Leyenaar)

Ter afronding

De maatregelen genomen na de ramp met de Adder waren onvoldoende. Gebrek aan geld weerhield de minister in eerste instantie van een oprichting van een kustwacht. Viceadmiraal De Haes maakte zich niet hard voor een doeltreffende kustwacht. Bevond hij zich te dicht bij de minister en vond hij het belangrijker zijn minister te dienen? Interessant is dat ook de net opgerichte Vereniging van Marineofficieren niet voor de vorming van een kustwacht opkwam. Kennelijk moest zij haar draai nog vinden.

In de geschiedenis doen zich geregeld perioden voor dat de krijgsmacht door jarenlange bezuinigingen met financiële krapte te maken heeft. Nu beleven we ook weer zo'n tijd. Gelukkig kunnen we vaststellen dat de KVMO tegenwoordig een duidelijk geluid laat horen. Maar net als na de Adder zijn het misschien toch anderen, Kamerleden of vertegenwoordigers uit de maritieme sector, die dit signaal moeten oppakken en in daden moeten omzetten.

KTZ b.d. drs. H.K. (Henk) Stapel was na zijn leefs-tijdsontslag van 2005 tot 2012 directeur van het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers in Den Helder. Hij verrichtte van 2012 tot 2017 voor de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en de Universiteit van Leiden, afdeling Maritieme Geschiedenis, onderzoek naar de geschiedenis van het Nederlandse reddingwezen.

Bronnen

- Boer, M.G., *Stoomvaart Maatschappij Nederland (1870-1920)*. (Amsterdam 1920)
- Boer, M.G. en J.C. Westermann, *Een halve eeuw pakketvaart, 1891-1941*. (Amsterdam 1941)
- Binkes, J.W., 'Over de toestand van onze marine' in: *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 5 november 1882.
- Haakman, J.H., *Nationale maatschappij tot redding van schipbreukelingen: eene proeve ter verbetering van het reddingwezen in Nederland*. ('s-Gravenhage 1867).
- Haes, R.L. de, e.a., *Verslag aan den koning van het onderzoek naar de vermoedelijke oorzaken waaraan de zeeramp van Zr. Ms. rammonitor 'Adder' moet worden toegeschreven*. ('s-Gravenhage 1882).
- Mörz Bruyns, W.F.J., *De eerste tocht van de Willem Barents naar de Noordelijke IJsee 1878*. (Zutphen 1985)
- Rahusen, E.N., e.a. 'Voorstel aan de Regeering ter oprichting eener Kustwacht langs onze Noordzeekusten.' In: *De Zee*, november 1884 (overdruk)
- Schmöll, Richard, 'De Ondergang van Zr. Ms. Adder.' in: *Marineblad*, nr. 2, maart 2013, jaargang 123, 28-32.
- Stapel, Henk, *Menslievend en zelfstandig. Het reddingwezen voor de fusie tot KNRM (1750-1991)*. (IJmuiden 2018).
- Koninklijke Bibliotheek, Den Haag: *De Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 5 november 1882, *De Standaard*, 9 november 1882, *Algemeen Handelsblad*, 20 november, 6 en 16 december 1882, 20 november en 21 december 1883, *Nieuws van den Dag*, 20 november 1883, *Nieuwe Veendam Courant*, 21 november 1883, *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 17 november 1884. (www.delpher.nl/nl/kranten)
- *Handelingen der Staten-Generaal*: 27 september en 15 december 1882, 24 mei en 16 oktober 1883 en 18 maart 1885. (www.statengeneraaldigitaal.nl)

Noten

- 1 Schmöll, R., 'De ondergang van Zr. Ms. Adder' in: *Marineblad* nr. 2, 2013, p. 28 ev.
- 2 De kust van de Maasmonding tot het Marsdiep.
- 3 De naam van het schip was zonder z.

ADVERTENTIE

30 maart 2019

Open Bridge Kampioenschap Defensie

Nationaal Denksport Centrum Den Hommel te Utrecht

Voor meer informatie:
<https://openbridgekampioenschapdefensie.nl>
of
Telefoon: 06 511 518 47 (LtKol Groenewold)

✓ Goed verzorgde lunch

✓ Aantrekkelijke geldprijzen

✓ Meesterpunten volgens geldende schaal

Het inschrijfgeld bedraagt 20 euro per paar

Onder auspiciën van de Nederlandse Bridge Bond

14

15

Column



Nederland beschouwt zichzelf als trouwe NAVO bondgenoot, maar zit onegeneerd voor een dubbeltje op de eerste rang.

In 2019 is het tijd voor een feest: de NAVO bestaat 70 jaar. Initieel opgezet 'to keep the Soviet Union out, the Americans in and the Germans down', is het een zeer succesvolle politiek-militaire alliantie geworden. Voor Nederland blijft de NAVO, zoals ontelbare regeringsbrieven benadrukken, de hoeksteen van ons veiligheidsbeleid. Het bondgenootschap is gebaseerd op solidariteit, met het principe 'één voor allen, allen voor één' verwoord in het beroemde artikel 5. Minder bekend is artikel 13, waarbij een lidstaat unilateraal zijn lidmaatschap kan opzeggen. Net zoals artikel 50 van het EU Lissabon-verdrag werd activatie van dit artikel nooit voorzien. Het stipuleert dat als een land wil vertrekken, het de VS formeel op de hoogte stelt, die vervolgens de anderen zullen informeren. Maar wat als de VS – het hart van de NAVO – het zelf niet meer zien zitten?

Trump vindt de NAVO niet meer van deze tijd. Met zijn uitspraken over Montenegro – dat hij voor een klein land geen oorlog wil riskeren – zette hij de bijl aan de wortel van artikel 5. Maar wat hem echt dwars zit is dat landen zich niet houden aan de afspraak om 2% van hun BNP te besteden aan Defensie. Zo betalen de VS voor de veiligheid van anderen. *Burden sharing* is ook solidariteit. Zijn verwijt is terecht en niet nieuw. In zijn afscheidsspeech op 10 juni 2011 wond Robert Gates, toenmalig Amerikaanse Minister van Defensie, er geen doekjes om. Als landen bleven onder-investeren in Defensie, zei hij, zou een toekomstige president wellicht de NAVO niet meer de moeite vinden. Dat zelfde jaar besloot Nederland, na 20 jaar bezuinigingen op Defensie, nog eens € 1 miljard te besparen.

Na Poetin's annexatie van de Krim in 2014 beloofden NAVO-lidstaten om binnen 10 jaar weer de 2% te halen. De brede formulering staat twee interpretaties toe: de VS zien het als een resultaatsverplichting, Nederland als een inspanningsverplichting. Vorig jaar werd voor het eerst rekenschap afgelegd. Europese leiders hadden Trump gezien tijdens de G20 en vreesden het ergste. De NAVO-top van Brussel werd nog erger. Terwijl Matthis naar zijn voeten keek ging Trump met een lijstje van percentages alle regeringsleiders en hun ambassadeurs af. Elk land onder de 2% kreeg ervan langs; alleen de Deense premier gaf een weerwoord. Met minder dan 1,3% besteedt Nederland stevig onder het gemiddelde, en om dit te repareren is een Nationaal Defensieplan naar de NAVO gestuurd. Het plan is vol wollige woorden en bevat geen cijfers. De hoogte van de extra investering wordt bekend gemaakt in de voorjaarsnota.

Nederland beschouwt zichzelf als trouwe NAVO bondgenoot, maar zit onegeneerd voor een dubbeltje op de eerste rang. Eerdere Amerikaanse presidenten waren diplomatiek, maar nu zegt Trump het onomwonden: 'Put your money where your mouth is'. Straks een paar honderd miljoen extra kan Nederland niet meer verkopen als een stap in de goede richting; het zou een belediging zijn. *Free-riders* zoals Nederland kunnen zich dit niet meer veroorloven; alleen een miljardeninvestering zal de solidariteit redden. Trump is in staat om uit de NAVO te stappen. Paradoxaal genoeg zal het defensiebudget dan nog sneller omhoog moeten, want in dat geval staat Europa er echt alleen voor. Europese hoofdsteden moeten dan hun feest afblazen, terwijl Moskou een uitbundig feest zal vieren.

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



10 april 2019

Kooy Symposium Extreme omstandigheden



Defensie gaat door waar anderen ophouden

Bij extreme omstandigheden valt te denken aan diverse grillige weers- en klimaateffecten waaronder militairen hun taak moeten volbrengen zoals extreme kou (poolgebied), hitte (woestijn) en vochtigheid (jungle). Maar ook werken in het donker en op grote hoogte of in situaties waarin geen communicatiemiddelen of een minimum aan zuurstof aanwezig zijn. Met 'ergens' mogelijk een bewapende tegenstander.

Wat doen al deze omstandigheden fysiek en emotioneel met een mens en welke technische hulpmiddelen zijn er beschikbaar om militairen zowel efficiënt als ook met een maximale veiligheid te laten werken? Deze – en meer! – vragen worden beantwoord tijdens het Kooy Symposium dat wordt georganiseerd door de afdeling Defensie en Veiligheid van ingenieursvereniging KIVI in samenwerking met KVMO, TNO, NLR en APA.

Het symposium omvat lezingen door diverse sprekers werkzaam bij defensie, het bedrijfsleven, universiteiten en onderzoeksinstituten als TNO. Tussen de lezingen door en in de pauzes is er mogelijkheid een kleine beurs te bezoeken, een workshop te volgen en te netwerken. Bovendien wordt tijdens het ochtendprogramma de Kooy Prijs uitgereikt aan de student met het beste afstudeer- of promotieverslag dat zich richt op een voor defensie en

veiligheid relevante techniek of technologie. Voorzitter van de Kooy Symposium Commissie Ulrich Berrevoets: "Net als andere jaren is het voorlopige programma weer zeer divers met onder meer een presentatie van Drs. Monika Sie Dhian Ho (directeur Clingendael) over potentiële conflicten en missiegebieden, de modernste technische hulpmiddelen van marineduikers en een bijdrage van Fugro over het zoeken naar de MH370 onder zéér extreme omstandigheden.

Datum: 10 april 2019
Locatie: Gen. Maj. Kootkazerne in Stroe
Kosten: gratis. Wie wil deelnemen aan het Indisch buffet na afloop betaalt €15
Inschrijven: www.kooy Symposium.nl
Programma: programma.kooy Symposium.nl



Luchtfoto van het bombardement van de dijk op Walcheren tijdens Operatie Infatuate, uitgevoerd door de RAF in 1944. (commons.wikimedia.org, Royal Air Force official)

Water in plaats van militairen

Offensieve inundaties

De bevrijding van Walcheren in het najaar van 1944, dit jaar exact 75 jaar geleden, werd ingeleid met een serie zware luchtbombardementen die erop gericht waren de zeedijken en duinenrijen te doorbreken zodat het eiland zou onderlopen en de Duitse verdedigers hinder zouden ondervinden bij verplaatsingen en bevoorrading van met name de kustbatterijen. Na de inundatie volgden amfibische landingen en de aanvallen over land, die heel doelbewust gebruik trachtten te maken van de eerder zelfgecreëerde openingen en watervlaktes. We zouden daarom kunnen spreken van een *offensieve inundatie*.¹

Het achterliggende besluitvormingsproces en de operatie die uiteindelijk leidde tot de bevrijding van Walcheren maakt al jaren deel uit van de officiersopleiding.

Tijdens één van de vele tours erheen met cadetten en adelborsten raakten we in gesprek met overste der Mariniers Rick van der Maas over het merkwaardige militaire verschijnsel van de offensieve inundatie. Gebruik maken van water om een gebied te *veroveren* lijkt nu immers niet bepaald logisch. Het is contra-intuïtief om land onder water te zetten dat daarna nog moet worden ingenomen. We kwamen al pratend tot maar twee voorbeelden: Walcheren 1944 en het ontzet van Leiden in 1574. Dit artikel

laat zien dat er meer interessante en leerzame voorbeelden te geven zijn, die officieren van de Koninklijke Marine zeker kunnen aanspreken, aangezien hun natuurlijke operatieterrein 'water' hier op heel uitzonderlijke wijze als militair machtsinstrument is ingezet.

Vroege voorbeelden van offensieve inundaties

Al vóór het begin van de Christelijke jaartelling zijn er voorbeelden van offensieve inundaties. Niet alleen gebruikten vorsten in met name het Midden Oosten in die periode graag de *beeldspraak* van een overstroming, als zij spraken over hun krijgsverrichtingen, ze wekten die

overstromingen ook op. De Griekse historicus Herodotus vertelt over Perzische koning Cyrus de Grote (ca. 600-530) dat hij in 539 voor Christus de stad Babylon overmeesterde door de rivier de Eufraat om te leiden die door de stad liep.² Nebukadnezar had een eeuw eerder de rivier zodanig omgeleid dat ze als een enorme slotgracht de toegang tot het bestuurlijke centrum van de stad beheerste. De metershoge stadsmuren sloten de toegang tot stad via land af, maar Cyrus leidde zijn troepen via de nu half drooggevallede rivierbedding de stad binnen, die zich daarop over gaf. Hij 'beheerste' dus de natuurlijke elementen en dat 'bewees' dat de goden zijn recht om te heersen legitimeerden. Waterbeheersing en politieke legitimiteit waren nauw verbonden.³ Alexander de Grote (356-323) bediende zich later van hetzelfde middel. Hij zou een rivier hebben afgedamd waardoor een stad die zich niet wilde overgeven onder water kwam te staan.⁴

Niet alleen in het Midden-Oosten, ook de vroege Chinese militaire geschiedenis kent voorbeelden van dit soort offensieve inundaties.⁵ Overstromingen waren er als natuurfenomeen, net als in Mesopotamië, geen onbekend verschijnsel en het land was vergeven van dijken om de rivieren althans enigszins te beheersen. In de *warring states* periode met name, tussen de 5^e en 3^e eeuw voor Christus, was het doorsteken van deze rivierdijken een gangbaar onderdeel van de beschikbare tactieken om rivaliserende dynastieën te verzwakken of uit te schakelen.⁶ Het doorsteken van dijken beroofde een tegenstander van economische hulpbronnen, maar ook van zijn legitimiteit, omdat een van de pijlers waarop het 'mandaat van de hemel' berustte, watermanagement was. Genoeg water resulteerde in goede oogsten en bewees de legitimiteit van de heerser. Te veel of te weinig water was catastrofaal. Het leverde het bewijs dat de heerser de gunst van de hemel had verloren.⁷

Ook in fysieke confrontaties op het slagveld zijn er in het oude China voorbeelden aan te wijzen van offensieve in-

undaties. De meest treffende illustratie levert de Slag aan de Wei in 204 v. Chr. tussen de Han-dynastie en twee rivaliserende dynastieën.⁸ De bevelvoerende generaal van de Han-legers liet een dam opwerpen in de rivier Wei, zodat het water lager kwam te staan. Een deel van zijn troepen beval hij vervolgens een aanval uit te voeren. Hij liet deze eenheden daarbij de rivier oversteken, ogenschijnlijk in paniek raken, de aanval afbreken en terugkeren. Het vijandelijke leger zette daarop de achtervolging in. Toen ongeveer een kwart van hen de rivier was overgestoken, liet de Han-generaal de dammen weer doorsteken en de aanval openen op diegenen die de rivier al waren overgestoken. Die konden niet meer terug en werden verpletterend verslagen, en de hoofdmacht van het vijandelijke leger verdronk.⁹

Het bekendste voorbeeld: Leiden 1574

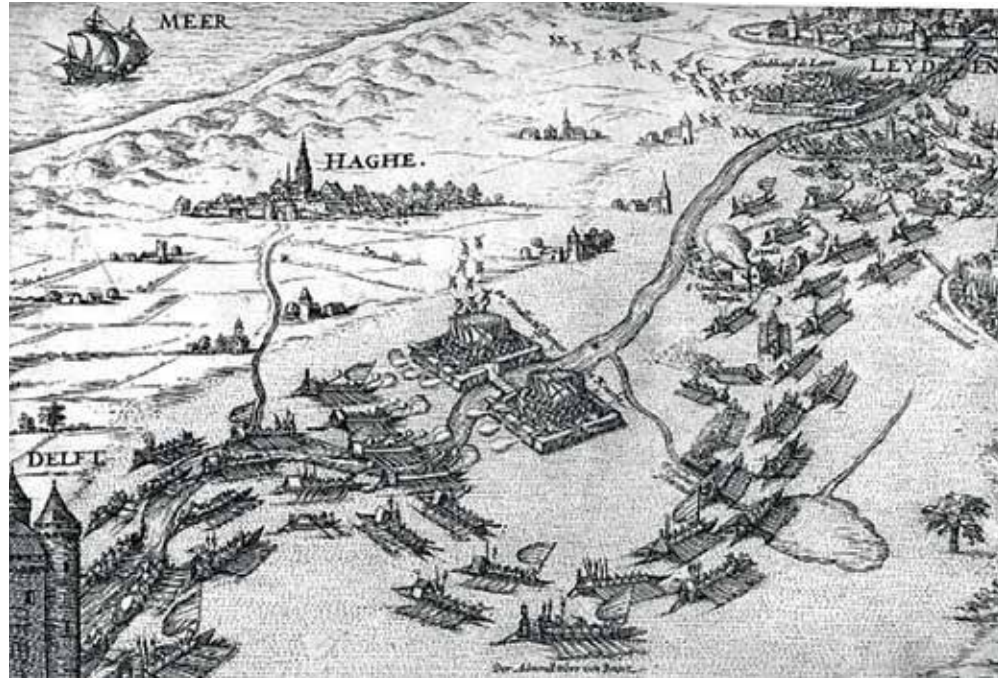
De Nederlandse militaire geschiedenis kent meerdere voorbeelden van offensief gebruik van water. Het kon zich in ons waterige landje op fascinerende wijze verstrengelen met defensieve operaties, waarbij ook vaak water werd ingezet. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog speelde water in deze zin als een tweesnijdend zwaard een doorslaggevende rol, zowel in het ontzet van Alkmaar in 1573 als vlak daarna bij de gevechten om Leiden in 1574.

'Het doorsteken van dijken beroofde een tegenstander van economische hulpbronnen, maar ook van zijn legitimiteit'

Op 21 augustus 1573 sloegen troepen van de Spaanse koning Philips II, landsheer der Nederlanden, beleg om Alkmaar. Na anderhalve maand slaagden de opstandelingen erin, onder leiding van Diederik Sonoy, de dijken door te steken waardoor de omgeving van de stad onder water kwam te staan. Er zat voor de belegeraars niets anders op dan het beleg af te breken. Binnen een defensieve operatie werd water hier dus offensief ingezet.¹⁰ Nog duidelijk-



De Slag aan de rivier Wei in 204 v. Chr. tussen de Han-dynastie en twee rivaliserende dynastieën.



Leidens ontzet in 1574, door middel van een offensieve inundatie. Galeien van de opstandelingen naderen de stad over zelf onder water gezet land.

ker werd dat in Leiden. Nog dezelfde maand probeerden de Spanjaarden zich meester te maken van die stad. Een jaar voor het beleg had de leider van de opstand, Willem van Oranje (1533-1584), al voorgesteld om gebieden in Holland onder water te zetten, als defensieve maatregel. Willem werd van zijn voornemen afgebracht toen bestuurders van de betrokken waterschappen hem schetsten hoe moeilijk het zou zijn om het toch al drassige gebied weer droog te krijgen.¹¹ De dreigende val van Leiden, en het succes van het voorbeeld uit Alkmaar, maakten de geesten rijp voor een noodgreep. In augustus 1574 staken de opstandelingen de dijken van de Hollandse IJssel tussen Gouda en Kratingen door en voorkwamen zij dat het overvloedige water via de Rijn kon worden afgevoerd. Het water werd vervolgens niet alleen maar gebruikt om de operaties van de Spanjaarden te hinderen, maar uiteindelijk ook om een eigen aanval mogelijk te maken. Het was net genoeg om met onder andere galeien óver water bij Leiden te komen en de stad te kunnen ontzetten.¹²

De grootste offensieve inundatie

Ook de moderne tijd laat offensieve inundaties zien. De grootste en meest catastrofale is zonder twijfel die in het stroomgebied van de Gele Rivier geweest, in juni 1938.

Tijdens de Chinees-Japanse oorlog dreigden de Japanners na de verovering van Nanjing op te rukken naar het inderhaast betrokken nieuwe regeringscentrum Wuhan. Toen een tegenaanval niet het gewenste resultaat had en de Japanners vrijwel ongehinderd dreigden door te stoten naar Wuhan, besloot regeringsleider Tsjiang Kai-shek om 'water te gebruiken in plaats van soldaten'.¹³ Hij gaf de opdracht om de dijken bij de plaats Huayuankou door te steken om zo onherstelbare schade aan de spoorlijn en het vermoedelijke opmarsgebied van de Japanners toe te brengen. Het betrof hier dus het potentiële gebied van de vijand, waardoor de actie een offensief karakter kreeg, opnieuw binnen een strategisch defensieve setting. Het

was een wanhoopsdaad en de uitvoering verliep moeizaam. Een poging de dijken met explosieven te verwoesten, mislukte. Uiteindelijk liet Tsjiang de dijken afgraven waarna de rivier zich een weg baande door het laagland van Henan en drie aangrenzende provincies.

Het directe doel, tijd winnen voor een ordelijke evacuatie van Wuhan, en daarmee de voorwaarden scheppen voor voortzetting van de strijd, werd bereikt. De Japanners bleven de aanval af. Maar de Chinezen betaalden een zeer hoge prijs. Negen jaar en ruim 800.000 doden later liet de rivier zich pas weer in zijn bedding terugleiden.¹⁴ Wuhan viel vijf maanden later alsnog, in oktober 1938.

De inundatiezone werd daarna een fluïde frontlijn tussen Chinees en Japans gebied en beide partijen probeerden de rivier aan hun eigen oorlogsdoelen ondergeschikt te maken door hem te kanaliseren of om te leiden. De rivier deed ondertussen waar hij zin in had. Het leidde tot tal van nieuwe overstromingen, en ellende. Dit alles speelde



Soldaten van Tsjiang Kai-shek in operaties tijdens de overstroming van de Gele Rivier in 1938.



Foto van de Mönne Dam na de aanval in het kader van Operation Chastice (17 mei 1943).

de communisten in de kaart, met wie Tsjiang eerder in een burgeroorlog verwikkeld was geweest. Het geïnundeerde gebied ontwikkelde zich tot een belangrijke communistische verzetshaard. Het werd daardoor een gebied waar de Japanners de handen aan vol hadden. Waardoor totaal onvoorzien opnieuw een offensief effect werd bereikt, maar op een geheel andere wijze dan Tsjiang Kai-shek voor ogen had gestaan.¹⁵

Een inventieve en spectaculaire variant: de Dambusters

Na de nederlagen van het Britse leger op de Europese slagvelden en de *narrow escape* in de *Battle of Britain*, was het bombarderen van Duitse doelen tot aan de invasie in Normandië zo ongeveer het enige wat de geallieerden in Europa tegenover de Duitse hegemonie konden stellen. *Bomber Command* was ervan overtuigd dat de Duitsers vanuit de lucht konden worden verslagen. Strategische bombardementscampagnes zouden de wil van de bevolking breken en de onherstelbare schade toegebracht vanuit de lucht aan de Duitse oorlogsindustrie en infrastructuur zou hun vermogen tot voortzetting van de oorlog knakken.

Een en ander leidde tot de grootschalige bombardementen op Duitse steden en industriële centra. Het Ruhrgebied stond daarbij centraal. Daar stonden veel wapen- en munitiefabrieken en het gebied had veel voedselverwerkende industrie. Omdat het voor de hand liggende doelen waren, was de luchtverdediging er op orde. Mede om die reden richtte *Bomber Command* zich op de waterkrachtcentrales in de rivier de Ruhr. Die waren weliswaar ook goed verdedigd, maar als die vernietigd zouden zijn, zouden de fabriekscomplexen die ervan afhankelijk waren, ook worden lamgelegd. De dammen raken, was de uitdaging. De Britten ontwikkelden ertoe de *bouncing bomb*,

die op het water zou stuiteren tot hij met het harde beton in aanraking zou komen. Dan zou een tijdschakelaar worden ingeschakeld, waarna de bom na afzinken en bij de voet van de dam zou exploderen.¹⁶

In de nacht van 16 op 17 mei 1943 voerde *Bomber Command* een aanval uit op de dammen: *operation Chastice*. De bommen werkten zoals de bedoeling was. Van de drie dammen raakten er twee zwaar beschadigd. De verliezen aan eigen zijde waren aanzienlijk. Van de negentien Lancasters werden er acht neergehaald en ruim vijftig Britten sneuvelen. Maar het doel leek behaald: de rivier hernam zijn normale loop en de stuwmere liepen leeg zodat de energiecentrales stil kwamen te liggen. Het water richtte stroomafwaarts flink wat schade aan de Duitse infrastructuur aan. Tal van fabrieken raakten beschadigd, waaronder ook wapenfabrieken. Over het uiteindelijke langetermijneffect op de Duitse oorlogsinspanning verschillen de meningen desondanks echter nogal. Al na een paar maanden na de spectaculaire actie was de Duitse productiecapaciteit in dit deel van het Ruhrgebied weer op het niveau van voor de aanval.¹⁷

Een 'afgezonken' eiland als operatieterrein

Met de winter op komst en de toegenomen logistieke behoeften van de Geallieerden werd de toegang tot de haven van Antwerpen begin september 1944 essentieel. De taak om de Scheldemonding te veroveren viel toe aan de Canadezen. De taak Walcheren in te nemen, belandde op het bordje van *II Canadian Corps*. Een eerste aanvalsopzet was klaar op de 19^e. Deze besprak een aantal opties, waaronder het inunderen van Walcheren. De Duitsers zouden dat tegen de Geallieerden kunnen gebruiken, zoals ze het bijvoorbeeld al in Zeeuws-Vlaanderen deden. Maar andersom was het in principe natuurlijk ook mogelijk. In drie dagen zou het hele eiland onder water kunnen staan, na het doorbreken van de dijken. De Duitsers zouden in dat geval ingesloten raken. Hun bewegingsvrijheid op het eiland zou ernstig worden gehinderd. Het zou de inname van het eiland kunnen vergemakkelijken, zo was de redenering.¹⁸

Initieel wezen de planners het idee van inundatie nog af als buitenproportioneel.¹⁹ Maar Walcheren was bezaaid met observatie-, geschuts- en munitiebunkers. Inundatie zou ervoor kunnen zorgen dat de handelingsvrijheid van de Duitsers ingeperkt zou raken en hun bevoorrading onmogelijk zou worden. Het zou de Duitsers dwingen bij verplaatsingen gebruik te maken van de duinenrij waardoor ze een gemakkelijker doelwit zouden zijn. Het uitschakelen van de versterkingen zou ook een moreel effect hebben op de verdedigers van de 'unsinkable' portions of the island'.²⁰ Een laatste overweging – of een geleghedsargument – was dat de geallieerden via de gaten in de zeedijk zouden kunnen doordringen op het eiland.²¹

De Walcherse zeedijken werden daarom uiteindelijk door een aantal zware luchtbombardementen toch doorbroken. Dat bleek, met de toenmalige graad van precisie, nog een behoorlijke opgave. Het zeewater steeg in eerste instantie niet snel genoeg om het eiland in één keer te



Ondergelopen land op Walcheren tijdens operatie Infatuate, 1944.

inunderen.²² Daarop werden erna op drie andere plaatsen de dijken ook gebombardeerd en het bombardement op Westkapelle geïntensiveerd.²³ Walcheren verdween onder water, op de duinen en enkele hooggelegen dorpen en steden na. Het kostte veel burgerslachtoffers en de Nederlandse regering moest de inundatie uit de krant vernemen.

Het militaire oogmerk, de Duitsers te treffen in hun bewegingsvrijheid, logistiek en commandovoering, en zo de Geallieerde aanval te ondersteunen, werd ondertussen maar ten dele gehaald. De Duitse batterijen in het binnenland van Walcheren functioneerden niet meer. De aanvoer van munitie werd ook bemoeilijkt, waardoor veel weerstand snel ophield. In die zin ondervonden de verdedigers absoluut hinder van de inundaties. Generaal Daser in Middelburg was niet goed meer in staat de verdediging te leiden. Opvarenden van het eskader dat Duits vuur moest trekken om de landing van de commando's in het gat in de zeedijk bij Westkapelle mogelijk te maken, ervoeren dit Duitse vuur vanuit de kustbatterijen echter als veel heftiger dan wat ze vier maanden eerder in Normandië hadden meegemaakt. De Geallieerden hadden ondertussen eenmaal aan land zelf even goed last van het water. De troepen van de *Kriegsmarine* boden in de duinen fel verzet. De Geallieerden hadden bij Westkapelle bijvoorbeeld ook geen rekening gehouden met kolken en stromingen in het gat in de zeedijk, en bij de landing ging daardoor veel materieel verloren, met name tanks die vuursteun hadden kunnen leveren. Eenmaal aan land konden ook zij zich initieel eigenlijk alleen via de duinen verplaatsen. De offensieve inundatie kanaliseerde en belemmerde ironisch genoeg ook de eigen aanval. Ook duurde het na alle gevechten nog jaren voor het 'bevrijde' Walcheren weer enigszins hersteld was.

De recentste

Ook terreurorganisaties hebben het middel ontdekt. Dat althans blijkt uit het recente optreden van de Somalische groep Al-Shabaab tegen eenheden van US Africa Command, Kenia en Somalië. Voorjaar 2018 ontplooidde een 800 man sterke troepenmacht bestaande uit Amerikanen,

Kenianen en Somali's operaties om een aantal dorpen in de strategische zuidelijke Jubavallei, die vanuit Somalië toegang geeft tot Kenia, te bevrijden van Al-Shabaab. Ter voorbereiding daarop wilden de Amerikanen en hun bondgenoten een *combat outpost* in één van die dorpen vestigen. Al-Shabaab groef ter hoogte van het dorpje Jii-way de oever af, en gooide de aarde in de Juba, met als gevolg dat een deel van het gebied onderliep. Vruchtbare landbouwgrond kwam onder water te staan, en de Amerikanen werden gedwongen, de in aanbouw zijnde post te ontruimen en hun heil elders te zoeken. Vervolgens voerde Al-Shabaab ter hoogte van het dorp Jamaame een morteraanval uit. De hinderlaag was zo effectief dat de Amerikanen er ondanks hun aanwezige waarnemingsmid-delen niet in slaagden te achterhalen vanwaar de aanval precies kwam. Ze was voorbij voor de Amerikanen er erg in hadden, maar kostte één Amerikaanse militair het leven; vijf andere militairen raakten gewond.²⁴

Epiloog

Uit het voorgaande blijkt dat offensieve inundaties geen zeldzaamheid zijn, al zijn ze contra-intuïtief. Eenmaal ontketend, richt het water enorme schade aan. Wie het inzet om een gebied permanent in handen te krijgen, is

‘Alleen wie niet wakker ligt van de volstreckte oncontroleerbaarheid van de inzet van een natuurkracht ‘als wapen’, zal bereid zijn deze in te zetten’

vervolgens ook degene die moet zorgen dat het water weer getemd wordt, hetzij omwille van de religieuze legi-timering van het nieuwe gezag, hetzij omdat het gebied anders economisch niet bruikbaar is. Vrijwel altijd blijkt dat het plannen van de beoogde effecten bijkans onmo-gelijk is, net zoals het in de hand houden van het een-maal in gang gezette proces. Anders dan bij defensieve inundaties – die vaak terdege voorbereid worden – laat zich vooraf niet goed vaststellen welk effect een offen-sieve inundatie precies heeft. Sterker nog, de meeste zijn wanhoopsdaden, en ad hoc acties, die worden ingegeven door plotselinge dreigingen en kansen. De kosten die uit inundaties voortvloeien, overstijgen daardoor doorgaans verre de baten

Alleen wie niet wakker ligt van de volstreckte oncontroleer-baarheid van de inzet van een natuurkracht ‘als wapen’, zal bereid zijn deze in te zetten. Offensieve inundaties worden dan ook vooral gevonden waar het existentiële lijfsbehoud van een groep, volk of regime direct in gevaar is, of sprake is van een uitzonderlijk groot operationeel-strategisch belang. Dat alleen legitimeert blijkbaar het ontketenen en inzetten van een vloedgolf. Misschien kun-nen we uit het bovenstaande zelfs opmaken dat wanneer een oorlog in de ogen van één of meer belligerenten een *totaal* karakter draagt, de kans dat naar dit middel gegre-pen wordt, groter wordt.

In de tweede plaats valt op dat het offensief gebruik van water in veel gevallen niet slechts een aanval is op de

fysieke component van het militair vermogen van de te-genstander, maar zeker ook op de mentaal-conceptuele. In het voorklassieke Midden-Oosten en in het oude China al had het offensief gebruik van water duidelijk een sterk (de)legitimerend oogmerk. Chinese heersers ontleenden hun legitimiteit aan succesvol watermanagement. Een overstroming stelde hun (goddelijke) recht om te rege-ren ter discussie. Omgekeerd kon een (met hulp van de goden) ontketende vloedgolf vijanden doen wankelen. Een dergelijke religieuze of ideologische overweging trad ook op de voorgrond tijdens de Nederlandse Opstand. Water was: ‘de bondgenoot dien de Voorzienigheid ons schonk’.²⁵ Deze casussen hebben met elkaar gemeen dat ze afkomstig zijn uit gebieden waar het water zowel vriend als vijand kon zijn. Zonder de periodieke overstro-mingen hadden de beschavingen in Mesopotamië en China niet bestaan, maar het wassende water kon ook dodelijk zijn. Geen wonder dat in deze gebieden verhalen over door goden gestuurde vernietigende overstromingen ontstonden.

Zo beschouwd is het misschien geen toeval dat in onze tijd juist een religieus geïnspireerde groepering zoals Al-Shabaab naar dit wapen grijpt.²⁶ Terroristische organisa-ties maken ook een andere kosten-batenanalyse dan sta-ten. Waar de laatsten zich de laatste decennia vanwege de politieke kosten niet hebben gewaagd aan offensieve inundaties, is het goed voorstelbaar dat Al-Shabaab na-volging krijgt van andere terreurorganisaties. Het scenario laat zich uittekenen en toegepast op, bij voorbeeld, West-Nederland, kan het betrekkelijk gemakkelijk ten uitvoer worden gelegd. Als het aanjagen van angst het hoogste doel is, maakt het niet eens uit hoeveel gebied er feitelijk onder water komt te staan.

Dr. F.H. (Floribert) Baudet is universitair hoofddocent Strategie bij de Faculteit Militaire Wetenschappen (FMW) van de Nederlandse Defensie Academie. Drs. H. (Henk) de Jong is Universitair Docent Militaire Geschiedenis bij de FMW.

Noten

- 1 Zie o.a.: Richard Brooks, *Walcheren 1944. Storming Hitler's fortress* (Oxford 2011); Andrew Rawson, *Walcheren. Operation Infatuate* (Barnsley 2003); R.H.E. Gooren, 'De Slag om de Westerschelde', in: C.P.M. Klep en B. Schoenmaker red., *De Bevrijding van Nederland 1944-1945: Oorlog op de Flank* (Den Haag 1995) 161-196; J.L. Moulton, *De Slag om Antwerpen en de Schelde 1944-'45: de open-stelling van de Schelde in 1944 en de bevrijding van Antwerpen* (1979); R.W. Thompson, *Eighty-Five Days: the Story of the Battle of the Scheldt* (Londen 1957).
- 2 Herodotus, *Historiën*, 1.189
- 3 H. Hatami en P.H. Gleick, 'Conflicts over water in the myths, le-gends, and ancient history of the Middle East', *Environment: Sci-ence and Policy for Sustainable Development* 36,3 (1994) 10-11.
- 4 Al-Tabari, *The History of al-Tabari Vol.5. The Sasanids, the Byzanti-nes, the Lakhmids, and Yemen* (New York 1999) 16. Zie verder ook: H. Hatami en P.H. Gleick, 'Conflicts over water in the myths, legends, and ancient history of the Middle East', *Environment: Science and Policy for Sustainable Development* 36,3 (1994).
- 5 Zie o.a.: P. A. Lorge, *War, Politics and Society in Early Modern China, 900-1795* (Londen 2005) 147.
- 6 M. Allaby en R. Garrat, *Facts on File Dangerous Weather Series: Floods* (infobase Pub. 2003) 142.
- 7 De filosoof Mengzi verbond legitimiteit nadrukkelijk met succesvol watermanagement, zie P. J. Ivanhoe (Ed.), *Mencius* (New York 2011) 3. Zie ook M.E. Lewis, *The Flood Myths of Early China* (Albany, NY 2006) 50 en K. Edgerton-Tarpley, 'From "Nourish the people" to "Sa-

- crifice for the nation". Changing responses to disaster in late imperial and modern China' (paper presented at Agrarian Studies Colloquium, Yale University February 10, 2012).
- 8 J. Rickard, 'Battle of the Wei River, November 204 BC', http://www.historyofwar.org/articles/battles_wei_river.html (geraadpleegd 19 juli 2018).
- 9 Ibidem.
- 10 Zie o.a.: Theo Hoogstraaten en Simone van der Vlugt, *Victorie! (Alk-maar 2004)*; I. Schöffer e.a., *Alkmaar ontzet 1573-1973* (1973); A. Nuyens, *Een brief in een polsstok : over het Spaanse beleg van de stad Alkmaar in 1573* (2000); *Alkmaar 1573. Tentoonstelling over het beleg en ontzet van Alkmaar* Stedelijk Museum (Alkmaar, 1973); Nanning van Foreest, *Kort verhaal van het beleg van Alkmaar; een ooggetuigenverslag* (Alkmaar 2010).
- 11 Vgl. Chr. Will, *Sterk Water. De Hollandse Waterlinie* (Utrecht 2002).
- 12 Zie o.a.: 3 October-Vereeniging, Primavera Pers, Jori Zijlmans, *Leidens Ontzet; vrijheidsstrijd & volksfeest; de 3-oktobercollectie in Museum De Lakenhal* (Leiden 2011); C.L. Koppenol, *Het Leids Ontzet 3 oktober 1574 : door de ogen van tijdgenoten* (Amsterdam 2002). Zie ook G. 't Hart, 'Rijnlands bestuur en waterstaat rondom het beleg en ontzet van Leiden (1570-1580)', *Jaarboek Oud Leiden* (1974) 13-33 via http://www.oudleiden.nl/pdf1/1974_05b.pdf (ge-raadpleegd 19 juli 2018).
- 13 K. Edgerton-Tarpley, 'From "Nourish the people" to "Sacrifice for the nation"'. Changing responses to disaster in late imperial and modern China' (paper presented at Agrarian Studies Colloquium, Yale Univer-sity February 10, 2012) 15
- 14 M.S. Miscolino, 'Yellow River flood, 1937-1938', www.disasterhis-tory.org. (een samenvatting van M.S. Miscolino, The ecology of war in China. Henan Province, the Yellow River, and beyond, 1938-1947 (Cambridge 2015), geraadpleegd 10 juli 2018).
- 15 Edgerton-Tarpley, 'From "Nourish the people" to "Sacrifice for the nation"', 17-18. Zie ook Diana Lary, "The Waters Covered the Earth: China's War-Induced Natural Disaster," in M. Selden en A.Y. So, ed., *War and State Terrorism: The United States, Japan, and the Asia-Pacific in the Long Twentieth Century* (Rowman & Littlefield, 2004) 143-170.
- 16 Jonathan Falconer, *The Dam Busters Story* (Stroud 2007); Charles S. Cockell, 'The Science and Scientific Legacy of Operation Chastise' in: *Interdisciplinary Science Reviews* 27 (2002) 278-286; Douglas C. Dildy, *Dambusters; Operation Chastise* (Oxford 2010); John Sweet-man, *The Dambusters Raid* (London 1999).
- 17 Ibidem.
- 18 Zie o.a.: Richard Brooks, *Walcheren 1944. Storming Hitler's fortress* (Oxford 2011); Andrew Rawson, *Walcheren. Operation Infatuate* (Barnsley 2003); R.H.E. Gooren, 'De Slag om de Westerschelde', in: C.P.M. Klep en B. Schoenmaker red., *De Bevrijding van Nederland 1944-1945: Oorlog op de Flank* (Den Haag 1995) 161-196; J.L. Moulton, *De Slag om Antwerpen en de Schelde 1944-'45: de open-stelling van de Schelde in 1944 en de bevrijding van Antwerpen* (1979); R.W. Thompson, *Eighty-Five Days: the Story of the Battle of the Scheldt* (Londen 1957).
- 19 M. Zuehlke, *Terrible Victory. First Canadian Army and the Scheldt Estuary Campaign* (2009), 83-84.
- 20 M. Zuehlke, *Terrible Victory. First Canadian Army and the Scheldt Estuary Campaign* (2009), 85-86.
- 21 B Schoenmaker, Oorlog op de flank, 166-169.
- 22 NA, 2.03.01, inv.nr. 5302, rapportage Moolenburgh 133/44, 10 oktober 1944; vgl idem, rapportage 175/44 van 30 oktober 1944.
- 23 Idem, rapportage Moolenburgh 138/44, 16 oktober 1944.
- 24 Zie C. Goldbaum, 'A literal Quagmire. To Ambush and Kill American Green Berets, Al Shabaab Diverted A River', <https://www.thedaily-beast.com/to-ambush-and-kill-an-american-green-beret-al-shabaab-diverted-a-river?ref=home>; Th Gibbons-Neff and Helene Cooper, '1 US Soldier is killed and 4 are wounded in Somalia firefight', nytimes.com (8 juni 2018). the bureau of investigative journalism: (www.thebureauinvestigates.com).
- 25 Rommelse, "'Een bondgenoot dien de voorzienigheid ons schonk".
- 26 Zie C. Goldbaum, 'A literal Quagmire. To Ambush and Kill American Green Berets, Al Shabaab Diverted A River', <https://www.thedaily-beast.com/to-ambush-and-kill-an-american-green-beret-al-shabaab-diverted-a-river?ref=home>; Th Gibbons-Neff and Helene Cooper, '1 US Soldier is killed and 4 are wounded in Somalia firefight', nytimes.com (8 juni 2018). the bureau of investigative journalism: (www.thebureauinvestigates.com).



Samba aan de Maas

Hoe een combinatie van ambities de indienststelling van een Braziliaans vliegkampschip in Rijnmond tot gevolg had

Vrijdag de dertiende januari 1961. Ogenscheinlijk geen goede dag om een lange reis te beginnen. De weergoden leken in elk geval nabij de Nederlandse kust qua ambiance - een in en in grijze, zwaar bewolkte dag met motregen en nog geen 4° C - zich hier bij aan te sluiten. Een groot, al even grijs getint vaartuig, maakte zich niettemin die ochtend los van een kade aan de Nieuwe Waterweg en voer gestaag naar Hoek van Holland.

Hoezeer leek het vreemde schip met zijn kolossale, lege dek, met zijn opvallende, enkel in de midscheeps aan stuurboord geplaatste langgerekte brugopbouw, het lot te tarten om juist nu zee te kiezen? Was de bemanning, in tegenstelling tot vele zeelieden, niet bijgelovig? Welnu, (bij)gelovig was het gros van de varens-gasten zeker: hun uiterlijk verraadde een Latino

achtergrond met een onvermijdelijk katholieke inslag. De mannen wilden evenwel dolgraag naar huis. Ze hadden zich maandenlang bij barre weersomstandigheden met temperaturen van veelal onder de 10° C, veel noordwestelijke wind en winterse buien, vertrouwd moeten maken met dit nieuwe, meer dan tweehonderd meter lange schip.¹ Hun commandant zuchtte dan ook ongetwijfeld opgelucht dat hij en zijn meer dan duizendkoppige bemanning ondanks de mogelijk fatale kalenderdatum, het koude Nederland achter zich konden laten. Al even tevreden constateerde hij dat het uitlopen van het aan hem

toevertrouwde vlaggenschip naar wens verliep. Buiten de havenhoofden van de 'Hoek' kwam het vaartuig in zijn element en zette het koers naar meer zonnige oorden. Brazilië lonkte voor het vliegkampschip Minas Gerais.

Dat in Nederland ooit een Braziliaans vliegkampschip officieel voor het eerst zee koos, is voor velen wellicht een verrassing. Nu zijn meerdere lezers waarschijnlijk bekend met de verkoop van het vliegkampschip ex-Karel Doorman aan Argentinië in 1968, de overdracht tussen 1973-1981 en in 2014 van respectievelijk twee kruisers, enige onderzeebootjagers en het bevoorradingschip Amsterdam aan Peru, alsook de aankoop door Chili in 2004 van in totaal vier L- en M-fregatten.² Dit artikel poogt een ander en tot nu toe onderbelicht gebleven Zuid-Amerikaans avontuur in de Nederlandse maritieme geschiedenis aan de vergetelheid te ontrukken, alsook te illustreren hoe de Nederlandse welvaart en zeemacht omstreeks 1960 dankzij nationale en internationale ambities hand in hand gingen.

Britse neer- en Braziliaanse opgang

Het verhaal begint weinig verrassend overzee, maar niet in Brazilië. We blijven hiervoor dicht bij huis en begeven ons naar Groot-Brittannië. Het economische tij zat dit land midden jaren vijftig niet mee. Door afnemende overzeese militaire verplichtingen na de dekolonisatie van een belangrijk deel van zijn overzeese gebiedsdelen, alsook het feit dat de Westerse verdediging op dat moment op strategische nucleaire wapens en niet op tactische conventionele inzetmiddelen als marineschepen leunde, stond het budget van de *Royal Navy* zwaar onder druk.³ De *Admiralty* zocht daarom naarstig naar middelen om de ei-

'Het trotse Brazilië was hiermee na Australië en India de derde niet-NAVO-staat, die na 1945 een vliegkampschip verwierf'

gen begroting aan te vullen. Eén hiervan was de verkoop van overtollig materieel aan buitenlandse mogendheden die het Westen vriendelijk gezind waren. Het in 1945 in dienst gestelde vliegkampschip HMS Vengeance, een zusterschip van Hr. Ms. Karel Doorman uit de zogeheten Colossus-klasse, was een van de ijzers die de leiding van de *Royal Navy* hiervoor in het vuur had. Het vaartuig was eerder al uitgeleend aan de Australische marine, maar nu diende de *carrier* definitief, en liefst op korte termijn, van eigenaar te wisselen. Een koper werd eind 1956 gevonden in Zuid-Amerika, en wel in Brazilië, dat onder de democratische verkozen president Juscelino Kubitschek de Oliveira (1955-1961) een moderniseringsslag maakte, en zich in de regio wilde doen gelden.⁴ Verder hoopte het staatshoofd met deze aanschaf de invloedrijke legertop te apaiseren, die tot 1955 in Rio de Janeiro de macht in handen had gehad.⁵ Op 14 december 1956 vond dan ook voor ca. f30 miljoen de aankoop van de ex-Vengeance plaats.⁶ Het trotse Brazilië was hiermee na Australië en India de derde niet-NAVO-staat, die na 1945 een vliegkampschip verwierf.



Cornelis Verolme. (HaNA)

De Brazilianen wensten de oorlogsbodem aan te passen aan de eisen van de moderne tijd, wat onder andere met zich meebracht dat ze met straaljagers moest kunnen opereren. Dit hield in dat er een grootscheepse verbouwing diende plaats te vinden zoals het plaatsen van een stoomkatapult, het aanbrengen van nieuwe vliegtuigliften en een hoekdek. In die jaren vond in het Verenigd Koninkrijk een dergelijke aanpassing plaats van een ander vliegkampschip: HMS Victorious (1941-1968) van de Illustrious-klasse. Niettemin ging deze grote order naar een werf aan de andere kant van de Noordzee: de Verolme Verenigde Scheepswerven N.V. op Rozenburg. Dit besluit was deels terug te voeren op de wel erg lange tijdspanne die met de verbouwing van de Victorious gemoeid ging (acht jaar) en de hiermee gepaard gaande hoge kosten.⁷ Ook speelde vermoedelijk mee dat de toenmalige verouderde Britse scheepsbouw internationaal slecht stond aangeschreven.⁸ Toch waren er andere, meer zwaarwegende redenen aan te wijzen, die de balans in het voordeel van de Nederlandse werf deden doorslaan.

Over een ambitieus scheepsbouwer en een Nederlandse marine van hoog technisch niveau

President Kubitschek had al snel na zijn ambtsaanvaarding de Verenigde Staten zover gekregen forse hoeveelheden ontwikkelingsgelden aan Brazilië te verstrekken. Het staatshoofd stimuleerde daarnaast de vestiging van buitenlandse bedrijven in zijn land, omdat hij meende dat alleen zo de eigen economie kon groeien.⁹ Deze politiek klonk de ambitieuze Cornelis Verolme, die een zwak had voor het door hem al in 1936 bezochte Brazilië, als muziek in de oren. Hij had in nog geen tien jaar na de vestiging van zijn eerste fabriek in het Rijnmondgebied (1947) aldaar een industrie-imperium uit de grond gestampt dat zich richtte op scheepsbouw en scheepsreparatie.¹⁰ Maar zijn ambities reikten verder en hij wilde ook overzee vestigingen zien te verwezenlijken. Gezien zijn liefde voor het land aan de Amazone, probeerde hij daar vaste voet aan wal te krijgen. Nadat Verolme tot tevredenheid van de regering in Rio de Janeiro in Alblasterdam en de Botlek al vier tankers voor Brazilië had gebouwd, dong hij mee voor de grote order de ex-Vengeance te verbouwen voor een bedrag van f 52 miljoen. Zijn inmiddels goede contacten met president Kubitschek waren hierbij van grote betekenis. Te meer daar de Braziliaanse staatsman een grote persoonlijke betrokkenheid kende bij de aanschaf van het oorlogsschip. Zo stond al vast dat de *carrier* ver-

^ De imposante boegen van twee Colossus-klasse vliegkampschepen steken hoog uit boven de kade in Schiedam. Links de Karel Doorman, rechts de Minas Gerais. (NIMH)

noemd werd naar de Braziliaanse deelstaat Minas Gerais, de regio waar Kubitschek eerder politieke carrière had gemaakt.¹¹

Verolme wist zich naast zijn eigen verdiensten en netwerk gesteund door de goede naam van Nederland als mari-

‘De KM had er zelf financieel belang bij tijdens internationale havenbezoeken als drijvende handelstentoonstelling te fungeren’

tieme, maar bovenal die van marine-natie. De Koninklijke Marine stelde van oudsher haar eigen operationele eisen en droeg zelf de verantwoordelijkheid over de bouw- en aanbestedingsprogramma's. De Nederlandse zeestrijdkrachten beperkten zich niet tot het vaststellen van operationele criteria van haar scheepsmaterieel, maar waren intensief betrokken bij het ontwerp van het platform en de daarop te installeren wapensystemen en sensoren. Deze opstelling stelde de KM in staat haar kennis structureel op een hoog peil te houden. Tegelijkertijd kon ze door haar brede en grondige materieelkennis de kosten van systemen die ze wél zelf moest inkopen laag houden en standaardiseren. De KM was daarom gebaat bij het voortbestaan en de ontwikkeling van de betrokken industrieën en de daar aanwezige kennis. Deze bedrijven hadden weer profijt van de hoge operationele eisen die de zeestrijdkrachten stelden aan de te leveren schepen en hierop geplaatste systemen, die voor een belangrijk deel gebaseerd waren op operationele ervaringen. Dit stabiele

netwerk van producent en gebruiker was essentieel voor het creëren en onderhouden van een structureel “learning process”.¹² Het stelde sommige werven en bedrijven die bijvoorbeeld radarsystemen leverden, in staat producten van hoge kwaliteit te ontwikkelen die konden worden afgezet op de wereldmarkt.¹³ Wat deze industrieën ook hielp was het gegeven dat in die jaren de grote scheepsbouwers in de wereld hoofdzakelijk civiel georiënteerd (Japan, Zweden), te duur (Verenigde Staten) of te verouderd en te duur (Groot-Brittannië) waren.¹⁴

De KM had er zelf financieel belang bij tijdens internationale havenbezoeken als drijvende handelstentoonstelling te fungeren. Naast het bevorderen van de naam en faam van Nederland was er het vooruitzicht dat de stuksprins van eigen schepen, alsook die van de nautische of wapensystemen aan boord, bij orders uit het buitenland kon dalen. Het was in dit verband waarschijnlijk niet toevallig dat Brazilië, dat regelmatig door Nederlandse oorlogsschepen werd aangedaan,¹⁵ aanvang jaren vijftig een order plaatste bij de werf Smit in Kinderdijk voor tien in 1954-1955 in dienst gestelde patrouillevaartuigen. De Braziliaanse marine was zodoende in dit tijdsbestek al bekend met de marinescheepsbouw in de regio Rijnmond. Dat in 1956 bij Wilton-Fijenoord in Schiedam een modernisering van het zusterschip Hr. Ms. Karel Doorman van start was gegaan,¹⁶ alsook het feit dat de in april van dat jaar gepensioneerde bevelhebber der Zeestrijdkrachten Alfred de Booy, als directeur de algemene supervisie over de verbouwing van het Braziliaanse vliegkampschip zou



De Minas Gerais tijdens de verbouwing aan de kade van de Verolme Verenigde Scheepswerven N.V. op Rozenburg. (NIMH)

krijgen, droeg ongetwijfeld verder bij aan de mogelijkheid de Minas Gerais op de nieuwe werf in Rozenburg onder te brengen.¹⁷ In juli 1957 volgde dan ook het officiële besluit dat Verolme de order voor de verbouwing en modernisering van het vliegkampschip kreeg toebedeeld.¹⁸

Verbouwing en gevolgen

In de tweede helft van diezelfde julimaand arriveerde het schip per sleep in Rotterdam. De oorlogsbodem kon evenwel niet terecht op Rozenburg. Het ontbrak Verolme daar nog aan kranen en afdoende personeel. Het Braziliaanse marinevaartuig dakte vervolgens tijdelijk bij Wilton-Fijenoord voor de sloop van de brugopbouw en de aanleg op het vliegdek van rails waarop een kraan werd geplaatst. De concurrerende werf uit Schiedam was na enige pressie uit Rio de Janeiro morrend met deze oplossing akkoord gegaan.¹⁹ Spoedig was Verolme wél zelf in staat de modernisering en verbouwing van de Minas Gerais op te pakken. Dit proces verliep in de jaren daarna op hoofdlijnen volgens plan. Naast het aanbrengen van een stoomkatapult, een hoekdek en nieuwe vliegtuigliften, werd de ketelcapaciteit verbeterd, en volgde de plaatsing van een nieuwe brugopbouw alsook radar- en vuurleidingssystemen.²⁰ Toch ondervond de werf op Rozenburg met de opdracht de nodige problemen. Zo werkten de oude, gevestigde werven in de regio Rotterdam, waaronder Wilton-Fijenoord en de RDM, de weinig geziene nieuwkomer Verolme tegen. Zij bewerkstelligden dat installatiebedrijven in de Maasstad weigerden de elektrische voorzieningen van het vliegkampschip aan te brengen op straffe van uitsluiting van verdere orders. Verolme was niet voor één gat te vangen en richtte snel in Maassluis een eigen installatiebedrijf op.²¹ Op 15 november 1959 brak een felle brand uit aan boord, vermoedelijk als gevolg van kortsluiting juist in een elektriciteitskabel. Het hout van werfstellingen brandde hierop als een fakkel. Forse schade in de hangar in het achterschip en aan het daarboven gelegen dek en aan de bekabeling was het gevolg. Niettemin liet Verolme al snel verklaren dat het vliegkampschip als voorzien in het voorjaar van 1960 een

eerste proefvaart zou maken.²² Hoewel deze pas in juli doorgang vond, verliep de tocht geheel naar wens van zowel de werf als de Braziliaanse marineautoriteiten.²³ Op 6 december 1960 volgde dan ook in Rotterdam de officiële indienststelling van de *carrier* als NAel Minas Gerais bij de *Marinho do Brasil*.²⁴ Ruim een maand later koos het vliegkampschip zee naar Brazilië waar het tot 2001 dienst deed. Verolme zelf realiseerde na de succesvolle verbouwing van de Minas Gerais zijn zo fel begeerde vergunning voor de bouw van een werf in Brazilië.²⁵

Conclusie

Het feit dat de nieuwe werf Verolme in Rozenburg in 1957 de megaorder wist binnen te halen, een oud vliegkampschip van de Colossus-klasse te mogen verbouwen tot een meer voor zijn tijd geëquiperde *carrier*, was terug te voeren op drie factoren waarbij het woord ambitie steeds centraal stond. Het betroffen de ambities van Brazilië en zijn president Kubitschek, de minstens zo grote ambities alsook gewiektheid van scheepsbouwmagnaat Verolme, en niet in de laatste plaats de ambities van de KM die bijdroegen aan de goede naam van Nederland als maritieme en marine-natie. Het was wat Nederland betreft vooral de combinatie van nog altijd bestaande ambities van en internationale waardering voor zijn marine en maritieme defensie-gerelateerde industrie, die het mogelijk maakte dat op die druilerige januaridag in 1961, de Minas Gerais bij Hoek van Holland met de Braziliaanse vlag voor het eerst fier in top zee koos.²⁶

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

Noten

- ¹ <http://weerverleden.nl/19610113&all>.
- ² NIMH, Collectie S-DOC.
- ³ A. Ellner, 'Carrier Airpower in the Royal Navy during the Cold War: The International Strategic Context', *Defense & Security Analysis*, Vol. 22, Issue 1, March 2006, 23-44, aldaar 23; P.M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery* (London 2001) 325-326.
- ⁴ R.M. Schneider, "Order and Progress". *A Political History of Brazil* (Boulder, Co 1991) 184.



Twee Colossus-klasse carriers in dok bij de werf Wilton-Fijenoord te Schiedam, november 1957. De Minas Gerais ligt in dok 6, de Karel Doorman in dok 7. Let op de rails en kraan die op het vliegdek van het Braziliaanse vaartuig zijn aangebracht. (NIMH)

- 5 A. Dekker, *Cornelis Verolme. Opkomst en ondergang van een scheepsbouwer* (Amsterdam 2006) 167.
- 6 *Jane's Fighting Ships 1992-1993* (1992) 53.
- 7 *Jane's Fighting Ships 1966-1967* (1966) 253.
- 8 L. Johnman, 'Strategy and response in British shipbuilding 1945-1972', in: J.R. Bruijn e.a. (eds.) *Strategy and Response in the Twentieth Century Maritime World. Papers presented to the Fourth British-Dutch Maritime History Conference* (Amsterdam 2001) 77-99, aldaar 78-80.
- 9 A. Aarsbergen e.a., *Kroniek van de 20ste eeuw* (Amsterdam 1985) 676.
- 10 J. van Beylen e.a. (red.) *Maritieme encyclopedie* Deel VII (Bussum 1973) 105-106.
- 11 A.P. Dekker, 'Cornelis Verolme (1900-1981). Rentmeester van God op aarde', in: P. Werkman en R. van der Woude (red.), *Geloof in je eigen zaak. Markante protestantse werkgevers in de negentiende en twintigste eeuw* (Hilversum 2006) 383-400, aldaar 394; *Jane's 1992-1993*, 59. De verbouwingskosten bedroegen uiteindelijk f 70 miljoen.
- 12 H.W. Linssen, 'Concepts for the study of innovation: evaluation of the Dutch shipbuilding industry in historical perspective', in: P.C. van Royen, L.R. Fischer, D.M. Williams (eds.), *Frutti di Mare. Evolution and Revolution in the Maritime World in the 19th and 20th Century* Proceedings of the Second International Congress of Maritime History 5-8 June 1996, Amsterdam and Rotterdam, the Netherlands (Amsterdam 1998) 115-122, aldaar 118-121.
- 13 H.R. Boswijk, 'Signaal en de Koninklijke marine: partnerschap in ontwikkeling', *Marineblad* 110, 9 (2000) 306-309, aldaar 307, 308.
- 14 K. Colijn, P. Rusman en L. van der Mey, 'Fregatten voor Iran', in: L.

- van der Mey, K. Colijn (red.), *De Nederlandse wapenexport. Beleid en praktijk. Indonesië, Iran, Taiwan* Clingendael-reeks deel 2 ('s-Gravenhage 1984) 67-97, aldaar 85, 87.
- 15 Zo bezocht de torpedobootjager Hr. Ms. Van Galen in 1952 nog Recife en Rio de Janeiro en de mijnenveger Hr. Ms. Dokkum in 1955 Belém. Bronnen: *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1952* (Amsterdam 1953) 23, 27; *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1955* (Den Haag 1956) 142.
- 16 A.J. Vermeulen, *De schepen van de Koninklijke Marine en die der gouvernementsmarine 1814-1962* (Den Haag 1962) 220-221.
- 17 NIMH, Collectie Personendocumentatie, A. de Booy.
- 18 www.keppelverolme.nl/goed-van-start-langs-de-nieuwe-waterweg/
- 19 'Verolme's "grote gok" gelukt. Vliegkampschip Minas Gerais haalt op de Noordzee snelheid van 44 kilometer. Uitvoering miljoenen-order begon zonder werf en kaden', *Nieuwsblad van het Noorden*, 10-8-1960, 9; <http://www.egoproject.nl/archief-debooyfamilie/MemoiresAlfred2>.
- 20 www.keppelverolme.nl/goed-van-start-langs-de-nieuwe-waterweg/
- 21 Dekker, 'Cornelis Verolme', 394.
- 22 ' "Minas Gerais" in brand bij Verolme', *Utrechts Nieuwsblad*, 16-11-1959.
- 23 Polygoon Hollands Nieuws - polhn#Polygoon Hollands Nieuws. Weeknummer 60-50.
- 24 *Jane's 1992-1993*, 53.
- 25 <http://reload1.geschiedenis.vpro.nl/programmas/2899536/afleveringen/24321752/items/24412538>, 'Een eigen zaak', Verolme.
- 26 Een eerdere versie van dit artikel verscheen in *Tijdschrift voor Zeege-schiedenis* 31, 2 (2012).

Ooproep officieren detachement Veteranendag 2019

Hennie van Wilgenburg

De Nederlandse Veteranendag wordt op zaterdag 29 juni 2019 gehouden. De gezamenlijke officierenverenigingen KVMO, KVEO, NOV en KVNRO zullen op die dag weer deelnemen met een detachement aan het defilé door de stad als eerbetoon aan zijn majesteit koning Willem-Alexander, die het defilé zal afnemen.



Archieffoto officieren detachement Nederlandse Veteranendag.

Tijdig aanmelden via Veteraneninstituut

Om genoeg officieren bij elkaar te krijgen (het detachement moet minimaal uit 12 officieren bestaan) is het belangrijk dat u zich voor het detachement aanmeldt. Dit kan online, via mijn.veteraneninstituut.nl. Hiervoor heeft u een gebruikersnaam en wachtwoord nodig. De gebruikersnaam is uw registratienummer op de veteranenpas. Het wachtwoord moet u zelf aanmaken. Bent u dit wachtwoord vergeten, dan kunt u op de site een nieuw wachtwoord aanmaken.

Degene die zich niet via de website aanmelden kunnen **telefonisch** contact opnemen met het Veteraneninstituut om daar hun deelname op te geven. Telefoon 088-3340050.

Het is belangrijk dat u zich snel aanmeldt! Immers, er is voor dit evenement ook een sluitingsdatum door het Veteraneninstituut vastgesteld. En aanvragen na deze sluitingsdatum worden niet meer in behandeling genomen.

Detachementscommandant

Uw detachementscommandant is LT22OC b.d. H.T. (Hennie) van Wilgenburg. Wanneer u zich hebt aangemeld wordt het op prijs gesteld ook hem te informeren.

Dat kan via e-mail: vogelzand2604@hetnet.nl of hennievandwilgenburg@icloud.com of telefonisch: 06 30219411

Laten we ook dit jaar weer met u een uniek en mooi detachement samenstellen om deze Veteranendag grandioos met elkaar te kunnen vieren. In ieder geval, ik reken op u!

21 maart 2019 KVMO-Veteranendag 2019



De KVMO organiseert dit jaar voor haar Veteranen op donderdag 21 maart de 6^e KVMO-Veteranendag.



De ochtend vindt plaats in Den Helder bij de Dukdalf (op het oude Rijkswerfterrein). Zoals bij voorgaande veteranendagen speelt ook het reünie-aspect een belangrijke rol, deels al in het ochtendprogramma, maar vooral tijdens het aperitief en de lunch, die ook in de Dukdalf worden genoten.

Het ochtendprogramma heeft onder meer twee interessante presentaties. Zo is er een uiteenzetting over de Belgisch-Nederlandse maritieme samenwerking en een presentatie over de stand van zaken in het brede Indië onderzoek.

Na de lunch is er gelegenheid om één van de drie geselecteerde musea te bezoeken: gekozen kan worden uit het Marinemuseum, het Reddingmuseum of Zr. Ms. Bonaire.

Programma

Het volledige programma van de KVMO-Veteranendag staat op www.kvmo.nl onder 'Activiteiten'



Aanmelden

Aanmelden kan tot uiterlijk donderdag **28 februari 2019**.

De bij de KVMO bekende Veteranen hebben voor deze dag per mail een uitnodiging ontvangen, met daarin opgenomen een link naar het digitale aanmeldformulier. Aanmelden kan ook via de blauwe button 'Aanmelden KVMO Veteranendag' op www.kvmo.nl.

Wilt u er ook bij zijn maar heeft u geen mail ontvangen, terwijl u wel Veteraan en lid bent van de KVMO? Meldt u zich dan gewoon aan via de button op onze site (zie hierboven). Heeft u geen internet? Neemt u dan contact op met het secretariaat van de KVMO, telnr. 070 3839504.

Kosten

Aan deze dag zijn beperkte kosten verbonden van € 5,00 per persoon.



Overlijden Anton Kok, voormalig voorzitter KVMO

Met leedwezen heeft de KVMO kennisgenomen van het overlijden op 23 december 2018 van voormalig voorzitter Kolonel der mariniers b.d. Anton G.C. Kok.

Anton is vele jaren zeer actief betrokken geweest bij onze vereniging. Eerst als lid van de redactie van het Marineblad, van april 1974 t/m december 1975. Vanaf januari 1976 t/m mei 1978 is hij secretaris van het Marineblad geweest. Aansluitend daarop heeft Anton t/m september 1981 het voorzitterschap

bekleed, waarna hij nog tot juli 1982 in het hoofdbestuur heeft gezeten.

We zijn Anton Kok zeer erkentelijk voor hetgeen hij voor onze vereniging heeft betekend. Wij wensen zijn vrouw Riet en hun (klein) kinderen veel sterkte toe bij het verwerken van dit grote verlies.

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

ELNTMARN **Y.R.A. Anastacia**
ADBZ **R.F. Dollekamp**
LTZ2KMR **W.J.H. Koster**
LTZ2 **M.C. Reedijk-Bruijns**
KADB **S.H.M. Schijen**

ADBZ **B.I. Scholtens**
LTZ2OC **F.J.W. Siahaija**
LTZ1 **J.L. Wesstra**
LTZ2OC **J.A. Zwart**

Reünies

Reunie bemanning Hr. Ms. De Ruyter F806, tijdens de reis Fairwind 86

Datum : **donderdag 7 maart 2019**
Tijd : van 10:30 tot 16:30 uur
Locatie : De Witte Raaf in Den Helder, op het KM terrein
Kosten : ca € 20,00

Wil je die dag erbij zijn en een uitnodiging ontvangen, meld je dan aan via Jan Graveland (jan@graveland.nl) of Michel Kleverlaan (mkleverlaan63@hotmail.nl)

Reunie 150 jaar 'Kennis is macht, karakter is meer'

Datum : **vrijdag 26 april 2019** (tijdens de Dië Natalis)
Locatie : KIM, Den Helder

In 2019 bestaat het Hoofdgebouw van het Koninklijk Instituut voor de Marine 150 jaar. Dat betekent dat al 150 jaar jonge mensen in spijkerbroek (of voorloper) het Zaalje inlopen onder de spreuk 'Kennis is macht, karakter is meer' en er enige tijd later als kersverse marineofficier weer uit lopen.

Om dat feit te vieren - tegelijk met het 190 jarige bestaan van de officiersopleiding van de Koninklijke Marine - organiseert het KIM een grote reunie voor alle adelborsten en aspirant (reserve) officieren die ooit hun opleiding op het KIM hebben genoten.

Verder informatie over het programma en hoe in te schrijven volgen zo spoedig mogelijk. Houdt hiervoor www.kvmo.nl in de gaten.

Aangeboden: Klein- en groot avondtenue KTZA, maat 48/50. Informatie: 06 20 96 79 06.

In Memoriam

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

VLOP KLTZ b.d. ds. drs. **F.V. Rookmaaker** († 29 december 2018)
LTZVK2OC b.d. **A. Budding** († 26 december 2018)
KTZA b.d. **A.J.P. Bindels** († 24 december 2018)

KOLMARN b.d. **A.G.C. Kok** († 23 december 2018)
Mevrouw **H. Venema-Kragt** († 19 december 2018)
Ir. **H.O. Bussemaker** († 6 oktober 2018)
LTZ1 b.d. **D.J. van Doorninck** (datum overlijden onbekend)

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

Activiteiten 2019

ALGEMEEN

21 mrt **KVMO-Veteranendag**
Locatie : Den Helder
Informatie : Zie elders in dit Marineblad

11 mei **Battle Field Tour Waterloo (KVNRO)**
Tijd : 9.00 – 17.45 uur
Kosten : € 50,00 exclusief lunch
Informatie : voor het volledige programma, zie www.kvmo.nl, onder Activiteiten

AFDELING NOORD

5 feb **Postactievenborrels**
5 mrt Locatie : Marineclub, Den Helder
Aanvang : 17.30 uur

7 juni **Barbecue (KVMO)**
Locatie : De Merelhoeve, Nieuw en St Joosland
Aanvang : 18.00 uur

AFDELING MIDDEN

5 feb **Borrels**
2 apr Locatie : Kromhoutkazerne, V6 huiskamerbar
Tijd : 16.30 – 18.30 uur

24 sept **Bezoek aan het Bevrijdingsmuseum Zeeland (KVEO)**
Locatie : Nieuwdorp
Informatie : Zie www.kvmo.nl, onder Activiteiten.

Barbecue
4 jun Locatie : Kromhoutkazerne, K9 Vossengat
Tijd : 16.30 – 19.30 uur

13 okt **Mosselmaaltijd (KVMO)**
Locatie : De Merelhoeve, Nieuw en St Joosland
Aanvang : 13.00 uur

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

AFDELING ZUID

16 apr **Bezoek aan het Loodswezen**
Locatie : Prins Hendrikweg 52, Vlissingen
Aanvang : 10.30 uur
Informatie : Zie www.kvmo.nl, onder Activiteiten.

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET MAARTNUMMER IS 18 FEBRUARI 2019.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



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

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
KTZ ing. W.P. Groeneveld
Secretaris:
LTZ2OC (LD) N.J. van Lierop
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Namens Afdeling Midden
KLTZ H.M. van Rijn

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

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
MAJMARNS M.M. van der Hoek bc
LTZ1 (LD) P.Y. Handgraaf-Blok

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

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

Caribisch Gebied:
KLTZ (LD) C.M. van der Pijl EMSD

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

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.

KVMO ***Veteranendag*** ***2019*** ***DONDERDAG 21 MAART*** ***DEN HELDER***



- In de ochtend ontvangst met koffie en gebak
- Interessante presentaties
- Aperitief en lunch
- In de middag een museumbezoek naar keuze
- Veel gelegenheid om bij te praten!

Lees meer in dit Marineblad, ook voor wijze van aanmelding!