

— MAXIMALE GEREEDSTELLING, OF MAXIMALE GEVECHTSKRACHT? —

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2024

OPEREREN IN EEN DREIGINGSGEBIED

Plannen voor America's warfighting navy

**Het 'inlanders'-vraagstuk van de
Koninklijke Marine**

**Gastcolumn: heeft het korps
nog een sleutelrol in Scandinavië?**

7

2024
JAARGANG 134

INHOUD

04

OPEREREN IN EEN DREIGINGSGBIED

Yvonne van Beusekom



12

AMERICA'S WARFIGHTING NAVY

Anselm van der Peet



18

VERANDERINGEN IN HET HOGE NOORDEN

Frederik Mertens



22

DOUBLE-EDGED SWORD

Mark C. Jones



EN VERDER

- 3 Voorwoord voorzitter KVMO
- 11 Cartoon
- 17 Adverteren in het Marineblad
- 31 Column Theo Brinkel
- 32 Recensies
- 35 Signalementen
- 37 Column Berend van de Kraats
- 38 KVMO-zaken
- 40 Assault-menu in de Marineclub



www.kvmo.nl

Foto cover:
Een bijzonder bezoek voor de bemanning van
Zr.Ms. Van Amstel. Koning Willem-Alexander
voer mee op het M-fregat tijdens oefeningen
in het NAVO-vlootverband SNMG1.
(H. Hillinga | Mediacentrum Defensie)

Equilibrium



Ik schrijf dit voorwoord in de laatste dagen van oktober. Inmiddels geeft de klok wintertijd aan en genieten we van de frisse herfstlucht. Terwijl de bladeren aan de bomen in gele, oranje en rode kleuren schieten, kijk ik vooral naar de kleuren van de Verenigde Staten. Op het moment dat deze editie van het *Marineblad* bij u op de mat valt, weten we welke kleur de dominante is.

De Amerikaanse verkiezingsrace om het presidentschap, het Huis van Afgevaardigden en de Senaat is niet alleen een interessante *horse race* van onze belangrijkste bondgenoot. De uitkomst van deze verkiezing kan een enorme impact hebben op de Trans-Atlantische relatie en de veiligheidsarchitectuur van ons continent. Dit novembernummer gaat niet over die verkiezingen, maar toch zijn er artikelen die raakvlakken tonen met die Trans-Atlantische relatie. Zo is er het eerste deel van het reisverslag van Zr.Ms. *Tromp* door toenmalig commandant KTZ Yvonne van Beusekom. In haar bijdrage kunt u teruglezen hoe het was om onderdeel uit te maken van de Amerikaans-geleide operatie Prosperity Guardian, als onderdeel van de Coalition of Maritime Forces. Aan het einde van het artikel roept zij op tot discussie over een aantal openstaande vragen. Hopelijk komt het niet zo ver dat wij de vraag: 'hoe beschermen we onze belangen met minder steun van de Verenigde Staten?' moeten toevoegen aan die discussie.

Overigens is duidelijk dat de Amerikaanse strijdkrachten zich geconfronteerd zien met dezelfde dilemma's als wij. In een uitgebreide analyse van het recent uitgekomen Chief of Naval Operations' Navigation Plan, legt Anselm van der Peet (NIMH) uit waar Washington de komende jaren op zal focussen. Wat ik vooral uit het Navigation Plan haal, is dat ook de U.S. Navy worstelt met zowel een kwalitatief als een kwantitatief probleem. In essentie dezelfde vraagstukken waar de Koninklijke Marine tegenwoordig ook mee geconfronteerd wordt. De vloot is onder het motto van het vredesdividend uitgekleed, en nu wij ons mentaal weer aan het voorbereiden zijn op een scenario waarin grootschalige escalatie plaatsvindt, moet er een keuze gemaakt worden. Gaan we proberen onze huidige vloot maximaal gereed te stellen voor zo'n scenario? Laten we dit een kwalitatieve strategie noemen. Of gaan we proberen onze potentiële gevechtskracht maximaal te vergroten? Laten we dat voor het gemak een kwantitatieve strategie noemen. Gevoelsmatig lijkt het alsof er een keuze gemaakt moet worden. Want maximaal op kwaliteit én kwantiteit inzetten vereist wel heel veel fantasie.

We moeten ook niet doemdenken. Het gaat uiteindelijk om het zoeken naar het equilibrium tussen deze twee opties. Dat is een uitdaging voor deze tijd en ik denk dat onze Amerikaanse bondgenoten met hun Navigation Plan in ieder geval wel proberen een evenwicht te vinden tussen kwaliteit en kwantiteit. Ik kijk dan ook erg uit naar de uitwerking van de Defensienota 2024, om te zien hoe CZSK invulling gaat geven aan de speurtocht naar het equilibrium. Ik wens u wederom veel leesplezier met deze nieuwste editie van het *Marineblad*.

MARINEBLAD IS EEN UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofdredactie:
KTZ (LD) J.L. ten Berg
C.B. Naafs

Eindredactie:
C.B. Naafs

Artikelencommissie

KTZ Y.A. van Beusekom, drs. A.A. Bon, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz, KTZ (LD), mr. dr. M.D. Fink, KTZ (TD), dr. ir. W.L. van Norden EMSD, dr. A.J. van der Peet, BRIGGENMARNIS R.A.J. de Wit

Medewerkers:

mw. drs. Z. Borgeld-Guman, prof. dr. T.B.F.M. Brinkel, B. van de Kraats, KTZ (TD) H. Boomstra (cartoon)

Adres redactie

Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
Tel. 070-383 95 04

marineblad@kvmo.nl
www.kvmo.nl

Vormgeving

www.frankdewit.nl

Drukwerk

Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

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.

Advertenties

SalesPress
T: 088-8292827
E: info@salespress.nl
I: www.salespress.nl
Profilen in de vorm van publiceren en participeren kan niet automatisch de voorkeur bij werving inhouden.

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



De KVMO maakt deel uit van de



OPEREREN IN EEN DREIGINGSGEBIED

Inzet Zr.Ms. *Tromp* in
Operation Prosperity Guardian



Tot tien jaar geleden was het zeegebied in en rondom de Golf van Aden vooral het strijdtoneel van piraten, afkomstig uit Somalië. Hoewel piraterij nooit geheel is uitgebannen (en is uitgeweken naar de noordelijke Indische oceaan), wordt de scheepvaart in de zuidelijke Rode Zee en de Golf van Aden opnieuw bedreigd. Dit keer door een tegenstander van een ander kaliber: de Houthi's uit Jemen. Zr.Ms. *Tromp* is, als onderdeel van de wereldreis Pacific Archer 2024, een maand ingezet voor Operation Prosperity Guardian in de Rode Zee.

LEES VERDER →

Het hoofddoel van Pacific Archer 2024 is het bevorderen van de vrije doorvaart wereldwijd, met als focusgebied de Indo-Pacific regio. Tijdens het plannen van de reis werd de wereld echter opgeschrikt door de aanval van Hamas op Israël, 7 oktober 2023, en daaropvolgend een toename van aanvallen van Houthis-eenheden op de scheepvaart in de Rode Zee. Nederland besloot zich aan te sluiten bij de missie Operation Prosperity Guardian (OPG) ter verdediging van de scheepvaart in het Midden-Oosten. Zr.Ms. *Tromp* werd aangewezen om, onderweg naar de Indo-Pacific, enkele weken deel te nemen aan deze Amerikaans geleide missie om de scheepvaart te beschermen tegen luchtaanvallen. In dit artikel wordt beschreven wat OPG inhoudt, wat de taak van de *Tromp* inhield en welke uitdagingen dit gaf in de *command and control* structuur en de logistiek. De inzet geeft een beeld van de impact van moderne dreiging op veiligheidsoperaties. Wat zijn de ervaringen in een missie met een hoge dreiging? Is het een voorbeeld van een toekomstige crisis tussen statelijke actoren? Naast leermomenten bevat dit artikel eveneens een opening voor een discussie over wat een dergelijke inzet van de marine vraagt.

CMF, CTF 153 en Operation Prosperity Guardian

OPG is een missie van een van de taakgroepen van de Combined Maritime Forces (CMF). CMF is een multinationaal maritiem samenwerkingsverband bestaande uit meer dan 40 landen, dat onder leiding staat van een vice-admiraal van de US Navy. Hij leidt tevens US Navy Central Command (NAVCENT) en US 5th Fleet. CMF is, naar eigen zeggen, de 'largest naval partnership in the world'. Het hoofdkwartier van CMF staat in Bahrein en de staf (met permanent een Nederlandse officier en onderofficier geplaatst) stuurt vijf taakgroepen aan. De Combined Task Forces (CTF) 150, 151, 152 zijn ingericht voor het uitoefenen van maritieme veiligheidsoperaties zoals anti-piraterij, anti-drugs en anti-mensensmokkeloperaties. Deze taakgroepen opereren in de Arabische Golf, Golf van Oman en Arabische Zee. CTF 154 is een taakgroep die training in de Midden-Oosten regio bevordert.

Focus van voorliggend schrijven is CTF 153, dat verantwoordelijk is voor het uitvoeren van maritieme veiligheidsoperaties in de Rode Zee, Bab al-Mandeb en westelijke Golf van Aden. Deze taakgroep werd op 17 april 2022 opgericht in reactie op de toenemende dreiging van aanvallen door Houthis-eenheden, die al voor de oorlog tussen Hamas en Israël actief waren met raketten en bemoste aanvalsbotten om hun machtspositie in Jemen te versterken. Vanuit het hoofdkwartier van de CMF in Bahrein, stond CTF 153 achtereenvolgens onder Amerikaanse, Egyptische en wederom Amerikaanse leiding. Gedurende de inzetperiode van de *Tromp* nam Italië het stokje over. OPG is een separate missie die wordt aangestuurd door CTF 153. De nieuwe verdedigingsmissie trapte af op 18 december 2023, kort nadat Houthis-raketaanvallen in de Rode Zee en de Golf van Aden schrikbarend toenamen. OPG biedt bescherming aan zeevarenden en streeft naar het herstellen van de vrije doorvaart ten behoeve van de internationale handel. De missie, die zich onderscheidt van andere taken van CTF 153, krijgt op dit moment de steun van veertien landen. Naast Nederland zijn Groot-Brittannië, Denemarken, Finland, Griekenland en Noorwegen de andere Europese deelnemers.



Zr.Ms. *Tromp* met op de achtergrond USS *Eisenhower*

Forse dreiging in een compact gebied

De Houthis-eenheden beschikken over een aanzienlijk arsenaal aan moderne wapens. Anders dan piraten, die zich wapenden met een AK-47, zijn de Houthis's een voorbeeld van de snelle proliferatie van nieuwe wapentechnologie zoals de ballistische raket. Ten tijde van de inzet van Zr.Ms. *Tromp* hadden zij reeds verschillende drones en anti-scheepsraketten afgevuurd op Israël, een schip gekaapt nabij Al Hudaydah, tientallen schepen aangevallen voor de Jemenitische kust en een enkele *unmanned surface vessels* (USV) ingezet. Hoewel de wapens richting Israël tijdig zijn onderschept, de USV vroegtijdig was ontploft en veel raketten hun doel misten, vormen met name de ballistische raketten en vliegende drones een grote

‘Vlak voor en vlak na het
passeren van de zee-engte is de
reactietijd voor een mogelijke
ballistische raket zeer kort’



bedreiging voor alle scheepvaart in de regio. Houthi's zijn in staat om met meer geavanceerde wapens een steeds groter gebied te bestrijken, al vinden de meeste (geslaagde) aanvallen plaats in de zuidelijk Rode Zee en westelijke Golf van Aden. Het *chokepoint* Bab al-Mandeb verbindt de twee gebieden. Omdat het veroverde grondgebied van de Houthi's niet tot de Bab al-Mandeb reikt, is het aantal aanvallen daar relatief laag. Desalniettemin is het passeren van het knooppunt een spannend moment voor elke zeevarende. Vlak voor en vlak na het passeren van de zee-engte is bovendien de reactietijd voor een mogelijke ballistische raket zeer kort. Binnen enkele minuten na lancering kan het wapen zich in een nietsvermoedend schip boren.

Wie heeft de leiding?

Zr.Ms. *Tromp* passeerde het Suezkanaal op 26 maart 2024. De scheepvaartdichtheid in deze waterweg, dat continu wordt uitgebreid om meer scheepvaart te kunnen verwerken in de toekomst, was ongekend laag. De Egyptische loods liet zich echter niet verleiden tot uitspraken over het teruglopen van de scheepvaart als gevolg van de Houthi-dreiging. Op zijn beurt deed de bemanning geen uitspraken over de deelname aan de Amerikaanse verdedigingsmissie in de Rode Zee. De verhoudingen in het Midden-Oosten liggen gevoelig.

Na het binnenvaren van de Rode Zee vervolgde het LCF haar koers naar het zuiden en meldde zij zich bij CTF 153.



Het fire support team oefent met het vertrouwde .50 kaliber Browning machinegeweer en de nieuwe M134D minigun

Omdat de taakgroep geen hoofdkwartier op zee heeft, vindt de aansturing als genoemd plaats vanuit Bahrein. In de praktijk komt dit neer op een meer zelfstandige rol voor de eenheid, die in het operatiegebied samenwerkt met diverse andere coalitiepartners en samenwerkingsverbanden. Hoofddrolspelers zijn de Amerikanen, die eind maart met het vliegkampschip USS *Eisenhower* aanzienlijke *sea en air power* ter plaatse hadden voor nationale en coalitie-operaties. De taakgroep van 'IKE' beschikte over diverse oppervlakte-eenheden en bevoorradingschepen. Zr.Ms. *Tromp* en de overige eenheden van OPG maakten gebruik van diverse communicatie- en netwerkfaciliteiten die vanuit het vliegdekschip werden gefaciliteerd. Vergelijkbaar met de NAVO-infrastructuur en werkwijze kon de *Tromp* op deze manier snel aanhaken bij de westerse partners en *situational awareness* opbouwen. Overige spelers waren de Franse eenheden, opererend vanuit Djibouti, en de European Naval Force Aspides. Zr.Ms. *Tromp* nam eveneens deel aan de Europese missie in een *associated support* rol.

In het compacte gebied van de zuidelijke Rode Zee waren continu meerdere oorlogsschepen, gevechtsvliegtuigen en drones van de coalitiepartners aanwezig. Het was voor de *Tromp* zaak om, door middel van gedegen beeldopbouw, *friend or foe* van elkaar te onderscheiden en steeds gereed te zijn voor de snel naderende dreiging van raketten en de moeilijk zichtbare vliegende drones. Moderne satelliet-communicatiemiddelen waren in dit proces een belangrijke factor, evenals de basisbeginselen van het beeldopbouwproces cf. NAVO-doctrines. Het feit dat meerdere aanwezige eenheden recent in NAVO-verband hadden gevaren, maakte de onderlinge samenwerking makkelijker en veiliger. Desondanks is het opereren van verschillende taakgroepen, met diverse missies, in een operatiegebied met een hoge dreiging, risicovol. Een foute inschatting vergroot de kans op *blue on blue*. Het Duitse fregat FGS *Hessen* ondervond dit tijdens het detecteren en hierna willen uitschakelen van een drone, die bij nader inzien een Amerikaanse MQ-9 Reaper bleek te zijn.²

Hoe opereer je in het dreigingsgebied?

In de weken dat het Nederlandse fregat in het zuidelijk deel van de Rode Zee opereerde, nam de dreiging aanzienlijk af. Mogelijk had dit te maken met de ramadan of de deelname van de Houthi's aan de aanval op Israël op 13 april³. Zr.Ms. *Tromp* was echter voorbereid op de frequentie van de eerdere aanvallen en nam geen risico's wat betreft de wapengereedheid. In het verticaal lanceersysteem waren de Standard Missile 2 en Evolved Sea Sparrow Missile beschikbaar en het Goalkeeper snelvuurkanon zorgde voor de benodigde gelaagdheid in defensie. Aan dek waren bovendien nieuwe M134D 'minigun' klein kaliber wapensystemen geplaatst die extra vuurkracht boden tegen oppervlakte- en onderwaterdrones. Het combineren van continue luchtverdediging en rondom *force protection* is niet gebruikelijk voor de personele organisatie van het LCF. Zr.Ms. *Tromp* had daarom een team van het Fleet Marine Squadron (FMS)⁴ geëmbarkeerd die, aanvullend op de bemanning, de posities aan dek bezette. Gedurende een aanvullend opwerktraject en route naar de Rode Zee waren alle teams aan boord van het schip goed getraind en ingewerkt. De rol van de commando centrale-officier was hierbij uitgebreid naar het aansturen van het *fire support team* om zodoende in de benodigde synchronisatie van wapeninzet voor lucht- en oppervlaktedreiging te voorzien.

Opereren in een dreigingsgebied betekent in de eerste plaats bekend zijn met de omgevingsfactoren om zodoende het schip te kunnen optimaliseren voor inzet. De officier belast met meteorologie en oceanografie bereidde de bemanning al in een vroeg stadium voor op de lokale weercondities. De zeewatertemperatuur en zand en stof waren bepalend voor de beschikbaarheid van de energie- en voortstuwingssystemen. De luchttemperatuur, het effect van de bergketen aan de westzijde van Jemen en de migratie van vogels door de Rode Zee waren onder andere van invloed op de prestatie van de radarsystemen. Het aanpassen aan de omgeving was geen nieuw element voor de technische en operationele teams aan boord, maar de combinatie van kalibratie, onderhoud en optimalisatie moesten gedurende de gehele inzet goed op elkaar worden afgestemd. Dit vergde een strakke planning van en focus op de opdracht.

Deze behelsde het beschermen van de scheepvaart tegen luchtaanvallen. Waar in het verleden commerciële schepen zelfredzaam werden in het verdedigen tegen piraterijaanvallen, zijn zij daarentegen niet in staat een raket of vliegende drone te detecteren en af te slaan. Het is niet

verwonderlijk dat de grote rederijen eind 2023 besloten hun schepen om te laten varen via Kaap de Goede Hoop. Dagelijks varen echter nog altijd tientallen koopvaardij-schepen door de Rode Zee richting het Suezkanaal en richting Azië. Te veel vaartuigen om een-op-een te kunnen begeleiden met een oorlogsschip. Aan OPG deelnemende marinevaartuigen kiezen daarom een strategische positie in het dreigingsgebied – de zuidelijke Rode Zee of westelijke Golf van Aden – om inkomende aanvallen te onderscheppen. Kort voordat de *Tromp* met haar missie aanving waren zowel het Deense fregat HDMS *Iver Huitfeldt* als het Franse fregat FS *Alsace* succesvol met deze aanpak. Zij schoten meerdere vliegende drones neer en onderschepten ballistische raketten. De *Tromp* positioneerde zich eveneens op deze locaties, in de nabijheid van de verkeersstroom. Terwijl de schepen gestaag hun koers vervolgden langs de krappe scheepvaartroute in de zuidelijke Rode Zee, speurde het LCF zowel het luchtruim als het zeeoppervlak af naar inkomende dreiging. Eenmaal schaalde het schip op naar gevechtswacht vanwege een afgevuurd raket vanuit Jemen. Wapeninzet was echter niet nodig en het schip vervolgde de patrouille in oorlogswacht. De bemanning vervolgde de patrouille dagen achtereen, afgewisseld door een kort intermezzo op grotere afstand van de dreiging. Deze pauzes waren noodzakelijk voor onderhoud aan wapen- en voortstuwingssystemen, bevoorrading van brandstof en, voor de tweede factor van belang: het scherp houden van de bemanning.

In de periode dat de *Tromp* in OPG opereerde, werden enkele aanvallen op koopvaardij-schepen succesvol afgeslagen door de coalitiepartners of misten zij hun doel. Ook na de ramadan en de aanvallen van de Houthi's op Israël bleef het relatief rustig in de vaarwateren rondom Jemen. Pas in juni laaiden de aanvallen weer in hevigheid op.

Wat zijn de uitwijkmogelijkheden?

Het voortzettingsvermogen van een fregat is afhankelijk van de logistiek op zee en de *host nation support* van nabijgelegen landen. In maritieme veiligheidsoperaties en operaties in het hogere geweldsspectrum zijn bevoorrading op zee en de medische afvoerketen belangrijke en bepalende facetten in het planningsproces. Gedurende het opereren in de Rode Zee ondervond Zr.Ms. *Tromp* dat het draagvlak voor OPG in het Midden-Oosten beperkt is als gevolg van de diplomatieke spagaat waarin veel landen zich bevinden. In landen zoals Egypte, Saudi-Arabië en Oman is de bevolking op de hand van de Palestijnen terwijl zij tevens belang hebben bij een vrije doorvaart. Daarnaast zijn enkele landen in de regio simpelweg onveilig voor het leveren van geschikte logistiek, zoals Sudan en Somalië. Kortom, het hebben van logistieke faciliteiten op zee bleek een noodzakelijkheid en werd in april primair geleverd door Amerikaanse eenheden. De *Tromp* voerde verschillende *replenishments at sea* (RAS) uit met Amerikaanse tankers, waarbij de RAS-positie zorgvuldig werd afgewogen tegen de mogelijke dreiging. Indien de *Tromp* enkele weken langer in het gebied was gebleven, dan had zij kunnen rekenen op de logistieke ondersteuning van Zr.Ms. *Karel Doorman*. Het Joint logistic Support Ship (JSS), met brandstof en een medisch team aan boord, arriveerde begin mei in de Rode Zee als onderdeel van *Aspides* en leverde een essentiële taak voor het voortzet-

'Het voortzettingsvermogen van een fregat is afhankelijk van de logistiek op zee en de host nation support van nabijgelegen landen'



tingsvermogen van fregatten van meerdere missies in het operatiegebied.

Conclusie

Zr.Ms. *Tromp* werd enkele weken ingezet in Operation Prosperity Guardian om de scheepvaart te beschermen tegen luchtaanvallen van Houthi-eenheden. Onder leiding van CTF 153 positioneerde het LCF zich in het compacte dreigingsgebied van de zuidelijke Rode Zee en de westelijke Golf van Aden. Vliegende drones en ballistische raketten vormen de grootste dreiging voor alle scheepvaart in het gebied waarbij de reactietijden kort zijn. De missie leverde diverse ervaringen op voor de Koninklijke Marine.

Vanwege de aanwezigheid van verschillende coalitiepartners en samenwerkingsverbanden in het gebied, is goede *situational awareness* van groot belang om een foutieve inschatting – en actie – te voorkomen. In de praktijk kon de *Tromp* terugvallen op de ervaringen van het varen in NAVO-verband. Ten tweede was het schip grondig voorbereid op de taak en de bemanning nam de omgevings-

condities goed in ogenschouw. Een goede afstemming van kalibratie, onderhoud en optimalisatie van sensoren en wapensystemen is noodzakelijk om het schip te kunnen inzetten. Daarnaast werd het operationele ritme afgewisseld om brandstof te kunnen laden en de bemanning een korte rustpauze te geven. Dit alles bevordert het voortzettingsvermogen van een oorlogsschip. Tot slot is in het Midden-Oosten het draagvlak voor OPG en de beschikbaarheid van veilige *host nation support* beperkt. De beschikbaarheid van logistieke faciliteiten op zee zijn daarom des te belangrijker.

‘Een goede afstemming van kalibratie, onderhoud en optimalisatie van sensoren en wapensystemen is noodzakelijk om het schip te kunnen inzetten’

Discussie

Enkele maanden na het afronden van de missie is de oorlog tussen Hamas en Israël nog steeds gaande en blijven Houthis-eenheden onverminderd de scheepvaart bestoken. Ondanks politieke druk en rechtstreekse aanvallen door onder andere de VS zijn de Houthis' nog altijd in staat om doelen te detecteren en aan te vallen. Het laat zien dat zij een sterke tegenstander vormen met een wapenarsenaal dat zij niet efficiënt (veel raketten missen hun doel), maar wel effectief inzetten. De vrije doorvaart wordt ernstig beperkt en betrokken landen voelen zich gedwongen om militaire capaciteit in te zetten. De vraag is echter, of die militaire capaciteit zich snel en voldoende kan aanpassen aan de dreiging. De dreiging door de Houthis' is bovendien geen incident. Ook elders in de wereld zijn non-statelijke en statelijke actoren in staat om regionale crises te laten escaleren. Het is aannemelijk dat de Koninklijke Marine wordt ingezet ter verdediging van de Nederlandse belangen wereldwijd. Wat vraagt dit van de marine? Wat kunnen we leren van de huidige samenwerking met militaire partners in de Midden-Oosten regio? En hoe bouwen we voort aan een betrouwbare logistiek wereldwijd?

Het zijn vragen die relevant zijn om te stellen binnen de marine-gemeenschap zodat het leveren van veiligheid op zee continu met succes kan plaatsvinden.

KTZ Y.A. (Yvonne) van Beusekom was commandant van Zr.Ms. Tromp en is per oktober 2024 Hoofd Strategie & Advies CZSK bij de Directie Integrale Bedrijfsvoering & Bestuur.

Noten

- 1 www.combinedmaritimeforces.com – Combined Maritime Forces expands to 45 nations with addition of Sweden – 1 augustus 2024
- 2 www.marineschepen.nl – Voor het eerst: Duits fregat haalt drones neer – 28 februari 2024
- 3 Op 1 april 2024 werd de ambassade van Iran in Damascus doelwit van een Israëlisch bombardement. Op 13 april 2024 lanceerde Iran de tegenaanval op Israël in coördinatie met bondgenoten in Irak, Libanon en Jemen.
- 4 Het FMS levert teams voor Vessel Protection Detachments, Guardteams en Maritime Force Protection

CARTOON



AMERICA'S WARFIGHTING NAVY

Chief of Naval Operations
Navigation Plan 2024



Een F-35C Lightning II stijgt op van het vliegkampschip USS George Washington tijdens oefeningen in de Indo-Pacific. (U.S. Navy Photo | Petty Officer 3rd Class A. Clawson)

(Maatschappelijke) weerbaarheid is een term, die, zowel binnen als buiten Defensie, de laatste maanden welhaast tot een mantra is geworden. Gezien de geopolitieke spanningen door de Russische inval in Oekraïne en een steeds assertievere Volksrepubliek China (VRC), verbaast dit niet. De VRC is hierbij militair met name actief in de Indo-Pacific waar het, aldus de jongste Nederlandse Defensienota, onder andere steeds meer druk uitoefent op Taiwan maar ook op buurlanden als Japan en de Filipijnen. Dit alles draagt toenemend het risico in zich van een grootschalig conflict tussen China en de VS, met wereldwijde consequenties, ook voor ons land.

[LEES VERDER →](#)



De Nederlandse krijgsmacht kan, aldus de Defensienota, tezamen met internationale partners, bijdragen aan een stabielere veiligheidssituatie in de Indo-Pacific regio door daar aanwezig te zijn. Naast regelmatig vlagvertoon zoals recent met het LCF Zr.Ms. *Tromp*, valt te denken aan inzet van (nieuwe) ASW-fregatten over 'meerdere assen' zoals in de Atlantic/Arctic maar ook in de Indo-Pacific. In die zin ziet Defensie dus een grotere rol voor zichzelf weggelegd in het Verre Oosten: 'Het is zeer belangrijk om onze banden in deze regio te versterken', gaf bewindsman Ruben Brekelmans dan ook recentelijk te kennen tijdens een bezoek aan Zuid-Korea. Ook de NAVO richt de blik steeds meer naar Oost-Azië omdat de verdragsorganisatie niet blind is voor de groeiende spanningen rondom Taiwan en in de Zuid-Chinese Zee, die wereldwijd doorwerken.

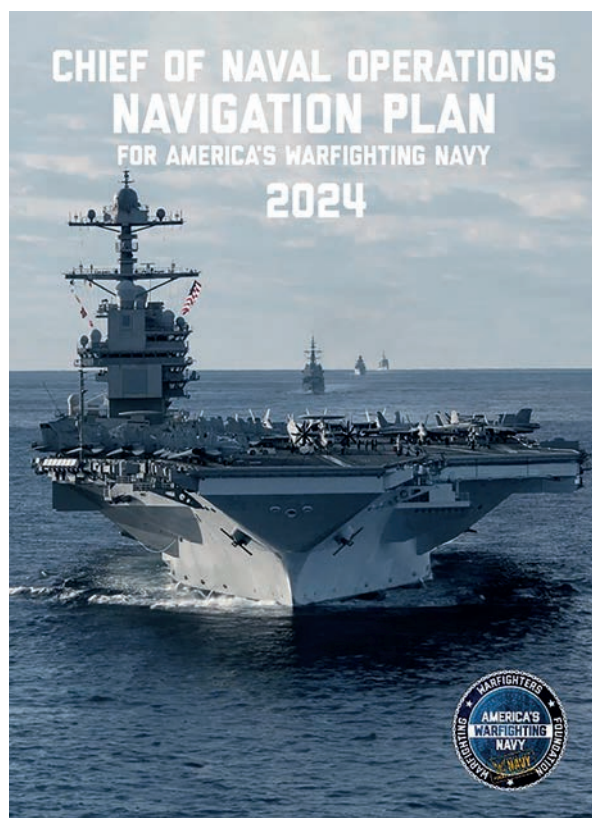
NAVPLAN 2024

Gelet op het voornoemde en dan vooral het aanhalen in de Defensienota van een stabiliserende rol door KM-presentie in de Indo-Pacific, lijkt het geen overbodige luxe kennis te nemen van het medio september uitgebrachte Chief of Naval Operations (CNO) *Navigation Plan* (NAVPLAN) 2024. Hoewel in juli 2022 onder CNO *admiral* Mike Gilway nog een NAVPLAN verscheen met een voor 2045 voorzien *Force Design* bestaande uit een hybride vloot van onder meer 373 bemande en 150 onbemande vaartuigen (zie bespreking hiervan in *Marineblad* 5, augustus 2022²), achtte de USN het door de snel veranderde internationale situatie en hiermee gepaard gaande nieuwe inzichten, urgent een nieuw NAVPLAN uit te brengen. Te meer daar in Washington D.C. toenemend rekening wordt gehouden met een invasie van Taiwan in 2027, het jaar waarvan de Chinese president Xi Jinping gezegd zou hebben dat het People Liberation Army/Navy gereed moet zijn voor een invasie van dit eiland.³

NAVPLAN 2024, ook wel bekend als Project 33, werd gepresenteerd door de nieuwe, 33^e (vandaar die naam) CNO *admiral* Lisa Franchetti. Zij stelt ronduit dat het een 'War Plan' betreft: 'Preparing (the) navy for Pacific conflict by 2027 with flat budgets, [and] static fleet size.' Franchetti's visie op de USN komt neer op een rigoureuze, succesvolle korte termijn aanpak. Binnen drie (!) jaar dienen alle bestaande (omvangrijke) problemen inzake gereedheid van schepen en vliegtuigen alsook werving/behoud van personeel grotendeels te zijn opgelost, om zo de Amerikaanse zeestrijdkrachten op korte termijn klaar te stomen en de VRC in een oorlog te kunnen verslaan.

De vlagofficier verklaart in het rapport zich ervan bewust te zijn dat 'we cannot manifest a bigger traditional Navy in a few short years, nor will we rely on mass without the right capabilities to win the sea control contest'. Wel wil zij bovenal 'prioritize readiness, capability, and capacity'. In die volgorde. Franchetti erkent daarbij dat de USN 'faces real financial and industrial constraints, including the once-in-a-generation cost of recapitalizing our [sea-based] strategic nuclear deterrent'.

De Amerikaanse CNO signaleert zeven gebieden die onmiddellijk verbetering behoeven alsook op de lange termijn maken dat de USN de bovenliggende partij blijft in geval van oorlog:



- Ready our platforms
- Operationalize robotic & autonomous systems
- Fight from the MOC
- Recruit and retain talent
- Deliver quality of service
- Invest in warfighter competency
- Restore infrastructure

Voorop staat evenwel het in zee brengen van volledig operationele schepen, onderzeeboten en vliegend materieel. Het doel is op korte termijn tot 80% van de Surface Navy Force (de Carrier Force vormt binnen de USN een aparte categorie) weer inzet gereed te hebben, als onderdeel van de 'combat-ready surge force'. Een helse opgave, zo lijkt het, gelet alleen al op het feit dat het onderhoud voor deze Surface Navy Force – kruisers, destroyers, amfibische vaartuigen en de (verguisde) Littoral Combat Ships, momenteel zo'n 2.700 dagen achterloopt op schema. Vice-CNO *admiral* Jim Kilby krijgt de weinig begerenswaardige verantwoordelijkheid, zo valt in NAVPLAN te lezen, ervoor zorg te dragen dat deze achterstand over drie jaar is weg-gewerkt. Kilby dient hiertoe 'embrace novel approaches to training, manning, modernization, and sustainment to

'De US Navy achtte het door de snel veranderde internationale situatie en hiermee gepaard gaande nieuwe inzichten, urgent een nieuw NAVPLAN uit te brengen'

ready the force', om zo voornoemd percentage aan operationele Amerikaanse oorlogsschepen te bewerkstelligen.

Om in 2027 over afdoende militaire weerbaarheid te beschikken in een oorlog met China in de Indo-Pacific, mikt het NAVPLAN 2024 bovendien op een nieuwe klasse van onbemande systemen in lijn met een initiatief van het Pentagon over goedkope, maar uiterst dodelijke lucht- en oppervlaktesystemen te kunnen beschikken, die een invasie van Taiwan tot een uiterst hachelijke onderneming maakt. Onder andere ervaringen van de Oekraïners op dit vlak in de oorlog met Rusland wegen in deze visie mee: 'The Ukrainian Navy used a combination of missiles, robotic surface vessels, and agile digital capabilities to deny the Russian Navy use of the western Black Sea and threaten Russia's supply lines to occupying forces in Crimea.' Ook hamert het rapport op het aldaar kunnen opereren met omvangrijke –juridisch en ethisch soms discutabele – autonome inzetmiddelen en robotica. Vooral het feit dat de USN '[has] moved from experimentation to integrating robotic and autonomous systems across numbered fleets and Navy Special Warfare', maakt dat de Amerikaanse zeestrijdkrachten, belangrijke stappen moet zetten inzake grootscheepse tests van nieuwe antidrone systemen, 'directed energy' inclusief.

Inzoomend op *the high-end fight*, omvat NAVPLAN 2024 tevens de ontwikkeling van nieuwe Maritime Operations Centers (MOCs), die een soort van *decision-making hub* tijdens gevechtsoperaties dienen te vormen. 'Supporting that fight requires new ways of operating, from sustain-

'De USN heeft haast, veel haast, om over drie jaar maximaal militair weerbaar te zijn'

ning the fleet in contested environments, to an understanding that our installations and Maritime Operations Centers are themselves warfighting platforms', zo stelt het rapport. 'Information dominance is the key enabler in this new form of maneuver warfare, by which we confound the adversary's ability to find, fix, and attack our forces.' Kortom, lokale vlootcommandanten moeten meer gedecentraliseerd en met veel meer verantwoordelijkheden leren optreden, en met minder bemoeienis vanuit verre hoofdkwartieren, aangezien zij meer zicht hebben op de operatiegebieden. De MOCs dienen van hun kant deze officieren zo veel mogelijk context en informatie aan te reiken en op hoog niveau te bemiddelen inzake betere samenwerking met alle krijgsmacht delen, alsook de strijdkrachten van bondgenoten. Overigens roept dit alles bij de lezer de vraag op, of deze *fleet commanders* hiermee niet al te veel taken en verantwoordelijkheden op hun bord krijgen, alsmede een overkill aan informatie moeten analyseren en afwegen.

Wat de werving aangaat zijn de doelen niet minder ambitieus: 'By 2027, we will achieve 100 percent rating fill for the Navy active and reserve components, man our deploying units to 95 percent of billets authorized, and



CNO admiral USN Lisa Franchetti tijdens een bijeenkomst in San Diego, februari 2024 (U.S. Navy Photo | Michael B. Zingaro)



UNCLASSIFIED

Strategic Environment



CNO Burke
1955-1961



CNO Zumwalt
1970-1974



CNO Hayward
1978-1982



CNO Watkins
1982-1986

Design Successes

- Successful Navy Force Design resulted from committed Senior Navy leadership coupled with an empowered Force Design team
- Requirements oriented to rising threats leading to targeted investments

Force Design Challenges

- Comprehensive peer competitor coupled with the need for a new generation of capability and capacity
- The ability to reduce force structure and size to fund modernization

Force Design 2045

Unique Challenges:

- Complex threat environment with two peer (nuclear) threats
- Reduced Fleet size and end-strength
- New domains:
 - Information
 - Cyberspace
 - Space

(bron: U.S. Navy)

fill 100 percent of strategic depth mobilization billets. We will reach 100 percent recruiting shipping fill and a 50 percent Delayed Entry Program posture.' Weliswaar is de Amerikaanse marine wat betreft werving niet wars van omdenken, doordat ze bijvoorbeeld al voor minder hoog-geschoolde zeelieden teruggrijpt op varengasten uit de Filipijnen, maar gezien het feit dat de USN de laatste jaren zijn wervingsdoelen niet haalt, is het twijfelachtig of voornoemde streefcijfers realistisch zijn.

De USN heeft echter haast, veel haast, om over drie jaar maximaal militair weerbaar te zijn. Een rigoureuze doorvoer van de plannen lijkt hierbij leidend. Het geeft aan hoezeer CNO Franchetti en haar staf, maar ook het Pentagon, de huidige situatie als bedreigend zien en hiermee een nabije oorlog met de Volksrepubliek als reëel inschatten. Het welhaast magische jaar 2027 is naast de eerdere aangehaalde richtlijn van de Chinese leider Xi, terug te voeren op de zogeheten Davidson Window. Deze verwijst naar een uitspraak uit 2021 door oud CNO US Indo-Pacific Command *admiral* b.d. Philip Davidson voor een US Congress-comité. Hierin stelde hij ervan overtuigd te zijn dat de VRC binnen zes jaar, te weten in 2027, Taiwan aanvalt. Davidson, nog altijd invloedrijk in het Pentagon en Washington D.C., blijft tot op heden overtuigd van zijn analyse en draagt deze ook te pas en te onpas uit.⁴

Take-away

Ondanks bovenstaande kanttekeningen, lijkt het gezien de snelle internationale ontwikkelingen die de VS als belangrijkste Westerse stakeholder in de Indo-Pacific voor vele uitdagingen stelt, voor KM-officiëren en Nederlandse beleidsmakers relevant de inhoud van dit jongste CNO NAVPLAN tot zich te nemen. En al helemaal in combinatie met de in 2022 uitgebrachte *Force Design 2045*. Zoals namelijk al

in USN-briefings in aanloop naar het NAVPLAN 2024 inzake dit Force Design aan bod kwam, is de Amerikaanse marine-leiding door eigen Koude Oorlog Force Design-studies in reactie op de uitdijende en moderniserende Sovjetvloot, ervan doordrongen drastisch te moeten veranderen, ook voor de middellange termijn en aldaar ingeschatte momenten van een oorlog met de VRC. De toenmalige Force Designs kwamen, beïnvloed door diverse omstandigheden, veelal neer op het vinden van een balans tussen de omvang van de *force structure* en vergaande investeringen in uiterst moderne en/of revolutionaire inzetmiddelen als nucleaire voortstuwing, SLBMs, satellieten en Tomahawks. In die zin niet veel anders dan de zaken die in het NAVPLAN 2024 aan bod komen.

Dr. A.J. (Anselm) van der Peet is senior wetenschappelijk medewerker aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) te Den Haag.

BEKIJK HIER HET
NAVPLAN 2024



Noten

- 1 *Defensienota 2024. Sterk, Slim en Samen* Ministerie van Defensie (2024) 11, 21, 27, 36.
- 2 Peet, A.J. van der, 'Recensie. Chief of Naval Operations: Navigation Plan 2022', *Marineblad*, nr. 5 (augustus 2022), 29.
- 3 <https://www.japantimes.co.jp/news/2024/04/02/asia-pacific/politics/taiwan-us-china-2027-invasion/>
- 4 <https://www.defensenews.com/pentagon/2024/05/07/how-dc-became-obsessed-with-a-potential-2027-chinese-invasion-of-taiwan/> ; <https://english.kyodonews.net/news/2023/01/018a26a02962-ex-us-indo-pacific-commander-sticks-to-2027-window-on-taiwan-attack.html>



VAN DE PROFESSIONAL, VOOR DE PROFESSIONAL

ADVERTEREN IN HÉT MARITIEM-MILITAIRE VAKBLAD VAN NEDERLAND?



DOWNLOAD
ONZE
TARIEFKAART



SCAN DE QR CODE



DOWNLOAD
ONZE
MEDIKIT



SCAN DE QR CODE

MARINEBLAD IS EEN UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

SalesPress
de media makelaar

GROTE VERANDERINGEN IN HET HOGE NOORDEN

Het is misschien een open deur intrappen, maar de toetreding van Finland en Zweden tot de NAVO heeft in het Hoge Noorden grote gevolgen voor de koninklijke marine. Poetins 'magistrale vierdimensionale schaakspel' heeft de kaarten in dit gebied opnieuw geschud. Stiekem mogen we best tevreden zijn hoe onze hand is uitgevallen en die zal in de komende jaren zelfs beter worden. Want Noorwegen, Finland en Zweden zijn alle drie van plan om hun militaire potentieel aanzienlijk te versterken.

Natuurlijk blijft Rusland hier een geduchte tegenstander. Gezien het belang van de SSBN van de Noordelijke vloot zal deze regio een hoge prioriteit hebben. Maar dat geldt ook voor de Russische strijdkrachten tegenover de Baltische Staten en Oekraïne. De inschatting is dat na Ruslands strategische strijdkrachten het leger de prioriteit zal hebben en de luchtmacht en marine het zullen moeten doen met wat er voor hen aan mankracht, geld en industrieel potentieel overblijft.



Het is nu juist het verenigde luchtwapen van Noorwegen, Zweden en Finland dat de NAVO in Scandinavië zo veel sterker maakt. De aantallen liegen er niet om. Waar Noorwegen in 2022 nog eenzaam op de extreme linkerflank van de NAVO lag en met zijn geplande 52 F-35's een Russische numerieke overmacht tegenover zich had, kunnen we in de toekomst op nog eens 64 Finse F-35's en ongeveer 120 Zweedse JAS-39 Gripen's rekenen. En even belangrijk is dat deze drie luchtmachten door onze Noordelijke bondgenoten tot één luchtcommando zijn samengesmeed dat van de volle ruimte en diepte van het Scandinavische luchtruim en vliegvelden gebruik kan maken. De Russen zullen al heel wat problemen hebben om hiermee numerieke pariteit te bereiken zonder andere delen van hun front leeg te plukken. Maar wat kwaliteit betreft staan ze kansloos: in een lucht-lucht scenario vormen in de voorzienbare toekomst de Gripen's met Meteor en de stealthy F-35's met AMRAAM een dodelijke dreiging voor de Russische luchtmacht (VKS).

Dit sterke luchtwapen is een *game changer*. Zonder groot-schalige Russische versterkingen uit andere delen van Rusland zal NAVO de facto *Air Superiority* in het Scandinavische luchtruim kunnen bevechten. In plaats van dat de VKS diep in het Noorse luchtruim kan doordringen, wordt het voor Russische vliegtuigen levensgevaarlijk om zich buiten de bescherming van de A2/AD-bastions van Moermansk en Sint-Petersburg te begeven. En operaties door luchtlandingstroepen (VDV) kunnen de Russen he-

'Het wordt voor Russische vliegtuigen levensgevaarlijk om zich buiten de bescherming van de A2/AD-bastions van Moermansk en Sint-Petersburg te begeven'

‘Met een beter te verdedigen en verdedigd Finnmark is het natuurlijk niet gezegd dat het Korps Mariniers in Scandinavië geen sleutelrol kan vervullen’

lemaal vergeten! Elke rechtgeaarde Gripen of F-35 piloot kan alleen maar likkebaarden bij de gedachte aan vette Russische transportvliegtuigen vol parachutisten en pantservoertuigen die overmoedig genoeg zijn om binnen de no-escape zone van zijn Meteors of AMRAAMs te komen. De Nederlandse marine vaart hier vanzelfsprekend wel bij. Voor de Russen wordt het dodelijk om boven de Noorse Zee op NAVO-schepen te jagen. Hoger in het Noorden kunnen de Russen waarschijnlijk nog wel een sterke vuist in de lucht maken, hoewel ook hier F-35's met hun grote vliegbereik de balans in ons voordeel kunnen doen omslaan. Dit is al een belangrijke en niet te onderschatten verbetering van de strategische situatie; zoals ik al eerder in dit blad geschreven heb blijft de 'klassieke' dreiging die uitgaat van vliegtuigen met ASCM één van de dodelijkste gevaren die een vloot kan teisteren en zijn eigen vliegtuigen hier het enige echte antwoord op.

Maar NAVO-luchtoverwicht maakt vooral een enorm verschil voor de noordelijkste provincie van Noorwegen: Finnmark. Het Russische offensieve vermogen in dit strijd-toneel was primair gebaseerd op de operationele mobiliteit van de VDV en de Russische marine infanterie. Deze capaciteiten gaven Moskou de kans om al in de eerste uren of dagen van een oorlog diep in Noorwegen door te stoten en maakten daarmee de verdediging van Finnmark al bij voorbaat kansloos; zelfs het behouden van het Narvik-Troms gebied was al een uitdaging. Maar Rusland kan deze troefkaarten niet inzetten als NAVO heer en meester is in het luchtruim – en daarmee ook van de oppervlaktewateren. Wat dan nog overblijft om Finnmark binnen te vallen zijn Ruslands grondtroepen. Die in tegenstelling tot in 2022 ook nog eens de Finse grens zullen moeten dekken, waardoor slechts een deel nog voor offensieve operaties tegen Noorwegen beschikbaar zal zijn.

Dus waar de oude operationele Russische dreiging een grootschalige driedimensionale aanval door de lucht en over het water ondersteund door een opmars over land was, kan Rusland in de toekomst alleen de opmars over land wagen – mogelijk versterkt door kleinschalige tactische luchtmobiele en amfibische operaties. Met een fractie van de troepen die vroeger beschikbaar waren. Door één van de meest onherbergzame en onbegaanbare gebieden van deze planeet. Met één enkele goede weg die zich door het kale landschap slingert om de bevoorradingsmogelijkheid te maken. En alsmaar meer en meer gesteerd door NAVO-luchtaanvallen naarmate Russische troepen zich verder en verder buiten de dekking van de Moermansk A2/AD-zone begeven. Je hoeft geen militair genie te zijn om in te zien dat dit niet echt een *winning proposition* is.

Het is dan ook niet gek dat in de nieuwe Noorse defensie visie serieus over een veel verder vooruitgeschoven verdediging van Finnmark wordt gedacht. Niet alleen omdat het nu tactisch en operationeel mogelijk is geworden, maar ook omdat het nu strategisch wenselijk is. Want waar in 2022 een strategische stap terug naar de Narvik-Troms regio de NAVO-kwetsbaarheid verminderde, zou het direct opgeven van Finnmark vandaag de dag de Noordelijke flank van Finland en Zweden openleggen en deze kwetsbaarheid juist aanzienlijk verhogen. Dus komt er een Noorse Finnmark brigade. En zien we Zweedse en Finse troepen in Finnmark trainen. Ook op de grond wordt de alliantie in het Noorden dus aanzienlijk sterker.

Daarmee wordt het de vraag of er in toekomstige oorlog nog een uitgestrekt Russisch achterland in Finnmark zal zijn waarin het Korps Mariniers losgelaten kan worden om dood en vernietiging te zaaien. Als de Noorse verdediging niet ten Oosten van Troms, maar ten Oosten van de Ta-naevla gevoerd wordt, zijn er heel wat minder Russische aanvoerroutes, hoofdkwartieren en luchtverdedigingssystemen in bezet bevriend terrein om tegen te opereren. En amfibische operaties ten Oosten van Vardø moeten verder diep binnen de Russische A2/AD-zone van Moermansk plaatsvinden, waar je ook vóór een oorlog niet met oppervlakteschepen in gevonden wil worden.

Maar met een beter te verdedigen en verdedigd Finnmark is het natuurlijk niet gezegd dat het Korps Mariniers in Scandinavië geen sleutelrol kan vervullen. Om te beginnen is de oer-functie van het Korps hier even belangrijk als die altijd geweest is: de marine de capaciteit geven om onafhankelijk kleine maar relevante landdoelen te bezetten. Zoals in de *raid* op Chatham waar mariniers de vloot in staat stelden om forten niet alleen te bombarderen, maar ook zo lang als nodig te bezetten. Svalbard, Jan Mayen en Bereneiland zullen in een conflict met Rusland een hoofdrol spelen en amfibische capaciteit van Europese NAVO partners is hierbij strategisch en operationeel cruciaal. En als het 5orps net als bij Seneffe ook in het binnenland van zich wil doen spreken dan zijn bondgenoten met arctisch getrainde lichte infanterie nog altijd zeer welkom in Finnmark en het Noorden van Finland. Maar nu eerder om als spoken in de besneeuwde bossen zelf de Russen in *mot-tis* (het Finse woord voor een hoopje brandhout dat de Finnen in de Winteroorlog gebruikten voor de omsingelde Russische eenheden) te hakken!

Kortom, de kaarten zijn opnieuw geschud en we moeten met een frisse blik bekijken hoe de marine in deze nieuwe realiteit zijn oude missies gaat vervullen. Want de veiligheid van Scandinavië en de Noorse Zee blijft van vitaal belang voor die van Nederland. Maar met de toetreding van Zweden en Finland het heel wat beter mogelijk geworden om die te verzekeren.

F.L.A. (Fredrik) Mertens MA (1976) is militair historicus en werkzaam als strategisch analist op de afdeling defence, safety and security van TNO in Den Haag.

De CB90 van Saab

GESCHIKT VOOR DE ONBEMANDE TOEKOMST



De Saab Combat Boat 90 (CB90) is bekend bij de Koninklijke Marine. In 2015 opereerde hij vanuit het dok van Zr.Ms. Johan de Witt langs de Somalische kust en in 2017 werden twee van deze snelle gevechtsboten vanuit de Zr.Ms. Rotterdam ingezet bij een anti-piraterijmissie. De CB90 werd door een officier van de mariniers omschreven als "een varende tank" die, met een grotere actieradius dan de Frisc aanzienlijke delen van de kust kan bestrijken. Een oude rot in het vak, maar ook een boot die met enige aanpassingen geschikt wordt gemaakt voor de onbemande toekomst.

De CB90 is niet alleen ingezet in de Golf van Aden en de Indische Oceaan, maar ook op de Amazone en in de Middellandse Zee. Sinds Dockstavarvet in 1989 de eerste prototypes leverde van de CB90 aan de Zweedse marine zijn er wereldwijd meer dan 250 geleverd. Hoezeer de CB90 zich inmiddels ook in vele wateren heeft bewezen, de boot was oorspronkelijk bedoeld voor de Zweedse archipel. Hij was het resultaat van veel onderzoek en testen door de Zweedse marine in de jaren tachtig, die op zoek was naar een vervanger van de oude en tragere Transportbåt Större. De nieuwe Stridsbåt 90 moest een snelle gevechtsboot worden om infanterie te verplaatsen. Dat vereiste een relatief licht, snel en wendbaar vaartuig met ballistische bescherming voor die infanterie.

Decennia na de introductie staat de CB90 aan de vooravond van een nieuw tijdperk. Onder de naam Enforcer III is een test- en ontwikkelplatform als onbemand systeem gecreëerd, gebaseerd op de CB90. De CB90 is betrouwbaar gebleken en heeft voor de ontwerpers geen geheimen meer. Het is ook een slim ontworpen schip met voldoende ruimte voor de toevoeging van wapensystemen, sensorsystemen en drones. Operationele concepten voor

de toekomst gaan uit van een mix van bemande en onbemande vaartuigen. Daarom heeft Saab de voordelen van het werken met een familie gelijksoortige schepen meegenomen tijdens het ontwerpproces.

Autonome kern voor kleine en middelgrote vaartuigen
Centraal in de onbemande toekomst staat de Autonomous Ocean Core (AOC). De AOC zorgt ervoor dat zonder bemanning kan worden gevaren. "Maar AOC is zeker niet alleen voor de Enforcer ontwikkeld", zegt Emil Jonze, bij Saab verantwoordelijk voor de Enforcer. "AOC is toepasbaar op veel vaartuigen van 2 tot 20 meter."

"Het schip kan volledig op afstand worden bestuurd, vanaf het vertrek uit een haven of een dok van een schip (LPD) tot en met de uitvoering van missies op zee." Jonze vertelt dat de AOC uit verschillende elementen bestaat, die gezamenlijk zorgen voor een autonome en veilige werking van het vaartuig. Het controlesysteem stuurt onder andere de pompen voor de voortstuwing, de roeren en de verlichting van het schip aan. "Daarnaast berekent het systeem continu de optimale route voor de Enforcer. Hierbij maakt de AOC gebruik van diverse bronnen voor po-

sitiebepaling, zonder dat hiervoor GPS nodig is. Dit is een belangrijk voordeel, omdat de boot hierdoor ook kan opereren in gebieden waar GPS-signalen verstoord worden. De AOC biedt daarnaast geavanceerde mogelijkheden op het gebied van obstakel- en verkeersdetectie. Dit vergroot de veiligheid tijdens missies in druk bevaren wateren. Daarnaast speelt het systeem een essentiële rol in de veiligheid aan boord. Jonze licht toe: "Waar bij een bemand schip een alarm afgaat als er bijvoorbeeld water in de romp terechtkomt, en de bemanning vervolgens handmatig de pompen activeert, is dit nu volledig geautomatiseerd. Het systeem detecteert de dreiging en zet de pompen in werking." Ook het brandstofniveau en de brandveiligheid worden nauwlettend gemonitord en automatisch beheerd. Een andere component is het zogenaamde fleet managementsysteem, dat meerdere vaartuigen tegelijkertijd kan aansturen. Operators zien welke vaartuigen met welke specialismen ingezet kunnen worden.

Modulair met open architectuur

De open architectuur van het systeem is een van de grootste voordelen van de AOC. "Bij de ontwikkeling is veel aandacht besteed aan de modulariteit en flexibiliteit", zegt Jonze. "Hierdoor kunnen eenvoudig nieuwe subsystemen of technologieën worden toegevoegd." Zo hebben gebruikers de vrijheid om hun eigen systemen aan te schaffen en deze te integreren in het vaartuig. "Maar Saab biedt ook zelf een uitgebreid assortiment aan van functionaliteiten om de capaciteiten van de Enforcer uit te breiden."

Als voorbeeld noemt Jonze de aanpassingen op het tweede model van de Enforcer III. "We hebben onder meer een Saab Sea Giraffe 1X-radar toegevoegd en een elektro-optische infraroodcamera in de mast geplaatst. Dit integratieproces verliep uiterst eenvoudig en efficiënt, met een plug-and-play-aanpak." Naast deze systemen zijn er ook andere uitbreidingsopties beschikbaar, zoals de Sirius Compact, een passieve sensor om radars te detecteren, en het Trackfire Remote Weapon System.

Nieuwe missies

De eventuele missies voor de Enforcer zijn veelzijdig en bestrijken een breed scala aan operationele taken. Naast logistieke missies, zijn er ook mogelijkheden voor gewapende inzet. Echter, een van de meest veelbelovende toepassingen van de Enforcer ligt volgens Jonze in de vergaring van inlichtingen. "We verwachten veel van de Enforcer op het gebied van langdurige surveillance en monitoring achter de horizon," stelt hij. "Denk aan het detecteren van zogenoemde dark vessels, schepen die hun AIS hebben uitgeschakeld. Daarnaast is hij uitstekend geschikt voor het monitoren van activiteiten rond kritieke infrastructuur, zoals windmolenparken en datakabels."

Een onbemand vaartuig kan zelfstandig naar dergelijke locaties varen, de situatie gedetailleerd in kaart brengen en vervolgens doorvaren voor de volgende opdracht, zonder menselijke tussenkomst. Daarnaast biedt de Enforcer



ook middelen voor elektronische oorlogvoering, cruciaal in moderne maritieme/amfibische missies. Ten slotte kan het vaartuig ook voor Search and Rescue (SAR)-missies worden ingezet. Met zijn veelzijdigheid en snelheid kan de Enforcer snel reageren op uiteenlopende noodscenario's.

Kansen voor onbemande systemen

Genoemde taken kunnen zowel bemand als onbemand worden uitgevoerd, afhankelijk van de aard van de missie en de omstandigheden. Jonze licht toe: "Vooral routinematige taken of missies die potentieel gevaarlijk zijn, zoals optreden in slechte weersomstandigheden of in conflictgebieden, zijn bij uitstek geschikt voor onbemande vaartuigen. Deze minimaliseren risico's voor de bemanning."

Daarnaast biedt de Enforcer ook de mogelijkheid om bemande en onbemande eenheden te combineren in wat Jonze omschrijft als een zwerm. "Zo'n zwerm werkt geïntegreerd samen, waarbij de eenheden onderling verbonden zijn via netwerken. Uiteraard lost dit ook het mogelijke probleem op van tekorten aan personeel." De operationele voordelen van het inzetten van onbemande vaartuigen komen hierbij duidelijk naar voren.

Jonze vervolgt: "In testsituaties hebben we bijvoorbeeld actieve zenders op de onbemande schepen geplaatst. Mocht een vijand de zenders detecteren en een aanval uitvoeren, dan is het verlies van een onbemand vaartuig veel minder zwaarwegend dan dat van een bemand schip."

De mogelijkheid om bemande en onbemande systemen flexibel te combineren, maakt de Enforcer een krachtig middel in de zgn. toolkit van moderne maritieme/amfibische missies. Het draagt bij

aan een veilige, effectieve en schaalbare oplossing voor een breed scala aan opdrachten en daardoor vergroot het de kans op het succesvol uitvoeren van missies aanzienlijk.

saab.com/nederland





SAJA ORANG MARINE

toeroetlah saya!

Dienstneming staat open voor flinke Inheemsche jongelieden van 16 tot 19 jaar, die de H.I.S., Schakelschool of E.L.S. hebben doorlopen.

Nadere inlichtingen bij het Districtshoofd of Onder-Districtshoofd.

Ada lowongan pekerdjaän oentoek pemoeda² Boemi-poetra jang beroemoer 16 - 19 tahoen dan telah tamat dari Schakelschool, H.I.S. atau E.L.S. Keterangan² lebih djaoeh pada Wedana atau Assistent-Wedana.

KONINKLIJKE MARINE

DOUBLE-EDGED SWORD

Indonesian Personnel in the Royal Netherlands Navy

During the two decades between the world wars, many navies struggled to maintain appropriate capabilities to accomplish national objectives. Mass obsolescence of ships from World War I, and the changing tactics brought about by advances in technology, left many navies unprepared for the rapidly evolving geopolitical situation of the 1930s. The Royal Netherlands Navy (Koninklijke Marine, KM) faced a variety of serious problems including inadequate defense budgets that left it with too few ships; obsolete vessels kept in service for lack of modern ships; an underdeveloped naval air arm; widely dispersed units in Europe, the Caribbean, South America, and Southeast Asia; and uncertainties about the number and reliability of its personnel.

During the interwar period roughly two thirds of the KM's ships were stationed in the Netherlands East Indies (NEI). Netherlands naval personnel served in the NEI for a few years at a time until rotated back to Europe. Multi-year deployments in a tropical climate, so far from home, were not appealing to large numbers of Netherlands citizens who might otherwise have joined the KM. Budgets were also a consideration for force planning, as money spent on personnel for pay, food, health care, housing, and uniforms meant less money to build new ships. One solution to the KM's problems of lack of money and lack of sailors was to recruit indigenous sailors from the NEI. While enlisting indigenous sailors could add several thousand men to the KM's ranks who would not find serving in the NEI to be a climatic or familial hardship and who could be paid less than a European, use of Indonesian sailors had numerous and important disadvantages. These included possible political unreliability, linguistic and religious differences that created a lack of unity, and low education levels that hindered the ability to train men for the more technically demanding ratings. The KM, already small in relation to the area it needed to defend, was even less capable than it might appear on paper due to its personnel practices in the archipelago.

The NEI, today's Indonesia, consisted of approximately 13,000 islands inhabited by a large and culturally diverse population. Colonial-era Dutch sources described indigenous personnel by what island they came from (e.g., Java, Madura, Ambon, etc.) and/or what religion they practiced (Islam, Christianity, etc.). Widespread acceptance of the archipelago as Indonesia waited until after World War II when the Netherlands granted independence to the NEI in 1949 as the Republic of Indonesia. For convenience, this article uses the term Indonesian to mean any indigenous person of the then NEI. In some sections of the paper, particularly in part two, the analysis explains how people from the Moluccas Islands were treated differently than other people from what is today Indonesia.

This two-part article examines the KM's longstanding practice of using indigenous sailors in its NEI squadron. It argues that the Netherlands decision to use Indonesian personnel in its naval forces in the NEI resulted in a peacetime advantage in terms of numbers of sailors on duty but ultimately a disadvantage in times of crisis when Indonesian sailors acted against the interests of the Netherlands state. In part 1 the article briefly traces the Netherlands decision to begin and then expand indigenous recruitment, including the internal debate among

< Recruiting poster from the late 1930s or early 1940s aimed at Indonesians. 'Saja orang marine, toeroetlah saja!' means 'I am in the navy, follow me!' (Image courtesy of the University of North Texas Digital Library')



Captain H.J. van der Stad, commanding officer of the Oedjong barracks at Surabaya, awards individual prize medals to members of the winning football team circa November-December 1934 (Image courtesy of Jan Klootwijk)

KM officers about this practice. The landmark event in KM history during the 1930s, a 1933 mutiny on the armored ship *Hr.Ms. De Zeven Provinciën* that trained Indonesian personnel, continues the story. In part 2 (December 2024 issue) the article then turns to the war years when manpower concerns became even more acute and concludes with the post-war independence movement and the gradual ending of KM use of indigenous sailors.

Sources on indigenous personnel in the Netherlands armed forces

The global nature of World War II and the enormous manpower demands it imposed on the belligerent states resulted in the United Kingdom, France and the Netherlands



among several countries deploying large numbers of colonial subjects on active military service. Indigenous personnel were most numerous in the land forces, but naval forces should not be overlooked. Outside of articles in a professional journal, there are few published sources that focus on the use of Indonesian sailors in the former NEI. Among these are a very short book and an announcement of that book in a scholarly journal.² These two sources broadly consider the presence of Indonesian sailors in the KM from 1915-1965 but emphasize men from the Moluccas Islands including Ambon Island. The book contains brief anecdotes by surviving veterans about their service in the war and immediate post-war eras rather than giving a methodical explanation of the KM's use of indigenous

personnel. There is also an unpublished university thesis that assesses the KM's use of Indonesian personnel from 1870 to 1914. The thesis concerns seven aspects of the working conditions (recruiting, food, pay, uniforms, sickness, training, and pensions) experienced by indigenous sailors, noting changes as a result of successive new naval regulations.³

However, there are sources that examine the role of Indonesians in the Netherlands colonial army, and so by extension something can be learned of the Netherlands attitudes and policies toward indigenous service personnel.⁴ The Royal Netherlands Indies Army (Koninklijk Nederlands-Indisch Leger, KNIL) made extensive use of indigenous enlisted men for fundamentally the same reasons as the KM, a lack of men from the Netherlands.⁵ Competition for recruits between the Netherlands metropolitan army, the KNIL, and KM was intense, due to a small national population and distaste for military service among young men.⁶ Between 1861 and 1918, the number of European enlisted men in the KNIL declined by 49% while the number of Indonesian enlisted men rose by 103%. The Netherlands saw the different ethnic groups of the Indonesian archipelago as having very different potentials for military service. Men from the eastern islands of Ambon, Timor and the Menado area on the Minahassa peninsula of northern Celebes (today Sulawesi), collectively called Ambonese by the Dutch though the islands were a considerable distance from each other, were seen as highly capable soldiers. Many of these peoples were Christian and assumed to be completely loyal to the Netherlands. Far more numerous but viewed less favorably as soldiers were the Javanese.⁷

Indigenous sailors as manpower solution

The Netherlands maintained naval forces in what is today Indonesia for about 140 years.⁸ By 1850 the KM already had 500 indigenous sailors.⁹ Around 1873 the idea emerged to replace European sailors with Indonesians so during the 1870s, Netherlands naval forces were slowly enlisting small numbers of Indonesians.¹⁰ The early focus was on replacing European sailors serving as stokers in the engine rooms with indigenous sailors. In 1885 the KM established a separate administrative entity for the Indonesian sailors, the *Korps Inlandsche Schepelingen*.¹¹ From 1887 onward, the KM used Indonesian sailors as cooks, servants, watchmen, and assistants in hydrographic surveying. While the goal of the KM was to limit the Indonesians to one third of the total naval personnel in the NEI, this limit was surpassed for reasons of cost, availability, and the desire to shield European personnel from the health impacts of hazardous jobs. Indigenous sailors were paid less than Europeans with the justification that Indonesians did not have the same expenses as Europeans.¹² Thus, in the eyes of the Netherlands government a difference in pay was not unfair.

‘Competition for recruits between the Netherlands metropolitan army, the KNIL, and KM was intense’

From the early 1900s the KM continually experienced a shortage of personnel. Various solutions to the manpower crisis were considered, one of which was to conscript young men and create a 'militia navy'.¹³ However, the government was reluctant to abandon a mostly volunteer force. A second solution could have been to enlist citizens of other countries as was done by the KNIL during the nineteenth century.¹⁴ The KM did not do this. The third solution was to enlist indigenous men.

Forced to deal with a shortage of crew, in March 1913 an experiment was launched to recruit Indonesians, who up to then had served only in very minor positions as batmen to naval officers and the like, to become what were dubbed 'war sailors' in the auxiliary fleet. The experiment held out the extra advantage that, if it were successful, Indonesians could take the place of some of the European sailors, who considered their long tour of duty in the colony an 'inevitable disaster'.¹⁵

Arguments at this time against using Indonesian sailors included that they were lazy, lost their composure during times of stress, or were too promiscuous to serve aboard a ship for extended periods.¹⁶ Another source noted the frequency of desertion.¹⁷

Language training for KM officers and men would be necessary for effective leadership of Indonesian enlisted personnel. However, teaching Malay to student officers at

the KM naval academy ended in 1904 and did not resume until 1913.¹⁸ Indonesians could enter the training school at Makassar without speaking Dutch, a policy that ended in 1928.¹⁹ So for almost a decade, many European officers in the NEI had no formal language training in Malay and enlisted men who attended the training school might not speak Dutch. This problem could be overcome by having bilingual crew members translate orders or learning common commands but was not ideal.

While the KM was willing to use indigenous personnel, there was a strict segregation at multiple scales. Indonesian personnel did not ever serve in Netherlands home waters. If a ship (such as the cruisers Hr.Ms. *Java* and Hr.Ms. *Sumatra*) were due to sail to the Netherlands for a refit, indigenous personnel would be replaced with European sailors before the ship left the Indies.²⁰ Indonesian sailors were berthed and messed separately from European sailors on surface ships, which had the space to accomplish this. On the flotilla leader Hr.Ms. *Tromp*, crew berths were labeled as indigenous or European, part of a strict social hierarchy.²¹ On submarines, lack of space prevented separate berths.²² Even housing for those Indonesian personnel assigned to shore bases at Soerabaja was segregated, with these men and their families living in the Palembangstraat neighborhood.²³ The segregation of Indonesian personnel from European personnel was further advanced by the creation of an administrative status for Indonesian sailors. Indigenous personnel belonged to the *Korps Inlandsche Schepelingen*.



Indonesian recruits learning to tie knots from a petty officer. The sailors wear the bamboo hats only worn by personnel stationed in the NEI (Nationaal Archief 2.24.01.04, ANEFO London series | 935-0017)

In March 1922, Indonesians working as stewards and cooks were transferred from that entity to the newly established *Korps Inlandsche Bedienden*.

The decade prior to Netherlands involvement in World War II saw increasing numbers of Indonesian personnel in the KM.²⁴ In 1930, there were more Indonesian sailors (2,352) than European sailors (1,900) in the NEI.²⁵ By 1933, the number of indigenous sailors had risen to 2,500.²⁶ However, the continued growth of indigenous personnel in the KM was not without controversy.

The debate within the KM officer corps

While the KM steadily expanded the number of Indonesian sailors in its ranks and broadened the types of ratings open to local men, there were increasing questions being raised in the fleet about the value of indigenous personnel. Numerous articles in *Marineblad* from 1910-1919 and 1929-1934 indicate that the issue of indigenous personnel was of great interest or concern at the time. Twenty-three officers wrote 30 commentaries about various aspects of Indonesian personnel. Most of these officers held the rank of lieutenant or lieutenant commander, so were men whose assignments were likely to have included recent service afloat in close contact with indigenous sailors. Three of the commentaries were written by officers who would serve as admirals in the NEI just before or during World War II, two of whom (H. Ferwerda and C.E.L. Helfrich) were the commander in chief of the NEI fleet. One article from 1929 strongly criticized the use of Indonesian personnel and led to sixteen responses published in the following three issues, indicating that this author had raised a sensitive topic in the fleet.²⁷

The advantages of using Indonesian sailors were seen by these officers as primarily financial. Lower pay for local men allowed the KM to enlist more sailors than if only Europeans were recruited. In the tight financial circumstances of the day, this was no small consideration. The health impacts of naval service were also recognized. Using Indonesians as stokers and other engine room staff would lessen the health consequences for Europeans. Though not directly addressed by the *Marineblad* commentaries, use of Indonesians would reduce the cost to rotate men back and forth between Europe and Asia on passenger ships. Indonesians would also not see the tropical climate as a hardship.

The *Marineblad* commentaries collectively include a very long list of disadvantages of using indigenous sailors. Each author addressed a slightly different mix of drawbacks, depending on that officer's career path, and certainly reflected the contemporary cultural prejudices in a stratified colonial society. Among the criticisms were: not strong enough to lift a 12cm or larger shell; not tall enough to load large shells in a ship's main armament; low education levels; inability to learn and retain information needed in skilled ratings like machinist or torpedoman;

'Continued growth of indigenous personnel in the KM was not without controversy'

HET INLANDERS-VRAAGSTUK OP ONZE VLOOT.

Het zal ieder Marine-officier wel bekend zijn, dat het Inlandersvraagstuk op onze vloot de laatste jaren de bijzondere aandacht van de hoogere marineleiding heeft.

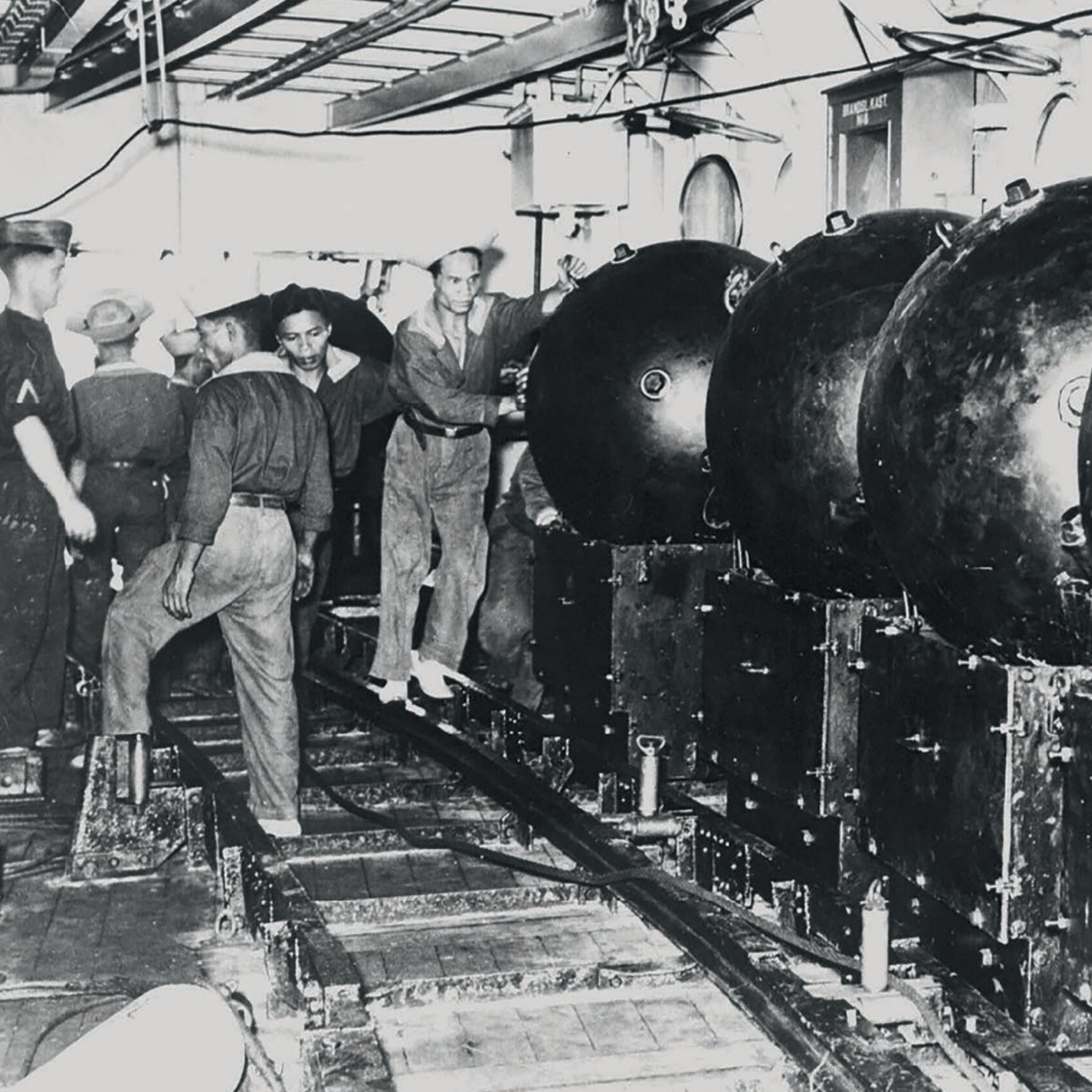
Reeds de mededeelingen van den Minister van Defensie in de Kamer, omtrent het tekort aan Inlandsch beroepspersoneel, naast de krachtige wijze, waarop den laatsten tijd aan de opleiding van Inlandsch personeel tot kader en vaklieden wordt gearbeid, benevens de bij herhaling opduikende courantenberichtjes in de Indische pers betreffende de werwing van Inlandsch personeel, geven ruimschoots te denken.

Excerpt from LTZ2 J.A. de Gelder, "Het inlanders-vraagstuk op onze vloot." *Marineblad* 48 (1933): 288 (courtesy of the KVMO)

poor understanding of the Dutch language; tendency to panic when faced with unexpected situations; lack of initiative; unwillingness to give orders to lower ranked Europeans; possible political unreliability due to nationalist or communist sympathies. The most severe criticism was provided by the officer then serving as commander of the destroyer flotilla, Commander H. Ferwerda, who listed thirteen drawbacks including most of the above points but adding seasickness and petty officers who were unsuited to be non-commissioned officers.²⁸

Most of the commentaries provided suggestions about ways the KM could improve the situation. These included raising the standards for entering the KM; expanded training using different methods than used for European sailors; limiting promotion to leading seaman (*korporaal*) instead of allowing men to advance to petty officer (*sergeant*); limiting the ratings open to Indonesians to exclude combat positions and/or the more technically challenging ratings; reducing the total number of indigenous sailors in the KM and on any one ship; assigning Indonesians to shore duty or support vessels like minesweepers instead of front-line warships like cruisers, destroyers and submarines; not assigning Indonesians to crucial positions like the diving planes on a submarine; encouraging officers to show confidence in Indonesians and demonstrate respect for them; teaching conversational Malay and the basics of island cultures and religions to officers. Several of the commentaries attempted to describe the essential culture and outlook of an indigenous sailor, usually to support an argument about their potential suitability for naval service.²⁹

The overall opinion of the commentary writers was a mix of neutrality and opposition. A few officers made blanket condemnations of indigenous personnel while others recognized that some Indonesians served capably or were suitable for specific less-challenging assignments. One officer offered this perspective: '...it is not a solution to say, 'the native is not equal to the European, therefore get rid of the native.' We have to remain practical and between two wrongs choose the least harmful.'³⁰ Several of the writers felt that the KM had approached or even crossed a threshold, where the sheer number of indigenous personnel threatened the utility of the KM and made it questionable whether it actually was a Netherlands force. The use of indigenous personnel ultimately boiled down to the issues of quality versus quantity, and combat readi-



Several Indonesian sailors supervised by a European leading seaman attend to mines aboard a minelayer, with launching rails visible below the units, 1941 (collection NIOD | 54508)

ness. Enlisting Indonesian sailors allowed the KM to have more total personnel and thus crew a larger number of ships. However, the numerical benefit was offset by a reduction in skill, experience, and reliability, which ultimately lowered the KM's combat potential. Another officer offered a very blunt assessment. 'If one wants to turn the Navy in Indië into a tiny police fleet, just suited for opium hunting, scouring the kampongs and fighting piracy, and even unsuited for the basic requirements of neutrality

enforcement, then we can safely proceed with enlisting these natives.'³¹

Collectively, the commentaries published in *Marineblad*, especially those between 1929 and 1934, provided both insight and warning to the KM leadership about its NEI fleet. Subsequent events in 1933, 1942, and 1945-1949 would show that the skeptics among the commentary writers, particularly those who mentioned reliability or nationalist sympathies, had legitimate concerns.

Mutiny and increased caution in the KM

The issue of reliability of Indonesian personnel came to a head in February 1933 when the crew of the armored ship Hr.Ms. *De Zeven Provinciën* mutinied over pay cuts and



discrimination.³² On 4 February 1933 while the ship was at anchor off northern Sumatra and some of the officers were on shore, the crew seized control of the ship. While the general rule was that two-thirds of a ship's crew was to be European, the vessel was being used for sea training for Indonesians and thus had a crew that was only one-fifth European.³³ One source reports that the crew consisted of 16 European officers, 54 European enlisted men, and 195 indigenous enlisted men. Of the ten petty officers who remained loyal to the officers, seven were European and three were Indonesian.³⁴

The mutineers sailed the ship toward the main naval base of Soerabaja (today Surabaya) on the island of Java with the intention of protesting the 7% pay cut of 26 January

and demanding the release of other Indonesians under detention there. The commander of the NEI fleet at the time, Vice Admiral J.F. Osten, ordered a flying boat of the naval air service to drop a bomb near the ship as a warning to the crew. The bomb landed instead just aft of the bridge where the mutineers happened to be clustered. The bomb killed 23 men and wounded many more, the majority of whom were Indonesian. The crew promptly surrendered. Of the 165 mutineers, 134 (81%) were Indonesians. The KM was particularly surprised by this mutiny as many of the mutineers were Ambonese, the indigenous group considered most reliable in Netherlands military service.³⁵ The mutiny had profound but somewhat short-lived consequences for the KM's use of indigenous personnel. By mid-February 1933, the KM had arrested 700 Indonesian sailors.³⁶ Another source states the KM had a personnel shortage of 100 European and 700 indigenous sailors.³⁷ As a consequence of the *De Zeven Provinciën* mutiny, the KM stopped enlisting Indonesian personnel and closed the training school for indigenous sailors less than two weeks after the mutiny. The exception to this ban was for servants (stewards). The KM continued to use Indonesian sailors who had not been dismissed for political unreliability.³⁸ Recruitment of indigenous sailors resumed in May 1937 and the training school was reopened.³⁹ Hr.Ms. *Soerabaja*, the renamed *De Zeven Provinciën*, was used for sea training for the indigenous sailors.

Preparation for war in the Pacific

Due to enduring and serious personnel shortages, on 28 August 1939 the KM decided to prohibit indigenous sailors from leaving the service at the end of the enlistment. The KM did not conscript Indonesians, but it did expand recruitment of them after May 1940 and it raised pay levels. Because of the small size of the European population in the NEI, by mid-1940 the colonial government began to consider the indigenous population as a necessary component to the overall defense of the islands. The aviation branch of the KNIL began training qualified indigenous men for technical jobs and even flying positions. In late May 1940, after the German occupation of the Netherlands, the KM was permitting former naval personnel who had been honorably discharged no later than 1 January 1935 to return to duty.⁴⁰ This included Indonesians. By March 1941 the armed services encouraged the islands' governor to institute compulsory military service.⁴¹ This might have been possible if the Indonesians were granted political rights in exchange for accepting conscription, but the government did not act upon the military's recommendation.⁴²

On the eve of hostilities, the KM had broadened its use of Indonesian personnel well beyond strictly support roles such as cook, food supply assistant, steward, barber, clerk, musician, and sick berth attendant. It allowed indigenous

'Indonesians could serve as a boy, seaman, corporal or sergeant but seldom advanced to the most senior grade of enlisted sailor, sergeant-major'



Indonesian sailors singing aboard the light cruiser Hr.Ms. Sumatra circa 1941. Note the two single Vickers-Armstrong 40mm anti-aircraft guns in the background (collection Marinemuseum, Den Helder | FT02478)

sailors to hold a variety of ratings including seaman, stoker, mechanic, aircraft repairman, carpenter, and radio operator. Indonesians were particularly common among the stokers, a demanding job that the Europeans saw as suitable for non-European personnel. Low literacy levels relegated most Indonesians to unskilled positions, often on shore duty. Indonesians could serve as a boy, seaman, corporal or sergeant but seldom advanced to the most senior grade of enlisted sailor, sergeant-major. All ratings for Indonesians were preceded by the term *inlands* or *inheems*.⁴³ Most Indonesian personnel had names easily recognizable as indigenous, often going by a single name, but some Indonesians had names that would be hard to determine the ethnicity of which were it not for the hint contained in the rating.

At the beginning of World War II, there were no Indonesian naval officers. At least one Indonesian was under reserve officer training, but this was to prepare him to be a fisheries inspector. Indonesians were eventually allowed to enter the naval academy in 1940, following its reestablishment at Soerabaja after the German occupation of the Netherlands in May of that year.⁴⁴ The directory of naval academy graduates lists six Indonesian midshipmen, four from the 1940 entering class and two from the 1941 entering class.⁴⁵ Two were designated as training to become engineering officers while the others were designated to become administrative officers. Note that none of the six were to become executive officers, which could make

them eligible to command a ship. One of the engineer midshipmen escaped the NEI in March 1942 and served part of the war as an agent for the Netherlands Forces Intelligence Service (NEFIS) while four midshipmen were prisoners of the Japanese. In addition to a few Indonesians who entered the naval academy and thus were eligible to become career officers, other men were permitted to become reserve officers. Three of these were part of the combined army/navy flight training school that evacuated in February 1942 from Java to Australia and then in April 1942 to the United States.⁴⁶

Mark C. Jones is a historian and geographer in Concord, New Hampshire, United States. He has published multiple articles and book reviews about the European Allies, several of which concern the KM. This article is a shortened and modified version of the author's 'Double-edged sword: Indonesian personnel in the Royal Netherlands Navy,' *Journal of Military History* 88, no. 3 (July 2024): 714-740. Part 2 appears in the December 2024 issue.



SCAN DE QR-CODE VOOR DE
VOETNOTEN BIJ DIT ARTIKEL

Welkome gast op het BRICS-feestje van Poetin

Wat doe je als je Secretaris-Generaal bent van de Verenigde Naties in een tijd waarin jouw organisatie in crisis verkeert? Rusland, permanent lid van de Veiligheidsraad, begon bijna drie jaar geleden een grootschalige aanval op Oekraïne, zelfstandige medelidstaat van de VN. Daarmee ondermijnde het zo'n beetje de meest basale beginselen van de VN-rechtsorde. Kies je als SG dan voor het slachtoffer? Kies je voor het recht? Of vind je dat je Rusland te vriend moet houden?

‘Ik heb altijd het idee dat je als VN-topman vooral iets moet betekenen voor slachtoffers en dat je voorzichtig moet zijn in je contacten met de daders’

Prof. dr. Theo Brinkel is KVMO hoogleraar Militair-maatschappelijke studies aan de Universiteit Leiden. Hij schrijft deze column op persoonlijke titel.

Dat soort vragen kwamen bij me op, toen ik zag dat António Guterres, Secretaris-Generaal van de VN, inging op de uitnodiging van Vladimir Poetin om langs te komen in Kazan. Daar vond van 22 tot 24 oktober een bijeenkomst plaats van de zogeheten BRICS-landen. Dat zijn Brazilië, Rusland, India, China, Zuid-Afrika en een groeiende groep landen eromheen, zoals de Verenigde Arabische Emiraten, Egypte, Ethiopië en Iran. Samen vertegenwoordigen ze 45% van de wereldbevolking en rond een kwart van de waarde van de wereldeconomie. Turkije, Azerbeidzjan, Mongolië en Belarus overwegen aansluiting. Bij zo'n lijst landen denk ik meteen: dat lijkt wel het Internationaal Genootschap voor Tirannen: Vladimir Poetin, Xi Jinping, Aleksandr Lukasjenko, Masoud Pezeshkian en dat soort lieden. Guterres vond dat hij erbij moest zijn als welkome gast op het feestje van Poetin.

Het fijne voor de Russische President, die bij die bijeenkomst gastheer was, is dat hij Ruslands internationale isolement kan doorbreken. En dat hij begrip kan verwerven voor de Russische kijk op de oorlog. Dat isolement, daarin was Rusland terechtgekomen na de annexatie van de Krim, het neerhalen van vlucht MH17 en wat later de inval van 2022 in Oekraïne. In die BRICS-bijeenkomst was hij weer eens de mooie meneer. Hij kon economische steun zoeken om de sancties te ontwijken. Hij kon zijn aardgas kwijt. En hij kon met zijn BRICS-partners werken aan een alternatief internationaal betaalsysteem – een Interbank Cooperation Mechanism – waarmee Rusland weer op internationale markten terecht kan. Die bijeenkomst dus.

Daar kwam ook secretaris-generaal Guterres langs. Als gast van Poetin, tegen wie het Internationaal Strafhof een arrestatiebevel heeft uitgevaardigd, omdat hij verdacht wordt van oorlogsmisdaden. Daar ging het in Kazan natuurlijk niet over. Wel sprak Guterres waarderende woorden voor de BRICS-bijeenkomst als een waardevolle vorm van betrokkenheid en steun aan het oplossen van internationale problemen. Hij zei wel wat over de oorlog in Oekraïne: 'We need peace in Ukraine. A just peace in line with the UN Charter, international law and General Assembly resolutions.' Dat dan weer wel. Maar een uitnodiging voor de Global Peace Summit van landen die Oekraïne steunden, die in juni in Zwitserland was gehouden, die had Guterres afgeslagen.

Een Secretaris-Generaal kan veel betekenen. Dag Hammerskjöld bijvoorbeeld speelde een actieve rol in de Congo Crisis. Kofi Anan heeft veel gedaan voor de ontwikkeling van VN Vredesoperaties. Guterres zie ik dat niveau voorlopig niet bereiken. Het zal geen verbazing wekken dat Oekraïne het bezoek van de secretaris-generaal als een klap in het gezicht beschouwde en als een ondermijning van de geloofwaardigheid van de VN. Ik heb altijd het idee dat je als VN-topman vooral iets moet betekenen voor slachtoffers en dat je voorzichtig moet zijn in je contacten met de daders. Zeker als gast op een feestje van een tiran.

WHITE SUN WAR

In 2015 verscheen *Ghost Fleet, A Novel of the Next World War*. De auteurs Peter Singer en August Cole schetsten in deze techno-thriller hoe oorlog in de nabije toekomst eruit zou kunnen zien. Ze deden dat in de traditie van onder andere Tom Clancy, die dat in de Koude Oorlog met *Red Storm Rising* had gedaan.

Vernieuwend was dat de auteurs veel aandacht besteedden aan de geloofwaardigheid van het verhaal door gebruik te maken van een uitgebreid notenapparaat. Wellicht mede daardoor had het boek grote impact. Het stond lange tijd hoog op 'professional readings lists' voor officieren van de Amerikaanse krijgsmacht. Ook was het boek aanleiding voor de Verenigde Staten onderzoeksprogramma's te starten om te voorkomen dat gebeurtenissen zoals beschreven in het boek realiteit zouden worden.

Bijna tien jaar later kiest Mick Ryan in *White Sun War* voor een vergelijkbare aanpak. De oud-generaal van de Australische landmacht weet waar hij het over heeft. Als militair was hij – deels samen met Nederlandse eenheden – actief in Afghanistan en werd hij commandant van de Australian Defence College. Na zijn actieve dienst publiceerde hij over de toekomst van oorlog. Is Ryan met deze baggage erin geslaagd een waardig opvolger van *Ghost Fleet* te schrijven? Ja, *White Sun War* treedt in veel opzichten in de voetsporen van het werk van Singer en Cole. Ryan gebruikt de inzichten die de oorlog in Oekraïne hebben opgeleverd en de voortschrijdende ontwikkeling van de techniek om het beeld over de toekomst van oorlog te vernieuwen. Het is een boeiend en spannend verhaal, dat de lezer in de inleiding al op het verkeerde been zet. De harde confrontatie met de mogelijke realiteit van moderne oorlogsvoering zet de lezer bovendien aan tot denken.

Zo maakt het boek nogmaals duidelijk dat de opkomst van onbemande systemen het karakter van oorlogsvoering wezenlijk gaat veranderen. Wat Ryan bovendien overtuigend laat zien is dat de op zich al lastige introductie van onbemande systemen slechts een kant van het verhaal is. De andere kant van het verhaal is minstens zo belangrijk en complex: wat gaat de relatie tussen mens en machine worden? Zo schetst hij eenheden die voor een groot deel bestaan uit onbemande systemen, die bovendien vooropgaan in het gevecht. Het is bovendien niet vanzelfsprekend dat het Westen hierin voorop zal lopen: '(...) the Chinese had invested in thinking about how soldiers and robots would work, and fight together. The PLA appeared to have moved from a culture that saw robots as tools to one that embraced a full partnership with them. It was a powerful combination, and they had stolen a march on the Americans in this regard'.

Het zijn niet alleen technologische ontwikkelingen. *White Sun War* laat het zien dat in conflicten met nucleaire staten het lastig is een conflict definitief tot een goed eind te brengen. Een onvoorwaardelijke overgave van een partij,

zoals in de Tweede Wereldoorlog, is onmogelijk zolang een land beschikt over nucleaire wapens. Een invasie van Taiwan valt dan misschien af te slaan, maar daarmee zal het conflict nog niet voorbij zijn. Ook hierin zet Ryan de lezer aan tot denken wat dit betekent voor de oplopende spanningen tussen nucleaire grootmachten en meer specifiek de oorlog in Oekraïne.

Een ander belangrijk thema is het grote verschil tussen gereedstelling in oorlog en in vreedstijd. 'The definition "mission capable" now was very different to what it had been a few months ago. Then, it had been a function of how many of their personnel billets were filled, how much of their stockholdings were on hand, and where they were in their training program. Now it was solely about being able to complete the task at hand.' Een verandering die op dit moment ook binnen de Nederlandse krijgsmacht actueel is.

Bovenal is *White Sun War* een spannende thriller. Veel techno-thrillers zijn vooral gefocust op techniek en vaak gaat dat ten koste van het verhaal en de personages. In die valkuil trapt dit boek niet. Zeker voor een lezer met militaire ervaringen zijn de personages heel herkenbaar. In tegenstelling tot *Ghost Fleet* verzandt het niet in overbodige verhaallijnen, die vooral afleiden van waar het echt om gaat: hoe is het om in de toekomst oorlog te moeten voeren? Daarom is het jammer dat *White Sun War* niet is voorzien van referenties. Het valt daardoor niet na te gaan of de ideeën of technologische mogelijkheden ontsproten zijn uit de fantasie van de auteur of zijn gebaseerd op echte ontwikkelingen. Dit is een gemiste kans want het verhaal is plausibel genoeg.

Deze tekortkoming maakt het boek niet minder van belang. *White Sun War* verdient een plaats op de *professional military readings lists*. In veel opzichten is het een waardige opvolger, of update, van *Ghost Fleet*. Doordat Ryan in zijn boek niet uiteenzet waar hij zijn ideeën op baseert ontbreekt de geloofwaardigheid die *Ghost Fleet* zo invloedrijk en bruikbaar maakte bruikbaar als *useful fiction*. *White Sun War* blijft fictie. Daarmee is het boek echter niet minder van belang. Hoe oorlog er in de toekomst uit

'De oud-generaal van de Australische landmacht weet waar hij het over heeft'

gaat zien kunnen we niet voorspellen. We moeten ons er wel zo goed mogelijk op voorbereiden en dat vraagt om voorstellingsvermogen. *White Sun War* draagt daar op een goede manier aan bij door de verbeelding aan het werk te zetten. Helaas levert dat niet altijd een prettig beeld op. Misschien juist wel daarom is het beter je daarop voor te bereiden. Dat maakt het boek haast tot verplichte kost.

KLTZ dr. Roy de Ruiter, Instituut Defensie Leergangen

Noten

- 1 Tom Clancy, *Red storm rising*, (New York: Berkley Books New York, 1987)
- 2 Peter Warren Singer en August Cole, *Ghost fleet: A novel of the next world war*, 382-404
- 3 August Cole en Peter Singe, "Thinking The Unthinkable With Useful Fiction", *The Journal of Future Conflict*, nr. 2, (2020): 5, www.queensu.ca/psychology/sites/psycwww/files/uploaded_files/Graduate/OnlineJournal/Issue_2-Singer.pdf; Zie ook <https://useful-fiction.com/portfolio/>
- 4 Mick Ryan, *White Sun War*, (Oxford: Casemate Publishers, 2023), 226
- 5 Ibid, 181



White Sun War
The Campaign for Taiwan

Auteur	Mick Ryan
Uitgever	Caemate, Havertown PA (2023)
Omvang	352 blz
Prijs	€ 16,99 (Bol.com)
ISBN	9781636242507

RECENSIE

HET EERSTE SUCCES VAN DE BRITSE PARA'S

Op 78-jarige leeftijd is de Britse historicus Max Hastings productiever dan ooit. Zo verscheen in 2022 *Operation Pedestal*, een epos dat het verhaal vertelt van een Brits konvooi dat zich in 1942 een weg langs Duitse en Italiaanse lucht- en zeestrijdkrachten moest vechten om Malta te bevoorraden. In het *Marineblad* van maart 2022 volgde een recensie van de hand van gastcolumnist Frederik Mertens. Een jaar later brengt Hastings *Abyss* uit. Een omvangrijk werk over de Cubacrisis van 1962. Strakke afspraken met de uitgever brengen de voormalig BBC-correspondent niet van zijn stuk en in mei van dit jaar publiceert hij *Operatie Biting. De spectaculaire raid op Bruneval: het eerste succes van de Britse Para's*.

Hastings omvangrijke carrière in de journalistiek – zo was hij tussen 1986 en 2002 eindredacteur van achtereenvolgens *The Daily Telegraph* en de *Evening Standard* – typeert de top-down en bottom-up analyse van historische figuren, die immer centraal staan in zijn werken. Gebruikelijk begint hij met het contextualiseren van de periode en introduceert de hoofdpersonen een voor een, startend bij de regeringsleider om vervolgens via bevelvoerders op operationeel niveau de rangen af te lopen tot Jan Soldaat in het veld. Dit heeft in het geval van *Biting* het effect dat de lezer goed

bewust raakt van de belangen die spelen in de winter van 1941. Voor Churchill, namelijk het behalen van een zwaar benodigd succes na een reeks vernederende verliezen (op zee en op land). Voor Lord Mountbatten, die als buitengewoon markante commandant van het *Combined Operations Headquarters* snakt naar offensieve operaties op het Europese continent. Voor generaal Frederick Browning, die als hoofd van de gloednieuw opgerichte *1st Airborne Division* op zoek is naar bestaanszekerheid voor Britse para's. Voor Reginald Jones, die als inlichtingenofficier belast met onderzoek naar radartechnologie bij MI6 gehoor krijgt van

‘Operatie Biting is uitstekend geschikt voor geïnteresseerden uit diverse doelgroepen, ongeacht de parate kennis van luchtlandingsoperaties’

een nieuwe doelzoekradar in dienst van de Luftwaffe, en maar al te graag deze technologie in handen krijgt.

Bij het Franse gehucht Bruneval (een half uurtje ten noorden van Le Havre) wordt dit nieuwe type radar, genaamd Würzburg, door fotografen van de RAF geïdentificeerd en komen alle voornoemde belangen bij elkaar in een plan. Een groep bestaande uit zo’n 100 para’s en een handvol technici wordt in de nacht van 27 op 28 februari 1942 gedropt nabij het slaperige stranddorp, vecht zich een weg naar de geheime radarinstallatie, demonteert de voor analyse benodigde onderdelen om zich na enkele uren via het strand te evacueren middels gereedliggende landingsvaartuigen. Niettegenstaande diverse tegenslagen van dit nog altijd zeer jonge krijgsmachtdeel, is de *Raid on Bruneval* een doorslaand succes.

Hastings’ bottom-up benadering kenmerkt zich door de operatie te beschrijven vanuit het tactische niveau, om de uitkomsten ervan via de operationele lagen naar boven toe te analyseren. Hoofdpersoon tijdens de acties in en om het radarstation is majoor John Frost, die onder de meeste militair historici bekendstaat als commandant van het *2nd Parachute Battalion* in de Slag bij Arnhem. Bij filmcritici is de onverschrokken luchtlandingsofficier vooral bekend als personage vertolkt door Anthony Hopkins in *A Bridge to Far* (‘tell him to go to hell’). Frost’s bekendheid in Nederland bezien, is zijn glansrol in *Biting* dan ook een fijne bindende factor. Allengs komen individuele spelers binnen de Britse para’s, alsook van het lokale Luftwaffen- en Wehrmacht regiment, aan bod.

De focus op individuele inspanningen geeft deze mensen, goed en kwaad, een gezicht. De klemmende angst, die zich van deze jonge soldaten meester maakt zodra zij plaatsnemen in de voor airborne-operaties geconverteerde Whitley bommenwerpers, beklijft de lezer. De stelling dat Hastings een uitstekend schrijver is, zal bij menigeen echoën. Noemenswaard is daarom het vertalende werk van Rob de Ridder, die moeiteloos het militair jargon alsook de zeer persoonlijke verhalen van diverse actoren in vlot en buitengewoon prettig Nederlands weet om te zetten. *Operatie Biting* is daarom uitstekend geschikt voor geïnteresseerden uit diverse doelgroepen, ongeacht de parate kennis van luchtlandingsoperaties.

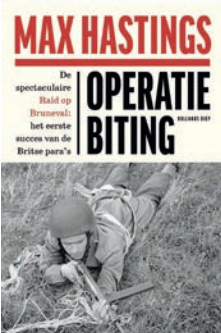
Interessante keuze vanuit de auteur/uitgever is het opnemen van primaire bronnen in de bijlagen. De bescheiden omvang van zo’n 260 pagina’s wordt opgevolgd door ruim 30 bladzijden aan rapportages en (slag)orders. Hoewel de historicus gretig door deze bijlage zal bladeren om het

first hand account van majoor Frost er nog eens op na te lezen, is de reden waarom deze zijn opgenomen onduidelijk en voegen zij per definitie niet veel aan het verhaal toe. Immers, het distilleren van zulke rapporten is inherent al door de auteur gedaan. Toegegeven, de slagorde kunnen raadplegen ter herinnering aan welke sectie door welke officier is aangevoerd, is behulpzaam. Liever was deze ruimte gereserveerd voor een grote afwezige in dit anderszids ruimschoots vermakelijke werk: kaartmateriaal.

Een kritisch onderdeel in de beschrijving van elke operatie is het terrein. Hastings neemt hier dan ook zijn tijd voor. Bruneval wordt uitvoerig omschreven, alsmede de locaties van bunkers, *pillboxes*, hoofdkwartieren, radiostations en omliggende boerderijen. Gedurende de *raid* schrijft de historicus levendig over de bewegingen van Britse secties. Allereerst hoe sommige ‘sticks’ verkeerd gedropt worden, vervolgens hoe de strijd zich ontwikkelt, waar men vastloopt, waar versterkingen vandaan komen, hoe Frost en zijn (onder)officieren hun manschappen plaatsen en hoe de evacuatie naar het strand vorm krijgt. Tegelijkertijd leest men over de Duitse reactie, waar men stelling neemt, waar mondjesmaat versterkingen verschijnen en waar slachtoffers vallen (hoezeer minimaal). Dit alles krijgt de lezer voorgeschoteld zonder enige visuele ondersteuning waar wat bevindt. Onbegrijpelijk als men bedenkt dat eerdergenoemd werk *Operatie Pedestal* rijkelijk voorzien is van kaartmateriaal, die de positie van het Britse konvooi richting Malta van dag tot dag aan de lezer voorlegt. Hopelijk vindt soortgelijk kaartmateriaal zijn weg naar navolgende edities. Op enkele historische websites zijn geografische overzichten van Bruneval te vinden waarmee de lezer tot die tijd zijn voordeel kan doen.

Hastings weet met *Operatie Biting* andermaal een zeer prettig leesbaar en gedetailleerd militair-historisch werk te produceren. Als geen ander weet hij complexe missiestructuur te ontleden, feit van fictie te onderscheiden en recht te doen aan verhalen van individueel heldendom. Lang kan hij echter niet op zijn lauweren rusten. Voor mei 2025 staat alweer zijn volgende epos in de coulissen. Ditmaal over de Brits-Canadese landing bij Sword Beach op D-Day.

Bas Naafs, KVMO



Operatie Biting
De spectaculaire Raid op Bruneval: het eerste succes van de Britse para’s

Auteur	Max Hastings
Uitgever	Hollands Diep, Amsterdam (2024)
Omvang	320 blz
Prijs	€ 35,00
ISBN	9789048871483



**Loading Platform Dock
Intrepid**
Warship No. 16

Auteur	Jantinus Mulder
Uitgever	Lanasta – Walburg Pers, Zupthen (2024)
Omvang	56 blz
Prijs	€ 20,00
ISBN	9789464565058

Een van de twee *Fearless*-klasse aanvalsschepen, die in 1967 in gebruik werden genomen door de Britse *Royal Navy*, staat centraal in dit nieuwste deel van Lanasta's *Warship*-serie. Het grote dok bood plaats aan maximaal vier middelgrote landingsvaartuigen, terwijl vier 30-pax lichte landingsvaartuigen konden worden geladen op davits aan elke kant van de bovenbouw. De *Intrepid* was daarmee bij uitstek geschikt voor de wereldwijde inzet van de *Royal Marines*. Het grote vliegdek achterin kon maximaal zes helikopters bedienen. Beide schepen waren in 1982 onderdeel van de *Falkland Task Force*. Modelbouwexpert Jantinus Mulder komt wederom met een rijkelijk geïllustreerd portret van een bijzonder oorlogsschip.



**Arms for Russia
& the Naval War in the Arctic,
1941-1945**

Auteur	Andrew Boyd
Uitgever	Naval Institute Press, Annapolis MD (2024)
Omvang	576 blz
Prijs	\$ 71,00
ISBN	9781399038867

Boyd analyseert in dit lijvige werk geallieerde operaties in de periode 1941 en '45 waarbij voorraden via de Arctische zeeroete naar Rusland werden verscheept. Hij onderzoekt motieven die ten grondslag liggen aan westerse hulp, de werkelijke impact ervan op Sovjetoorlogsinspanningen en de invloed ervan op de bredere geallieerde en

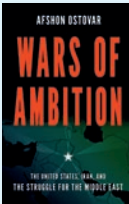
Duitse strategie, naarmate de oorlog zich ontwikkelde. Het brengt belangrijke deelnemers tot leven, politiek en militair, en beschrijft hoe inlichtingen op hoog niveau de tactiek van deze konvooiëring beïnvloedde. Daarnaast laat zijn onderzoek nieuw licht schijnen op enkele belangrijke gebeurtenissen, waaronder het beruchte PQ17-konvooi.



Hoogmoed en onmacht
Geopolitiek en de Europese Unie

Auteur	Tom de Bruijn
Uitgever	Prometheus Uitgeverij, Amsterdam (2024)
Omvang	168 blz
Prijs	€ 20,00
ISBN	9789044657326

Een geopolitieke speler worden op het wereldtoneel, dat is het streven van de Europese Unie. Maar wat is geopolitiek eigenlijk? En kan de EU haar torenhoge ambities wel waarmaken, of getuigen ze van hoogmoed? Is ze in staat haar vaak hopeloze interne verdeeldheid te overwinnen om een gemeenschappelijk geopolitiek belang te formuleren? Is ze bereid economische belangen ondergeschikt te maken aan strategische? Dreigt ze zich niet te vertillen aan beoefde geografische uitbreiding met Oekraïne, Moldavië, Georgië en een aantal Balkanlanden? Oud-ambassadeur en -minister van Buitenlandse Handel Tom de Bruijn gaat in op al deze pertinente vragen, waar hij in de praktijk nauw bij betrokken was.



Wars of Ambition
The United States, Iran and the
struggle for the Middle East

Auteur	Afshon Ostovar
Uitgever	Oxford University Press (2024)
Omvang	360 blz
Prijs	\$ 29,99
ISBN	9780190940980

Afshon Ostovar, bijzonder hoogleraar aan de Naval Postgraduate School in Monterey, California onderzoekt de evolutie van een conflict dat zich over een periode van ruim twee decennia heeft ontvouwd. Zijn studie is niet alleen een allesomvattend verslag van interacties tussen het Amerikaanse Midden-Oosten beleid en ambitieuze regionale staten die hier slachtoffer van zijn. Het vormt ook een krachtige analyse van conflicterende visies op de toekomst die regionale politiek overstijgen. Met de opkomst van Iran en zijn revisionistische campagne dat samengaat met die van Rusland en China, is de strijd om het Midden-Oosten een microkosmos geworden van een groter geopolitiek getouwtrek tussen degenen die de Amerikaanse wereldorde voorstaan en degenen die deze omver willen werpen.



Een thuis ver van huis
150 jaar militaire tehuizen, 1874-2024

Auteur	Simon Depenbrock & Geertjan Versteegh
Uitgever	NIMH, Den Haag (2024)
Omvang	44 blz
Prijs	pdf via nimh.nl
ISBN	nvt

In 1874 slaan enkele militaire verenigingen de handen ineen om een landelijke thuisorganisatie op touw te zetten: de Nederlandse Militaire Bond (NMB). De NMB is de voorloper van de Stichting ECHOS-Homes, die daardoor dit jaar haar 150ste verjaardag viert. ECHOS-Homes beheert tegenwoordig nog zeven militaire tehuizen in Nederland, één in Duitsland en een foodtruck die meegaat op oefeningen. De uitgave van 'Een thuis ver van huis' is een speciale uitgave ter gelegenheid van het 150-jarig bestaan van Stichting ECHOS-Homes en Hulp voor Helden - KPRR. Het magazine staat vol met achtergrondartikelen, interviews en fotoreportages en is via de website van het NIMH te downloaden.

Defensieverzekering Cadet en Adelborst

Als Officier in opleiding zijn verzekeringen niet iets waar u zich dagelijks mee bezig houdt. Prinsenland Adviseurs heeft in samenspraak met het Cadettencorps een verzekeringspakket ontwikkeld voor Cadetten en Adelborsten. Vanwege de speciale werk- en leeromgeving zijn de verzekeringen binnen dit pakket veelal op maat gemaakt.

Waarom Defensieverzekering voor Cadetten en Adelborsten?

- Reguliere verzekeringen bieden geen of geen adequate dekking
- De kans is groot dat U geen dekking meer heeft middels verzekeringen ouders
- Forse korting op de standaard maatschappijtarieven
- Gemak
- Ondersteuning door professionals, wij zijn uw belangenbehartiger



“Bijzondere beroepsgroep, bijzondere voorwaarden”

Voordelen Defensieverzekering Prinsenland Adviseurs

- Meer dan 30 jaar ervaring met Defensiepersoneel
- Experts op het gebied van verzekeren bijzondere risico's
- Hulp bij afhandeling van schades
- Kosteloze persoonlijke digitale polismap en App
- Eenvoudig online schade-afhandeling

Eveneens kunt u met al uw overige financiële vraagstukken bij ons terecht. Wij geven onder andere hypotheekadvies (Defensiehypotheek). Binnen ons netwerk kunt u gebruik maken van voordelige taxaties, notarissen, bouwtechnische keuringen en makelaardij.

Prinsenland Adviseurs

Defensieverzekering Cadet en Adelborst

Inboedelverzekering legeringskamer en schip - All risks

Tijdens uw opleiding deelt u doorgaans een kamer met één of meerdere collega's. Defensie is niet verantwoordelijk indien uw spullen beschadigd raken of gestolen worden. Deze inboedelverzekering biedt dekking tegen veel voorkomende schadeoorzaken. Uw inboedel op legeringskamer (of schip) waar u via Defensie een kamer bewoont is verzekerd, ook tijdens uw VTO*.

Let op, reguliere inboedelverzekeringen bieden om meerdere redenen geen of geen adequate dekking.

* Uitgezonderd VTO op een buitenlandse locatie. Is dit voor u het geval? Neem hiervoor contact met ons op, wij hebben hier passende verzekeringsproducten voor.

Doorlopende reisverzekering

Deze verzekering biedt dekking voor vooraf geboekte privéreizen en trips. Door het doorlopende karakter hoeft niet bij iedere reis afzonderlijk een verzekering te worden afgesloten. Dit biedt u gemak en een kostenvoordeel. De volgende rubrieken zijn standaard verzekerd:

- Werelddekking
- Buitengewone kosten
- Medische kosten
- Wintersport
- Onderwatersport
- Bagagedekking
- Geld
- Ongevallen
- Avontuurlijke sporten (ook winter)
- Doorlopende annuleringsdekking

Afgestudeerd aan KMA / KIM?

Dit semi-collectieve verzekeringspakket kan naar eigen wens worden omgezet in een maatwerk- Defensieverzekering, gebaseerd op de specifieke situatie en wens van de individuele militair (en gezin). Op dit pakket leveren wij eveneens een korting ten opzichte van de reguliere maatschappijtarieven.

Aansprakelijkheidsverzekering

De aansprakelijkheidsverzekering biedt dekking tegen schades die u aan derden toebrengt. Dekking maximaal € 1.000.000 per gebeurtenis per Cadet / Adelborst.

Premiekorting voor Cadetten en Adelborsten

Wij leveren dit pakket aan verzekeringen tegen fors gereduceerde maatschappijtarieven. Voorwaarden om van de gereduceerde tarieven gebruik te kunnen maken:

- Cadet → Lidmaatschap Cadettencorps
- Adelborst → Lidmaatschap Koninklijke Vereniging Marine Officieren

Uiteraard kunt u iedere gewenste verzekering, van auto-, ongevallen-, rechtsbijstand- tot caravanverzekering etc, toevoegen aan dit verzekeringspakket. Uw polissen kunt u terug vinden in uw persoonlijke digitale polismap.

Prinsenland Adviseurs biedt u een gratis app aan!

DOWNLOAD DE GRATIS APP



DOWNLOAD voor iOS



DOWNLOAD voor Android



powered by assurantieapps

Xploration Coastline Concept

Het Xploration Coastline Concept (XCC) beoogt met de juiste verantwoordelijkheid de juiste hoeveelheid water op het juiste moment op de juiste plek te verzorgen, om mensen in hun water gerelateerde behoeften te voorzien.

In de praktijk komt het erop neer dat het concept bijvoorbeeld een boer op een klein eiland kan ondersteunen in een periode van droogte. Zo kan hij/zij zijn gewassen blijven bewateren zonder vergaande financiële risico's. Met deze mogelijkheid wordt het lokale agrarisch ondernemerschap kansrijk(er) en wordt er constanter (meer) vers geproduceerd. Dit scheelt in de kosten voor levensonderhoud en ondersteunt zo een andere fundamentele zorg: het voorkomen van dieet-gerelateerde gezondheidsklachten, die niet op het eiland behandeld kunnen worden.

Afgelopen weken hebben we met de gemeenschappen van Saba (2000 inwoners) en Sint-Eustatius (3200 inwoners) hun relatie met water in kaart gebracht en bekeken hoe XCC hierin kan ondersteunen. Elk gesprek was waardevol. Iedereen heeft namelijk een persoonlijke relatie met water. Iedereen heeft een eigen perspectief op het belang ervan, de beschikbaarheid, de kostprijs, etc. Nemen we Saba als voorbeeld, dan vormt het opvangen van regenwater de basis van de infrastructuur. De grootte van je opvangtank bepaalt voor een groot deel je gevoel van water-zekerheid en verandert dus je perceptie op alle water-gerelateerde zaken en ambities. Het graven van een opvangtank is wel een dingetje. De vulkaanberg, wat Saba is, maakt het uithakken van die opvangtank iets waar zelfs grote Nederlandse baggeraars bang van worden. Dit vraagt om investeringskracht en de beschikbaarheid van percelen. Zodoende is het niet voor iedereen weggelegd. Als gevolg daarvan, de saamhorige gemeenschap en de schaarste van water, brengt het bezit van een grote opvangtank tevens de zorg voor anderen met een kleinere opvangtank met zich mee.

Het tijdelijk kunnen suppleren van water in een netwerk van opvangtanks vanuit XCC kan deze verantwoordelijkheden (duurzaam watergebruik en zorg voor elkaar) niet overnemen. Het kan het 'spel' van de juiste verantwoordelijkheid nemen wel, ondanks extremere omstandigheden, blijven faciliteren door enerzijds paniek te voorkomen met een permanente fall-back-optie in de regio, en paniek anderzijds weg te nemen door onbalans in het netwerk (versneld) te herstellen. Voor het zekerstellen van veiligheid geldt iets soortgelijks als het zekerstellen van water. Iedereen heeft immers een persoonlijke relatie met (een gevoel van) veiligheid. Veiligheid zekerstellen is dus veel meer het faciliteren van de verantwoordelijkheid vanuit het perspectief van het individu. Het op de juiste plek op het juiste moment de juiste impuls geven aan de persoon die op de juiste manier bezig is met het creëren van zijn eigen gevoel van veiligheid. Oftewel de whole-of-society benadering. Whole-of-society op een andere manier aanpakken dan vanuit het veelvoud aan perspectieven van individuen in de gemeenschap, komt uiteindelijk niet verder dan een (te trage) invulling van systeem- of bedrijfsdoelstellingen.

Om alle perspectieven op te halen en naast elkaar te laten bestaan is een delicaat gesprek nodig. Het gesprek moet inspirerend en open tegelijk zijn. Het gesprek mag de (decentrale/individuele) verantwoordelijkheid niet overnemen. Wijzen naar een 'rol verantwoordelijke' ligt wel altijd op de loer. Dat is wellicht strelend maar iets wat de aangewezen entiteit nooit waar kan maken. De combinatie van dit gesprek én het bieden van een concept dat het makkelijker maakt om zelf verantwoordelijkheid te nemen, katalyseert de gewenste houding en gedrag. Met als gevolg een aaneenschakeling van effectieve whole-of-society-operaties.

'Voor het zekerstellen van veiligheid geldt iets soortgelijks als het zekerstellen van water'



Berend van de Kraats is oud-onderzeeboot-commandant en nu sociaal ondernemer. Met OceansX, werkt hij nu aan nieuwe manieren van organiseren waarbij het collectief menselijk potentieel optimaal benut wordt om te werken aan wat ons dierbaar is.

**BLIJF
IN CONTACT**



64-JARIGENDAG IN HET MARINE ETABLISSEMENT AMSTERDAM

Dat onderwerpen zoals nabestaandepensioenen, levenstestamenten, gezondheid op oudere leeftijd en belastingen nu niet direct een grote aantrekkingskracht hebben lijkt voor de hand liggend.



Op woensdag 2 oktober jl. bleek echter op diverse momenten dat het zeker door de nodige luchtigheid en humor waarmee dit werd gebracht, deze toch wat serieuze onderwerpen goed voor het voetlicht van de aanwezigen konden worden gebracht. In de meest recente editie van de KVMO 64-jarigendag was het geboortjaar 1960 aan de beurt en kregen de aanwezigen uitleg over hun situatie ten aanzien van de AOW, de compensatiemaatregel, de daarbij behorende belastingperikelen en uitleg over erfrecht en levenstestamenten. De dag werd onderbroken door een aperitief en rijstmaaltijd verzorgd door Paresto. In de middag werden de officieren en hun partners bijgepraat over de laatste ontwikkelingen bij CZSK en werd de dag afgesloten door een plezierige uiteenzetting van een arts/psychiater die stilstond bij de nadelen, maar zeker ook de voordelen van het ouder worden. Al met al een zeer informatieve dag. De aanwezigen hebben de presentaties en een brochure over Onderlinge Bijstand toegestuurd gekregen.

IN MEMORIAM

LTZ20C B.D. DICK DOORNIK 1947-2024

Afgelopen maand hebben we in regio Noord onverwacht afscheid moeten nemen van onze Dick Doornik. Hij kreeg tijdens een rustige trainingsrit op zijn wielrenfiets in de Kop van Noord-Holland een hartstilstand en kwam daardoor ten val. Hoewel omstanders er redelijk snel bij waren en hij met grote spoed naar een ziekenhuis is vervoerd bleek hij onherstelbare schade opgelopen te hebben. Hij is na enige dagen op de intensive care overleden.



Tijdens een zeer drukbezochte bijeenkomst hebben we op 2 oktober jl. samen met zijn familie, vrienden en bekenden uit het hele land en natuurlijk zijn trouwe veteranengroep afscheid genomen en zijn leven herdacht. Dick was voormalig verbindingsofficier en verbinden dat deed hij, zowel bij de KVEO als bij de KVMO; verenigingen waar hij jarenlang lid van was.

Dick was behalve de plaatsvervangend rayonofficier in onze regio vooral bekend om zijn tomeloze inzet voor veteranen, oud en jong en ongeacht uit welk conflict; de Tweede Wereldoorlog, Indië, Korea, zijn Libanon uitzending en de talloze missies daarna. Maar ook de mannen uit de Koude Oorlog, omdat ook zij plicht en inzet hoog in het vaandel hadden staan.

Plicht, inzet en doorzettingsvermogen waren woorden die bij Dick pasten. Het is op basis van die woorden dat wij van hem afscheid hebben genomen. Daarbij hebben we hem ook herdacht als de IJzeren Fietser die hij was. Dick was een bekende in de wereld van twee wielen, zowel bij de amateurs als bij de professionele tour als vrijwillige dopingcontroleur. Dat hij op zijn oude dag en na een lang herstel van botkanker na een stamceldonatie van zijn zus in 2019 een bronzen medaille wist te veroveren op de World Transplant Games in Newcastle is tekenend voor hem. Wij gaan Dick en zijn betrokkenheid missen.

KLTZ b.d. Peter van Maurik

ACTIVITEITEN NAJAAR 2024



AFDELING NOORD

Postactievenborrel

Datum: 3 december
Locatie: Marineclub, Den Helder
Aanvang: 17:00

AFDELING MIDDEN

Geen activiteiten gepland



SCAN DE QR-CODE VOOR MEER
INFORMATIE OVER DE KVMO-
ACTIVITEITEN

AFDELING ZUID

Oploop

Datum: 27 november
Locatie: AMVZ-gebouw, Vlissingen
Aanvang: 11:00

Kerstdiner

Datum: 22 december
Locatie: De Merelhoeve,
Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang: 13:00

Ereleden:

KOLMARNIS b.d. A.H.P. Knoppen
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
KTZ b.d. ing. M.E.M. de Natris
KLTZ (LD) b.d. H.M.J. van de Burgt

Hoofdbestuur:

Voorzitter:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Vice-voorzitter:
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Secretaris:
LTZ2OC (LD) K.W. Lelieveld
Penningmeester:
KTZ (LD) C.M. van der Pijl
Namens Afdeling Noord
LTZ1 (LD) T.E. Schoon-Scheeper
Namens Afdeling Midden
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Namens Afdeling Caribisch gebied
LTZ2 (LD) M.E.A. Römer
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwers
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 b.d. ir. M.R.J. van 't Holt MBA
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ3 F.F.O. van Dunné
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemens

Aangeboden

Tropenbaadje mariniers (maat 48) en een originele Van Hall-cape (persoon rond 1.80m). Meer informatie via cpmvanegmond@hotmail.com

IN MEMORIAM

HET HOOFDBESTUUR VAN DE KVMO HEEFT DE DROEVE PLICHT U IN KENNIS TE STELLEN VAN HET OVERLIJDEN VAN:

VADM b.d. **J.L.A. van Aalst** († 31 augustus 2024)
LTZVK2OC b.d. **M. van Beelen** († 20 september 2024)
LTZSD1 b.d. jkvr. **M.W.J.A van den Clooster barones Sloet tot Everlo** († 18 september 2024)
LTZ2OC b.d. **D.C. Doornik** († 24 september 2024)
KLTZ b.d. **J.M.S. Frielink** († 10 oktober 2024)
KLTZSD b.d. **R. van den Hoven** († 11 oktober 2024)
KLTZ b.d. **F.W.R. Immink** († 17 juli 2024)
KLTZSD **H.W.F. Scholte** († 12 september 2024)

WIJ BETUIGEN DE NABESTAANDEN ONZE DEELNEMING EN WENSEN HEN VEEL STERKTE TOE

Afdelingsbesturen:

Noord:
LTZ1 (LD) T.E. Schoon-Scheeper
KLTZ b.d. B. Fritzsche

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

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

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

KVMO-leerstoel

Universiteit Leiden:
Prof. dr. T.B.F.M. Brinkel

Veteranenondersteuner KVMO

KLTZ b.d. Theo Zelisse
nos.kvmo.tz@gmail.com
06-41464319

Adres secretariaat:
Koninginnegracht 19
2514 AB Den Haag
T : 070-3839504
E : info@kvmo.nl
W : www.kvmo.nl

ONDERLINGE BIJSTAND

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



ASSAUT MENU

in de Marineclub

Outer Space

Prijs

€ 31.50 p.p.

Glas bubbels
3 gangen menu

Reserveren kan vanaf 16:30 uur

DO 12 & VRIJ 13 DECEMBER

12 DECEMBER

Gerookte rib-eye, groene kruiden sponscake,
gel van gebrande ui, ingelegde bundelzwam,
hazelnoot crumble, lupine cress, gebrande ui

Skrei, beurre blanc, sous vide venkel, prei
rondje, prei crème, prei olie, aardappelpuree,
wortel crème, bospeen

Taartje van pure chocolade, chocolade glacage,
karamel crumble, karamel tuile, witte
chocolade sorbet, sinaasappel hangop

13 DECEMBER

Salade van gerookte makreel, gel van Amsterdamse
ui, zoetzure appel, dille tuile, gebrande avocado,
radijs, krokante quinoa, zorri cress

Gebakken eendfilet, truffel jus, aardappelpuree,
pompoe chutney, pompoen rondjes, pompoen
crème, romesco, krokant papier van zwarte knoflook

Peer panna cotta, kaneelijs, schuim van steranijs,
peer-vanille gel, crumble, vanille tuile, atsina

U KUNT RESERVEREN VIA
088 9511440/ MARINECLUB@MINDEF.NL