

Versterken van het maritieme denken

MARINEBLAD

KVMO

1883 | 2026

Trans-Atlantische relaties onder druk

Terug naar het oude, herstart van de NAVO
of een verdeeld Westen?

Lees ook:

Nederlanders op Hitlers vlaggenschip

De Arubaanse Militie versterkt

1676-2026: Michiel de Ruyter herdacht

**Opinie: een Multi-role Support Ship voor
de Noord-Atlantische werkelijkheid**

3

2026

JAARGANG 136

*‘Als je geen
gezamenlijke vuist maakt,
kom je nergens’*



IN MEMORIAM

KTZ b.d. M.E.M. de Natris

Ridder in de Orde van Oranje-Nassau met de zwaarden

2 APRIL 1962 – 16 MAART 2026

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren heeft de droeve plicht haar leden kennis te geven van het overlijden van oud-voorzitter en erelid KTZ b.d. M.E.M. de Natris.

Met het onverteerbaar vroege overlijden van Marc verliest de KVMO – en de Koninklijke Marine als geheel – niet alleen een vurig pleitbezorger voor de belangen van het marinepersoneel, maar bovenal een fijn en buitengewoon gewaardeerd oud-collega en vriend. Marc keek bij zijn vertrek in juni 2020 in een interview in het *Marineblad* terug op een carrière, die in 1987 begon op het KIM als aspirant reserveofficier. Na de operationele kant van de marine te hebben verkend, trad de toen 36-jarige LTZ2OC in oktober 1998 aan als secretaris KVMO. Een plaatsing bij het Commando Diensten Centrum (2009-2011) daargelaten, zou Marc zich ruim twintig jaar lang met kenmerkende nuchterheid inzetten voor defensiepersoneel. Dit gedurende een bijzonder moeilijke periode voor de Nederlandse krijgsmacht. 'Soms leek het een Don Quichotgevecht vanachter het bureau', aldus Marc.

'Kermis op zee'

Zijn vroege jaren bij de Mijndienst vormden de basis van zijn zeemanschap. Plaatsingen op Hr.Ms. *Hoogeveen* en *Middelburg* zag hij als de eerste 'stap in de wereld die marine heet' en met Hr.Ms. *Urk* volgde in 1989 een uitzending naar de Perzische Golf. Marc verdiepte zich aanvang jaren '90 in de Meteorologie en Oceanografie (METOC) met het idee als specialist *towed array*-onderzeebootbestrijding vanuit vlieggkamp Valkenburg geplaatst te worden op de M-fregatten. De val van de muur in 1989 bracht andere plannen. Hij koesterde levendige herinneringen aan de laatste reis van 'De Witte Olifant' Hr.Ms. *Isaac Sweers*, door woelige baren tijdens zware stormen op de Noord-Atlantische Oceaan. 'Kermis op zee', zoals zijn kinderen zeggen als er hoge golven staan.

De stem van het marine-officierskorps

Zijn grootste uitdaging vond Marc op de wal, bij de KVMO. Wat begon met een duwtje in de rug van zijn echtgenote ('Dat lijkt me nu echt iets voor jou'), groeide uit tot een decennialange inzet voor zijn collega's.

Als secretaris (1998-), onderhandelaar (2003-), voorzitter (2012-), alsook duovoorzitter GOV|MHB, toonde Marc zich een dossierbijter. Vrijwel dagelijks sprong hij ofwel in de bres, of probeerde er juist een te slaan.

Hij stond aan de lat tijdens turbulente tijden: de 'Reorganisatie zonder weerga', de sluiting van Vlieggkamp Valkenburg en de Hillen-bezuinigingen tijdens kabinet Rutte I. Marc stond met zijn voeten in de modder tijdens poortacties bij de Frederikkazerne en in zijn wekelijkse weblogs waarschuwde hij met scherpe analyses 'politiek Den Haag' voor de gevolgen van het personeelstekort bij Defensie.

Een verbindende factor

Marc typeerde zijn eigen voorzitterschap als een zoektocht naar verbinding. Hij had de gave om te verbinden op de inhoud, maar kon ook hard in de wedstrijd zitten als de belangen van de officieren in het geding waren. Hij was trots op de momenten dat de achterban als één blok achter hem stond, zoals bij acties rondom de militaire pensioenregeling in 2017 en '18, alsook het behoud van Zr.Ms. *Karel Doorman* in 2013.

Ondanks de soms eenzame strijd en de moeilijke jaren voor de marine, bleef zijn drijfveer onveranderd: een voor haar taak berekende zeemacht. In zijn laatste voorwoord op het *Marineblad* schreef Marc: 'Eén ding is mij wel duidelijk geworden in de afgelopen jaren: als je geen gezamenlijke vuist maakt, kom je nergens'.

We herinneren ons Marc als een integer officier, een scherp onderhandelaar, een loyale collega en een goede vriend. Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw, naar zijn kinderen en naar allen die hem lief waren. Marc, behouden vaart.



→ Professor Geoffrey Till spreekt tijdens de Commandeur Acda-lezing, 14 april 2026 (foto: Guus J. Baks Fotografie)



Vasthouden en versterken van het maritieme denken

We hebben als vereniging een paar intense weken achter de rug. Een dieptepunt is het veel te vroege overlijden van Marc de Natris, oud-voorzitter van de KVMO en erelid. Deze editie van het *Marineblad* opent daarom uitgebreid met een In Memoriam, waarin wij stilstaan bij de betekenis die Marc voor de vereniging heeft gehad. Marc zal gemist worden door ons allen. Zelf zal ik zijn gevraagde en ongevraagde advies erg missen.

Naast dit treurige nieuws, hebben we als vereniging ook twee hoogtepunten gehad. Op 14 april organiseerde het *Marineblad* de eerste Commandeur Acda-lezing op de werf van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij. Eindredacteur Bas Naafs en co-organisator Anne Runhaar hadden zich ingespannen om prof. dr. Geoffrey Till naar Rotterdam te halen, die voor een select gezelschap aldaar een uiteenzetting gaf van de meest actuele ontwikkelingen op het gebied van Seapower. In voorliggende editie staat een kort verslag van deze lezing. Het smaakte in ieder geval naar meer en is voor herhaling vatbaar.

De volgende dag, op 15 april, voerden we een verdiepende discussie over *seapower* voor een breder publiek. Op de Van Ghentkazerne in Rotterdam organiseerden we in samenwerking met het Commando Zeestrijdkrachten het KVMO Seapower Symposium. Aan de hand van diverse sprekers werden alle maritieme aandachtsgebieden behandeld. Van 'the near' (Noordzee en Carib) via 'the rear' (Atlantic en Arctic) naar 'the rear' (Indo-Pacific en Midden-Oosten). Welke geopolitieke ontwikkelingen spelen daar, wat betekenen deze voor de Nederlandse en/of Europese Maritieme Strategie, en wat zijn dan de consequenties voor de Koninklijke Marine en de bondgenootschappelijke zeestrijdkrachten. Goede presentaties en levendige discussies: ook dit smaakt naar meer. Als KVMO zullen we daarom evalueren hoe we deze nodige aandacht voor het maritieme denken kunnen vasthouden en versterken.

Uiteraard doen we dat ook via deze editie. Bijvoorbeeld met een artikel van KTZ dr. Roy de Ruiter over het onderwerp dat hij heeft gepresenteerd tijdens genoemd symposium, waarin drie scenario's over de toekomst van de trans-Atlantische relatie centraal staan. In april was het 350 jaar geleden dat Michiel Adriaensz. De Ruyter overleed aan zijn verwondingen die hij opliep in de Slag bij Agosta op 22 april 1676. In dit *Marineblad* kijken we terug op zijn laatste levensjaar en hoe we hem in de loop van de geschiedenis hebben herdacht. Daarnaast vindt u nog boeiende artikelen over Nederlandse bemanningsleden aan boord van het Duitse slagschip *Tirpitz*, over het Multi-role Support Ship en over de Arubaanse militie. Ik wens u veel leesplezier met dit fijn gevarieerde aanbod van artikelen.

KLTZ (LD) J.L. ten Berg
Voorzitter KVMO

■ Goede presentaties
en levendige discussies:
dit smaakt naar meer.

Inhoud



Op de cover:

De trans-Atlantische relatie staat onder zware druk. Wat de toekomst brengt is onzeker, maar dialoog daarover is noodzakelijk (foto: A. Ayebetova | Shutterstock)

08 The Future of Transatlantic Relations

Roy de Ruiter

Wat brengt de toekomst voor onze trans-Atlantische betrekkingen? In dit artikel, gebaseerd op zijn presentatie tijdens het recente KVMO Seapower Symposium, schetst Roy de Ruiter drie mogelijke scenario's. Niet om de toekomst te voorspellen, maar om deze te verkennen.

14 Nederlanders aan boord van Hitlers vlaggenschip

Cees Kleijn en Jasper Molenaar

Nederlandse dienstvrijwilligers maakten deel uit van de bemanning van het Duitse slagschip *Tirpitz*. Op basis van de vrijgekomen collaboratie-archieven, kan van enkele van deze jongemannen een beter beeld worden geschetst inzake hun motivatie en lotgevallen.

32 De Arubaanse Militie

Karlijn Hopman-Calis

Marinierskazerne Savaneta bestaat dit jaar 75 jaar. Ter gelegenheid verscheen bij uitgeverij Stichting Klus op Dek het herinneringsboek *Ken mijn kracht*. Een hoofdstuk over een vaste bewoner van deze kazerne, de Arubaanse militie, mag daarin niet ontbreken.

40 Het laatste levensjaar van Michiel de Ruyter

Graddy Boven

Ter ere van 350 jaar sinds het overlijden van Michiel de Ruyter, duikt Graddy Boven in diens laatste levensjaar. Nabij de Etna, op 22 april 1676, leidde de luitenant-admiraal-generaal de Nederlandse vloot in een zeeslag tegen de Fransen. Het werd zijn laatste wapenfeit.

44 De Ruyter herdacht, 1676-2026

Adri van Vliet

Na overlijden van Michiel de Ruyter ontstond een verering, en organiseerden de zeemacht, steden als Amsterdam en Vlissingen, alsook allerlei maritieme organisaties herdenkingen rond de gevallen zeeheld. Elke periode sindsdien kent unieke kenmerken en accenten.

EN VERDER

02 In Memoriam: Marc de Natris

04 Voorwoord voorzitter KVMO

13 Cartoon

22 Gastcolumn Sergei Boeke

24 Opinie: een moderne Flower-klasse

31 Column Jörg Noll

38 Gastcolumn Daniël Turk

50 Recensie

52 Signalementen

53 Verenigingsnieuws

Bijlage: Beschrijvingsbrief 2026

Marineblad is een uitgave van de Koninklijke Vereniging van Marineofficiëren



De KVMO maakt deel uit van



Colofon

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:
KLTZ (LD) J.L. ten Berg
C.B. Naafs

Eindredactie
C.B. Naafs

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

Medewerkers:
dr. J.E. Noll,
KLTZ (TD) b.d. H. Boomstra (cartoon)

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

marineblad@kvmo.nl
www.marineblad.nl

Vormgeving
www.frankdewit.nl

Drukwerk
Wilco
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 Marineofficiëren 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.marineblad.nl** onder 'aanleveren kopij'

Adreswijziging
Zo tijdig mogelijk schriftelijk doorgeven aan:
info@kvmo.nl

The Future of Tran

→ Photo: Shutterstock | 2313723681



Transatlantic Relations

Three scenarios

This article will explore the future of the transatlantic relations, more specifically the future of NATO. The analysis is based on three scenarios. They are not meant to be predictions. The future is unpredictable. The purpose is to imagine what could happen, to be prepared when it does happen. The focus will be on geopolitics. However, it would be a mistake to consider this analysis as conceptual, academic, or strategic. Geopolitics change tactics as well.¹ It defines why we fight, the way we fight, the means available, where we fight, and who is on our side.

Two sides of the Atlantic drifting apart

Since 1492, the Atlantic Ocean has connected the Americas and Europe. It links people and trade and facilitates communications. More than 99 percent of transatlantic data pass through transatlantic cables. From financial transactions to scientific research, from streaming services to cloud computing.² It is commerce that really binds both sides of the pond together. The transatlantic economy – worth 7.5 trillion dollars last year – continues to thrive in a competitive and disruptive age.³

Although the threat to NATO posed by Russia – and before the Soviet Union – is primarily of a continental nature, the maritime domain is key to success in a land war. NATO stands little chance without American and Canadian reinforcements if it fails to contain Russia's strategic maritime capabilities.

After the end of the Cold War the two sides of the Atlantic slowly deviated in their definition of their interests and security threats. For the US, the centrality of the European project has faded in strategic relevance. There are other priorities to consider, such as presidents Obama's 'Pivot to Asia'. These developments have opened a drift that has led to a gradual disengagement of the US. Meanwhile, the European military expenditure quickly declined.^{4,5,6}

Disdain of Europe, shown by the second Trump administration, the split between both sides of the Atlantic Ocean has only further increased.⁷ The president repeatedly bashed Europe as weak and in decay, even arguing that the EU is a direct threat to the economic interests of the US.⁸ His National Security Strategy formalised this point of view when it pointed to the EU as the main threat to democracy.

FURTHER READING →

The Future of Transatlantic Relations

Then, President Donald Trump decided to attack Iran. Tehran demonstrated to be a worthy opponent. The Iranian regime seems to hold some strong cards at this moment with its control over the Strait of Hormuz. It made some analysts even wonder if this is America's Suez crisis, referring to the fiasco of the UK and French in the Middle East in the 1950s.⁹

Trump asked and later demanded assistance from its European allies. The old continent has so far declined. It was uninformed about the war, which it did not want. Furthermore, it is suffering the consequences of the crisis and has strong doubts about its legality. Nonetheless, it already must deal with a devastating conflict on its doorstep. Trump's frustration with its European allies has led him to announce that he was 'absolutely' considering quitting the NATO alliance – a paper tiger in his words, in fact he suggested he already made his decision.¹⁰ Additionally, Secretary of War Peter Hegseth declined to reaffirm US commitment to the collective defence of NATO. Consequently, he undermined the concept at the heart of the alliance.¹¹

The divergence within NATO is approaching a breaking point. Some even warn that the Trans-Atlantic relation is becoming toxic for Europe, with the risk of being dragged into a dangerous and unnecessary war.¹² To be sure, there have been many crises in the transatlantic alliance over the past 80 years, and some seemed existential at the time. However, this crisis is fundamentally different, because it comes from within. Are the United States – founder, leader, and nuclear guardian of the alliance – still committed to Europe's security? Furthermore, US domestic political volatility seems to be a structural condition. Making the anti-European posture not a one-off aberration.

These are fundamental questions, especially in a world affected by difficult challenges, such as climate change, great power competition, and the rise of revolutionary technology. Developments that will all have a major impact on the Atlantic world. Consequently, Europe must consider the absence of NATO. With the American threat to Greenland in mind, it must even consider the safety of its rear.

→ Are the US still committed to Europe's security? Photo: HNLMS Evertsen and USS Halsey during exercises in the Gulf of Aden, 2021 (U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 3rd Class Adames)

■ Nostalgia is not a strategy.
– Mark Carney.

Scenario 1: Back to the old days

The first scenario is the hope scenario. The hope is that the Democratic Party wins the mid-term elections in November and that this election strengthens the position of more moderate voices in both parties. In military circles, hope is also based on the enduring good relations between the European and American armed forces. Decades of working and fighting together has formed strong bonds of trust and understanding. The underlying assumption is that if only the political wind changes, everything will return to normal.

Of course, trust must be restored. This will take time, but it has been done before, in 2021. When President Joe Biden became after Trump's first tenure, he reassured allies that US foreign policy was back to normal. In this tradition the potential Democratic presidential candidate Gavin Newsom told European leaders at the recent Munich Security Conference that Trump is temporary and will be gone in three years.¹³

Canadian Prime Minister Mark Carney does not believe in this scenario. At the last World Economic Forum he warned against hope: 'We know the old order is not coming back. [...] Nostalgia is not a strategy.'¹⁴

Scenario 2: A restart of NATO

The premise of the second scenario is a restart of NATO. This will require some serious relation therapy and can only be successful if both parts of the Atlantic Ocean conclude that they are better off together. After 80 years, every relationship suffers from ingrained patterns. Moreover, the world has changed fundamentally since the allies came together. The US is no longer the military and economic superpower it was after World War II and unlike its rivalry with the Soviet Union, they could be surpassed by China.

And Europe? It has risen from the ashes of the war to become one of the wealthiest and happiest places on earth. To be honest, this occurred under the protection, support, and guidance of the US. Remember, it was Washington, with its Marshall plan, who stimulated European inte-



gration and provided decisive support for Germany's reunification. New arrangements and modus operandi are necessary to continue the relationship in a more harmonious and balanced manner. Europe must bear a greater financial and military burden. This will be a burden for society for an extended time. Also, because in a multi-polar world, Europe must be able to protect its own interest outside the context of NATO.

The US must (re)confirm its commitment to European security. Effective deterrence only works if it's credible. It will have to station a considerable number of conventional troops in Europe, and above all, Washington must make clear that the US nuclear umbrella – the ultimate deterrent to Russian aggression – remains in place. The United States will lose some of its advantages derived from the asymmetric nature of the current alliance. It will no longer be as dominant as it has been since 1949. Furthermore, Europe must find a way to keep the US constructively engaged. Alliances function best when the threat perceptions of member states are aligned. This is not the case at this moment. For Europe Russia is an existential threat, but for the US it is a regional problem. Washington worries about China.

It is essential that NATO find a way to serve US security interest as well. Otherwise, it will inevitably lead to a new split. A possible solution is to update Article 6 of the North Atlantic Treaty and extend the 'area of responsibility' to the US territories in the Indo-Pacific. NATO helps Washington to deter or, in the worst case, to survive a war with China.¹⁵ The new arrangements will only work if both sides of the Atlantic accept this new balance. Like the previous scenario, the restoration of NATO will take time.

Scenario 3: A divided West

In the last scenario the restoration failed. The Atlantic World and NATO fall apart. Ten years ago, this scenario was almost unimaginable. At the time, the trans-Atlantic relation was relatively solid. Of course, there were moments of tensions, the American invasion of Iraq and successive American presidents complained about the lack of European defence spending. However, both parts of the Atlantic understood that they had more to win than to

lose. As long as, European countries remained loyal and supported the US in for example Afghanistan the existence of NATO could be taken for granted.

This has changed radically with President Trump back on the throne. In his first term, he had already come close to leaving NATO, only to be talked out of it by his advisors. This time, his inner circle is on the same page as the President. There is enough evidence from the escalating set of political, military, and economic crises under his second administration to take its hostility towards its NATO allies seriously. The signs are all over the wall. Examples are the leaked signal messages by Secretary of War Hegseth, calling the European Union pathetic. Vice-president Vance's speech at the Security Conference in Munich, where he argued that Europe's principal danger came from within, instead of Russia and China. The gradual disengagement of the US from NATO. For example, in the last NATO defence ministerial, Hegseth delegated the American representation to the number three civilian leader in the Pentagon. On the military side, Commands previously led by American admirals and generals are now commanded by European officers.¹⁶

The most dramatic incident are the American threats to another ally about Greenland. The crisis jeopardised NATO's cohesion and one of its core tasks – signalling a credible deterrence.¹⁷ Furthermore, one of NATO's greatest strengths lies in military integration and intelligence sharing across 32 members. These core capabilities are seriously damaged now that allies are starting to view the United States as a security threat – as Denmark does.

Of course, Trump must go to Congress to formalise a decision to leave NATO, and this will require the backing of two-thirds of the Senate. But does it matter as the credibility of NATO's essential capabilities to win the fight, and its nuclear deterrence are in doubt? Even when Trump is not allowed to abandon NATO, he can make life difficult from within. For example, by refusing to pay its dues to

■ **Core capabilities are seriously damaged now that allies are starting to view the United States as a security threat.**





→ US vice-president J.D. Vance argues Europe's principal threat comes from within (photo: Shutterstock | 2586476825)

NATO's common budget, 15 percent of the total. And less extreme, he can stop participating in NATO's planning process. This would effectively freeze NATO's war preparations.¹⁸

The costs of a break-up would be devastating. For clarity, for both parts of the Atlantic Ocean. It will severely harm the most successful geoeconomic base and destroy the strongest world's military alliance. Militarily, if this scenario unfolds, Europe will face serious problems. It urgently needs to develop and deploy essential systems, all of which now provided by the US. It must build a credible nuclear deterrence and replace the NATO's command and planning structure. Expand Europe's defence industry. This will take time and require enormous investments.

Additionally, with a break-up in the Atlantic World, the US and Europe presumably will not cooperate in other parts of the world either. Therefore, Europe must also secure its interests in the rest of the world. This will only work if European countries, with all their different interests, perceptions of threat and unstable governments, remain united and prepared to carry this enormous burden. However, so far European allies have shown that they can. They seem to realise that this time, Trump is serious. They raised their defence budgets, funded the Ukrainian war effort, bought American weapons for Kiev, and flattered the president using their kings and queens, palaces and parades.

Conclusion

'Events, my dear boy, events', said the former UK Prime Minister Harold Macmillan when he was asked what troubled him most. Current events in the Middle East can accelerate drift and transform the Atlantic Ocean into a barrier. It led European allies, understandably, to close their airspace and refuse to support the US in the war with Iran. In return, a frustrated Trump told *The Telegraph* that pulling out of NATO was already '(...) beyond reconsideration'.¹⁹ This scenario would have a devastating impact on the security and prosperity of the Atlantic World. Therefore, European states must walk a thin line between flattering and sometimes supporting the Trump administration, while in the meantime strengthen its strategic autonomy.

One does not necessarily preclude the others. Most priorities and urgency set by NATO in for example precision strike, Anti-Submarine Warfare, Mine Warfare, and emerging and disruptive technologies, serve both ambitions. The same applies to the increased cooperation between European NATO-allies, like the French and Dutch navies. Meanwhile the military-to-military relations within NATO remain good. The real challenge will probably be political. More autonomy will also mean buying less American equipment, even if it is more advanced. This could cause friction, especially with the transactional minded Trump administration.²⁰

In the coming years, the key in the transatlantic relations lies to sail as close to the wind as possible between total commitment and complete withdrawal, while avoiding false or unnecessary divisions. simultaneously, NATO must make new arrangements that serve the interests of all member states and recalibrates the alliance to a world

The transatlantic community continues to share vital strategic and economic interests, norms, values, history, and culture, making close cooperation not only logical, but also essential for its security and prosperity. Whether this path will materialise remains to be seen, but exploring possible scenarios will help to navigate through the uncharted waters of the future.

CAPT Royal Netherlands Navy dr. Roy de Ruiter is Associate Professor of Maritime Strategy at the Netherlands Defence Academy. This article is an adaptation of his lecture at the KVMO Seapower Symposium on 15 april 2026.

ENDNOTES
AVAILABLE VIA
QR-CODE



Cartoon



Nederlanders aan boord van Hitlers vlaggenschip

Het verhaal van
de Nederlandse
bemanningsleden
van de *Tirpitz*

'Tot m'n grote vreugde, mocht ik Uw pakket d.d. 26-11-'43 heden ontvangen. Hiervoor betuig ik mijn hartelijke dank. Het deed me goed weer eens 'n Hollandse cigaret te roken. Ik ben dan ook erg zuinig er mee. Ik kwam juist van de wacht terug, toen ik het pakket ontving. Hebt U al m'n brief van de 25 Dec. ontvangen? Die post duurt zo lang, maar het is te begrijpen, want we liggen enorm ver verwijderd van Holland. Het bevalt me uitstekend aan boord, m'n boord recruten tijd is nu al lang voorbij. Het heeft me af en toe het uiterste gekost. Maar ik heb doorgezet en het resultaat is dat het mij reuze goed bevalt. Het is hier reuze koud, maar daar zijn we tegen gepakt hoor. S'Nachts kunnen we het noorderlicht aanschouwen, wonderlijk is dat. Het is hier s'nachts altijd helder en dan op het water. Ik zie dit 100% liever dan de mooiste film.'

De achttienjarige Alkmaarder Jan Belt schreef op 19 januari 1944 deze brief vanuit het hoge noorden van Noorwegen, aan boord van het grootste slagschip dat de Duitsers hadden: de *Tirpitz*. Zijn verhaal is onderdeel van een buitengewone oorlogsgeschiedenis. Tijdens de Tweede Wereldoorlog namen tienduizenden Nederlanders dienst bij de Duitse strijdkrachten. Daarmee vormden zij het grootste contingent oorlogsvrijwilligers van alle bezette landen. Het grootste aantal diende bij de Waffen-SS, maar ook in de Wehrmacht vochten veel Nederlanders. Zo sloten meer dan 2.500 Nederlanders zich aan bij de Kriegsmarine en waren enkele honderden in dienst van de Duitse Handelsmarine. Buitenlandse vrijwilligers werden vooral ingedeeld op kleinere schepen, maar Nederlanders lijken hierop een uitzondering te hebben gevormd, want we treffen ze ook aan op U-boten en slagschepen. Tenminste 35 van hen werden – als enige niet-Duitsers – op Hitlers vlaggenschip de *Tirpitz* geplaatst. Wie waren deze Nederlanders, hoe kwamen zij op het schip terecht, en wat beleefden ze in deze periode? Aan de hand van persoonsdossiers in het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging en het archief van het Nederlandse Rode Kruis kwamen we tot een historische reconstructie.

Thuis in Alkmaar boterde het niet tussen Jan en zijn vader. Aanvankelijk probeerde hij aan het ouderlijk huis te ontsnappen door bij de Waffen-SS te gaan. De opleiding daar viel hem echter zwaar tegen en al snel trad hij weer uit dienst. Na enige tijd besloot Jan het over een andere boeg te gooien. Hij meldde zich voor de Kriegsmarine. Hitler had namelijk bepaald dat 'artverwandte nordische Völker' – waartoe ook het Nederlandse werd gerekend – bij alle onderdelen van de Duitse strijdkrachten mochten dienen.

Op 20 juli 1943 vertrok Jan naar het *Marinelager* Tidofeld in Lütetsburg bij Norden, waar hij samen met andere Nederlanders in opleiding kwam bij de 6./2. Schiffs-Stamm-Abteilung. Het was de eerste keer dat Nederlanders bij de Kriegsmarine als aparte groep werden opgeleid. Er werden echter nooit speciale operationele onderdelen opgericht voor buitenlanders; de plaatsing van deze vrijwilligers gebeurde dan ook steeds vanuit praktische overwegingen.

→ Het Duitse slagschip *Tirpitz* ligt afgemeerd in een Noors fjord. Bemanningsleden, onder hen Nederlanders, begeven zich aan dek (bron: Wikimedia Commons)

Toch was er bij de Nederlanders iets bijzonders aan de hand. In tegenstelling tot andere nationaliteiten kwamen zij ook op schepen waar alleen Duitsers op dienden, zoals U-boten en slagschepen.

Na het afronden van de basisopleiding in Norden vroeg commandant Kapitän zur See Willy Schröder wie er negen was om dienst te doen op de *Tirpitz*. Op 15 oktober werden 35 Nederlandse vrijwilligers, onder wie Jan, op transport gesteld naar het Noorse Kåfjord, waar het schip lag afgemeerd. Het ging overwegend om jongeren (gemiddeld 20 jaar) met uiteenlopende achtergronden. Van hen hadden de meesten geen militaire ervaring. Een uitzondering was de Amsterdammer Kars Post, die reeds bij de Waffen-SS had gediend en aan het Oostfront was geweest. Dat hij daar in het heetst van de strijd was geweest, blijkt uit het gegeven dat hij het *Eisernes Kreuz 2. Klasse* had gekregen en gewond was geraakt. Daarnaast was Hans Kok aspirant-reserveofficier bij de Bereden Artillerie van de Koninklijke Landmacht geweest. Ongeveer de helft van de groep was lid van de NSB of een nevenorganisatie hiervan, zoals de Jeugdstorm. Hiermee is niet alles gezegd, wat bijvoorbeeld blijkt uit een brief die Leo Zeebregts op 2 februari 1944 schreef:

'[...] Ik ben nog geen lid van de Beweging. Ik schrijf: nog!! Ik kan me met alle grondbeginselen en principe's verenigen maar één vraagstuk is er, dat is voor mij ook 'n vraagstuk en dat is het zo vaak genoemde: Jodenvraagstuk. Gedeeltelijk kan ik er me mee verenigen maar gedeeltelijk gaat het nog boven m'n pet, om zo te zeggen. Heb U daar geen één boekje van dat U mij zou kunnen sturen of m'n moeder zou kunnen laten sturen... Wilt U 'ns zien wat U voor mij zou kunnen doen. Misschien als ik 'n boekje daarover gelezen heb, dat ik erover 'klar' word. En als dat zo is, dan word ik natuurlijk direct lid van de Beweging. [...] Ontvang de hartelijke groeten en 'n stevig Hou Zee!! Van Matr. Leo Zeebregts Feldpostnummer M.30162./E Heil Hitler!! Ook 'n Hou Zee van kameraad Matr. Jan Schel. Op voor 'n vrij Nederland!!'

Bij het luchtafweergeschut

Na een lange reis kwam de groep op 8 november 1943 in Alta aan en ging aan boord van de 'Lonely Queen of the North', zoals de *Tirpitz* door de Britten ontzagwekkend werd genoemd. Enkele weken eerder was het door Britse mini-onderzeeërs aangevallen en beschadigd: 'Dit schip

Nederlanders aan boord van Hitlers vlaggenschip



→ Nederlands personeel legt na afronding van de basisopleiding in Norden de eed op Hitler af, 26 augustus 1943 (foto's: Collectie NIOD)



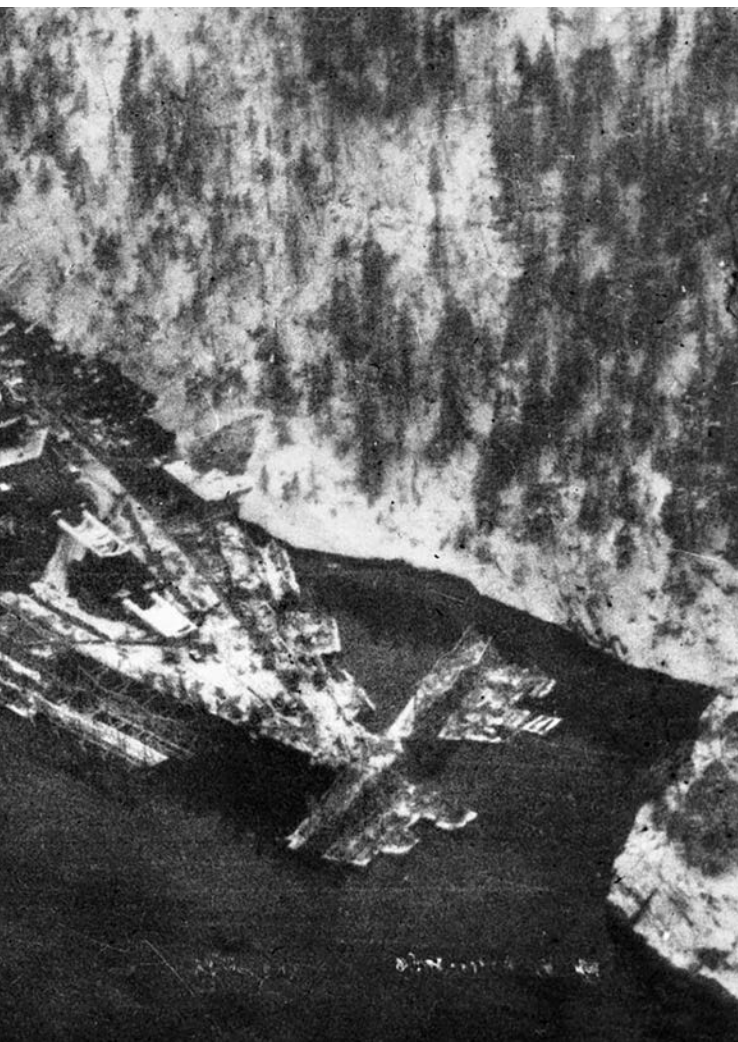
→ Skiën behoorde tot de training

→ De *Tirpitz* ligt gecamoufleerd in een Fjord (foto: Bundesarchiv)



was zeer gehavend en kon slechts voor lesschip dienst doen', verklaarde Jos Visser na de oorlog. Eerst moesten de Nederlanders een boordopleiding van zes weken doorstaan, een tweede rekrutentijd als het ware. Daarna werden ze vrijwel allemaal ingedeeld bij het luchtdoelgeschut. Deze bestond uit zware 10,5 cm Schnelladekanone C/33, middelzware 3,7 cm Schnelladekanone C/30 en lichte 2 cm FlaK 30.

De Nederlanders werden als gewone manschappen ingedeeld onder Duitse commandanten. Een hogere rang dan Matrosenobergefreiter (korporaal) bekleedden zij niet. Zo viel Kok onder een Duitse Hauptgefreiter en onder Oberleutnant zur See Heinrich Hellendoorn – de 2. Flak-Artillerie-Offizier – die vermoedelijk het commando had over het zware luchtafweergeschut. Hans stond goed bij Hellendoorn aangeschreven. De officier toonde zich begaan met het lot van de Nederlanders aan boord. Toen Hellendoorn erachter kwam dat de financiële compensatie van de Nederlanders niet goed was geregeld, stuurde hij Kok op dienstreis naar Nederland om te zorgen dat dit in orde werd gemaakt. Dat de verhoudingen tussen de Duitsers en de Nederlanders tamelijk goed lijken te zijn geweest, blijkt ook uit het gegeven dat Lou van der Kooi als telefonist en oppasser aan een Leutnant zur See was toevertrouwd.



De eerste tijd was er voor wat betreft oorlogshandelingen nog weinig te beleven voor de Nederlanders. Het schip kon niet varen en geallieerde acties bleven uit. Buiten het oefenen met het luchtdoelgeschut werd tijd besteed aan lessen in roeien, skiën en scheepsbouwkunde. Ook liepen de Nederlanders wachtdiensten. Naast dienst was er ook ruimte voor andere activiteiten. Visser blesseerde zich bij een voetbalwedstrijd en werd daarvoor behandeld op een nabijgelegen hospitaalschip. Tijdens verlof mochten de manschappen van boord en de omgeving verkennen. Jan Belt verwonderde zich over de lokale Sami-cultuur:

'Hier in de buurt wonen de Lappen familie's. Nu, dat zijn me 'n volk. Ze wonen in groot hondenok zo half in de aarde. Ze hebben reuze dikke huiden om, vooral die vrouwen. Het interieur van dat ok is pré-historisch. Stoelen ontbreken, ze zetten zich even eenvoudig op de grond. Een boomstronk als tafel. U ziet wel, die mensen moeten nog heel wat bij gebracht worden.'

Belaagd door de Home Fleet

Toen de Britten merkten dat de reparaties aan de *Tirpitz* bijna waren voltooid, zetten zij een nieuw plan op touw om haar uit te schakelen. De aanwezigheid van het slagschip vormde een bedreiging voor de hulpkonvooien naar de Sovjet-Unie en een belemmering voor een eventuele geallieerde invasie van Noorwegen. Een nieuwe actie met onderzeeërs was uitgesloten doordat de Duitsers hiertegen nieuwe verdedigingsmaatregelen hadden genomen. Daarop besloten de Britten het slagschip vanuit de lucht aan te vallen met vliegtuigen van de Home Fleet. In de vroege ochtend van 3 april 1944 stegen in het kader van Operation Tungsten twee golven jachtbommenwerpers en escortejagers op vanaf verschillende vliegveldschepen en zetten koers naar de Kåfjord.

De vorige dag had de *Tirpitz* haar juist gerepareerde machines getest. Voor de Nederlanders aan boord was dit hun eerste – en uiteindelijk enige – tocht met het schip. 'Dit was echter een klein proeftochtje om de machines te proberen, die pas gerepareerd waren. Daarna werd het schip in de haven aangevallen door de RAF', verklaarde Jan Mulder hierover. De eerste aanvalsgolf verraste de bemanning volledig. Voordat alle luchtdoelgeschutstations waren bemand, was er bijna een kwartier verstreken. Ook de rookbussen waren niet geactiveerd. Deze waren rondom de fjord geplaatst en moesten het schip in geval van een luchtaanval in nevel verhullen. Als eerste beschoten de jachtvliegtuigen het scheepsdek om de luchtafweer te neutraliseren. Hierdoor vielen veel slachtoffers onder de bemanning, werd het luchtverdedigingscontrolecentrum uitgeschakeld en een aantal kanons beschadigd. Vervolgens wierpen de jachtbommenwerpers hun bommenlast af. Ook de tweede aanval verraste de verdediging. Dit-

■ **De Nederlanders werden als gewone manschappen ingedeeld onder Duitse commandanten.**



→ Eenheden van de Home Fleet ondernamen op 3 april 1944 Operation Tungsten. De bemanning van de *Tirpitz* werd erdoor verrast en het slagschip raakte zwaar beschadigd (foto: Wikimedia Commons)

maal was dat juist deels te wijten aan de kunstmatige rook die inmiddels over de fjord was verspreid. Hoewel dit er voor zorgde dat de piloten hun doel lastiger konden vinden, werd ook de luchtafweer gehinderd.

In totaal troffen vijftien bommen de *Tirpitz*, terwijl de Britten drie toestellen verloren. Hoewel de schade aan het schip meeviel, waren er maar liefst 122 doden en 316 gewonden. Vooral de luchtafweerafdeling was zwaar getroffen. Volgens Kok waren er tien Nederlandse slachtoffers. Ook zijn directe commandant Hauptgefreiter Jupp Rapp behoorde tot de gesneuvelden:

'Toen ik van mijn dienstreis terugkwam hoorde ik dat je was gevallen. Ze hadden het me onderweg verteld toen ik naar boord terug ging. Ik kon het niet geloven, maar het is helaas zoo je bent er niet meer. Joep, kerel, het is mij altijd nog onbegrijpelijk en toch zal ik je nooit meer spreken: wij zullen nooit meer samen een borrel gaan drinken; ik zal nooit meer dat gezicht van je zien met dat eene oog, dat je zoo op kon trekken, dat niemand wist of je ernstig was of dat je den boel voor den gek hield. Het aardigste vond ik het als je Nederlandsch sprak. Grammaticaal uitstekend, maar met een uitspraak, waar ik altijd om moest grinniken. [...] Je was een rang hooger dan ik; je was onderofficier en ik maar matroos, maar nooit heb je me dat laten merken. Je was Duitscher, ik Nederlander, maar je had jaren in Nederland gewerkt en je hield van ons land.'

Van de Nederlandse groep waren Frans van der Schoot en Theo Brouwer om het leven gekomen. De laatste was door bomscherven in zijn rug en hoofd getroffen, en op slag

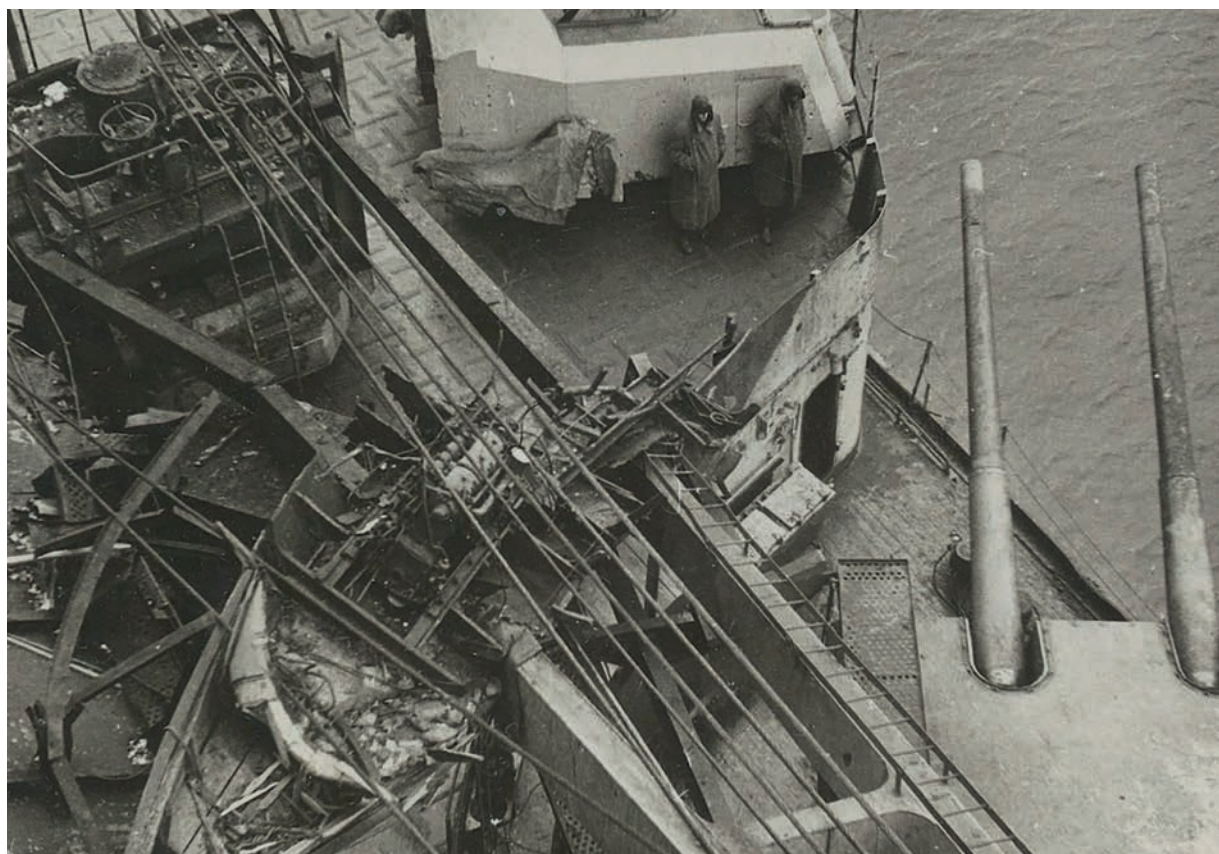


→ Overlijdensbericht Frans van der Schoot in *Volk en Vaderland*, 2 juni 1944 (bron: Delpher)

dood. Onder de gewonden waren Jan Belt en Kars Post. Zij werden de volgende dag met een watervliegtuig naar een lazaret in Narvik gebracht. Ook Jos Visser was gewond geraakt:

'Op 3 April 1944 werd door de geallieerde vliegers tesa-men 90 in getal een aanval op dat schip ondernomen. Het schip kreeg 15 voltreffers en een blindganger. Ik ben toen gewond en bewusteloos geraakt en heb vanaf 's morgens

→ Schade na het bombardement van 3 april 1944 (foto: Bundesarchiv, toeg.nr. 134, inv.nr. 203)



Nederlanders aan boord van Hitlers vlaggenschip

7 uur tot des avonds 7 uur onder het puin op het schip gelegen. Ik had allemaal mijn ribben gebroken, mijn longen gekwetst en verder was ik in mijn gezicht en aan handen en beenen verwond. Ik ben toen tot Juli 1944 in een hospitaal in Noorwegen verpleegd.'

Visser was dusdanig uit het veld geslagen, dat hij na zijn herstel naar huis vluchtte en onderdook.

Er zijn meer deserties bekend onder de Nederlandse bemanningsleden van de *Tirpitz*. Zo namen de Amsterdamse vrienden Anton Lebbink en Herman Vet samen de benen. Zij hadden minder geluk dan Visser en werden gepakt. Na een tijd in een Berlijnse gevangenis te hebben gezeten, werden de twee teruggeplaatst. Daarop probeerden zij nog eens – opnieuw zonder succes – te ontsnappen en werden daarop in Narvik vastgezet in afwachting van een gerechtelijk onderzoek. Lex Ouwendijk bleef tijdens een verlof te lang weg en kreeg daarvoor ook gevangenisstraf. Terug aan boord werd hij door zijn commandant nog eens zes weken lang disciplinair gestraft. In mei 1944 liep hij opnieuw weg. Korte tijd later werd hij in Amsterdam gearresteerd en verbleef tot aan de Duitse capitulatie in mei 1945 in diverse gevangnissen in Nederland.

Op 17 juli 1944 voerde de Home Fleet opnieuw een luchtaanval uit op de *Tirpitz* onder de codenaam Operation Mascot. Onder de escortejagers die het Duitse luchtafweergeschut moesten belagen, waren dit keer de Hellcats van 1840 Naval Air Squadron, dat voor het merendeel uit Nederlandse vliegers bestond. Dit leidde tot de bijzondere situatie dat Nederlanders tegen Nederlanders vochten boven de Noordpoolcirkel. Een van de Nederlanders aan boord van de *Tirpitz*, Martin Overeijnder, had nota bene een broer die dienstdeed bij de RAF.

Ditmaal waren de Duitsers op tijd op de hoogte en hulden de *Tirpitz* in een rookgordijn. Hierdoor waren de Britse vliegers gedwongen af te gaan op de mondingsvlammen van het afweergeschut, die de Duitse posities verraadden. Hoewel meerdere bommen vlakbij insloegen, raakte het slagschip niet beschadigd. Opnieuw had het rookgordijn ervoor gezorgd dat er geen accuraat afweervuur kon worden gegeven en wederom werden slechts drie aanvallers uitgeschakeld.

In de laatste week van augustus 1944 voerden de vliegers van de Home Fleet – opnieuw ook 1840 Naval Air Squadron – de intensiteit op en voerden maar liefst vier luchtaanvallen uit op de *Tirpitz* (Operation Goodwood). Ditmaal leden de geallieerden zware verliezen: maar liefst zeventien toestellen gingen verloren. Vrijwel de gehele luchtafweerafdeling – ook de Nederlanders – werd op 9 september 1944 beloond met het *Eisernes Kreuz 2. Klasse*. Verschillende Nederlanders schreven hierover vol trots naar het thuisfront. Een buurtgenoot van Arnhemmer Michiel van Gellekom verklaarde hieromtrent:

'[...] een van mijn kennissen kreeg eens een brief van hem, waarin hij schreef, dat de Hollanders het ook wel konden. Hierbij doelde hij op het neerhalen van een geallieerd vliegtuig, waarin hij een aandeel had gehad. Ik kreeg een keer een foto van hem gestuurd waar hij als matroos

■ Deze casus laat zien hoe divers en soms atypisch de inzet van Nederlanders in Duitse krijgsdienst kon zijn.

tusschen een troepje anderen stond. Achter op deze foto stond geschreven, dat ik maar goed moest kijken, want hij stond er op met het IJzeren Kruis 2 Klas op zijn borst, dit kruis had hij gekregen voor het neerhalen van bedoeld vliegtuig.'

Kok – en vermoedelijk ook de andere Nederlanders – ontving op 18 oktober 1944 tevens het *Flotten-Kriegsabzeichen* als verdere erkenning voor zijn optreden tijdens de luchtaanvallen.

De ondergang

De aanvalsoperaties van de Home Fleet toonden aan dat jachtbommenwerpers onvoldoende geschikt waren om de *Tirpitz* definitief uit te schakelen. Daarop besloten de Britten zware Lancaster-bommenwerpers in te zetten. Deze toestellen werden hoofdzakelijk uitgerust met de grootste bom in het arsenaal van de RAF: de Tallboy van 12.000 pond. Tijdens het bombardement van 15 september 1944 werd de *Tirpitz* geraakt door een voltreffer op haar boeg. De luchtafweer had hiertegen weinig kunnen uitrichten. Het schip werd vervolgens verplaatst naar het eilandje Håkøya bij Tromsø, waar het water minder diep was. Daar werd het op 29 oktober opnieuw door Lancasters aangevallen en beschadigd.

Het laatste en definitieve bombardement kwam op 12 november (Operation Catechism). Ondanks het spervuur van de luchtafweer van de *Tirpitz* – waardoor één bommenwerper verloren ging – wisten de aanvallers het slagschip met verschillende Tallboys te raken. Als gevolg kapseisde het schip en vonden honderden bemanningsleden de dood. Tien Nederlanders werden meegenomen in haar ondergang. Een kleine twintig van hen wisten aan de dood te ontsnappen. Hoewel zijn commandant – Oberbootsmannsmaat Johann Kindsmüller – sneuvelde, lukte het Jan Belt overboord te springen. Na enige tijd rondgedobberd te hebben op het ijskoude water, werd hij uit het water gehaald door een Noorse vissersboot.

Epiloog

Na de dramatische ondergang van hun schip werd de overlevende bemanning op 16 november 1944 in het plaatsje Kampen, op het Duitse waddeneiland Sylt, bij Marine-Ersatz-Abteilung 5 ingedeeld. Korte tijd later werden de overgebleven Nederlanders met verlof gestuurd en zouden daarna niet meer samenkomen. Hun ervaringen van de laatste oorlogsmaanden lopen dan ook sterk uiteen.

Kok vroeg om overplaatsing naar de Waffen-SS en meldde zich in januari 1945 bij de SS-kazerne in Graz-Wetzelsdorf. Hier lag het opleidings- en reservebataljon van het III. (germanisches) SS-Panzer-Korps. Nadat hij zijn infanterieopleiding had voltooid, ging hij begin april 1945 met



→ De gekapseide *Tirpitz* ligt in de Fjord van Tromsø (foto: Imperial War Museum)

een van de laatste rekrutentransporten naar het noorden, richting Stettin. In het plaatsje Gramzow werd hij ingedeeld bij SS-Feld-Ersatz-Brigade 103. Voordat hij echter kon worden overgeplaatst naar een veldeenhed, brak het Rode Leger door de frontlinie langs de Oder. Vanaf 25 april 1945 belandde Hans in de maalstroom van het terugtrekkende en ineenslopende Duitse leger. Gewapend met een snelvuurgeweer nam hij deel aan de laatste achterhoedegevechten. Op 3 mei 1945 wist hij de Amerikaanse demarcatielinie langs de Elbe te bereiken en daarmee aan Sovjet-Russische gevangenschap te ontkomen.

Deze meeste overlevenden van de *Tirpitz* werden overgeplaatst naar andere onderdelen van de Kriegsmarine. Voor de twee bevriende Amsterdammers Anton Vet en Herman Lebbink liep het anders. Zij werden wegens herhaalde desertie ter dood veroordeeld. Het krijgsrecht leek bij de Kriegsmarine strenger toegepast te worden dan bij de Waffen-SS. Op 28 februari 1945 kwamen zij in een klein bosperceel ten noorden van Tromsø daadwerkelijk samen voor het vuurpeloton te staan. Zonder de Kriegspfarrer, die in de allerlaatste ogenblikken geestelijke bijstand verleende, zou hun lot vermoedelijk ongewis zijn gebleven. Hun lichamen zijn nooit teruggevonden, net zomin als degenen die met het schip ten onder zijn gegaan. Hiermee kwam het totaal aantal Nederlandse doden van de *Tirpitz* uit op veertien, bijna de helft van de groep. Voor de over-

levenden begon met de naoorlogse internering een nieuw hoofdstuk.

De casus van de Nederlandse bemanningsleden op de *Tirpitz* laat zien hoe divers en soms atypisch de inzet van Nederlanders in Duitse krijgsdienst kon zijn. Zij kwamen niet uitsluitend in marginale of ondersteunende rollen terecht, maar bekleedden ook meer belangrijke posities. Dit nuanceert het beeld van buitenlandse vrijwilligers als per definitie tweederangs binnen de Duitse krijgsmacht. Tot slot benadrukt deze reconstructie, gebaseerd op individuele dossiers, het belang van onderzoek naar ervaringsgemeenschappen: door persoonlijke oorlogsgeschiedenissen te analyseren en te vergelijken, ontstaat een completer beeld. Daarmee draagt deze studie bij aan een beter begrip van militaire collaboratie door Nederlanders tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Cees Kleijn MA is militair historicus en gespecialiseerd in Nederlanders aan het Oostfront. Jasper Molenaar MA is militair historicus en doet onderzoek naar militaire collaboratie door Nederlanders in de Tweede Wereldoorlog. Momenteel werken zij samen aan Bureau Onderzoek Oorlogsverleden.

Enkele maritieme lessen uit Oekraïne en Iran

Oorlog op en vanaf zee is terug. Heerschappij van de zee leek lange tijd vanzelfsprekend, maar de conflicten in Oekraïne en Iran tonen aan dat dit niet het geval is. In 2022 was de Russische marine van plan om een amfibische aanval op Odessa en omstreken uit te voeren. Toen dit niet meer mogelijk bleek, wilde men de Zwarte Zee afsluiten voor graan en andere handel. Een maritieme blokkade zou de Oekraïense economie wurgen. Vier jaar later, dankzij gedurfd en innovatief Oekraïens militair optreden, is de Zwarte Zee nog steeds open, en hebben Russische oorlogsschepen zichzelf opgesloten in hun thuishavens. Voor Oekraïne – praktisch een land zonder marine – is dit geen slechte prestatie.

Iran, eveneens een *underdog*, houdt al meer dan twee maanden stand tegen de VS en Israël. Op persconferenties in het Witte Huis horen we regelmatig dat de Iraanse marine en luchtmacht volledig vernietigd zijn, maar toch blijft de Straat van Hormuz gesloten. Hiermee knijpt Iran een levensader van de wereldeconomie dicht. Hormuz militair 'openbreken' zit er waarschijnlijk niet in, tenzij men de strijd om de Dardanellen (Gallipoli, 1915) wil overdoen. Inmiddels kunnen de eerste lessen uit beide conflicten worden getrokken; conclusies die implicaties hebben voor de inrichting en uitrusting van de Koninklijke Marine.



■ Voor Oekraïne – praktisch een land zonder marine – is dit geen slechte prestatie.

Kapitale munitie

Onlangs bracht de denktank CSIS een rapport uit over het Amerikaanse verbruik van kapitale munitie in de oorlog met Iran. Tussen 40 en 50% van de Patriots, meer dan 50% THAAD-interceptoren en meer dan derde van de voorraad Tomahawks zijn volgens de auteurs verbruikt – al zijn de cijfers natuurlijk schattingen gebaseerd op open bronnen. De levertijden van nieuwe raketten liggen, afhankelijk van het soort, tussen de drie en vijf jaar. Dit zou kunnen betekenen dat op korte termijn de VS zich geen tweede groot conflict kunnen veroorloven – wat gevolgen heeft voor *deterrence* en het afschrikken van Rusland en China. Om de eigen voorraad aan te vullen heeft Zwitserland Patriots besteld, en Japan Tomahawks. Beide leveringen zijn met jaren vertraagd omdat eerst de Amerikaanse oorlogsvoorraden moeten worden bijgevuld. Nederlandse defensieplanners kunnen twee conclusies hieruit trekken. Ten eerste: Europees bestellen. Voor toekomstige marineschepen betekent dit bijvoorbeeld geen Standard of Sea Sparrow missiles, maar Asters. Een tweede conclusie: niet, zoals tot nu toe, zuinig zijn met aantallen. Een grootschalig conflict wordt besloten met wat op dat moment in de magazijnen ligt, en niet door wat op nalevering staat. Mocht er onverhoopt op korte termijn een Artikel 5-conflict ontstaan, dan is het risico dat de marine kapitale schepen overhoudt zonder kapitale munitie.

Doelmatige en gelaagde luchtverdediging

Oekraïense adviseurs in de Golfstaten kregen een hartverlamming toen ze zagen hoe Patriot-batterijen soms op volautomaat stonden en wel zes interceptoren afvuurden op één inkomende Iraanse raket – of nog erger, tegen een goedkope drone. Er is namelijk een groot tekort aan Pa-

triots in Oekraïne. Israël en de VS hebben ontdekt dat de eigen interceptoren aanzienlijk schaarser en duurder zijn dan Iraanse raketten en drones. Een gelaagd luchtverdedigingssysteem is dus benodigd, waarbij verschillende doelwitten op een doelmatige (goedkope) wijze worden aangegrepen. In Oekraïne, op het land, blijken de door Duitsland en Nederland afgedankte Gepard (Cheetah PRTL)-systemen goud bij het neerhalen van drones. Op zee zullen snelvuurkanonnen zoals de oude Goalkeeper weer populair worden. Ook aanpassing van munitie voor het kanon, elektronische oorlogsvoeringen en andere middelen – zoals lasers – kunnen de luchtverdediging efficiënter maken. Zo niet, dan zal een slimme tegenstander gewoon de interceptor magazijnvoorraad uitputten met low-tech aanvallen alvorens de high-tech raketten te gebruiken, en komen we terug bij punt 1: kapitale munitie.

Drones & onbemande vaartuigen

Er is veel aandacht voor hoe drones een revolutie hebben teweeggebracht in het gevecht op land. Drones veroorzaken inmiddels het gros van de slachtoffers in Oekraïne en Rusland; twee jaar geleden was dit nog artillerie. Ze worden voor alles gebruikt: waarnemen/verkennen, bombarderen, bevoorraden, evacueren, mijnenleggen en in een counterdrone rol. De Oekraïense Operatie 'Spinnenweb' richtte enorme schade aan vijf Russische vliegvelden met strategische bommenwerpers. Een kleinere vergelijkbare operatie in Den Helder en de Koninklijke Marine is niet meer. Ook op zee hebben onbemande vaartuigen nieuwe wapenfeiten behaald. Ze hebben meerdere Russische schepen gezonken, en zelfs helikopters en jachtvliegtuigen neergehaald. In het Midden-Oosten hebben Iraanse Shaheds eveneens veel schade aangericht, al worden drones (nog) niet op dezelfde schaal als in Oekraïne ingezet. De ontwikkeling van onbemande vlieg-, voer- en vaartuigen zet zich genadeloos voort. Ze zijn goedkoop, kunnen zowel in een atelier als fabriek worden gemaakt, en kunnen op duizenden kilometers afstand worden bestuurd. Nog even en dan maken 'swarms' van honderden drones, aangestuurd door AI, het slagveld onveilig. Voor het gevecht op zee blijft innovatie van groot belang, voor offensieve en defensieve drones, zowel boven- als onderwater. Met als belangrijkste factor: schaalbaarheid.

Industrie & scheepsbouw

De industrie is niet alleen van belang voor het leveren van munitie, maar ook voor de onderhoud en bouw van schepen. In het VK ontstond ophef toen bleek dat Royal Navy amper een fregat naar het Midden-Oosten kon sturen. De Britse marine heeft weinig schepen meer, en veel zijn niet inzetbaar door technische problemen. De Astute onder-

zeeboten, Type 23 en 45 fregatten/destroyers liggen langer in onderhoud dan ze op zee zijn. Nieuwbouw is een nog groter probleem. Terwijl China elk jaar ongeveer een halve Royal Navy erbij bouwt (zeven destroyers, vier fregatten en waarschijnlijk drie onderzeeboten werden in 2025 afgeleverd), worstelen Amerikaanse en Britse werven met hun bouwschema's. Schepen worden in de regel te laat en over budget afgeleverd. Vooral de bouw van onderzeeboten blijkt problematisch. De Amerikanen bouwen te weinig onderzeeboten voor zichzelf en voor AUKUS. De geplande twaalf nieuwe Britse kernonderzeeërs zijn door een journalist al omgedoopt tot de 'Fantasy Class', omdat zowel de financiering als het afleverschema gebaseerd zijn op ijdele hoop. De Franse Naval Group, daarentegen, presteert het om de laatste van zes kernonderzeeërs waarschijnlijk een jaar eerder dan gepland af te leveren. Dit is veelbelovend voor de Koninklijke Marine. De huidige financiële en juridische problemen van eigen scheepswerf Damen zijn dat weer niet. Defensie heeft maar beperkte instrumenten om de industrie bij te sturen, maar deze speelt wel een grote rol in het wel en wee van de marine.

Er kunnen veel meer conclusies worden getrokken uit de gevechten op en vanuit zee. De Amerikaanse vliegdekschepen in de Golf en de Rode Zee hielden zich bewust op afstand van Iraanse ballistische raketten. Het lot van het Russische vlaggenschip *Moskva* wilde men niet risqueren. De USS *Ford* bleek na inzet van ruim tien maanden uitgeput; zowel de bemanning als het schip op technisch vlak waren op. De onderzeeboot blijft een krachtig wapen, al is dit door de aard van beide conflicten niet op de voorgrond gekomen (het torpederen van het Iraanse fregat *Dena* daargelaten). Spectaculaire carrier operaties en high-tech onderzeebootbestrijding hebben overigens geen tekort aan aandacht (de eerste wat meer dan de tweede). Dit geldt niet voor mijnenvegen/-jagen, wat als minder spectaculair en spannend wordt gezien dan de andere takken van sport. De ontwikkelingen in de Straat van Hormuz kunnen hier verandering in brengen.

Kortom, de afdelingen 'Strategie & Analyse' van verschillende krijgsmachten zullen de lessen van de conflicten in Oekraïne en Iran in detail bestuderen. Nieuwe inzichten kunnen ook nog ontstaan, want beide conflicten woeden nog steeds. Dit hadden de initiatoren destijds niet verwacht. Wellicht is dit één van de belangrijkste lessen: ook op zee spelen uithoudings- en aanpassingsvermogen een allesbepalende rol.

Sergei Boeke is designated EU Militair Adviseur (MILAD) bij ASEAN.

■ Ook op zee spelen uithoudings- en aanpassingsvermogen een allesbepalende rol.

Een moderne Flower-klasse voor de Noord- Atlantische werkelijkheid



■ Onze huidige schepen zijn kwalitatief uitstekend, maar kwantitatief kwetsbaar.

→ Render: MARIN

Hoe Nederland zijn slagkracht op zee richting 2030 kan vergroten

Maritieme dreiging in de Baltische Zee en het Noord-Atlantische gebied neemt toe, onder meer door intensievere militaire en hybride activiteiten, verstoringen van maritieme communicatie en druk op kritieke infrastructuur. Daarmee worden strategische autonomie, industriële capaciteit en maritieme massavorming opnieuw bepalend voor onze veiligheid. Dit artikel verkent, vanuit gezamenlijke inzichten van de Task Force Maritime Uncrewed, hoe een in serie te bouwen variant van het Multi-role Support Ship (MSS) kan bijdragen aan toekomstig optreden van de Koninklijke Marine, en hoe het MSS-concept verder kan worden ontwikkeld tot een schaalbare en betaalbare oplossing — in de geest van de Flower-klasse korvetten uit de Tweede Wereldoorlog, die destijds bekend stonden om eenvoud, robuustheid en schaalbaarheid van productie.

Strategische context

Niemand kan anno 2026 nog serieus twijfelen: de Nederlandse vloot moet na decennia van afbouw en uitstel krachtig worden uitgebreid om onze maritieme belangen, van veilige wereldwijde handelsroutes en bescherming van onderzeese infrastructuur tot stabiliteit in strategische regio's zoals de Noord-Atlantische, Europese en Indo-Pacific wateren, en de handhaving van internationale regels op zee. Rusland vormt opnieuw een directe dreiging aan de NAVO-Noordflank, terwijl de Verenigde Staten zich onvermijdelijk blijven richten op hun strategische competitie met China in de Indo-Pacific. Voor een maritieme middelgrote mogendheid als Nederland, met een compacte maar wereldwijd inzetbare en technologisch hoogwaardige marinevloot, betekent dit zij moet blijven investeren in voldoende massa en voortzettingsvermogen. Daarbij gaat het niet alleen om NAVO-capaciteitsdoelstellingen, maar ook om het beschermen van nationale en Europese maritieme belangen.

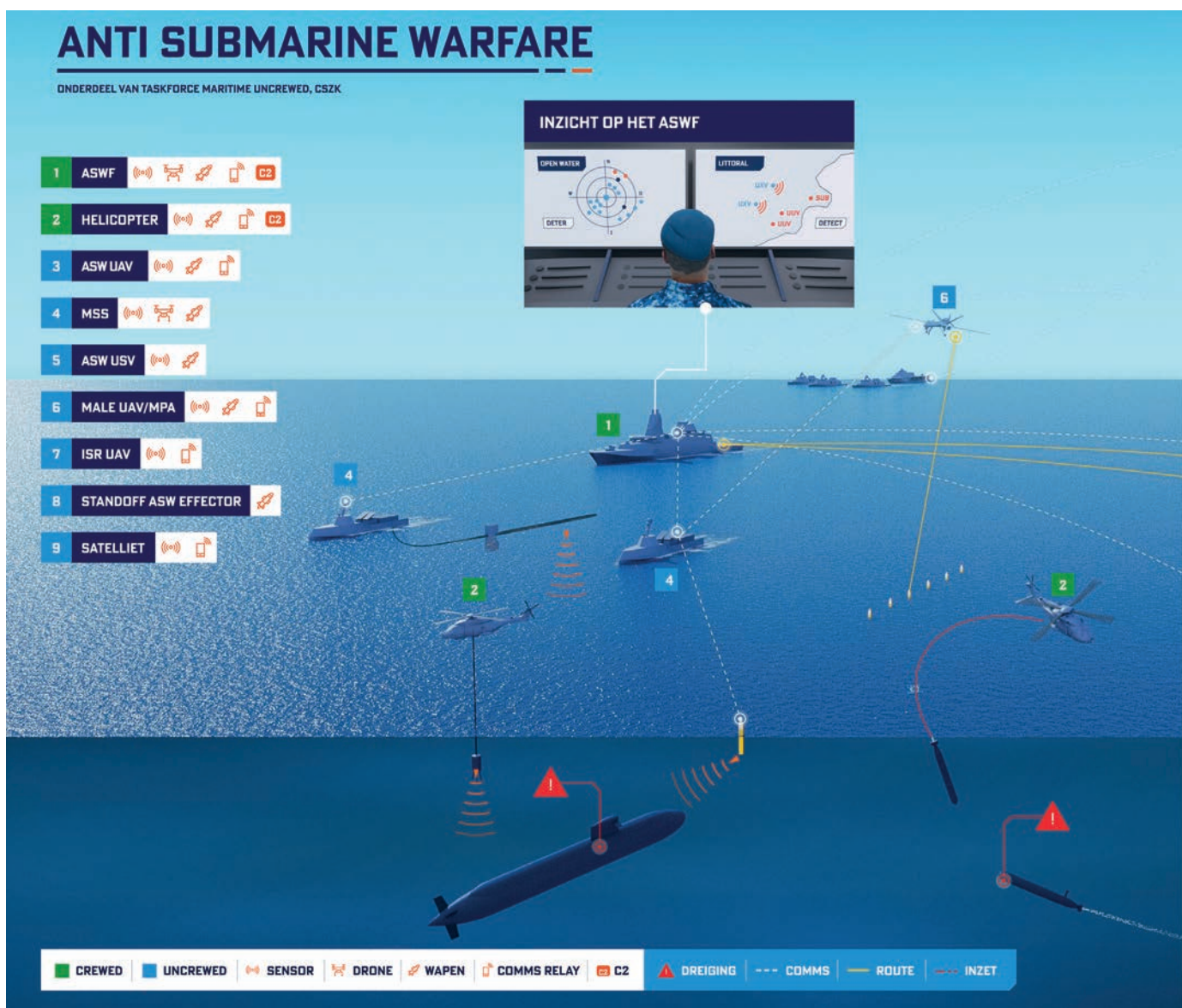
Structurele knelpunten in scheepsbouw en bemensing

De uitdaging hierbij is het lange proces van aanschaf, ontwerp en bouw van grote oorlogsschepen. Dat is bijvoorbeeld zichtbaar in het Anti-Submarine Warfare Frigate (ASWF)-programma: vanaf de A-brief in juni 2020, tot de geplande instroom van het eerste schip rond 2029–2030 zit bijna tien jaar. Tijdig starten is cruciaal om toekomstige capaciteitstekorten te voorkomen. Dit probleem verergert doordat de minimale vraag naar de bouw van oorlogsbodems in de afgelopen twintig jaar zijn tol heeft geëist

op de Nederlandse scheepswerven die dergelijke schepen kunnen produceren. De constructie- en integratiecapaciteit staat stevig onder druk en is soms zelfs bijna weg geërodeerd, zoals tijdens het vervangingstraject van de Walrusklasse pijnlijk bleek. Zonder een continue stroom aan orders verdwijnt productievaardigheid en de daarbij benodigde kennisinfrastructuur nu eenmaal snel.

In combinatie met de hoge complexiteit van moderne schepen, onze afhankelijkheid van buitenlandse producenten voor vitale componenten, alsook het feit dat bondgenoten met dezelfde beperkingen worstelen, wordt duidelijk dat we verder moeten kijken dan de klassieke benadering van scheepsbouw. Onze huidige schepen zijn kwalitatief uitstekend, maar kwantitatief kwetsbaar. Wie een oorlog op zee wil kunnen uitvechten én overleven, heeft massa nodig, ook om de onvermijdelijke verliezen (oftewel: attritie) te kunnen compenseren.

Verder moet rekening worden gehouden met het mankrachtaspect. Want ondanks het feit dat 'dienstplicht' sneller dan we hadden durven te verwachten bespreekbaar is geworden, zal het bemensen van al die benodigde oorlogsbodems heel lastig worden — zeker wanneer de vloot in aantallen groeit. Daarbij gaat het niet alleen om voldoende mensen, maar ook om het behouden en aantrekken van hoogwaardige technische expertise nodig om steeds complexere systemen te kunnen onderhouden en bedienen. Autonomie moet daarom in de eerste plaats



→ bron: Task Force Maritime Uncrewed, 2025

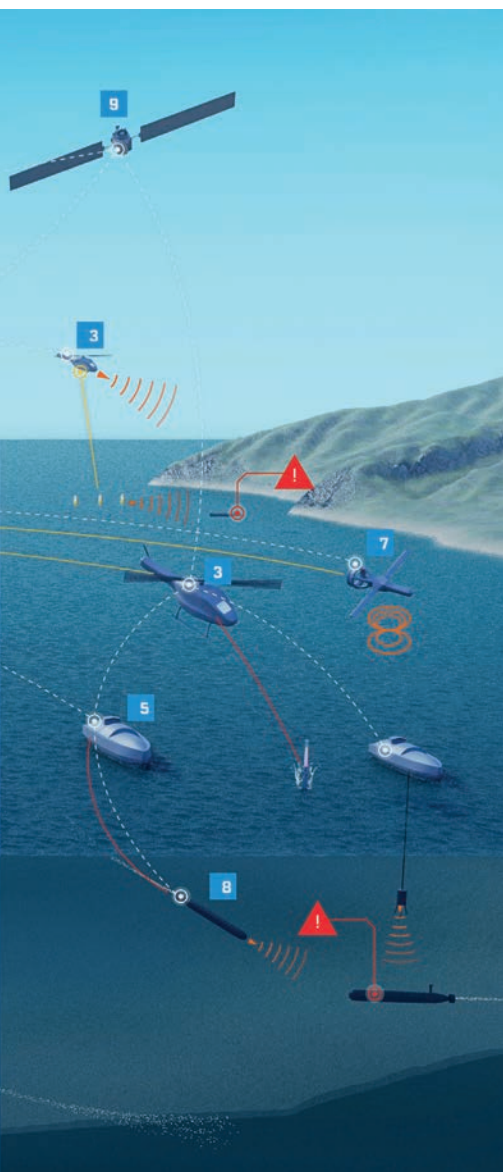
gericht zijn op het reduceren van de *operator load* en het minimaliseren van blootstelling van personeel aan risico's – autonomie is geen doel op zich, maar een middel om de toekomstige vloot met kleine bemanningen inzetbaar te houden en taken te verplaatsen naar bijvoorbeeld de wal.

De hybride vloot als noodzakelijke volgende stap

De marine wil deze problemen nu aanpakken door over te stappen op een schaalbare hybride vloot waarin bemenste, laagbemenste en onbemenste schepen één geïntegreerd geheel vormen.¹ Zo kan sneller voldoende capaciteit op het water worden gebracht, raakt de vloot beter bestand tegen de onvermijdelijke verliezen die horen bij conflicten met een *peer opponent*, en neemt de tactische effectiviteit toe. Het gaat hierbij om het naar zee brengen van massa, in schepen en in aantallen effectoren zoals raketten en torpedo's en dat met platformen die talrijker en minder duur zijn dan fregatten. Om deze ontwikkelingen te starten en te versnellen heeft de marine de Task Force Maritime

Uncrewed opgericht. Binnen deze groep wordt vanuit een gezamenlijke visie, via concrete experimenten en gerichte concept-ontwikkeling actief gewerkt aan de verdere integratie van onbemanste en autonoom opererende midde-len binnen de verschillende *maritime warfare*-gebieden. De mijnenbestrijding loopt bij deze ontwikkeling voorop. Door jarenlange ervaring met Remotely Operated Vehicles (ROVs) heeft Nederland, samen met België, de moedige stap gezet deze onbemanste taak verder uit te werken, met moederschepen die buiten het mijnenveld blijven. Dezelfde ontwikkeling zal zich moeten doorzetten in de klassieke ASW-taak, waarin Nederland tijdens de Koude Oorlog uitblonk. Maar ook in de Integrated Air and Missile Defense (IAMD)-specialisatie, die sindsdien is opgebouwd; in amfibische operaties in gevaarlijke kustwateren, alsook in *strike*-missies tegen land- en zeedoelen.

Voor de korte termijn is dit bovendien geen keuze, maar een noodzaak. Grote, bemenste platforms zoals het ASWF



■ Voor de korte termijn is dit geen keuze, maar een noodzaak.

→ De Koninklijke Marine heeft de afgelopen periode met ervaring opgedaan met de laagbemenste *Galatea* (foto: Mediacentrum Defensie)

en de Future Air Defender (FUAD) blijven onmisbaar voor commandovoering, sensoroverzicht en optreden in het volledige geweldsspectrum. Hun bouw moet onverminderd doorgaan. Maar de eerste ASWF stroomt pas vanaf 2029 in en de eerste FUAD staat nu gepland rond 2034. Alleen aanvullende massa in de vorm van eenvoudigere, laagbemenst of onbemenst opererende platformen kan vóór die tijd slagkracht toevoegen, attritie opvangen en een tegenstander verzadigen. Daarmee vullen zij de fregatten aan in plaats van te vervangen. De plannen voor de bouw van een eerste MSS sorteren daarop voor.

Het Multi-role Support Ship

De marine heeft de afgelopen periode ervaring opgedaan met de laagbemenste *Galatea*, een Off-The-Shelf (OTS) platform dat direct inzetbaar was voor taken op de Noordzee. Deze inzet levert waardevolle lessen op voor het gebruik van dergelijke laagbemenste systemen. De *Galatea* is echter primair ontworpen voor offshore-ac-

tiviteiten in onder andere de Noordzee en daarmee niet geschikt voor structureel optreden onder de zwaardere omstandigheden van de Atlantische Oceaan. Parallel aan deze inzet werkt de KM aan verdere uitwerking van het bredere MSS-concept, waarbij een relatief eenvoudig, laagbemenst platform dient als eerste ontwikkelstap. Doorontwikkeling naar een groter, robuuster en oceaanaardig platform is de logische vervolgstap, met meer nadruk op autonomie en voortzettingsvermogen, voortbouwend op dezelfde software- en systeemarchitectuur.

Civiele of militaire alternatieven bestaan nauwelijks, wat begrijpelijk is aangezien het een geheel nieuw scheepstype omvat. Deze ontwikkeling vraagt bovendien een aanpak in twee sporen: 1) de ontwikkeling van een robuust, eenvoudig en snel te bouwen basisplatform, en 2) het incrementeel verhogen van de autonome functionaliteit naarmate technologie en ervaring zich verder ontwikkelen.



→ Hr.Ms. *Friso*, een Flower-klasse korvet (foto: collectie NIMH)

Daarom stellen auteurs dezes voor een prototype te laten ontwerpen en een eerste exemplaar te bouwen van wat een MSS *Oceanic* moet worden. Drie pijlers staan hierbij centraal:

- Het schip moet voldoende zeewaardig zijn en voldoende snelheid en uithoudingsvermogen hebben met onze grote eenheden in een vlootverband in de winter in de Noord-Atlantische oceaan te opereren;
- het schip moet de gevechtskracht hebben die nodig is om een enkelvoudige taak te vervullen;
- het schip moet betaalbaar, snel, en op schaal op commerciële werven gebouwd kunnen worden.

Deze aanpak impliceert *continuous build*: een permanente bouwlijn die industriële capaciteit levend houdt en attritie kan opvangen. Hierbij is volledige autonomie wenselijk, maar geen doel op zich – deze kan stap voor stap geïntroduceerd worden. Familievorming (zoals bij de vervanging hulpvaartuigen²) en modulariteit dienen vooral in het ontwerp te worden geborgd, zodat varianten per *warfare area* tijdens de bouwfase efficiënt zijn te realiseren. In de operationele fase wijzigen configuraties vrijwel nooit; modulewissels tijdens inzet creëren vooral extra complexiteit zonder reële meerwaarde.

Operationele eisen

Dit concept doet dan ook denken aan een moderne uitvoering van het bescheiden, maar bewezen effectieve Britse Flower-klasse korvet uit de Tweede Wereldoorlog. Ook de Koninklijke Marine opereerde in 1943–1944 zelf met een Flowerklasse korvet, Hr.Ms. *Friso*, dat in Atlantische konvooidiensten zijn waarde bewees. Het ging om onpretentieuze schepen, die voldoende geschikt waren voor de taak die ze moesten vervullen en in grote aantallen beschikbaar waardoor zij een beslissende bijdrage leverden aan de Slag om de Atlantische Ocean.³

Inzake het MSS *Oceanic*, moet het platform in eerste plaats bestand zijn tegen de zware operationele omstandigheden van de Noord-Atlantische Oceaan. Dat vereist een combinatie van zeewaardigheid, snelheid en uithoudingsvermogen, die het mogelijk maakt in de Noord-Atlantische winter een LC- of ASWfregat bij te houden en een taakgroep opererend bij 14 tot 18 knopen te kunnen begeleiden. Voor een geloofwaardige ASWrol is daarnaast een zekere sprintcapaciteit noodzakelijk. Hiermee komt de afmeting al snel uit op een schip van ruim 75 meter, met voldoende massa voor stabiliteit en met Replenishment at Sea (RAS)voorzieningen voor langdurige inzet op grote afstand.

Dit stelt ook eisen aan welke vormen van autonomie in de praktijk betrouwbaar inzetbaar zijn. Systemen moeten niet alleen functioneren tijdens korte operaties dicht bij Den Helder, maar ook tijdens langere missies in de Noord-Atlantische of Arctische wateren. Daarbij moet het ontwerp in staat zijn ten minste zes maanden onafgebroken inzetbaar te blijven, wat hoge eisen stelt aan de robuustheid en redundantie van energievoorziening, voortstuwing en andere kritieke systemen. Waarborging van inzetbaarheid door praktische aspecten zoals onderhoud, foutdetectie, het beperken van ijsvorming en het veilig uitvoeren van RAS-handelingen zullen daarom ook in de nabije toekomst een minimale bemanning vereisen.

Wapensystemen en robuustheid

Een kritische blik op de robuustheid van *payload*-systemen, zeker wanneer deze oorspronkelijk zijn ontworpen voor andere klimaatzones dan de Noord-Atlantische oceaan, is wenselijk. Zo is het de vraag of schaarse en kostbare raketten in containeropstellingen met kwetsbare *erectors* moeten worden ondergebracht. In ruwe zeegang kan het gebruik van dit soort systemen uitdagend zijn. Een robuuster alternatief, zoals het Adaptable Deck Launching

System (ADLS), lijkt in dat opzicht geschikter. In een haven is het bevestigen of verwijderen ervan relatief eenvoudig en het biedt een aanzienlijk grotere betrouwbaarheid onder zware operationele omstandigheden.

Vanuit de visie van Task Force Maritime Uncrewed tekenen zich twee configuraties af voor operaties ver op zee. De eerste is die van een ASW-escorteschip met een sleepsonar. Twee of meer van deze schepen, uitgerust met een Low-Frequency Active Sonar (LFAS), een kleine Anti-Submarine Rocket (ASROC) zoals de SeaPike en opererend in nauwe samenwerking met een stille ASWF, vormen een uiterst effectieve *hunter/killer*-combinatie tegen elke onderzeeboot die een vlootverband durft te benaderen. De tweede configuratie is die van een mini-arsenaalschip. Deze kan voldoende raketten en *expendables* kan meenemen om – afhankelijk van het gekozen wapenspectrum – het voortzettingsvermogen van een LCF of FUAD te vergroten met meer magazijn diepte, amfibische operaties met vuurkracht te ondersteunen, of strike-missies tegen land- en zeedoelen uit te voeren.

Bij inzet op de Atlantische Oceaan opereren deze platformen altijd aanvullend op de grotere fregatten, zoals ASWF en FUAD. Deze schepen leveren *command & control* (C2): het overzicht, de sensorcoördinatie en de kern van de gevechtskracht binnen het verband. De onbenutte of hoog-autonoom opererende varianten binnen deze nieuwe klasse vormen juist de attriabele massa en de vooruitgeschoven sensoren: platforms die in grotere aantallen kunnen worden ingezet, dicht bij de dreiging kunnen opereren, en die het de tegenstander moeilijker maken door een veelheid aan doelen en effectoren (zo wel *hard kill* als *soft kill*) aan te bieden. Zo versterken zij het voortzettingsvermogen en de gevechtskracht van de hoofdtakgroep.

Naast hun rol binnen Noord-Atlantische taakgroepen kunnen deze platformen in grotere aantallen ook zelfstandig effect genereren in bijvoorbeeld de Baltische Zee. Een zwerm zou daar een tegenstander kunnen dwingen zijn sensoren, wapens en besluitvorming over een breed front te verdelen. Door saturatie, misleiding en het aanbieden van een veelheid aan doelen ontstaat een aanzienlijke belasting op vijandelijke verdediging en commandovoering. In dit soort kustnabije, A2AD (Anti-Access/Area Denial)-bubbels, komt de waarde van attriabele massa volledig tot zijn recht: verlies van individuele platformen is acceptabel zolang het collectieve effect overeind blijft.

Industrialisatie en massaproductie

En dan komen de eisen in beeld die daadwerkelijke massa mogelijk moeten maken. Deze schepen moeten betaalbaar en snel te produceren zijn en in serie kunnen worden gebouwd op werven die gewend zijn om kleinere en middelgrote commerciële schepen te bouwen, in plaats van uitsluitend op de gespecialiseerde werven die grote marineschepen produceren. De gespecialiseerde marine-werven (in Nederland, maar ook verder in Europa) zullen immers al volledig belast zijn met de bouw van de grotere en complexere oorlogsschepen die eveneens noodzakelijk zijn, waardoor voor deze nieuwe klasse een beroep moet worden gedaan op niet-traditionele leveranciers. Dat be-

tekt bouwen volgens minimaal noodzakelijke standaarden, met zo veel mogelijk commerciële OTS- en militaire OTS-componenten en een modulaire bouwmethode waar dat zinvol is.

Bij investeringen in een dergelijke klasse schepen moet rekening worden gehouden met een kostenprofiel dat wezenlijk verschilt van dat van grotere fregatten. Hoewel exacte bedragen pas in latere ontwerpfasen valt te bepalen, geldt dat een relatief eenvoudig, laagbemest en in serie te produceren platform substantieel goedkoper is dan hooggespecialiseerde fregatten. De belangrijkste kostendragers zijn het casco, de voortstuwing, de integratie van sensoren en commandosystemen en de gewenste mate van autonomie. Door te bouwen op commerciële werven, seriematig te produceren en brede toepassing te maken van COTS- en MOTS-componenten kan de totale investering beheersbaar blijven, waarbij vooral de eenheidsprijs en de schaalvoordelen van serieproductie bepalend zijn voor de uiteindelijke begroting.

De kern is vroegtijdig bepalen waar de echte productiekernpunten zitten, welke onderdelen afhankelijk zijn van schaarse strategische materialen en waar juist ruimte ligt binnen de bestaande industriële capaciteit. Staal en dieselmotoren behoeven bijvoorbeeld geen beperkende factoren te zijn. Dit is ook reden om het ontwerp niet onnodig strak te dimensioneren, maar voldoende ruimte en structurele marges in te bouwen voor toekomstige (modulaire) groei. Investeringsinzake de facilitering van grootschalige en continue productie in de ontwerpfase verdienen zich later ruimschoots terug – zowel in doorlooptijd als in strategische wendbaarheid.

Dit alles vraagt om vroegtijdige samenwerking van industrie, kennisinstellingen en Defensie, binnen een *total defence*-benadering die de nationale ontwikkel-, ontwerp-, bouw- en integratiecapaciteit in alle regio's van Nederland structureel versterkt, maar ook strategische dispersie in bouwlocaties tot gevolg heeft.

Internationale samenwerking

Met het oog op strategische autonomie is het van belang deze schepen in Nederland te ontwerpen, ontwikkelen en integreren, gericht op radicale vernieuwing van de vloot van de toekomst. Dat sluit internationale samenwerking niet uit. Integendeel, die is juist zeer wenselijk. Bondgenootschappelijke marines zien zich geconfronteerd met dezelfde uitdagingen en komen logischerwijs uit bij vergelijkbare concepten. Operationeel is maximale interoperabiliteit en waar mogelijk zelfs uitwisselbaarheid van groot belang; industrieel zorgen meer internationale partners voor de strategische schaal die nodig is om continuïteit

■ **Verlies van individuele platformen is acceptabel zolang het collectieve effect overeind blijft.**

Een moderne Flower-klasse voor de Noord-Atlantische werkelijkheid

in productie te garanderen en versterken zij tegelijkertijd de samenhang binnen de alliantie. De meest voor de hand liggende partners bevinden zich binnen de Northern Naval Capability Coalition, maar het is verstandig de blik ook breder te richten – het Verenigd Koninkrijk is een voor de hand liggende optie.

Bemanning, autonomie en overlevingskansen

Uiteindelijk vraagt dit concept om een realistische beschouwing van de bemensing en de mate van autonomie waarmee deze schepen zullen opereren. Volledige autonomie met een onbemanst platform is op termijn het doel, maar dit is op korte termijn niet haalbaar. Daarom blijft de komende jaren een beperkte samenstelling noodzakelijk. Daarbij speelt de vraag of deze bemensing primair verantwoordelijk zal zijn voor het varen en vechten van het schip, of zich vooral positioneert als technische ploeg ter ondersteuning van de autonome systemen. Dat laatste past beter bij de gewenste schaalvergroting, maar brengt ook het risico met zich mee dat hiervoor juist schaarse technische specialisten nodig zijn – personeel dat niet vanzelfsprekend zal kiezen voor een rol als primaire bemensing van relatief eenvoudige, mogelijk attritie-gevoelige platformen. Dit vraagt om zorgvuldige keuzes in ontwerp, taakverdeling en functiewaardering.

Wat in ieder geval vaststaat, is dat de overlevingskansen van de bemanning centraal moeten staan, ook op laagbemanst opererende platformen. Op een klein schip dat grotendeels volgens civiele of beperkte militaire standaarden wordt gebouwd, kan uitgebreide *damage control* niet het uitgangspunt zijn; tenzij het om een zeer geringe treffer gaat, is grootschalige schadebeheersing simpelweg niet realistisch. Dit vraagt om, zolang er mensen aan boord zijn, een goed beschermde citadel waarin de *crew* veilig kan opereren, gecombineerd met voldoende reddings- en evacuatiemiddelen om zo veel mogelijk op eigen kracht in veiligheid te kunnen komen indien getroffen.

Conclusie: tijd om door te pakken

Het is duidelijk dat deze moderne Flower-klasse (of zo u wilt: Roofdierklasse) geen perfectie hoeft te belichamen. Het wordt een robuust, 'goed genoeg' platform dat vooral in aantallen het verschil maakt. Een *continuous build*-benadering is daarbij essentieel: zij zorgt niet alleen voor een constante stroom schepen, maar ook voor een proces van *continuous improvement*, waarin elke nieuwe batch kan profiteren van operationele ervaring en technologische innovatie.

Wat nu telt, is dat er richting 2030 voldoende massa aan slagkracht op het water beschikbaar komt om een oorlog op zee te kunnen uitvechten, verliezen te kunnen opvangen en uiteindelijk overwicht te kunnen behalen. Door de drie pijlers zeewaardigheid, gevechtskracht en produceerbaarheid op schaal te koppelen aan lerend en continu bouwen, ontstaat een haalbare route naar zichtbare maritieme massavorming in de komende jaren. Nu is het aan het gehele Nederlandse maritieme cluster - CZSK, COMMIT, industrie en kennisinstututen - om dit te vertalen naar een gezamenlijk ontwerptraject dat leidt tot een eerste oceaanaardig prototype en daarmee tot daadwerkelijke capaciteit op zee.

Auteurs Pepijn de Jong, Jeroen de Jonge en Frederik Mertens werken bij MARIN en TNO en zijn betrokken bij de Task Force Maritime Uncrewed; dit artikel is geschreven op persoonlijke titel.

Noten

- 1 KTZ drs. R. van Vuuren, 'De toekomstige marine opereert hybride', *Marineblad* (mei 2025): 'CZSK moet in de toekomst wereldwijd kunnen optreden met een gezonde mix van systemen met én zonder onbemande systemen.' Zie: <https://www.marineblad.nl/artikel/de-toekomstige-marine-operereert-hybride>
- 2 Zie ook: LTZ2OC (SD) J. Margés, 'Flexibel en functioneel', *Materiaalgezien* 01 (februari 2021): <https://magazines.defensie.nl/materieelgezien/2021/01/07/hulpvaartuigen>
- 3 Zie ook: *The Cruel Sea* door Nicolas Monsarrat over de HMS *Compass Rose*

■ Een robuust, 'goed genoeg' platform dat vooral in aantallen het verschil maakt.



→ Render: MARIN

Dark Side of the Moon

Het zijn indrukwekkende beelden die de missie Artemis II van de achterkant van de maan maakte. Kort voordat de capsule achter de maan vloog, maakte de bemanning een prachtige foto van de trawant, met op de achtergrond de aarde. Volgens natuurkundige Robbert Dijkgraaf leek de aarde voor de bemanning niet veel meer dan een sleutelhanger ter grootte van een lolly. De vraag rijst dan ook wie voor wie de trawant is; wie is de begeleider en wie de makker?

De kant die wij nooit met blote oog kunnen zien blijkt al veel klappen voor ons te hebben opgevangen. Talloze kraters spreken boekdelen over jaarmiljarden waarin planetoïden telkens weer op weg naar aarde waren en haar gelukkig nooit hebben bereikt laat staan geraakt.

Hoe klein en ogenschijnlijk kwetsbaar de aarde is werd al door meer ruimtereizigers beaamt. Ook al bestaat er mogelijk nog ander leven in het heelal – het is niet geheel uitgesloten – dan nog is en blijft de aarde uniek. Het lijkt of deze wetenschap telkens weer opnieuw door moet dringen tot de mensheid, want werkelijk beklijven doet het blijkbaar nooit. De recente foto's leken ons opnieuw te doen beseffen dat wij door alle waanzin om ons heen het oog voor het wezenlijke zijn kwijtgeraakt.

■ Aan het hof van de koning zijn geen hofnarren meer die de waarheid durven uit te spreken

'And if the dam breaks open many years to soon
And if there is no room upon the hill
And if your head explodes with dark forbodings too
I'll see you on the dark side of the moon.'

Zo luidt een refrein uit het lied van Pink Floyd, dat oorspronkelijk 'Lunatic' heette en gebaseerd is op de mentale problemen van de voormalige zanger Syd Barrett. De verschillende coupletten beginnen dan ook met dat de gek op het gras is, in de kamer is en uiteindelijk in het hoofd kruipt.

Sinds het aantreden van Trump in 2025 zit het leven vol met onheilspellende gevoelens en een aaneenschakeling van gebeurtenissen, die met rationele verklaringen niet of alleen heel moeilijk te bevatten zijn. Van extreme heffingen jegens vijand en vriend – hebben de VS nog vrienden? – via Venezuela, Groenland rechtstreeks naar Iran, de Straat van Hormuz en weer terug naar Groenland, getuige zijn bericht na het bezoek van Mark Rutte op 8 april jongstleden.

Vlak daarvoor dreigde hij nog de Iraanse beschaving uit te roeien en wel zodanig dat zij nooit meer terug kan keren. Een noodkreet, zo leek het, van een *desperate man* die aan een oorlog was begonnen, die mogelijk enkel een Pyrrusoverwinning zou kunnen beslechten. Volgens de *New York Times* was er van een deugdelijk besluitvormingsproces geen sprake toen Trump opnieuw op zijn onderbuik vertrouwde en de VS de oorlog in rommelde.

Er zijn talloze boeken geschreven, die mede tot doel hadden besluitvormers voor dit soort dwalingen te behoeden. Van Babara Tuchman's 'March of Folly' via Allison's 'Essence of Decision' tot Yuen Foong Khong's 'Analogies at War' en nog veel meer. Leaders zijn lezers, zo wordt gezegd, want hun intuïtie moet worden gevoed.

Telkens weer kruipen de gebeurtenissen in de wereld onze hoofden in en aan het hof van de koning zijn geen hofnarren meer die de waarheid durven uit te spreken. Een van de weinige lichtpuntjes dezer dagen is een foto van de aarde zo groot als een sleutelhanger, achter onze reuzegrote maat, die helaas alleen de klappen voor ons kan opvangen die van buitenaf komen.

Dr. J.E. (Jörg) Noll (1967) is politicoloog en luitenant-kolonel (r) bij de Bundeswehr. Sinds 2007 is hij universitair hoofddocent Internationale Conflictstudies aan de Nederlandse Defensie Academie (NLDA).

Van vrijwilligerskorps

De Arubaanse Militie



→ foto: Bureau Communicatie | CZMCARIB

tot belangrijke schakel

Marinierskazerne Savaneta bestaat dit jaar 75 jaar. Ter gelegenheid van dit jubileum bracht de uitgever Stichting Klus op Dek dit jaar het herinneringsboek *Ken mijn kracht* uit. Voorliggend schrijven betreft een bewerking van het hoofdstuk over de Arubaanse militie (Arumil): een vaste 'bewoner' van de kazerne. De geschiedenis van de Arumil mag in deze bundel niet ontbreken en is te relateren aan de geopolitieke ontwikkelingen in de regio in het algemeen en de voortdurende spanningen in met name het nabije Venezuela. De oorsprong van de Arubaanse strijdkrachten kan worden herleid naar 1929, toen de gebeurtenissen rondom ene Rafael Simón Urbina het Nederlandse koloniale bestuur in de Cariben wakker schudde.

Oorsprong van Arubaanse strijdkrachten.

Rafael Simón Urbina, een Venezolaanse revolutionair, probeerde in de jaren '20 van de vorige eeuw het regime van Juan Vicente Gómez in Venezuela omver te werpen door een guerrillaoorlog te starten vanuit Curaçao. Op spectaculaire wijze pleegde hij een overval op Fort Amsterdam en de Waterfront op Curaçao, waarbij hij wapens veroverde, autoriteiten gijzelde, en uiteindelijk naar Venezuela voer om een coup te plegen. Dit laatste mislukte.¹

De overval op Curaçao zette Nederland internationaal in zijn hemd. De Nederlandse vloot had al twee jaar aan-gegeven dat er iets stond te gebeuren, maar de Nederlandse regering deed hier niets mee.² Nadien dreigde de Venezolaanse president met aanvallen op Aruba, Bonaire en Curaçao als vergelding voor de actie van Urbina. De VS bemoeiden zich ermee en gaven, volgens verschillende beweringen, aan desnoods het gezag over Aruba over te nemen van Nederland. Immers, in 1929 waren de Amerikaanse belangen in Aruba aanzienlijk toegenomen met de al in 1924 geopende Lago Oil & Transport Company, een

dochteronderneming van het Amerikaanse Standard Oil. Voornamelijk vanwege de toenemende spanningen in Venezuela was er vanuit Washington behoefte aan een stabiele toevoer van ruwe olie. De VS zagen het Caribisch gebied dan ook als een vitale strategische bufferzone die bescherming bood tegen invloeden vanuit Latijns-Amerika. De Nederlandse regering, die de eilanden eerder als strategisch onbelangrijk beschouwde, werd hierdoor gedwongen tot actie. Hr. Ms. Kortenaer, met aan boord een detachement mariniers, werd naar de Beneden Windse eilanden gestuurd. Zij arriveerden op 9 juli 1929 op Aruba.

De gebeurtenissen rond de 'Urbina-kwestie' zorgden er ook voor dat lokale initiatieven tot zelfverdediging ontstonden. Op Aruba leidde dit tot de oprichting van het Vrijwilligerskorps Aruba, in eerste instantie gesteund door Carl 'Shon Cai' Winkel die op Curaçao het Vrijwilligerskorps Curaçao oprichtte. Hij leverde onder andere uniformen en hielp met de oprichting van de eerste lokale militie. De familie Winkel was een vermogende en historische familie op de eilanden, wat deze uitwisseling vergemakkelijkte.³

LEES VERDER →



→ Rafael Simón Urbina in 1929 (inzet) en zijn woning op curacao waar hij enkele maanden verbleef om zijn aanval op Fort Amsterdam voor te bereiden (bron: Wikimedia Commons)



Nederland stuurde Kapitein Schlimmer in juni 1929 samen met luitenant Van de Wall en een detachement van een veertigtal militairen uit Suriname naar Aruba

om er een Burgerwacht op te zetten. Kapitein Schlimmer was een jaar daarvoor nog gestationeerd in Bandoeng, Nederlands-Indië.⁴ Voor de eerste lichting meldde zich 90 personen aan, waarvan er door kapitein Schlimmer een dertigtal werd uitgezocht dat onder leiding van luitenant Van de Wall en later luitenant Weyerman getraind werd.⁵ De Nederlandse minister van Defensie was niet onder de indruk: 'spreker bepleit voorzichtigheid met aanstelling van inlandsch personeel, dat fysiek niet zoo geschikt is voor de militaire taak'.⁶

In de jaren '30 werd de militaire aanwezigheid verder versterkt met de oprichting van de Koloniale Reserve en burgerwachten, zoals de Schutterij in 1939, waarin Arubanen werden opgeroepen om het eiland te beschermen tegen mogelijke vijanden. Intussen hadden mariniers eind jaren '30 een aantal barakken betrokken in een kamp van de lagoon te Savaneta. Na de Duitse bezetting van Nederland in mei 1940 hielpen Franse militairen uit Martinique en later Britse (Schotse) troepen Aruba te beschermen. Zij werden op 11 februari 1942 vervangen door Amerikaanse een-

heden. Vijf dagen later viel een Duitse U-boot, de U-156, de olieraffinaderij bij San Nicolas en olietankers voor de kust aan.⁷

Rond 1943 huisde een deel van de troepen waarschijnlijk ook in de Margriet-kazerne in Aruba.⁸ Helaas is hierover weinig documentatie gevonden en is het onbekend welke rol deze kazerne in deze periode speelde. In 1947 werd de Schutterij op Aruba formeel gedemobiliseerd, waarbij de militaire verantwoordelijkheid weer werd overgedragen aan troepen uit Nederland.

Na de Tweede Wereldoorlog bleef Aruba een belangrijk strategisch punt. In 1963 werd in de Nederlandse Antillen de dienstplicht ingevoerd en de Antilliaanse Militie (Antmil) opgericht. Dit contingent nam zijn intrek in de Marinierskazerne Suffisant en was initieel bedoeld voor alle Antilliaanse dienstplichtigen. De Antmil kreeg taken inzake bewaking en bescherming op de respectievelijke eilanden. De KM zorgde voor de externe verdediging en verleende ook bijstand bij calamiteiten, zoals natuurrampen.⁹

Wrijving tussen Nederlandse en Antilliaanse militairen

De samenwerking tussen de Nederlandse en Antilliaanse (zowel Arubaanse als Curaçaose) militairen verliep niet altijd vlekkeloos. In de jaren '70 en '80 waren er spanningen rond de behandeling en de rechtspositie van lokale militairen. In 1971 werd bijvoorbeeld een klacht ingediend over discriminatie van Curaçaose militairen op de marinierskazerne Suffisant op Curaçao.¹⁰ Eind jaren '70 pleitte Betico Croes, de Arubaanse politicus die wordt gezien als 'Vader des Vaderlands' van Aruba, voor een vrijwilligerskorps op Aruba. Nederland echter, was bang dat dit een lokale politieke militie zou worden en steunde dit niet.¹¹ In 1986, het jaar waarin Aruba zich afscheidde van de Nederlandse Antillen en een Status Aparte kreeg, werd de rechtsposi-

■ **Arubanen werden opgeroepen om het eiland te beschermen tegen mogelijke vijanden.**

tie van Arubaanse dienstplichtigen vastgelegd.¹² Dit leidde tot een reorganisatie van de Arumil, die zou gaan functioneren als een bewakingsdetachement. De Nederlandse leiding nam aan dat hierdoor een bron van ongerustheid binnen de groep van vrijwillig nadienende militairen zou zijn weggenomen. De discussie over de rechtspositie en het personeelsbeheer van de Arumil hield echter aan en de opkomst voor deze dienstplicht bleef jarenlang laag. Van de jaarlijks opgeroepen 900 personen, kwamen er ongeveer 300 opdagen. Hieruit werden zo'n veertig personen geselecteerd waarna er 24 de opleiding mochten afronden.¹³ Op 10 december 1994, de dag waarop het Korps Mariniers de 329^{ste} verjaardag viert, is de maat vol. De opgekropte woede van de Arumil komt tot uiting met een brandbrief in de krant.¹⁴ 'Het lijkt allemaal rozegeur en maneschijn naar buiten toe, maar voor ons is er pijn. Wij worden onmenselijk behandeld, en wij strijden ervoor om deze schandalige toestand recht te trekken'.¹⁵

Nederland legt diverse keren publiekelijk de verantwoordelijkheid van problemen bij de Arubaanse regering. Er wordt over en weer met modder gegooid.¹⁶ Uiteindelijk komt het toch tot verdere hervormingen. In 1997 werd de dienstplicht ook op Aruba afgeschaft. Arumil'ers konden vrijwillig doorgaan en een opleiding volgen voor kaderfuncties. Als de manschap niet tot de kaderfuncties toetrad, moest de militair bij het bereiken van de leeftijd van 30 jaar uit dienst.

De Arumil vandaag de dag

De Arumil heeft zich daarna sterk ontwikkeld en een eigen identiteit gevormd, met een toenemende focus op uitdagende en relevante internationale militaire opleidingen en

oefeningen. Per 7 april 2022 is het een zelfstandige eenheid geworden. De Arumil speelt een steeds belangrijkere rol in het versterken van de operationele capaciteit als zelfstandige infanterie eenheid op Aruba, en biedt tegelijkertijd een springplank voor jonge Arubaanse mannen én vrouwen om hun militaire vaardigheden te ontwikkelen en te ontwikkelen binnen de organisatie.

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van de Arumil is de deelname aan internationale commando-opleidingen en militaire oefeningen. Zo nemen Arubaanse militairen al enige tijd deel aan een commando-opleiding in Frans-Guyana, waar ze onder zware omstandigheden hun vaardigheden verfijnen. Een soortgelijke opleiding wordt op Martinique gevolgd. Daar ligt de focus op overleven in primitieve omstandigheden in de jungle. Deze commando-opleiding duurt drie weken. In 2024 wisten zeven van de tien Arubaanse militairen de opleiding succesvol af te ronden. Tijdens deze training zijn de militairen aangewezen op hun persoonlijke *skills en drills*, die essentieel zijn om te kunnen blijven functioneren onder moeilijke omstandigheden. Deze opleidingen zijn een belangrijke stap in de professionalisering van de militie. De trainingen vormen nu een vast onderdeel van hun programma. In 2024 werd voor het eerst de oefening *Caribbean Strike* gehouden op Curaçao, waarbij de samenwerking met andere militairen uit de regio centraal staat. Tijdens oefeningen op Aruba wordt ook steeds meer aandacht besteed aan civiel-militaire samenwerking, bijvoorbeeld met het Korrektie Instituut Aruba en het Cuerpo Especial Arubano. Hiermee wordt invulling gegeven aan de noodzaak van een geïntegreerde aanpak als het gaat om nationale



→ Caribische militairen trainen tijdens oefening Caribbean Strike, 2025 (foto: M. de Graaff | MCD)

Van vrijwilligerskorps tot belangrijke schakel

veiligheid. Civiele en militaire organisaties werken samen om bedreigingen en calamiteiten het hoofd te bieden.

Mijlpalen en successen

In 2017 werd een peloton van de Arumil ingezet tijdens de nasleep van orkaan Irma. Het kreeg de verantwoordelijkheid om 48 uur lang zelfstandig een gevangenis te bewaken, een cruciale en uitdagende taak in een situatie van grote onzekerheid. Deze inzet liet zien dat de Arumil klaarstaat om Aruba en de regio te dienen wanneer dat nodig is. Tijdens de coronapandemie hielpen de militairen de voedselbank op Aruba. Op sportief gebied bewijst de militie voor niemand onder te doen. In 2023 én 2024 wonnen ze tijdens de Vierdaagse van Nijmegen het prestigieuze Vierdaagse vaantje, dat werd uitgereikt door de commandant Zeestrijdkrachten. In februari 2026 wonnen ze nog in Amerika de 'golden boot' tijdens de Texas Trail Roundup. En op 18 maart 2026, de dag waarop Aruba 40 jaar autonome status binnen het Koninkrijk en 50 jaar van vlag en volkslied vierde, stond de Arumil trots en zelfverzekerd op het ceremonieel tijdens de wapeninspectie van de Koning.

De meest recente positieve ontwikkelingen

De Arumil biedt tegenwoordig niet alleen militaire uitdagingen, maar ook een loopbaan waarin jonge Arubaanse mannen en vrouwen (afgelopen jaar hebben twee Arubaanse vrouwen de opleiding voltooid) zich kunnen ontwikkelen. Veel van de rekruten komen binnen met een Mavo-opleiding en ontwikkelen zich tot volwassen militairen binnen de organisatie. Ze vinden er avontuur, een gevoel van dienstbaarheid aan hun land, en eenestruc-

■ Arumil zet zich steeds sterker neer als een belangrijke speler in het veiligheidsdomein van Aruba en het Caribisch gebied.

tureerd pad naar persoonlijke en professionele ontwikkeling. Voor de rangen korporaal en hoger, zullen vanaf 2026 ook bepaalde privileges worden vastgelegd in de nieuwe Dienstverordening van het land Aruba. Na de dienjaren stroomt menig Arumil-er uit om aan de slag te gaan binnen de overheid of het bedrijfsleven. Dit maakt de Arumil een aantrekkelijke werkgever. Er wordt actief samengewerkt met overheidsdiensten.

Inmiddels mag personeel dat niet tot het kader toetreedt, tot de leeftijd van 35 jaar blijven. Die extra tijd wordt goed benut met trainen, leren en ervaring opdoen, terwijl de positie van de Arumil steeds meer door de Arubaanse overheid wordt versterkt. Tegelijkertijd speelt de vakbond Seppa, die zich richt op de veiligheidssector, een grote rol in het verbeteren van de werkomstandigheden van de militairen. De militie draagt niet alleen bij aan het beveiligen en beschermen van de Arubaanse belangen, maar dient ook als springplank voor jonge mensen die verder willen doorstromen naar andere veiligheidsorganisaties en een bredere carrière in de publieke sector willen opbouwen. De sectie opleiden en trainen, bestaande uit 7 Arubaanse



→ Bijstand door Arumil in de gevangenis van Sint Maarten (foto: Bureau Communicatie | CZMCARIB)



→ Het binnenklappen van een nieuwe lichting van het Sociaal Vormingstraject (foto: Bureau Communicatie | CZMCARIB)

militeairen, traint ook jongeren met een moeilijke achtergrond als onderdeel van het Sociaal Vormingstraject (SVT). Na een periode van 6 maanden militaire training, die hen voornamelijk (militaire) discipline moet bijbrengen, stromen de deelnemers uit naar andere overheidsorganen en het bedrijfsleven waar zij stage lopen. Eens in de week melden ze zich weer op de kazerne voor een terugkom dag. Na een jaar biedt de Arumil deze jongeren een startpunt om een succesvolle toekomst tegemoet te gaan. Een enkeling stroomt ook door naar de Arumil. De opleiding wordt volledig verzorgd door Arubaans personeel. Zowel de Arubaanse en Nederlandse overheid leveren een financiële bijdrage voor de kosten die tijdens de opleiding gemaakt worden, voor bijvoorbeeld eten en drinken, kleding en reiskosten.

Met deze stappen naar meer professionalisering, samenwerking en groei zet Arumil zich steeds sterker neer als een belangrijke speler in het veiligheidsdomein van Aruba en het Caribisch gebied. Zo heeft de Arubaanse militie zich ontwikkeld van een klein vrijwilligerskorps tot een belangrijke schakel.

Ten slotte

In de Defensienota van 2024 is aangekondigd dat de inmiddels ingerichte Caribische Militie (Carmil), de overkoepelende organisatie voor onder andere de Arubaanse militie, verder versterkt zal worden. Het peleton dat als bewaking fungeert bij de poort van de kazerne, zal opgenomen worden in de gevechtskracht en daarmee een rol gaan spelen in de militaire presentie en afschrikking. Deze volgende professionaliseringsslag voorziet in een Caribische militair die inzetbaar is voor alle hoofdtaken, zoals gevechtstaken als lichte infanterist, humanitaire steunverlening, ceremoniële taken en beveiliging van vitale objecten. Daarbij moeten zij nauw kunnen samenwerken met de Nederlandse militair.

LTZ2OC Karlijn Hopman-Calis is momenteel geplaatst op Marinierskazerne Savaneta en is op Aruba Liaison Officier Civiel-Militaire samenwerking.

Noten

- 1 <https://geschiedenismagazine.nl/curacao-1929-de-overval-op-fort-amsterdam>
- 2 Marineblad jaargang 45, 1930 volgnummer 3 pagina 263
- 3 Interview met oude familie vriend van Cai Winkel op 30 oktober 2024
- 4 De Indische Courant 20 februari 1928
- 5 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=kapitein+schlimmer+aruba&coll=ddd&sortfield=datedesc&identifier=ddd:011235149:mpeg21:a0032&resultsidentifier=ddd:011235149:mpeg21:a0032&rowid=8>
- 6 Marineblad pagina 115, jaargang 45 1930
- 7 History of Aruba, Lago Oil & Transport Co. Ltd. 1950, p.37
- 8 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=Arubaanse+militairen&coll=ddd&page=1&sortfield=date&identifier=ddd:010401567:mpeg21:p002&resultsidentifier=ddd:010401567:mpeg21:a0024&rowid=3>
- 9 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=ARUMIL&coll=ddd&page=2&sortfield=date&identifier=ddd:010645029:mpeg21:a0125&resultsidentifier=ddd:010645029:mpeg21:a0125&rowid=6>
- 10 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=ANTMIL&coll=ddd&identifier=ddd:010470248:mpeg21:a0137&resultsidentifier=ddd:010470248:mpeg21:a0137&rowid=1>
- 11 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=weerbaarheidskorps+aruba&coll=ddd&sortfield=date&page=3&identifier=ddd:011199207:mpeg21:a0783&resultsidentifier=ddd:011199207:mpeg21:a0783&rowid=5>
- 12 Jaarboek KM 1986, p. 31
- 13 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=ANTMIL&coll=ddd&identifier=ddd:010642313:mpeg21:a0149&resultsidentifier=ddd:010642313:mpeg21:a0149&rowid=7>
- 14 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=ANTMIL&coll=ddd&page=5&identifier=ddd:010645424:mpeg21:a0099&resultsidentifier=ddd:010645424:mpeg21:a0099&rowid=10>
- 15 <https://coleccion.aw/show/?AMIGOE-1994-12-10> pagina 6
- 16 <https://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=ANTMIL&coll=ddd&page=5&identifier=ddd:010644641:mpeg21:a0012&resultsidentifier=ddd:010644641:mpeg21:a0012&rowid=8>

De 'werkelijke' betekenis van *seapower*?

In 1911 schreef de classicus Alfred Zimmern in zijn standaardwerk *The Greek Commonwealth* dat de Atheense staatsman Pericles, door een boycot af te kondigen die alle havens van het Atheense rijk sloot voor Megarische schepen en goederen, wilde tonen wat *seapower* werkelijk inhield. Met één enkele maatregel werd deze stadstaat, in Zimmerns woorden, 'vrijwel van de buitenwereld afgesloten en teruggeworpen op een zelfvoorzienende, agrarische basis'. Het was het startschot voor de Peloponnesische Oorlog tussen Athene en Sparta.

Dat een classicus op dat moment de term *seapower* gebruikte, laat zien hoezeer deze door de Amerikaan Alfred Mahan in 1890 populair gemaakte notie om macht op zee te duiden, haar weg had gevonden naar een veel breder publiek. Hoewel Mahan zelf nooit tot een eenduidige definitie van *seapower* kwam, is het aannemelijk dat hij zich kon vinden in de 'werkelijke' betekenis die Zimmern eraan gaf: het vermogen de toegang tot en de stromen van zeevaart te reguleren en te beïnvloeden. Impliciet veronderstelde dit klassieke, door Mahan geïnspireerde *seapower*-denken de uitoefening van militair-strategische controle over de zee, waaruit vervolgens het verdere commerciële en diplomatieke gebruik voortvloeide.



■ De 'werkelijke' betekenis van *seapower* wint nu weer aan belang.

Hoewel *seapower* vaak een militair karakter wordt toegeschreven, was het juist de commerciële component die altijd centraal heeft gestaan. De onderliggende logica was dat de uitbreiding van de eigen zeevaart en commerciële invloedssfeer nauw verbonden was met een sterke marine, die deze beschermde en waar nodig actief ondersteunde. Voor Mahan lag de bestaansreden voor de ontwikkeling van een marine zelfs überhaupt in het bezit van wat hij omschreef als 'peaceful shipping'. Deze zelfversterkende relatie tussen die van de handelsvloot en de marine was echter in zijn eigen tijd al deels achterhaald. Tegenwoordig maakt de complexiteit van de commerciële scheepvaart – ooit treffend omschreven als op een niveau dat 'zelfs offshore bankiers geen systeem hebben ontwikkeld dat zo verfijnd ongrijpbaar is' – dat de aard van maritieme macht nog diffuser is geworden. Bovendien heeft de voortgaande 'industrialisering' van onder meer de Noordzee het maritieme domein een intrinsieke waarde gegeven die voorheen nauwelijks voorstelbaar was.

De verschijningsvorm van de commerciële component van *seapower* is dan wel veranderd, haar belang blijft onverminderd groot. Ook de Trump-regering heeft zich gecommitteerd de commerciële scheepsbouwcapaciteit uit te breiden. Het moet een nieuwe Amerikaanse maritieme 'Golden Age' inluiden. Het is evenwel onwaarschijnlijk dat dit fundamenteel iets zal veranderen aan de situatie waarin de 'peaceful shipping' van wat nog altijd 's werelds dominante zeemogendheid is, nu slechts 188 zeegaande, vrachtvervoerende schepen omvat. Daarmee zijn de VS de enige hegemoniale zeemogendheid sinds het Pericleïsche Athene waarvan het aantal marineschepen die van de eigen koopvaardijvloot overtreft.

Hoewel de VS vanzelfsprekend gebaat blijven bij de stabiliteit van de 'global commons', is het aannemelijk – zoals zich nu al aftekent – dat het uiteendrijven van de commerciële en militair-strategische componenten van

seapower ertoe leidt dat laatstgenoemde aan belang wint. De VS beschouwen zichzelf steeds minder als een actieve maritieme 'stakeholder'. Dit werd al zichtbaar tijdens 'Signalgate', toen Amerikaanse beleidsmakers het nut van het al dan niet herstellen van de door de Houthis verstoorde zeevaart ter discussie stelden, met als argument dat het commerciële belang voor Washington relatief gering was en neerkwam op 'bailing out Europe again'.

Dergelijk denken is niet nieuw. Zo beklagde de Hollander Pieter de la Court zich in *Interest van Holland* (1662) al over het feit dat andere landen profiteerden van de bescherming van de Nederlandse marine zonder evenredig bij te dragen. In de 19e eeuw bestempelden de Britten de Amerikaanse uitbreiding van hun commerciële invloedssfeer onder de beschermende vleugels van de Royal Navy als 'jackal diplomacy'. Het cruciale verschil is echter dat de uitkomst destijds 'positive-sum' was. In het grotere geheel kwamen de hogere kosten voor bescherming die de Nederlandse Republiek en Groot-Brittannië destijds droegen uiteindelijk ten goede aan hun omvangrijke commerciële scheepvaart.

De 'werkelijke', zoals door Zimmern verwoorde, 'zero sum'-betekenis van *seapower* treedt weer naar de voorgrond. Waar echter bij de door Pericles afgekondigde maatregel tegen Megara de militaire dominantie van de Atheense triereem impliciet de naleving ervan garandeerde, en pas later – mede door Atheense hybris – een expliciet machtsinstrument werd, is het ongewis of de huidige assertieve en expliciete Amerikaanse militair-strategische inzet van *seapower* dezelfde blijvende politieke en diplomatieke effecten zullen sorteren zoals de vermeende 'werkelijke' betekenis van *seapower* impliceert.

De betekenis voor kleinere maritieme staten

Dit roept daarnaast de vraag op wat *seapower* betekent voor maritieme staten waarvan de militaire capaciteit niet in verhouding staat tot de omvang en reikwijdte van hun commercieel-maritieme activiteiten. Zimmern stelde hierover dat daar waar het Atheense oorlogsschip niet 'heerste', maar waar wel maritieme activiteit plaatsvond, dit slechts gebeurde in een hoedanigheid van 'missionary' of 'pioneer' en daarmee niet gold als *seapower* in de eigenlijke betekenis. Dit perspectief op maritieme macht werkt nog altijd door in het (academische) debat over *seapower* en vormt daarmee in belangrijke mate de lens waardoor de rol van kleinere 'zeemogendheden' wordt gezien.

Maar, vertaald naar het heden: was het losmaken van de in het Suezkanaal vastgelopen *Ever Given* door Boskalis ook niet een vorm van *seapower*? Was het vermogen om in 2023 in korte tijd een drijvende LNG-terminal, opgebouwd

uit fabrieksschepen, in de Eemshaven te realiseren – en daarmee de positie van Nederland als Europese 'energie-rotonde' te helpen waarborgen – niet eveneens een uitdrukking daarvan? En in dat licht bezien: vormde het feit dat kort na de Russische invasie van Oekraïne voor het eerst LNG werd ontvangen van zo ver als Australië niet opnieuw een bevestiging van het belang en de wereldwijde connectiviteit van de haven van Rotterdam? Hoewel de hoofdkantoren van grote handelshuizen en energiereuzen inmiddels elders zijn gevestigd, onderstreept dit nog altijd dat de accumulatie van investeringen in de Rotterdamse haven zelf zich niet eenvoudig elders laat repliceren.

De Koninklijke Marine vormt vanzelfsprekend een integraal onderdeel van de Nederlandse *seapower*. Het recent uitgezonden fregat Zr.Ms. *De Ruyter* onderstreept dat Nederland ook militair bereid is een blijvende en verantwoordelijke rol te vervullen als stakeholder in het maritieme domein, ter ondersteuning van zijn commerciële en politieke belangen. Daarmee beschikt het, met schepen als de *De Ruyter*, wel degelijk over geopolitieke troefkaarten. Misschien 'slechts' – om Zimmern te parafraseren – in de hoedanigheid van 'pioneer' of 'missionary', maar is daarmee gezinsd zonder (strategische) agency.

Mark Rutte omschreef Nederland als een 'zeevarende natie'. Tegen de achtergrond van de oproep in onder meer het economievakblad *ESB* om strategisch-economische 'control points' te verwerven als manier de Nederlandse geopolitieke invloed te vergroten, is het belangrijk dit ook vanuit het perspectief van *seapower* te benaderen. Als Nederland inderdaad een zeevarende natie is, wat voor type zeevarende natie is het dan? En over welke maritieme 'control points' beschikt het al, of zou het moeten beschikken?

Als het huidige tijdsgewricht iets duidelijk maakt, is het wel dat de 'werkelijke' betekenis van *seapower* nuance behoeft. Het is dan ook nu tijd na te denken over de invulling van de Nederlandse *seapower* – zowel commercieel als militair – en de uitwerking daarvan in maritieme strategie. Niet omdat een nog steeds aanwezig, zij het niet altijd uitgesproken zelfbeeld dat voorschrijft, maar juist om als actieve, mondiale maritieme stakeholder te voorkomen dat de vermeende 'werkelijke' betekenis van *seapower* indirect aan Nederland en Europa opgelegd kan worden en er een spreekwoordelijke situatie ontstaat zoals omschreven door een vermoedelijke tijdsgenoot van Pericles, de anonieme 'Oude Oligarch', in de *Athenaion Politeia*:

'Als een stad rijk is aan scheepstimmerhout, waar zal zij dat afzetten als zij de mogendheid die de zee beheerst niet weet te overtuigen? Als een stad rijk is aan ijzer, koper of linnen, waar zal zij dat afzetten als zij de mogendheid die de zee beheerst niet weet te overtuigen?'

Daniël Turk is promovendus. Hij werkt aan een proefschrift over de historische rol van kleinere zeemogendheden en hoe deze zich verhoudt tot *seapower*-theorie.

■ **Als Nederland een zeevarende natie is – wat voor type zeevarende natie is het dan?**

A detailed oil painting of Michiel de Ruyter, a Dutch naval hero, depicted in full armor. He is shown from the waist up, wearing a dark, highly detailed suit of armor with a large, ornate silver collar and a sword at his waist. The background is dark and atmospheric, with a tassel hanging from the top right and a glimpse of a ship's mast in the lower right.

1676

Het laatste levensjaar van Michiel Adriaenszoon de Ruyter

In april 1676, tijdens de Frans-Nederlandse oorlog (1672-1679), voer de Nederlandse luitenant-admiraal-generaal Michiel Adriaenszoon de Ruyter met zijn gecombineerde Nederlands-Spaanse vloot langs de kust van Sicilië en speurde naar Franse oorlogsschepen. De Fransen probeerden daar, ten koste van de Spanjaarden, belangrijke handelsprivileges af te dwingen. De Ruyter was namens de Staten-Generaal van de Republiek der Nederlanden aanwezig om de Spaanse bezittingen ter plekke te verdedigen.

→ Michiel de Ruyter. Olieverf op doek door Hendrick Berckman, 1675 (Collectie Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)

De Nederlandse hulp aan de Spanjaarden vloei- de gedeeltelijk voort uit de Vrede van Westminster (1674) tussen de Republiek en Engeland en was nodig omdat Nederlandse handelsbelangen op het spel stonden. Frankrijk, tot dan toe de bondgenoot van Engeland, weigerde de Vrede van Westminster te erkennen en besloot door te vechten. Op 22 april 1676, ter hoogte van Sicilië, mondde de situatie uit in de slag bij de Etna. De uiterst ervaren Michiel de Ruyter trad met zijn gecombineerde Nederlands-Spaanse vloot in het strijdperk tegen de sterke Franse oorlogsschepen onder bevel van de gewiekste luitenant-admiraal Abraham Duquesne.

Wat voorafging

In 1674 ontstond, met steun van Frankrijk, in de Italiaanse stad Messina op Sicilië een opstand tegen de Spaanse overheersing waardoor de Franse invloed op het eiland groeide. Vanwege slecht Spaans bestuur en jarenlange onrust, keerden de inwoners van Messina zich van het Spaanse bewind af, waarna de stad in januari 1675 in Franse handen viel. Het Franse succes op Sicilië bedreigde de Nederlandse handel in de Middellandse Zee. Stadhouders Willem III en raadspensionaris Caspar Fagel respecteerden het verdrag met Spanje, honoreerden het verzoek van de Spaanse koningin-regentes Maria Anne van Oostenrijk om bijstand en lieten een militaire expeditie uitrusten om de Fransen terug te dringen. Op verzoek van de Spanjaarden kreeg Michiel Adriaenszoon de Ruyter het bevel over de vloot toegewezen en rustte de Admiraliteit van Amsterdam 18 schepen uit. De Ruyter kreeg de *Eendracht* als vlaggschip toegewezen, moest zich in Cádiz bij de Spanjaarden aansluiten en dienen onder de Spaanse admiraal Montesarchio Troia. Ervaren en minder ervaren officieren, waaronder Gerard Callenburgh, Jan de Haan en Joris Andringa voeren met De Ruyter mee. Op 15 augustus 1675 stak de Nederlandse vloot vanuit Hellevoetsluis in zee. De Ruyter voelde dat dit zijn laatste reis zou zijn en had nadrukkelijk afscheid genomen van familie en vrienden. Hij verwelkomde de diplomaat Thomas Hees op de vloot, die in Algiers moest worden afgezet om te onderhandelen met Barbarijse zeerovers over het vrijlaten van Nederlandse gevangenen.

De missie begint

Op 16 augustus 1675 verplaatste Michiel de Ruyter zijn schepen van Blankenberge naar Duinkerken, ging op 3 september bij Dover voor anker en liep op 26 september de haven van Cadix binnen. Vanuit Cadix zeilde hij voort richting de Middellandse Zee. Op 8 januari 1676 stuitte De Ruyter ter hoogte van Sicilië op de Franse vloot onder bevel van Abraham Duquesne, waarna de zeeslag bij Stromboli losbarstte. Het gevecht eindigde in onbeslist met grote verliezen als gevolg. Na de zeeslag wilde De Ruyter huiswaarts keren, maar ontving een brief van stadhouder Willem III waarin stond dat zijn missie met zes maanden was verlengd. Hij week naar Napels uit dat in Spaanse handen was en arriveerde er op 10 februari 1676. Na de mislukte poging om Agosta op de Fransen te heroveren, bereidde De Ruyter zich vanaf 20 april voor op de zeeslag bij de Etna. De Nederlands-Spaanse vloot moest het opnemen tegen een veel sterkere Franse tegenstander. Liggende voor Sicilië ontving De Ruyter brieven van Hon-

gaarse predikanten die gevangen zaten in Napels en trok zich hun lot aan. De predikanten waren tot slaaf gemaakt en werkten onder dwang en barre omstandigheden op de Spaanse galeien. Op 11 februari 1676 lukte het De Ruyter hen vrij te krijgen, waarna 28 predikanten op 25 maart het dek van de *Eendracht* betraden alwaar hij de Hongaren toesprak. Op 25 maart gingen zij aan boord van het Engelse schip *Margrit* dat hen naar Venetië bracht.

Zeeslag bij de Etna

Met de Etna in zicht leidde Michiel de Ruyter op 22 april 1676 de Nederlandse vloot in een beslissende zeeslag tegen de Fransen voor de kust van Sicilië. Ondanks het uitblijven van effectieve steun van de Spaanse en Nederlandse achterhoede viel hij dapper aan. De strijd was hevig, met kanonvuur op korte afstand, waarbij meerdere Franse schepen schade opliepen en manschappen sneuvelden. Door toedoen van Frans vuur raakte De Ruyter rond 16.30 uur zwaargewond. Hij verloor zijn linkervoet, verbrijzelde het rechterbeen, beschadigde zijn milt en liep een hoofdwond op. Vanaf zijn bed in de kajuit bleef De Ruyter bevelen geven en inspireerde de bemanning. Na dagen van lijden stierf hij op 29 april aan wondkoorts. Wat volgde was het balsemen van zijn stoffelijk overschot en het plechtig begraven van de ingewanden in de baai van Syracuse. Het overlijden van De Ruyter veroorzaakte alom diepe droefheid. De vloot leed zwaar verlies en trok zich terug naar Palermo voor herstel en reparatie. Viceadmiraal Jan de Haan, die De Ruyter was opgevolgd, kwam op 2 juni tijdens de zeeslag bij Palermo om het leven. Gerard Callenburgh kreeg de leiding en was tot 4 augustus druk met het herstel van de schepen. De Fransen, onder aanvoering van Duquesne, hadden de Nederlanders gevoelige verliezen bezorgd en kregen daarvoor alle eer van de Franse koning Lodewijk XIV.

Aangezien de Spaans-Nederlandse vloot in een desolate toestand verkeerde, leek een terugkeer uit de Middellandse Zee de enige optie. Desondanks liet Gerard Callenburgh de schepen in Palermo naar vermogen repareren en leverden onderhandelingen met Spanje vooralsnog niets op. Tot overmaat van ramp brak onder de bemanning een dysenterie-epidemie uit tijdens welke meerdere manschappen het leven lieten. Ondanks alle tegenslag bereidde Callenburgh zich voor op de komst van de Franse vloot en stationeerde zijn schepen op strategische posities. Op 5 augustus 1676 kreeg hij van de Staten-Generaal toestemming met de vloot naar Napels te varen en wist op 6 augustus middels slimme koerswijzigingen de Fransen te ontwijken en af te schudden. Na zeven dagen bereikte Callenburgh de haven van Napels alwaar hij de reparaties aan de schepen af liet maken en goederen insloeg. Op 6 september 1676 arriveerde de nieuwe bevelhebber Philips van Almonde in Napels, die het commando van Callenburgh overnam. In Napels bereikte hem het bericht dat de vloot huiswaarts moest varen, omdat van de Spanjaarden weinig meer te verwachten viel. Van Almonde liet de zeilen hijsen en vertrok. Ondanks ijs en slecht weer bereikten zij op 30 januari 1677 Hellevoetsluis. Liggende in de haven kwam Engel de Ruyter aan boord om de kist van zijn vader op te halen, die vervolgens overging op een gereedliggend rouwjacht. Via Rotterdam zeilde het jacht op 15 februari naar Amsterdam.



→ Zeeslag bij de Etna (Agosta) op 22 april 1676. Ingekleurde staalgravure in kleur door Edward Chavane naar het schilderij van Ambroise Louis Garneray (Particuliere collectie)

Begravenis

Op 16 februari 1677 arriveerde het lichaam van admiraal Michiel de Ruyter in zijn huis in Amsterdam, waar de kist tot 18 maart opgebaard lag. De Staten van Holland en de Staten-Generaal besloten een praalgraf in de Nieuwe Kerk op te richten. De Ruyters had de wens om in de Oude Kerk begraven te worden, maar aangezien daar geen plek was, werd de Nieuwe Kerk op de Dam aangewezen. De begrafenis, georganiseerd door de Amsterdamse Admiraliteit, was een indrukwekkend staats- en volkspektakel. Aangezien stadhouder Willem III militaire verplichtingen had, was secretaris Constantijn Huygens namens hem aanwezig. Honderden hoogwaardigheidsbekleders, zeelieden, familie en publiek volgden de vier uur durende rouwstoet door de stad, met trompetgeschal, schuttersvondels en een rijk gedecoreerde baar. De kist en de familiewapens van De Ruyter kregen een plek in de Nieuwe Kerk waarop lijkredes en Latijnse lofdichten volgden. De begrafenis kostte 14.646 gulden, deels gedekt door de staat en deels door de familie. Elf dagen later werd het testament van De Ruyter geopend. Hij liet meer dan 300.000 gulden na, wat een indrukwekkend bedrag was voor die tijd. De helft daarvan ging naar zijn vrouw Anna van Gelder en de rest

werd verdeeld onder zijn kinderen en andere familieleden. Op verzoek van De Ruyters zoon Engel de Ruyter onderging het door Rombout Verhulst ontworpen grafmonument diverse aanpassingen, waarna het op 18 maart 1681 gereedkwam. Boven de toegang naar de grafkelder prijkt de spreuk *Intaminatis Fulget Honoribus* ofwel 'Hij blinkt uit in smetteloze luister.'

Drie zeeslagen

Als het over de expeditie van Michiel de Ruyter naar Sicilië gaat dan staat begrijpelijkerwijs altijd de zeeslag bij de Etna centraal. De confrontatie eindigde in onbeslist omdat Duquesne zich, tijdens het vallen van de avond, uit eerbied voor de zwaargewonde De Ruyter terugtrok. Was hij gebleven dan had hij de Nederlands-Spaanse vloot met zekerheid vernietigd. Op het moment dat Duquesne het strijdperk verliet, zette viceadmiraal De Haan de achtervolging in en nam tot diep in de nacht de Fransen onder vuur. Duquesne was verrast, maar wist te ontkomen. Aan de zeeslag bij de Etna was de zeeslag bij Stromboli vooraf gegaan tijdens welke De Ruyter had constateerd dat de Franse slagkracht erg taai was, waardoor de strijd in onbeslist eindigde. Na het gevecht bij de Etna was de Nederlands-Spaanse vloot er slecht aan toe en werd besloten de werf bij Palermo aan te doen. Daar liggende sloeg Duquesne op 2 juni 1676 onverbiddelijk toe waarna met de zeeslag bij Palermo zich ontploofde. Meerdere Nederlandse en Spaanse schepen en hun bemanningen gingen op in vuur en vlam. Ook dit keer ging Duquesne niet tot het uiterste en gaf, uit eerbied voor de in zijn kist liggende De Ruyter, de vijand voor de tweede

■ **De Ruyter onderscheidde zich door zijn menselijke kwaliteiten.**



→ De begrafenisstoet komt tot stilstand op de Dam. Lithografie door Carel Christiaan Anthony Last. Uit: *Het leven van Michiel Adriaensz. de Ruyter* door J.J. Belinfante (Den Haag, 1844-1848)

keer de ruimte. Met kunst en vliegwerk wist Callenburgh de Fransen af te schudden en bereikte het door de Spanjaarden bestuurde Napels.

Heerser der Zee

Michiel Adriaenszoon de Ruyter wordt beschouwd als een van de grootste zeehelden uit de Nederlandse geschiedenis. Hij leidde de Staatse vloot in 55 zeeslagen, waaronder 15 grote, en stond bekend om zijn strategisch inzicht, ervaring en persoonlijke leiderschap. De Ruyter onderscheidde zich door zijn menselijke kwaliteiten zoals bescheidenheid, rechtvaardigheid, loyaliteit en vroomheid. Hij waardeerde persoonlijke contacten en overleg, riep regelmatig krijgsraden bijeen en inspireerde zijn officieren door overtuiging en daadkracht. Zijn tactiek combineerde kennis van wind, zeestromen en zeilmanoeuvres met scherp inzicht in de vijand, waardoor De Ruyter als superieur strateeg alom erkenning kreeg. Hij moderniseerde de vloot, zorgde voor goed opgeleide bemanningen en introduceerde gestandaardiseerde schepen en bewapening. De Ruyter was principieel, streefde geen persoonlijke eer na en was een meester in het handhaven van discipline en soberheid. Zijn nalatenschap leeft voort in boeken, historische beschouwingen en kunstwerken. De Ruyter wordt herinnerd als een vrome, moedige en bekwame admiraal, wier levenswandel en toewijding aan het vaderland tot voorbeeld dienen voor toekomstige generaties. De Ruyter wordt herdacht als een uitzonderlijk strategisch en dapper leider. Zijn nalatenschap staat tot op de dag van vandaag symbool voor moed, vakmanschap en plichtsbesef.

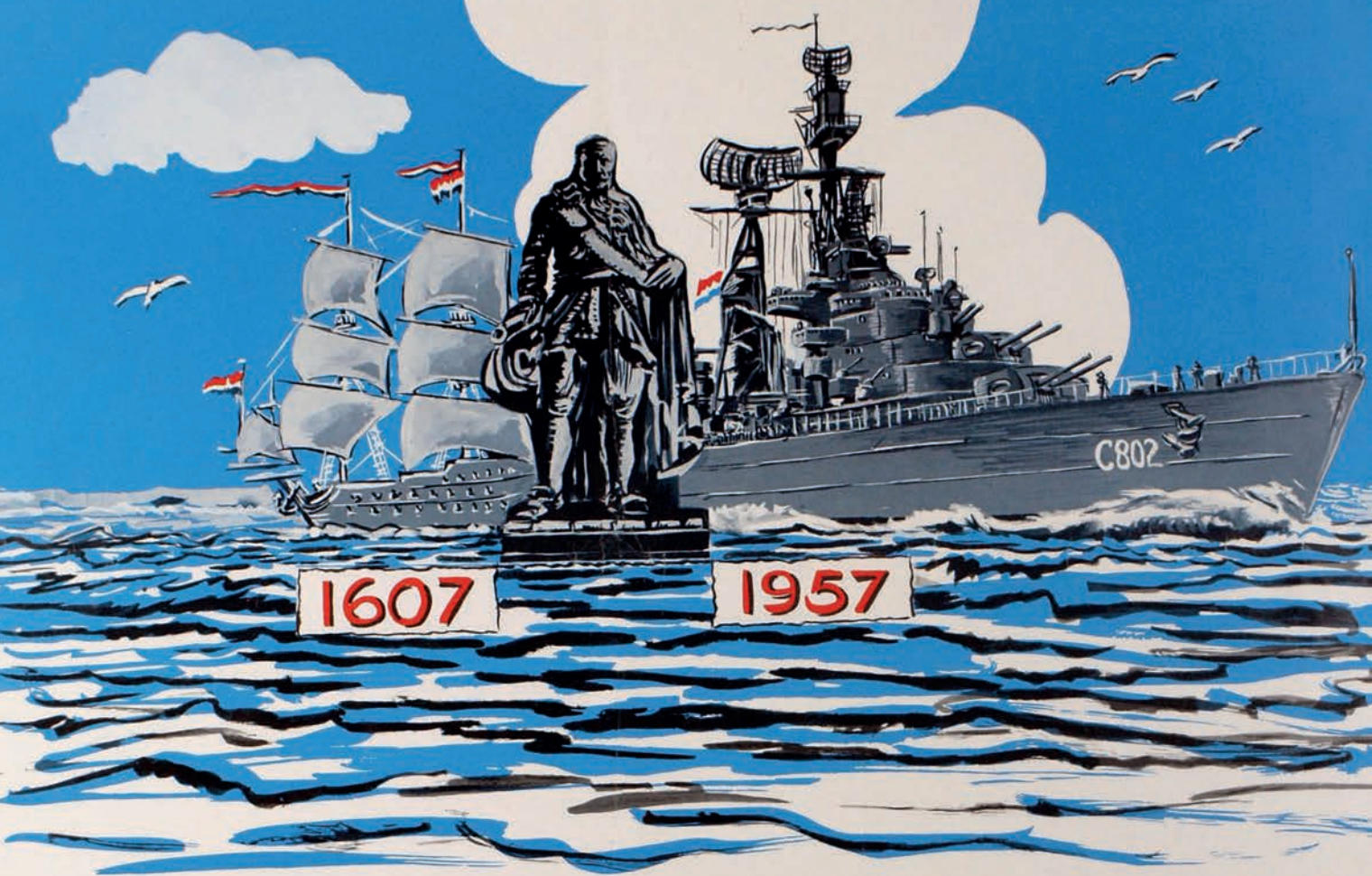
Activiteiten

Dit jaar wordt het 350ste stervensjaar van Michiel Adriaenszoon de Ruyter herdacht. Naar aanleiding daarvan organiseert de Stichting Michiel de Ruyter verschillende activiteiten. Zie daarvoor <https://www.deruyter.org>. In het Marinemuseum in Den Helder is vanaf 30 april de tentoonstelling '1676. Het laatste levensjaar van Michiel de Ruyter' te bezichtigen.

Wilt u meer weten over het laatste levensjaar van De Ruyter, zie: Graddy Boven, 1676. Het laatste levensjaar van Michiel Adriaenszoon de Ruyter (2026), ISBN: 9789464566451.



DE RUYTER HERDENKING VLISSINGEN



Vlootschouw

van 2 t/m 7 juli

Historische landing 2 juli

Openluchtspel 3, 5, 8, 10 juli

Tentoonstelling 3 juli - 16 september

Een verschuivend beeld

De Ruyter herdenkingen (1676-2026)

Tal van tradities spelen heden ten dage nog steeds een rol in onze samenleving. Ook de krijgsmacht kent allerlei tradities met het bijbehorende ceremonieel die van wezenlijk belang zijn voor bijvoorbeeld een goed moreel. Bij de Koninklijke Marine en ook bij de andere krijgsmachtdelen zijn tradities in de kern vaak gebaseerd op historische figuren of glorieuze zee- en veldslagen. Verhalen over deze 'rolmodellen' of memorabele gebeurtenissen zijn een hulpmiddel om de waarden en normen van de militaire organisatie over te brengen op militairen in opleiding.

Dit jaar is het 350 jaar geleden dat admiraal Michiel Adriaensz. de Ruyter op de *Eendracht* overleed aan zijn verwondingen die hij opliep in de Slag bij de Etna (Agosta) op 22 april 1676. Al decennialang is het binnen de Koninklijke Marine traditie om op gezette tijden, zoals bij de herdenking van zijn geboorte- of sterfjaar, stil te staan bij het leven van deze vlootvoogd. Daarnaast droegen en dragen schepen en walinrichtingen zijn naam.

Na zijn overlijden kwam er al vrij snel een soort (zee) heldenverering opgang en organiseerden de zeemacht, steden als Amsterdam en Vlissingen en allerlei maritieme organisaties herdenkingen rond Michiel de Ruyter. Wel creëerde elke tijd zijn eigen held en legde zijn eigen accenten. In deze bijdrage staan de herdenkingen van de afgelopen jaren centraal, de boodschap die de herdenkers wilden meegeven en de accentverschuivingen die in de loop der jaren plaatsvonden.

Michiel Adriaensz. de Ruyter (1607-1676)

De bekendste en meest succesvolle Nederlandse marine-officier aller tijden is ongetwijfeld Michiel Adriaensz. de Ruyter. Hij werd in 1607 te Vlissingen geboren en overleed op de Middellandse Zee aan zijn verwondingen die hij opliep tijdens de Slag bij de Etna in 1676. Op 11-jarige leeftijd ging hij als scheepsjongen naar zee en bracht het in 1665 tot opperbevelhebber van de Staatse vloot. In zijn

tijd was de Republiek betrokken bij tal van conflicten die op zee werden uitgevochten. De hoofdtak van de vloot was het openhouden van de handelsroutes op zee en de verdediging van het grondgebied.

Groot was de invloed van De Ruyter op de ontwikkeling van het concept van veiligheid op en vanuit zee. Hij vervolmaakte de zeetactiek, oefende manoeuvres in vlootverband en verbeterde het seinsysteem en de bevoorradings. De Ruyter had hart voor zijn personeel. Niet voor niets kreeg hij de koosnaam Bestevaer (grootvader). Als een van de eersten erkende hij het primaat van politiek. Aan de politieke partijschappen van zijn tijd, Oranjegezinden versus Staatsgezinden, nam hij weinig deel. Bovendien drukte De Ruyter zijn stempel op de ontwikkeling van amfibische oorlogsvoering. Gedurende zijn maritieme loopbaan maakte hij veelvuldig gebruik van zeesoldaten. Mede dankzij zijn advies werd in 1665 een 'Regiment de Marine', de voorloper van het huidige Korps Mariniers, opgericht. Met een grootschalige amfibische operatie, de Tocht naar Chatham in 1667, schreef de vlootvoogd voor- goed geschiedenis.

■ **Met veel pracht en praal vond in de Nieuwe Kerk te Amsterdam de indrukwekkende staatsbegrafenis plaats.**

→ Affiche met de aankondiging van de festiviteiten bij de De Ruyter Herdenking te Vlissingen in 1957 (bron: Zeeuws Archief, HTA Vlissingen)

De Ruyter herdenkingen (1676-2026)

Op 29 april 1676 overleed de vlootvoogd aan boord van zijn vlaggenschip Eendracht aan de verwondingen, die hij enkele dagen eerder had opgelopen tijdens de Slag bij de Etna. Maanden later, op 30 januari 1677, arriveerde zijn stoffelijk overschot in de Republiek. Onder grote belangstelling vond op donderdag 18 maart 1677 met veel pracht en praal in de Nieuwe Kerk te Amsterdam de indrukwekkende staatsbegrafenis plaats.

Vereeuwigd

In 1681 kwam zijn grafmonument in het koor van de Nieuwe Kerk in Amsterdam gereed. De Haagse beeldhouwer Rombout Verhulst was de vervaardiger. De kist met De Ruyters stoffelijk overschot kreeg een rustplaats in de crypte onder het koor. De Ruyter was de laatste zeeheld die van staatswege zo'n groot marmeren grafmonument kreeg. Een net zo blijvend monument - wel in papier - initieerde zijn zoon Engel de Ruyter. Hij vroeg de Remonstrantse predikant Gerard Brandt een levensbeschrijving van De Ruyter te schrijven. Brandt mocht gebruik maken van nagelaten familiepapieren. Het leven en de daden van De Ruyter beschreef Brandt zeer uitvoerig. Samenvattingen uit scheepsjournalen, vlootlijsten, instructies, brieven en rapporten verwerkte hij in de lopende tekst of plaatste hij in de marges. Vooral na de brand in het Ministerie van Marine in 1844, waarbij een groot gedeelte van de admiraliteitsarchieven verloren ging, nam het belang van Brandts werk toe. Brandt overleed plotseling op 12 oktober 1685. Zijn twee zoons maakten het manuscript druk gereed. In 1687 verscheen de 1.063 pagina's tellende biografie *Het leven en bedryf van den heere Michiel de Ruiter* op de markt. Dit omvangrijke boek is in latere jaren gebruikt als een soort oerbron voor de vele herdenkingen en publicaties over deze vlootvoogd.

Heldenverering start (eind 18e eeuw)

Dankzij een viertal herdrukken van de biografie van Brandt in de jaren 1691 tot 1746 bleef de herinnering aan het leven en de daden van De Ruyter levendig. Vanaf het begin van de Vierde Engelse Zeeoorlog (1780-1784) kwam een voorzichtige heldenverering van De Ruyter opgang. Tijdens de Bataafs-Franse tijd (1795-1813) liep de aandacht voor de vlootvoogd enigszins terug. Maar met de komst van het Koninkrijk der Nederlanden in 1815 was de behoefte aan nationale helden die een verbindende rol konden spelen erg groot. 'Oude' zeehelden werden weer van stal gehaald en hergebruikt als prominente symbolen in nationale identiteit en patriotisme. En De Ruyter was van meet af aan een van hen.

De Belgisch Opstand (1830-1839) gaf een enorme impuls aan het vaderlands gevoel. Er was weinig om trots op te zijn. Na de afscheiding van België was Nederland gere-

duceerd tot een onbetekenende mogendheid. Helden uit het verleden, met name de zeventiende-eeuwers als Piet Hein, Rembrandt en De Ruyter, konden iets van de vergane glorie terughalen. Overal verschenen in de openbare ruimte standbeelden van vaderlandse helden. Ook voor De Ruyter. Op 29 april 1840 legde viceadmiraal O.W. Gobijs in Vlissingen de eerste steen voor het standbeeld van De Ruyter. Ruim een jaar later, op 25 augustus 1841, was het zover. Koning Willem II onthulde toen op de boulevard het beeld van de Amsterdamse beeldhouwer Louis Royer. Het bijbehorende Gedenkschrift wegens de oprichting en ontblooting van het standbeeld vond grote aftrek onder officieren en minderen binnen de zeemacht.

Herdenkingen (19e -20ste eeuw)

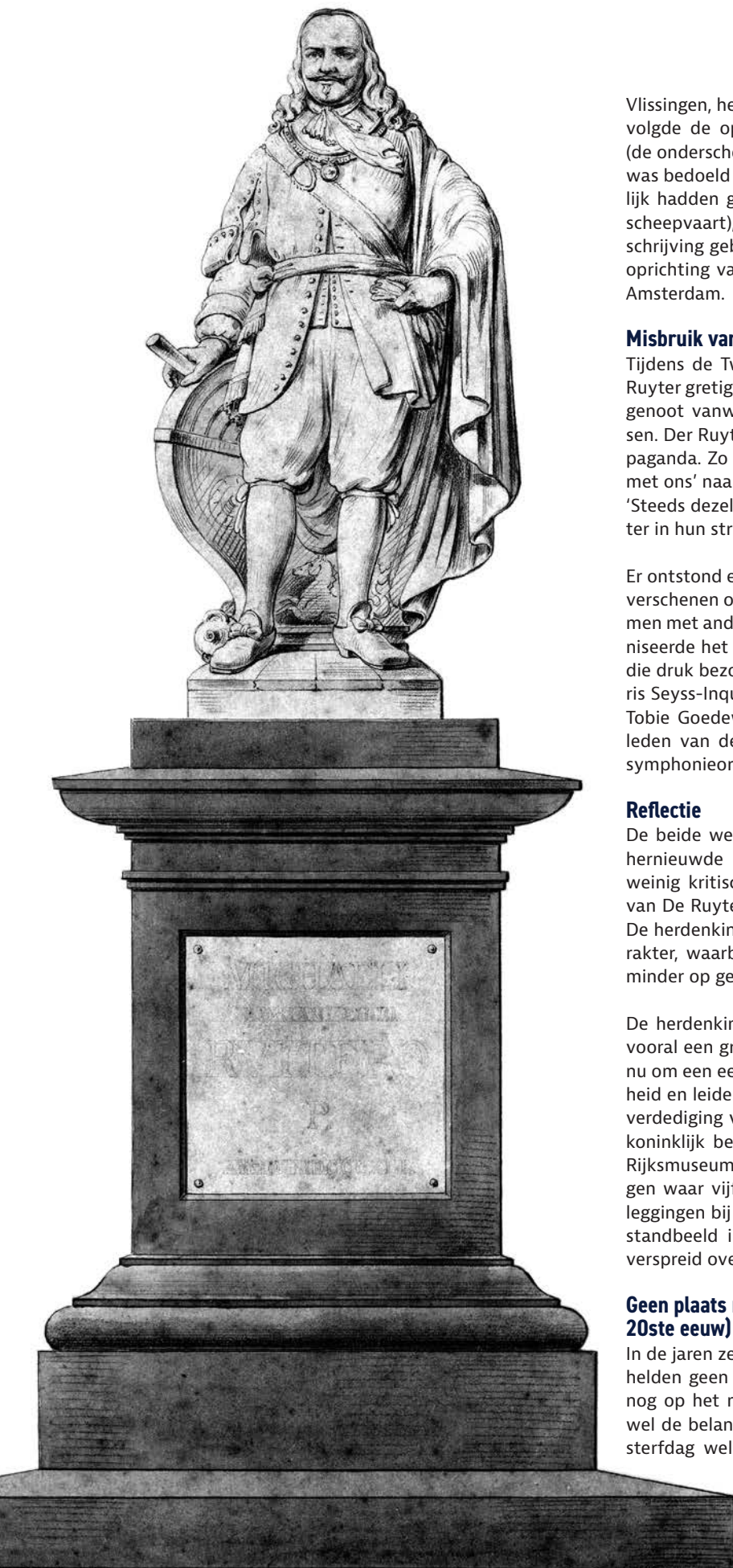
Zeehelden dienden als verbindende figuren in een tijd van natievorming. Wel werden hun daden vaak romantisch en heroïsch voorgesteld. Als enige bereikte De Ruyter een ongeëvenaarde (zee)heldenstatus. Rond de herdenkingen van het jaar zijn geboorte of overlijden vonden allerlei evenementen plaats. Vanaf het eerste moment was de Koninklijke Marine bij deze activiteiten in meer of mindere mate betrokken.

In 1876 organiseerden de steden Amsterdam en Vlissingen rond zijn 200ste sterfdag elk een grote herdenking. Hierbij stond 'den roem en deugden van Nêerlands grooten admiraal Michiel Adriaensz. de Ruyter' centraal. Wel eindigde toen de herdenking in Vlissingen in mineur. 's Nachts hadden onverlaten de krans weggehaald. Pas een dag later werd die in de stad teruggevonden. Ook op de Kweekschool voor Zeevaart in Leiden, het toenmalige opleidingsinstituut voor de laagste rangen bij de Koninklijke Marine, stond de commandant stil bij zijn overlijden in 1676. De matrozen in spe kregen De Ruyter voorgeschoteld 'als voorbeeld van den braven, trouwhartigen Hollander uit het heldentijdperk onzer geschiedenis' (...) en die de vlag 'ongeschonden had bewaard en na menigen kloekmoedigen strijd had bezegeld met zijn bloed'.

De heldenverering van De Ruyter nam in de loop der jaren nog meer toe en liep enigszins parallel met de Rembrandt-cultus. Rond Rembrandts 300ste geboortjaar vonden in 1906 talloze herdenkingen en evenementen plaats. Zij vormden een soort opmaat voor de eerste grootschalige nationale herdenking van de 300ste geboortedag van De Ruyter in 1907. Het centrale thema was de verheerlijking van De Ruyter als nationale zeeheld, met de nadruk op vaderlandsliefde en nationale eenheid, het zeevarende verleden van Nederland, heldendom, plichtsbesef en De Ruyter als moreel voorbeeld.

De herdenking paste ook in de tijdgeest van het begin van de twintigste eeuw: er was veel aandacht voor het nationaal bewustzijn, men was trots op de Gouden Eeuw en op de marine als symbool van nationale macht. Dat kwam terug in toespraken, tentoonstellingen, jeugdboeken en festiviteiten. Het Nationaal De Ruyter-comité onder voorzitterschap van oud-minister van Marine, VADMA. G. Ellis, gebruikte de De Ruyter-herdenking als een soort kapstok om geld in te zamelen. De opbrengst was bedoeld voor de realisatie van een viertal zaken. Bovenaan stond de financiering van een uitbreiding van de Zeevaartschool te

■ **De herdenking paste ook in de tijdgeest van het begin van de twintigste eeuw: er was veel aandacht voor het nationaal bewustzijn.**



Vlissingen, het latere Maritiem Instituut de Ruyter, daarna volgde de oprichting van het fonds De Ruytermedaille (de onderscheiding zou elke vijf jaar worden uitgereikt en was bedoeld voor personen die zich bijzonder verdienstelijk hadden gemaakt op het gebied van de Nederlandse scheepvaart), als derde het publiceren van een levensbeschrijving gebaseerd op nieuw onderzoek en tenslotte de oprichting van een historisch zeevaartkundig museum te Amsterdam.

Misbruik van De Ruyter (1940-1945)

Tijdens de Tweede Wereldoorlog namen de Duitsers De Ruyter gretig in gebruik. Zij zagen in hem een ideale bondgenoot vanwege zijn voortdurende strijd met de Engelsen. Der Ruyter paste uitstekend in hun anti-Engelse propaganda. Zo verwezen zij op een wervingsaffiche 'Strijdt met ons' naar de Slag bij Kijkduin in 1673 onder het motto 'Steeds dezelfde vijand! 1673-1943' en gebruikten De Ruyter in hun strijd tegen het bolsjewisme.

Er ontstond een ware De Ruyter-hype. Diverse publicaties verschenen over deze grote Nederlander. Ook kreeg hij samen met andere zeehelden een postzegel. En in 1942 organiseerde het Rijksmuseum een De Ruyter-tentoonstelling die druk bezocht werd, onder andere door rijkscommissaris Seyss-Inquart en NSB-coryfeeën als Anton Mussert en Tobie Goedewaagen. Nog in 1944 bezongen vijfhonderd leden van de Nationale Jeugdstorm, begeleid door een symphonieorkest, hun held in een De Ruytercantate.

Reflectie

De beide wereldoorlogen en dekolonisatie zorgden voor hernieuwde reflectie op de nationale geschiedenis. De weinig kritische zeeheldenverering verdween. Het leven van De Ruyter werd in een historische context geplaatst. De herdenkingen kregen een ceremonieel en cultureel karakter, waarbij de nadruk meer lag op vakmanschap en minder op gewonnen zeeslagen.

De herdenking van zijn 350ste geboortjaar in 1957 was vooral een groots nationaal herinneringsjaar. Het draaide nu om een eerbetoon aan De Ruyter die door zijn dapperheid en leiderschap in oorlogstijd had bijgedragen aan de verdediging van het vaderland. Er waren ceremonies met koninklijk bezoek, tentoonstellingen in bijvoorbeeld het Rijksmuseum in Amsterdam, een vlootshow in Vlissingen waar vijftien marineschepen aan deelnamen, kransleggingen bij zijn grafmonument in Amsterdam en bij het standbeeld in Vlissingen en diverse andere activiteiten verspreid over het land.

Geen plaats meer voor De Ruyter (jaren '70 van de 20ste eeuw)

In de jaren zeventig van de vorige eeuw was er voor (zee) helden geen plaats meer. Hoewel in 1972 de vlootvoogd nog op het nieuwe biljet van 100 gulden prijkte, verliep wel de belangstelling voor hem. In 1976 werd zijn 300ste sterfdag wel herdacht, maar de manier waarop dit ge-

→ Tekening van het De Ruyter monument te Vlissingen, ca. 1841 (bron: Zeeuws Archief, HTA Vlissingen)



→ Propagandaposter (bron: Canadian War Museum)



→ Wervingsaffiche voor de Waffen SS (bron: collectie NIOD)

beurde was totaal anders. Het toenmalige kabinet Den Uyl distantieerde zich nadrukkelijk van een traditionele nationale heldenverering of grootscheepse vieringen. In plaats daarvan moest de herdenking sober zijn, in de geest van het pacifisme staan en terughoudendheid tegenover militarisme en nationale heroïek uitstralen. In het bijzijn van koningin Juliana was er een plichtmatige, sobere plechtigheid bij het praalgraf van De Ruyter in de Nieuwe Kerk in Amsterdam. In Vlissingen werd een dag voor de plaatselijke herdenking het standbeeld op de boulevard zelfs met verf besmeurd en moest in allerijl hersteld worden. Verder waren er wel tentoonstellingen in Den Helder, Delfzijl en Vlissingen en enkele programma's op radio en televisie. Min of meer toevallig werd op 3 juni van datzelfde jaar het geleidewapenregat Hr.Ms. *De Ruyter* in Vlissingen in dienst gesteld.

■ Dit jaar zal er geen grootschalige herdenking plaatsvinden van zijn 350ste sterfdag.

Om het tij enigszins te keren en te voorkomen dat De Ruyter in de vergetelheid zou raken richtte een verre nazaat van De Ruyter in 1997 een stichting op om de nagedachtenis aan de luitenant-admiraal levend te houden, te bevorderen en zijn historische betekenis te belichten. Nog steeds organiseert deze stichting jaarlijks in de Nieuwe Kerk te Amsterdam bij het praalgraf van De Ruyter een herdenking.

Een laatste hoogtepunt?

Bij de landelijke verkiezing van de grootste Nederlander in 2004 eindigde Michiel De Ruyter onverwachts op nr. 7. Drie jaar later (2007) werd De Ruyters 400ste geboortjaar weer groots gevierd. De Stichting 400 jaar Michiel de Ruyter speelde als initiatiefnemer een belangrijke rol in de herdenkingsactiviteiten. Het herdenkingsjaar moest de herinneringen aan de zeventiende-eeuwse zeeheld levend houden en het 'maritiem besef' in Nederland bevorderen. Aan de figuur van De Ruyter werden drie thema's gekoppeld die verschillende aspecten belichaamden: Held van Nederland, Nederland Waterland en Samen Nederland. De vlootdagen in Den Helder en de Wereldhavendagen in Rotterdam stonden in het teken van De Ruyter. De Koninklijke Marine en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH) waren daarnaast bij tal van activiteiten betrokken, zoals de grote vlootshow op de rede van Vlissingen, tentoonstellingen, symposia, lezingen en publicaties.

In laatste jaren ontstonden er discussies over het koloniale verleden en de rol die zeehelden speelden in slavernij, kolonisatie en geweld. Waren Piet Hein, Michiel de Ruyter en Witte de With al dan niet betrokken bij slavenhandel? Gelijktijdig groeide bij de traditionele herdenkingen de neiging tot contextualisering. Er kwamen informatieborden met uitleg bij monumenten, of zelfs herziening van standbeelden en straatnamen.

Dit jaar zal er geen grootschalige herdenking plaatsvinden van zijn 350ste sterfdag. Alleen de eerder genoemde stichting ter nagedachtenis van De Ruyter organiseert een tweetal symposia. De herdenking van zeehelden is namelijk veranderd van een symbool van militaire en nationale glorie naar een gesprek over identiteit, koloniale erfenis en de vraag hoe een land met zijn geschiedenis omgaat. En het lijkt erop dat Michiel de Ruyter tegenwoordig vooral wordt ingezet als een spreekbuis voor hedendaagse belangen. Desondanks vormen veel van De Ruyters ideeën nog steeds de basis van het huidige maritieme optreden bij de Koninklijke Marine. Hij was de eerste die zowel op volle zee als in kustgebieden opereerde. Zijn veelzijdige leiderschapsgaven, nautische kwaliteiten en loyaliteit aan het politieke gezag worden nog steeds als voorbeeld genomen. Niet voor niets kan elke adelborst nog steeds op het KIM de legendarische woorden van De Ruyter lezen:

‘De Heeren hebben my niet te verzoeken, maar te gebieden, en al wierdt my bevoelen ‘s Landts vlagh op één enkel schip te voeren, ik zou daarmee t’ zee gaan; en daar de Heeren Staaten hunne vlagh betrouwen, zal ik myn leven waagen’.

De Ruyter en de Koninklijke Marine zullen onlosmakelijk met elkaar verbonden blijven. Veel marineschepen heb-

→ **Herdenking van de 350ste geboortedag van Michiel de Ruyter in Vlissingen in aanwezigheid van Koningin Juliana en prins Bernhard, 1957. De Hongaarse predikant ds. J.A.I. Zaborsky houdt een toespraak (foto: collectie NIMH)**

ben de naam De Ruyter gedragen. Heden is deze toebedeeld aan één van de vier luchtverdedigings- en commandofregatten. Hiermee onderstreept de Koninklijke Marine de historische band met deze expeditionaire vlootvoogd die 350 jaar geleden overleed aan zijn verwondingen opgelopen in ‘s lands dienst.

Dr. Adri P. van Vliet is maritiem historicus. Hij was tot medio 2022 plaatsvervangend directeur van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Archieven

Nationaal Archief, Den Haag

- Archief van Michiel Adriaensz de Ruyter en zijn naaste verwanten en nakomelingen, 1587-1982

Nederlands Instituut voor Militaire Historie, Den Haag

- Persoonsdocumentatie, De Ruyter

Zeeuwsarchief, Middelburg

- Oudarchief Vlissingen

- Verzameling inzake M.A. de Ruyter, 1660-1960

Literatuur

- Beckers, A.E., ‘George Alan Forbes ontvangt De Ruytermedaille voor konvooi PQ-16’, in: *Marineblad* 136 (2026) nr. 1, 40-44.

- Borsboom, M., ‘Column Matthieu Borsboom’, in: H. Veenendaal en R. Okhuijsen, *Strategen van Catan. Van Bordspel naar Boardroom* (Amsterdam 2014) 68-73.

- Brandt, G., *Het leven en bedryf van den heere Michiel de Ruiter* (Amsterdam 1687).

- Daalder, R., ‘Michiel de Ruyter, een bruikbare zeeheld’, in: *Nehalennia* 2007 nr. 156, 13-27.

- Deursen, A.Th. van, J.R. Bruijn en J.E. Korteweg, De admiraal. *De Wereld van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Franeker 2007).

- Flipse, E., ‘Noyt kuste hij zijn eijgen handen’. *Het leiderschap van Michiel Adriaensz. De Ruyter 1607-1676* (Den Haag 2006).

- *Jaarboek Koninklijke Marine 1957* (Den Haag 1958) 139-142.

- Janzen, M., *Denken als een generaal. Twaalf slimme strategieën van het slagveld (Zaltbommel 2012)*.

- Kamphuis, P., *Op mars met tradities. De Traditiecommissies van Oorlog en van de Krijgsmacht in actie (1946-2021)* (Den Haag 2024).

- Prud’homme van Reine, R., *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam/Antwerpen 1996).

- Prud’homme van Reine, R., *Het zeeheldenboek. Geroemde en verguisde admiraals* (Amsterdam/Antwerpen 2025).

- Tramper, A., ‘Michiel de Ruyter op een voetstuk’, in: *Zeelandboek* 10 (2006) 203-213.



Angst als belangrijkste drijfveer

Het atoomtijdperk werd op 16 juli 1945 ingeluid met de ontploffing van de eerste atoombom in de woestijn van New Mexico. De Verenigde Staten hadden de race om de bom te bouwen gewonnen en lieten de andere kandidaten – en vooral Duitsland en Japan – ver achter zich. Dat was tevens het startsein voor een kernwapenwedloop. De Sovjet-Unie had een bom in 1949, Groot-Brittannië in 1952, Frankrijk in 1960, China in 1964, Israël in 1969. De VS, Groot-Brittannië, China en Frankrijk verwierven tussen 1954 en 1968 ook de waterstofbom.

Door het atoomtijdperk veranderde de internationale politiek wezenlijk. Aan de ene kant zetten de kernwapens, en dan met name de waterstofbom, het voortbestaan van de mensheid op het spel. Aan de andere kant hield het schrikbeeld van een nucleaire holocaust de VS en de Sovjet-Unie in bedwang. Misschien wel het gevaarlijkste moment uit de Koude Oorlog was de Cubaanse raketcrisis in 1962 toen de spanning tussen de twee supermogendheden korte tijd hoog opliep nadat de Amerikanen hadden ontdekt dat de Sovjet-Unie raketinstallaties op Cuba had gebouwd. Het was ook een keerpunt in de geschiedenis van de kernwapenwedloop. 'De kwetsbaarheid van beide landen leidde tot een politiek van detente', aldus de Oekraïense historicus Serhii Plokhly in zijn *Het atoomtijdperk*. Het bracht Washington en Moskou tot de ondertekening van enkele wapenbeheersingsovereenkomsten zoals het ABM-verdrag over de beperking van antiballistische raketten uit 1972 en het INF-verdrag uit 1987 dat middellangeafstandsraketten verbood. Kortstondig leek het einde van de Koude Oorlog het einde van de kernwapenwedloop in te luiden. Een aantal landen dat in het bezit was van een atoombom besloot deze op te geven. Maar deze periode van non-proliferatie zou niet lang duren. Ze eindigde in 1998 toen India en Pakistan kernproeven uitvoerden. In 2006 sloot Noord-Korea zich aan bij de atoomclub die thans uit negen landen bestaat.

Sindsdien is een nieuwe wapenwedloop aan de gang die bovendien steeds minder gereguleerd is. Een belangrijk moment was in 2002 toen de VS uit het ABM-verdrag stapten. Dat was een krachtig signaal naar de rest van de wereld dat het tijdperk van wapenbeheersing dat begin jaren zeventig was ingezet, definitief voorbij was. De officiële reden voor die terugtrekking was de heropleving van plannen voor de bouw van het door president Reagan beoogde SDI-raketafweersysteem, deze keer

ter bescherming tegen Noord-Korea en Iran. Rusland en China vermoedden dat het systeem in werkelijkheid op hen gericht was. In 2019 schortte president Trump de uitvoering van de verplichtingen van het INF-verdrag op omdat hij vond dat Rusland de bepalingen van het verdrag schond. Een dag later werd ook door Moskou het verdrag opgeschort.

Plokhly is hoogleraar in Harvard. Hij publiceerde onder meer *Nuclear folly* (2021), een geschiedenis van de Cubaanse raketcrisis van 1962. In *Het atoomtijdperk* wil Plokhly bestuderen waarom individuele landen een kernwapenarsenaal opbouwden. En waarom andere landen daartoe niet overgingen of besloten de kernwapens die ze bezaten op te geven. Die laatste vraag werd vooral ingegeven door het Memorandum van Boedapest van 1994 waarbij werd overeengekomen dat Oekraïne, Belarus en Kazachstan hun nucleaire wapens zouden opgeven in ruil voor veiligheidsgaranties van de VS en Rusland. Was dat een model voor de rest van de wereld om tot ontwapening en non-proliferatie te komen? 'Toen ik mijn onderzoek en schrijfwerk had afgerond', schrijft Plokhly, 'kwam het antwoord – een volmondig 'nee' – met de uitbraak van de Russisch-Oekraïense Oorlog, het grootste militaire conflict in Europa sinds 1945.

Plokhly toont zich een uitstekend verteller. Bijvoorbeeld over het Amerikaanse streven om eerder dan de nazi-Duitsland te beschikken over een atoombom, over de (dankzij spionage) succesvolle inhaalrace van de Sovjet-Unie, of over de Cuba-crisis. Die hoofdstukken zijn hoogtepunten in deze breed opgezette geschiedenis van de kernwapenwedloop. Het boek is zó breed opgezet, dat het bijna vanzelfsprekend is dat de lezer af en toe onderwerpen mist. Zo besteedt Plokhly geen aandacht aan de gevolgen van het atoomtijdperk voor de militaire strategie. Wat voor oorlogen werden voorbereid aan NAVO en Warschaupact-zijde? Omdat de auteur herhaaldelijk beklemtoont dat hij wil weten waarom sommige landen hun nucleaire ambities opgaven, bevreedt het enigszins dat hij in de epiloog ineens – terloops – rept van West-Duitse en Zweedse plannen voor een atoomwapen tijdens de Koude Oorlog.

Het centrale argument in *Het atoomtijdperk* is dat angst de belangrijkste drijfveer achter de nucleaire proliferatie is: de angst voor een aanval met kernwapens door een andere staat of voor een superieure conventionele

■ De oorlog in Oekraïne is een nieuwe fase in het atoomtijdperk.

macht. 'Als India een atoombom bouwt, zullen we gras of bladeren eten, [...] maar we zullen er ook een hebben. We hebben geen keus,' zei in 1965 Zulfikar Ali Bhutto de toekomstige premier van Pakistan, India's aartsrivaal. Tegelijkertijd laat Plokhy echter zien dat ook geheel andere motieven een rol speelden. Zo hoopten vooral Groot-Brittannië en Frankrijk in de jaren 1950 door het bezit van kernwapens hun status van grote mogendheid te behouden en zich minder afhankelijk te maken van de VS.

In de epiloog legt Plokhy de nadruk op de oorlog in Oekraïne als voorbeeld van wat hij 'de nieuwe fase van het atoomtijdperk' noemt: het 'roekeloze dreigen' van Moskou met kernwapens tegen een kernwapenvrij land en het tot doelwit maken van kerncentrales. Overigens moest de auteur in interviews bij het verschijnen van zijn boek (onder meer met Gideon Rachman van *The Financial Times*) toegeven dat het taboe op het gebruik van atoomwapens toch nog steeds stand houdt. Na zware druk van de VS en vooral vanuit China, matigde Vladimir Poetin zijn toon ter zake.

Plokhy rondde zijn boek eind 2024 af, dat wil zeggen vóór de terugkeer van Donald Trump in het Witte Huis de NAVO op haar grondvesten deed schudden, en al helemaal vóór het begin van de oorlog van de VS en Israël tegen Iran. *Het atoomtijdperk* is daardoor echter niet minder actueel. Het laatste hoofdstuk is gewijd aan een ander nieuw onderdeel van de wapenwedloop: de preventieve oorlog om proliferatie te voorkomen. In de jaren 1950 en 1960 overwogen de Amerikanen weliswaar een aanval op Chinese nucleaire installaties, maar gingen daar nooit toe over – de risico's werden te groot geacht. Sinds begin deze eeuw kijkt men daar anders tegen aan, zoals bleek uit de Amerikaanse oorlog in Irak van 2003 en de vermeende Amerikaans-Israëlische pogingen in 2010 om het Iraanse programma met een cyberaanval te stoppen. Plokhy waarschuwt dat preventieve oorlogen geen oplossing zijn voor het falen van de non-proliferatiestrategie; ze zullen de internationale spanningen alleen maar

■ Plokhy is zeer pessimistisch over de ongecontroleerde wedloop.

doen toenemen. Bovendien zullen kernwapenvrije landen ertoe gedreven worden uit angst ook kernwapens aan te schaffen. Sancties zijn trouwens ook geen oplossing. De geschiedenis wijst uit dat zelfs een arm land als Noord-Korea een bom kan verwerven als het daartoe vastbesloten is. 'Willen we het bestaande systeem verbeteren, dan moeten de kernmachten de solidariteit die daaraan ten grondslag lag nieuw leven inblazen.' Maar Plokhy is zeer pessimistisch over de ongecontroleerde wedloop: 'Het risico op een kernoorlog is sinds de Cubacrisis niet meer zo hoog geweest.'

Al met al is *Het atoomtijdperk* een goed gedocumenteerd en vlot geschreven inleiding voor een breed publiek.

J.W.L. Brouwer



Het atoomtijdperk
Een ijzige strijd om wapens, macht en voortbestaan

Auteur: Serhii Plokhy
Uitgever: Querido Facto
(Amsterdam 2025)
Omvang: 422 blz
Prijs: € 29,99
ISBN: 9789025319854

Recenseren voor het *Marineblad*



Heeft u recent een boek gelezen dat aansluit bij het maritiem-militaire karakter van het *Marineblad*? Of heeft u juist een publicatie gezien waarvan u zeker weet dat een beoordeling niet mag ontbreken? U bent van harte welkom een recensie aan te leveren.

SCAN DE
QR-CODE:



Meer informatie over het aanleveren van kopij vindt u op www.marineblad.nl/aanleveren-kopij, of via de QR-code.

Signalementen



European Navies & Global Challenges Proceedings of the Rotterdam Seapower Symposium, 6-8 april 2025

Auteur	Anselm van der Peet & Roy de Ruiter (red.)
Uitgever	NLDA & NIMH, Breda (2026)
Omvang	243 blz
Prijs	Gratis PDF via marineblad.nl
ISBN	9789493124448

Deze bundel brengt de bijdragen samen van het Rotterdam Seapower Symposium (april 2025), waaraan veertien internationale academici en professionals op het gebied van het maritieme domein deelnamen. Thema's als veiligheid in de Noordzee en Oostzee, trans-Atlantische verhoudingen, de Indo-Pacifische regio en Europese marinescheepsbouw komen uitgebreid aan bod. Vanuit overwegend Europees perspectief wordt het debat over maritieme strategie nieuw leven ingeblazen — een initiatief dat mede voortkomt uit discussies in het *Marineblad* zelf. De bundel is gratis digitaal beschikbaar.



Seapower A guide to the 21st century, 5th edition

Auteur	Geoffrey Till
Uitgever	Routledge, London (2026)
Omvang	438 blz
Prijs	€ 62,99
ISBN	9781032877341

Deze vijfde, herziene editie van Tills standaardwerk over *seapower* biedt een actueel overzicht van de rol van marines in een veranderende strategische omgeving. Nieuwe hoofdstukken behandelen de Houthis-aanvallen op scheepvaart in de Rode Zee, de oorlogen in Oekraïne en Gaza, spanningen in de Indo-Pacifische regio en het opkomende concept van 'zeebodembeheersing'. Het boek blijft essentiële literatuur voor iedereen die zich bezighoudt

met maritieme strategie, zeemacht en internationale veiligheid — zowel studenten als actief dienende officieren.



Ken mijn kracht 75 jaar Marinierskazerne Savaneta op Aruba

Auteur	Alex van Etten, Ronald Poetiray & Jan Scholing (red.)
Uitgever	Stichting Uitgeverij Klus op Dek, Colmschate (2026)
Omvang	219 blz
Prijs	€ 38,95
ISBN	9789083400822

Dit rijk geïllustreerde boek vormt een ode aan 75 jaar Korps Mariniers op Aruba. Via herinneringen van oud-commandanten, dienstplichtigen en lokale medewerkers wordt het leven op de Marinierskazerne Savaneta levendig beschreven: van jungle-operaties in het Caribisch gebied en gezamenlijke oefeningen met Franse en Amerikaanse mariniers tot hulpverlening aan Saba tijdens een orkaan. Het boek toont hoe deze strategisch gelegen basis in het Koninkrijk der Nederlanden tegelijk operationeel steunpunt én gemeenschap is – een waardevolle bijdrage aan de geschiedenis van de Nederlandse zeestrijdkrachten



Breaking the New Axis A U.S. Grand Strategy for Eurasia

Auteur	Seth Cropsey & Harry Halem
Uitgever	Naval Institute Press, Annapolis MD (2026)
Omvang	304 blz
Prijs	\$ 39,95
ISBN	9798899190025

Cropsey en Halem analyseren de gecoördineerde dreiging van China, Rusland en Iran en presenteren een Amerikaanse 'Grand Strategy' om deze te counteren. Het werk richt zich op Eurazië als strategisch zwaartepunt en identifi-

ceert de interne zwakheden van de drie mogendheden. Praktische aanbevelingen omvatten het versterken van de defensie-industrie, het hervormen van commando- en controlestructuren en het consolideren van allianties. Voor maritieme strategen biedt het boek waardevolle inzichten in de rol van zee-macht binnen een brede Euraziatische strategie.



Ready or Not The military readiness paradox

Auteur	Benjamin A. Hull
Uitgever	Marine Corps University Press, Quantico VA (2026)
Omvang	386 blz
Prijs	Gratis PDF via usmcu.edu
ISBN	9798987849224

Gereedheid is een begrip dat binnen Defensie veelvuldig wordt gebruikt, maar zelden goed begrepen. Hull, voormalig reserveofficier bij het US Marine Corps en expert op het gebied van gereedheidsrapportage, analyseert de fundamentele tekortkomingen in de huidige meetmethoden. Het boek reikt verder dan een momentopname van beschikbare capaciteit en biedt een vooruitkijkend kader voor strategische besluitvorming. Hoewel de focus ligt op het Amerikaanse Ministerie van Defensie, zijn de inzichten breed toepasbaar – ook voor andere krijgsmachten, waaronder de Koninklijke Marine.

Twée dagen lang onderdompelen in Seapower



Foto's: KVMO & Guus Baks fotografie

Op woensdag 15 april vond op de Van Ghentkazerne te Rotterdam, met ondersteuning van het Commando Zeestrijdkrachten, het KVMO Seapower Symposium plaats. In een volle Johan de Witt-zaal brachten interessante sprekers hun visie op de verschillende operatieterrainen van de Koninklijke Marine naar voren.

Dagvoorzitter KLTZ Peters navigeerde het publiek langs de belangrijkste maritieme aandachtsgedebieden. Met presentaties over de Noordzee door Cdre De van der Schueren, het Caribisch gebied door KOLMARN Scheltema, het Arctisch gebied door Karen van Loon en VADM b.d. Bekkering van Instituut Clingendael, de Trans-Atlantische relatie door KTZ dr. De Ruiter en afsluitend de Indo-Pacific door CAPT *Marine Nationale* Rossignol. Kolonel Rossignol maakte deel uit van een fijne delegatie vanuit Frankrijk, met dank aan de Franse defensieattaché in Nederland CAPT MN Jonnet. Daarnaast stonden sprekers en publiek in diverse paneldiscussies stil bij de actuele ontwikkelingen in het Midden-Oosten. Met name de Straat van Hormuz. De rode draad van de dag was dat we veel beter moeten begrijpen waar Nederlandse en Europese belangen liggen en hoe we die kunnen beschermen. Het maritieme domein en de rol van de zee zijn daarbij van evident belang.

De dag werd afgesloten met de presentatie van het boek 'European Navies and Global Challenges': de opbrengst van het Rotterdam Seapower Symposium dat vorig jaar werd georganiseerd door de Faculteit Militaire Wetenschappen en het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. Eindredacteur dr. Anselm van der Peet reikte het boek uit aan de Korpscommandant brigade-generaal der mariniers Moerman. De KVMO is vereerd aan deze publicatie een bijdrage te hebben geleverd.



European Navies and Global Challenges (2026) kan gratis gedownload worden (PDF) via www.marineblad.nl, of via deze QR-code.

Commandeur Acda-lezing

De avond vóór het symposium organiseerde het *Marineblad* de allereerste Commandeur Acda-lezing. Op de historische werf van de voormalige Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) kwamen officieren, strategen en deskundigen bijeen. In het jaar dat het *Marineblad* zijn 140-jarig jubileum viert, bood de Britse maritiem strateeg professor Geoffrey Till de aanwezigen zijn visie op elementen van *Seapower* in het huidige, turbulente geopolitieke klimaat.

De lezing is vernoemd naar de vorig jaar overleden Commandeur b.d. Gerard Acda (1940-2025). Als vlagofficier KIM, redactielid *Marineblad* en gepromoveerd maritiem historicus ('Op de deining van wetenschap', 2019) pleitte hij onvermoeibaar voor een dieper intellectueel begrip van het officiersberoep en had hij de overtuiging dat een officier zowel een vakman als een student behoort te zijn. Zeer waardevol was de aanwezigheid van de familie Acda.

Geoffrey Till: 'Be aware, by being there'

Emeritus professor aan het King's College Geoffrey Till nam de genodigden mee in de nieuwste inzichten van zijn standaardwerk 'Seapower. A Guide to the 21st century'. In een tijd waarin geopolitieke verhoudingen verschuiven en de definitie van *seapower* continu wordt uitgedaagd, benadrukte Till dat de zee het centrale toneel blijft van wereldwijde stabiliteit en conflict. Zo citeerde hij 'The balance of trade is in fact the balance of power' en pleitte hij voor een 'comprehensive approach' om maritiem effect te creëren: 'everything is connected to everything else'.

De lezing markeerde tevens een mijlpaal voor het organiserende *Marineblad* en benadrukte de missie van het KVMO-orgaan: niet slechts het vastleggen van historie, maar het aanjagen van de kritische dialoog die nodig is



voor de toekomst van onze marine. Het was voor de redactie een eer om een divers gezelschap van leden van de admiraliteit, academici, deskundigen en internationale gasten te verwelkomen.

De lezing werd afgesloten met een interactieve discussie tussen spreker en publiek, waarbij Till uitgebreid in ging op inzichten van de aanwezigen. Zo zagen onder andere Plaatsvervangend Commandant Zeestrijdkrachten generaal-majoor der mariniers Rob de Wit en BRIGGENMARNIS Ivo Moerman kans hun vragen voor te leggen. Het geheel werd afgesloten met een dankwoord van de familie Acda. De organisatie kijkt terug op een bijzonder geslaagde avond, met fijn gezelschap op een unieke locatie.

Twee zeer geslaagde evenementen. Zoals KVMO-voorzitter KLTZ (LD) Joris ten Berg bij de opening van het KVMO-Seapower Symposium zei: 'We leven in interessante tijden en de actuele geopolitieke ontwikkelingen maken ons weer bewust van het belang van *seapower*'.





DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN
MARINEOFFICIEREN

Bezoek het *Marineblad* op Veteranendag 2026!

Zaterdag 27 juni vindt in Den Haag de Nederlandse Veteranendag plaats. Namens de KVMO is het *Marineblad* voor de tweede keer met een eigen stand op het Malieveld aanwezig. Onder leiding van secretaris LTZ2OC Kenneth Lelieveld en eindredacteur Bas Naafs wordt gewerkt aan een prachtige verzamelplek voor KVMO-leden, trouwe lezers, auteurs, medewerkers en natuurlijk alle geïnteresseerden die speciaal voor Veteranendag naar het Malieveld afreizen. U bent allen van harte welkom!



Het Malieveld staat in de laatste zaterdag van juni bol van activiteiten voor jong en oud. Het biedt voor veteranen een plaats van samenkomst en voor de jongere generaties een plek om kennis te maken met de krijgsmacht en de vele daaraan gelieerde organisaties en industrieën. Marine, marechaussee, land- en luchtmacht krachten bundelen onder begeleiding van het Nederlands Veteraneninstituut (NLVi) de krachten voor een onvergetelijke dag.

Meer informatie over Veteranendag 2026, waaronder het programma, kunt u vinden op www.veteranendag.nl.

Vakantiesluiting KVMO

Het KVMO-secretariaat is in de zomerperiode gesloten van 25 juni tot en met 19 juli. Bij vragen kunt u een bericht achterlaten via het antwoordapparaat, of een email sturen naar info@kvmo.nl. Na genoemde sluitingsperiode zal zo spoedig mogelijk contact met u worden opgenomen.

pexels.com



IN MEMORIAM

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

KTZ b.d. **L.L. Blok** († 3 februari 2026)
LTZ2OC b.d. **A. Craane** († 7 april 2026)
LTZ1E b.d. **J. Kamerman** († 13 maart 2026)

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

Ereleden:

KOLMARN b.d. A.H.P. Knoppien
KTZ b.d. L.J.M. Smit
KTZA b.d. drs. T.G.D. Steenbeek
KLTZ b.d. mr. O.W. Borgeld
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. Scheeper-Schoon
Namens Afdeling Midden
KLTZ drs. M.M.H. Heijligers
Namens Afdeling Zuid
KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
Namens Afdeling Caribisch gebied
Vacant
Namens Werkgroep Postactieven
KLTZ b.d. J.B.M. Ouwens
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 b.d. ir. M.R.J. van 't Holt MBA
Namens Werkgroep Jongeren
Vacant
Namens de Werkgroep Gender
KLTZ b.d. M.A.W. Riemsens

Afdelingsbesturen:

Noord:
LTZ1 (LD) T.E. Scheeper-Schoon
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 S.M. Duineveld
LTZ2OC (TD) R. Brink
KTZ b.d. J. Goedknegt

Midden:

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

Zuid:

KLTZ R.O.P. Pulles EMSD
KLTZ (SD) b.d. A.J. Zwiers
KTZA b.d. P.A. Brons (postactieven)

Caribisch Gebied:

Vacant

KVMO-leerstoel
Universiteit Leiden:
Vacant

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



VOOR *onze* VREDE EN VEILIGHEID



NEDERLANDSE
VETERANENDAG

27 JUNI 2026