

MARINEBLAD

NUMMER 7 | NOVEMBER 2013 | JAARGANG 123

UITGAVE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN MARINEOFFICIEREN

- **Strategische ontwikkelingen**
Tussen poolijs en schaliegas
- **Nederland-Ruslandjaar**
Jan Hendrik van Kinsbergen
- **De landing van de Prins van Oranje**



 **KVMO** 1883-2013
130



www.kvmo.nl

inhoud



**STRATEGISCHE
ONTWIKKELINGEN**

4



**Россия
Голландия
Nederland
Rusland
2013**

12



**10X
AAN HET WOORD**

26



22

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 17 **SERGEI BOEKE**
- 21 **KO COLIJN**

MENSEN

- 18 **MARINEFAMILIE**
Familie Flieringa
- 26 **JONGEREN 10X**
Astrid Grootes
- 27 **JONGEREN**
Bijeenkomst
Toekomstperspectief
- 33 **64-JARIGENDAG 2013**
- 35 **IN MEMORIAM**

ACTUEEL / KENNIS

- 4 **STRATEGISCHE
ONTWIKKELINGEN**
Tussen poolijs en schaliegas
- 12 **NEDERLAND-
RUSLANDJAAR**
Jan Hendrik van Kinsbergen
- 22 **TECHNIEK**
Verbetering Onderhoud
- 28 **HISTORIE**
Landing Prins van Oranje

VASTE RUBRIEKEN

- 9 **REACTIES**
- 11 **CARTOON**
- 34 **KVMO ZAKEN**
Werkbezoek HB KVMO
- 35 **ACTIVITEITEN**
Afdelingen en Werkgroep
Jongeren



MARINEBLAD

7 | NOVEMBER 2013

KVMO 1883-2013
130

ISSN: 0025-3340

Hoofredactie:

KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Eindredactie

Mw. drs. M.L.G. Lijmbach

Artikelencommissie

drs. A.A. Bon, LTZA 1 mr. M.D. Fink,
LTZT 1 F.G. Marx MSc., LTZA 2 OC N. de Lange
Bc., LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden,
LTZ 2 OC drs. R.M. de Ruiter,
MAJMARNS R.A.J. de Wit

Medewerkers:

mw. drs. Z. Borgeld-Guman, mr. S. Boeke,
prof.dr. J. Colijn, KLTZT H. Boomstra (cartoon)
AVDD (foto's, tenzij anders vermeld)

Adres redactie

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

Vormgeving

Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk

Épos|Press
Postbus 1070
8001 BB Zwolle

Advertenties

070-383 95 04

Abonnementen

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

Copyright Marineblad

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

Adreswijziging

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

Foto cover:

Het Joint Support Ship Karel Doorman, dat door het Herfstakkoord behouden blijft voor de KM.

De KVMO heeft zich de afgelopen maanden voor dit behoud ingespannen, lees verder op **www.kvmo.nl** onder 'nieuwsberichten'.
(foto Marinetrac.com)

column

De afgelopen maand is er meer duidelijkheid gekomen over de gevolgen van de defensienota 'In het belang van Nederland'. Op 6 november jl. heeft het eerste debat in de Tweede Kamer over deze nota plaatsgevonden. Zoals het zich laat aanzien is er een kamerbrede meerderheid om zowel het Joint Support Ship Karel Doorman als het 32e Marinierscompagnie op Aruba voor de KM te behouden. Definitieve duidelijkheid zal er pas zijn als het begrotingsdebat in de Tweede Kamer is gehouden. Wat betreft de Van Ghentkazerne is er dus nog hoop. Voor het einde van het jaar zal de minister duidelijkheid geven over een eventueel behoud.



Het vanuit het Herfstakkoord verkregen (minder te bezuinigen) geld is defensiebreed ingezet voor de instandhouding van operationele capaciteiten. Dat is een bewuste keuze van Defensie, in het kader van een voor haar taak berekende krijgsmacht; een keuze die ertoe bijdraagt dat er minder arbeidsplaatsen hoeven te verdwijnen. Defensie zal vanaf nu echter nóg een bewuste keuze moeten maken: vanaf nu moet er echt werk gemaakt worden van het verbeteren van haar werkgeversimago. De uitstroom van personeel blijft de instroom overstijgen. Als dit de komende jaren doorzet krijgt Defensie te maken met een serieus ondervulde organisatie. Het tij kan alleen maar worden gekeerd als Defensie weer een betrouwbare en aantrekkelijke werkgever wordt. Dit houdt in: geen onrust meer over het behoud van een baan, geld voor ontplooiingsmogelijkheden en een normale CAO, net als iedere andere werknemer niet zijnde ambtenaar.

In het artikel 'Tussen poolijs en schaliegas' gaat KLTZ Niels Woudstra in op de toekomstige scenario's voor de Koninklijke Marine. Biedt de opwarming van aarde Nederland als kust- en vlaggenstaat kansen of is het juist een bedreiging? Hoe moet de KM op deze verandering anticiperen? De slogan 'Transport over water, de juiste weg' zal echter een economische waarheid blijven, aangezien 90% van de handel over zee blijft gaan. In het kader van (vrije) handel over zee is menig zeeslag gevoerd. Zo ook in de Russisch-Turkse oorlog (1768). In het artikel 'Jan Hendrik van Kinsbergen: Russisch Ridder en Hollands Hervormer' van drs. Jelle Plesman blijkt Van Kinsbergen zijn tijd ver vooruit te zijn geweest, door zich te laten 'sourcen' aan de Russische marine. De *lessons learned* van deze *sourcing*periode zijn nog steeds zichtbaar bij de KM, waaronder bijvoorbeeld het Koninklijk Instituut voor de Marine.

In het artikel 'Beter onderhoud door slimme sensoren en modellen' benadrukken LTZA 2 OC ir. Axel Homborg en prof. dr. ir. Tiedo Tinga het belang van meten van corrosieprocessen. Met behulp van de meetgegevens kan het onderhoudsproces worden geoptimaliseerd. Op basis van de meetgegevens wordt bepaald of er onderhoud op basis van slijtage moet plaatsvinden.

De afgelopen maand heeft het hoofdbestuur afscheid genomen van LTZA 2 OC Tim Timmerman (Werkgroep Jongeren) en KLTZT Tim van Tongeren (afdeling Midden). Ik heb beide zeer betrokken leden bedankt voor hun inzet voor onze vereniging. KLTZ Willem Groeneveld is bereid gevonden om namens afdeling Midden plaats te nemen in het Hoofdbestuur.

Het Hoofdbestuur is nog op zoek naar een jonge enthousiaste officier, die namens zijn of haar collega's zitting wil nemen in het Hoofdbestuur. Kandidaten kunnen zich bij mij melden via **voorzitter@kvmo.nl** !

Ik wens u veel leesplezier. <


weblog voorzitter
www.kvmo.nl

@voorzitter_kvmo



Tussen poolijs en schaliegas

Strategische ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de Koninklijke Marine

Het traject van tekentafel tot operationele inzetbaarheid van modern varend en vliegend materieel van zeestrijdkrachten neemt vele jaren in beslag, vanwege het hoogtechnologische karakter van deze systemen. Door de lange doorlooptijden bestaat zelfs het risico dat zij bij indienststelling al verouderd zijn. Daarnaast worden ze ontworpen om tientallen jaren dienst te doen. Zo veel mogelijk bij het ontwerp anticiperen op toekomstige scenario's is daardoor in het bijzonder voor de KM van belang.

De toekomst voorspellen kan uiteraard niet maar door ontwikkelingen te analyseren kunnen *unknown unknowns* zo veel mogelijk teruggedrongen worden. Bepaalde trends zijn bruikbaar voor extrapolatie en hebben daardoor een (beperkt) voorspellende waarde. Bij de analyse komen strategische inzichten en historische voorbeelden van pas.

Twee ontwikkelingen en trends zijn het smeltende ijs van de Noordpool en de exploitatie van schaliegas. Er

is uiteraard veel meer in beweging op maritiem gebied, zoals de vergroting van het Panamakanaal, de verkleining van Westerse oorlogsvloten en maritieme expansie in het Verre Oosten. Deze bijdrage beperkt zich echter tot genoemde twee onderwerpen en is een aanzet om de gevolgen voor de KM in kaart te brengen. Ik begin met een korte uiteenzetting over strategische en economische aspecten en ga dan in op de Noordpool en het schaliegas. In het volgende Marineblad ga ik in op de mogelijke gevolgen voor de KM, als aanzet voor verdere discussie.

Strategie van kuststaat en vlaggenstaat

Zowel juridisch als strategisch is de tweeslag kuststaat - vlaggenstaat een bruikbaar middel om het gedrag van staten te verklaren. Volkenrechtelijk is de vlaggenstaat de staat die jurisdictie uitoefent over schepen die onder zijn vlag varen. Door het omvlaggen naar *flags of convenience*, zoals de Panamese, Maltese of Liberiaanse vlag, heeft dit veel aan betekenis en relevantie verloren. In strategisch opzicht versta ik het begrip vlaggenstaat niet al te letterlijk en schaar daaronder ook staten die een economisch belang hebben in scheepvaart. Landen kunnen kust- en/of vlaggenstaat zijn, of geen van beide, zoals bijvoorbeeld Afghanistan. Nederland is zowel kust- als vlaggenstaat. Nederland heeft als kuststaat belangen in de Exclusieve Economische Zone: het Nederlands Continentaal Plat en de wateren van het Koninkrijk in de West.

Ons land heeft als vlaggenstaat echter nog veel meer belangen. Het belang van zeescheepvaart van en naar Nederland behoeft geen betoog. Als onveranderlijk gegeven geldt de positie van ons land aan de delta van de Maas, Rijn en Schelde, die een achterland ontsluit met vele tientallen miljoenen Europeanen. Nederland heeft als vlaggenstaat belang bij de veiligheid van *Sea Lines of Communication* over de hele wereld en in meer algemene zin de vrijheid van navigatie. Maximale vrijheid van de zeeën, door Hugo de Groot in 1609 verwoord in zijn werk *Mare Liberum*, staat op gespannen voet met de belangen van kuststaten. Kuststaten neigen naar het principe van *Mare Clausum*, waarbij zij proberen zoveel mogelijk aangrenzende zee en zeebodem onder hun exclusieve jurisdictie te brengen. Het Zeerechtverdrag van 1982, de *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS III) biedt hiertoe mogelijkheden. Landen kunnen exclusieve economische rechten laten gelden tot vele honderden mijlen uit de kust.

Wat betekent dit voor de maritieme politiek van staten? Kuststaten willen hun economische belangen dicht bij huis beschermen en kunnen vaak volstaan met een (gemilitariseerde) kustwacht. Vlaggenstaten moeten hun handel over zee beschermen en hebben daarvoor een *blue water navy* nodig. Dat geldt ook voor Nederland.

Handel, een economische paradox

Als vlaggenstaat heeft Nederland belang bij vrije handel over zee. Maar hoe komt het eigenlijk dat de handel de afgelopen decennia gemiddeld alleen maar gegroeid is? Het is toch eigenaardig dat we goederen die we in Nederland kunnen maken van ver laten komen? Immers, als we auto's en TV's zelf zouden maken, dan spaarden we toch de transportkosten uit? Het is een paradox: handel blijkt ondanks transportkosten gunstig te zijn voor alle handelende partijen. In de praktijk zien we dit ook: een land dat autarkie nastreeft, zoals Noord-Korea, leeft mede daardoor in grote armoede. Handelscentra zoals Singapore en Nederland behoren daarentegen tot de rijkste ter wereld. Vroeger was dat ook al zo. Denk aan Venetië en Amsterdam.

De theoretische verklaring hiervoor kwam van de Britse econoom David Ricardo (1772-1823). Op basis

van comparatief voordeel toonde hij aan dat handel drijven altijd gunstig is. Doordat landen beperkte productiefactoren hebben (grond, kapitaal, arbeid) is het beter te specialiseren en dan te ruilen. Handel leidt ertoe dat er een win-win situatie ontstaat, waardoor alle handelende partijen samen meer produceren en dus ook meer kunnen consumeren. Transportkosten dempen dit effect enigszins, hoewel we uit de Gouden Eeuw weten dat zelfs die - in onze ogen weinig efficiënte - transporten tot hoge winsten leidden.

Handel levert dus winst op. Hoe meer handel, hoe meer winst. Dalende transportkosten versterken dit effect nog verder. En dat zien we ook: de introductie van de 20ft en 40ft containers, schaalvergroting en automatisering hebben alle geleid tot dalende kosten per eenheid per zeemijl. Handel heeft tot toenemende welvaart geleid, ook al komen producten uit het Verre Oosten. Auto's, elektronica, schoeisel en kleding die Nederland eerst zelf produceerde en later importeerde uit Europa, komen nu vaak uit Korea, Japan of China. Toch is het gemiddeld welvaartsniveau in Nederland de afgelopen

Als vlaggenstaat heeft Nederland belang bij vrije handel over zee

decennia gegroeid. Nederland blijkt een comparatief voordeel te hebben in de dienstensector. De huidige economische problemen hebben weliswaar tot stagnatie in de handel geleid, maar zijn er niet door veroorzaakt. Protectionistische maatregelen tegen import en voor het behoud van niet-concurrerende industrieën zouden tot een veel lager welvaartsniveau of zelfs armoede hebben geleid.

Naast groei van handel blijkt deze bovendien voor 90% over zee te gaan. Dit heeft met doelmatigheid te maken. In het intercontinentale verkeer is het vliegtuig eigenlijk het enige alternatief. Zo zijn passagiers en luchtpost voor snel transport aangewezen op het vliegtuig. De meeste goederen kunnen echter de langzamere, maar veel goedkopere route over zee nemen. Door de stagnatie op de wegen geldt dit vaak ook voor intra-continentaal verkeer. Binnen Europa blijkt het vaak goedkoper het transport gedeeltelijk over zee te laten plaatsvinden, dan individuele containers één voor één met truck en chauffeur over overvolle (tol)wegen te sturen. Dit verschijnsel vindt daarnaast natuurlijk allang toepassing bij de binnenvaart. De slogan: 'Transport over water, de juiste weg', is dan ook geen idealistische hartenkreet, maar een harde economische waarheid.

Smeltend poolijs

NRC handelsblad maakte op 10 september jl. melding van het eerste Chinese vrachtschip, Yong Sheng, dat via de noordelijke route de haven van Rotterdam binnenliep. Overigens had Antwerpen vorig jaar al de primeur, maar toch was het een symbolische stap in een nieuwe ontwikkeling: de ontsluiting van de noordelijke route, ook wel bekend als de *Northeast Passage* of de *Northern*

Sea Route. Deze route verkort de reis vanuit China (Shanghai) naar Rotterdam van ca. 12.000 zeemijlen (via het Suezkanaal) tot 9.300 zeemijlen. Naast deze bekorting sparen rederijen de kosten van het Suezkanaal uit en is het gevaar van zeeroverij nihil. Het proces van terugtrekkend poolijs lijkt zich door te zetten en het aantal passages via de noordelijke route groeit langzaam, maar gestaag. De Chinese overheid heeft berekend dat 5 à 10% van de schepen uit China in 2020 de noordelijke route zullen nemen, aldus NRC. Deze route is echter hooguit vier maanden per jaar bevaarbaar en aanpassing van de schepen en begeleiding door ijsbrekers is noodzakelijk.

Wat zijn de consequenties voor de Nederlandse havens? In een artikel in de Militaire Spectator stelt P. Teeuw dat de noordelijke route op termijn de economische positie van Rotterdam negatief kan beïnvloeden.¹ Als reden noemt hij de korte route van het Verre Oosten naar Scandinavië en Rusland, waardoor distributie naar die landen niet langer via Rotterdam of Hamburg hoeft te lopen.

Ik verwacht daarentegen een positief effect voor Rotterdam. Hoewel bijvoorbeeld Moermansk een toenemend aantal schepen uit het Verre Oosten via het noorden ontvangt, hoeft dit niet ten koste te gaan van West-Europese havens. Rusland en Scandinavië zullen ongetwijfeld profiteren van de korte route, maar

De Chinese overheid heeft berekend dat 5 à 10% van de schepen uit China in 2020 de noordelijke route zullen nemen

ze zijn dunbevolkt en daarnaast kampt Rusland met een verouderende en krimpende bevolking. Daarnaast kan het nog steeds efficiënt zijn dat een heel groot (container)schip doorvaart naar de *hub-port* Rotterdam en dat distributie vandaar plaatsvindt, ook al moeten sommige goederen gedeeltelijk 'terugreizen'. En het effect daarvan is waarschijnlijk gering: de Scandinavische bevolkingscentra liggen vooral rondom de Oostzee en dus nog steeds betrekkelijk dicht bij Rotterdam. Scandinavië en Rusland hebben overigens zelf geen *hub-ports*, zodat de grootste schepen daar niet kunnen afmeren. Er is ook geen reden dat soort havens aan te leggen: deze landen hebben geen achterland als Rotterdam.

Het netto-effect voor Rotterdam is naar mijn mening dus de autonome tijdwinst voor scheepvaart van en naar het Verre Oosten tot 30%, waardoor verdere kostenbesparing en dus groei mogelijk is. Met de Tweede Maasvlakte is Rotterdam daar straks klaar voor. Andere landen kunnen ongetwijfeld ook profiteren van groei, maar er is geen reden aan te nemen dat dit ten koste zal gaan van het Nederlandse marktaandeel: het is immers geen *zero sum game*.



Het Chinese vrachtschip Yong Sheng in de haven van Rotterdam, september 2013, nadat het de noordelijke route had afgelegd. (foto Jan Oosterboer)

Naast de *Northeast Passage* ontsluit zich de *Northwest Passage*. Deze route loopt langs Canada en is vooral interessant als alternatief voor het Panamakanaal. Voor beide passages geldt de vraag: in hoeverre is hier sprake van internationale zeestraten, met vrije doorvaart, of van binnenwateren, zodat allerlei beperkingen opgelegd kunnen worden? In hoeverre zijn landen welkom met hun schepen? Zal het noodzakelijk zijn een vrije doorvaart bij de Russen af te dwingen? Deze vragen kunnen gevolgen hebben voor de KM.

De schaliegasrevolutie

Op de markt voor fossiele brandstoffen zijn de kaarten in 2013 opnieuw geschud. Volgens de Wall Street Journal heeft de VS dit jaar Rusland ingehaald als grootste olie- en gasproducent, met een equivalent van 22 miljoen vaten per dag.² NRC berichtte dat China inmiddels de VS achter zich laat als grootste importeur van olie, met 6,3 miljoen vaten per dag. De import van gas en ruwe olie door de VS is in de afgelopen vijf jaar verminderd met 32% resp. 15%.³

Deze ontwikkeling hangt samen met de exploitatie van - vooral - schaliegas. Winning van schaliegas neemt een hoge vlucht, ondanks de milieurisico's die met het ondergronds kraken van gesteenten, *fracking*, gepaard gaan. De schaliegas revolutie lijkt onomkeerbaar, hoewel er ook tegenslagen zijn: scheidend bestuursvoorzitter Voser van Shell vond de opbrengsten van schalieolie en -gas tegenvallen. Shell heeft van de 17 miljard dollar die het bedrijf heeft geïnvesteerd in Noord-Amerika, 2,1 miljard moeten afschrijven.⁴ Op land blijken grote hoeveelheden schalieolie en -gas winbaar te zijn, waardoor de relatief goedkope winning op land nog prevaleert boven winning op zee. De schaliegasrevolutie heeft tot gevolg dat de VS een comparatief voordeel kan krijgen bij de productie van aardgas en van netto-importeur van fossiele brandstoffen zelfs exporteur kan worden. Het Internationaal Energie Agentschap voorziet

dit voor 2035.⁵ Schaliegas (i.e aardgas: methaan, CH₄) zelf heeft grote voordelen. Het is schoon, bevat geen zwavel en produceert relatief weinig kooldioxide. Het vindt een steeds bredere toepassing: het is uitermate geschikt voor energiecentrales en vindt ook steeds meer toepassing in transport, met name de scheepvaart.

Als netto-exporteur van gas creëert de VS onafhankelijkheid van de Arabische wereld. De VS zal de komende jaren steeds minder afhankelijk worden van de doorvoer van fossiele brandstoffen door de Straat van Hormuz. Het strategisch belang van de Perzische Golf zal afnemen, hetgeen gevolgen kan hebben voor de aard en omvang van de Vijfde Vloot in Bahrein. Het vooruitzicht dat de VS na vele tientallen jaren van energie-import uitzicht heeft op energie-export kan consequenties hebben voor de Amerikaanse presentie in de wereld. Aangezien de

Van Amerikaanse 'alomtegenwoordigheid' is al geruime tijd geen sprake meer

aanzienlijke Amerikaanse energiebelangen nauwelijks meer in politiek gevoelige regio's zullen liggen kan de schaliegasrevolutie tevens tot een politiek-strategische revolutie leiden. In de Amerikaanse politiek kunnen afnemende belangen in de wereld een versterkende werking hebben op isolationistische tendensen. Afnemende presentie van de US Navy is overigens al

langere tijd gaande. De US Navy die onder Reagan nog over ruim 600 schepen beschikte, is ruim gehalveerd. Captain (USN) (ret) Wayne Hughes formuleerde het als volgt: 'The intention... is to maintain sea services that can go anywhere at the call of the commander in chief, but not be everywhere.'⁶ Van Amerikaanse 'alomtegenwoordigheid' is dus al geruime tijd geen sprake meer en de schaliegasrevolutie kan deze tendens versterken.

Een ander effect van het schaliegas kan zijn dat, door het vergrote aanbod, de prijs van fossiele brandstoffen daalt en dat exploitatie van olie en gas op zee minder aantrekkelijk wordt. Transport met LNG (*Liquefied Natural Gas*) tankers neemt echter toe. De winning van schaliegas op land brengt dan met zich mee, dat voor fossiele energie de belangen van kuststaten afnemen en die van vlaggenstaten toenemen.

Tot slot

Nederland heeft als maritiem land aan de monding van drie Europese rivieren belangen als kust- en vlaggenstaat. Smeltend poolijs maakt de autonoom groeiende handel over zee nog aantrekkelijker door een goedkoper alternatief via de noordelijke routes. Handelsstromen zullen in toenemende mate gebruik maken van deze nieuwe *Sea Lines of Communication*, waarbij bestaande zeeroutes onmisbaar blijven.

De schaliegasrevolutie kan vergaande geopolitieke gevolgen hebben. De belangen van de VS overzee zullen afnemen, hetgeen tot een terugtrekkende beweging van de US Navy kan leiden. Dreigingen van statelijke en niet-statelijke actoren nemen echter toe, evenals de risico's van natuurrampen zoals tsunamis en orkanen. Immers, door urbanisatie en bevolkingsgroei wonen steeds meer mensen in de kuststroken. Toenemende belangen, bedreigingen en risico's voor Nederland en zijn bondgenoten en afnemende presentie van de VS hebben ongetwijfeld gevolgen voor de KM. Daarover meer in het volgende Marineblad. <

KTZ mr N.A. (Niels) Woudstra is Universitair hoofddocent NLDA.

Noten

- 1 P. Teeuw, 'Een Koude Crisis? De strijd om de Noordpool,' in: *Militaire Spectator* 181 (2012)(4), 162.
- 2 *Wall Street Journal*, 2 oktober 2013.
- 3 *NRC Handelsblad*, 10 oktober 2013.
- 4 *NRC Handelsblad*, 7 oktober 2013.
- 5 *The Economist*, 13 november 2012.
- 6 Wayne P. Hughes, 'Implementing the Seapower Strategy,' in *War College Review*, (Spring 2008), 52.



Boortoren in VS tbv het winnen van schaliegas. (foto Ruhrfish/ commons.wikipedia.org)

Oproep!

De redactie van het Marineblad roept haar lezers op mee te denken over maritiem-strategische trends en ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de toekomstige samenstelling en taken van de Koninklijke Marine.

Naast de in het artikel van KTZ Woudstra besproken ontwikkelingen – de gevolgen van het smeltende ijs van de Noordpool en de exploitatie van schaliegas – zijn er nog veel meer (internationale) bewegingen op maritiem gebied. De auteur noemt zelf al de vergroting van het Panamakanaal, de verkleining van Westerse oorlogsvloten en maritieme expansie in het Verre Oosten. Maar dat is lang niet alles.

Welke trends en ontwikkelingen zijn wat u betreft van belang voor de toekomst van de krijgsmacht en de KM in het bijzonder en waarom?

Help onze minister van Defensie met haar visie en schrijf een essay, opiniestuk of doorwrocht artikel over trends en ontwikkelingen die de toekomst van de Koninklijke Marine mede zullen bepalen!

Het is geen wedstrijd, er zijn geen prijzen, wel draagt u bij aan het noodzakelijke debat over de toekomst van de krijgsmacht/KM. De redactie selecteert de beste, meest opvallende en/of tot de verbeelding sprekende bijdragen, die in 2014 zullen worden gepubliceerd in het Marineblad.

Richtlijnen

- Deelname staat open voor iedereen (militair en burger, binnen en buiten Defensie)
- Maximaal 2.500 woorden (incl. titel, tussenkoppen en ev. eindnoten)
- Voorzie uw bijdrage van uw naam, rang en/of titel, functie en contactgegevens
- De vergoeding bedraagt €25,00 per gedrukte pagina
- Deadline: januari-december 2014, oftewel, die bepaalt u zelf
- Aanleveren bij **marineblad@kvmo.nl**

Reacties

op het artikel **'De nucleaire optie van de Koninklijke Marine'** van KTZE b.d. S.G. Nooteboom, Marineblad nr. 6 2013.



Viceadmiraal W.J. Kruys. (collectie G.A. Kruys)

'In het Marineblad nr. 6 van oktober 2013 lees ik op blz. 25 dat de Vlagofficier Materieel SBNT W. Vinke de partijen bij elkaar trachtte te brengen.

Vinke is echter nooit Vlagofficier Materieel geweest. Dat was op dat moment mijn vader, VADM W.J. Kruys. Hij was degene die zich als VOM zeer intensief heeft beziggehouden met de nucleaire optie van de KM. Ik heb hem daar in latere jaren nog dikwijls over gehoord. Het was een enorme frustratie voor hem dat e.e.a. destijds zo is afgehandeld.

Ik vind het jammer en het verbaast mij dat zijn naam in het gehele stuk van Nooteboom niet voor komt, terwijl in noot 2 wel zijn nota aan de minister wordt aangehaald. Die nota was dus van Kruys en niet van Vinke, van wie bij het artikel ook nog een enorme foto wordt afgedrukt.'

Drs. G.A. Kruys

'Met interesse las ik het artikel 'De nucleaire optie van de Koninklijke Marine'. Het gaf een gedegen en goed beeld hoe het proces is verlopen in de materieelsector van de KM.

Het was natuurlijk een belangrijke optie, die bepalend zou zijn voor de toekomst. Over dit onderwerp zijn in het verleden, dan ook enkele belangrijke publicaties verschenen. Allereerst verkoos prof. dr. G. Teitler hierover te spreken in zijn diesrede op het KIM in april 1988 met de titel 'De Nederlandse Nautilus', waarna de inhoud, uitvoerig gedocumenteerd, verscheen in het Marineblad van oktober 1988, blz. 411-418. Voorts schonk dr. D.C.L. Schoonoord er uitgebreid aandacht aan op blz. 143 e.v. van zijn studie: 'De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog', gepubliceerd in 2012.

Omdat ik in de loop der tijden heb geconstateerd dat het gevoerde beleid met name bij niet direct betrokkenen vaak toch wel controversieel was en soms getypeerd werd als overambitieuze, te hoog gegrepen, et cetera, acht ik enige kanttekeningen over dit onderwerp nuttig. Deze zijn niet zozeer bedoeld voor bovengenoemde schrijvers, die het overigens uiteraard ook niet op alle punten met dit beleid eens waren

Het proces begon betrekkelijk kort na de Tweede Wereldoorlog, toen in den brede belangstelling ontstond voor vele nieuwe technologieën, o.a. kernenergie. In vele landen ontsproten velerlei activiteiten op dit gebied. In de VS met



kernvoortstuwing niet alleen voor onderzeeboten, maar ook voor het koopvaardischip Savannah. Duitsland volgde met de koopvaarder Otto Hahn. Ook in Nederland was men zich van de mogelijkheden bewust. Zoals o.a. Teitler beschreef, waren in Nederland vele instanties (ministeries, zoals Defensie, Buza ,EZ, V en W, voorts een aantal Raden, i.e. Gezondheids-, Wetenschaps- en Industrieraad, maar ook reders, TH Delft, RCN, Neratoom en RDM) in wisselende samenwerking met dit onderwerp bezig.

Uiteraard was dus ook de Koninklijke Marine geïnteresseerd. De marineleiding en de politieke leiders - in de naoorlogse jaren veelal afkomstig uit de krijgsmacht - moeten uiteraard een visie hebben, gebaseerd op hun wereldbeeld, de plaats van Nederland daarin, en van de Koninklijke Marine in het bijzonder. De betrokkenen lag natuurlijk de halfhartige voorbereiding van ons land op de oorlog nog vers in het geheugen. Ook was voor hen een toekomstige derde wereldoorlog bepaald niet denkbeeldig en een aantal van hen had op voet van gelijkheid aan de zijde van met name de Royal Navy aan de oorlog deelgenomen. Nederland was daarbij zo ongeveer 'The best of the rest' naast de grotere partners. De marine had voorts nog een omvangrijke vloot met o.a. een vliegdekschip.

In deze context waren de inspanningen voor een nucleaire onderzeeboot goed te plaatsen. Het leek de ideale voortstuwing voor onderzeeboottaken en zou de marine technologisch *up-to-date* maken. Hiertoe moest uiteraard het personeel in den brede goed geschoold worden en voorts zou met de in feite noodzakelijke samenwerking met een grotere partner, aansluiting gehouden worden met een grotere marine. Dit zou tevens waarborgen kunnen opleveren voor de instandhouding van een kwalitatief en kwantitatief respectabele vloot, die ook wereldwijd zou kunnen blijven opereren (zoals ook is beschreven door drs. A.J. van der Peet in het Marineblad van november 2012 in het artikel: 'Voorvechter van een Anglo-Dutch Navy: Vice Admiraal J.B.M.J. Maas'). Hechte samenwerking met de Royal Marines, gezamenlijke training en operaties van oppervlakte schepen en onderzeeboten en de enige buitenlandse vlagofficiersfunctie bij het NAVO Maritieme Hoofdkwartier nabij Londen waren o.a. hiervan het resultaat.

Zoals de genoemde schrijvers al beschreven was het nucleaire onderhandelingsproces boeiend met steeds wisselende initiatieven en kansen, zowel nationaal, als internationaal vooral met de VS daar de Royal Navy contractueel niet zonder de VS kon handelen op dit gebied. Zelfs brandstofcellen als voortstuwing ,in samenwerking met Zweden, alsmede de MLF (*Multi Lateral Force* met Polarisraketten!) werden als opties aangedragen. Een ongunstige factor was stellig ook, dat kernvoortstuwing voor civiele schepen economisch niet aantrekkelijk bleek, waardoor met name ook in Nederland de civiele belangstelling vrijwel opdroogde. Het totale proces werd uiteindelijk afgerond met een serie gesprekken met de Franse marine, die schout-bij-nacht Reitsma, commandeur Heckman en ondergetekende met de Franse Marine voerden. Overigens niet als wanhoopsactie, maar omdat het voor de diplomatie en de goede verstandhoudingen zorgvuldig was om deze weinig kansrijke optie netjes af te ronden

Uiteraard werden in dit totale schaakspel niet altijd de beste zetten gedaan. Maar dat het nastreven van deze optie niet anders dan vanzelfsprekend was voor de opeenvolgende marineleidingen lijkt mij duidelijk.



En nu zijn we in 2013. Er kwam gelukkig geen wereldoorlog, ook al waren we er o.a. met Cuba dichtbij. En zo werd Defensie inclusief de Koninklijke Marine geleidelijk steeds meer wegbezuinigd. De term 'Defensie' maakt kwetsbaar, want het grondgebied is immers niet in gevaar. Maar wel is helder, dat de internationale rechtsorde bepaald niet op orde is. Helaas is gebruik van machtsmiddelen hierbij nog steeds onvermijdelijk. Voor de grote problemen kijkt iedereen naar de VS. En als 'beschaafde natie' lopen wij graag voorop bij ontwikkelingshulp, ook al is die geregeld niet bepaald efficiënt. Maar de 'derde wereld' is evenzeer afhankelijk van ongestoorde wereldhandel, ook ter zee, maar kan voor de beveiliging daar zelf uiteraard weinig toe bijdragen. Landen met een grote maritieme traditie hebben daar bij uitstek – nog - wel de expertise en capaciteiten voor en daar zou dan ook een ruim beroep op gedaan moeten kunnen worden. Het lijkt dus de hoogste tijd om onze verantwoordelijkheid hiervoor te accepteren en de neergaande trend om te keren. Het huidige beleid - ogenschijnlijk met een kleine 'b' - lijkt helaas nog geenszins in die richting te wijzen.'

SBN b.d. R. den Boeft

Schout-bij-nacht Den Boeft is in 1988 gepensioneerd. In 1962-1964 heeft hij in Den Helder en Londen de studie kernenergie gevolgd voor een mogelijke varende functie op een te verwerven nucleaire onderzeeboot. Hij was commandant van Hr.Ms. Walrus en Hr.Ms. Potvis en aansluitend van 1969-1972 Adjudant BDZ bij VADM Maas. In die functie was hij tevens belast met deelname aan de planning van, en onderhandeling over een kernonderzeeboot.

Reactie auteur

'Ik dank beide heren voor hun reactie op mijn artikel. Ik stel de discussie op prijs en vind deze zeer waardevol. In de richting van de heer G.A. Kruys bied ik mijn verontschuldiging aan voor de omissie. Met betrekking tot de reactie van SBN b.d. R. den Boeft, destijds een van de medespelers in het 'spel', wil ik aangeven blij te zijn met zijn aanvullingen.'

KTZE b.d. S.G. Nooteboom



11

Het zal velen bekend zijn dat Peter de Grote, mede dankzij zijn reis naar de Nederlanden in 1697, de Russische Marine grondig heeft vernieuwd en hervormd. Wat veel minder mensen weten is dat een kleine honderd jaar later een Nederlander enige jaren in Rusland heeft gediend en mede dankzij zijn ervaringen daar een aantal grote hervormingen heeft doorgevoerd binnen de Nederlandse Marine.

Jan Hendrik van Kinsbergen: Russisch Ridder en Hollands Hervormer



Jan Hendrik van Kinsbergen diende bijna 40 jaar bij de Marine en klom op tot opperbevelhebber van de Nederlandse zeestrijdkrachten. Hoewel minder bekend dan bijvoorbeeld Piet Hein of Michiel De Ruyter mag zijn belang voor de Nederlandse Marine niet worden onderschat. Van Kinsbergen heeft zich op zee bewezen (vooral de slag bij Doggersbank op 5 augustus 1781 tijdens de vierde Engelse Oorlog was cruciaal voor de verdediging van ons land), maar hij was van nog groter belang voor de vernieuwing en hervorming van de Marine. Van Kinsbergen geloofde in het vakmanschap van de militair. Hij hamerde op discipline, opleiding en oefening. Op de schepen onder zijn bevel drilde hij de bemanning (die vaak kort te voren geronseld was

*Van Kinsbergen wil naar Rusland,
volgens eigen zeggen om naam te maken
of om te worden gedood*

en weinig tot geen ervaring op zee had) tot een goed functionerende eenheid. Adelborsten en officieren werden door Van Kinsbergen zelf onderwezen in belangrijke zaken als navigatie en zeetactiek. Hij schreef een aantal boeken om zijn kennis vast te leggen en te verspreiden onder de volgende generatie en hij had een goed oog voor technologische vernieuwingen. Ook ijverde hij actief voor hervormingen binnen de Marine. Hij pleitte onder andere voor een vast korps zeelieden; uniforme kleding; een zeevaartschool voor de manschappen en een hoger opleidingsinstituut voor officieren. Zijn liefde voor de Marine was groot en begon al op jonge leeftijd.

Jonge Jaren

In 1735 wordt Jan Hendrik van Kinsbergen geboren te Elburg. De legende gaat dat hij in Vlissingen bij het touwslagerswiel heeft gestaan waar Michiel De Ruyter in zijn jonge jaren had gewerkt en aldaar uitriep: 'O konde ik ook eens zo een grote man zijn.' In 1756 neemt hij dienst bij de Marine. Van Kinsbergen is een ijverig student en bekwaam officier, maar na zijn bevordering tot luitenant raakt zijn loopbaan enigszins in het slop. Dit ligt niet aan Van Kinsbergens capaciteiten, maar aan de omstandigheden van die tijd. Nederland leeft in de tweede helft van de 18^e eeuw in vrede met de meeste andere Europese landen. De oorlogsvloot is van beperkte omvang en er is weinig behoefte aan hogere officieren. De beste manier voor officieren om hogerop te komen is dienst nemen in het buitenland. Een kans hiertoe doet zich snel voor.

De Russisch-Turkse Oorlog

In 1768 breekt er oorlog uit tussen Rusland en het Ottomaanse Rijk. De twee grootmachten strijden in de 17^e, 18^e en 19^e eeuw vele malen om de gebieden rondom de Zwarte Zee. Het is vooral Rusland dat zint op expansie. De belangrijkste motieven zijn:

1. Het bereiken van de natuurlijke grens van Rusland. De grens tussen Rusland en het Turkse Rijk loopt dwars over een uitgestrekte laagvlakte zonder natuurlijke barrières, dit maakt het gebied lastig te verdedigen.
2. Het veroveren van vruchtbaar land. Grote delen van Rusland zijn niet geschikt voor landbouw vanwege de dichte naaldwouden en het Arctische klimaat. De zuidelijke gebieden zijn echter vrij van bos en het klimaat is buitengewoon geschikt voor landbouw.
3. Het verkrijgen van toegang tot de Zwarte Zee en de Middellandse Zee. Dit levert Rusland kortere handelsroutes met het zuiden van Europa.
4. Het beschikken over een ijsvrije haven. De enige andere Europese haven van Rusland op dat moment is Sint-Petersburg en deze haven is een groot deel van het jaar onbereikbaar door strenge vorst. De Zwarte Zee biedt meerdere havens die het hele jaar door ijsvrij zijn.²

Een aanleiding om tot oorlog over te gaan wordt gevonden in Polen. Rusland stuurt troepen om de Poolse koning te ondersteunen bij het onderdrukken van een volksoorlog. Deze troepen schenden de Turkse neutraliteit en hierop verklaart het Turkse Rijk de oorlog aan Rusland.³ In reactie daarop trekt een deel van het Russische leger op richting Moldavië en Walachije, aan de noordwestkust van de Zwarte Zee. Het verovert grote gebieden op de Turkse troepen en trekt op tot aan de Donau. Een tweede Russische troepenmacht trekt op richting het schiereiland de Krim en weet dit in 1771 volledig in handen te krijgen. Het Ottomaanse Rijk is op alle fronten aan de verliezende hand en haalt



Kaart van de Krim, gemaakt door Van Kinsbergen, uitgegeven door H. Frieseman te Amsterdam in 1787. (Universiteitsbibliotheek Leiden (coll. Bodel Nijenhuis, port. 164, nr. 17))

< Portret van 'de ridder' Jan Hendrik van Kinsbergen, Kapitein ter Zee, 1781. (Collectie Marinemuseum, Den Helder)



Snuifdoos met daarop de afbeelding van schout-bij-nacht Jan Hendrik van Kinsbergen, 1791. (Collectie Marinemuseum, Den Helder)

opgelucht adem als in 1772 een wapenstilstand wordt gesloten en vredesonderhandelingen worden gestart. Op dit moment arriveert een Nederlandse kapitein in de Zwarte Zee. Hij zal een belangrijke rol spelen in het verdere verloop van de oorlog.

Van Kinsbergen in Russische dienst

Na het uitbreken van de oorlog in 1768 doet tsarina Catharina de Grote, via haar gezant in Nederland, een verzoek bij de Staten Generaal om Nederlandse zeelieden te mogen werven voor dienst op de Russische vloot. Dit wordt toegestaan en een groot aantal Nederlandse zeelieden vertrekt richting Rusland. Halverwege de 18^e eeuw bestaat er nog geen vast korps van zeelieden in Nederland. Alleen in tijden van oorlog worden manschappen geworven en schepen uitgerust. In vredetijd moeten zeelieden op een andere manier aan de kost zien te komen. En, zoals gezegd, biedt vredetijd in Nederland officieren weinig mogelijkheden tot bevordering.

Als Van Kinsbergen in 1770 terugkeert van een expeditie in de Middellandse Zee is zijn keuze dan ook snel gemaakt. Hij wil naar Rusland, volgens eigen zeggen 'd'i faire un nom, ou bien de se faire tuer.'⁴ Via zijn connecties aan het Nederlandse en Pruisische hof wordt Van Kinsbergen onder de aandacht gebracht van Catharina de Grote. Hij krijgt een goed aanbod en reist af naar Rusland. Hij blijft echter in Nederlandse dienst en verplicht zich om terug te keren na afloop van de oorlog of eerder als dit in het belang van Nederland nodig is. In de herfst van 1771 komt Van Kinsbergen aan in Sint-Petersburg en wordt benoemd tot kapitein-ter-zee 2e klasse. Hij wordt tevens benoemd tot kolonel in het landleger en de eerste maanden voert hij het bevel over een afdeling Kozakken.

Zijn eerste opdracht

Begin 1772 arriveert Van Kinsbergen in Ismaël, aan de westkust van de Zwarte Zee. De eerste belangrijke opdracht die hij krijgt is het overbrengen van het bericht van de wapenstilstand en de vredesonderhandelingen aan vice-admiraal Senjavin die zich in Azov bevindt. Onderweg dient hij verkenningen uit te voeren van de noordkust van de Zwarte Zee en de Zee van Azov. Op de terugweg wordt Van Kinsbergen, ondanks de wapenstilstand, beschoten door een aantal Turkse schepen. Hij weet ongeschonden te ontkomen en zijn missie met succes

te volbrengen. De Russen zijn Van Kinsbergen zeer dankbaar voor zijn observaties. Zijn verslag maakt zoveel indruk dat Van Kinsbergen aan het Hof in Sint-Petersburg wordt ontboden. Minister van Marine Van Tsjernysjov en Catharina in eigen persoon willen dat Van Kinsbergen zijn ervaringen uit eerste hand deelt en meedenkt over de nieuwe oorlogsplannen die op dat moment worden opgesteld. Van Kinsbergen valt in de smaak bij Catharina. Hij spreekt al redelijk goed Russisch en weet hoe hij zich dient te gedragen aan het hof. Hij verblijft hier enkele malen en levert op verschillende momenten een actieve bijdrage aan de nieuwe oorlogsplannen.

Confrontatie met de Turken

In maart 1773 verloopt de wapenstilstand zonder dat het tot een vredesverdrag is gekomen en strijd zal dus de toekomst van de Zwarte Zee bepalen. Terug in Ismaël plaatst Van Kinsbergen zich onder bevel van vice-admiraal Senjavin, opperbevelhebber van de Zwarte Zee-vloot. Van Kinsbergen krijgt het bevel over de *Taganrog* (16 stuks geschut) en de *Koron* (16).⁵ Snel daarna worden berichten opgevangen dat de Turken met een omvangrijke vloot de Zwarte Zee zijn opgevaren. Na overleg wordt besloten actief op zoek te gaan naar de Turkse vloot en deze indien mogelijk uit te schakelen. Op 23 juni bevindt Van Kinsbergen zich in het zuiden van de Zwarte Zee, voor

Van Kinsbergen neemt het aan boord van de Vtoroj op tegen het admiraalsschip van de Turken met het dubbele aantal kanonnen

de kust van Anatolië. Hij signaleert een aantal Turkse schepen en aarzelt geen moment. Met de twee schepen onder zijn bevel valt hij een aanmerkelijk grotere Turkse vloot aan (drie oorlogsschepen van 52 stuks en 1 schip van 24 stuks). Na een hard gevecht dat meer dan zes uur duurt slaan de Turken op de vlucht. Van Kinsbergen wil de achtervolging inzetten, maar zijn schepen zijn te zwaar beschadigd om de Turkse schepen nog in te halen. De eerste slag op de Zwarte Zee is gewonnen door de Russen. De Russische blijdschap is groot, maar het gevaar is nog niet geweken.

Van Kinsbergen wordt gevraagd snel positie in te nemen voor de zuidkust van de Krim. De Russen hebben namelijk informatie ontvangen over een op handen zijnde Turkse invasie van de Krim. Van Kinsbergen krijgt het bevel over een nieuw eskader: de *Vtoroj* (32), de *Azov* (16), de *Zjoerzja* (16), de *Modon* (16), een kannoneersloep en een brander. Met deze kleine vloot gaat hij op zoek naar de Turkse invasiemacht. Ter hoogte van de stad Sucuk Kale aan de oostkust van de Zwarte Zee ontmoeten de twee vloeten elkaar. De Turkse vloot bestaat uit 18 schepen: 3 slagschepen en 4 fregatten (van 64 tot 25 stukken), 3 kleine oorlogsschepen en 8 transportschepen met ongeveer 5.000 man landingstroepen.

Op het moment dat Van Kinsbergen tot de aanval wil over gaan krijgt hij via een adjudant het bevel van

vice-admiraal Senjavin dat een zeeslag met de Turken moet worden vermeden. Van Kinsbergen twijfelt, als beroepsmilitair dient hij een bevel van zijn meerdere op te volgen. Aan de andere kant heeft hij de opdracht gekregen om te voorkomen dat een Turkse invasiemacht kan landen op de Krim. Hij kiest voor het overkoepelende militaire belang (en wellicht ook voor de kans om zichzelf te bewijzen) en geeft het sein tot aanval. Volgens de gebruikelijke zeetactiek van die tijd vormt hij een aanvalslinie met zijn schepen. Echter, hij geeft een van zijn schepen de opdracht om het voorste schip van de Turkse vloot direct van voren aan te vallen. Hij verwacht zo de Turkse voorhoede opeen te kunnen dringen en daarna de Turkse linie te kunnen breken met behulp van zijn brander. Het eerste deel van het plan lukt.

Door de aanval op het voorste Turkse schip liggen de overige schepen zo dicht opeen gepakt dat het slechts drie Turkse oorlogsschepen lukt om actief deel te nemen aan de strijd. Op het moment dat Van Kinsbergen de brander op de Turkse linie wil af sturen draait de wind, waardoor de brander niet kan worden ingezet en de Russische vloot enigszins in verwarring raakt. Van Kinsbergen herstelt echter snel de orde en hervat de strijd. Een intensief vuurgevecht volgt, waarbij Van Kinsbergen aan boord van de *Vtoroj* het opneemt tegen het admiraalsschip van de Turken met het dubbele aantal kanonnen. De Turken proberen de *Vtoroj* tot twee maal toe te enteren, maar de Russen slaan dit beide keren af. Onder het voortdurende bombardement van de *Vtoroj* raakt het Turkse admiraalsschip zwaar beschadigd en moet het vluchten. Het zinkt vlak voor het de haven van Sucuk Kale kan binnenlopen. Nadat het admiraalsschip is gevlucht volgen de overige Turkse schepen snel, zij weten de haven wel veilig te bereiken. De schade is echter zo groot dat de Turkse vloot niet meer uitvaart. Van Kinsbergen weet met succes de Turkse invasie af te slaan en de Krim voor het Russische Rijk te behouden.

De Russische vreugde is enorm en Van Kinsbergen wordt overladen met lofuitingen. Generaal Prosorovski, bevelhebber op de Krim, schrijft Van Kinsbergen 'Vergun mij U te noemen den Held der Zwarte Zee.'⁶ Minister van Marine Tsjernysjov roemt Van Kinsbergen als de eerste Europeaan sinds eeuwen die in een zeeslag op de Zwarte Zee een overwinning op de Turken weet te behalen. De grootste lof komt van tsarina Catharina. Zij benoemt Van Kinsbergen tot ridder in de orde van St. George. Het is vice-admiraal Senjavin die de benoeming van Van Kinsbergen tot ridder moet overbrengen. Het negeren van een direct bevel van zijn hand komt voor zover bekend niet meer ter sprake. Ook de Nederlandse gezant in Rusland is trots op zijn landgenoot. In een lange brief aan de Staten Generaal bericht hij uitvoerig over de heldendaden van Van Kinsbergen. Aan de andere kant van de Zwarte Zee is de stemming een stuk minder vrolijk. De bevelhebbers van de verliezende Turkse vloot worden bij thuiskomst veroordeeld wegens plichtsverzuim en onthoofd.

Na deze strijd woedt de oorlog nog een jaar voort, waarbij de strijd grotendeels op land plaatsvindt. Rusland

is hier oppermachtig en verovert grote gebieden op het Turkse Rijk. In 1774 staken de Turken de strijd en wordt het verdrag van Küçük Kaynarca gesloten. De uitkomsten zijn voor de Russen zeer gunstig. Rusland krijgt grote delen van de noordkust van de Zwarte Zee in handen waaronder de Krim. Rusland krijgt het recht om een Orthodoxe kerk te bouwen in Constantinopel en het recht om 'de belangen van christenen' in het Ottomaanse Rijk te beschermen. Rusland krijgt ook het recht op vrije commerciële vaart op de Zwarte Zee, inclusief de Bosporus en de Dardanellen.

Russische dankbaarheid

Na afloop van de oorlog keert Van Kinsbergen, ondanks herhaaldelijk en persoonlijk aandringen van Catharina, terug naar Nederland. In 1783 en in 1787 (na het uitbreken van een nieuwe oorlog tussen Rusland en het Ottomaanse Rijk) doet Catharina opnieuw verwoede

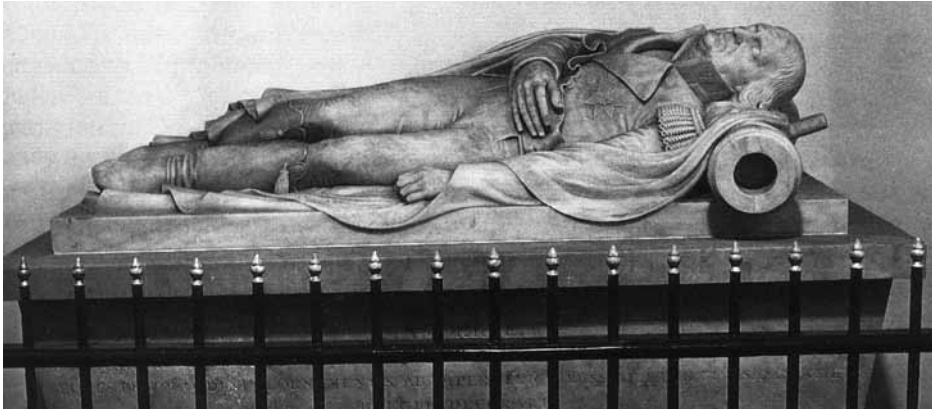
De invloed van Van Kinsbergen op de Nederlandse Marine is tot op de dag van vandaag zichtbaar

pogingen om Van Kinsbergen terug in Russische dienst te krijgen. Hij krijgt onder andere de rang van admiraal (met bijpassend salaris) en het opperbevel over de Zwarte Zee-vloot (en later ook over de Middellandse Zee-vloot) aangeboden. Van Kinsbergen weigert beide keren. Hij heeft ondertussen carrière gemaakt binnen de Nederlandse Marine en hij is getrouwd (met een dame uit een zeer vermogende handelsfamilie). Voor een hoge positie of een aantrekkelijk salaris hoeft hij dus niet meer in Rusland te zijn. Daarbij zag zijn vrouw hem waarschijnlijk ook liever achter een Nederlands bureau dan op de brug van een Russisch oorlogsschip.

Terug in Nederland – belangrijke hervormingen

Terug in Nederland laat Van Kinsbergen zien dat zijn tijd in Rusland niet alleen zeer verdienstelijk is geweest voor de Russische Marine. Ook de Nederlandse Marine heeft baat bij zijn ervaringen. In Nederland maakt Van Kinsbergen, mede door zijn status als Russische oorlogsheld, snel carrière. Dit stelt hem in staat een aantal belangrijke hervormingen door te voeren, die onder andere zijn gebaseerd op zijn ervaringen op de Zwarte Zee.

Ten eerste: de hervorming van het seinstelsel. Tijdens de slag bij Sucuk Kale wordt de voorsteng van de *Vtoroj* kapot geschoten. Hierdoor kan Van Kinsbergen bepaalde seinen niet meer volgens de voorschriften hijsen. De betekenis van een sein (een vlag eventueel in combinatie met een wimpel) is namelijk afhankelijk van de mast waarin hij gehesen wordt. Dit is natuurlijk zeer onhandig in gevechten, waarbij schepen regelmatig schade oplopen. Van Kinsbergen ontwerpt daarom een nieuw seinstelsel waarbij seinen op onbepaalde plaatsen op het schip kunnen worden gehesen. Dit stelsel wordt op de gehele Nederlandse oorlogsvloot ingevoerd.



Praalgraf van Van Kinsbergen in de Nieuwe Kerk te Amsterdam, 1821. (NIMH)

Ten tweede: Van Kinsbergen's ideeën over zeetactiek. Eind 18^e eeuw wordt overal in Europa streng vastgehouden aan de linietactiek. Tijdens de slag bij Sucuk Kale wijkt Van Kinsbergen hier echter bewust, en met succes, van af. Deze ervaringen verwerkt hij in een boek over zeetactiek. Dit boek wordt verplichte kost voor alle marineofficieren en is jarenlang hét standaardwerk over zeetactiek in Nederland. Het boek wordt eveneens vertaald in het Russisch, maar het is niet duidelijk in hoeverre het daadwerkelijk gebruikt is binnen de Russische Marine.

Ten derde: het idee van een vast korps zeelieden. Zoals eerder aangegeven is het in Nederland de gewoonte om bij terugkomst van een schip (na een expeditie of na afloop van een oorlog) de complete bemanning naar huis te sturen. Hiermee verdwijnt telkens waardevolle ervaring en moet elke nieuwe bemanning opnieuw worden opgeleid. In Rusland daarentegen heeft de Marine zeelieden in vaste dienst. Ervaring blijft zo behouden en de Marine staat paraat bij het uitbreken van een eventuele oorlog. Gedurende zijn gehele actieve loopbaan pleit Van Kinsbergen voor het inrichten van een vast korps zeelieden in Nederland. Het idee wordt omarmd, maar door de hoge kosten die er mee gemoeid zijn wordt het uiteindelijk pas na Van Kinsbergen's dood gerealiseerd.

Als laatste, en voortbouwend op het punt hierboven, onderwijs. Rusland beschikt eind 18^e eeuw over een zeevaartschool, waar zeelieden worden opgeleid in de basisvaardigheden van het zeemanschap. Alle Russische zeelieden beschikken zo in principe over dezelfde basiskennis. Dit bevordert de samenwerking en maakt het mogelijk om nieuwe inzichten en technieken snel in te voeren. Vanaf zijn terugkeer ijvert Van Kinsbergen dan ook vurig voor het oprichten van een zeevaartschool in Nederland. Met als doel: 'eene goede opvoeding te geeven en die middelen gemakkelijk te doen geworden welke een eerlijk man, een goed burger, een zeeman en overtreffelijke krijgslieden uitmaken.'⁷ Na verschillende initiatieven, met wisselend succes, resulteert dit uiteindelijk in de oprichting van het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM).⁸

Conclusie

Het mag duidelijk zijn dat Van Kinsbergen van belang is geweest voor zowel de Russische als de Nederlandse Marine. Voor Rusland weet Van Kinsbergen de Turken meerdere malen te verslaan en volledige controle over de Zwarte Zee te verkrijgen. Hiermee levert hij een aanzienlijke bijdrage aan de Russische overwinning in de oorlog tegen Turkije. In Nederland voert Van Kinsbergen een aantal belangrijke hervormingen door

die mede zijn gebaseerd op zijn tijd in Rusland. Zijn ideeën voor het seinstelsel en de zeetactiek worden direct toegepast. Zijn plannen voor een vast korps zeelieden en de oprichting van een zeevaartschool vergen meer tijd, maar leiden uiteindelijk tot blijvende verbeteringen van de Marine. De invloed van Van Kinsbergen is daarmee tot op de dag van vandaag zichtbaar. <

Drs. J.C. (Jelle) Plesman studeerde Internationale Betrekkingen en Internationale Organisaties in Groningen. In 2007 liep hij stage bij de Faculteit Militaire Wetenschappen op het KIM. Hij is nu op zoek naar een promotieonderwerp binnen het vakgebied militaire geschiedenis.

Noten

- 1 Geciteerd in: R.B. Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen 1735-1819. Admiraal en filantroop* (Amsterdam 1990) 30.
- 2 Zie voor meer informatie: N.V. Riasanovsky en M.D. Steinberg, *A history of Russia* (New York 2005) 246-247 en J.L. Wiczyński (ed.), *The modern encyclopedia of Russian and Soviet history* (Gulf Breeze, Florida 1976-2000) met artikelen over de verschillende Russisch-Turkse oorlogen.
- 3 Eind 18^e eeuw omvat het Poolse grondgebied grote delen van wat nu Oekraïne is. Het Turkse Rijk behelst o.a. het huidige Bulgarije en Roemenië waardoor beide landen een grens delen rond de bovenloop van de rivier de Dnjestr.
- 4 "om naam te maken of te worden gedood"; Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen*, 55.
- 5 Zie R.C. Anderson, *Naval wars in the Levant 1559-1853* (Liverpool 1952) 306 en Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen*, 70 (en noot 66 op p.506) voor een discussie over de exacte samenstelling van de vloot.
- 6 Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen*, 74.
- 7 Prud'homme van Reine, *Jan Hendrik van Kinsbergen*, 164.
- 8 De nalatenschap van Van Kinsbergen is vandaag de dag nog steeds zichtbaar op het KIM: Het marineopleidingsvaartuig is vernoemd naar Van Kinsbergen. En van 1993 tot en met 1998 werd het *Van Kinsbergen Bulletin* uitgegeven op het KIM. Een tijdschrift met publicaties op het gebied van de maritiem-militaire gedragswetenschappen.

Literatuurlijst

- Anderson, R.C., *Naval wars in the Levant 1559-1853* (Liverpool 1952)
- Prud'homme van Reine, R.B., *Jan Hendrik van Kinsbergen 1735-1819. Admiraal en filantroop* (Amsterdam 1990)
- Riasanovsky, N.V. en M.D. Steinberg, *A history of Russia* (New York 2005)
- Wiczyński, J.L. (ed.), *The modern encyclopedia of Russian and Soviet history* (Gulf Breeze, Florida 1976-2000)

column



Bezuinigen is een kunst. In essentie zijn twee vormen mogelijk, namelijk 1) minder dingen doen of 2) dezelfde dingen op een goedkopere manier doen. Meestal komt het op een combinatie neer, waarbij het nieuw verworven inzicht dat het allemaal effectiever kan (2) tevens als argumentatie voor het geheel wordt aangedragen. De nota 'In het belang van Nederland', goed voor een bezuiniging van ongeveer € 340 miljoen, bevatte dan ook beide elementen. Het zojuist afgesloten Herfstakkoord schrapt minder taken en operationele eenheden dan initieel voorzien, en het Joint Support Ship lijkt gered. Wat nog staat is de sluiting van de marinierskazernes in Rotterdam en op Texel. Het samenvoegen van alle kazernes tot een nieuwe moloch in Zeeland moet tot een efficiencywinst leiden. Maar de vraag rijst of deze fusie überhaupt een besparing oplevert.

Schaalvergroting was lange tijd het toverwoord in onderwijs, zorg, gemeentes en woningcorporaties

Schaalvergroting was lange tijd het toverwoord in onderwijs, zorg, gemeentes en woningcorporaties. Sinds eind jaren tachtig zijn door fusies ongeveer een derde van de scholen en veertig procent van de ziekenhuizen in Nederland verdwenen. Ook zijn enkele gemeentes tegen hun zin gefuseerd. Alles was rationeel bedacht en de 'noodzakelijke' efficiëncyslag werd cijfermatig, naar het zich liet geloven, goed onderbouwd. Tegenstanders konden zich moeilijk verweren tegen de gepresenteerde berekeningen en werden afgeserveerd als nostalgische dwarsliggers die modernisering wilden tegenhouden. Inmiddels blijkt schaalvergroting toch niet de heilige graal te zijn, en is op veel terreinen de beloofde kostenbesparing noch de voorziene kwaliteitsverbetering gehaald. Verre van zelfs.

Het idee achter schaalvergroting is simpel. Concentreer diensten zoveel mogelijk op een paar locaties om *overhead* te besparen en zaken 'centraal' te regelen. Zo ook voor de kazernes. Fusie betekent minder beveiligingsorganisatie, logistieke ondersteuning etcetera. Maar de indirecte kosten worden nu, zoals destijds in onderwijs, zorg en lokaal bestuur, niet meegenomen in de rekensommen. Extra bestuurslagen ontstonden, er kwam meer afstand tussen bijvoorbeeld het schoolmanagement en de leerlingen/ouders en werknemers voelden zich minder verbonden met hun organisatie. Het gevolg: meer ziekteverzuim, kwaliteitsverlies en schaarse arbeidskrachten die vertrek verkozen boven verhuizing. De kosten van nieuwbouw, reiskosten en herinrichting bleken meestal ook hoger uit te vallen dan geraamd. Tot enkele jaren geleden waren de nadelen van schaalvergroting weinig in het publieke discours te vinden. Alleen tijdens een gesprek met een gemiddelde leraar of zorgverlener leerde men beter. Inmiddels is de politiek, consultancy en wetenschap om en erkent men dat schaalvergroting vaak niet de beloofde voordelen levert. Dit is overigens een schrale troost voor veel leraren en zorgverleners. De schade is al aangericht.

Terwijl in de maatschappij eindelijk het nut van schaalvergroting openlijk ter discussie staat, slaat Defensie zonder gêne verder deze weg in. De strijd om het behoud van de kazernes, zowel uit oogpunt van traditie als in het belang van het middenkader, zal geen gemakkelijke worden. Gedegen onderzoek door bijvoorbeeld een consultancy als Berenschot zou uitkomst bieden, want een voorgenomen bezuiniging die uiteindelijk geen besparing oplevert, is per definitie geen goede bezuiniging. <

Mr. S. (Sergei) Boeke
is voormalig marineofficier

Aan het woord is dit keer de familie Flieringa: Pieter en Gel.
Twee broers die allebei kozen voor de Elektrotechnische dienst.



(Foto's: collectie fam. Flieringa)

Links Gel Flieringa als projectleider van het L-Fregat, eind jaren '90. Rechts Pieter Flieringa met kleinzoon, augustus 2012.

Naam	: Gel (Gellius) Flieringa	Naam	: Pieter Flieringa
Geboortedatum	: 24 februari 1953	Geboortedatum	: 3 mei 1954
In dienst	: 12 augustus 1972	In dienst	: augustus 1974
LOM	: 1 augustus 2008	Uit dienst	: 1 april 1998
Laatste functie:	: souschef personeelslogistiek Commando Zeestrijdkrachten (in de huidige tijd is dit directeur. personeel. CZSK)	Laatste rang	: KLTZE
Laatste rang	: Commandeur Elektrotechnische dienst		

Vanwaar uw keuze voor de KM?

Gel: 'Na het behalen van mijn HBS-b diploma moest ik in dienst en wist niet precies wat ik wilde. Mijn oudoom KTZ Huisman, toen commandant van de mijnendienst, bracht me in aanraking met de Marine. Dit heeft toen mijn belangstelling gewekt. Ik kreeg een goede opleiding, vervulde mijn dienstplicht en was verzekerd van een baan. Ik wilde eerst naar de zeedienst maar omdat ik een bril met sterkte – 3/4 had en men in die tijd daarvoor werd afgekeurd, ging dat niet door. Vervolgens heb ik voor de elektrotechnische dienst gekozen en heb daar nooit spijt van gehad.'

Pieter: 'Puur om het varen en de afwisseling binnen de verschillende functies. De verhalen van mijn broer over het KIM en de Marine hebben geholpen de beslissing te nemen. Voor mij was overigens de elektrotechnische dienst de 1^e keus. Al tijdens mijn middelbare school tijd was het mijn hobby om zelf schakelingen te maken, voor bijvoorbeeld radio, versterker, klapschakelaar e.d. Ik heb dus nooit iets anders overwogen.'

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

Gel: 'Het uitstekende evenwicht tussen plezier, sport en zo nu en dan "paniek klooiën". Ik noem expres deze volgorde omdat ik het zo heb ervaren. Een mooie herinnering is mijn deelname in het oudste jaar aan de introductie-, de assault- en de OS&O commissie. De ervaringen die je daarmee opdoet en de band met je jaargenoten zijn in je latere loopbaan van grote waarde. Bijzonder was de situatie dat toen ik in de introductiecommissie zat, mijn broer in mijn jongste jaar zat. Dat was niet altijd even gemakkelijk maar we zijn er toch goed doorheen gekomen. Na die eerste zes weken heb ik ons samenzijn in de Marine altijd zeer prettig gevonden.'

Pieter: 'Vriendschap en het "vertrouwen systeem". Ook nu heb ik nog veel contact met een aantal jaargenoten. Die combinatie van vriendschap en het vertrouwen systeem is uniek voor de Marine en dat ben ik in mijn commercieel consultant werk nooit meer tegengekomen.'

Welke plaatsingen zijn voor u het meest bijzonder geweest en waarom?

Gel: 'Ik kijk met veel plezier terug op mijn vier varende plaatsingen. Werken met een kleine gemotiveerde groep mensen geeft veel voldoening. De plaatsing, die mijn loopbaan het meest heeft beïnvloed, was die van plaatsingsofficier E. Ik begon daar met tegenzin aan maar heb het uiteindelijk erg naar mijn zin gehad. Het was voor mij het begin van afwisselende functies in het materieels- en het personeelsgebied, wat een extra dimensie in mijn leven heeft gegeven. Met voldoening kijk ik nog steeds naar de LCF'en. Mijn projectleiderschap van dat project maakt dat die schepen nog altijd gevoelsmatig een beetje van mij zijn.

Mijn periode als hoofd Plannen Personeel was eveneens een bijzondere plaatsing. Ook in die tijd speelde een grote bezuiniging met o.a. de afstoting van het marinevliegkamp Valkenburg. Ik heb toen mogen bijdragen aan de grote inspanningen die velen hebben gedaan om zoveel mogelijk marinemensen elders aan het werk te krijgen en dat is op een heel klein clubje mensen na gelukt. Daar ben ik nog steeds trots op.

Mijn laatste functie was vervuit de zwaarste en meest uitdagende. Achteraf gezien hebben we in die tijd moge-

lijk een beetje te veel hooi op onze vork genomen. Het reorganiseren van de totale Marine en het tegelijkertijd invoeren van een nieuw personeelssysteem bleek ingewikkelder dan ingeschat. Toch blijf ik ervan overtuigd dat het nieuwe personeelssysteem een vooruitgang is ten opzichte van het systeem dat gold tijdens mijn loopbaan.'

Pieter: 'Ten eerste die als HWD van Hr. Ms. Overijssel, de laatste 'Antillenjager'. Dit betrof een dubbele term in de west. Mijn vrouw en oudste dochter waren gedurende 8 maanden gehuisvest op Curaçao. Daarnaast mijn plaatsing in de werkgroep PHIDEF (een projectgroep tussen 1994 – 1998) voor de herinrichting informatievoorziening van Defensie. De resultaten van deze werkgroep vormen nog vaak de basis voor mijn huidige advieswerk. Ook de plaatsing bij de school voor mijnenbestrijding in Oostende was bijzonder; mijn jongste dochter is in België geboren.'

Bent u vaak/lang van huis geweest? Hoe ervoer u dit in uw gezin?

Gel: 'Voor een ED-er heb ik vrij veel gevaren. Alleen mijn allereerste reis was 3 maanden naar Amerika waar ik deelnam aan de viering van het 200-jarig bestaan van de VS. Daarna heb ik helaas mijn bijna 6 jaar varen moeten vol-



Gel (rechts) en Pieter Flieringa in 1974 met partners Lise (rechts) en Mickey tijdens het Assaut.

maken met reisjes niet verder dan Lissabon en niet hoger dan Stavanger. *Join the navy, see the world* gaat voor mij niet echt op.

Mijn vrouw en ik hebben wel moeten wennen aan die voortdurende verandering van korte periodes weg en korte periodes thuis. Vooral de kinderen hadden daar vaak moeite mee. Ter compensatie bracht ik altijd wat voor hen mee naar huis. Grappig is dat als zij nu weggaan ze nog altijd wat voor elkaar mee naar huis nemen.'

Pieter: 'Gedurende mijn marineperiode mocht ik vaak en lang varen. Mijn eerste trip was naar het toenmalige Leningrad (Hr. Ms. Groningen), daarna Australië (Hr. Ms. Drenthe) en een dubbele term in de West (Hr. Ms. Overijssel). Ten slotte patrouilles boven IJsland (Hr. Ms. Van Speijk). Alles bijeen genoeg om van het varen te genieten en niet te lang om van het gezin te vervreemden. Mijn gezin was in de liefdevolle en zorgzame handen van mijn vrouw. Vaak een moeilijke periode, maar zij heeft er nooit over geklaagd.'

Wel eens overwogen de Marine te verlaten?

Gel: 'Meteen nadat ik de HKV had voltooid ben ik door een *headhunter* benaderd of ik geïnteresseerd was in een baan als hoofd technische dienst bij de firma GTI. Hoewel ik me niet bij deze *headhunter* had ingeschreven heb ik wel aan die sollicitatieprocedure deelgenomen. Eigenlijk was dat vooral omdat ik nieuwsgierig was wat er buiten de Marine te koop was en wat men mij te bieden had. Natuurlijk is dit een verkeerde instelling bij een sollicitatie en is het ook niets geworden, maar het was wel een heel leerzame ervaring die mij uiteindelijk na mijn marinetijd goed van pas is gekomen.'

Pieter: 'In 1998 heb ik vroegtijdig de Marine verlaten. De reden hiervoor was, kort samengevat, dat ik een andere toekomstverwachting had dan de toenmalige marineleiding. Van Defensie mocht ik 10 jaar studeren (Delft en postdoctoraal VU) maar helaas heeft Defensie daar nooit iets mee willen doen. Wel achteraf als extern adviseur.'

Is de KM 'het' onderwerp in de familie?

Gel: 'Hoewel ik met zeer veel plezier terugkijk op mijn tijd bij de Marine en deze natuurlijk een onderdeel van ons leven was, zeker in dat van mij, is het niet "het onderwerp" binnen ons gezin. Omdat we gedurende mijn marinetijd in Haarlem en Heemstede hebben gewoond heeft ons privé-leven zich buiten de Marine afgespeeld.'

Pieter: 'Binnen ons gezin hebben we altijd een sterke scheiding gehouden tussen dienst en privé. De Marine was nooit een primair onderwerp van gesprek anders dan de directe invloed op het gezin.'

Kunt u veranderingen noemen tussen 'toen en nu'?

Gel: 'In mijn tijd bij de Marine is er veel veranderd. De afstand tussen officieren en de rest van de bemanning is kleiner geworden, waardoor naar mijn mening de officier beter benaderd wordt door de bemanning. We zijn van vaste looptijden in rang, naar "functie is rang" gegaan en

uiteindelijk naar veel meer inspraak in je eigen loopbaan; naar mijn mening is dit een grote verbetering.

Voor veel werkzaamheden worden we tegenwoordig gecompenseerd. Dat is goed, maar ik ben wel van mening dat het voor een continu bedrijf als de KM zo nu en dan wel een beetje doorslaat, waardoor het functioneren van de organisatie ernstig bemoeilijkt wordt. Sinds 1990 wordt Defensie elke 3 a 4 jaar met nieuwe bezuinigingen geconfronteerd. Met alle bezuinigingen zijn ook veel secundaire zaken verdwenen. De medische verzorging is er een goed voorbeeld van. Nog steeds uitstekend geregeld maar het is de vraag of de compensatie die er oorspronkelijk voor is gegeven wel opweegt tegen de kosten die je nu moet maken. Zo ook het onderbrengen van de pensioenen in een pensioenfonds.

In mijn ogen de belangrijkste en meest essentiële wijziging is dat de baan zekerheid is verdwenen. Gezien de tegenwoordige tijd van langer werken is dit voor Defensie denk ik niet te vermijden maar hiermee is wel een zeer belangrijk element uit de arbeidsvoorwaarden weggesneden. Geen uitgangspunt meer van een loopbaan voor het leven. Dit kan zich naar mijn mening ook gemakkelijk tegen Defensie keren.'

Pieter: 'Sinds mijn vertrek in 1998 heb ik geen directe ervaring met het huidige militaire bedrijf. Wat ik van de buitenkant (adviseur DIO) heb kunnen waarnemen is dat "verpaarsing" niet altijd een verbetering is en dat Defensie veel individualistischer is geworden.'

Hoe kijkt u tegen de Marine aan?

Gel: 'Ik kijk met een zeer goed gevoel terug op mijn marinetijd. In 36 jaar heb ik ongeveer 13 verschillende functies vervuld op verschillende terreinen. Vooral de nieuwe uitdaging die je ongeveer om de drie jaar voor je kiezen krijgt, was voor mij een drijfveer om bij de KM te blijven. Ook na mijn vertrek ben ik nog ongeveer 5 jaar als voorzitter van de aanname advies commissie betrokken geweest bij de Marine. Dankzij mijn marine-ervaring is de Oorlogsgravenstichting op mijn pad gekomen. Mijn huidige functie, algemeen directeur van deze stichting, heeft veel raakvlakken met Defensie. Hierdoor blijf je contact houden en natuurlijk volg ik ook de berichtgeving over Defensie. Alleen kun je er nu wat vrijblijvender naar kijken.

Ik vind dat de Nederlandse overheid de plicht heeft om de bij de VN operaties omgekomen militairen en hun nabestaanden met zeer veel eer en respect te behandelen. Hoewel ik hoop dat er geen nieuw beroep meer hoeft te worden gedaan op mijn stichting, speelt door dit werk Defensie nog altijd een rol in mijn leven.'

Pieter: 'Zoals gezegd heb ik de Marine in 1998 vroegtijdig verlaten. Desondanks kijk ik op mijn marineperiode terug als een mooie en leerzame tijd die ik nooit had willen missen en zeker zou overdoen. Mijn vertrek heeft me ook veel goeds in mijn leven gebracht, zoals een eigen BV. ' <

column



In september kregen we van minister Hennis de nota 'In het Belang van Nederland'. Daarmee vervulde zij de opdracht uit het regeerakkoord, al had het stuk van de kabinetsformateurs een *toekomstvisie* moeten heten. Blikvanger in het nieuws was dat de aanschaf *Joint Strike Fighter* nu toch wel definitief lijkt: de minister heeft in ieder geval kleur bekend en gezegd dat we niet zonder een toestel van de vijfde generatie kunnen. Partijgepruttel noopte PvdA-leider Samsom nog tot enkele voorbehouden, maar die werden geconstrueerd om ook die partij vooruit, niet achteruit, te bewegen. De JSF werd zelfs uitgeroepen tot boegbeeld van sociaaldemocratische vredesoperaties: als er geen viertal beschikbaar zou zijn voor de internationale rechtsorde, zouden vredesmissies niet mogelijk zijn en kan het feest in de ogen van de PvdA-fractievoorzitter geen doorgang vinden. Dat een maand later het nieuws uitlekte van een riskante missie in Afrika (Mali) zonder gevleugelde gevechtsvliegtuigen was dus wel enigszins ironisch. Het kan soms blijkbaar ook met Apaches.

De Koninklijke Marine bleef dus een beetje in de schaduw, al trok de beoogde kapitaalvernietiging van het nieuwe *Joint Support Ship* natuurlijk wel aandacht. Wat wil je, er wordt een schip gebouwd van 400 miljoen euro dat meteen in de verkoop voor een derde van de bouw prijs wordt gezet.

Gelukkig kon de ingreep een maand later gerepareerd worden en zal het schip niet meteen na zijn doop op marktplaats.nl worden gezet. Andere landen, die nog wel over zware spullen beschikken waarmee zij missies ondernemen die Nederland onder betere omstandigheden zelf zou hebben uitgevoerd, hebben interesse getoond om er ook gebruik van te maken.

*De laatste
bladzijde van een
defensienota is
vaak de aardigste.
In elk geval een
informatieve.
Zo ook nu*

De laatste bladzijde van een defensienota is vaak de aardigste. In elk geval een informatieve. Zo ook nu. Natuurlijk, in de Beleidsbrief van juni 2013 las ik al dat de Marinestudie 2005 uitgangspunt zou blijven. Daaruit viel op te maken dat de Onderzeedienst gespaard zou blijven. 'In het Belang van Nederland' vermeldt inderdaad dat de Walrusonderzeeboten een relevante nichecapaciteit voor de NAVO en de EU blijven. En we lezen ook: 'Vervanging, voorzien voor het midden van de jaren twintig, kan Defensie zich uitsluitend permitteren als de nieuwe onderzeeboten samen met één of meer partnerlanden worden ontwikkeld, gebouwd en geëxploiteerd'. Verstolen in een bijlage (lettergrootte arial 6) staat daar ook een bedrag voor gereserveerd: 3,85 miljard euro. Dat is in de doorsneekrant al gauw een megaproject van 4 miljard, en een nieuwe 'aankoop van de eeuw'. Uitgesmeerd over een lange periode van 2008 tot 2018 uiteraard, met topjaren van ruim een half miljard medio jaren twintig.

Dat is behoorlijk veel geld voor een wapensysteem dat 'samen met één of meer partnerlanden (moet) worden ontwikkeld, gebouwd en geëxploiteerd'. Ik denk bij partnerlanden aan Noorwegen of Duitsland, heel misschien Zweden. Maar wacht even, ik mis de woorden 'samen aangeschaft' eigenlijk. Samen bouwen en exploiteren is nog niet samen kopen. Mogen we er niet vanuit gaan dat die onderzeeboten ook samen met partnerlanden 'aangeschaft' kunnen worden? Ik weet ook wel dan Nederland heeft geen fjorden en geen Oostzee heeft, maar hier zou een trilateraal project kunnen gloriëren. <

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

Beter onderhoud door slimme sensoren en modellen



De inzetbaarheid van materieel bij de KM hangt sterk af van de wijze van het gebruik van systemen en de instandhouding daarvan. Om deze inzetbaarheid te blijven garanderen tegen acceptabele kosten, is het van belang dat bestaande instandhoudingsconcepten continu tegen het licht worden gehouden. Met dit artikel willen wij laten zien dat er volop onderzoek wordt gedaan om het onderhoudsproces binnen de Marine en de andere krijgsmachtsdelen te verbeteren.

Moderne innovatieve instandhoudingsconcepten houden rekening met de actuele status van systemen en spelen daarop in. In plaats van een vast onderhoudsinterval te gebruiken wordt aan de hand van verschillende parameters bepaald wat de toestand van een systeem is, om vervolgens het onderhoud hierop af te stemmen.

Op de NLDA wordt onderzoek gedaan naar deze nieuwe onderhoudsconcepten. Daarbij wordt enerzijds gekeken naar geavanceerde sensortechnieken, die het mogelijk maken om de conditie van het systeem rechtstreeks te meten (conditiebewaking). Anderzijds worden modellen van het faalgedrag ontwikkeld, die de conditie van het

systeem kunnen voorspellen op basis van gemeten gebruikparameters.

In dit artikel zal van beide strategieën een voorbeeld worden beschreven. De aanpak met behulp van conditiebewaking wordt geïllustreerd aan de hand van het promotieonderzoek van LTZE2OC Axel Homborg over corrosiesensoren. De aanpak met faalmodellen zal worden besproken aan de hand van het afstudeeronderzoek van LTZT3 Michiel Smeding over gasturbines.

Belang van onderzoek naar corrosiemonitoring

Corrosie is één van de belangrijkste veroorzakers van het falen van een systeem. Ongeveer een kwart van de totale

uitgaven aan instandhouding van maritieme systemen is gerelateerd aan corrosie. Een voor de KM nog belangrijker aspect is veiligheid. Corrosie kan soms geheel onverwacht zorgen voor het falen van een systeem, wat grote gevolgen kan hebben. Door een verbeterd inzicht in corrosieprocessen kan de keuze voor een bepaalde vorm van corrosiebescherming zorgvuldiger worden gemaakt en onnodig correctief onderhoud of zelfs falen van systemen worden voorkomen.

Online monitoren van corrosie zorgt voor een zorgvuldiger afgestemde onderhoudsfilosofie, waarin beter rekening wordt gehouden met de actuele toestand en prestaties van bv. beschermende coatings. Door het gebruik van corrosiesensoren gebaseerd op elektrochemische ruis, de methodiek waarop dit onderzoek zich richt, kan het inspectieproces meer informatie opleveren dan bij conventionele metingen. Elektrochemische ruis bestaat uit heel kleine stroom- en spanningsvariaties die direct worden veroorzaakt door de corrosieprocessen zelf. Het meten van elektrochemische ruis is passief, er wordt dus geen extern signaal opgelegd om de meting te verrichten. Hierdoor wordt het corrosieproces niet verstoord (en daardoor versneld), wordt een beschermende coating geen onnodige schade toegebracht en wordt de levensduur hiervan niet onnodig verkort.

Hoewel het meten van elektrochemische ruis al sinds 1961 wordt gedaan, bestaat er tot op de dag van vandaag onzekerheid over de interpretatie van deze signalen. Dit onderzoek moet inzicht bieden in hoe corrosieprocessen op een betrouwbare manier kunnen worden geïdentificeerd door middel van elektrochemische ruis, zodat toepassing voor monitoring van corrosie mogelijk wordt.

Complexiteit van corrosie

Er bestaan vele vormen van corrosie, maar over het algemeen wordt gesproken over algemene (of uniforme) en lokale corrosie (bv. pitting). Algemene corrosie valt in de meeste gevallen vrij goed te voorspellen en te voorkomen, lokale corrosie meestal niet. Een metalen constructie kan onverwacht lokaal flink aangetast zijn, wat grote veiligheidsrisico's met zich meebrengt. Denk bijvoorbeeld aan het ontstaan van een gat in de wand van een ballasttank aan de kant van de scheepshuid. Omdat de totale materiaalafname bij lokale corrosie meestal erg klein is, is dit proces erg lastig te monitoren. Ook voorspellen is moeilijk, omdat in veel gevallen juist bijna geen, of hoogstens alleen algemene aantasting werd verwacht. Het lastige hierbij is dat er meerdere factoren van invloed zijn op corrosie: niet alleen metallurgische, maar ook omgevingsfactoren, elektrochemische en zelfs biologische factoren spelen een rol. Dit maakt het simuleren van faalgedrag op dit vlak erg moeilijk.

Het principe van de sensor

De kracht van een sensor gebaseerd op elektrochemische ruis schuilt duidelijk in de eenvoud: doordat het een passieve techniek is gebaseerd op slechts drie vaste elektroden, is het een simpele (relatief goedkope) configuratie die compact en bovendien robuust kan worden



Door pitting of putcorrosie kan een metalen constructie onverwacht lokaal fors aangetast zijn. Dit brengt grote veiligheidsrisico's met zich mee, denk bijvoorbeeld aan een gat in de wand van een ballasttank. (foto <http://wadder.ning.com>)

uitgevoerd. Er kan worden gekozen voor sensoren die bij nieuwbouw al permanent worden aangebracht op moeilijk bereikbare plaatsen, een hand-held oplossing of een combinatie van die twee. Zo is het denkbaar dat ergens een reeks sensoren wordt aangebracht om zo de detectiekans van lokale corrosieprocessen te verhogen. Een aantal concepten voor een sensor is in de praktijk reeds succesvol aan boord getest (bv. in ballast- en brandstoftanks en aan de buitenzijde van de scheepshuid), waarbij een vergelijk werd gemaakt met een bestaande meettechniek. Een uiteindelijke sensor moet echter vooral compacter worden, iets wat aanvullend aan dit onderzoek plaats kan vinden. Een impressie van dit systeem wordt weergegeven in Figuur 1.

De toegevoegde waarde van het onderzoek

De uitvoering van deze meettechniek is de afgelopen decennia nauwelijks veranderd. Waar echter veel controverse over bestaat, is de interpretatie van het gemeten signaal. Dit heeft de toepassing van deze meettechniek altijd in de weg gestaan. Zoals gezegd is corrosie een complex fenomeen. Uiteenlopende operationele condities kunnen ervoor zorgen dat onverwachte (lokale) corrosieprocessen optreden. Daarbij is de bestaansduur van zo'n lokaal corrosieproces vaak maar enkele seconden, voordat ergens anders een lokaal proces optreedt. Daarom willen wij niet alleen weten wat voor soort corrosie er optreedt maar ook wanneer en in welke mate. Dit kunnen we steeds beter aan de hand van elektrochemische ruissignalen bepalen, waardoor een volledig plaatje wordt verkregen.



Figuur 1: Impressie van de huidige en toekomstige corrosiemonitoring.

TECHNIEK

Voor een juiste interpretatie van elektrochemische ruis worden uiteenlopende, bekende corrosieprocessen gemeenten onder goed gedefinieerde condities in het laboratorium van TNO. Er wordt gebruik gemaakt van een speciale analysetechniek waarmee snel veranderende en zeer kort optredende gebeurtenissen kunnen worden gelokaliseerd én geclassificeerd. Dit is nodig vanwege het soms snel veranderende karakter van corrosieprocessen. Deze techniek werd op andere gebieden (zoals trillingsanalyse) al succesvol gebruikt, maar was nog nooit toegepast voor corrosieonderzoek. Na een aantal optimalisaties heeft deze techniek voor de herkenning van verschillende soorten corrosieprocessen op laboratoriumschaal zijn toegevoegde waarde reeds bewezen. Een deel van de resultaten is inmiddels gepresenteerd in een aantal wetenschappelijke publicaties^{1,2,3}, waarin wordt aangetoond dat we nu op een betrouwbare manier alle belangrijke informatie over een corrosieproces uit een elektrochemisch ruissignaal kunnen halen. Doordat de techniek zo gevoelig is, kunnen zelfs minimale verschillen in deze signalen worden gebruikt om verschillende soorten corrosie van elkaar te onderscheiden. Zie het als een soort vingerafdruk van het corrosieproces: ieder proces heeft zijn eigen, unieke frequentiekenarakteristiek die je kunt herkennen. Dit gaat eigenlijk op dezelfde manier als het herkennen van trillingen of geluid.

Afsluitend kan worden gesteld dat er aan het einde van dit onderzoek naar verwachting een betrouwbare, zeer gevoelige corrosie monitoring techniek ontwikkeld is. Deze techniek kan worden gecombineerd met verschillende soorten sensoren (hand-held of permanent), afhankelijk van de wensen van de instandhouder. De praktische eenvoud, waarbij direct gebruik wordt gemaakt van de energie die corrosieprocessen zelf genereren, is erg interessant voor monitoring aan boord van schepen, op moeilijk of niet toegankelijke locaties.

Alternatieve aanpak: faalmodellen en gebruiksbewaking

In sommige gevallen is het financieel of technisch niet haalbaar om conditiebewaking m.b.v. sensoren toe te passen. Financieel, omdat de ontwikkeling of aanschaf van speciale sensoren en meetsystemen niet opweegt tegen de te behalen kostenreductie. Of technisch, doordat de te monitoren componenten niet toegankelijk zijn (denk bijv. aan roterende turbineschoepen in een gasturbine).

In die gevallen kan registratie van het *gebruik* van een systeem vaak toch leiden tot een verbeterde onderhoudsstrategie. Dat vereist echter wel dat het faalgedrag van het systeem bekend is. Met andere woorden, het moet duidelijk zijn hoe een bepaalde manier van gebruik de snelheid waarmee het systeem degradeert beïnvloedt. Als voorbeeld wordt daarvoor de gasturbine in de fregatten gebruikt.

Gebruiksbewaking van gasturbines

De gasturbines in de LCFs en M-fregatten worden, naast de kruisvaartdiesels, gebruikt als *booster engines*. Dat betekent dat ze pas worden ingezet als er op hoge snelheid gevaren moet worden, en dat het te leveren vermogen varieert. Het onderhoud aan de gasturbines is vrij intensief en wordt uitgevoerd door fabrikant Rolls-Royce. Het is gebaseerd op het aantal draaiuren van de machines. Vooral dat laatste aspect was de reden om te onderzoeken hoe het gebruik van de gasturbines de degradatie (en daarmee de onderhoudsbehoefte) beïnvloedt. Het lijkt namelijk niet logisch dat een uur stationair draaien evenveel degradatie oplevert als een uur varen op vol vermogen. LTZT3 Michiel Smeding heeft daarom op dit onderwerp zijn afstudeeronderzoek aan de NLDA uitgevoerd.

Al snel bleek dat het gebruik van de gasturbines vrij gedetailleerd wordt bijgehouden. Van iedere gasturbine worden de draaiuren geregistreerd, waarbij tevens wordt bijgehouden in welke van zes gedefinieerde vermogensbanden die uren zijn gemaakt. Het doel van het afstudeeronderzoek werd daarmee het kwantificeren van de (relatieve) degradatiesnelheid van de gasturbine in elk van de zes vermogensbanden, zodat daarmee nauwkeuriger het moment voor onderhoud kan worden bepaald.

Toegepaste degradatiemodellen

Door middel van een *Failure Mode and Effects Analyse* (FMEA) is vastgesteld dat de hoge druk turbinebladen, de *combustor cans* en de *turbine disk* de drie meest kritische onderdelen in de gasturbine zijn. Vervolgens is voor elk van deze drie onderdelen een fysisch model opgezet waarmee voor een bepaalde gebruiksconditie de belasting en degradatiesnelheid kan worden berekend⁴. Als voorbeeld: bij een gegeven vermogen hoort een gastemperatuur en toerental van de motor. Het toerental kan worden omgerekend naar een mechanische spanning in het turbineblad en de gastemperatuur (en de koeling) resulteren in een temperatuur van het blad. Met de spanning en temperatuur kan vervolgens de degradatie ten gevolge van het degradatiemechanisme kruip (langzame blijvende vervorming) worden berekend.

Vervolgens is met de faalmodellen voor elk van de vermogensbanden berekend wat de relatieve hoeveelheid schade is die per draaiuur wordt opgebouwd. De resultaten daarvan staan in Tabel 1.



Zr. Ms. Evertsen is uitgerust met Rolls-Royce gasturbines.

Vermogensband	Vermogen [MW]	Totale schade Turbineblad	Vermoeiingsschade Turbine Disk	Vermoeiingsschade Combustor Can
1	0,0 - 3,5	0.2	0.50	0.01
2	3,5 - 7,3	0.4	0.70	0.03
3	7,3 - 9,5	0.6	0.82	0.11
4 (referentie)	9,5 - 13,7	1.0	1.00	1.00
5	13,7 - 16	17.8	1.25	5.25
6	16 - 18	1120.2	1.50	23.83

Tabel 1, relatieve schade per draaiuur voor de drie kritische componenten.

	Fregat 1		Fregat 2		Fregat 3	Fregat 4	Vloot gem.
Jaar	2009	2010	2009	2010	2010	2009	-
Turb. Blad	$2.9 \cdot 10^{-3}$	$2.6 \cdot 10^{-3}$	$1.78 \cdot 10^{-1}$	$2.5 \cdot 10^{-1}$	$1.3 \cdot 10^{-1}$	$7.6 \cdot 10^{-2}$	$1.1 \cdot 10^{-1}$
Turb. Disk	$8.7 \cdot 10^{-3}$	$3.9 \cdot 10^{-3}$	$1.1 \cdot 10^{-2}$	$9.3 \cdot 10^{-3}$	$5.5 \cdot 10^{-3}$	$4.4 \cdot 10^{-3}$	$7.1 \cdot 10^{-3}$
Combustor	$6.0 \cdot 10^{-4}$	$5.2 \cdot 10^{-3}$	$2.9 \cdot 10^{-2}$	$4.3 \cdot 10^{-2}$	$2.0 \cdot 10^{-2}$	$1.5 \cdot 10^{-2}$	$2.0 \cdot 10^{-2}$
Factor OEM	0.1	0.1	2.1	2.9	1.6	0.9	1.2

Tabel 2, variatie in degradatiesnelheid (1/jr) over de vloot en vergelijking met het door de OEM aangenomen gebruiksprofiel.

Uit de tabel blijkt duidelijk dat er een groot verschil in degradatiesnelheid bestaat tussen de verschillende vermogensbanden. Vooral in de hogere vermogensbanden neemt de schade snel toe.

Toepassing in onderhoud

De getallen in Tabel 1 kunnen nu worden gebruikt om het onderhoud efficiënter te maken, door niet alleen op draaiuren te sturen, maar ook de verdeling over de vermogensbanden mee te nemen. De fabrikant heeft bij het vaststellen van de onderhoudsintervallen een aanname gedaan over de (toekomstige) verdeling van de draaiuren over de vermogensbanden. Die aanname kan nu wor-

In sommige gevallen is het financieel of technisch niet haalbaar om conditiebewaking m.b.v. sensoren toe te passen

den vergeleken met het daadwerkelijke gebruik van de Marine. In Tabel 2 staat voor vier LCFs weergegeven wat de berekende hoeveelheid schade in de gasturbines is, gebaseerd op de geregistreerde draaiuren. In de laatste rij staat de verhouding tussen de echte (berekende) schade en de door de fabrikant (original equipment manufacturer – OEM) aangenomen hoeveelheid schade.

Uit de tabel blijkt dat voor het vloot-gemiddelde en voor de fregatten 2 en 3 de onderhoudsintervallen op basis van draaiuren eigenlijk te lang zijn, waardoor storingen zijn te verwachten. Het daadwerkelijke gebruik is namelijk anders (en zwaarder) dan de OEM heeft aangenomen. Tegelijkertijd zijn voor fregat 1 en 4 de intervallen juist te conservatief, en wordt onderhoud uitgevoerd voordat het daadwerkelijk nodig is. Uit dit onderzoek blijkt duidelijk dat de combinatie van gebruiksbewaking en faalmodellen een *predictive maintenance* aanpak mogelijk maken, waarmee het onderhoud kan worden afgestemd op het specifieke gebruik van systemen.

Conclusie

Voor de optimalisatie van het onderhoudsproces binnen de Marine en de andere krijgsmachtsdelen wordt enerzijds ingezet op het ontwikkelen van geavanceerde sensoren waarmee de conditie van systemen kan worden bewaakt. Anderzijds worden methoden ontwikkeld die op basis van de registratie van het gebruik van systemen het onderhoud beter voorspelbaar maken. Er wordt naar gestreefd om de resultaten van het onderzoek zo snel mogelijk toepasbaar te maken, zodat er binnen de Marine daadwerkelijk concrete verbeteringen kunnen worden gerealiseerd. <

LTZE2OC ir. A.M. (Axel) Homborg is PhD onderzoeker elektrochemische ruismetingen. Dit werd opgezet vanuit het (voormalige) Marinebedrijf, om corrosieprocessen in de praktijk beter te kunnen monitoren en daar eerder op in te kunnen spelen. Tevens om een bijdrage te leveren aan kennisopbouw op het gebied van innovatieve instandhouding.

Prof. dr. ir. T (Tiedo) Tinga is universitair hoofd-docent Onderhoudstechnologie aan de NLDA en tevens hoogleraar op het gebied van onderhoud op de Universiteit Twente. Op beide instituten leidt hij onderzoeksprojecten gericht op het voorspellen van falen cq. onderhoud en het verbeteren van Life Cycle Management.

Noten

1 A.M. Homborg, T. Tinga, X. Zhang, E.P.M. van Westing, P.J. Oonincx, J.H.W. de Wit, J.M.C. Mol, Time-frequency methods for trend removal in electrochemical noise data, *Electrochim. Acta*, **70**, 199 (2012).
2 A.M. Homborg, E.P.M. van Westing, T. Tinga, X. Zhang, P.J. Oonincx, G.M. Ferrari, J.H.W. de Wit, J.M.C. Mol, Novel time–frequency characterization of electrochemical noise data in corrosion studies using Hilbert spectra, *Corros. Sci.*, **66**, 97 (2013).
3 A.M. Homborg, T. Tinga, X. Zhang, E. P. M. van Westing, P. J. Oonincx, G. M. Ferrari, J. H. W. de Wit and J. M. C. Mol, Transient analysis through Hilbert spectra of electrochemical noise signals for the identification of localized corrosion of stainless steel, *Electrochim. Acta*, **104**, 84 (2013).
4 Smeding M., 2012, Relation between service lifetime consumption and specific use of naval systems. International Naval Engineering Conference. Edinburgh, IMarEST, paper I-1.

10X

AAN HET WOORD



LTZA 3 ASTRID GROOTES MSC

Geboortedatum : 22 augustus 1988
Datum in dienst : 12 augustus 2008
Opleiding : Atheneum; Lange Officiers Opleiding tot Officier der administratie met als profilering 'ketenlogistiek'; Master opleiding aan de Vrije Universiteit van Amsterdam 'Transport & Supply Chain Management'
Huidige studie/functie : PBI
Waarom bij de KM : Varen zit bij ons in de familie 'in het bloed'. Meerdere familieleden hebben voor de marine en/of koopvaardij gewerkt. Ik zelf krijg er een goed gevoel bij om deel uit te maken van de KM-organisatie.

AMBITIE

Ik wil mijzelf blijven uitdagen op verschillende gebieden en in verschillende functies. Ik hoop me hiermee te kunnen blijven ontwikkelen en tevens iets te kunnen betekenen voor de organisatie.

MOTTO

Een motto, dat ik altijd in mijn achterhoofd hou is: 'elke ervaring is een leerproces'. Dit helpt mij om negatieve ervaringen te relativeren en er lering uit te trekken in toekomstige situaties.

BEWONDERING

Ik heb bewondering voor leidinggevend en die geaccepteerd worden vanwege het respect dat zij verkrijgen vanaf de werkvloer en niet zozeer vanwege hun titel/rang of de functie die zij vervullen. Deze manier van leidinggeven vormt zeer zeker een voorbeeld voor jonge officieren zoals ikzelf.

TOEKOMSTPERSPECTIEF

Ik hoop dat ik na mijn PBI de mogelijkheid krijg om meerdere dynamische (operationele) functies te kunnen vervullen. Ik zou graag de richting van de ketenlogistiek op gaan, omdat hier mijn interessegebied ligt. Gelukkig zie ik in mijn toekomstvisie nog genoeg aantrekkelijke functies in het verschiet liggen die hiervoor in aanmerking komen.

VOORBEELD

Een voorbeeld voor mij zijn mensen die een bepaalde passie voor iets hebben en hierdoor risico's durven te nemen. Mensen die een bepaalde drang hebben om ergens voor te gaan en hierin niet alleen zichzelf kunnen motiveren, maar ook anderen.

PENSIOEN

Pensioen klinkt voor mij nog als een 'ver van mijn bed show'. Over mijn pensioen denk ik eigenlijk nog niet zo na. Misschien zou ik dit wel moeten doen.

ERGERNIS

Omdat Defensie een hiërarchische organisatie is, komt het soms voor dat een voorstel langs meerdere schijven moet gaan voordat er daadwerkelijk een beslissing wordt genomen en tot uitvoering kan worden overgegaan. Dit kost soms veel tijd, wat in mijn ogen niet altijd nodig is. Dit kan de motivatie van mensen om daadwerkelijk iets te ondernemen verminderen.

FAVORIETE WEBSITES

Zonder internet kunnen we tegenwoordig niet meer. Toch ben ik niet echt een 'internetter'. Als ik dan toch een site moet kiezen is het www.facebook.com. Via deze site kan je weer in contact komen met mensen die je lange tijd niet hebt gezien of gesproken. Daarnaast is het gewoon ook gemakkelijk om te zien wat mensen zoal bezig houdt.

BELANGRIJKE ERVARING

Een belangrijke ervaring voor mij in mijn korte carrière bij de KM is de groepsconfrontatie op Texel tijdens de eerste paar weken aan het KIM. Ik werd toen niet alleen geconfronteerd met mijzelf, maar ook met anderen. Hierdoor ontstaat een groepsproces waaruit ik zeer zeker tijdens de rest van mijn carrière bij de KM en daarbuiten lering kan trekken. Daarnaast hou je er contacten voor het leven aan over.

FAVORIETE FILM

Ik ben een echte film liefhebber, ik ga dan ook graag naar de bioscoop. Maar om nou een favoriete film te noemen, dat vind ik lastig. Laat ik het zo zeggen, ik vind elk genre leuk, behalve horror.



‘Toekomstperspectief voor de jonge marineofficier’

DEEL 4

Op 24 oktober jl. organiseerde de Werkgroep Jongeren (WGJ) van de KVMO voor de vierde keer de bijeenkomst ‘Toekomstperspectief voor de jonge marineofficier’ bij het KIM. Deze interactieve bijeenkomst werd goed bezocht door jonge marineofficieren met een achtergrond bij de vloot, het korps mariniers en het defensie helikoptercommando. De wens van de jonge officier is herkend te worden in zijn of haar talent en (vaker) terugkoppeling van de organisatie te krijgen waar het individu in zijn of haar loopbaan staat.



Het hoofd van P&O CZSK, KTZ Reesink, benadrukte dat de informatievoorziening een continu aandachtspunt is en praatte de aanwezigen bij over de actuele ontwikkelingen. Wat hem opvalt is dat de medewerkers sinds de omklap van de organisatie nog zoekende zijn hun aansprekpunten weer te vinden. Met de reorganisatie is verder geen verjonging opgetreden, terwijl dat wel de bedoeling was. Daarbij speelt mee dat Defensie als werkgever als minder aantrekkelijk wordt beoordeeld dan voorheen, hoewel dit afgelopen jaar niet heeft geleid tot een bovenmatige uitstroom. Met het streven om overtolligheid te voorkomen (minder bevorderen, gebruikmaken van reguliere uitstroom en gebruik maken van SBK-instrumenten) is de loopbaanontwikkeling voor o.a. jonge officieren verslechterd. Vanuit het perspectief om mensen binnen de organisatie te kunnen houden, hebben we het goed gedaan; voor het behoud op de langere termijn is het wellicht minder positief. Dit staat nog los van de verhoogde UKW- en pensioenleeftijd, waardoor men ook langer in eenzelfde rang zal moeten lopen.

HP&O schetste verder, in grote lijnen, een mogelijk toekomstig P-huis. Vanwege de steeds kleinere arbeidspopulatie en de benodigde instroom, zal Defensie een zeer aantrekkelijke werkgever moeten zijn, ook in de toekomst. Dat vergt, dat er nu wordt nagedacht over instroom, uitstroom, competentieontwikkeling, *lifetime employment* en een eventuele samenwerking met het bedrijfsleven. Ideeën daarover worden de komende maanden uitgewerkt.

Aansluitend gaf de voorzitter van de WGJ, LTZA 2 OC Tim Timmerman (loopbaanbegeleider bij P&O) een presentatie over de voortgang van de *pilot* van het reflectiemoment voor jonge marineofficieren en de onderwerpen die in eerdere sessies naar voren zijn gekomen. Tijdens die eerdere sessies werd interactief gediscussieerd en tijdens de derde bijeenkomst is een talentmanager van Shell uitgenodigd om te komen discussiëren met de groep jonge marineofficieren hoe Shell omgaat met talent. Tijdens deze bijeenkomst werden vragen uitgezet over informatievoorziening, stages en opleidingen en ten slotte uitdieping op de lange termijn, waarvan de antwoorden in deze bijeenkomst werden gepresenteerd. Uit de terugkoppeling kwam de duidelijke wens naar voren voor een structureler reflectiemoment. Hierbij was het de bedoeling de focus te leggen bij de eigen ontwikkeling en dus geen nieuw beleid te ontwikkelen of het assessment voor het Management Development-traject te vervroegen. Als proef is een loopbaanscan geïntroduceerd, die wordt voorbesproken door de loopbaanbegeleider, functietoewijzer en functie-groepoudste. De loopbaanbegeleider geeft in een gesprek met de deelnemer een ontwikkeladvies. De reactie van de deelnemers is positief. De *pilot* draagt er goed aan bij om je bewust te worden van je competenties en waar je ontwikkelpunten komen te liggen. De wens van de jonge marineofficier is dit reflectiemoment nu te gaan verankeren.

De middag werd afgesloten door de Directeur Personeel en Bedrijfsvoering, CDRA Van Gelder, die de jonge marineofficier uitdaagde hun lot op personeelsgebied in eigen handen te nemen. De tool loopbaanscan biedt hierbij een goede gelegenheid om zichzelf te spiegelen. CDRA Van Gelder gaf aan dat de *pilot* in zijn optiek geslaagd is en ter afsluiting nodigde hij de Werkgroep Jongeren uit om hierover en over een plan voor structurele invoering van het reflectiemoment een presentatie te geven in de Admiraleitsraad.



Heb jij ideeën of onderwerpen voor toekomstige bijeenkomsten? Laat je dan vooral horen op de Facebookgroep jonge marineofficieren of stuur een mailtje naar werkgroep.jongeren@kvmo.nl



30 november 1813:

De landing van de Prins van Oranje op het strand bij Scheveningen

Het begin van een behouden vaart onder het Huis van Oranje

Boven: Reliëf op het monument, Plein 1813 te Den Haag, van de landing van de prins van Oranje. (foto Marie II, via flickr.com)

Dit jaar begint op 30 november de viering van 200 jaar Koninkrijk. Deze viering zal zich uitstrekken over de jaren 2013-2015. Als startschot van de komende festiviteiten wordt 30 november aanstaande op het strand bij Scheveningen de aankomst van de prins van Oranje nagespeeld. Op die dag in 1813 landde aldaar Willem Frederik, prins van Oranje. Op 2 december van dat jaar werd hij uitgeroepen tot soeverein vorst van de Verenigde Nederlanden en op 16 maart 1815 nam hij de titel aan van koning Willem I.

Veranderingen op komst

Dit artikel geeft een overzicht van het herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid en de terugkeer van de prins van Oranje in 1813. Het herstel werd om vier redenen mogelijk gemaakt. De eerste is dat de toenmalige grote mogendheden Engeland, Rusland, Oostenrijk en Pruisen in de strijd tegen Frankrijk aan de winnende hand waren. De tweede reden is dat Engeland voorstander was van een zelfstandig Nederland onder het Huis van Oranje. Ten derde was er het beroep uit Nederland op de prins van Oranje om als hoge overheid het land te besturen. En *last but not least*, de prins wilde aan dat beroep gehoor geven.

In 1813 werd het duidelijk dat de macht van Napoleon danig was aangetast.

Veranderingen leken op komst, zeker toen Pruisen zich op 27 februari 1813 aansloot bij de zesde coalitie die bestond uit Rusland, Zweden en Groot-Brittannië. Oostenrijk volgde op 12 augustus.

Willem Frederik, de oudste zoon van de laatste stadhouder Willem V, bevond zich in Berlijn in de nabijheid van zijn zwager Frederik Willem III, koning van Pruisen. Hij hoopte op herstel van het Huis van Oranje-Nassau dat zijn stadhouderlijke positie in de Nederlanden verloren had en op teruggave van de Nassause erflanden Nassau-Dillenburg, Nassau-Dietz, Nassau-Siegen en Hadamar. Zijn oudste zoon prins Willem had hij naar Engeland gestuurd. Deze werd in 1811 aide de camp van Wellington en was als zodanig aanwezig bij de strijd in Spanje en Portugal.

Zijn jongste zoon prins Frederik was geplaatst bij het Pruisische leger. Toen Pruisen zich bij de coalitie had aangesloten, reisde Willem Frederik met kolonel Robert Fagel via Stockholm naar Engeland, om daar, bij de Britse regering, zijn belangen te bepleiten. De Britse minister van Buitenlandse Zaken Castlereagh nam kennis van de wensen van Willem Frederik, maar deed geen enkele toezegging, omdat hij eerst het verloop van de gebeurtenissen wilde afwachten. Het Britse beleid was toen te komen tot de vorming van een sterke staat bestaande uit Nederland en België onder het Huis van Oranje. Het voornaamste doel was dat Frankrijk noch Pruisen zeggenschap zouden krijgen over de haven van Antwerpen en de Scheldemonding.

Dat in Nederland¹ een omwenteling op het punt van uitbreken stond, was de Britse regering niet ontgaan. In oktober waren 20.000 geweren gereed gemaakt om naar Nederland te verschepen. Ook waren voorbereidingen getroffen om troepen over te brengen. Toen op 21 november 1813 het nieuws van de omwenteling in Londen bekend werd, kregen de desbetreffende schepen op 22 november hun zeilorders.

De Duitse vrijheidsbeweging

Duitsland bestond in de achttiende eeuw uit een groot aantal koninkrijken, hertogdommen, graafschappen, zelfstandige bisdommen en vrije steden. In de periode 1795-1813 was de staatkundige indeling grondig gewijzigd door de expansie van de Franse Republiek en het daarop volgende Franse keizerrijk. Delen van Duitsland waren door Frankrijk geannexeerd, nieuwe koninkrijken waren door Napoleon gesticht. Het was duidelijk dat na het vertrek van de Fransen een staatkundige herindeling van Duitsland onvermijdelijk was. Tegelijkertijd was er de opkomst van het nationalisme, versterkt door de Duitse afkeer van het Franse regime.

Binnen die context ontwikkelde het verzet tegen het regime van Napoleon zich tot een Duitse bevrijdingsoorlog. Napoleon behaalde bij Lützen (2 mei 1813) en Bautzen (19-21 mei 1813) weliswaar nog twee overwinningen, in de slag bij Leipzig (16-18 oktober 1813) werd hij verslagen en teruggedrongen naar Frankrijk.

De nederlaag bij Leipzig had tot gevolg dat onder meer Beieren, Baden en Württemberg zich aansloten bij de zesde coalitie.

Dat in Nederland een omwenteling op het punt van uitbreken stond, was de Britse regering niet ontgaan

In november 1813 naderden een Pruisisch legerkorps (ca 30.000 man) onder generaal Friedrich Wilhelm von Bülow en een Russische troepenmacht (ca 8.000 man) onder generaal Alexander von Benckendorff de Nederlandse oostgrens. Binnen Nederland bracht dat het Franse bestuur aan het wankelen.

De omwenteling in Nederland

De dreigende komst van de Pruisen en de Russen had tot gevolg dat Franse bestuursambtenaren en douaniers uit de oostelijke en noordelijke departementen richting Utrecht trokken om vandaar via Gorinchem naar Frankrijk terug te keren.

De Franse generaal Gabriel-Jean-Joseph Molitor, die zijn hoofdkwartier in Amsterdam had, verliet de stad op 15 november en concentreerde zijn troepen (ca 10.000 man) bij Utrecht om niet door de geallieerden te worden afgesneden van zijn terugtochtweg naar Frankrijk.

In Amsterdam sloeg de vlam in de pan. Het volk kwam in beweging en stak na het vertrek van Molitor de gehate douanehuisjes in brand. De zeekapitein Job Seaborn May, Anton Reinhard Falck en anderen wisten de rust terug te

brengen en zij zorgden ervoor dat er een nieuw stadsbestuur kwam. De hoogste Franse gezagsdrager in de Noordelijke Nederlanden, generaal-gouverneur Charles-François Lebrun, verliet Amsterdam op 16 november. Bezorgd voor de terugkeer van de Franse militairen wilde het stadsbestuur zich niet duidelijk tegen het bestuur van Napoleon uitspreken.

In Den Haag ging men verder. Op 17 november namen Gijsbert Karel van Hogendorp, Adam van der Duyn van Maasdam en Leopold van Limburg Stirum het initiatief om te breken met het Franse bestuur. Zij deden dit zonder opdracht of voorkennis van de prins van Oranje, die in Londen verbleef.

De ideeën van dit driemanschap stonden in het aan Van Hogendorp toegeschreven anonieme manifest dat op 17 november in Den Haag werd verspreid, het beroemd geworden *Oranje boven! Holland is vrij*.

De eerste regels geven het volgende beeld van de toestand:

*De bondgenooten trekken op Utrecht.
De Engelschen worden geroepen.
De Franschen vlugten naar alle kanten.*

Op 20 november werd in Den Haag het Voorlopig Algemeen Bestuur gevormd. Binnen een week tijd sloten Amsterdam en Rotterdam en andere steden zich aan bij dit bestuur. De omwenteling was daarmee onomkeerbaar geworden.

In de eerste zin van het manifest wordt door het woord 'bondgenooten' duidelijk gemaakt dat Holland deelneemt aan de zesde coalitie. Dat was louter een eenzijdige verklaring, want de geallieerden wisten van niets en het is nooit tot een bondgenootschapsverdrag gekomen.

Maar wat aan te vangen met: 'De Engelschen worden geroepen'? Door wie en op welke wijze? Het is niet bekend hoe Willem Frederik gereageerd heeft toen hij van dit manifest kennis nam. Hij wist namelijk van niets en moest vaststellen dat er een regering werd gevormd die hem het oppergezag zou geven: *De regering roept den Prins uit Tot hooge Overheid*. Van Hogendorp en de zijnen moe-

ten dus al op 17 november besloten hebben om Engelse steun te vragen.

Op dat moment konden vissersschepen zonder enige belemmering – als men de weersomstandigheden buiten beschouwing laat – vanaf het Scheveningse strand de Noordzee opvaren.

De militaire situatie medio november 1813

De Britse marine beheerste de Noordzee. Voor de Noordzeekust was de toestand veranderd in vergelijking met het recente verleden. Met de beschikbare militaire middelen had het Franse gezag binnenkomende en uitgaande schepen gecontroleerd om zo het Continentaal Stelsel te handhaven. Met dit stelsel probeerde Napoleon Groot-Brittannië economisch op de knieën te brengen door iedere handel met het continent te blokkeren. Vooral vissersschepen werden scherp in het oog gehouden, omdat deze smokkelwaar aan land brachten en in volle zee contact konden maken met Britse oorlogsschepen. Toen Pruisische en Russische troepen de oostgrens van Nederland overschreden, trok, zoals gezegd, de Franse generaal Mo-

*Zonder hun terugkomst af te wachten
stapte de prins omstreeks 16.00 uur in een
sloep en liet zich naar de kust roeien*

litor op 15 november zijn troepen uit Holland terug om ze bij Utrecht te concentreren. Daardoor ontstond langs de kust tussen Den Helder en Rotterdam een militair vacuüm. In Den Helder bleef admiraal Ver Huell trouw aan Napoleon. De schepen die hij had konden niet uitvaren, omdat zij niet opgewassen waren tegen de patrouillerende Britse oorlogsschepen. Door zijn geografische ligging lag Den Helder met zijn fort en haven geïsoleerd van de rest van Holland. In Den Haag bevond zich alleen maar een bataljon van Pruisen in Franse dienst, waarvan de betrouwbaarheid niet bijster groot was.

In de vroege morgen van 18 november vertrok dit bataljon via Rotterdam richting Gorinchem. In feite bestond het Franse gezagsapparaat uit de Nationale Garde, voortgekomen uit de Schutterij en dus bemand met Nederlanders. Van hen hadden de Fransen niets te verwachten zoals uit het verloop van de gebeurtenissen zou blijken.

Op weg naar de prins

Maar hoe de prins, die van dit alles nog niet op de hoogte was, te bereiken? Van Hogendorp vermoedde dat deze in Engeland was en stuurde Jacob Fagel en Hendrik Georg van Perponcher-Sedlnitzki naar Engeland. De oversteek met een visserspink leverde geen problemen op. Jacob Fagel kende de prins persoonlijk. Zijn broer, Hendrik Fagel, oud-griffier van de voor-

*Ontscheping van de Engelse mariniers bij Ter Heyde op
29 november 1813. Aquarel van Nicolaas Lodewick
Penning. (Haags Gemeente archief)*



malige Staten-Generaal, had zich in Londen gevestigd en behartigde daar de belangen van de prins. Perponcher was ook een bekend gezicht. Vóór 1795 had hij in het Staatse Leger gediend. Hij was met prins Frederik, broer van Willem Frederik, naar Oostenrijk gegaan en had daar tegen de Fransen gevochten. Toen prins Frederik in 1799 in Padua aan zijn verwondingen overleed, bleef Perponcher in Oostenrijkse dienst. Hij keerde in 1813 naar Den Haag terug. Deze twee afgevaardigden, voorzien van een brief van Van Hogendorp gericht aan de prins, bereikten Engeland bij Yarmouth op 20 november. Een dag later bezochten zij in Londen Hendrik Fagel en daarna de prins van Oranje.

Voor de prins was hun komst een grote verrassing, want hij wist niet wat er in Holland gebeurde. Op 22 november schreef hij aan Van Hogendorp de brief waarin hij aankondigde dat hij de uitnodiging om het landsbestuur op zich te nemen accepteerde en dat hij snel zou overkomen.

De oversteek van de prins naar Scheveningen

De Britse regering was dus op de hoogte van de omwenteling die zich in Nederland had voltrokken. Op 22 november vertrokken vier schepen met een lading van 20.000 geweren naar Holland, onder begeleiding van het fregat de Jason. Op 28 november verschenen aan de horizon voor Scheveningen vier Engelse oorlogsschepen, waaronder de fregatten de Cumberland en de Prinses Carolina. Een dag later gingen bij Ter Heijde, ten zuiden van Scheveningen, 250 Engelse mariniers aan wal.

De prins zelf was op 26 november in Deal, gelegen tussen Dover en Ramsgate, aan boord gegaan van The Warrior,



*Koning Willem I.
Portret in pastel,
vervaardigd door
Charles Howard
Hodges. (Haags
Historisch Museum)*

waarover kapitein George Byng het bevel voerde. Ongunstige wind vertraagde de afvaart, maar op 30 november begon de oversteek. In de middag ankerden The Warrior en een ander oorlogsschip voor de Nederlandse kust en gingen Willem Fagel, broer van de andere Fagels, en Richard Belgrave Hoppner, secretaris van de Britse gezant voor Nederland, aan wal om te zien of de kust veilig was. Zonder hun terugkomst af te wachten stapte de prins omstreeks 16.00 uur in een sloep en liet zich naar de kust roeien.

Een grote rol was weggelegd voor Jacob Pronk. Onder zijn leiding werd een wagen in zee gereden en de prins kon uit de sloep overstappen. In de pastorie in de Keizerstraat werd hij ontvangen en toegesproken door Simon Teunisse Berkenbosch Blok.



*Het monument op Plein
1813 in Den Haag, onthuld
op 17 november 1869 (foto
M.Minderhoud)*

Per koets naar het Lange Voorhout

Met een koets werd de prins naar Den Haag gereden. Halverwege stapte Van Limburg Stirum in en werd er doorgereden naar zijn huis aan het Lange Voorhout. De Haagse bevolking stroomde toe. Grote afwezige was Gijsbert Karel van Hogendorp die op enkele honderden meters woonde aan de Kneuterdijk, waar nu de ABN-Amro bank staat. Door een aanval van jicht kon hij geen stap verzetten. Pas later in de avond bezocht de prins Van Hogendorp die toch de voornaamste bewerker van zijn terugkomst was. Tussen beide heren werd een zuinige handdruk uitgewisseld.

Op 2 december ging de prins naar Amsterdam, waar hij tot soeverein vorst werd uitgeroepen. Op 6 december kwam een einde aan het Voorlopig Algemeen Bestuur en nam Willem Frederik de teugels van het landsbestuur in handen.

Vlootbewegingen na de overkomst van de prins

Kort voor en na de overkomst van de prins vonden belangrijke vlootbewegingen plaats. Wapenzendingen werden door Britse schepen afgezet op het strand bij Scheveningen en Katwijk. Ook volgden Britse militaire eenheden. Toen Rotterdam voor het Voorlopig Algemeen Bestuur had gekozen en schout-bij-nacht Kikkert zich achter de opstandelingen had geschaard, kregen zij de beschikking over een aantal kanonneerboten, die van directe betekenis waren voor de landoperaties in Zuid-Holland en Noord-Brabant. Nadat de aspirant Ampt, geholpen door luitenant Trippensee, de marinewerf van Rotterdam had bezet, rustte hij twee kanonneerboten uit. Succes bleef niet lang uit, want hij maakte zich meester van een schip dat met buskruit en geweerkogels beladen was.

Een belangrijke Britse marine-activiteit was het overbrengen in december 1813 van een expeditionair korps van 8.000 man onder bevel van de Engelse generaal Thomas Graham, via onder meer Hellevoetsluis. Op 28 november landden ten zuiden van Scheveningen 250 mariniers die vervolgens naar Den Haag marcheerden. Op twee december kwamen bij Scheveningen 2.000 Britten aan land. Bij de Roompot in de Oosterschelde ankerden Britse transportschepen met troepen aan boord van het korps van generaal Graham.

Toen Den Briel en de haven Hellevoetsluis in handen van de opstandelingen waren kon de rest van de troepen van Graham aan land gaan. Deze laatste vestigde zijn hoofdkwartier op het eiland Tholen en trok door naar Noord-Brabant. Voor wat betreft Zeeland bleven Walcheren en Zuid-Beveland in Franse handen. Maar de Fransen konden daar geen vuist meer maken. Admiraal Carel Hendrik Ver Huell gaf op 4 mei 1814 de positie Den Helder over aan de Nederlandse regering.

De Franse posities op Walcheren en Zuid-Beveland bleven in Franse handen tot mei 1814.

De inhuldiging van Willem Frederik als soeverein vorst

Bij zijn terugkeer naar Nederland had Willem Frederik toegezegd dat er een grondwet zou komen. Toen het Nederlandse grondgebied nog lang niet van de Fransen be-

vrijd was, ging een speciale commissie onder leiding van Gijsbert Karel van Hogendorp aan de slag om een dergelijke grondwet te ontwerpen. Op 29 maart 1814 werd in Amsterdam het voorstel voorgelegd aan een vergadering van vooraanstaande Nederlanders en werd de grondwet aangenomen.

Op 30 maart ging Willem Frederik naar de Nieuwe Kerk naast het Paleis op de Dam. Hij legde daar de eed op de grondwet af en werd vervolgens ingehuldigd als soeverein vorst van de Verenigde Nederlanden. Tijdens het congres in Wenen, dat officieel begon op 1 november 1814, besloten de grote mogendheden dat de Verenigde Nederlanden en België zouden worden samengevoegd tot het Koninkrijk der Nederlanden met Willem Frederik als koning. Toen Napoleon onverwacht zijn verbanningsoord Elba verliet en op 1 maart bij Cannes aan land ging, ontstond er in Europa grote beroering. In feite was in februari 1815 de beslissing van de vorming van het Koninkrijk der Nederlanden al besloten, maar het besluit was nog niet afgekondigd. Om iedere onduidelijkheid te voorkomen, nam op 16 maart 1815 de soeverein vorst Willem Frederik de titel aan van Willem I, koning van het Koninkrijk der Nederlanden.

De herdenkingen in 1863

Vijftig jaar na de landing, in 1863, kwam de zo geheten Hoofdcommissie met als voorzitter prins Frederik tot stand met het doel te komen tot oprichting van een nationaal monument in Den Haag. Dat werd het monument op Plein 1813 in Den Haag. De eerste steenlegging vond plaats op 17 november 1863 en de onthulling van het monument op 17 november 1869. In Scheveningen werd op 30 november 1863 de landing van de prins uitvoerig herdacht. De Hoofdcommissie zette zich ook in voor de oprichting van een gedenknaald in Scheveningen bij de plek waar de prins van Oranje op 30 november 1813 aan land was gegaan. Dit gedenkteken werd onthuld op 24 augustus 1865.

Dr. C.M. (Kees) Schulten was van 1974 tot 1990 hoofd van de Sectie Militaire Geschiedenis van de Landmachtstaf en van 1990 tot 1995 directeur van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie. Van 1990 tot 2000 was hij voorzitter van de *Commission Internationale d'Histoire Militaire*. Hij heeft gepubliceerd over de Nederlandse Militaire geschiedenis, het Nederlandse verzet in de Tweede Wereldoorlog en over de slag bij Waterloo.

Literatuur

- Kees Schulten, *1813. Oranje boven! Holland is vrij* (Den Haag 2013)
- Kees Schulten, *Het nationaal monument Plein 1813 in Den Haag* (Den Haag 2013)

Noot

- 1 Historisch gezien is de aanduiding Nederland niet juist en zou gesproken moeten worden van de Verenigde Nederlanden, d.w.z. de Noordelijke Nederlanden. Als aanduiding kan men ook Holland gebruiken, zoals dat gebeurt in het manifest van 17 november. Uit praktische overwegingen gebruik ik de naam Nederland,

De KVMO 64-jarigendag 2013

van UKW naar pensioen

KTZ b.d. Huibert van Eijnsden

Op donderdag 10 oktober is traditiegetrouw de KVMO 64-jarigendag gehouden in het Marine Evenementen Centrum bij het Marine-etablisement te Amsterdam. Bij veel oud-marineofficieren is deze bijzondere dag welbekend: de uitnodiging is bestemd voor alle KVMO-leden die het komende jaar de pensioengerechtigde leeftijd van 65 jaar bereiken.



Niet alleen de genodigde oud-marineofficieren waren aanwezig, maar ook een groot aantal partners was meegekomen. Het belang van deze dag was voor alle betrokkenen duidelijk: er werd uitgebreid informatie verstrekt betreffende de overgang van UKW naar pensioen. Maar ook werd uitleg gegeven over de ontwikkelingen bij de Koninklijke Marine en werd ruimte gegeven voor ontmoeting en gesprek met oud-collega's en vrienden.

Vervolgens sprak de heer Albert Lok van de NOV over zaken op het gebied van belastingregelgeving die van belang zijn voor degenen die met pensioen gaan. Belangrijke boodschap was dat gepensioneerden er rekening mee moeten houden dat over het AOW-pensioen zelf loonheffing moet worden betaald.

Brigadegeneraal der mariniers mr. Richard G. Oppelaar, Directeur Operatiën bij CZSK en Commandant van het Korps Mariniers (zie foto), gaf een uiteenzetting over de pijn die we als Koninklijke Marine moeten verbijten in deze tijden van ingrijpende bezuinigingen. Zijn - desondanks - inspirerende betoog gaf aan dat we als medewerkers in deze organisatie wel vooruit moeten in onze door economische en sociale belangen gestuurde maatschappij.

Laatste spreker was de heer drs. Ruud Harbers, verpleeghuisarts. Hij gaf aan dat drie zaken voor bijna-gepensioneerden van het grootste belang zijn: werk aan je zelfredzaamheid, zorg ervoor voldoende te bewegen en goed te eten, zorg voor zingeving in je leven.

Na de presentaties was er het heerlijke nasibuffet, waarna door de aanwezigen genoten werd van een prachtige rondvaart door de oostelijke havens en door enkele grachten van Amsterdam. Het was weer een uitermate geslaagde dag!



Dagvoorzitter KTZA b.d. Peter van de Wiel opende de bijeenkomst. Hij introduceerde KTZA b.d. Peter van Sprang, die namens de voorzitter van de KVMO, KLTZ Marc de Natris, de gasten verwelkomde. De eerste spreker was de heer Henk Hiemstra, voorlichter van het ABP. Zijn uitleg was duidelijk: de hoogte van het pensioen wordt bepaald door de opbouw van het aantal pensioenjaren, door het jaarlijkse inkomen en door de AOW. Ook gaat hij in op de actualiteit. Vanwege de nog steeds te lage dekkingsgraad bij het ABP is er onzekerheid over de eventuele korting op het pensioen in 2014.



Van deze dag zijn weer veel foto's gemaakt door Leen van der Biessen. Scan de code of ga naar www.kvmo.nl/64-jarigendag om de foto's te bekijken en te downloaden.

KIM KVMO-concert 2013

Een mooi en gevarieerd programma

Op 30 september jl. vond in het Zaalte van het Koninklijk Instituut voor de Marine voor de achtste keer het KIM KVMO-concert plaats.



Eens per jaar is het Harmonieorkest van muziekvereniging Winnubst uit Den Helder te gast bij het KIM voor dit concert, dat wordt georganiseerd door de KVMO. De voorzitter van de KVMO, KLTZ Marc de Natris, verwelkomde mede namens de Commandant KIM de aanwezigen. Hij refereerde aan de oude en sterke band tussen de KVMO, het KIM en de bevolking van Den Helder. Hij memoreerde het begin van de traditie in 2006, met het verzoek van Winnubst om een keer in 'Het Zaalte' van



het KIM te mogen spelen, vanwege de prachtige akoestiek. Maandag 30 september werd aan die traditie in het Zaalte weer invulling gegeven toen het Harmonieorkest, ingeleid door Gerlof Boers en onder leiding van dirigent Bert Willemsen, voor 124 gasten uit Den Helder een mooi en gevarieerd programma neerzette.

Na het concert sprak de voorzitter van de KVMO zijn waardering uit voor het optreden en nodigde alle aanwezigen uit om ook volgend jaar weer het door Winnubst verzorgde KIM KVMO-concert bij te wonen. De avond werd besloten met een gezellig samenzijn met alle gasten in de Adelborstenbar.



Scan de code of ga naar
www.kvmo.nl/kim-kvmo-concert
en bekijk het fotoalbum, waarin een
impressie van het concert is opgenomen.

Het hoofdbestuur komt naar u toe!

Naar aanleiding van wat op Prinsjesdag is geschetst gaat het hoofdbestuur op verschillende locaties op werkbezoek. De tweede bijeenkomst is op 9 december in Doorn.

Het hoofdbestuur wil tijdens deze bezoeken met haar leden in gesprek over wat er naar aanleiding van het 'Herfstakkoord' speelt en wat er op ons af komt.

Ook als er andere vragen zijn rondom het arbeidsvoorwaarden-overleg, de reorganisaties of pensioenen bent u van harte welkom. De eerste bijeenkomst was op 4 november in Utrecht.

Datum : 9 december 2013

Locatie : Van Braam Houckgeestkazerne in Doorn, Vergaderruimte Noorwegen, in gebouw 0.18 Kantine

Aanvang : 13.00 uur

Aspirant-leden en leden van de zusterverenigingen GOV|MHB, NOV en KVNRO zijn ook van harte uitgenodigd.



GOV|MHB
PROFESSIONALS BIJ DEFENSIE

Verkiezingen Algemene Ledenraad

De GOV|MHB behartigt de belangen en draagt bij aan het in stand houden van een voor haar taak berekende defensieorganisatie namens de leden van de GOV|MHB.

Het is om die reden dat de GOV|MHB van mening is dat de leden een grote inspraak dienen te hebben in deze processen. Hiertoe kent de GOV|MHB onder meer de Algemene Ledenraad.

Taken Algemene Ledenraad

De Algemene Ledenraad heeft onder meer tot taak het goedkeuren van de begroting, het goedkeuren van het jaarverslag, het controleren van het bestuur ten aanzien van de opgedragen taken en het verlenen van decharge.

De Algemene Ledenraad is een afspiegeling van de leden van de aangesloten verenigingen én de individuele leden van de GOV|MHB. De leden worden gekozen voor een periode van drie jaar.

De eerstvolgende Algemene Ledenraad is op 13 december op de Frederikkazerne in Den Haag. Zie voor meer informatie ProDef Bulletin, nr. 7 2013.

U kunt zich kandidaatstellen!

Wilt u namens de KVMO lid worden van de Algemene Ledenraad van de GOV|MHB? Maak uw kandidaatstelling kenbaar bij de secretaris van de GOV|MHB via secretaris@prodef.nl (ook voor vragen nav deze oproep)

IN MEMORIAM

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

LTZVK2OC b.d. **M.W. Jensen** († 27 oktober 2013)
 LTZ1 b.d. **L. Verkamman** († 17 oktober 2013)
 KTZT b.d. **J. Dunselman** († 27 september 2013)

LTZ1 b.d. **H.J.M. Middeldorp** († 24 september 2013)
 LTZV1 b.d. **F.C.J. Margadant** († 4 september 2013)
 LTZ1 b.d. **J. Wattel** († 23 augustus 2013)

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

Afdelingsactiviteiten 2013

AFDELING NOORD

3 dec **Postactieve bijeenkomsten**
 Locatie : Marineclub, Den Helder
 Aanvang : 17.30 uur

AFDELING MIDDEN

10 dec **Afdelingsvergaderingen met aansluitend borrel**
 Locatie : Frederikkazerne, toren D, 5^e verdieping
 (VIP room), Den Haag.
 Tijd : 16.00-18.00 uur

AFDELING ZUID

21 nov **Borrel met lezing dhr. Sakkers over geëxecuteerden WOII op Walcheren (KVEO)**
 Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
 Aanvang : 17.00 uur

13 dec **Winterfeest (KVMO)**
 Locatie : de Merelhoeve, Nieuw- en Sint Joosland
 Aanvang : 18.00 uur

Opmerking: alle activiteiten staan open voor KVMO leden, ook als een andere vereniging de organisatie verzorgt.

WERKGROEP JONGEREN KVMO

OPS-BORREL

3 DECEMBER 2013

De WGJ organiseert dit najaar de eindejaarsborrel 'Knallend het jaar uit'. Zin om oude bekenden weer te zien en nieuwe collega's te ontmoeten? Kom een (gratis...) drankje drinken op dinsdag 3 december!

Plaats : n.n.b. – houd de KVMO-site in de gaten

Tijd : 19:00 tot 21.00 uur

Tenue : 'As you are'

Gezocht

Engelsman Tim Eustace (1945) zou graag de naam van zijn biologische vader willen weten. Zijn vader zou een Nederlandse marineofficier zijn die in 1944 gestationeerd is geweest op Enys House in Penryn, Cornwall, Engeland. Eustaces moeder heette Queenie Eustace (geb. 1914). Zij was de gastvrouw van het Kings Arms Hotel in Penryn, waar de Nederlandse militairen geregeld verbleven. Ze was 31 jaar toen haar zoon op 20 september 1945 werd geboren. Reacties d.t.v. contactpersoon Dick Korver: 0181474779/ 0653 515507, dick.majas@hetnet.nl

DE DEADLINE VOOR AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET DECEMBERNUMMER IS 25 NOVEMBER 2013.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren

KVMO

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

Hoofdbestuur:
 Voorzitter:
 KLTZ ing. M.E.M. de Natris
 Vice-voorzitter:
 LTKOLMARNIS J. de Wolf MSc.
 Secretaris:
 LTZ 2 OC M.M.H. Heijligers
 Penningmeester:
 KLTZA H.M.J. van de Burgt

Namens Afdeling Noord
 KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
Namens Afdeling Midden
 KLTZ ing. W.P. Groeneveld
Namens Afdeling Zuid
 KLTZ b.d. K.F.J. Henkelman
Namens Werkgroep Postactieven
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang
Namens Werkgroep Elders Actieven
 MAJMARNIS KMR drs. H. Steensma
Namens Werkgroep Jongeren
 LTZA 2 OC drs. T.R. Timmerman

Afdelingsbesturen:
Noord:
 KLTZE ing. F.J.J. Schoonhoff
 KLTZ P.J. van Maurik
 LTZVK 2 OC b.d. H.T. van Wilgenburg

LTZSD1 b.d. mw. A.L.P. Vrijburg
 LTZE 2 OC dr. ir. W.L. van Norden

Midden:
 KLTZ ing. W.P. Groeneveld
 KLTZE ir. J.J. Bleijs
 KLTZ b.d. J. de Jonge
 KTZA b.d. P.J.G. van Sprang

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

Caribisch Gebied:
 KLTZA drs. P.J. van Roon

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

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

Zr. Ms. Johan de Witt

Het amfibisch transportschip Zr. Ms. Johan de Witt fungeert momenteel als stafschip voor EU-antipiraterijmissie Atalanta. Het is actief in de wateren rond de Hoorn van Afrika en heeft een internationale staf aan boord, onder leiding van commandeur Peter Lenselink. (foto Gerben van Es/AVDD)

