

MARINEBLAD



NUMMER 4 | JUNI 2017 | JAARGANG 127

KVMO

350 JAAR CHATHAM

OPINIE

**Maritieme
Total Force**

COLUMN

Sergei Boeke
Defensie Cyber Commando

EN VERDER

**Zelfbescherming
bij piraterij**

inhoud



4



23



38



42

SPECIAL DE TOCHT NAAR CHATHAM

COLUMNS

- 3 **VOORZITTER KVMO**
- 34 **JONATHAN HOLSLAG**
- 45 **SERGEI BOEKE**
- 4 **VOORWOORD C-ZSK**
- 6 **INLEIDING**
Gijs Rommelse
- 8 **DE TRIOMF VAN DE WARE VRIJHEID**
Erik Odegard
- 13 **THE ENGLISH PERSPECTIVE**
David Davies
- 18 **CHATHAM 1667: HARDE CONFRONTATIE TUSSEN GOED EN SLECHT BETAALDE ZEELUI**
Marc van Alphen
- 23 **DE RUYTER, HELD VOOR ALLE GEZINDTEN**
Remmelt Daalder
- 28 **ENGLISH CULTURAL REFLECTIONS OF CHATHAM**
Chris Ware
- 33 **CARTOONSTRIP CHATHAM**
Marc le Mair

ACTUEEL / KENNIS

- 38 **EEN MARITIEME TOTAL FORCE**
Peter van Maurik
- 42 **GEWELDLOZE ZELFBESCHERMING BIJ PIRATERIJ**
Michiel Hijmans

VASTE RUBRIEKEN

- 41 **CARTOON**
- 35 **REACTIES**
- 46 **KVMO ZAKEN**
Maritiem
Evenement
- 47 **IN MEMORIAM**



www.kvmo.nl

COLOFON



Marineblad is een uitgave van
de Koninklijke Vereniging
van Marineofficieren

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, LTZ1 (TD) ing. J.M.T. Bongartz,
KLTZ (LD) mr. M.D. Fink, LTZ1 (LD) C.F.L.
Ghijsen, KLTZ (TD) F.G. Marx MSc., B. Naafs,
LTZ1 (TD) dr. ir. W.L. van Norden, dr. A.J. van der
Peet, LTZ1 drs. R.M. de Ruiter, LTKOLMARNIS
R.A.J. de Wit

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

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

Vormgeving
Frank de Wit
Tel. 038-455 17 54

Drukwerk
Wilco Art Books
Vanadiumweg 8
3812 PZ Amersfoort

Advertenties
070-383 95 04

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

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

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

Foto cover:
Het eskader Van Ghent passeert op 22 juni 1667,
's morgens om ongeveer 10.00 uur, met ingang bij
de Engelse versperring van afgezonden schepjes bij
de Mosselbank, om vervolgens direct door te varen
naar de ketting bij Gillingham en tot de algehele
aanval over te gaan. Olieverf op doek, 60 x 120 cm.
Geschilderd door Arnold de Lange (1968).

De KVMO maakt deel uit van de



MARC DE NATRIS, VOORZITTER KVMO

column

De verkiezingen liggen al weer enige maanden achter ons. Helaas heeft de uitslag er niet toe geleid dat een snelle formatie mogelijk is. Tot op heden lukt het politiek Den Haag niet om leiderschap in het belang van Nederland te tonen en over zijn eigen (partij)schaduw heen te stappen. Dit is niet in het belang van Defensie en haar personeel, zij snakken naar duidelijkheid over de toekomst van onze organisatie en van henzelf. Ook de Voorjaarsnota van het kabinet Rutte II geeft deze duidelijkheid



niet. De laatste acties van Rutte II bevestigen de lijn van afgelopen jaren: geef wat kruimels aan Defensie, 20 miljoen voor de Marechaussee om de wachtrijproblematiek op Schiphol op te lossen, en geef serieus geld aan andere departementen.

Er liggen bij Defensie al enige tijd plannen klaar om tot uitvoering te brengen, zoals het plan 'Doorontwikkeling Krijgsmacht'. Echter, zolang er geen duidelijkheid is in en in welke mate het nieuwe kabinet gaat investeren in onze veiligheid blijft het personeel in het ongewisse wat er met Defensie gaat gebeuren.

Dit geldt ook voor het arbeidsvoorwaardelijk traject. De afgelopen maand is er massaal gereageerd op het arbeidsvoorwaardelijk eindbod dat de minister voor het defensiepersoneel voor ogen heeft. De KVMO heeft het eindbod aan haar leden voorgelegd. Immers, zij bepalen of de KVMO hier goedkeuring aan geeft of niet. Van de leden die aanwezig zijn geweest bij de ledenraadpleging en van hen die op de enquête/email hebben gereageerd heeft 89% het eindbod afgewezen. Uit de vele reacties die de KVMO en haar zustervereniging NOV hebben ontvangen blijkt dat er sprake is van een, om een weerkundige term aan te halen, onderstroom bij de officieren. Een onderstroom die overigens breed leeft bij al het defensiepersoneel. Deze onderstroom geeft een duidelijk signaal af richting onze minister en de politiek in het algemeen: we voelen ons ten opzichte van de rest van Nederland en de overige ambtenaren ondergewaardeerd, op het gebied van loon, carrièreperspectief en de mogelijkheid om ons werk als professional te kunnen uitvoeren. De gevolgen van de jarenlange bezuinigingen eisen ook uiteindelijk hun tol bij het loyale defensiepersoneel. Het eindbod van minister Hennis-Plasschaert is de spreekwoordelijke druppel. Het doet in de ogen van de KVMO-leden geen recht aan hun loyaliteit, hun 'can do' mentaliteit en hun bijzondere positie. Dit signaal heb ik overgebracht aan onze minister toen ik namens alle officierenverenigingen het eindbod heb afgewezen. Overigens met pijn in het hart, want ik besef terdege dat dit signaal Defensie, in een zeer concurrerende en aantrekkelijke arbeidsmarkt, in een negatief daglicht brengt. Het arbeidsvoorwaardelijk conflict dat de minister heeft met haar werknemers is niet goed voor de werving en het behoud van personeel.

Ik heb begrepen dat Defensie met een actieplan gaat komen. De eerste actie lijkt mij simpel: neem het personeel serieus! Als Defensie over voldoende personeel wil beschikken moet zij het op de eerste plaats fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden bieden, die passen bij de bijzondere positie en de 'can do' mentaliteit. Als het nieuwe kabinet dan óók nog eens substantieel in Defensie gaat investeren dan zal het tij vanzelf gaan keren.



weblog voorzitter
www.kvmo.nl



@voorzitter_kvmo

In de voetsporen van...

1667 – Het jaar van grootse zeeslagen, innovatieve maritieme tactieken, politieke intriges en verbazingwekkend veel parallellen met de dag van vandaag. Het jaar van de tocht naar Chatham. Het jaar van onze zeeheld en vlootvoogd Michiel de Ruyter.

Veel zaken die wij tegenwoordig als vanzelfsprekend beschouwen, komen uit de koker van Michiel de Ruyter. Denk daarbij aan het (militaire) weduwen- en wezenpensioen en de zorg voor het thuisfront in het algemeen. Maar ook innovatieve maritieme tactieken en technieken, zoals het gebruik van seinvlaggen, *manoeuvre warfare*, scenarioplanning en *mission command*. Daarnaast was De Ruyter een 'mensen mens', met een groot draagvlak onder zijn personeel. Op vooruitstrevende wijze motiveerde en inspireerde hij zijn bemanning, wat hem uiteindelijk de eretitel 'Bestevaer' opleverde.

Dat Michiel de Ruyter maritiem geniaal en een visionair was, blijkt het duidelijkst uit de befaamde tocht naar



van zogenoemde 'anti acces/area denial' (A2/AD) capaciteiten bij potentiële tegenstanders. Met deze capaciteiten kan een tegenstander op afstand worden gehouden of toegang tot en het gebruik van de vrije zee worden ontzegd.

Zowel in Azië, het Midden-Oosten als aan de randen van ons eigen bondgenootschap zien we deze zorgwekkende ontwikkeling. Rusland heeft al meerdere zogenoemde A2/AD-bubbels op strategische plekken zoals Kalingrad, Moermansk en de Krim ingericht die de Noordelijke IJsee, de Baltische Zee en de Zwarte Zee beslaan. Alleen al vanuit Kalingrad kan Rusland in potentie de herbevoorrading of versterking van NAVO-troepen over zee richting de Baltische staten ernstig hinderen.

Wat kunnen we aan deze dreiging doen? Aanwezig zijn. Laten zien dat deze internationale wateren vrij toegankelijk zijn door er te trainen. Maar uiteindelijk, als puntje bij paaltje komt, moeten we de hardware hebben om de bubbel te kunnen breken. Om transportroutes over zee – voor aanvoer van versterkingen – open te houden. Om onze veiligheid en die van onze bondgenoten te beschermen. We kunnen het ons gewoonweg niet permitteren om te wachten tot het misloopt. Het is nu aan de hedendaagse politici om in de voetsporen te treden van raadspensionaris Johan de Witt. Niet alleen ten faveure van de vloot, want de keten is zo sterk als haar zwakste schakel!

LTGENMARNIS Rob Verkerk,
Commandant Zeestrijdkrachten

Chatham in 1667. Niet alleen verraste de zeeheld de Engelse vloot in zijn eigen binnenwateren; ook zette hij daar voor het eerst 'zeesoldaten' in. Ruim 800 mariniers landden op Engels grondgebied en veroverden Fort Sheerness. Dit stelde de Nederlandse vloot in staat de rivier de Medway op te varen en de Engelse vloot een vernietigende slag toe te brengen. Eén van deze zeesoldaten schreef onbewust geschiedenis. Het was Jacoba Jacobsdochter: de eerste vrouwelijke marinier. Onder de naam van Jacoba Jacobszoon diende zij in de Tweede Engelse Oorlog. Gelukkig voor Jacoba bestond er toentertijd geen medische keuring. Ook was er een duidelijk afgebakend rollenpatroon: Hij die mannenkleding droeg, was een man.

Maar De Ruyter zag zich ook geconfronteerd met een herkenbaar dilemma. Want ook in de 17e eeuw was de Nederlandse vloot te klein om de dreigingen het hoofd te kunnen bieden. Hoewel De Ruyter daar met de tactiek van 'Crossing the T' een doeltreffende reactie op vond, was dat niet de oplossing. De oplossing lag in meer geld naar de vloot. Voor een krachtige, staande vloot bemand met gemotiveerde professionals om onverwachte crises te kunnen afwenden. Hij en Johan de Witt zagen in dat je daarin tijdig moet investeren en niet pas als het mis dreigt te lopen. Anders was de Republiek der Nederlanden 25 jaar na haar ontstaan al ten einde gekomen.

De noodzaak om tijdig in Defensie te investeren, geldt vandaag de dag meer dan ooit. Instabiliteit ligt overal op de loer en de brandhaarden ontstaan steeds dichterbij de randen van Europa. Voormalige tegenstanders herrijzen of blijken niet weg te zijn geweest. Het toenemende belang van de zee voor zowel de welvaart als de veiligheid houdt op dit moment gelijke tred met de groeiende proliferatie



Het verbranden van de Engelse vloot voor Chatham, 20 juni 1667 met in het midden het vlaggenschip The Royal Charles. Schilderij van Peter van de Velde (ca. 1667-1700). (Rijksmuseum, Amsterdam)

De Tocht naar Chatham, 1667-2017

Deze maand is het driehonderdvijftig jaar geleden dat de Tocht naar Chatham plaatsvond. Deze aanval geldt nog altijd als het meest aansprekende succes behaald door de Nederlandse vloot en vormde het allereerste wapenfeit van het nieuw opgerichte Korps Mariniers. In Groot-Brittannië beschouwen historici deze *Raid on the Medway*, zoals deze aanval daar wordt genoemd, als één van de zwaarste nederlagen ooit geleden.

De bekende Britse historicus Charles Boxer schreef er bijvoorbeeld ooit het volgende over: ‘It can hardly be denied that the Dutch raid on the Medway vies with the Battle of Majuba in 1881 and the Fall of Singapore in 1942 for the unenviable distinctior of being the most humiliating defeat suffered by British arms.’¹ En Andrew Lambert, hoogleraar *Naval History* aan King’s College London, beaamt dit: ‘This defeat was a national humiliation for the English.’²

De Tocht naar Chatham vond plaats tijdens de zeventien-de-eeuwse Engels-Nederlandse oorlogen. Tussen 1652 en 1674 vochten de Republiek der Verenigde Nederlanden en Engeland maar liefst drie bloedige oorlogen uit. Met grote vloten van zestig tot soms zelfs ruim negentig schepen streden beide partijen om de militaire suprematie ter zee en ter vergroting of behoud van hun aandeel in de wereldeconomie. In alle drie de gevallen was het Engeland dat de oorlog initieerde, maar daar stond wel tegenover dat de Verenigde Oostindische Compagnie en de West-Indische Compagnie ook in vreedstijd systematisch geweld en intimidatie gebruikten om Engelse concurrenten te dwarsbomen. In het Engelse Parlement riepen zogenaamde mercantilisten dan ook luidkeels om protectionistische wetgeving en maatregelen waarmee de Nederlandse dominantie in de maritieme handel teniet zou moeten worden gedaan. In 1651 nam het republikeinse Parlement, dat recentelijk de Engelse Burgeroorlog winnend had afgesloten en twee jaar eerder koning Charles I had laten onthoofden, de zogenaamde Akte van Naviga-

tie aan. Deze wet, die beoogde de Engelse markten af te sluiten voor de Nederlandse koopvaardij en zo de Engelse handel en nijverheid te stimuleren, was de belangrijkste oorzaak voor de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1652-1654). In 1660 stortte de Engelse republiek ineen en riep het Parlement de verbannen Charles II terug om de troon van zijn vermoorde vader over te nemen. Raadspensionaris Johan de Witt, tijdens het Eerste Stadhouderloze Tijdperk de facto de politieke leider van de Republiek, hoopte dat deze Restauratie betere bilaterale relaties mogelijk zou maken. Hij kwam bedrogen uit; op zoek naar breder politiek draagvlak voor de monarchie verleende Charles II achter de schermen steun aan nieuwe mercantilistische wetten. Ook stond hij toe dat de vloot, waarvan zijn broer James als *Lord High Admiral* het hoofd was, werd ingezet voor aanvallen tegen Nederlandse handelsbelangen op de West-Afrikaanse kust en in Noord-Amerika.

Begin 1665 brak de tweede oorlog officieel uit. De eerste zeeslag, die bij Lowestoft, verliep desastreus voor de Republiek; een groot aantal schepen ging verloren en opperbevelhebber Jacob van Wassenaer Obdam sneuvelde toen zijn vlaggenschip ontplofte. Zijn dood maakte wel de weg vrij voor Michiel de Ruyter. Aan het einde van het tweede campagnejaar besloot Charles II zijn vloot op te leggen. De bodem van zijn schatkist was namelijk bereikt en hij hoopte met behulp van zijn neef Louis XIV een gunstige vrede met de Republiek te kunnen uitonderhandelen. De Franse koning had drie jaar eerder een defensieve al-

liantie met de Republiek getekend, maar had desondanks pas begin 1666 Engeland de oorlog verklaard en had zijn vlootcommandanten geïnstrueerd zich zoveel mogelijk afzijdig te houden bij het Engels-Nederlandse conflict. Toen in mei 1667 in Breda vredesbesprekingen begonnen, beval Charles zijn diplomaten te trachten de Republiek en Frankrijk uit elkaar te spelen. Hun kaart werd bijzonder sterk toen Lodewijk enkele weken later zijn legers de Spaanse Nederlanden binnen liet vallen. De Engelse vertegenwoordigers wisten namelijk heel goed dat de Republiek Frankrijk niet als buurman wilde. Klemgezet tussen de trainerende Engelse delegatie en de naderende Franse bondgenoot besloot De Witt uiteindelijk tot de Tocht naar Chatham. Het hierbij behaalde succes maakte het vervolgens mogelijk de gunstige Vrede van Breda te sluiten.

De auteurs

Op 23 en 24 juni vindt op het Marine Etablissement in Amsterdam een internationale conferentie plaats met de titel ‘The Dutch Raid on Chatham Dockyard in 1667: its Anglo-Dutch Context and Legacy’. De organisatie is in handen van de historische verenigingen de Vrienden van De Witt en de Naval Dockyards Society. In dit nummer van *Marineblad* presenteren vijf van de sprekers alvast een artikel over de roemruchte aanval.

Erik Odegard MPhil, als promovendus verbonden aan de Universiteit Leiden, vertelt in zijn bijdrage over het Nederlandse perspectief. Hij gaat in op de politiek-militaire, diplomatieke en economische context, en laat zien hoe de Engels-Nederlandse relaties interfereerden met de complexe binnenlandse politieke tegenstellingen. De bekende Britse marinehistoricus en *best selling author* **dr. David Davies** behandelt het Engelse perspectief. Hij laat zien hoe Charles en zijn ministers probeerden de positie van de monarchie te versterken en hoe er in Engeland tegen het republikeinse regime van De Witt en de Nederlandse economische dominantie werd aangekeken. Hij betoogt dat de materiële schade van de Tocht beperkt was, maar de politiek-ideologische impact des te groter. Maritiem historicus **dr. Marc van Alphen**, wetenschappelijk medewerker van het Nederlands Instituut voor Mi-

litaire Historie, schrijft over een onderbelicht onderwerp rond de Tocht: collaboratie van Engelse, Schotse en Ierse zeelieden aan boord van de Nederlandse invasievloot. Sommigen gingen zelfs voorop in de strijd. De reden voor deze collaboratie was simpelweg geld; de Nederlanders betaalden beter dan de Engelsen en – niet onbelangrijk – dat deden ze *cash*.

Dr. Remmelt Daalder, voorheen conservator aan Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, kijkt naar de manier waarop in Nederland de herinnering aan de Tocht en met name de persoon De Ruyter vorm kreeg. Hij laat zien hoe de Tocht mythische proporties kreeg en De Ruyter een van de grootste vaderlandse helden werd. Ook gaat hij in op politiek-maatschappelijke contexten waarbinnen deze herinneringen telkens opnieuw werden opgehaald en soms juist bewust werden hervormd.

De bijdrage van **dr. Chris Ware**, hoofddocent Naval History aan de University of Greenwich is een pendant van die van Daalder. Aan de hand van dagboekfragmenten kijkt hij eerst naar de shock die de Tocht in Engeland teweegbracht, om vervolgens aan de hand van verschillende media te tonen hoe in achttiende-eeuws Groot-Brittannië een collectief zelfbeeld als navale grootmacht ontstond. Waar in Nederland de Tocht als moment van ultiem heldendom gold, zo waren dat daar de successen van Horatio Nelson.

Ten slotte laat de kunstenaar Marc le Mair in zijn fotostrip Cornelis de Witt zijn Engelse ‘vrienden’ Samuel Pepys, de hertog van Albemarle en Peter Pett rondleiden in het Rijksmuseum.

Dr. Gijs Rommelse is verbonden aan het Scheepvaartmuseum en is geaffilieerd onderzoeker aan de Universiteit Utrecht, departement Geschiedenis. Hij maakt deel uit van de organisatie van de internationale conferentie op 23 en 24 juni. In die hoedanigheid is hij de coördinator geweest van de artikelen voor dit Marineblad.

Noten

1 Charles Boxer, *The Anglo-Dutch Wars of the 17th Century* (Londen 1974), 39.

2 www.youtube.com/watch?v=RoB_wAcgZQM

1642 - 1651	1649	1651	Mei 1652	1653	1658	1661	December 1663 – Mei 1664	September 1664	December 1664	April 1665	Januari 1666	Juni 1666	September 1666	Februari 1667	Juni 1667	1670	1674
Engelse Burgeroorlogen	Executie koning Charles I op bevel van het Parlement Begin van de 'Commonwealth'	Het Engelse Parlement neemt de Akte van Navigatie aan	Slag bij Dover	Oliver Cromwell wordt Lord Protector	Oliver Cromwell overlijdt, zijn zoon Richard volgt hem op	Kardinaal Mazarin overlijdt, koning Lodewijk XIV neemt zelf de regering ter hand	Expeditie van Robert Holmes tegen de WIC in Afrika	Nieuw Amsterdam wordt New York	Engelse vloot valt bij Cadiz een Nederlands konvooi aan	Na gedane arbeid in Afrika arriveert De Ruyter in het Caribisch Gebied. Aanval op Barbados	Frankrijk verklaart Engeland de oorlog	Vierdaagse Zeeslag	Brand van Londen	Een Zeeuws eskader veroverd Suriname	Tocht naar Chatham (Raid on the Medway)	Geheim Frans-Engels Verdrag van Dover	Vrede van Westminster
1648	1650	1652 - 1654	December 1652	1654	1660	1662	Oktober 1664		Maart 1665	Juni 1665	Augustus 1665	Augustus 1666	Winter 1666	Mei 1667	Juli 1667		1672
Vrede van Münster de Republiek internationaal erkend als soevereine staat	Dood van prins Willem II, geboorte van prins Willem III Begin van de 'Ware Vrijheid' onder Johan de Witt	Eerste Engels-Nederlandse Oorlog	Slag bij Dungeness	De Vrede van Westminster	Restauratie van de verbannen koning Charles II Het Parlement hernieuwt de Akte van Navigatie	Defensieve alliantie tussen Frankrijk en de Republiek Engeland en de Republiek sluiten een 'vriendschapsverdrag'	De Ruyter krijgt bij Cadiz opdracht in Afrika de acties van Holmes ongedaan te gaan maken		Formeel begin van de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog	De Ruyters vloot teistert de Engelse visserij bij Newfoundland Slag bij Lowestoft	Terugkeer van De Ruyter in Delfzijl De Ruyter benoemd tot opperbevelhebber Slag in de Baai van Bergen (Deens Noorwegen)	Tweedaagse Zeeslag (St. James Day Fight) Aanval op 't Vlie en West-Terschelling (Holmes' Bonfire)	Vanwege geldgebrek besluit Charles II zijn vloot op te leggen	Begin van vredesonderhandelingen in Breda Begin van de Devolutieoorlog. Frankrijk valt de Spaanse Nederlanden binnen	Aanval op Landsguard Fort bij Felixstowe Vrede van Breda		Fransen inval in de Republiek Derde Engels-Nederlandse Oorlog Prins Willem III benoemd tot stadhouder Broeders De Witt vermoord
Tijdbalk.																	

Tijdbalk.



De triomf van de ware vrijheid de tocht naar Chatham vanuit de Republiek bezien

Tussen 19 en 24 juni 1667 voerde de Nederlandse vloot een gedurfde aanval uit op schepen van de Engelse vloot die in de rivier de Medway voor anker lagen. Naast Engelse verdedigingsmaatregelen als forten, kustbatterijen, wachtschepen en natuurlijk de beroemde ketting was de moeilijk bevaarbare getijdenrivier zelf het grootste obstakel. De tocht naar Chatham staat te boek als één van de grootste overwinningen van de Republiek in de 17e eeuw. Maar wat waren de politieke en strategische achtergronden van de operatie eigenlijk? Wat was de rol van de gebroeders de Witt in de voorbereiding en de uitvoering? Werd de aanval eigenlijk te vroeg afgebroken? Deze en andere vragen komen in dit beknopte overzicht van de achtergronden, verloop en effecten van de tocht naar Chatham aan bod.

Boven: Portret van Cornelis de Witt met op de achtergrond de Tocht naar Chatham, ca. 1670, Romeyn de Hooghe, naar Jan de Baen, 1670-1672. Het beroemde schilderij van Jan de Baen werd door Romeyn de Hooghe in druk uitgegeven. De overwinning bij Chatham had grote propagandistische waarde voor de broers De Witt en de 'ware vrijheid'. Door pamfletten als deze kon deze boodschap wijdverspreid worden. (Rijksmuseum, RP-P-OB-79.428)

De Tweede Engelse Oorlog die in 1665 officieel uitbrak was een oorlog waar de Nederlandse Republiek niet op zat te wachten. De Eerste Engelse oorlog van 1652-1654 was in een nederlaag uitgelopen en Engeland had in een oorlog met de Republiek een aantal belangrijke voordelen. Door haar geografische ligging konden Engelse schepen eenvoudig de konvooien naar Frankrijk, het Iberisch Schiereiland, en de Middellandse Zee onderscheppen en ook de schepen van de Verenigde Oostindische Com-

pagnie (VOC) en West Indische Compagnie (WIC) moesten langs Engelse kusten varen om hun respectievelijke handelsgebieden te bereiken. De Nederlandse haringvisserij opereerde op de Noordzee dichtbij Engelse kusten en was een kwetsbaar doelwit voor aanvallen van oorlogsschepen of kapers. In het beste geval zou voor de Republiek dus de *status quo* bewaard blijven maar in het slechtste geval zouden de handel en visserij grote schade toegebracht kunnen worden.

De Tweede Engelse Oorlog

De uitgangspositie van de Republiek was wel beter dan die voor de Eerste Engelse oorlog. Tijdens en na dat conflict volgde er een uitbreiding van de Staatse vloot met zestig grote schepen. Deze schepen waren groter en zwaarder bewapend dan eerder en bleven in vredetijd in eigendom van de admiraliteitscolleges. Er bestond zo voor het eerst een vloot die in geval van nood snel gemobiliseerd kon worden. De restauratie van de Engelse monarchie in 1660 bracht het begin van hernieuwde spanningen met Engeland met zich mee. Oude twisten werden weer opgerakeld, zoals de concurrentie tussen de beide Oost-Indische Compagnieën en de kwestie van het saluut. Vooral de laatste kwestie was problematisch, de Engelse koning zag zichzelf als soeverein over de zeeën en eiste dat de Nederlandse haringvisserij die voor de Engelse kust opereerden belasting zouden betalen. De nieuwe Engelse koning zag in een oorlog met de Republiek een kans zijn gezag en inkomen te vergroten en misschien zelfs de gehate Republiek omver te werpen en zijn neef stadhouder Willem III aan de macht te helpen. Nieuw waren spanningen over de handel op Afrika waar de WIC en de *Royal Adventurers* elkaar beconcurrerden in de handel in goud, ivoor en tot slaaf gemaakte Afrikanen. De *Company of Royal Adventures trading to Africa* was na de restauratie in Engeland met koninklijke steun opgericht. De kroon had dan ook een stevige invloed op het beleid van het bedrijf. Ook in Noord-Amerika liepen de spanningen op. Hier maakte Engeland aanspraak op de daar gevestigde kolonie Nieuw Amsterdam (New York).

De oorlog met Engeland vond plaats in een, voor de Republiek, gespannen geopolitieke situatie. Ook met Zweden, Portugal en zelfs bondgenoot Frankrijk waren diplomatieke twistpunten. Daarnaast was de Republiek intern verdeeld tussen Orangisten aan de ene, en Staatsgezinden aan de andere kant. De laatsten werden geleid door de raadspensionaris van Holland, Johan de Witt. Hij stond een 'ware vrijheid' voor, waarin de macht vooral lag bij de gewesten en de stedelijke regenten, in plaats van een stadhouder. Hij was de drijvende kracht achter het buitenlands beleid van de Republiek. Met Zweden en Portugal had de Republiek eerder oorlogen uitgevochten en de spanningen met deze landen kwamen deels voort uit deze eerdere conflicten. Maar Frankrijk was een bondgenoot. De Fransen vormden evenwel de grootste bedreiging, zowel economisch als strategisch.

Frankrijk voerde een protectionistisch beleid gericht op het ondermijnen van de Nederlandse stapelmarkt. Ernstiger waren de Franse plannen voor de Zuidelijke

Nederlanden. De Franse koning Louis XIV had annexatie van het gebied op het oog na het overlijden van Filips IV van Spanje, de soevereine vorst van het eerstgenoemde gebied. Hiermee zou Frankrijk direct aan de Republiek grenzen en een grote bedreiging vormen. De Witt stelde daarom verschillende oplossingen voor inzake het probleem van de Zuidelijke Nederlanden maar deze werden door Louis XIV verworpen.

Hoewel de Republiek en Engeland pas in maart 1665 officieel in oorlog waren met elkaar, werd al in de herfst van 1663 een vloot onder John Holmes uitgerust om de WIC aan de Goudkust aan te vallen en haar van schepen en forten te ontdoen. In September 1664 moest ook de Directeur-Generaal van Nieuw-Nederland, Petrus Stuyvesant, zijn kolonie overgeven aan een Engelse vloot. De Afrikaanse bezittingen zouden heroverd worden door Michiel de Ruyter maar Nieuw-Nederland bleef in Engelse handen. Hiermee was oorlog onvermijdelijk; in maart 1665 volgde dan ook een oorlogsverklaring. Het was de Republiek die Engeland de oorlog verklaarde. Charles had er bewust voor gekozen om geen officiële oorlogsverklaring uit te doen gaan, zo kon de Republiek als agressor weergegeven worden en zou Frankrijk misschien haar bondgenootschap niet honoreren. De eerste grote zeeslag (Lowestoft, juni 1665) eindigde in een fiasco voor de Republiek. De Nederlandse vloot onder bevel van Van Wassenaer-Obdam werd verdeeld in niet minder dan zeven eskaders, met chaos als gevolg. Bovendien volgde de Nederlandse vloot het verouderde tactisch concept van enteren waar de Engelse vloot een linietactiek aanhield en het vooral op een artillerieduel liet aankomen. De Nederlandse vloot werd na het verlies van het vlaggenschip *Eendracht* en het sneuvelen van Obdam in de havens teruggedreven. Na de dood van Obdam waren de bevelsverhoudingen door het grote aantal eskaders onduidelijk. In augustus datzelfde jaar wist een VOC-retourvloot die beschutting had gezocht in de haven van het Deens-Noorse Bergen een Engelse aanval af te slaan. Naast de hoognodige opsteker zette de Engelse aanval op de Deens-Noorse plaats Bergen ook de Deense koning aan om Engeland de oorlog te verklaren.

1666, een jaar van plagen

Het nieuwe jaar 1666 bracht een verdere verbetering in de positie van de Republiek met zich mee. Frankrijk honoreerde het bondgenootschap en verklaarde Engeland de oorlog. In de Vierdaagse Zeeslag (11-15 juni 1666) leed de Engelse vloot een nederlaag. Belangrijk voor dit succes waren de nieuwe opperbevelhebber, Michiel de Ruyter, de aanwezigheid van nieuwe grote schepen van een bouwprogramma van 1664 waaronder de bekende *Zeven Provinciën*, een betere organisatie van de Nederlandse vloot in drie eskaders, alsmede het opdelen van de Engelse vloot voorafgaand aan de slag. Maar in tweedaagse zeeslag (*St. James's Day Fight*) van augustus 1666 werd de Nederlandse vloot verslagen. Dit maakte het voor de Engelsen mogelijk op 19-20 augustus door te dringen in de Vliestroom en ruim 150 koopvaarders en het dorp West-Terschelling te verbranden.

Verder was 1666 vooral een jaar van plagen voor de Engelsen. Al een jaar eerder was de pest in de Engelse hoofdstad uitgebroken en in september 1666 werd een groot gedeelte van de stad in de as gelegd door wat bekend werd als ‘the great fire of London.’ Hiermee kwam de oorlog in een impasse terecht en Charles II besloot in mei 1667 dat jaar geen slagvloot in zee te brengen. Er was simpelweg geen geld beschikbaar om een vloot uit te rusten en er waren nog veel onbetaalde rekeningen van de vorige campagnes. De slechte betaling van soldaten en zeelui en de weigering van leveranciers om nog op krediet aan de marine te leveren zouden ook een belangrijk effect hebben op de Engelse defensieve voorbereidingen in de zomer van 1667. In Breda begonnen vredesbesprekingen. De Engelse koning hoopte dat de Franse invasie van de Zuidelijke Nederlanden in mei 1667 de Republiek verder onder druk zou zetten om snel vrede met Engeland te sluiten.

Dit bleek echter een fundamentele misrekening te zijn. De Franse dreiging zette inderdaad de Republiek onder druk maar het Staatsgezinde regime van Johan de Witt kon zich niet veroorloven een vernederende vrede met Engeland te sluiten. Dit zou het failliet van het Staatsgezinde regime betekenen en de druk op De Witt opvoeren om Willem III een plek in het staatsbestel te geven. Tegelijkertijd betekende de Franse invasie van de Zuidelijke Nederlanden dat de oorlog met Engeland wel degelijk snel beëindigd moest worden. Voor De Witt was het dus een zaak van het grootste gewicht Engeland snel en beslissend te verslaan, waarna een goede vrede gesloten kon worden om vervolgens de Franse opmars tot staan te kunnen brengen. De beste manier om de Engelse eisen te matigen was de Engelse vloot in een

grote zeeslag te verslaan. Als de Royal Navy niet uit de havens kwam, moest de Nederlandse vloot haar wel in de havens komen opzoeken. In het voorjaar van 1667 begon Johan de Witt met het maken van de plannen voor een expeditie om een gedeelte van de Engelse vloot voor anker te vernietigen. De belangrijke marinewerf bij Chatham was het meest voor de hand liggende doelwit. Hier lagen immers de grootste eenheden van de Royal Navy opgelegd. Bovendien was Chatham de belangrijkste werf voor nieuwbouw en was de Theemsmond vanuit de Republiek snel te bereiken, wat de kans op een geslaagde verrassingsaanval vergrootte.

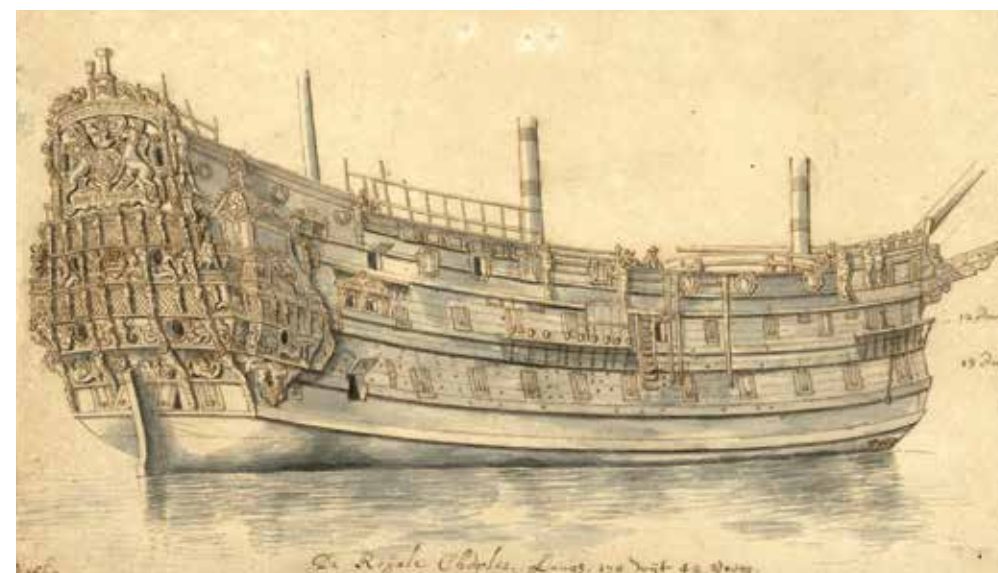
Er waren al eerder plannen geweest voor een raid op de Theemsmond. Tijdens de Eerste Engelse oorlog had Maarten Harpertszoon Tromp na de Slag bij Dungeness een aanval op de Engelse vloot in de Theems overwogen. Deze actie bleef uit omdat de loodsen op de Nederlandse vloot het niet aan hadden gedurfd de eigen schepen in de moeilijk bevaarbare Theemsmond te dirigeren. Een succesvolle aanval op de Engelse vloot vereiste dus een goede voorbereiding. Hier was deels al in oktober 1665 voorzien, toen Johan de Witt in eigen persoon aan boord van het fregat *Gorinchem* de Theemsmond in was gezeild en het Koningsdiep had gepeild.

Vorbereiding van de Tocht

Een belangrijke factor in het succes van de Tocht naar Chatham, maar ook voor de opbouw van de Staatse vloot die daaraan voorafging, was de nauwe samenwerking tussen de marinietop en het landsbestuur. Beide rollen vielen samen in de persoon van de eenenveertig jaar oude raadspensionaris van Holland: Johan de Witt. De Witt was door zijn huwelijk met Wendela Bicker nauw verwant aan een aantal van de meest invloedrijke Amsterdamse regentenfamilies en door zijn uitgebreide netwerk van vrienden en familie kon De Witt na de Eerste Engelse Oorlog het beleid van de vijf admiraliteiten in grote mate beïnvloeden



Tocht naar Chatham en de verovering van het eiland Sheppey, 1667. De bekende tekenaar en uitgever Romeyn de Hooghe publiceerde deze nieuwsprent over de tocht naar Chatham, deels gebaseerd op een eerder werk van Willem Schellinks. Bovenin de afbeelding zijn de brandende schepen op de rivier te zien, gezien vanaf de richting van Rochester. Onder in beeld staat de verovering van het fort te Sheerness afgebeeld. (Rijksmuseum, RP-P-OB-79.258)



Schip de Royal Charles. Abraham Storck maakte deze tekening van de Royal Charles in 1672, kort voor de sloop van het schip. Mooi zichtbaar is de spiegelversiering die bewaard is gebleven. (Rijksmuseum, RP-T-00-256)

en op één lijn brengen. De grote belangstelling en zorg voor de vloot van de kant van De Witt blijkt uit zijn directe betrokkenheid bij de equipage van de oorlogsschepen aan het begin van de oorlog. De Witt zou ook zelf naar zee gaan, in de rol van gecommiteerde te ‘velde’ namens de Staten-Generaal. Dit was een gebruikelijke rol bij het leger, bij de vloot was dit echter een nieuwe rol. De vertegenwoordigers van de Staten-Generaal moesten er op toe zien dat de marineofficiëren hun orders naar behoren uitvoerden. In deze hoedanigheid peilde Johan de Witt ook het Spanjaardsgat bij Texel.

Na Lowestoft voegde De Witt zich wederom bij de vloot in de rol van gecommiteerde te velde. Het was in deze hoedanigheid dat Johan de Witt de Theemsmond peilde. Het liefst was de raadspensionaris zelf weer naar zee gegaan voor de tocht naar Chatham maar zijn aanwezigheid kon in de Republiek – door de vredesbesprekingen in Breda – niet gemist worden. In zijn plaats ging zijn oudere broer Cornelis de Witt (1623-1672) als gecommiteerde op de vloot naast De Ruyter. Het tekent de kracht van De Ruyter als bevelhebber dat hij zonder morren de aanstelling van de onervaren Cornelis naast hem accepteerde. Toen het gros van de vloot op 6 juni 1667 in zee stak had Cornelis de Witt de geheime instructies van de Generaliteit mee om een aanval uit te voeren op de marinewerf te Chatham. Cornelis zou zich een goede plaatsvervanger van zijn broer bewijzen. Zijn brieven aan de Staten-Generaal zijn misschien de beste documenten van de Nederlandse zijde waaruit het verloop van de operatie te volgen is.¹ In de Republiek werden voor de aanval kundige loodsen voor de Theems geworven en werden ook Engelse krijgsgevangenen gerekruteerd.

Het Hollandse contingent ‘zeesoldaten’, de voorloper van het huidige Korps Mariniers, werd verder versterkt en onder bevel van de Engelsman Thomas Dolman geplaatst. Overigens zouden ook reguliere soldaten aan boord van de vloot geplaatst worden. De Nederlandse slagvloot werd altijd vergezeld door kleinere vaartuigen als galjoten en jachten en deze zouden in het ondersteunen van de landingsoperaties een rol kunnen spelen. Daarnaast waren alle schepen voorzien van de nodige sloepen.

De Tocht naar Chatham 19 - 24 juni 1667

De Nederlandse vloot voer op 16 juni de Theemsmond in, wat in London paniek teweeg bracht. Om bij de voor anker liggende Engelse schepen te komen moesten er een aantal obstakels worden overwonnen. In de eerste plaats was er de rivier zelf. De Medway is een getijderivier en de grotere schepen konden alleen met het inkomende tij de rivier opvaren. Daarnaast was het bevaarbare kanaal in de rivier vaak erg smal, wat het gelijktijdig vooruitgaan van meerdere schepen bemoeilijkte. Dit werkte in het voordeel van de Engelse verdedigers maar gelukkig bleken zij slecht voorbereid en slecht gemotiveerd te zijn. Achtereenvolgens moest eerst het fort te Sheerness genomen worden, waarna men de rivier op kon zeilen. De rivier werd bij Gillingham door de beroemde ketting versperd. Deze ketting werd door verschillende batterijen op kust ondersteund en er waren schepen tot zinken gebracht om de naderingsroute nog moeilijker te maken. Ten slotte was er het kasteel van Upnor, gelegen vlak voor de eigenlijke marinewerf. De verdedigingswerken werden door verschillende op de rivier gestationeerde schepen ondersteund; ironisch genoeg vaak op de Nederlanders buitgemaakte vaartuigen.

Het eerste obstakel, het in aanbouw verkerende fort te Sheerness, werd op de 19^e genomen. Achthonderd Nederlandse soldaten, waaronder het korps zeesoldaten, landden op het eiland Sheppey en oorlogsschepen bombardeerden het fort. Door slechte voorbereiding en slechte kanonbeddingen kon het fort nauwelijks tegenweer bieden. Het fregat *Unity* trok zich terug richting de ketting bij Gillingham, het volgende obstakel voor de Nederlandse vloot.

De eerste Nederlandse schepen verschenen pas op de 21^e voor de ketting, de volgende dag gevolgd door het eskader van Van Ghent. De voorhoede van de Nederlandse vloot werd door de ketting en het verdedigende Engelse vuur opgehouden. Door het smalle bevaarbare kanaal in de rivier was het niet mogelijk de Nederlandse overmacht goed in te zetten. Cornelis de Witt beschreef de situatie twee dagen later als volgt:

‘dat onse voorste schepen, een geruijme tijds tegens die vanden vijandt gecanonneert hebben sonder dat noch ijmant de courage hadde ons tegens deselve nader int te dringen ... soo heeft eijndelijk

*eenen Captain Brackel ... sich selven aengeboden te tenteren, of hij de andere soude connen passeren...*¹²

Jan van Brakel was eerder uit zijn commando over het schip de *Vrede* ontheven omdat zijn mannen zich op het eiland Sheppey schuldig hadden gemaakt aan plundering. Door zichzelf aan te bieden om de riskante aanval op de *Unity* te ondernemen kon hij zijn commando terugkrijgen. De Witt beschreef de actie die volgde in zijn brief:

*'... alhoewel hij maer een slecht fregat ende ligt gemonteert voerde, het welcke bij ons hem toegestaen sijnde, soo is deselve met een grote resoluutheit sonder een schoot te schieten, alhoewel van verre ende continuelijck soo hevich als eensints mogel. van sijne partije wierde gecannoneert ... tot omtrent een musquetschoot van denselven afsijnde, heeft hem de laege gegeven, soo veel hij met de voorst ende boegstucken konde bereijcken, ende aangeklampt hebbende ... heeft hem in een moment verovert...*¹³

Na het veroveren van de *Unity* was de verdediging rond de ketting gebroken en de brander *Pro Patria* passeerde als eerst de ketting. Of het schip de ketting brak of er overheen zeilde is een onderwerp van debat. De schepen *Matthias* en *Charles V* (beide buitgemaakte VOC-schepen) werden in brand gezet. Hier werd ook de grootste prijs van de hele operatie buitgemaakt: het vlaggenschip *Royal Charles*. Ten slotte werd op 22 juni de *Sancta Maria* buitgemaakt maar ook dit schip werd later in brand gestoken. De volgende doelen lagen weer verder stroomopwaarts: bij Upnor Castle lagen drie kapitale schepen: *Royal Oak*, *Royal James* en *Loyal London*, en ook de marinewerf te Chatham zelf was een aantrekkelijk doelwit. Upnor en de batterijen die zich aan weerszijden van de rivier bevonden werden op de 23^e aangevallen. Maar het Engelse verzet was nu heviger en beter georganiseerd. De drie grote schepen waren al door de Engelsen zelf afgezonken om te voorkomen dat ze zouden kunnen worden buitgemaakt. Door aanvallen met branders werden de schepen zoveel als mogelijk vernietigd. Opvallend was dat tijdens de operatie op de rivier op de 23^e, zowel De Ruyter als De Witt zich in een sloep midden in het strijdgewoel begaven om de mannen aan te moedigen. Na het verbranden van de schepen bij Upnor braken de Nederlanders de operatie af en begonnen, met de buitgemaakte *Royal Charles* de rivier af te zakken.

De beslissing om het succes niet verder uit te buiten door ook de schepen die verder stroomopwaarts bij de brug bij Rochester lagen te verbranden of de marinewerf zelf te vernietigen is wel bekritiseerd. Maar het beter georganiseerde verzet bij Upnor liet zien dat de Engelsen zich aan het herpakken waren. Voortzetten van de operatie zou grotere risico's met zich meebrengen en aan het strategische doel was ruimschoots voldaan: Engeland had een vernederende nederlaag geleden en zou haar eisen aan de onderhandelingstafel in Breda moeten matigen. Het besluit niet verder te gaan is dus wel verdedigbaar. De grote verliezen die later werden geleden in de aanval op Landguard Fort bij Harwich laten zien dat het uiterst

risicovol was amfibische operaties uit te voeren tegen een goed voorbereide tegenstander. De actie bij Harwich toonde bovendien dat Chatham niet automatisch het einde van de oorlog betekende. Om tot een vergelijk te komen was tijd nodig en in de tussentijd moedigde Johan de Witt zijn broer en De Ruyter aan om toch vooral zoveel mogelijk schade aan de Engelsen toe te brengen. Wellicht was de aanval voortgezet als Johan de Witt in persoon aanwezig was geweest maar dit blijft speculatief. Uiteindelijk volgde op 31 juli 1667 het vredesverdrag van Breda.

Tot slot

De tocht naar Chatham en de navolgende vrede stelden Johan de Witt in staat de Franse opmars in de Zuidelijke Nederlanden tot staan te brengen. Een verbond met Engeland en Zweden dwong Frankrijk de meerderheid van haar veroveringen op te geven. Hiermee was 1667 het hoogtepunt van het Staatsgezinde regime van De Witt. De tocht naar Chatham werd een geliefd thema in de kunstwerken die beide broers verheerlijkten. Bekend is het schilderij van de hand van Jan de Baen, *De verheerlijking van Cornelis de Witt*, dat een prominente plaats kreeg in het stadhuis van Dordrecht, de stad waar de familie De Witt van oorsprong haar domicilie had. Dit schilderij verscheen bij Romeyn de Hooghe ook in druk, net als veel ander Chatham-gerelateerd materiaal zoals de brieven van Cornelis de Witt.

Hiermee werd een breder publiek bereikt dan met de officiële kunstwerken als schilderijen, bokalen en gedenkmunten. Maar er pakten zich al donkere wolken samen boven deze feestvreugde. Charles II berustte niet in de nederlaag van 1667 en zou in het geheim toenadering tot Frankrijk zoeken. Frankrijk voelde zich op haar buurt door de Republiek verraden. De kiem voor de volgende oorlog was gelegd.

Bibliografie

- Bruijn, J.R., *Varend verleden: de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Balans: Amsterdam 1998).
- Hainsworth, R., en C. Churches, *The Anglo-Dutch Naval Wars, 1652-1674* (Sutton Publishing, Stroud 1998).
- Oudendijk, J.K., *Johan de Witt en de zeemacht* (Noord-Hollandsche Uitgevers Maatschappij: Amsterdam 1944).
- Panhuysen, L., *De ware vrijheid: De levens van Johan en Cornelis de Witt* (Atlas: Amsterdam 2005).
- Rodger, N.A.M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815* (Allen Lane: Londen 2004).
- Rogers, P.G., *The Dutch in the Medway* (new edition, Barnsley, 2017).
- Rommelse, G.A., *The Second Anglo-Dutch war (1665-1667): Raison d'état, mercantilism and maritime strife* (Verloren: Hilversum 2006).
- Rowen, H.H., *John de Witt, statesman of the "true freedom"* (Cambridge University Press: Cambridge 1986).

Noten

- 1 De brieven van De Witt aan de Staten-Generaal zijn te vinden in: NL-HaNA, 1.01.02, Staten-Generaal, inv.nr. 5595, Liassen Admiraliteiten april-juni 1667. Door het verlies van een groot gedeelte van de admiraliteitsarchieven door brand in 1844 zijn veel scheepsjournalen verloren gegaan. De brieven van Cornelis de Witt werden al in de 17^e eeuw zelf gepubliceerd, onder andere in Lieuwe van Aitzema, *Saken van Staet en Oorlogh*, boek 6, 116-117.
- 2 NL-HaNA, 1.01.02 Staten-Generaal, inv.nr. 5595, brief van Cornelis de Witt aan de Staten-Generaal, 23 juni 1667.
- 3 NL-HaNA, 1.01.02 Staten-Generaal, inv.nr. 5595, brief van Cornelis de Witt aan de Staten-Generaal, 23 juni 1667.



The British view of

The Second Anglo-Dutch War and The 'Battle of Chatham'

In 1664-1665, many in the court and government of the restored King Charles II were convinced that a war against the Dutch was desirable for a number of political and economic reasons; that such a war could be easily won; and that it might make a substantial profit for the state. But early successes soon gave way to setbacks and disillusionment, acerbated by the twin catastrophes of the plague and Great Fire of London. Short of money, and believing peace to be imminent, the government chose to set out no fleet in 1667. The subsequent Dutch attack on the Medway was a profound national humiliation, and although the economic cost was relatively small, the psychological impact was immense, and prompted a yearning for revenge, especially on the part of the king.

For King Charles II, his ministers and courtiers, restored to power little more than four years before following eleven years of republican rule, a war against the Dutch fulfilled many purposes. It was a chance to assert the Crown's historic claim to the sovereignty of the so-called 'British seas', and the more recent claim to maritime monopoly expressed by the Navigation Acts of 1651 and 1660, which attempted to undermine Dutch dominance of the carrying trades. It was an opportunity to humble what was seen as the pride and peculiar religious philosophy of the Dutch. Indeed, if all went well, the republic founded upon the principles of 'the

True Freedom', so utterly antipathetic to the mindsets of King Charles and his Cavalier (royalist) friends, might even be swept away and replaced by a much more amenable quasi-monarchy under Charles's nephew, William of Orange.

Top of page: An excellent, and geographically essentially accurate, portrayal of the Medway attack by Willem Schellinks. In the foreground, the Dutch flag flies over Sheerness fort; in the distance, the Royal Oak, Royal James and Loyal London burn close to Upnor Castle. Rochester Cathedral's spire can be seen in the very far distance. (Rijksmuseum, Amsterdam)]

A war also gave the relatively new royal regime an opportunity to establish its military credentials, and in this respect, it had very large boots to fill. The victories of Oliver Cromwell, and of the Commonwealth's navy, commanded by the likes of Robert Blake and George Monck, had made Britain feared and respected throughout Europe. After the Restoration, younger Cavaliers, particularly those in their twenties or thirties who had been too young to fight in the British civil wars, were desperate for a chance to prove themselves the equal of their republican predecessors, and in this respect, none was more enthusiastic for war than James, Duke of York, the king's brother and heir, who was also, as Lord High Admiral, the executive head of the navy. The young royalists were encouraged in their demand for war by veterans of the previous regime. George Monck, now Duke of Albemarle, was the most prominent of a number of erstwhile Cromwellian officers who expressed supreme confidence in a quick and decisive victory over the Dutch, based on their experiences during the first Anglo-Dutch war (1652-1654), which they regarded as having been ended prematurely by Oliver Cromwell, who was always hostile to a war against what he regarded as Protestant co-religionists. Some, like the king's favourite Lord Falmouth, believed that the war would actually make a profit, with Dutch prizes providing a fabulous source of income for Charles and his friends.

The drift to war

During the second half of 1664, the drift to war became unstoppable. Merchants, courtiers, politicians and naval officers alike clamoured for it, and in October Parliament voted the unprecedented sum of £2,500,000 (about £2 billion in present values). Undeclared war was already under way on the west coast of Africa, where the rival squadrons of Robert Holmes and Michiel de Ruyter were taking or retaking the forts of each other's slave-trading companies. Over the winter of 1664-1665, seizures of Dutch shipping passing through the English Channel began in earnest, and war was formally declared on 14 March 1665. James, Duke of York, took command of an impressive fleet, although the great majority of its ships were actually inherited from the Commonwealth: his flagship, the *Royal Charles*, had been launched by Oliver Cromwell in 1655 as the *Naseby*, named after the decisive battlefield of the first civil war. James and his fleet secured a notable victory in the first battle of the war, off Lowestoft on 13 June 1665, thanks largely to the advantage in firepower, and its deployment in a 'line-of-battle' tactic, which had been apparent during the previous war. The Dutch flagship *Eendracht* was destroyed, the fleet commander (Van Wassenaer-Obdam) killed, and the Dutch fleet put to flight, although night-time confusion aboard James's flagship meant that the victory was not followed up as decisively as it might have been. From this high point onwards, though, the war became increasingly frustrating from a British perspective. Pressure from the court – notably, it was alleged, from the royal brothers' mother, Queen Henrietta

Maria – led to James being removed from command, and his replacement, the Earl of Sandwich, presided over a botched attempt to destroy Dutch merchant shipping in the neutral harbour of Norwegian/Danish? Bergen (12 August 1665). Worse still was the arrival of an enemy far more potent even than the Dutch. The summer of 1665 saw the worst outbreak of plague since the fourteenth century devastate the city of London, wiping out perhaps a quarter of the inhabitants. The court withdrew to Oxford, then to distant Salisbury, and the supply of both victuals and manpower to the fleet was seriously affected.

For the 1666 campaign, the Duke of Albemarle and the royal brothers' cousin Prince Rupert of the Rhine were appointed to command the fleet. But the declarations of war by Denmark, outraged at the Bergen attack, and more especially by France, fulfilling treaty obligations to the Dutch, created an entirely new strategic situation. Belief that a French fleet was approaching the British Isles, probably with the intention of invading Ireland, led to a fatal decision to divide the fleet, with Rupert sailing westward with twenty ships. Despite his considerable inferiority in numbers, Albemarle still took on De Ruyter at the start of what became the Four Days Battle (11-14 June 1666). Although Rupert rejoined on the third day and helped prevent a complete disaster, the battle was a serious reverse. The First Rate *Prince* had surrendered (Sir George Ayscue, whose flag she flew, remains the only British admiral to have surrendered in battle), and the loss of the brass guns aboard her and other captured or destroyed men-of-war was a major blow. Nevertheless, the dockyards performed miracles by having the fleet repaired and back at sea within weeks, and in the Saint James' Day fight (4 August 1666) the British fleet had the better of the action. Rupert and Albemarle followed this up by sending Sir Robert Holmes to attack Dutch merchant shipping in the Vlie anchorage. 150 ships were destroyed, the town of West-Terschelling was burned, and the attack caused outrage in the Netherlands. Moreover, it was soon overshadowed by the defining moment of the year 1666 as far as Englishmen were concerned: the Great Fire of London, which raged from 12 to 14 September, destroying 13,700 houses, many of the city's great public buildings and livery halls, 87 churches, and St Paul's cathedral. Inevitably, the close proximity of the two events led to pervasive conspiracy theories suggesting that the Great Fire had been deliberately started by Dutch and/or French agents. Several entirely innocent Dutch and French citizens were badly beaten as hysterical mobs roamed the streets, hunting for scapegoats.

Growing weariness of war

The Great Fire was interpreted by many as God's judgement on the immorality of the king and his court. This was one element in the growing disillusionment and war weariness that characterised both high politics and tavern gossip over the winter of 1666-1667. Even the diarist Samuel Pepys, who worked in the Navy Office as Clerk of the Acts (effectively secretary) and thus knew



Jan van Leyden's somewhat fanciful depiction of the burning of British warships in the Medway, with Upnor Castle rendered as a typically Dutch fortress. (Rijksmuseum, Amsterdam)

both the king and Duke of York, privately expressed his disgust at Charles II's apparent idleness and degeneracy. The money voted by Parliament in 1664 was long gone, but MPs, convinced that their grant should have been ample, were certain that it had been misspent, and began to investigate the miscarriages of the war, as they termed them. Privateers, notably those operating from the west of England and Scotland (the latter licensed by that kingdom's entirely independent admiralty), had done relatively well during the war, but certainly not to the extent of making it self-financing. Consequently, thoughts began to turn toward a peace treaty. The French king Louis XIV was keen to extricate himself from a war he had never wanted in order to pursue his territorial ambitions in Flanders instead, and his brokering seemed to bode well for a speedy end to the conflict. It was in these circumstances that Charles and his ministers took the fateful decision not to set out a main fleet in 1667, but to concentrate instead on sending out squadrons to defend trade while also strengthening coastal fortifications to defend against Dutch or French attacks, with the latter being regarded by many as the more serious threat. The naval ships in the river Medway were to be protected by a new fort at Sheerness and batteries along the river, supplementing the great chain which had sealed the anchorage since the reign of Elizabeth I. In March, the Duke of York undertook a tour of inspection of the dockyards and fortifications, and gave orders for improvements to be made. With regard to Chatham, he also ordered that the *Royal Charles* and the other

great ships should be moved further up the river. But, for whatever reason, these orders had not been executed, and the fort at Sheerness had not been completed or properly garrisoned, by the time De Ruyter and his fleet arrived in the Thames estuary on 19 June 1667.

The Dutch attack

The events which followed during the next five days were a shocking blow to a public already reeling from the calamities of the previous two years. For some time, there was genuine panic that the Dutch attack presaged a full-scale invasion and conquest, with 50,000 Frenchmen said to be about to capture the Isle of Wight. One Londoner, writing in the middle of the attack, compared it to the Great Fire, only nine months earlier, and said that the latter was 'but a flea biting' compared with De Ruyter's assault.¹ Inevitably, many again blamed the king and his court. Pepys recounted a damning story of how, on the night after the Dutch fired the *Royal Oak*, *Royal James* and *Loyal London*, Charles was idling away his time with his mistress, Lady Castlemaine, in merry pursuit of a moth. Soon afterwards, the poet Andrew Marvell wrote his devastating *Last Instructions to a Painter*, which included a sequence where the king dreams that he is raping a naked and bound Britannia, only to find himself impotent. Marvell also brilliantly satirised the official enquiry into the catastrophe at Chatham, which laid all the blame at the door of Peter Pett, the commissioner of the navy resident at the dockyard:

Who did advise no navy out to set?
And who the forts left unprepared? Pett.
Who to supply with powder did forget
Languard, Sheerness, Gravesend, and Upnor? Pett.
Who all our ships exposed in Chatham net?
Who should it be but the fanatic Pett?...
All our misfortunes upon Pett must fall
His name alone seems fit to answer all.
Pett, the sea-architect, in making ships
Was the first cause of all these naval slips.
Had he not built, none of these faults had been;
If no creation, there had been no sin.²

Despite Marvell's acerbic lines, Peter Pett did, indeed, bear much responsibility for what had happened: his failure to move the great ships further up the Medway, when he had ample time to do so, was inexcusable, and his confession that he had used dockyard boats to save his personal collection of ship models hardly benefited his cause. But the fact that Pett was a very convenient scapegoat for the higher powers who had ordered the laying up of the fleet, and who had not ensured the completion of the coastal fortifications, was virtually admitted by one of the king's chief ministers, Lord Arlington, who told Pett that 'if you are not guilty, then

the world will think all of us guilty'.³ Although enquiries into the miscarriages of the war drifted on for another couple of years, they never amounted to much, apart from causing Samuel Pepys occasional sleepless nights.

The implications of 'Chatham'

In material terms, the 'battle of Chatham' was not quite as disastrous as it appeared at first sight. For one thing, the attack could have been much worse: the Dutch could have destroyed the royal dockyard at Chatham, or the important timber yards on the Medway. Although three great ships and a number of lesser ones were destroyed, and the *Royal Charles* famously towed away, ten other large warships, including six Second Rates, survived (and the other iconic ship of the Royal Navy, the *Sovereign* – the former *Sovereign of the Seas* – was safe at Portsmouth). Charles II, his ministers, and many Londoners, expected the Dutch to come up the Thames and destroy the shipping there, and there was widespread relief that they did not do so. Some limited redemption could also be found in the fact that a Dutch attempt to destroy Harwich dockyard, on 12 July, was defeated by the determined resistance of Landguard Fort, near Felixstowe, and the local militia commanded by James Howard, Earl of Suffolk. Landguard's garrison,

commanded by Captain Nathaniel Darell, was made up primarily of members of the relatively new Duke of York and Albany's Maritime Regiment, the precursors of the modern Royal Marines; and just as the Dutch *Korps Mariniers* proudly sport Chatham as their first battle honour, so the Royal Marines sport Landguard Fort as theirs. However, pride in the Marines' success was far outweighed by the shame felt when it became known that part of the Dutch success during their operations could be attributed to British defectors, some of whom, like Pepys's sometime friend Captain Philip Holland, had helped to pilot the Dutch attack up the Medway. Some of these were motivated by money, or rather, the lack of it in Charles II's Treasury, which meant that seamen went unpaid for months or even years of service. This imperative was summed up by the shouts of Englishmen aboard Dutch ships that Pepys reported being overheard from the shore during the Chatham raid: 'We did heretofore fight for tickets [*government promissory notes*]; now we fight for dollars!'⁴ Others, though, were driven by political and religious motives, regarding the Dutch republic as the instrument that might help them to overthrow the hated Stuart monarchy and restore a godly Commonwealth. To take but one example, this is what drove Colonel Thomas Dolman, the English commander of the Dutch invasion force which mounted the attack on Landguard Fort. In that sense, the Dutch attacks in June and July 1667 could be regarded as one of the last hurrahs of the 'Good Old Cause', the puritanical 'Roundhead' beliefs that had triumphed in the British Civil Wars twenty years before.

Overall, the economic impact of the Dutch attack was negligible. One estimate put the direct loss at about £20,000, and even if one added the replacement cost of the lost warships, it probably totalled some £200,000. There were no losses of brass guns on the scale of those sustained during the Four Days' Battle, and in many respects, such guns were more important to England's ability to fight a war than wooden hulls. By contrast, the damage done during the attack on the *Vlie* – 'the English Fury', as the Dutch called it, or 'Sir Robert Holmes, his bonfire', as it was termed across the North Sea – was far more substantial. The losses sustained were estimated at about 12 million guilders, or just over £1 million; this at a time when Charles II's annual revenue was some £1.2 million. Moreover, the material losses the Royal Navy suffered during the Chatham attack were rapidly repaired, although many of the new ships in question were already under construction at the time of the attack. At the time of the signing of the Treaty of Breda in July 1667, Charles II had just one First Rate and seven Seconds. When the next war began, only four and a half years later, he could send to sea no fewer than seven Firsts (another was on order) and nine Seconds.

These figures hint at the real psychological and political significance of the Chatham attack for King Charles II. Determination to avenge the profound personal and national humiliation shaped the king's genuine rage at

Dutch paintings and medals which portrayed Chatham as a great victory. For example, Jan de Baen's painting, *The Apotheosis of Cornelis de Witt* (reproduced in Erik Odegard's article in this issue), which portrayed the Dutch tricolour flying over Sheerness fort, and Ludolf Backhuysen's painting, *The 'Royal Charles' Carried into Dutch Waters*, which portrayed Charles II's royal standard – a symbol not just of his royal authority, but of his actual presence – flying from the maintop. Other paintings, such as that of the towing away of the *Royal Charles* by Jeronymus van Diest, proved almost equally offensive to the king's sensibilities. Within a year of Chatham, Charles had begun the secret correspondence with his sister, Henrietta-Anne, Duchesse d'Orleans, sister-in-law of King Louis XIV, which culminated in the secret Treaty of Dover (June 1670) and the subsequent Anglo-French assault on the Dutch republic in 1672. In that sense, at least, the origins of the so called *rampjaar* can be traced directly to the triumph of the *Tocht naar Chatham*.

Bibliography

- Davies, J D, *Pepys's Navy: Ships, Men and Warfare, 1649-89* (new edition, Barnsley, 2016)
- Fox, F, *The Four Days Battle of 1666: the Greatest Sea Fight of the Age of Sail* (Barnsley, 2009)
- Hussey, F, *Suffolk Invasion* (Lavenham, 1983)
- Jones, J R, *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century* (London, 1996)
- Rogers, P G, *The Dutch in the Medway* (new edition, Barnsley, 2017)

Footnotes

- 1 National Maritime Museum, Greenwich, MS AGC/G/1.
- 2 G deF Lord, ed., *Poems on Affairs of State: Augustan Satirical Verse, 1660-1714*, I (New Haven, 1963), 131-2.
- 3 R Latham and W Matthews, eds., *The Diary of Samuel Pepys*, 11 vols (London 1970-83), VIII.278, 19 June 1667.
- 4 *Diary of Samuel Pepys*, VIII.267, 14 June 1667.



The Royal Charles being towed from Chatham, by Jeronymus van Diest: one of the paintings that deeply offended King Charles II, because of the overt disrespect being displayed towards his flag. (Rijksmuseum, Amsterdam)

Chatham, 1667: een harde confrontatie tussen goed en slecht betaalde zeelui



Het admiraliteitshof te Rotterdam. In dit pand aan het Haringvliet bevond zich een hoofdelijk betalingskantoor van de marine. Het afgemonsterde scheepsvolk werd hier uitbetaald. Gravure door Joannes de Vou, 1694. (Belasting & Douanemuseum, Rotterdam)

De in 1667 onder opperbevel van luitenant-admiraal Michiel de Ruyter uitgevoerde raid op de Engelse kust, beter bekend als de tocht naar Chatham, maakte een onuitwisbare indruk op de tijdgenoot. Britse historici beschouwen deze Nederlandse inval in Engeland van inmiddels al 350 jaar geleden nog steeds als *'one of the worst defeats in British military history, arguably the worst of all'*.¹

Voor de Nederlanders betrof het een glorieuze overwinning, een wraakneming ook voor *'Holmes' Bonfire'* (het door *Rear Admiral* Sir Robert Holmes in 1666 overrompelen van een grote Nederlandse koopvaardijvloot in 't Vlie en daarna platbranden van een weerloos dorp op Terschelling).² Voor de Engelsen was de Nederlandse aanval op de schepen bij de marinewerf van Chatham een diepe vernedering, zeker voor de Engelse koning wiens imposante vlaggenschip de *Royal Charles* als buit naar Nederland was afgevoerd en daar trots ten toon werd gesteld. De nederlaag en nasleep kwamen hard aan in Engeland. Hoe is dit ongeëvenaarde Engelse debacle te verklaren?

Het succes van de Nederlandse vloot nader beschouwd

De Nederlandse oorlogsvloot die onverwachts opdoemde in het hol van de leeuw en daar, op de Medway nabij Chatham, op 22 en 23 juni acht kapitale Engelse oorlogsschepen uitschakelde, schreef geschiedenis. Door deze tocht naar Chatham werd de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) een Nederlands succesverhaal. Daarbij mag echter niet worden vergeten dat de daaraan voorafgaande Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) nog kansloos door de Nederlanders was verloren. Dit was echter een zeer leerzaam verlies geweest. De uit een ratjetoe van bewapende koopvaarders samengestelde

Nederlandse oorlogsvloot bleek niet opgewassen tegen de grotere vuurkracht van de Engelse oorlogsschepen. Onder leiding van de net aangetreden raadpensionaris Johan de Witt kreeg het Engelse voorbeeld daarom al snel navolging. De Nederlandse Republiek beschikte dan ook vanaf 1654 eveneens over een groeiend aantal echte oorlogsschepen. Die hadden qua vuurkracht meer te bieden dan voorheen en bezaten tevens een grotere uniformiteit. In de zeeoorlogen tussen Engeland en de Republiek zouden het scheepsgeschut en de daarop afgestemde tactiek voortaan van grote invloed zijn.

Het succes bij Chatham was echter van een geheel andere orde. Het ging hier namelijk niet om een zeeslag of grootschalig gevecht op het water maar om een zeer gedurfde vernietigingstocht uitgevoerd door een beperkt eskader met juist relatief kleine oorlogsschepen. Deze invasievloot vervoerde circa duizend (zee)soldaten en was opgebouwd uit zeventien lichte oorlogsschepen met circa twintig ondersteuningsvaartuigen (jachten, branders en galjoten).³ Met kleinere oorlogsschepen manoeuvreren in ondiep water was de Nederlanders wel toevertrouwd. Dat in 1667 een adellijke legerofficier, Willem Joseph baron van Ghent, de leiding over dit aanvallende eskader kreeg, was uitzonderlijk maar niet toevallig. Van Ghent was door zijn ervaring en functie en ook door de aard van de beoogde operatie zeer geschikt om juist hier op vijandelijk Engels terrein leiding te geven.

De tocht vanuit de Nederlandse kustwateren naar Chatham was niet Van Ghents eerste buitenlandse zeereis met een amfibische operatie als doel. Die had hij acht jaar daarvoor al gemaakt. Toen was hij als kapitein der infanterie aan boord van een omvangrijke Nederlandse landingsvloot naar het Deense eiland Funen gebracht om dat te helpen heroveren op de Zweden. De daar in november 1659 in de buurt van Nyborg succesvol uitgevoerde landing van enige duizenden militairen onder wie Van Ghent stond onder commando van viceadmiraal De Ruyter. Zijn vlagvoering bepaalde hoe en wanneer de Nederlandse troepen zouden landen. Ook voor de toenmalige vlootvoogd Michiel de Ruyter was dit zijn eerste grote amfibische operatie geweest. De infanteristen aan wie Van Ghent in november 1659 leiding gaf, waren landrotten. De soldaten met wie hij in juni 1667 bij Chatham andermaal onder opperbevel van Michiel de Ruyter een landing uitvoerde, waren merendeels mariniers. Zij behoorden tot een recent in december 1665 in Holland opgericht regiment dat speciaal bedoeld was om op en vanaf oorlogsschepen te opereren. Deze voorloper van het latere Korps Mariniers kreeg als eerste regimentscommandant een man met ervaring: de inmiddels tot kolonel opgeklommen Willem Joseph van Ghent.⁴ Zijn bijdrage aan de geslaagde tocht naar Chatham was zo groot dat hij na afloop door de Staten van Holland en West-Friesland met eenzelfde prachtige gouden beker werd beloond als de opperbevelhebber, Michiel de Ruyter.

Dat zowel Van Ghent als De Ruyter ervaring had met het uitvoeren van een omvangrijke amfibische operatie vanaf

kleinere schepen was een belangrijke sleutel voor het succesvol optreden van de Nederlandse vloot in 1667 op de Theems en de Medway. Er waren echter meer factoren die toen een rol speelden. In de eerste plaats was dat de directe betrokkenheid bij deze militaire operatie van politici (de raadpensionaris van Holland, Johan de Witt, en diens met de vloot meegestuurde broer Cornelis als afgevaardigde van de Staten-Generaal). Zij initieerden de tocht naar Chatham. Zonder hun inbreng en politieke druk had De Ruyter nooit ingestemd met deze in zijn ogen eigenlijk veel te riskante onderneming.⁵ Dat maakte het verrassingseffect van de landing extra groot want ook aan Engelse zijde werd geen rekening gehouden met een dergelijke onverantwoordelijk geachte militaire actie. De verdediging van de riviermonding (zowel van de Theems als van haar zijrivier, de Medway) en van de opgelegde oorlogsschepen bij Chatham, waren dan ook niet berekend op een Nederlandse invasie.

De Engelsen hadden bovendien andere zaken aan het hoofd. Zij hielden zich in juni 1667 meer bezig met de gevolgen van een recente pestepidemie en een grote uitslaande brand in Londen, dan met de Nederlandse oorlogsvloot. Het dat jaar door geldgebrek en bezuinigingsoverwegingen niet laten uitvaren van de eigen Engelse slagvloot, leidde in het land ook nergens tot grote protesten. De vredesonderhandelingen waren immers al gestart en de oorlog leek op korte termijn te zullen worden beëindigd. De Engelsen hadden daarbij geen haast want zij waren op dat moment de bovenliggende, eisende partij. Door de succesvolle sloop- en strooptocht van De Ruyter en Van Ghent kwam er alsnog snel een eind aan de oorlog, maar nu wel met de Engelsen als de onderliggende, verliezende partij. Met de tocht naar Chatham deelden de Nederlanders een beslissende klap uit. Wat die klap en het verlies voor de Engelsen extra wrang maakte, waren hun collaborerende landgenoten aan boord van de Nederlandse invasievloot. Aan dat aspect van de tocht naar Chatham is tot nog toe weinig aandacht geschonken.

Britse zeelui op de Nederlandse oorlogsvloot

Hoeveel uit Engeland, Schotland en Ierland afkomstige zeelieden de tocht naar Chatham hebben meegemaakt, is onbekend. Maar dat het er flink wat moeten zijn geweest en dat sommigen van hen zelfs een prominente rol in 1667 hebben gespeeld, is inmiddels wel duidelijk.⁶ Aan Nederlandse zijde streden toen onder meer de Ierse marineofficier Thomas Tobiaszoon (Tobias Tobiasson) en de Engelse kolonel der (zee)soldaten Thomas Dolman.⁷ Zij gingen beiden voorop in de strijd. Tobiaszoon was commandant van het oorlogsschip *Beschermer*. Dat behoorde tot het eskader onder Van Ghent en zeilde helemaal vooraan. Dolman was eveneens ingedeeld bij Van Ghent. Hij gaf tijdens de tocht naar Chatham leiding aan de mannen die een landing uitvoerden bij fort Sheerness, aan de monding van de Medway. Dankzij het recent voor publiek beschikbaar gekomen proefschrift van de Engelsman Andrew (Ross) Little, weten we ook dat er in de zeventiende eeuw nog veel meer Engelsen,

Schotten en Ieren zijn geweest die voor korte of langere tijd dienstnamen op de Nederlandse vloot en tegen hun eigen landgenoten vchten. Hoewel er officieel toen nog geen sprake was van een eenheidsstaat zullen we net als Andrew Little de inwoners van Engeland, Schotland en Ierland gemakshalve samenvoegen tot 'Britten', hun gemeenschappelijke noemer.

Britten die ten tijde van Chatham aan Nederlandse zijde meevochten en als collaborateur krijgsgevangen werden gemaakt, konden volgens de door koning Charles II op 9 juni 1664 uitgevaardigde richtlijnen verzekerd zijn van de doodstraf.⁸ De angst voor een dergelijk jammerlijk einde was kennelijk niet groot want slechts weinigen lieten zich door dit verbod op dienstneming aan Nederlandse zijde afschrikken. Alleen al tijdens de Tweede Engelse Oorlog verkozen ongeveer drieduizend Engelse en Schotse zeelui de Nederlandse marine boven die van hun eigen land.⁹ Nationaliteit of ideologie deed er kennelijk nog nauwelijks toe. Britse zeelieden gaven ook zelden gehoor aan de

Engelse oproep de Republiek te verlaten en terug te keren naar het vaderland om daar vervolgens dienst te nemen bij de eigen admiraliteit.

Uit het eerdergenoemde onderzoek van Andrew Little bleek dat er eigenlijk maar één belangrijke reden was waarom Britse zeelieden ondanks dreigementen de Nederlandse oorlogsvloot steeds trouw bleven. Dat was om in hun levensonderhoud te kunnen blijven voorzien.¹⁰ Kortom: brood op de plank. Die keuze werd versterkt doordat menige Britse zeeman door een huwelijk of anderszins geïntegreerd was in de Nederlandse samenleving en bij de Nederlandse zeemacht net zoveel kans op promotie tot onderofficier had als ieder ander, en soms zelfs meer. Bovendien werden er op de Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende eeuw in oorlogstijd altijd hogere gages betaald dan bij de Engelse admiraliteit.¹¹

Dat inkomenszekerheid van doorslaggevende betekenis is geweest voor Britse deelname aan de tocht naar



Chatham, stond voor goed ingewijde tijdgenoten, onder wie de bekende admiraliteitsklerk en latere secretaris, Samuel Pepys, als een paal boven water. Zij *'primarily blamed their joining the enemy on the lure of superior Dutch payment'*.¹² Want *'The British Navy often gave its sailors 'tickets' (promissory notes, basically IOU's) instead of hard cash'*.¹³ De geringe Engelse weerstand gedurende de eerste dagen van de Nederlandse invasie werd hiermee verklaard.¹⁴ De aanwezigheid van veel Britten op de Nederlandse oorlogsvloot bij de tocht naar Chatham bewees volgens Pepys dat papieren toezeggingen uit Londen niet opwogen tegen harde Hollandse guldens uit de Republiek. Het bracht Engelse zeelieden tegenover elkaar in de internationale arena. Dat roept de vraag op hoe het kwam dat het wervings- en betalingssysteem van de Nederlandse marine anders en kennelijk beter functioneerde dan dat van de Engelse admiraliteit.

De werving en betaling bij de Nederlandse en de Engelse marine

Bij het aanwijzen van verschillen tussen de Engelse en Nederlandse aanpak bij de werving van zeelui wordt vaak gewezen op de in Engeland bestaande gedwongen krijgsdienst via de zogeheten *'press gang'*. De Republiek kende dat in Engeland verafschuwde systeem niet waarbij groepjes zeelieden of burgers onder leiding van een officier scheepsvolk ronselden in havensteden en op binnenkomende schepen. Dit kon met geweld gepaard gaan indien lieden zich aan de *press gang* probeerden te onttrekken. Zonder deze vorm van dwang kreeg de Engelse marine alleen vrijwilligers aan boord en dat leverde nu eenmaal onvoldoende vlootpersoneel op om oorlog te kunnen voeren. Hoewel het grote belang van de *impressment* bij de Engelse werving soms wordt ontkend of gebagatelliseerd en de Nederlandse werving ook niet helemaal vrij van dwang was, functioneerde laatstgenoemd systeem in ieder geval beter en ging met veel minder klachten gepaard.¹⁵

In de Republiek werden de marineschepen in principe bemand door vrijwilligers. In oorlogstijd leverde dat echter nooit voldoende gegadigden op. Door bepaalde overheidsmaatregelen waaronder het door koopvaarders verplicht moeten leveren van een aantal zeelui aan de marine om pas daarna zelf te mogen uitvaren, werden de oorlogsschepen alsnog van het ontbrekende scheepsvolk voorzien. Daarnaast speelden in het Nederlandse wervingssysteem van de zeemacht (en ook van de VOC

en WIC) particuliere logementhouders een cruciale rol als ronselaar. Zonder hun inbreng kreeg de zeemacht haar schepen niet volledig bemand. Als de marine schepelingen nodig had leverden deze logementhouders hun werkzoekende of in de schulden geraakte gasten daar af. De gasten die werden aangenomen betaalden hun logementhouder met een zogeheten *'maandbrief'*. Daarin beloofden zij een aantal maandlonen, met een maximum van drie per jaar, aan hem af te staan. Deze door de marine verstrekte maandbrieven werden geregistreerd op het desbetreffende hoofdelijk betalingskantoor en konden daar later ook worden verzilverd. Aangemonsterde zeelui die geen logeeradres nodig hadden gehad, gebruikten hun maandbrief doorgaans ook als betaalmiddel. Meestal kochten ze er een scheepsuitrusting voor, of ze gaven hem ter financiële ondersteuning van het thuisfront aan hun echtgenote of ouders.

Aan het eind van zijn dienstverband werd de zeeman afgedankt en keerde hij terug naar de havenstad van aanmonstering. Dat was meestal na een dienstverband van ongeveer een à anderhalf jaar.¹⁶ Hij had dan recht op het restant van zijn verdiende loon dat overbleef na aftrek van de maandbrief en alle door hem aan boord gemaakte kosten, bijvoorbeeld voor de aanschaf van tabak of scheepsplunje. Van dat netto nog van de marine tegoed hebbende eindbedrag ontving hij een schriftelijk bewijs, een zogeheten *'restantbrief'*. De afgemonsterde zeeman kreeg het op zijn restantbrief vermelde bedrag enige maanden later uitgekeerd op het in de havenstad gevestigde betaalkantoor van de marine. Wie daar niet op wilde of kon wachten, verkocht zijn restantbrief tegen een gereduceerd tarief. Zowel de restantbrief als de eerdergenoemde maandbrief bezat een nominale waarde en waren vrij verhandelbaar. Het waren zeer gewilde waardepapieren omdat ze sneller verzilverbaar waren dan alle andere in omloop zijnde schuldbrieven en obligaties van zeelui en ook de grootste kans op volledige uitbetaling boden.¹⁷ In de jaren zestig van de zeventiende eeuw ontstond zelfs een beroep uit het tegen een gereduceerd tarief opkopen van deze en andere voor zeelieden opgemaakte waardepapieren en schuldbekentenissen. Het waren opvallend vaak in de havenbuurt woonachtige (zeemans)vrouwen die zich deze handel eigen maakten.¹⁸

Wie zich niet door deze dames liet bedotten, kreeg bij verkoop voor zijn maand- of restantbrief driekwart of meer van haar nominale waarde. Door de hoge opbrengst van deze brieven bij verkoop kon het scheepsvolk van de marine zowel bij zijn aan- als afmonstering altijd snel en eenvoudig over een flink bedrag aan contant geld beschikken.¹⁹ Pepys had dus gelijk dat het Nederlandse systeem superieur was. De zeeman kreeg meer en vooral sneller contant geld in handen dan bij het Engelse systeem. De door de Engelse admiraliteit verstrekte tickets lieten veel langer op verzilvering wachten. Zij functioneerden ook niet als een gewild betaalmiddel of lucratief handelsartikel zoals in de Republiek met de



Portret van Willem Joseph baron van Ghent, luitenant-admiraal. Zijn hand met commandostaf rust op een helm en een medaille geschonken na de tocht naar Chatham. Deze, naar recent onderzoek blijkt, uit het Gelderse Wins(s)en afkomstige edelman maakte bij de marine furore als eskadercommandant en regimentscommandant. Schilderij toegeschreven aan Jan de Baen, 1667-1702. (Rijksmuseum, Amsterdam)

maand- en restantbrief wel het geval was.²⁰ Dit alles leidt tot de kernvraag hoe het kwam dat de Nederlandse marine makkelijker of sneller over contant geld kon beschikken dan de Engelse.

De Nederlandse marine: een overheids-bedrijf met particuliere belangen

Een belangrijke reden dat de Nederlandse zeemacht vrijwel altijd over een beperkte hoeveelheid contant geld kon beschikken, was het feit dat bepaalde aan de grenzen geheven in- en exportbelastingen direct ten goede kwamen aan de marine. De Nederlandse zeemacht bestond in de zeventiende eeuw uit vijf naast elkaar opererende admiraliteiten die op deze wijze elk een soort basisinkomen genereerden. De hoogte van die geldstroom stond niet vast maar was altijd substantieel en het door de admiraliteiten geïncasseerde geld kon zonder inmenging van de centrale overheid (de Staten-Generaal of de Raad van State) worden uitgegeven. Daarnaast besteedden de vijf admiraliteiten verschillende overheidstaken uit aan het eigen personeel. Zo konden zij in de Republiek een hogere prioriteit geven aan de uitbetalingen van het scheepsvolk omdat zij andere betalingen op de lange baan schoven of afwentelden op derden, zoals het geven van voorschotten en het inslaan van proviand.

Dat laatste werd door de kapiteins gedaan. Zij kregen daarvoor een riante vergoeding van hun werkgever, de desbetreffende admiraliteit, maar moesten vaak jaren wachten op de uitbetaling van die zogeheten ‘kostpeningen’. Behalve het verzorgen van voeding en drank voor aan boord werd ook het verstrekken van voorschotten aan de bemanningen niet door de marine zelf gedaan. Wie tijdens zijn dienstverband, bijvoorbeeld in 1667 onderweg naar Chatham, een voorschot wilde hebben kon daarvoor terecht bij een medeopvarende: de scheepsschrijver. Die mocht uit eigen zak iedere schepeling jaarlijks een bedrag ter grootte van maximaal drie maandgages als voorschot geven.²¹ Voor deze particuliere dienstverlening genoot ook de schrijver een riante vergoeding. Hij mocht hiervoor maar liefst 40% rente in rekening brengen bij de desbetreffende zeeman. Die hield daardoor minder geld over aan zijn dienstverband, maar dat was – met enige klinkende munten op zak – hoogstens een zorg voor later.

Conclusie

In de ogen van de Britten zijn Nederlanders over het algemeen nogal gierig. Verschillende Engelse uitdrukkingen zoals ‘go Dutch’ (iedereen betaalt voor zichzelf) of ‘Dutch gold’ (namaak[blad]goud) wijzen daar expliciet op. En ‘Dutch generosity’ als synoniem voor gierigheid spreekt natuurlijk ook boekdelen. Waarop al die uitdrukkingen zijn gebaseerd is echter niet duidelijk. In ieder geval niet op de marine in de zeventiende eeuw want toen waren Engelse zeelieden financieel beter af op Nederlandse oorlogsschepen dan op Engelse. Daardoor kon de Nederlandse oorlogsvloot bij al haar zeventiende-

eeuwse zeeoorlogen met Engeland altijd een beroep doen op kundige zeelieden afkomstig uit het vijandelijke kamp. Ook dat droeg wezenlijk bij aan de succesvolle tocht naar Chatham.

Noten

- 1 J.D. Davies, *Pepys's Navy. Ships, Men and Warfare 1649-1689* (Barnsley 2008), 21.
- 2 Zie voor het vanaf de zeventiende eeuw gelegde verband tussen de Nederlandse vernietigingstocht uit 1667 en de Engelse uit 1666: E.W. van Dam van Isselt, ‘Chatham’ in: J.J. van Brederode (ed.), *Tien bladen uit de geschiedenis van Neêrlands roem en grootheid* (Haarlem, z.j. [1859]) 6 en A. Doedens en L. Mulder, *Engels-Nederlandse oorlogen, 1652-1674. Door een zee van bloed in de Gouden Eeuw* (Zutphen 2016) 150-151
- 3 Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam/Antwerpen 1996) 192.
- 4 Van Ghent was luitenant-kolonel bij een regiment Walen en werd in december 1665 benoemd tot kolonel van het net opgerichte regiment scheepssoldaten.
- 5 Prud'homme van Reine, *Michiel Adriaenszoon De Ruyter*, 192.
- 6 Andrew Ross Little, *British personnel in the Dutch navy, 1642-1697* (ongepubliceerde dissertatie, Universiteit van Exeter 2008). Digitaal beschikbaar vanaf december 2016 via <https://ore.exeter.ac.uk/repository/handle/10036/67714>. Zie ook C.R. Boxer, *The Anglo-Dutch Wars of the 17th Century 1652-1674* (London 1974) 37.
- 7 Little, *British personnel in the Dutch navy*, 29-30; Gerardt Brandt, *Het leven en bedrijf van den heere Michiel de Ruiter, hertog, ridder & l.admiraal generaal van Hollandt en Westvrieslandt* (Amsterdam 1701) 399 en C.J.W. van Waning en A. van der Moer, *Dese Aengenaeme Tocht. Chatham 1667 herbezien door zeemansogen* (Zutphen 1981) 122-123.
- 8 Little, *British personnel in the Dutch navy*, 338.
- 9 A.P. van Vliet, ‘Een vriendelijke groetenisse’. *Brieven van het thuisfront aan de vloot van De Ruyter (1664-1665)* (Franeker 2007) 35.
- 10 Little, *British personnel in the Dutch navy*, 382 en 455.
- 11 Ibidem, 442.
- 12 Ibidem, 3.
- 13 Ibidem, 30.
- 14 Boxer wees i.v.m. de aanvankelijk zeer matige Engelse weerstand tegen de Nederlandse aanval bij Chatham op onwilligheid van ‘the unpaid sailors’ en hun ‘chronic want of ready money’. Zie Boxer, *The Anglo-Dutch Wars*, 38.
- 15 Zie voor een recente ontkenning van het grote belang van de dwangmatige werving van scheepsvolk voor de Engelse marine: Jeremiah Ross Dancy, *The Myth of the Press Gang. Volunteers, Impressment and the Naval Manpower* (Suffolk, 2015).
- 16 De lengte van het dienstverband kon, afhankelijk van de operationele inzet van het marineschip en de wens van de marineleiding aan de wal, variëren van drie à vier maanden tot bijna drie jaar.
- 17 Marc A. van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17^{de} en 18^{de} eeuw* (Franeker, 2014) 124-128.
- 18 Ibidem, 233-236 en Marc A. van Alphen, ‘The Female Side of Dutch Shipping; Financial Bonds of Seamen Ashore in the 17th and 18th Century’, in: J.R. Bruijn en W.F.J. Mörz Bruyns (eds.) *Anglo-Dutch Mercantile Marine Relations 1700-1850* (Amsterdam/Leiden 1991) 125-132.
- 19 Het systeem functioneerde tot het laatste kwart van de achttiende eeuw zonder grote problemen.
- 20 Van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf*, 124-125 en 227-228.
- 21 Ibidem, 252-256. De schrijvers werden op hun beurt gefinancierd door particuliere geldverschaffers aan de wal die vaak tevens optraden als hun zaakwaarnemer bij de marine.



De Ruyter, held voor alle gezindten

Schoolplaat van de Tocht naar Chatham in 1667 (detail), naar ontwerp van G.B.J. Westermann, eerste uitgave 1911. (Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

Nog voor zijn dood in 1676 was Michiel de Ruyter al een nationale held. Moed, inzicht en opofferings-gezindheid, maar ook eenvoud, vroomheid en een vaderlijke uitstraling maakten hem toen al populair bij de Nederlandse bevolking. Die heldenstatus heeft hij tot op de huidige dag behouden. Sinds de 17de eeuw bleek deze zeeheld moeiteloos in te passen in uiteenlopende ideologieën en politieke stromingen. In de Verlichtingsperiode zag men De Ruyter als een wijze, humane vaderfiguur, in de 19de eeuw als inspiratiebron voor het nationale sentiment. De Tocht naar Chatham was een bruikbaar onderwerp voor de nazipropaganda tegen de Engelsen tijdens de Bezettingsjaren 1940-1945. Tegenwoordig is Michiel de Ruyter vooral een figuur aan wie we ons kunnen spiegelen bij alle onzekerheid over de Nederlandse identiteit. De speelfilm ‘Michiel de Ruyter’ uit 2015 illustreert dat.

Met de film ‘Michiel de Ruyter’ was deze zeeheld weer helemaal terug in het collectieve geheugen van de Nederlanders. Eigenlijk was hij daar nooit helemaal uit verdwenen, al werd er bij tijden heel anders over hem gedacht dan de film ons wil doen geloven. Regisseur Roel Reiné en hoofdrol-speler Frank Lammers hebben de admiraal neergezet als onverschrokken held,

die het vaderland net zo lief heeft als zijn gezin, maar het liefst ver blijft van het politieke gekonkel van zijn tijd. De film werd over het algemeen goed ontvangen, maar niet iedereen was even blij. Historici en nazaten van slaven in de Nederlandse koloniën wezen erop dat De Ruyters rol bij het faciliteren van de Nederlandse slavenhandel niet aan de orde komt.¹ Dat was een nieuw geluid, want

De Ruyter wordt al meer dan drie eeuwen vrijwel kritiekloos herdacht, geëerd en soms ook misbruikt. Opvallend daarbij is dat de Vlissingse held telkens een andere gedaante aannam, met de Tocht naar Chatham als constant element.

Twee monumenten voor De Ruyter

Op het treurige ogenblik dat De Ruyter zijn laatste adem uitblies, verwierf hij zich een plaats in het selecte gezelschap van onsterfelijke Nederlandse helden en die ereplaats heeft hij nooit meer verlaten. Michiel de Ruyter is al direct na zijn dood op twee manieren vereeuwigd. Behalve de imposante graftombe in de Amsterdamse Nieuwe Kerk was er tien jaar na zijn dood een al even monumentale biografie, op verzoek van de familie geschreven door Gerard Brandt, een Amsterdamse predikant en auteur. *Het Leeven en Bedryf van den Heere Michiel de Ruiter* verscheen in 1687 en dat boek is van onschatbare waarde geweest voor de beeldvorming van deze zeeheld.² Het is de oerbron van alle verhalen over De Ruyter. Brandt mocht de nagelaten papieren van De Ruyter inzien en hij heeft gesproken met veel ooggetuigen. Voor allerlei anekdotes is Brandt de enige bron, vooral door de *oral history* die hij heeft bedreven. Enkele voorbeelden: het verhaal van de jonge Michiel die aan het grote wiel draaide in de touwslagerij van Lampsins in Vlissingen (en ‘ondraaglijke smart’ leed, zoals het kinderliedje ons vertelt), of de ontmoeting met Jan Compagnie, op een eiland voor de kust van Senegal, in 1664. Die Jan Compagnie was een zwarte Afrikaan die vroeger in Vlissingen had gewoond en met De Ruyter had gevaren in hun beider jonge jaren. Zijn achternaam Compagnie had te maken met de West-Indische Compagnie, die er kennelijk voor had gezorgd dat hij naar Nederland kwam.

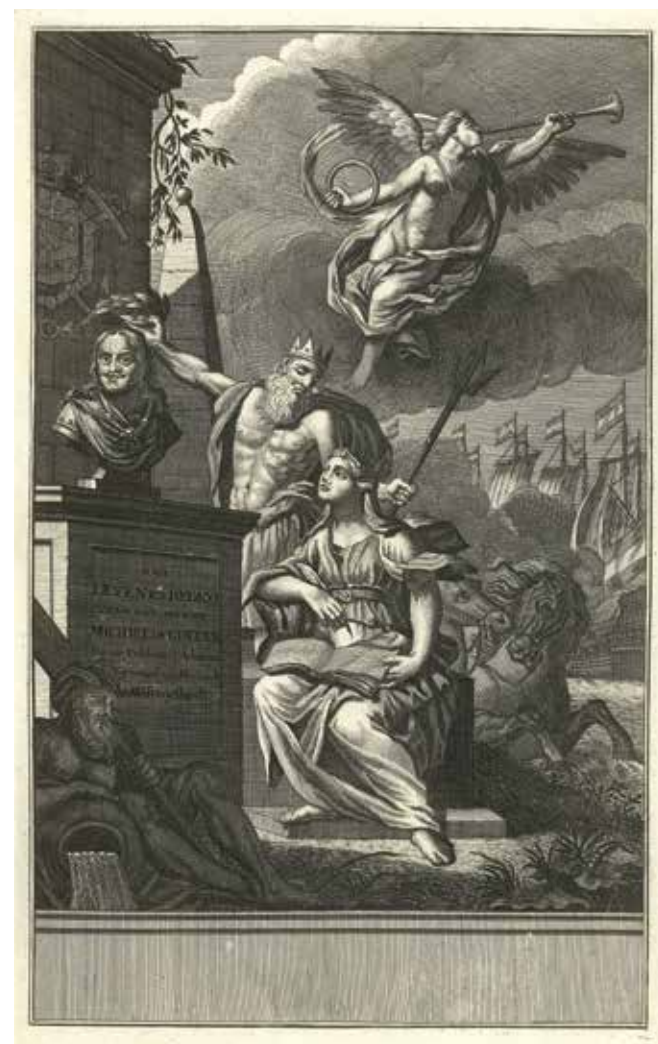
Zoals dat hoort in een klassieke biografie moest een levensbeschrijving dienen om de deugden van de hoofdpersoon aan tijdgenoten en aan het nageslacht ten voorbeeld te stellen. En De Ruyter beschikte, als we Brandt mogen geloven, over een groot aantal uitmuntende deugden: dapperheid, loyaliteit, bescheidenheid, vaderlijkheid en – niet te vergeten – godvruchtigheid. Het beeld van de admiraal dat uit Brandt oprijst is in sterke mate gekleurd door de wensen van zijn directe nabestaanden: de deugdzaam De Ruyter, een exemplarische held. In die klassieke held is ook een flinke dosis van Gerard Brandt zelf verwerkt. De remonstrantse dominee Brandt lijkt bepaalde aspecten in de persoon van De Ruyter waarmee hij zich verwant voelde sterk te hebben aangezet, zoals diens mildheid en godsvertrouwen, meer dan een andere biograaf zou hebben gedaan.

Het Leeven en Bedryf van den Heere Michiel de Ruiter loopt als een rode draad door de geschiedenis van de De Ruytercultus. Het boek is sinds 1687 negen keer integraal herdrukt, de bloemlezingen en bewerkingen meegerekend zelfs vijftien keer. De eerste vijf drukken, verschenen tussen 1687 en 1745, passen nog in een vrij normaal patroon voor een goedgeschreven bestseller over een

populair onderwerp. Maar dat het boek ook daarna nog herhaaldelijk opnieuw werd uitgegeven, al dan niet in verkorte vorm, duidt er op dat de samenleving telkens weer gesticht en geïnspireerd wilde worden door deze zeeheld.

Zeeheld van de Patriotten

Iedere tijd heeft zijn eigen De Ruyter gecreëerd, telkens met hulp van Gerard Brandt. In de Patriottentijd, de laatste decennia van de achttiende eeuw, lijkt de latente belangstelling voor De Ruyter sterk toe te nemen. De zeeheld werd moeiteloos ingepast in de eigentijdse Verlichtingsideologie, gekenmerkt door nieuwe denkbeelden over de vrijheid van het individu, over democratie en de rechten van de mens. Voor de patriotse dominee E. M. Engelberts (1731-1807), predikant te Hoorn, die de inleiding schreef bij de Brandt-editie van 1794–1797, is de tijd van De Ruyter een periode waarin voorspoed, maar vooral ook vrijheid en verdraagzaamheid hoogtij vierden. ‘Het is algemeen erkend’ schrijft hij, ‘dat de Goddelijke zegen de braafheid onzer godsdienstige voorouders,



Michiel de Ruyter op een voetstuk: titelprint uit de eerste druk van de biografie door Gerard Brandt, 1687. (Collectie Rijksmuseum, Amsterdam)

op eene buitengemeene wyze begunstigde en dit Land tot eene vryplaats voor alle verdrukten bestemde’. En De Ruyter is volgens Engelberts een mooi voorbeeld van die verdraagzaamheid. Verder valt op dat De Ruyter bij Engelberts erg sentimenteel is, ook een typisch trekje van het einde van de achttiende eeuw: ‘niemand was minder, dan hy, genegen om iemand verdriet aan te doen: niemand minzaamer en bescheidener dan deez groote Admiraal’.³ Nog een voorbeeld van zulke eigentijdse projectie is te vinden in een toneelstuk uit 1780, met de titel *Michiel Adriaansz de Ruiter, treurspel*. Het is geschreven door Jan Nomsz, een gewezen soldaat in het leger. Dat laatste is te merken: zelden is er iets over De Ruyter geschreven waarin de zee en de scheepvaart zo’n ondergeschikte rol spelen. Kort samengevat komt de inhoud hier op neer: in het fort Elmina aan de Goudkust wordt een Nederlands legerofficier beschuldigd van doodslag in een bij wet verboden tweegevecht. Hij dreigt te worden opgehangen, maar gelukkig voor hem verschijnt de vloot van De Ruyter op de rede. Dat ontlokt één der figuren in het stuk de woorden:

‘Men pryst De Ruiter hoog: men zegt dat inderdaad Zyn hart meer tot genâ dan strafheid overslaat.’⁴

Vervolgens besluit men de wijze vlootvoogd te raadplegen in deze ingewikkelde juridische kwestie. Die gedraagt zich als een soort koning Salomo, met verlichte inslag. Hij oreert in het stuk bijvoorbeeld over rechtvaardigheid en over de ‘rede zelf (...) die ‘t tweegevecht verbied’.⁵ Uiteindelijk krijgt de officier gratie. Michiel de Ruyter is in dit stuk de kampioen van de humaniteit en de redelijkheid. Helemaal verzonnen is het verhaal van Nomsz niet. De Ruyter is inderdaad in West-Afrika geweest, en bij Gerard Brandt is te lezen hoe hij daar een van doodslag verdachte matroos begenadigt nadat hij de ophanging aan de galg blijkt te hebben overleefd. Dat verhaal is vooral bekend geworden door *De Drie matrozen van Michiel de Ruiter*, een kinderboek uit 1906 door Joh. H. Been.

Michiel de Ruyter was een eeuw na zijn dood absoluut geen vergeten figuur, integendeel: hij was bezig aan een opmars als nationale held. Men zag in hem de personificatie van de grootheid van het vaderland in de Gouden Eeuw. Ook in de oorlogsvloot eerde men de grote admiraal: tijdens de Zeeslag bij Doggersbank (1781) heette het Nederlandse vlaggenschip Admiraal de Ruyter, het begin van een lange traditie van naamgeving bij de marine. De laatste in die reeks is het huidige Luchtverdedigings- en Commandofregat Zr. Ms. De Ruyter, in dienst sinds 2004.

De held van Chatham

Misschien wel de grootste populariteit genoot de zeeheld in de jaren dat het nationale zelfrespect tot een dieptepunt was gedaald: in de jaren dertig van de negentiende eeuw. Het vaderland zat toen dringend verlegen om nieuwe helden. In die tijd van opkomend nationalisme had ons land weinig om trots op te zijn. Vooral na de Belgische Opstand was Nederland tot een onbelangrijk

staatje gereduceerd. Het land miste inspirerende eigentijdse helden, zoals je in Engeland Nelson had en in Frankrijk Napoleon. Dat gemis werd gecompenseerd door terug te grijpen op de grote mannen van de zeventiende eeuw, zoals Piet Heyn, Rembrandt en De Ruyter. Het is de tijd dat men overal monumenten oprichtte voor vaderlandse helden, vooral uit de Gouden Eeuw. De Ruyter was met zijn gietijzeren standbeeld in Vlissingen de eerste zeeheld met een gedenkteken aan de openbare weg (1841).

In de verering van Michiel de Ruyter is de Tocht naar Chatham sinds het einde van de achttiende eeuw een centraal element. Die heldendaad herinnerde immers aan de voorbije grootheid van ons land: toen, in 1667, kon Nederland zich nog meten met de grootste naties ter wereld, sterker nog: in Londen sidderde men voor de Hollanders. In veel Nederlandse lagere scholen hing tot ver in de twintigste eeuw een schoolplaat uit 1911, ‘De Tocht naar Chatham’ ontworpen door G.B.J. Westermann (zie de openingfoto). Interessant aan deze plaat is de keuze van de voorstelling. Tussen tal van matrozen staan twee heren in een sloep, Michiel de Ruyter en Cornelis de Witt. Het plaatje doet sterk denken aan een passage bij Gerard Brandt. Die beschrijft hoe op 23 juni 1667 ook Michiel de Ruyter bij Chatham is aangekomen. De Nederlanders zijn dan ter hoogte van het Kasteel van Upnor, tegenover Chatham aan de Medway. ‘De L. Admiraal de Ruyter sprong te dien tyd zelf in een sloep’, schrijft Brandt, ‘om by ‘t werk te zyn, en de Ruat [Cornelis de Witt, de ruwaard van Putten, RD] vraagde hem waar hy heen wilde? Hij antwoorde *Ik zal gaan zien hoe ‘t ons volk daar zal maaken*; en de Ruat daar op: *Ik zal u dan vergezelschapen*, en voer toen met hem derwaarts.’⁶

Dat is de held ten voeten uit: de leider die zich het beste thuis voelt te midden van zijn manschappen! Het is overigens typisch hoe hier, met hulp van Gerard Brandt, de geschiedenis enigszins geweld wordt aangedaan. De plaat verhult namelijk het feit dat De Ruyter helemaal niet zo’n grote rol heeft gespeeld bij de Tocht naar Chatham. Het plan voor een verrassingsaanval op deze Engelse vlootbasis kwam van Johan de Witt, zijn broer Cornelis had in feite de leiding van de operatie. Uit alle bronnen blijkt dat De Ruyter weinig vertrouwen had in deze expeditie, en dat hij bovendien bij het begin ervan ziek in zijn hut lag.

Zeeheld wordt geloofsheld

In de Hongaarse stad Debrecen staat een monument voor Michiel de Ruyter, dat daar in 1876 is neergezet. Dat was toen precies tweehonderd jaar na de dood van deze zeeheld, die tijdens een zeeslag bij Sicilië door beide benen werd geschoten en ruim een week later aan zijn wonden bezweek. Maar het was niet die gebeurtenis die de Hongaren met hun monument wilden herdenken. Enkele maanden eerder had Michiel de Ruyter, opperbevelhebber van een Nederlands eskader in de Middellandse Zee namelijk een daad verricht die men zich in Hongarije tot op de huidige dag weet te herinneren. Tijdens een bezoek aan Napels slaagde hij er in om 26 Hongaarse predikanten



Links: Michiel de Ruyter als aansporing om dienst te nemen bij de Waffen-SS om het bolsjewisme van de Sovjet-Unie te bestrijden. (Collectie NIOD, Beeldbank WO2). Rechts: Propaganda-affiche van de Duitse bezetter, 1943. Tekst en afbeelding met het profiel van Londen op de achtergrond moesten de Nederlanders herinneren aan de Tocht naar Chatham. (Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.)

te bevrijden uit de galeien. Ze waren daar terechtgekomen als gevolg van de geloofsvervolgung door het katholieke Habsburgse regime in hun vaderland. De Hongaren eerden onze nationale held in 1876 als een geloofsheld en een voorvechter van de Hongaarse onafhankelijkheid, en hij is daar nog niet vergeten. De Hongaarse ambassadeur laat daarom elk jaar nog bloemen leggen bij het graf van De Ruyter. Diens roem heeft in Hongarije dus een opmerkelijke kant. Dat men 'onze' admiraal ook buiten de landsgrenzen wist te waarderen is geen reden om ons voor te schamen. Maar er was ook buitenlandse belangstelling voor de Ruyter met een bedenkelijker karakter.

Foute vrienden

Dat was in de jaren 1940-1945, ten tijde van de Duitse bezetting. De propaganda van de nazi's maakte graag gebruik van De Ruyter. Dat had niet alleen te maken met het feit dat er nieuwe figuren nodig waren op postzegels, nu de koningin niet meer in aanmerking kwam. Voor de Duitsers was hij ook een ideale bondgenoot, een onverschrokken held, die zijn hele leven tegen de Engelsen had gestreden. Duitsland en Nederland hadden dus een gemeenschappelijke vijand. En het kwam helemaal goed uit dat De Ruyter ook nog tot dezelfde Germaanse stam behoorde. Hoe dat ging is te lezen in een merkwaardig Duits boekje, geschreven door een zekere Wilhelm Wolfslast en getiteld *Admiral Michael de Ruyter*, uitgegeven in Leizig in 1943. Voor de auteur was Michiel de Ruyter een held, die zich in vele zeeslagen kranig had gedragen tegen de onbetrouwbare Engelsen. Maar hij was ook een tragische held, omdat zijn land te klein was om een blijvende rol te spelen in de wereld.

Het boek eindigt met de verzuchting: 'Was hätte De Ruyter als deutscher Reichsadmiraal leisten können', samen met het Groot-Duitse Rijk tegen het perfide Albion! Er was in de oorlogsjaren een ware De Ruyter-hype. De

zeventiende-eeuwse zeeheld was een ideale figuur voor de Nederlandse nazi's: anti-Engels en ook nog een groot vaderlander, zonder al te veel banden met het Oranjehuis. De Ruyter verscheen op de postzegels en er werden boekjes aan hem gewijd, onder meer in de Kleine Nationaal-Sociaal-Socialistische Bibliotheek; die serie telde ook een deeltje over Rembrandt, een andere coryfee van de nazi's. In een *De Ruytercantate* bezongen in 1944 vijfhonderd leden van de Nationale Jeugdstorm hun held, en het Rijksmuseum wijdde een druk – onder anderen door rijkscommissaris Seyss-Inquart – bezochte tentoonstelling aan hem.

Held voor alle tijden?

Ieder tijdperk creëert zijn eigen Michiel de Ruyter, althans, men legt zijn eigen accenten. Toen in 1976 zijn driehonderdste sterfdag werd herdacht, leek de belangstelling voor de beroemde admiraal wat te zijn verflauwd: het toenmalige linkse kabinet Den Uyl had weinig behoefte aan vaderlandse helden. Monumenten voor militairen, zoals dat voor Van Heutsz in Amsterdam, waren in die jaren eerder het doelwit van bekladding dan van kransleggingen. Maar, o wonder, aan het begin van de 21^{ste} eeuw lijkt Michiel de Ruyter helemaal terug te zijn in het collectieve bewustzijn. Hij kreeg een eigen 'venster' in de officiële geschiedenis van Nederland en toen de KRO-televisie in 2004 een grootscheepse verkiezing van de Grootste Nederlander Aller Tijden organiseerde, eindigde Michiel heel verdienstelijk als zevende. Met die klassering scoorde hij nog beter dan zijn Britse collega Nelson. Die wist in een soortgelijke verkiezing in het Verenigd Koninkrijk maar net de top tien te halen.

Dat roept de vraag op: welke eigenschappen en heldendaden spreken de huidige generatie in onze grootste zeeheld aan? Door grote successen als de Tocht naar Chatham en de Zeeslag bij Kijkduin (1673) was De Ruyter

in de publieke opinie vooral een inspirerende, vaderlijke leidersfiguur. Bij de landelijke herdenking van 2007, 400 jaar na zijn geboorte in Vlissingen, lag het accent niet meer op De Ruyters kwaliteiten als militair: de admiraal was nu vooral de kampioen van de nationale saamhorigheid. De *Stichting 400 Jaar Michiel de Ruyter*, die de feestelijkheden coördineerde, had een aantal doelstellingen, waaronder deze:

*'Het bevorderen van de onderlinge saamhorigheid en eendracht bij brede lagen van de Nederlandse multiculturele bevolking, met als uitgangspunt de waarden en normen die De Ruyter heeft voorgeleefd.'*⁸

Zo kreeg De Ruyter een rol in de actuele normen- en waardendiscussie!

Het De Ruyterjaar 2007 was een groot feest, met een vlootshow, een plank vol publicaties en veel tentoonstellingen. Gelukkig bracht TNT Post weer een serie postzegels uit, want dat is sinds 1907 traditie bij de herdenking van geboorte- en sterfjaren van De Ruyter. En sindsdien lijkt Michiel de Ruyter alleen nog maar te hebben gewonnen aan populariteit, met dank aan de recente speelfilm.

Deze film, opvallend genoeg de eerste die geheel aan onze zeeheld is gewijd, ademt sterk de sfeer van onze eigen tijd. Het verhaal speelt zich af in een periode waarin



'Balckeneinde', ontwerp voor een spotprent op minister-president Peter-Jan Balkenende, door Ruben L. Oppenheimer. De prent verscheen op 13 augustus 2005 in NRC-Handelsblad. Het zal de lezers niet zijn ontgaan dat dit portret is geïnspireerd op het portret van Michiel de Ruyter door Ferdinand Bol, te vinden in vele schoolboeken. (Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam)

het vaderland van alle kanten wordt bedreigd, door buitenlandse vijanden en door interne partijstrijd. Dat zal voor veel bioscoopbezoekers ongetwijfeld herkenbaar zijn. De Ruyter is in dit krachtenspel de man die zich verre probeert te houden van het Haagse gekonkel, maar als een goed vaderlander trouw zijn plicht doet. Ook daarin is dit een typisch 21^{ste}-eeuwse vertelling. De figuur van De Ruyter biedt ongetwijfeld houvast in een tijd van onzekerheid over nationale identiteit in een globaliserende wereld. Het is wel de vraag of iedere Nederlander daar gelukkig mee is. De Ruyter was tot voor kort een uiterst bruikbare figuur voor de meest uiteenlopende ideologieën, door zijn opmerkelijke carrière en zijn onberispelijke levenswandel. Maar op dat blazoen zijn toch wel een paar smetten gesignaleerd. Dat De Ruyter zich in 1664-65 flink heeft ingespannen voor het behoud van een aantal Nederlandse slavenforten aan de westkust van Afrika valt immers niet te loochenen. Ook al heeft hij zelf nooit actief deelgenomen aan de slavenhandel, voor nazaten van de mensen die toen tot slaaf werden gemaakt is Michiel de Ruyter niet vanzelfsprekend een nationale held.

Van De Ruyters bijna universele bruikbaarheid, voor vrijwel alle politieke doelen en opvattingen, zijn genoeg voorbeelden uit het verleden te geven. Maar is zijn roem ook onbeperkt houdbaar? Michiel de Ruyter is toch wel een erg witte, Nederlandse held. Misschien hebben we in de toekomst wel meer behoefte aan andere rolmodellen, al valt nu nog moeilijk vast te stellen wie dat moeten zijn. Maar de Hongaren kunnen Michiel de Ruyter misschien nog een tijdje goed gebruiken.

Bibliografie

- Gerard Brandt, *Het Leeven en Bedryf van den Heere Michiel de Ruiter* (Amsterdam 1687) (ook te vinden op website DBNL)
- Gerard Brandt, *Het leven van Michiel de Ruyter*. Gekozen en hertaald door Vibeke Roeper en Remmelt Daalder (Amsterdam 2007, herdruk 2015).
- Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenszoon de Ruyter* (Amsterdam 2015)
- 'Michiel Adriaensz. de Ruyter. Der Staten rechterhand' in: Jan Romein en Annie Romein-Verschoor, *Erflaters van onze beschaving. Nederlandse gestalten uit zes eeuwen* (Amsterdam 1971) pp. 349-370.
- Jetje Baruch en Liesbeth van der Horst, *Het Rijksmuseum in oorlogstijd* (Amsterdam 1985)
- Websites:
 - De Canon van Nederland: <http://www.entoen.nu/>
 - Stichting Michiel de Ruyter: <http://www.deruyter.org/homepage>

Noten

- 1 Zie bijvoorbeeld de filmrecensie van Gijs Rommelse in *Holland Historisch Tijdschrift*, 2 februari 2015.
- 2 Gerard Brandt, *Het Leeven en Bedryf van den Heere Michiel de Ruiter* (Amsterdam 1687).
- 3 Citaten uit de ongepagineerde inleiding van Gerard Brandt, *Het Leeven en Bedryf van den Heere Michiel de Ruiter ... op nieuw uitgegeven door E.M. Engelberts* (Hoorn 1794-1797).
- 4 Joannes Nomsz, *Michiel Adriaansz. de Ruyter, treurspel* (Amsterdam 1780), 14.
- 5 Ibidem, 33.
- 6 Brandt 1687, 577.
- 7 Wilhelm Wolfslast, *Admiral Michael de Ruyter* (Leipzig 1943).
- 8 Documentatie Stichting 400 Jaar Michiel de Ruyter, Het Scheepvaartmuseum Amsterdam.



English cultural reflections of Chatham

mirrored by similar military feats in British naval history

The shock of the Dutch descent on the Thames and Medway was reflected by diarists such as Samuel Pepys and John Evelyn who recorded confusion, fear and humiliation for the English and their King Charles II. What was to follow over the next hundred and forty years was neither the inevitable nor inexorable rise of the Royal Navy. However starting with Anglo-Dutch operations the English gained a commercial and military confidence which was to be reflected in public displays and celebrations of victories gained. Through the long 18th century the Royal Navy and its officers would be celebrated in in song, ballads and plays and their fashion aped by the nobility. This change in fortune was personified with the Nelson pediment at the Naval Hospital Greenwich at the start of the 19th century.

There is a biting irony that the year which saw the Dutch descent on the Thames and Medway, also saw the publication of John Milton's *Paradise Lost*, a verse epic read by some as a reflection on the Civil Wars, as well as on the folly of kings and their servants.

Mocking the misrule of kings and politicians

Milton's work had its antecedence in the period which encompassed the First Anglo Dutch War (1652–1654); its contemplation of the nature of the rise and fall of those in who serve the Divine would have resonated with many in June 1667. Another republican, Andrew Marvell, would satirise both the attack and the subsequent enquiry into the failures of 1667 in *Last instruction to a Painter*.¹ It is not unsurprising that republicans would seek to condemn the folly and misrule of kings. Even the king's own servants, embodied in Samuel Pepys, Clerk of the Acts to the Navy Board, the organisation which looked after the building of ships and the administration of the dockyards,

was not above sniping at the king and his court, albeit from the relative security of his diary. He wrote in cipher on 20 June² concerning Admiral George Monck, instructed by Charles II to take charge at Chatham after the Dutch fleet was sighted at Sheerness on the 19 June:

*'Yet I do not find the Duke of Albemarle intends to go thither, but stays here to-night, and hath, though the Dutch are gone, ordered our frigates to be brought to a line between the two blockhouses; which I took then to be a ridiculous thing.'*³

In the same entry he also bemoaned the lack of credit and the unwillingness of those whom he had approached for naval stores and vessels to be taken up as fireships. This was a consequence of the parliamentary money voted for the navy in 1664 having run out, as well as criticism of money wasted and creditors deceived:

The death of Nelson is here depicted in the same manner as in Benjamin's West's Death of Wolfe, cradled Christ-like, a motif repeated by West in the Nelson Pediment at Greenwich Hospital. (Source: Wikipedia.org)

*'Yet partly ourselves, being used to be idle and in despair, and partly people that have been used to be deceived by us as to money, won't believe us; and we know not, though we have it, how almost to promise it; and our wants such, and men out of the way, that it is an admirable thing to consider how much the King suffers, and how necessary it is in a State to keep the King's service always in a good posture and credit.'*⁴

He continued this diatribe on 22 June:

*'O God help us! and God knows what disorders we may fall into, and whether any violence on this office, or perhaps some severity on our persons, as being reckoned by the silly people, or perhaps may, by policy of State, be thought fit to be condemned by the King and Duke of York, and so put to trouble; though, God knows! I have, in my own person, done my full duty, I am sure. So having with much ado finished my business at the office, I home to consider with my father and wife of things, and then to supper and to bed with a heavy heart.'*⁵

Pepys always thought about himself. In his diary entry of 21 June he recorded that on hearing the news of the Dutch attack he called in his quarter salary (Navy Board officials were paid quarterly in cash), and with that £400 sterling, plus other monies he had totalling £1,000 (equivalent to £220,388 in 2017), he fled to his father's home in the country where he buried his fortune in the garden for safe-keeping.

John Evelyn, diarist and Commissioner for Sick and Wounded Seamen, also noted the fragility of popular sentiment at the time of the Dutch raid and its immediate aftermath:

*'The alarme was so greate that it put both Country and City into a paniq feare and consternation, such as I hope as I shall never see more; every body was flying, none knew why or whither.'*⁶

The Nine Years' War and its implications

This captured the spirit of the time as well as, if not better than Pepys. What came after this time of panic and shame was not the inevitable and inexorable rise to pre-eminence of the Royal Navy. Indeed, how it was celebrated or castigated reflects what would happen in the twenty years following the Dutch raid on the Thames and Medway. The so-called Glorious Revolution banished James II into exile and crowned Dutch William of Orange king of England. William and Mary's joint reign marked an English shift from friendship or neutrality with France to opposing Louis XIV's plans for a 'universal monarchy'. William extended the warfare season during the Nine Years' War (1688–97) and revolutionised naval strategy. Dutch naval intervention by Lieutenant-Admiral Philips van Almonde at the Battle of La Hougue in 1692 was crucial in winning allied victory. The brief but significant conjoining of the English and Dutch fleets and the re-orientation of the strategic threat from the Dutch to the French, meant new possibilities for glory or disaster. Parliament's financial control and reluctance to participate



The Royal Hospital for Seaman at Greenwich: founded in 1694 and a powerful symbol on the River Thames of the English view of its maritime destiny. (Source: Royal Museums Greenwich)

in continental warfare until it threatened the Protestant succession, territorial security and trade, required Dutch financial methods. For the first four years the navy suffered shortages of money, but Dutch bankers set up long-term loans secured to specific taxes and utilised joint stock capital to finance the Bank of England in 1694, improving naval funding. William and Mary's reign also signalled a change in the 'ownership' of the navy, with parliament assuming a consistent financial responsibility. In 1699 Charles Sergison, Clerk of the Acts, extolled naval achievements: '*wee have not only maintain'd Y^r Whole Roy^l Navy at Sea for Nine Years together, but added to it 300 Saile, great and small, 200 whereof were Built off the Stocks, the other 100 Bought*'.⁷

As a product of the Nine Year's War, tangible affirmation of the new status of the Royal Navy and English maritime trade materialised on the orders of Queen Mary, continued by William in her memory, with the founding of the Royal Hospital for Seaman at Greenwich. This was built on royal land on the site of the Palace of Placentia, birthplace of Elizabeth I. Begun in 1694, it was modelled in part on the Royal Hospital at Chelsea, founded in 1682 by Charles II, and incorporated the unfinished palace begun by Charles in the 1660s. The partly new building at Greenwich, constructed on the River Thames between Deptford and Woolwich Dockyards, delivered a powerful statement about the status of the navy in early modern England through its prominent position and magnificent architecture. The early eighteenth-century Painted Hall is an allegorical master class of allusions to Greco-Roman glories, with particular depictions of Britannia's naval triumphs from the 1588 Spanish Armada to the victories in the War of the Spanish Succession (1701–1714).

Fighting alongside the Dutch

The Royal Navy participated in the War of the Spanish Succession (1702–1715) alongside their Dutch allies. One of the first victories of this Anglo-Dutch fleet was in October 1702, when the ships under the command of Vice-Admiral Sir George Rooke and Lieutenant-Admiral Philips van Almonde attacked the Spanish *flota* in Vigo

Bay. While most of the specie, totalling £14,000 in silver - almost £3,000,000 in modern terms – had been off-loaded, the Anglo-Dutch fleet succeeded in capturing or burning fifteen French ships of the line and three Spanish ships in the harbour; a more complete victory than 1667. This victory provided an occasion for Queen Anne to celebrate, with a procession in London from St James's Palace to the nearly-completed St Paul's Cathedral, the old one having been a prominent victim of the Great Fire of 1666. She was joined by the Lords and Commons, foreign dignitaries and their families, as well as ambassadors, to highlight both the material and marital splendour that was England under Queen Anne. The irony that it was an Anglo-Dutch victory was not lost. The triumphalism of this celebration seems in retrospect excessive, considering how early in the war the victory was gained and the English fleet's lack of success elsewhere. It was, nonetheless, fully in accord with the surge of English mercantile and colonial self-confidence emerging at the start of the eighteenth century.

Nonetheless, this self-confidence was in line with the English mercantile and colonial impetus emerging at the start of the eighteenth century. Yet, in this same year, 1702, Vice Admiral John Benbow's action in the West Indies against the French Admiral Jean du Casse off Cape Santa Marta was less than successful, leading to the court martial of a number of Benbow's captains, some of whom would eventually be condemned and shot. The disciplined and effective fighting machine which Admiral Edward Hawke and later Vice Admiral Horatio Nelson could command was still in the making.

The Royal Navy against the Spanish

Over the period 1713–1739 the Royal Navy was active in the Baltic, on a mission to protect British (after the 1707 Act of Union) interests in naval stores, as well as seeing action in the War of the Quadruple Alliance (1718–1720) against Spain in alliance with France and Austria. Four months before formal declaration of that war, Admiral George Byng⁸ won a signal victory over a Spanish Fleet

off Cape Passaro, in 1718, in Sicily, an event that is emblazoned in the roll of victories in the Painted Hall Greenwich. In 1739, a conflict broke out that came to be known in Britain as the War of Jenkins' Ear, named for Robert Jenkins who had been taken by the Spanish *gardacostas* in 1731 whilst trading in the West Indies. His ear was cut off by the Spanish and sent in a preserving jar to Parliament and come to underline the barbarities (as the British saw it) of the Spanish in the West Indies and South America. Vice-Admiral Edward Vernon had boasted in Parliament that he could take the important trading post of Porto Bello – a significant node in the Spanish trade system linking the Philippines, South America, the West Indies and with mainland Spain – with just six ships, and so in 1739 he set sail with a small squadron of that size. In a stunning victory, the British forces managed to seize the town from the Spanish. In the wake of the capture of this port, a Scottish poet James Thomson wrote the words towards a masque, *Alfred*, for Prince Fredrick, son of George II, as part of the celebrations in 1740. Whilst the masque is long forgotten, these words set to music by Thomas Arne and entitled *Rule Britannia* would become synonymous with Royal Naval and British naval triumphs thereafter.

Yet, as these words rang out in the playhouses of London, the navy was having a torrid time. Vernon's success at Porto Bello was not matched by a failed attack against Cartagena, followed by a similar disaster off Toulon in 1744, which became the subject of enquiries in Parliament and a series of courts martial for both the commanding admirals and several captains. This gloom was offset by George Anson's circumnavigation, which included the capture of a Manilla galleon, *Nuestra Señora de Covadonga*, and garnered an estimated £91,000 (£20,000,000 at 2017 values) in prize money. So large was the amount of silver that was brought back that it was paraded through the streets of London under guard of a squadron of dragoons. Anson subsequently became a



Pottery: this type of pottery was mass-produced to feed public demand, showing that from the 1740s onwards the Royal Navy and its victories were celebrated by a broad cross-section of the nation. (Source: Wikipedia.org)

celebrity which, given his taciturn nature, must have been a trial for everyone.

The Treaty of Aix-la-Chapelle/Aachen of 1748 left the British and some American colonies smarting after the return to the French of Louisbourg, which had been captured in 1745 by a combined force of colonial troops and Royal Navy ships following a siege of 47 days. The British had been on the cusp of overcoming a greater barrier than the Thames or Medway in crossing the St Lawrence in late winter and early spring, and advancing to Quebec in the heart of New France. This would not come to pass for another fourteen years. Nonetheless, to celebrate the peace, the British public were royally entertained with fireworks in Green Park, London, in April 1749, accompanied by the music of Georg Friedrich Handel. The fireworks were a damp squib - it rained and one of the specially erected pavilions burnt down – the music, however, has endured.

The Royal Navy changes

At this time, in 1748, the first patent naval officers' uniform was introduced, as sea officers 'wished to be recognised as being in the service of the Crown.' This trend towards signs of distinction for sea officers marked yet another change from the divisive gentlemen and tarpaulins debate of the Stuart period, so ably discussed by David Davies, to gentleman of the quarter deck by nature of their rank and status holding commissions under the sovereign. These officers became aspirant gentry, also seeking out society painters, such as Joshua Reynolds, as well as building country houses - if and when they gained enough prize money. The nobility and gentry in turn also sought to ape the new naval fashion, with riding coats cut to the same pattern.

These changes in the culture and significance of the Royal Navy in Britain's national consciousness would be cemented during the course of the next war, and the humiliation of the Dutch descent on the Thames and Medway in 1667 would be replaced with the myth of Royal Navy's near invincibility in battle. That things did not go well at the start is an understatement. Admiral Boscawen's action in 1755 against three French ships, two of which were *en flute*, was, as a brother officer stated, 'either too much or too little.'⁹ Either way, Britain and France would be at war again over colonial possessions later that year.

After the debacle of Byng's action off Minorca in 1756 and the political infighting that followed the loss of the island and its dockyard, it would be another three years until *Annus Mirabilis* of 1759, with the naval victories at Lagos and Quiberon Bay, the latter an example of exemplary seamanship and nerve in battle. Fought in November in a bay with a 'violent wind', a full gale from West Northwest late in the afternoon, the action started at approximately 2:30pm and continued until 5pm when darkness began to fall. The long years of warfare and 'keeping the seas' had paid off; seamanship and the willingness to take calculated risk had supplemented



sacrifice for the service of Britain and its *alter ego*, Britannia, that would have been scarcely believable in 1667.

Nelson lay in state in the Painted Hall in Greenwich and 30,000 people flocked to see his body move from the chapel to the river, accompanied by so great a throng of people that the local militia had to be called out to control the crowds. Subsequently, Nelson would take his place on the pediment on the colonnade of the Naval Hospital Greenwich, which would embody this shift to leaders of moral and martial virtue. This was *The Apotheosis of Nelson*, where the artist Benjamin West has the body of Nelson being borne up by Winged Victory, Christ-like, to an awaiting Britannia, supported by Neptune and British lions rampant, personifying the nations of England, Scotland and Ireland. The publication of Milton's *Paradise Lost* reflected the social and political turmoil at the end of the seventeenth century, and the lowest point of the Royal Navy's fortunes. *The Apotheosis of Nelson*, commissioned and erected in the first decade of the nineteenth century, quite literally signalled for all to see the transfiguration of the Royal Navy to iconic national status.

'The Apotheosis of Nelson, where the artist Benjamin West has the body of Nelson being borne up by Winged Victory, Christ-like.' In the Naval Hospital Greenwich. (commons.wikimedia.org)

a culture of timorous councils of war and occasional victories.

In the following year, 1760 the composer William Boyce wrote the music used in one of the actor-manager David Garrick's pantomimes, *Harlequin's Invasion*. All but forgotten now, one of the tunes, with additional words by Garrick, became the song *Hearts of Oak*, the embodiment in popular culture of this new self-confidence in Britain's naval power. Sung at gala performances to enthusiastic audiences who joined in the chorus, it was also used to beat to quarters aboard warships in later wars of the eighteenth century and remains a central symbol today as the official march of the Royal Navy.

The courageous deeds of Nelson

If 1667 had been a personal humiliation for Charles II and a check to the navy, then the start of the nineteenth century would see new glories with the bittersweet victory off Cape Trafalgar, and more importantly, the subsuming into the British national mythos of Admiral Lord Nelson (1758-1805). Throughout the century his deeds, and those of the navy, would be studied and worked and reworked as moral exemplar of courage and

Bibliography

- Bold, J, *Greenwich: an architectural history of the Royal Hospital for Seamen and the Queen's House* (Yale University Press 2001)
- Davis, J D, *Pepys Navy: Ships, Men, Warfare 1649-1689* (Barnsley 2008)
- *Evelyn's Diary*, ed Beer, E.S. (Oxford 1959)
- *Pepys Diary*, 1667, eds Latham and Matthews, (London 1971)
- Rodger, NAM, *Command of the Ocean: A Naval History of Great Britain 1649-1815* (London 2004)

Notes

- 1 Marvell, Andrew, *Last instruction to a painter* (London 1667) Marvell was a poet as well as a supporter of Parliament I the English Civil War who none the less gained employment under Charles II.
- 2 In 1667 England used the Julian Calendar and the Dutch the Gregorian: In the Julian Calendar the year starts on 25 March and was 10 days behind the Georgian Calendar in 1667 hence the differing dates.
- 3 *The Diary of Samuel Pepys*, 19 June, Volume VIII Ed Latham and Matthews (London 1971).
- 4 *The Diary of Samuel Pepys*, 19 June, Volume VIII Ed Latham and Matthews (London 1971).
- 5 *The Diary of Samuel Pepys*, 22 June, Volume VIII Ed Latham and Matthews (London 1971).
- 6 *The Diary of Joh Evelyn*, July 1667, Ed E. S. Beer (Oxford 1959).
- 7 *The Sergison Papers*, 1688-1702, Volume 89 Navy Records Society, Ed R D Merriman (London 1950).
- 8 Admiral George Byng was father of Admiral John Byng who was the only English flag officer shot for failing to do his duty and who was immortalised by Voltaire in *Candide* as the admiral shot 'pour encourager les autres'.
- 9 Mackay, R, *Admiral Hawke* (Oxford 1965) P 187.

Cornelis de Witt & his English 'friends'



'Look, here's the transom of your flagship The Royal Charles; we kept it as a trophy.'



'Isn't that Admiral De Ruyter, who planned the whole thing?'



'No! It was my brilliant brother Johan who thought it up, and I carried it out.'



'De Ruyter was sick and had to remain in the rearguard. Shall we continue?'



'Here you see the real victor of Chatham, it's me portrayed like a prince.'



'Isn't that you and your brother? Republican pride goeth before a fall.'

column



'Er kan geen twijfel over bestaan dat Kaliningrad een spil vormt in een Russische militaire afschrikkingsstrategie.'

Wat maken jullie een drukte om drie moderne oorlogsschepen en enkele raketten. Heeft u er al eens over nagedacht hoe wij vanuit Kaliningrad naar onze omgeving kijken, de Duitsers die in snel tempo hun onderzeebootvloot aan het moderniseren zijn, de Denen en de Zweden met flink wat moderne oorlogsschepen, of de Amerikanen die met tientallen nucleaire onderzeeërs, oppervlakteschepen en patrouillevliegtuigen de uitgang van de Baltische Zee in geen tijd kunnen afsluiten? Uiteraard willen wij onze militaire macht in de Baltische regio op peil brengen, maar stellen dat wij met deze capaciteit een bedreiging voor de NAVO vormen, is belachelijk.'

Dit zijn de woorden van een Russische kolonel die ik een poos geleden sprak in de Russisch enclave Kaliningrad, een gebied dat vaak beschouwd wordt als een vooruitgeschoven maritiem bolwerk van Rusland in de Baltische Zee. De voorbije maanden trok ik door Rusland en de Baltische Staten om de veiligheidssituatie beter te begrijpen en Kaliningrad kon in die reis niet ontbreken.

Er kan geen twijfel over bestaan dat deze enclave een spil vormt in een Russische militaire afschrikkingsstrategie. Tijdens mijn bezoek kon ik het hele arsenaal zien. Ten noorden van de stad ligt een luchtmachtbasis van waarop bijna permanent gevechtsvliegtuigen, inclusief de geduchte Su-34, opstegen met zichtbare anti-schpraketten. Naast de luchthaven telde ik minstens drie Iskanderraketten. Dit zijn mobiele kortereafstandsraketten die ook een kleine nucleaire lading naar hun doel kunnen brengen. In de kleine marinehaven aan de kust lagen twee moderne korvetten die zijn uitgerust met nagelnieuwe kruisraketten die doelen tot 2.000 km ver kunnen treffen en aan de andere kant van de havenmond, op een smalle landtong, stonden de bastion-antischpraketten en S-300 luchtdoelraketten.

De Russen die ik tijdens mijn bezoek sprak waren zelf niet onder de indruk van die capaciteit. Tijdens een gewapend conflict zouden deze wapens hoogstens helpen in het beheersen en domineren van escalatie. Mijn gesprekspartners wezen naar de talrijke luchtmachtbases die omringende NAVO-landen zouden kunnen gebruiken voor aanvallen en de grote NAVO-vloot die vanuit de Atlantische Oceaan zou kunnen toeslaan. Ze benadrukten keer op keer dat er in Kaliningrad misschien een bescheiden A2AD-capaciteit ontplooid is, maar dat de hele Baltische Zee een Westerse poel geworden is, een vooruitgeschoven basis van de Verenigde Staten in een Amerikaanse strategie om rivalen uit de Euraziatische landen de toegang tot de oceanen te ontzeggen of toch minstens de Amerikaanse dominantie in die oceanen te garanderen. Er werd ook verteld dat het beperkt aantal bases in de enclave kwetsbaar is en snel kan worden uitgeschakeld.

Ik laat hier in het midden of de Russen gelijk hebben. Mijn conversaties in Kaliningrad bevestigden echter twee zaken. Enerzijds zijn de Russen zelf allerm minst onder de indruk van hun militaire slagkracht. Zij spreken over een beperkte reactie tegen de uitbreiding van de NAVO. Anderzijds is de machtsopbouw in Kaliningrad een typisch voorbeeld van het veiligheidsdilemma tussen de Verenigde Staten als maritieme grootmacht en de regionale mogendheden op het continent. Net zoals China en Iran verdenkt Rusland Washington van een indammingspolitiek waarbij continentale mogendheden moeten worden 'opgesloten' of 'verstikt' binnen de zogenoemde groene wateren. Men kan dat dilemma proberen te verzachten. Er een oplossing voor vinden, blijft bijzonder lastig.

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

Het artikel 'De Slag in de Javazee die niet plaatsvond' van dr. Jaap Anten, in Marineblad nr. 1, 2017, heeft tot verschillende reacties geleid. De lengte en diepgang van zowel de reacties als van het repliek van de auteur nopen de redactie ze verspreid over meerdere nummers te publiceren.

'De Slag in de Javazee die anders plaatsvond

Het artikel "De slag in de Javazee die niet plaats vond" van dr. Anten is voor mij aanleiding tot een reactie. Het is een zeer lezenswaardig artikel. Ik mis echter aspecten die ik eigenlijk ook in eerdere publicaties over het onderwerp onvoldoende terugvond; zelfs teruggaand tot de trilogie van wijlen dr. Bosscher, "De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog". Mijn reactie is geen gedegen onderbouwd artikel. Het lijkt mij echter voldoende van belang, en het moment voldoende opportuun om die aspecten te benoemen. Ik doe dat, omdat ik denk nog een sterker contact met die tijd te hebben dan de meeste lezers van het Marineblad. Ik ben van 1930, verbleef in Nederlands Indië/Indonesië tot 1949; en mijn vader diende ook bij de KM. Het inzicht dat ik allengs heb verworven in die noodlottige maanden heeft zich mede gevormd vanuit mijn eigen professionele ervaring met maritieme operaties en de directie daarvan vanaf de wal in de jaren '50, '60 en '70. Ik hoop dat mijn inbreng tot verdere studie zal leiden. Er zijn uit die tragische tijd nog steeds meer en harde lessen te leren, voor ons marine-officieren en vooral ook voor hen die onze opdrachtgevers zijn – tot en met de politieke top. Ik hoop vooral dat ik hiermee beter begrip kan wekken voor de situatie, waarin onze collega's van toen zich bevonden. Ik voel mij tot deze poging verplicht. Het gaat om bevelvoering (waarbij natuurlijk verbindingen), samenwerking, geoefendheid - en uitputting. Ik streef naar een lopend verhaal.

Wat is er nodig voor effectieve maritieme bevelvoering? Niet zo moeilijk te bedenken, zeggen wij. Maar het is 2017, en we hebben decennia achter ons van geallieerde operaties waarin wij volop kennis konden nemen en profiteren van operationele organisaties, procedures en verbindingsmogelijkheden van de grootste marines, en onze eigen ervaringen konden opdoen in dat spel. We denken dan aan: voldoende en tijdige informatie over de tegenstander - wat, waar, waarheen, wanneer - en niet te vergeten van de eigen partij; voldoende snelle verwerking van die informatie; het snel kunnen dirigeren van beschikbare en geoefende eigen strijdkrachten; en ter voortzetting een vlotte en voorbereide terugkoppeling.

Wat had admiraal Helfrich daarvan tot zijn beschikking in 1941/'42? Nauwelijks iets van dat alles – en ook geen of nauwelijks ervaring met, of kennis van operaties op "vloot" niveau, en wat daarvoor nodig is. *Hij wist niet wat hij miste, en kón dat ook niet weten.* Datzelfde gold voor zijn ondergeschikte commandanten. In Batavia, begrijp ik, was er *geen* 24/7 draaiend operationeel hoofdkwartier. In hoeverre dat door ABDACOM in Bandoeng nog snel in elkaar is geflanst weet ik niet, maar dat was in ieder geval erg laat; en men bracht daar op het slechtst denkbare moment ook nog een operationele scheiding tussen "zee" en "lucht" aan, en in die weken was admiraal Helfrich bovendien zijn operationele zeggenschap kwijt. Toen ABDACOM al in elkaar stortte mocht hij nog even... In de marinebasis Soerabaja was er wel een plotkamer; een initiatief van de lokale

marinecommandant, naar een idee opgedaan bij een recent bezoek aan Australië... Daar vond ook de eerste en laatste briefing plaats van SBN Doorman aan zijn commandanten. Daar tegenover, overrompelend, de goed voorbereide en geoefende tegenstander die het initiatief had en behield, die "overal vandaan leek te komen" met samenhangende strijdkrachten waaronder een dramatisch effectief luchtoverwicht. Als men steeds achter de feiten aan blijkt te hollen verdampen er veel goede voornemens en mooie ideeën, wees daarvan overtuigd. "Een groep onderzeeboten in reserve houden" - Waar? In een dagelijks gebombardeerd Soerabaja? In een zeegebied onder Japanse surveillance vanuit de lucht? En tot wanneer, bij een dagelijks slinkende capaciteit aan luchtverkenning? En hoe vertellen we dat dan? Het werd een in 's hemelsnaam improviseren, en dat had niets meer met navalisme of andere theorieën te maken. Men zag een ramp op zich af komen: niet alleen op de oliebronnen, maar ook op de eigen gezinnen, families, leefomgeving....

Er waren geen voorbereide verbindingssystemen met Britten of Amerikanen. Er was geen gemeenschappelijke professionele taal; er waren geen gemeenschappelijke doctrines, geen snelle tactische codes, geen voorafgaande oefeningen. Er is tussen mei 1940 en december 1941 wat dat betreft zeer kostbare tijd verloren gegaan. Het motto was: de Japanners niet provoceren; maar alleen al de Japanse behoefte aan olie en de weigering onzerzijds om die te leveren maakte al duidelijk dat zij die zouden komen halen, *op hun tijd* – de kwestie was slechts wanneer. Er was best een plausibele smoes geweest: zowel de Britten als wij waren in oorlog met Duitsland en Italië, en we moesten dus paraat zijn tegen raiders en onderzeeboten – ja toch? En daarvoor wilden we dus het samen opereren voorbereiden, oefenen en uitvoeren.

Voor deze jammerlijke misser moet in de eerste plaats gekeken worden naar Londen – admiraal Furstner dus, en naar de Britse Admiraliteit. Ik heb geen informatie dat hij zich voor dit aspect heeft ingespannen. Heeft hij het belang hiervan beseft? Het feit dat hij eerder achter het slagkruiserproject stond, maakt waarschijnlijk van niet - en hij was niet de enige. Als die schepen eerder waren opgeleverd was het bemannen, uitrusten, onderhouden en opereren een opdracht geweest die het vermogen van de marine van die dagen ver te boven was gegaan. Dat de Britten wél beter hadden moeten weten zou men, terugkijkend, kunnen zeggen. De inzet van *Prince of Wales* en *Re-pulse* was een catastrofe. Maar dat admiraal Helfrich een hogere verwachting van hen had is begrijpelijk. De Royal Navy was de prestigieuze grote broer, zij hadden kennis en ervaring die wij misten, zij vochten op de Atlantic en in de Middellandse Zee; en het alleen standhouden van de Britten vanaf de zomer van 1940 had in Indië diepe indruk gemaakt.

Ook in eigen beheer hadden commandanten van schepen weinig ervaring in gezamenlijk optreden. Alweer: *konden ze ook niet hebben.* Er is zoiets als een kritische massa (ook) bij een marine. Er is een minimum aan schepen, onderzeeboten en vliegtuigen nodig om de *noodzakelijke* ervaring mee op te doen. Gezamenlijk, en per eenheid. Het beruchte "halve minimum" van vóór de oorlog krijgt in die zin een extra lading. Als op politiek niveau beslist wordt dat de nationale middelen anders worden besteed – dat zij dan zo; maar als er vervolgens een moment komt dat men zich niet meer aan inzet kan of wil ont-

trekken wordt een harde rekening gepresenteerd: in tegenval-lend of mislukt optreden, en in mensenlevens. Dan resteert een respectvol maar ook pijnlijk herdenken. De vloot die in Nederland werd opgebouwd vanaf de jaren '50 was, terugkijkend, door samenstelling en omvang (net?) toerei-kend. De Marine in Indië anno 1941 was ver onder die kritische massa.

In bestaande publicaties over de strijd van de Marine contra Japan zijn diverse aanwijzingen te vinden voor een gebrek aan geoefendheid en ervaring van samenwerken van de oppervlakte-schepen. Deels een gevolg van onvoldoende *Train as you Fight*. Natuurlijk - uit zuinigheid. Daardoor konden vuurleidinginstal-laties en radioverbindingen uitvallen toen "eindelijk" met grote ladingen werd geschoten; voordien hadden verminderde ladin-gen slijtage van kanonlopen bespaard. . . Het is interessant de geschiedenis van individuele schepen en onderzeeboten na mei '40 na te gaan vanuit een oogpunt van geoefendheid: er werd veel, maar ook veel alleen gevaren: achter raiders aan, en kon-voobescherming (naar Singapore!). Dan gaat eerder opgedane geoefendheid gauw verloren, te meer als overplaatsingen van personeel doorgaan; ook dat is een punt dat nader onderzoek verdient. Wat betreft de onderzeeboten: er waren duidelijk geta-lenteerde en koelbloedige commandanten onder hen; maar iets als de huidige COQC (Commanding Officers' Qualifying Course) was er niet. Wat was er wel?

Februari 1942 waren schepen en onderzeeboten, vliegtuigen en hun bemanningen afgedraaid. Behalve in rapportages is het te-rug te vinden in vermeldingen van kleinere of grotere defecten, en ongelukken met vliegtuigen. Te lang voortdurend ingezet, van hot naar her, te weinig onderhoud, te weinig rust. De gevol-gen zijn niet gemakkelijk exact aanwijsbaar, maar ze waren er. Ook hiervan zijn indicaties mogelijk te vinden uit onderzoek naar de voorgeschiedenis vanaf mei '40.

Ten slotte, terugkomend op de groepsaanval door onderzee-boten en als casus: de aanval van K XIV alleen op het kleine konvooi: hoe tijdig en nauwkeurig was de informatie aan de wal van positie en opmarsrichting van dat konvooi? En: hoe snel en betrouwbaar konden de boten worden gedirigeerd? Als een tijdige en betrouwbare concentratie op de konvooiroute onzeker was, dan had het verspreid posteren van de boten een begrippe-lijke voorkeur: meer kans dat tenminste één boot tot een aanval kon komen.

In het algemeen: er zijn een aantal specifieke omstandigheden nodig voor een succesvolle toepassing van de groepsaanval. Door de concentratie van boten ontstaan elders lacunes. Dus zijn er een voldoende aantal onderzeeboten nodig; en altijd is een deel ervan niet inzetbaar vanwege onderhoud of reparaties, brandstof en torpedo's laden, *in transit* enz.; vervolgens moet er tijdige, toereikende en herhaalde informatie zijn over het aan te vallen doel; des te belangrijker als overdag niet aan de op-pervlakte kan worden gevaren, en de opmars dus veel langer duurt; en er tenslotte moet het ontvangen van die informatie en het gebruik van onderlinge radiocommunicatie geen overmatige risico's opleveren.

Het tijdelijke succes van de *Kriegsmarine* met de groepsaanval is een voorbeeld van gunstige omstandigheden: de konvooiroutes waren allengs redelijk bekend, en als je het ene konvooi miste

dan pakte je het volgende; de lege oceaan buiten die routes stond een snelle verplaatsing boven water toe, en ook het ge-bruik van (betrekkelijk) korte-afstand radioverbindingen. Het werd snel anders toen de geallieerde escorteurs werden uitge-rust met VHF peilers, zowel het aantal als het bereik van mari-tieme patrouillevliegtuigen toenamen, en er *Hunter-Killer Groups* konden worden gevormd.'

KTZ b.d. P.R. Wouters

Reactie dr. J. Anten

'Hoe sympathiek de poging van KTZ b.d. Wouters ook is om begrip te wekken voor de problemen en chaos waarmee men kampte en die lang niet aan alle lezers bekend zullen zijn – aan mij wel, want een aantal van mijn familieleden, waaronder mijn vader, vocht tegen de Japanse inval, en ik heb bijvoorbeeld ook overlevenden van de Slag in de Javazee geïnterviewd en gesproken – mijn punt is dat deze argumenten vaak een 'hoger doel' dan begrip hebben gediend, namelijk een goedpraten van falen. Zonder dit doel nu direct Wouters in de schoenen te wil-len schuiven, beschouw ik dit toch als een risico voor de lezers. Daarom wil ik in ieder geval op enkele dingen ingaan.

Wat Wouters inbrengt is in mijn ogen weinig meer dan de tra-ditionele Nederlands aanpak. Deze kenmerkt zich door de strijd voor te stellen als een soort hectiek vol verrassingen tegen een overrompelende aanval. En daar maar het beste van maken. De hectiek van het moment staat hierin vaak centraal. Analyses rich-ten zich bijvoorbeeld op hoe verbindingen achteraf bezien beter kunnen, informatieverwerking, de vermoeidheid, de verwarring, train as you fight en (niet) werkende geallieerde organisaties. Deze analyses zijn noodzakelijk. Maar zij beperken zich vooral tot het tactisch en operationeel niveau.

Het grote probleem van deze traditionele Nederlandse aanpak in zijn algemeenheid is de bijna permanente afwezigheid van het strategisch niveau en voor de ontwikkelingen in daarin. Gekop-peld aan geringe aandacht voor belangrijke buitenlandse litera-tuur hierover die (over de eigen vloten) wel bestaat. Zo was de Nederlandse marinestrategie sinds 1912 gericht op een omvangrijke Japanse aanval om Java (snel) te bezetten. En sindsdien, te beginnen in de Eerste wereldoorlog, heeft de Koninklijke Marine altijd daartegen geoefend en is de materieel-opbouw daartegen gericht geweest. De aanval was op strate-gisch niveau totaal geen verrassing.

Ook schrijft Wouters bijvoorbeeld. 'De inzet van *Prince of Wales* en *Repulse* was een catastrofe. Maar dat admiraal Helfrich een hogere verwachting van hen had is begrijpelijk.' Wie had dat niet, zou je denken, de *Prince of Wales* bezat een waterver-plaatsing van 43.786 ton (volgens de huidige definitie) en ook de *Repulse* was reusachtig. Op strategisch niveau wordt het een heel ander verhaal. De Britse admiraliteit was mordicus tegen de inzet van beide schepen. De Britse slagvloot was al klein om de Indische Oceaan te verdedigen en daarvan een voorhoede afsplitsen om nog eens Singapore te verdedigen, betekende dat de vloot gefragmenteerd kon worden verslagen. Een ramp in wording. Dat was niet 'achteraf terugkijkend', zoals Wouters het noemt, dat was realistisch vooruitkijkend. Maar Helfrich was juist naar Indië gestuurd als commandant Zeemacht aldaar om een soortgelijke strategiewijziging, het

Slagkruiserplan, door te voeren, tegen de wens in van het le-ger, de Raad van Indië van zijn nuchtere voorganger Ferwerda. Het Slagkruiserplan was een verheving van een iets eerdere Nederlandse strategie. Daarin werden gewone kruisers opeens het hoofdwapen in plaats van onderzeeboten. Een handjevol Nederlandse kruisers zou door hun aanwezigheid al vele vijan-delijke zeeverbindingen verlammen. Zeer agressief voorwaarts optreden, onder stevige risico's, was daarvoor vereist. Daardoor kon bijna heel Indië in plaats van het hoofdeiland Java worden beschermd tegen een grote aanval. Deze nieuwe, merkwaardige opvattingen, lijken sterk op iets eerdere Duitse. Zij werden destijds door de uit Duitsland af-komstige Herbert Rosinski bekritiseerd als of hierin 'anarchie op zee' de normale toestand van de zeeoorlog zou zijn. Terwijl zeemogendheden de zeestrijd konden structureren. Ik heb in mijn artikel kort laten zien hoe Japan die zeestrijd succesvol structureerde tegen de Prince of Wales en Repulse. De drie grote vloten, Engeland, Japan en Verenigde Staten hadden weinig op met deze strategie.

Voor wie bij deze strategie in het bijzonder een zweverig gevoel krijgt, dit was geen verkooppraatje, dit was de essentie van dit denken van Furstner dat Helfrich moest en wilde uitdragen. Een voorwaarts offensief onder grote risico's zou de Japanse aanval verlammen en afstraffen. Dat waren geen 'hogere' maar gigan-tische verwachtingen van de Prince of Wales. Hoe groter de schepen, in deze visie, hoe beter, en hoe kleiner, hoe meer extra risico je zelf moest nemen (om het verschil recht te trekken). Verder gaat Wouters voorbij aan de wijziging op strategisch niveau. Nare ervaringen uit de Eerste Wereldoorlog hadden geleid tot een keuze. Je kon je met een kleine vloot eigenlijk al-leen maar serieus op een beperkt gebied concentreren (Java) en goede verkenning was noodzakelijk. De onderzeeboten deden zeer intensief weinig anders dan 'train as you fight'. Zelfs op het dieptepunt van de grote economische depressie rond 1933, toen een groot deel van de oppervlakteschepen en een aantal onderzeeboten noodgedwongen 'uit dienst' waren, werd de versterkte onderzeebootdivisie tot het uiterste getraind, ook bij de toegangen tot de Javazee, en ging door met het ontwikkelen van roedeltactiek.

De vloot was opgebouwd als volgt: onderzeeboten slagkracht voor de verdediging van Java, met vliegtuigen als voornaamste verkenning voor ze en verdere hoofdverkenning door kruisers en torpedobootjagers. Ook de nieuwe in 1940 in aanbouw zijnde torpedobootjagers als Hr.Ms. Isaac Sweers waren primair voor verkenning bedoeld met een grote kans dat ze er alleen voor kwamen te staan – vandaar hun destijds sterke luchtafweer van vier 40 mm Bofors. Helfrich legde Indië de nieuwe strategie op waarin kruisers het hoofdwapen waren. Een grote reorganisatie en een verkeerde, met een materiële opbouw voor een heel andere strategie. Toen de strijd begon, ontmantelde hij de onderzeedienst en de roe-deltactiek. Als onderzeeboten niet meer het hoofdwapen zijn, kun je ze net zo goed laten verkennen voor kruisers in plaats omgekeerd. Hij nam taken van ondergeschikten op zich, pro-beerde enige tijd zijn eigen chef-staf te zijn en ambieerde bij dit alles ook nog het geallieerd opperbevelhebberschap in de regio, wat lukte. Dit is het creëren van een hectische overmachtssitu-atie. Had hij zich bij zijn eigen functie gehouden, dan had hij zich

bijvoorbeeld kunnen concentreren op de duidelijk falende coör-dinatie tussen schepen en luchtverkenning. Doorman had per-manente verkenning door vliegboten moeten hebben tijdens zijn acties. Dat die verkenning er niet was, lag niet aan het Japanse luchtoverwicht, dat was er niet eens in de Slag om de Javazee, maar aan de eigen organisatie. Dat er na deze slag nog behoor-lijk wat vliegboten over waren heb ik altijd bizar gevonden. Wat zou er gebeurd zijn als de strategie niet was gewijzigd? De onderzeeboten hadden rustig in strategische reserve kunnen blijven in de Javazee. Er is mij niet bekend uit bronnenmateriaal dat grote delen van die zee onbruikbaar zouden zijn voor Japan-se anti-onderzeebootpatrouilles. Dat lijkt me zelfs onmogelijk. Ze hadden daar kunnen oefenen en naarmate de vijand verder oprukte overdag onder water (wat ook de tactiek was). Verder van tijd tot tijd naar Soerabaja voor onderhoud. De haven bleef ondanks de bombardementen bruikbaar. Dit alles was veel vei-liger dan de voorwaartse inzet, die bovendien meer onderhoud noodzakelijk maakte.

Na de val van Singapore zouden de meeste boten zich geleidelijk moeten concentreren in de Westelijke Javazee (niet pal bij de zeestraten wegens lokaal Japans luchtgevaar), met als steunpunt zo nodig Tandjong Priok. Nog weer later zou intensiever verkend moeten worden door vliegboten (met desnoods stevige verlie-zen) naar de westelijke invasievloot. Deze vloot kon naar mijn mening het best worden aangevallen nadat hij bijna helemaal door de smalle zeestraten de Javazee was binnengevaren. Er was dan geen uitwijken mogelijk in deze beslissingsslag. Ook niet als dat niet precies klopte. De aanvallen moesten worden gecoördineerd door de flottieljecommandant A.J. Bussemaker in de O 16. Vandaar dat deze boot veel meer personeel aan boord had dat te maken had met verbindingen dan de andere. De westelijke invasievloot was het belangrijkste, want gericht tegen de hoofdstad Batavia (Jakarta) en het regeringscentrum Bandoeng en het zwaartepunt van het leger. De minder belang-rijke oostelijke invasievloot (die door Doorman werd aangeval-len) had kunne worden opgevangen door de boten die niet echt nodig waren in het westen, gesteund door linies Amerikaanse onderzeeboten nabij Straat Makassar en mogelijk door Door-mans *Combined Striking Force*.

Tot slot in het kort iets over de rol van Furstner. Bij zijn archief (NIMH en Nationaal Archief) staat een opmerking die erop neer-komt dat het geschoond is. Hij lijkt wel op een zwart gat in het heelal dat kan worden waargenomen doordat het zijn omgeving beïnvloedt. Medio 1940 behoorde hij tot de weinigen van de Nederlandse regering in Londen die met de koningin direct ge-loofden in hard doorvechten. In de loop van 1941 begint deze regering steeds meer druk uit te oefenen op Churchill en zijn *War Cabinet* (hoewel minder dan de Australiërs) om Nederlands-Indië te verdedigen. Het resultaat is dat Churchill de Prince of Wales en Repulse stuurt. De volgende vraag wordt dan wie binnen de Nederlandse regering daarachter zat. Door eliminatie (minister Welter van Koloniën was bijvoorbeeld een defaitist en zijn opvolger Gerbrandy wilde wel vechten, maar over hem zegt zijn biograaf Fasseur 'Hij was noch een militair met enig verstand van strategische oorlogsvoering noch een geboren coördinator.') valt dan iedereen binnen dit kabinet af, minister Furstner uitge-zonderd. Die kon argumenten leveren die versterkten wat de over steun twijfelende Churchill waarschijnlijk zelf al hoopte over snelle zware schepen.'

Een Maritieme Total Force

Oprolbaar zonnepaneel
van 200 meter.
(www.renovagen.com)

Sinds eind vorig jaar zwerft in Den Haag de term **Adaptieve Krijgsmacht** rond. Deze term zou de basis moeten zijn onder de verdere ontwikkeling van de krijgsmacht. Het is geen manier om op een alternatieve manier aan budget te komen. Het is ook geen containerbegrip voor de zoveelste bezuiniging, tenminste, dat hoop ik niet.

De vraag is wat dan wel bedoeld wordt met dit concept. De secretaris-generaal van het ministerie van Defensie omschrijft het als volgt:

'De Adaptieve Krijgsmacht weet flexibiliteit structureel in te bouwen waardoor Defensie beter is voorbereid op plotselinge opdrachten en sterk verschillende taken. Het concept gaat over een flexibelere omgang met personeel én over afspraken met het bedrijfsleven over de inzet en het delen van materieel. Het concept vraagt om mensen en spullen, en een manier van organiseren die daar op in weten te spelen. De Adaptieve Krijgsmacht heeft doorwerking in de gehele krijgsmacht en geeft Nederland een krijgsmacht die nog beter in staat is de belangen van ons land te beschermen.'

De exacte uitwerking ervan is nog onderwerp van discussie en onderzoek. Op dit moment lijkt het daarbij vooral over reservisten te gaan, over inhuur van personeel en materiaal in de ondersteuning. En er wordt zelfs iets gesuggereerd over in- en uitstroom van personeel, op een typisch Haagse manier "wisselstroom" genoemd. Leuk gevonden maar zonder concrete uitwerking bekruipst bij mij al weer het gevoel dat het gaat om een potentiële bezuiniging op personeel. Toch zou het jammer zijn dit idee weg te zetten als het

zoveelste luchtballonnetje. Dit concept zou wel eens een oplossing kunnen zijn voor een aantal structurele problemen. Welke problemen en welke oplossingen achter dit concept liggen zal ik in dit artikel trachten te beschrijven. Om vervolgens het idee een stap verder te brengen en op basis daarvan een nieuwe operationele opbouw van de vloot en mariniers te schetsen.

Is de krijgsmacht nu niet adaptief?

De krijgsmacht is uitermate adaptief, dat laten militairen bijna dagelijks zien. Maar als je de organisatie in zijn geheel beschouwt neemt dat adaptieve vermogen sterk af. Door het complexe technologische materieel en de lange opleidingstrajecten zijn de personele en materiële logistieke pijplijnen lang. Alleen al het herstel van de puinhopen die opeenvolgende regeringen achterlaten zal vele, misschien wel tientallen jaren duren. Maar dit herstelprobleem is niet waar het begrip adaptief over gaat. Ook zonder de slooppraktijken onder de financiële en ambtelijke leiding was de huidige krijgsmacht niet adaptief. Het vergroten of aanpassen van een beroepskrijgsmacht kost veel tijd. Dat gold overigens ook voor diens voorganger, de kader-militie, of dienstplichtkrijgsmacht. Waar laatstgenoemde wel snel in omvang op te bouwen was bleek zij qua inzetbaarheid in verschillende soorten conflicten te beperkt. Op politiek-strategisch niveau is een krijgsmacht nodig die flexibel inzetbaar is en snel in omvang kan worden vergroot.

Total Force; wat zou het moeten inhouden?

Een Adaptieve Krijgsmacht of, zoals deze in het Angelsaksische taalgebied wordt genoemd *Total Force*, zou hiervoor een oplossing kunnen bieden. Een dergelijk concept bestaat al in Canada en Australië. Maar ook de Britten en Amerikanen maken gebruik van zulk soort krijgsmachten. Overigens hebben ook de Russen de afgelopen jaren hun krijgsmacht zo ingericht en lijkt de Volksrepubliek China hier nu mee begonnen te zijn. Een *Total Force* is een combinatie van een snel inzetbare en flexibele beroepskern, in combinatie met een relatief snel beschikbare reservecomponent. Die reservecomponent kan zorgen voor meer omvang of langer doorzettingsvermogen. Aanvullend kan die reservecomponent ook bijzondere, en minder militair-specifieke, capaciteit leveren. Of er wordt gebruik gemaakt van inhuur. In een aantal landen wordt een potentiële militie achter de hand gehouden. Dat kan in de traditionele vorm zijn, zoals in Polen. Maar ook voor nieuwe dreigingen zoals in Estland, waar een complete cyber-reservisteneenheid actief is.

Total Force houdt de opbouw van een beperkte staande krijgsmacht in die flexibel, en wanneer nodig, snel in omvang is uit te bouwen. Inzet in overzeese gebieden of oplopende spanning rondom het eigen grondgebied zouden daarvoor de aanleiding kunnen zijn. Maar ook een verandering in dreiging of militaire technologie zou op deze manier sneller kunnen worden opgevangen. Het concept suggereert bovendien dat doelmatiger met schaarse middelen kan worden omgegaan.

Is dit een nieuw idee?

Het idee van reservisten is niet nieuw. In het verleden werkten alle krijgsmachten hiermee. Soms vooraf bedacht, maar veel vaker waren ze bij daadwerkelijke conflicten na enige tijd gewoon nodig. Geen enkele oorlog bleek namelijk binnen de geplande tijd afgerond te kunnen worden en de staande krijgsmacht was op een zeker moment uitgeput. Elke oorlog van enige omvang die langer dan drie maanden duurt vraagt bijna per definitie om de inzet van reserves.

De vraag is waarom die reserves nu dan niet direct

beschikbaar zijn. Dit is het, op zichzelf positieve, gevolg van vrede. Het in stand houden van een grote staande krijgsmacht is erg kostbaar. En als je deze niet gebruikt is dat in beginsel weggegooid geld. Tenminste, dat zullen boekhouders en vervolgens politici gaan betogen. Of dit op zichzelf eigenlijk een juiste redenering is, is stof voor een artikel op zich, want in hoeverre valt te bewijzen dat een staande krijgsmacht een oorlog heeft voorkomen? Voornoemd argument is evenwel niet helemaal onterecht, want de instandhouding van een te grote staande krijgsmacht is zo kostbaar dat ze een negatief effect kan hebben op de economie. Een te kleine krijgsmacht is daarentegen een stille uitnodiging voor conflicten. De prijs daarvoor is uiteindelijk vele malen hoger dan een voldoende grote staande krijgsmacht zou hebben gekost. Het politieke en daarmee dus ook het militaire probleem, is natuurlijk wat dan wel 'voldoende' en niet te duur in de praktijk zou moeten zijn.

Waarom werkt een kader-militie leger niet?

Die mobilisabele krijgsmacht werkte zolang een land voorbereid was op territoriale verdediging tegen een grote conventionele vijand. Desondanks kende deze vorm een aantal problemen. Ten eerste moest voor een mobilisabele krijgsmacht een complexe organisatie in stand worden gehouden, hetgeen erg kostbaar was, terwijl de tijd waarbinnen militairen inzetbaar waren beperkt bleef. Wat wel een voordeel was, was dat in geval van een bekende conventionele vijand de risico's en bedreigingen helder waren, waardoor duidelijke eisen inzake noodzakelijke slagkracht en gereedheid konden worden gesteld. Daarnaast bleek de dienstplicht-organisatie erg onhandig te zijn toen inzet van Nederlandse eenheden elders in de wereld steeds meer nodig bleek. De op een grootschalig landconflict ingerichte landmacht bleek daar minder geschikt voor. Het heeft veel tijd en inspanning gevegd om dat bij te sturen. Een derde probleem was dat de effectiviteit van een dienstplichtleger in complexe gebieden nogal laag is. Inzet in zulke gebieden vraagt veel training en daarvoor was geen tijd en onvoldoende geld beschikbaar. De oplossing zou te vinden zijn geweest in de inzet van reservisten; in beginsel voormalige actieve militairen, die met een beperkte maar regelmatige training en opleiding inzetbaar worden gehouden. Dit concept is later, toen het militaire vak complexer werd, uitgebreid met het idee dat bepaald specialistisch werk ook kan worden ingehuurd. Een dergelijk reservisten-systeem is, natuurlijk, duurder dan de huidige (te) kleine Nederlandse krijgsmacht. Maar daarnaast rijst de vraag of dit een voldoende alternatief kan zijn voor een grotere beroepskrijgsmacht.

'In een aantal landen wordt een potentiële militie achter de hand gehouden. Dat kan in de traditionele vorm zijn, zoals in Polen. Maar ook voor nieuwe dreigingen zoals in Estland, waar een complete cyber-reservisteneenheid actief is.' (www.defence24.com/news_sily-powietrzne-austrii-bez-pieniedzy-mniej-pilotow-niz-mysliwcow)





Door nieuwe technologie kunnen schepen goedkoper worden gemaakt, maar ook door het gestandaardiseerde scheepsbouwconcept. (www.maaskant-shipyards.nl/home/about/how-we-work/the-damen-standard)

Krijg je met een reservistenkrijgsmacht voldoende slagkracht?

Het antwoord is volgens mij negatief. In personele zin is de gedachtegang correct maar er resteert een lastig probleem waardoor de slagkracht niet uit de verf komt. Militairen hebben namelijk ook materiaal nodig en dat is duur en niet of nauwelijks civiel inzetbaar. Daarvoor moet je dan extra materiaal opslaan en gereed houden. En dat vraagt extra onderhoud en organisatie. Je sluipt zo terug naar een soort kader-militie krijgsmacht 'light', of 'heavy' zo u wilt. Bovendien loop je het risico dat het verkeerde materiaal is opgeslagen.

Als je een concept voor een Adaptieve Krijgsmacht alleen beschouwt op zijn personele aspecten zal het nauwelijks een verbetering opleveren. Immers, alleen krijgsmachtonderdelen die veel personeel vragen zullen daar baat bij kunnen hebben. Je houdt dan potentieel alleen de infanterie van de Koninklijke Landmacht over. Gezien de toegenomen complexiteit van dat werk durf ik dat zelfs te betwijfelen. Een infanterie die, na het blazen op een fluitje, uit de dekking komt en dapper voorwaarts rent is niet meer van deze tijd.

Of is er een andere oplossing?

Een dergelijke negatieve conclusie is spijtig te noemen, te meer daar er veranderingen denkbaar zijn die dat inzetbaarheidsprobleem van militair materieel kunnen oplossen. Innovaties maken ander materieel mogelijk dat het huidige kan vervangen en/of misschien zelfs beter is. Belangrijker is dat toekomstig materiaal goedkoper kan zijn. De geschetste innovatieve ontwikkelingen in het Marineblad van maart 2017 geven daar aanwijzingen voor.¹ Om een voorbeeld te noemen: kunt u zich een Marine Raiding Squadron voorstellen dat 120 man, 300 robots en 100 drones telt? Een eenheid die nauwelijks brandstof verbruikt of dat zelf opwekt. Die ondersteund wordt door een 3D onderhoudsgroep met nog veel meer robotica, voor reparatie en aanmaak van zijn eigen munitie. Dat *Artificial Intelligence* gebruikt om zijn logistieke behoeften uit de omgeving, en zelfs bij de vijand, te halen. Ik illustreerde al in mijn eerder verschenen artikel wat deze technieken voor een marineschip konden betekenen.² Ik laat het aan uw fantasie over hoe je dit voor de mariniers kunt doen. Of hoe je een bataljon van de landmacht of een vliegbasis van de luchtmacht op deze wijze mobiel en logistiek onafhankelijk maakt. De essentie van nieuwe technologie kan zijn dat militair

materieel veel goedkoper, aanpasbaar en daarmee flexibel inzetbaar wordt. Het zou de almaar stijgende trend van de kosten voor materieel kunnen doen ombuigen. Nieuwe technologie kan bovendien gemakkelijker civiel inzetbaar zijn en, belangrijker, civiel materiaal wordt daarmee ook sneller militair inzetbaar. Mijn pleidooi is deze gedachte te institutionaliseren en optimaal uit te voeren.

Maar ik ben natuurlijk een marineman en daarom mag u van mij ook een beschouwing verwachten over dit concept in de maritieme wereld. Ik betoogde eerder dat we schepen kunnen en zelfs moeten bouwen, die goedkoper en makkelijker aanpasbaar zijn. Dan kunnen we schepen bouwen die ook buiten de marine inzetbaar zijn; schepen met civiele functionaliteit die snel te militariseren zijn. Ik bedoel dan niet het inzetten van civiele schepen ter ondersteuning, zoals bij de STUFT.³ Ik bedoel het gereedmaken van schepen voor een zeegevecht, zoals de Republiek dat deed in de Gouden Eeuw. Laat ik die *Total Force* voor de Koninklijke Marine eens schetsen, aan de hand van vier lagen.

Wat levert een *Total Force* Marine op?

De eerste laag is die van de staande vloot: materieel dat nodig is om kennis en ervaring te ontwikkelen, te trainen en in stand te houden. Deze actieve schepen voeren ook het dagelijks werk uit. Op dit moment zijn hiervoor te weinig schepen beschikbaar. Maar door technologie kunnen schepen goedkoper worden gemaakt. Die lagere kosten komen ook omdat de schepen uit de volgende drie lagen in hoge mate vergelijkbaar gebouwd kunnen worden.

De tweede laag kan bestaan uit schepen die in reserve worden gehouden. Omdat deze schepen voor meer dan alleen militaire doelen gebruikt kunnen worden is dit ook een reserve voor rampen, speciale overheidsprojecten op zee, wetenschap of ontwikkelingshulp. Men hoeft deze reserve niet in de mottenballen te leggen; men kan ze ook verhuren. Zelfs met bemanning, die op die manier getraind blijft en geld verdient. Een extra aanvullend deel van de tweede laag bestaat uit de actieve civiele schepen van een nationale rederij. Dat zijn alle andere overheidsschepen, bijvoorbeeld van de kustwacht en Rijkswaterstaat. Deze hebben hun eigen taken maar in noodgevallen zijn ze, na een kortdurende verbouwing, ook militair inzetbaar.

De derde laag zijn die schepen die gekocht zijn door civiele partijen en die, bijvoorbeeld tegen een vergoeding, beschikbaar blijven voor mobilisatie. Dat zou bijvoorbeeld kleine partijen, voor wie het kopen van een schip als investering te duur is, over de streep kunnen trekken. Het kan zelfs een luxe jacht zijn van een grote ondernemer met hoge maatschappelijke betrokkenheid. Zulke schepen hebben iets meer tijd nodig om militair actief te worden en natuurlijk enige training. Maar dit soort opwerktrajecten kunnen sneller, zoals ik in mijn vorige artikel aangaf.⁴ Dit systeem is in de Tweede Wereldoorlog, toen als noodmaatregel, met succes gebruikt voor mijnenbestrijding en escortetaken. Zoals de Flower-klasse korvetten, die gebaseerd waren op walvisvaarders. Ik stel voor dit nu standaard te organiseren.

De laatste laag bestaat natuurlijk uit de nog te bouwen schepen. Dat kan omdat ze sneller zijn ontworpen. Maar leuker nog, de nieuwe schepen kunnen de geleerde lessen van al de voorafgaande jaren direct meenemen. Met een scheepswerf wordt afgesproken dat deze elke paar jaar een upgrade van een schip maakt. Deze upgrade wordt vanwege de manier van ontwerpen direct doorgevoerd bij de schepen van de eerste drie lagen. Omdat we schepen niet meer bouwen via de tijdrovende, en ondertussen hopeloos inefficiënte "*design to requirement*" wijze, maar via een "*design to change*" concept, kunnen ze binnen een jaar na opdracht tot bouwen in de vaart zijn. Of nog sneller, als een bedrijf ze al voor een deel klaar heeft liggen.

Hoe nu verder?

Het is interessant dat de gedachte over een Adaptieve Krijgsmacht voortkomt uit politieke vragen. Het was de Tweede Kamer die het ministerie van Defensie daarvoor aan het werk zette. Dat heeft twee grote voordelen. Het eerste is dat er blijkbaar het besef leeft dat het zo niet langer verder kan met de Nederlandse krijgsmacht. Die gedachte is winst, ook al zal het niet leiden tot de gewenste en benodigde extra miljarden. Maar met een goede uitwerking van een Adaptieve Krijgsmacht zal er meer draagvlak zijn voor elke oplossing die extra effect oplevert voor elke euro die er uiteindelijk bij komt. Het tweede voordeel is dat alleen al een begin maken met zo'n concept sneller extra veiligheid biedt. Immers,

de eerste stappen voorwaarts zijn goedkoop te maken. Elke militair die nu, aan het einde van zijn contract de dienst verlaat, voegt al slagkracht toe. Als men begint met de eenvoudigste vormen van materieel dan neemt ook deze slagkracht snel toe. Elke vorm van energiezuinigheid en alternatieve winning verkleint de afhankelijkheid van brandstoffen. Het is niet moeilijk binnen korte tijd van een schip voor bevoorrading van booreilanden of van een visserschip een ondersteunend marineschip te maken. Gaan we zo'n concept in gang zetten? Ik hoop het van harte. Het probleem zal waarschijnlijk niet de technologie of het adaptieve vermogen van de Koninklijke Marine zijn. En al helemaal niet de houding van personeel, die houden wel van uitdagingen. Het probleem zal het bestuurlijk apparaat zijn met al zijn regeltjes. De extreme controledrang van het ministerie zal overboord moeten. We zullen zien wat het wordt.

KLTZ b.d. P.J. (Peter) van Maurik is oud-voorzitter van de KVMO en is momenteel zelfstandig publicist, uitgever en consultant. Hij volgt technologische ontwikkelingen op de voet en is een outside the box-denker pur sang.

Noten

- 1 Zie *Marineblad*, jg 127, nr. 2, 2017.
- 2 Zie 'Civiele innovatie militair beschouwd', in *Marineblad* nr. 2, 2017 p. 20 ev..
- 3 STUFT = Ships Taken Up From Trade.
- 4 Zie noot 2.

CARTOON





Innovatieve technologische zelfbeschermingsmiddelen voor koopvaardijsschepen

Test laser vanaf sleepboot op de Noordzee, mei 2016.

Het onderwerp zeeroof (of piraterij) en de bestrijding ervan, komt geregeld in het Marineblad aan de orde. Er wordt bij bescherming daartegen vooral gesproken over de inzet van marine versus private bewapende beveiligers. Minder bekend is het beschikbare scala aan technische, niet gewelddadige middelen ter bescherming van koopvaardij, vissersschepen en andere vaartuigen. Deze vorm van bescherming heeft de afgelopen jaren een forse ontwikkeling doorgemaakt en is in alle opzichten duurzaam en innovatief te noemen.

Dit artikel beoogt de lezer een beeld te geven hoe innovatieve, adequate, niet gewelddadige bescherming, op langere termijn een goed alternatief kan vormen voor de eerder genoemde maatregelen tegen piraterij. Ik zal hierbij kort naar de historie kijken en daarna op de huidige innovatieve filosofie van niet-gewelddadige bescherming en de daarvoor beschikbare technische middelen focussen. In dit artikel spreek ik verder over piraterij. Ik ben me ervan bewust dat er verschil is tussen beide vormen van maritieme criminaliteit maar voor de bescherming op zee maakt dat niet uit. Veel dank gaat uit naar de heren Henri L'Honoré Naber, koopvaardij- en zeerooverijdeskundige en Maurits Westerbeek van Eerten, technisch ingenieur, voor hun assistentie bij het schrijven van dit artikel. Beiden zijn lid van de *Maritime Security Alliance*.

De Maritime Security Alliance

In 2012 is de *Maritime Security Alliance* (MSA) opgericht, een samenwerkingsverband van een kleine groep deskundigen op het gebied van bescherming en beveiliging tegen piraterij. Grondlegger van de MSA is de heer Lodewijk Westerbeek van Eerten. Het zat hem dwars dat bemanningen op koopvaardijsschepen telkens weer groot gevaar liepen in piraterijgevaarlijke gebieden en dat er nauwelijks geschikte beschermingsmiddelen waren. Hij is eerst zelf aan de slag gegaan en heeft diverse middelen ontwikkeld die het aan boord komen moeten voorkomen,

zoals een substantie om scheepshuid en de dekken spekglad te maken en de P(irate)-trap, een systeem van touwen rondom het schip waar de schroef van de buitenboordmotor in verstrikt raakt. Daarna heeft hij zich gericht op het bundelen van krachten om deze vorm van bescherming verder te kunnen ontwikkelen. De jarenlange ervaring van de MSA-deskundigen in het brede spectrum van deze maritieme dreiging heeft het mogelijk gemaakt een eigen visie te ontwikkelen op verantwoorde, veilige en effectieve bescherming. Naast het ontwikkelen van een beschermingsfilosofie verkennen zij de wereldmarkt op het gebied van niet-gewelddadige beschermingsmiddelen, halen de in hun ogen meest efficiënte producten daaruit en bieden een slimme combinatie van die middelen op maat voor elk type schip aan. Hun aanpak is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Bescherming moet effectief en efficiënt zijn;
- Bescherming moet altijd en overal ter wereld kunnen worden toegepast, zonder risico van conflict met wetgeving van enige kuststaat of internationaal zeerecht (Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee);
- Bescherming moet werk- en leefbaar zijn voor de mensen aan boord.

Koopvaardijsschepen (inclusief visserij) en hun bemanningen zijn kwetsbaar. Met name in de piraterij-gevaarlijke gebieden bij West-Afrika en Zuidoost-Azië is het toestaan van militaire beveiliging (VPD's) door de lokale autoriteiten een traag verlopend pro-

Niet-gewelddadige bescherming koopvaardij in het verleden

In het verleden zagen koopvaardijsschepen zich gedwongen de gevaarlijke gebieden nabij Somalië te mijden door bijvoorbeeld om te varen langs Zuid-Afrika. Wanneer dat niet kon vanwege de bestemming of uit kosten overwegingen, beveiligden zij zich naar beste weten met eenvoudige middelen waarover zij konden beschikken, zoals rollen prikkeldraad, brandslangen, poppen met nepgeweren en in een enkel geval met een hijs stuwhout die aan de buitenkant van de reling werd gehangen en die in geval van een aanval werd uitgestort over een piratenbootje. Dat de bemanning bij deze primitieve bescherming groot gevaar liep, moge duidelijk zijn.



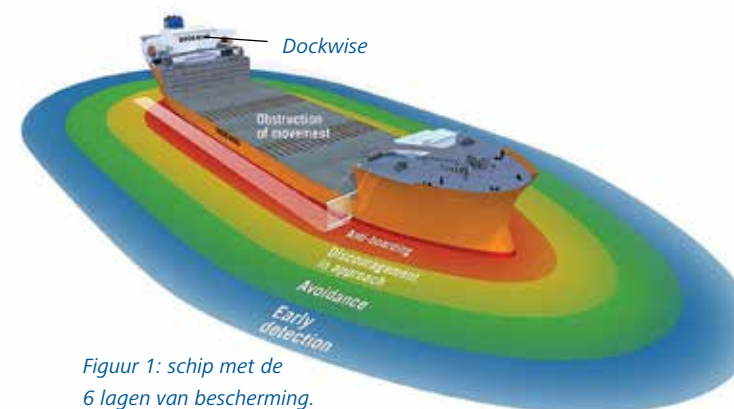
Bundels hout die losgesneden over aanvallers worden uitgestort.

ces en staat de wetgeving van de meeste kuststaten gewapende particuliere beveiligers niet toe. De geschiedenis heeft inmiddels uitgewezen dat toepassing van geweld tegen (vermeende) piraten kan leiden tot grote problemen met kuststaten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de gevangenneming door India van Italiaanse mariniers en de veroordeling van een team van een particulier beveiligingsbedrijf tot 5 jaar cel. Koopvaardijsschepen zijn in principe niet voorbereid op gewapend geweld. Noch door overvallers, noch door beschermers.

De visie van de MSA

In de visie van de MSA is de enige manier om een koopvaardijsschip adequaat te beschermen tegen piraterij een manier die voldoet aan de bovengenoemde drie uitgangspunten. De MSA heeft zich daarop gericht en is tot de conclusie gekomen dat een betrouwbare beveiliging alleen mogelijk is met niet-gewelddadige, slimme, technisch vaak heel innovatieve middelen. De MSA oriënteert zich daarom in de gehele wereld op middelen die aan deze voorwaarden voldoen. Hierdoor is een assortiment aan beveiligingsmiddelen beschikbaar, dat maatwerk kan bieden voor de bescherming van alle typen schepen. Dit assortiment breidt zich voortdurend uit, omdat steeds nieuwe middelen ontwikkeld worden. De industrie heeft zich hierbij zeer innovatief getoond en doet dat nog steeds. De technische, niet-gewelddadige beschermingsmiddelen moeten redelijk betaalbaar zijn, permanent aan boord en door de eigen bemanning te plaatsen en weer op te bergen, wanneer dat nodig is. Daarmee kan een schip op langere duur kostenbesparend worden uitgerust en dus flexibel ingezet worden in alle gebieden zonder beperkingen. Voorts kan worden gedacht aan een kant en klaar pakket beschermingsmiddelen dat beschikbaar wordt gesteld op diverse steunpunten in de wereld en waarover schepen desgewenst kunnen beschikken. De meeste van de beschermingsmiddelen zijn uitwisselbaar tussen verschillende schepen. Zo kan een eenmalige aanschaf van een goed afgestemd, duurzaam pakket aan middelen zich uiteindelijk ruim terugbetalen. Het voordeel van een reder is dat zijn schepen altijd direct inzetbaar zijn, waardoor de concurrentiepositie op de vrije markt aanzienlijk toeneemt. Een effectieve beveiliging bestaat in de visie van de MSA uit een gelaagde bescherming (zie fig. 1) die, kort beschreven, neerkomt op:

1. Tijdige informatie omtrent risicogebieden. Maar ook ter plaatse detectie van aanwezigheid van vijandig gezinde vaartuigen door middel van speciale apparatuur;
2. De mogelijkheden van het ontwijken van het gevaar;
3. Mogelijkheden die het naderen van het schip door piraten ontmoedigen;
4. Maatregelen die voorkomen dat piraten aan boord kunnen komen;
5. Maatregelen die, wanneer piraten eenmaal aan boord zijn, hun bewegingsvrijheid sterk beperken;
6. Lijfsbehoud voor de bemanning door het creëren van een veilige ruimte aan boord.



Figuur 1: schip met de 6 lagen van bescherming.

Deze gelaagde beschermingsfilosofie heeft de MSA nader uitgewerkt in zes specifiek toepasbare middelen.

Informatievoorziening. Van belang hierbij is een goede reisvoorbereiding waarbij gebruik wordt gemaakt van de moderne communicatiemiddelen en beschikbare databases van de diverse militaire en civiele scheepvaartorganisaties zoals b.v. Maritime Shipping Center Horn Of Africa, United Kingdom Maritime Transportation Organization, het International Maritime Bureau, het Regional Co-operation Agreement on Combatting Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia en de International Maritime Organization (onderdeel van de VN).

Ontwijken. Natuurlijk zal een reder, wanneer mogelijk, zijn schepen het gevaar laten mijden. Echter, omvaren is in de praktijk niet altijd eenvoudig. Extra afstand afleggen kost tijd en geld, de marges zijn dun, dus alleen wanneer de extra kosten van omvaren vergoed worden door verlader of verzekeraar kan dit een optie zijn. Anders wordt het, wanneer de eindbestemming in het gevaarlijke gebied ligt. Dan is ontwijken natuurlijk helemaal geen optie. Ook b.v. in het geval van Somalië is mijden van de Golf van Aden en omvaren via Kaap de Goede Hoop geen optie. Als we spreken over ontwijken op kortere afstand, wil men op het schip graag weten of er dreiging in de nabijheid is. Marineschepen hebben detectiemogelijkheden, die voor de koopvaardij niet beschikbaar zijn. Het zou heel zinvol zijn om koopvaardijsschepen de mogelijkheid te geven om op een afstand van 5 à 10 zeemijl al gevaarlijke elementen te kunnen detecteren en identificeren waar een radar dat niet kan. Om zo dat gevaar vervolgens effectief te kunnen ontwijken.

Nadering door piraten ontmoedigen. Allereerst probeert men de aanvallers met hun vaartuigen te ontmoedigen dichterbij te komen door de hen fysieke beperkingen te bieden. Men moet hierbij denken aan combinaties van krachtige lasers, sterke gerichte directionele geluidsbundels (ook bekend als Long Range Acoustic Device -LRAD), waterkannonnen, lijnwerptoestellen en andere ontmoedigingsmethoden.

Voorkomen moet worden dat piraten het schip naderen binnen hun schootsafstand, globaal zo'n 300-400 meter. Weliswaar blijft gericht schieten vanaf een aanvallende skiff zelfs voor de meest ervaren schutter een hele opgave, hij kan toch veel schade aanrichten. De moderne lasers hebben een effectief bereik van ongeveer 1 zeemijl. Ze dringen door zonnebrillen heen en verblinden voor enige tijd degene die beschoten wordt. Het is wel van belang dat de laser gestabiliseerd is zodat de piraten continu in de lichtbundel blijven. Buiten de 100-150 meter geven deze (groene) lasers geen blijvende schade aan de ogen. Er zijn momenteel directionele geluidsbundels op de markt die meer dan 150+ decibel geluid produceren, dat is ver boven de pijngrens. Naast dit oorverdovend geluid dat aanvallers dwingt op ruime afstand te blijven, is het ook mogelijk (voorgeprogrammeerde) audio boodschappen te versturen in iedere gewenste taal. Hiermee kunnen de piraten, nadat ze ontdekt zijn bijvoorbeeld gewaarschuwd worden dat het aangevallen schip goed beschermd is en dat ze op afstand moeten blijven, ter voorkoming van intensivering van deze ontmoedigingsmethoden. Door een slimme combinatie van laser en directioneel geluid kan men aangeven dat men alert is en dat de aanvallers gezien zijn. Een geautomatiseerd richtsysteem houdt de laser- en geluidsbundel op de locatie van de aanvallers waardoor het ondragelijk is en steeds intenser wordt naarmate men dichterbij komt. Ook het tonen van zeer krachtige waterkannonnen kan afschrikkend werken, denk hierbij aan waterkannonnen die incidenteel worden ingezet om demonstraties uiteen te drijven.



Op afstand (remote) bedienbaar waterkanon.



De P-trap bestaat al langer maar is nu aangepast zodat het systeem ook op vissersschepen toepasbaar is terwijl zij vissen.



Het uitvoerig geteste Nederlandse Seaboc systeem maakt opklimmen onmogelijk.

Verhinderen aan boord komen. Het uitgangspunt in deze beschermingslaag is dat wanneer piraten fysiek niet aan boord van het schip kunnen komen, het schip niet gekaapt kan worden. Deze laag bestaat uit middelen die het langsij en aan boord komen van maritieme criminelen moeten bemoeilijken. Hiervoor zijn onder andere in Nederland systemen ontwikkeld. Een voorbeeld hiervan is de eerder genoemde P-trap, lijnenpakketten in het water langsij en achter het schip, waarin de schroeven van aanvallersbootjes vastlopen.

Voorts zijn er anti-opklim systemen zoals Seaboc en Repel. Dit zijn geavanceerde duurzame barrières maar er bestaat ook prikeldraad van hoogwaardige kwaliteit, dat het betreden van het vaartuig nagenoeg onmogelijk maakt. Tot slot wederom de op afstand bestuurbare waterkanonnen. Deze waterkanonnen, die meer dan 100 liter water per seconde overbrengen, kunnen zeer snel het naderende vaartuig vullen, hetgeen de aanvallers tot stoppen zal dwingen.

Bewegingsvrijheid aan boord beperken. Indien piraten ondanks alles kans hebben gezien toch aan boord te komen, kan de bemanning worden beschermd door versterking van de bemanningsaccommodatie ter voorkoming van inbraak, maar vooral voor het winnen van kostbare tijd. Men plaatst ballistische platen ter bescherming van bruggen en *musterstations* zodat de bemanning kan evacueren naar een veilige plaats aan boord (*safe room* of citadel). Tijdelijk aan te brengen kogelwerende deuren en luikhoofden zijn beschikbaar om de bemanning alle vormen van bescherming te bieden in deze moeilijke omstandigheden. Een speciale laag folie kan aan de binnenkant van de ramen aangebracht worden ter bescherming tegen glassplinters door inkomende kogels. Het is zelfs mogelijk speciale hekwerken aan te brengen die inkomende *rocket propelled grenades* (RPG's) onschadelijk maken. RPG bescherming is echter tot op heden bijzonder kostbaar. In de accommodatie zijn verdere anti-inbraakmiddelen aan te brengen, zoals; geluids-, licht- en rookelementen (bij voorkeur in combinatie met elkaar), die het betreden van, en zeker het verblijven in een ruimte ondragelijk maken en desoriënteren. Deze systemen worden al gebruikt om juweliers en warenhuizen te beschermen tegen indringers en diefstal.

Veilige ruimte (safe room of citadel). Een robuust ontworpen beschermende en gepantserde ruimte biedt de mogelijkheid voor de bemanning zich terug te trekken uit de gevarezone en het hierbinnen langere tijd uit te houden totdat hulp van buiten is gearriveerd. De bemanning kan zich voorbereiden op deze scenario's door middel van regelmatige training en oefeningen. Veel van de eerder beschreven beschermingsmiddelen zijn vanuit de citadel op afstand te bedienen. Controle van de vitale functies van het schip vanuit deze ruimte is noodzakelijk, zoals de voortstuwing en de communicatie met de buitenwereld. Het proces van een kaping wordt hiermee op z'n minst sterk vertraagd.

Toekomstige ontwikkelingen

In de toekomst zal de nadruk komen te liggen op schepen waarbij de niet gewelddadige beschermingsmiddelen al bij de bouw zijn geplaatst, of schepen die zó ontworpen zijn dat zij niet toegankelijk zijn voor indringers. Dit is niet alleen goedkoper, het geeft een continue en wereldwijde bescherming. Want piraterij kan overal in de wereld voorkomen. De geschiedenis heeft uitgewezen, dat als het op de ene plaats in de wereld verdwijnt, het wel weer op een andere plaats opduikt, als een waterbedeffect. Zeker schepen ten anker zijn kwetsbaar voor dreiging van buitenaf, evenals binnenliggend in een haven. Niet alleen piraten maar ook verstekelingen en mogelijke terroristen vormen een bedreiging voor schepen en hun bemanning. Er wordt al heel veel gedaan om schepen daartegen te beveiligen. Denk bijvoorbeeld aan de ISPS (*International Ship and Port Facility Security*)-code. Maar bij die duizenden tonnen aan lading die dagelijks worden verscheept blijft voortdurende waakzaamheid en bescherming geboden. De relatief kleine bemanning op een koopvaardij schip heeft die steun en veiligheidsgarantie hard nodig.

Conclusie

De MSA zoekt constant naar nieuwe mogelijkheden om zeevarenden te beschermen tegen piraterij. Zij is ervan overtuigd dat dit met innovatieve technische zelfbeschermingsmiddelen en een goede training en opleiding van de bemanningen te realiseren is. De combinatie van middelen in de verschillende beschermingslagen resulteert zo in een geïntegreerde en optimale niet-gewelddadige bescherming. Adequate beschermingstechnologie is mede afhankelijk van externe omstandigheden, zoals de ontwikkeling van de piraterij qua tactieken en bewapening, en verschillen in regionale omstandigheden. Daarom moet blijvend naar nieuwe technische vormen van bescherming van schepen worden gezocht die primair leiden dit tot vergroting van de veiligheid maar ook tot meer flexibiliteit en kostenbesparing.

CDR b.d. M.B. (Michiel) Hijmans heeft zich in zijn actief dienende periode als marineofficier zowel operationeel, als commandant van de NAVO anti-piraterij operatie Ocean Shield bij Somalië, als beleidsmatig in Brussel bij de NAVO en de EU, bezig gehouden met het bestrijden van piraterij op zee. Na zijn functioneel leeftijdsontslag medio 2014 is hij een eigen consultancy "Maritime & More Solutions" begonnen. Hij richt zich daarin, samen met de MSA op de bescherming van koopvaardij- en vissersschepen tegen piraterij en zeeroverij.



‘Inbreken en spioneren in andermans netwerk, buiten oorlogstijd of zonder specifiek mandaat, dat mag DCC niet’

column

Bijna drie jaar geleden is met veel tromgeroffel het Defensie Cyber Commando (DCC) opgericht om offensieve operaties in *cyberspace* uit te voeren. De eenheid van ongeveer tachtig man wordt waarschijnlijk binnenkort operationeel verklaard en omvat meer dan twee dozijn hackers die door het bedrijf FOX-IT zijn opgeleid. Cyberspace wordt immers gezien als het vijfde domein voor de krijgsmacht (naast land, zee, lucht en de ruimte) en niemand betwist dat een toekomstig conflict een sterk digitale component zal hebben. Aangezien sommige landen honderden hackers in dienst hebben, pleit Tweede Kamerlid Kees Verhoeven (D66) om het bescheiden budget van DCC jaarlijks met € 50 miljoen te verhogen. Toch is de standaardreactie van ergens meer geld tegenaan gooien hier geen oplossing. Door een bestuurlijke weeffout is het DCC momenteel een lege huls; een geval van de nieuwe kleren van de keizer.

Voor het DCC gelden de politieke besluitvormingsprocedures voor militaire operaties. Met de inbegrepen parlementaire informatievoorziening is deze zorgvuldig maar traag. Waar een kinetische aanval soms een kwestie is van coördinaten intikken en op de knop drukken, is een geavanceerde cyberaanval altijd gebaseerd op een voorafgaande inlichtingenoperatie. Deze kan weken of maanden in beslag nemen. Het betreft het verkennen, penetreren en ongemerkt beheersen van een netwerk, waarbij de aanvalleur de systemen beter zal moeten begrijpen dan de gebruiker. Als een hacker of eenheid ongezien kan bewegen in andermans netwerk, dan is vervolgens het doorbranden van een printplaatje of het omzetten van een schakelaar een fluitje van een cent. De mogelijkheid tot sabotage is per definitie inbegrepen bij digitale spionage, aldus generaal Michael Hayden, voormalig directeur van de NSA. Zo bezien is offensieve cyber een geval van cyberspionage met een kinetische staart.

Maar inbreken en spioneren in andermans netwerk, buiten oorlogstijd of zonder specifiek mandaat, dat mag DCC niet. Dit is namelijk het werk van de Joint Sigint Cyber Unit (JSCU) van de MIVD en AIVD, gemandateerd door de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten (WIV). Het DCC kan geen *malware* in systemen in het buitenland plaatsen om, mocht dit ooit nodig zijn, te gebruiken voor interstatelijke cyberconflict. Hierdoor kunnen hoogopgeleide hackers bij het DCC tot nu toe hun expertise niet inzetten voor hun organisatie, en dreigen te vertrekken naar waar dit wel kan (JSCU) of waar zij beter betaald worden (het bedrijfsleven). Hiernaast komt nog de kwestie van relaties met partnerdiensten en databases. De JSCU heeft deze wel maar kan deze moeilijk delen.

Er zijn twee mogelijke oplossingen: of een nieuw wettelijk kader (een soort WIV) voor het DCC, of een innige samenwerking (of samenvoeging) met de JSCU. Er is voor beide opties wat te zeggen. Nederland is niet het enige land dat hiermee worstelt. Zo is bijvoorbeeld het *U.S. Cyber Command* gehuisvest in hetzelfde gebouw als de NSA in Fort Meade en worden beide geleid door één 'dual hatted' directeur. Voordat Nederland nog meer geld stopt in 'cyber', moet DCC een reëel mandaat krijgen voor offensieve cyberoperaties. Technische capaciteit genereren is één ding; het bestuurlijk en juridisch goed verankeren is minstens zo belangrijk.

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

6 september 2017

Maritiem Evenement 2017

Het Maritiem Evenement vindt dit jaar plaats op woensdag 6 september 2017 in Museum Broeker Veiling in Broek op Langedijk. Na de ontvangst met koffie en een Broekerbol heet de voorzitter van de KVMO, KLTZ Marc de Natris, de aanwezigen welkom. Vervolgens verzorgt een gastspreker een presentatie, zo mogelijk over de actuele situatie bij het Commando Zeestrijdkrachten.



de veiling is er het aperitief met een modeshow van de "Vereniging tot behoud van het Westfries kostuum". Voor hen die zich hiervoor hebben opgegeven wordt daarna een gezamenlijk Indisch buffet verzorgd.

Aanmelden

Alle postactieve en elders actieve leden waarvan de KVMO het e-mailadres heeft, zijn per e-mail voor het Maritiem Evenement uitgenodigd. Bent u KVMO-lid, postactief of elders actief, en heeft u eind juni nog geen e-mail met uitnodiging ontvangen? Neemt u dan svp contact op met het secretariaat van de KVMO. Aanmelden bij voorkeur via de blauwe button 'Aanmelden ME KVMO' op www.kvmo.nl.

Dit kan tot 17 juli 2017. U kunt zich ook aanmelden via het antwoordformulier in de uitnodigingsbrief.

Na een uitgebreide West-Friese koffietafel worden de deelnemers verdeeld in twee groepen. Eén groep maakt een rondleiding door het Veilinggebouw, de andere groep maakt vanuit het veilinggebouw een rondvaart door het Rijk der Duizend Eilanden. Na afloop daarvan nemen de deelnemers plaats op de authentieke veilingbanken van de handelaren en begint de groenteveiling.

Gelukkig gaat het om kleine hoeveelheden: bijvoorbeeld twee komkommers, een bloemkool of twee appels! Na



Bijeenkomst 6 juli 2017

De kansen voor CZSK binnen de adaptieve krijgsmacht

Binnen de nieuwe 'Adaptieve Krijgsmacht' doctrine zal het voortzettingsvermogen van Defensie versterkt moeten worden door nieuwe samenwerkingsvormen aan te gaan met andere actoren in de Nederlandse samenleving, zoals nauwe samenwerkingen met logistieke, infrastructurele of ICT-dienstverleners.

Wat betekent de adaptieve krijgsmacht-gedachte voor de dagelijkse praktijk bij CZSK? Het hoofd van het nieuw gevormde Bureau Flexibele Capaciteit, KLTZ Riekus Hatzmann, zal deze vraag beantwoorden tijdens een presentatie op donderdagavond 6 juli. Hij zal de plannen introduceren en ingaan op de kansen voor de KM. Daarna gaat hij graag met de aanwezigen in discussie. Deze avond, georganiseerd door de Werkgroep Elders Actieven,

is nadrukkelijk toegankelijk voor ALLE leden van de KVMO en de KIM Alumni Vereniging.

Programma

20.00: Ontvangst met koffie/thee
20.15: Welkomstwoord en introductie KVMO
20.20: Presentatie KLTZ H. Hatzmann
21.15: Interactief deel met reacties/vragen
21.45: Afsluitende borrel
22.15: Einde

Locatie Amstelzaal 1, Marine Etablissement Amsterdam, Kattenburgerstraat 7, Amsterdam

Aanmelden via secretaris@kvmo.nl, onder vermelding van 'Aanmelding 6 juli MEA'

In Memoriam

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

Mevr. **E. Pauli-Dyserinck** († 27 mei 2017)
LTZT1 b.d. **G.J. Oude Elferink** († 20 mei 2017)
J.W. Lugard († 29 maart 2017)

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

Afdelingsactiviteiten tweede helft 2017

AFDELING NOORD

27 juni **Afdelingsborrels**
12 sept Locaties : zie www.kvmo.nl, onder activiteiten
31 okt Tijd : 16.00 – 18.30 uur

28 aug **Afdelingsvergaderingen**
16 okt Locaties : zie www.kvmo.nl, onder activiteiten
27 nov Tijd : 16.00 – 18.30 uur

15 aug **Herdenking einde WOII, capitulatie Japan**
Locatie : Monument 'Voor hen die vielen'
Tijd : 11.00 uur

AFDELING ZUID

7 sept **Bezoek Bevrijdingsmuseum Zeeland**
Locatie : Nieuwdorp
Tijd : nnb

15 okt **Mosselmaaltijd**
Locatie : Nieuw- en Sint Joosland
Aanvang : 12.00 uur

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

AFDELING MIDDEN

12 sept **KVMO Borrels**
14 nov Locatie : Bruin Café, PKC, Den Haag
Tijd : 16.30 – 18.30 uur

Het hoofdbestuur van de KVMO verwelkomt haar nieuwe leden!

LTZ1(TD)	E.H.T. de Poorter	ADB	P. Steemers
KAPTMARNS	M.J.S. Huisman	KADB	R.A.H. Aarntzen
ADB	M.E. Halma		

Bereikbaarheid KVMO tijdens zomerperiode

In de maanden juli en augustus is de bezetting van het kantoor van de KVMO beperkt. Het secretariaat is bereikbaar via info@kvmo.nl

DE DEADLINE VOOR HET AANLEVEREN VAN KOPIJ VOOR DE RUBRIEK KVMO-ZAKEN VOOR HET AUGUSTUS NUMMER IS 3 JULI 2017.

De Koninklijke Vereniging van Marineofficieren



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

Hoofdbestuur:
Voorzitter:
KLTZ ing. M.E.M. de Natris
Vice-voorzitter:
KTZ mr. N.A. Woudstra
Secretaris:
LTZ 2 OC (LD) R. Groen
Penningmeester:
KLTZ (LD) H.M.J. van de Burgt
Namens Afdeling Noord
KLTZ (LD) drs. R.J.M. de Leeuw
Namens Afdeling Midden
KLTZ ing. W.P. Groeneveld

Namens Afdeling Zuid
KLTZ (TD) b.d. T.S. van Tongeren
Namens Werkgroep Postactieven
KTZA b.d. mr. M.J. Hellendoorn (wnd)
Namens Werkgroep Elders Actieven
LTZ1 (LD) KMR M. Venema
Namens Werkgroep Jongeren
LTZ2 A.J. Roelofs Msc.
Namens de Werkgroep Genderbeleid
KLTZ M.A.W. Riemens

Afdelingsbesturen:
Noord:
KLTZ (LD) drs. R.J.M. de Leeuw
KLTZ b.d. P.J. van Maurik
KLTZ b.d. B. Fritzsche
LTZ1 (TD) D.G.P. van Geel-
van der Sangen
LTZ1 (TD) P.Y. Handgraaf-Blok

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

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

Caribisch Gebied:
KLTZ (LD) 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.

