Israël en de Hoorn van Afrika

✱ ✱ De vraag, wat Israël wel ertoe mag hebben ✱ bewogen op het terrein van zijn buitenlandse politiek partij te kiezen in de gewapende krachtmeting tussen twee landen die redelijk ver verwijderd liggen van zijn eigen nog steeds omstreden grenzen, heeft menigeen de wenkbrauwen doen fronsen. De aan Ethiopië geleverde hulp ten behoeve van de strijd tegen Somalië moge dan betrekkelijk gering van omvang zijn gebleven, het leveren van wapens aan en het opleiden van specialisten voor een volksdemocratie die eveneens wordt terzijde gestaan door de Sovjet-Unie en „andere socialistische landen" — met name Oost-Duitsland en Cuba — lijkt niet precies het beste argument om de wereld te overtuigen van een onwankelbare pro-Westerse houding. En dat, nu het Israëlische militaire aanschaffingsprogramma ernstige stagnaties riskeert als gevolg van de zwenking in het Amerikaanse beleid inzake het Midden-Oosten. Het moeten dan ook zwaarwegende redenen zijn geweest die de Israëlische autoriteiten hebben doen besluiten de voorkeur te geven aan het door de Sovjet-Unie gesponsorde regime van luitenant-kolonel Mengistoe Haile Mariam in Ethiopië boven dat van de in Westelijke kringen geprefereerde Somalische president, maarschalk Mohammed Siyad Barre.

In de arena van de internationale politiek wordt een opportunistische positiekeuze niet zozeer als iets ongewoons beschouwd, al zullen zij die de buit kunnen binnenhalen dat liever toeschrijven aan „het welslagen van een slagvaardig beleid". Het is immers de taak van de overheid te zorgen voor een optimale behartiging van de nationale belangen en in dat streven desnoods te accepteren dat daartoe tijdelijk een zeker samenwerkingsverband wordt aangegaan met een natie of groep van naties welker belangen in de betrokken sector geheel of nagenoeg parallel lopen aan die van het eigen land, terwijl op andere terreinen van gelijkgerichtheid geen sprake is, ja, soms zelfs onmiskenbare tegenstellingen zich kunnen manifesteren. Daarom is het zaak, ter beantwoording van vragen als in de aanhef dezes gesteld, na te gaan welke belangen het kunnen zijn geweest die de overheid in een zeker geval heeft gepoogd te beveiligen; belangen die klaarblijkelijk het beste konden worden behartigd door vriendschappelijke betrekkingen te (blijven) onderhouden met de partij die de sterkste troeven in handen leek te houden en daardoor de dienst kon uitmaken in het gebied dat bekend staat als de *Hoorn van Afrika*.

De recente ontwikkelingen in dat gebied en in het bijzonder de inmenging van niet-Afrikaanse mogendheden in de strijd tussen Ethiopië en Somalië hebben de werkelijke oorzaken van het geschil enigszins naar de achtergrond gedrongen. De Somalische aanspraken op de Ogadenwoestijn maken slechts een betrekkelijk deel uit van het aanzienlijk grotere pakket territoriale eisen dat de vorming zou moeten mogelijk maken van een Groot-Somalië waartoe — althans volgens het programma van het FLCS (d.i. het Bevrijdingsfront voor de Somalische Kust) — behalve het huidige Somalië ook zouden moeten behoren Afar- en Issaland (met de belangrijke havenstad Djiboeti), een deel van de Rode-Zeekust in de reeds vijftien jaar rebellerende, door Libië gesteunde, Ethiopische provincie Eritrea alsmede een door Somaliërs bewoonde streek in het noordoosten van Kenia die ook al sinds jaar en dag onderwerp is van een zich voortslepend grensgeschil.

De Israëlische interesse nu sproot voornamelijk hieruit voort dat een eventuele machtswisseling in gebieden welke de toegangen tot de Rode Zee beheersen een ernstige bedreiging zou kunnen inhouden voor de vitale belangen van de Joodse staat. Indien namelijk een Israël vijandig gezinde natie of alliantie zich zou meester maken van die strategische posities, zou daarmee de mogelijkheid worden geschapen de Rode Zee te maken tot een „mare clausum" — een zee welke door de beheersende partij wordt beschouwd als behorende tot haar soevereiniteitsgebied, op grond waarvan zij zich gerechtigd acht anderen de vaart daarin te

verbieden — zodat een vergelijkbare situatie zou ontstaan als toen Egypte de vrije vaart van Israëlische koopvaardijschepen door het Suezkanaal verhinderde en met een blokkade van de Straat van Tiran, bij Sjarm-el-Sjeikh, de scheepvaart naar en uit Eilat belette, hetgeen zowel in 1956 als in 1967 een der rechtvaardigingsgronden was van het Israëlische gewapende optreden.

Er zijn derhalve duidelijke redenen voor de Israëlische bezorgheid over wat zich zou kunnen afspelen rond de zuidelijke uitmonding van de Rode Zee, de „Poort der Tranen" zoals de vertaling luidt van de Arabische benaming Bab-el-Mandeb, de zeestraat die de verbinding vormt met de Golf van Aden. Straat Bab-el-Mandeb is maar al te gemakkelijk af te sluiten: de breedte, tussen de Afrikaanse kust benoorden Ras Siyan in Afar- en Issaland en het Arabische schiereiland, bedraagt slechts 26 km; op ongeveer 3 km uit de Arabische kust ligt het ook in vroegere eeuwen reeds van strategisch belang geachte, versterkte eiland Perim dat behoort tot de Volksdemocratische Republiek Jemen. Tussen de Afrikaanse wal en Perim ligt de voornaamste vaargeul die zeer diep is en omstreeks 15 km breed; tussen Perim en de Arabische kust ligt een slechts voor kustvaartuigen geschikte vaargeul. Naar verluidt heeft Jemen bepaalde rechten op het eiland afgestaan aan Egypte, dat de mogelijkheden voor een blokkade in de zeestraat zeer wel besefte: in een op 30 december 1976 in *As-Sayyad* gepubliceerd interview onthulde president Sadat, dat hij tijdens de Jom-Kippoeroorlog in oktober 1973 geen enkele poging had laten ondernemen tot het leggen van een blokkade tegen Eilat bij Sjarm-el-Sjeikh . . . omdat hij de Arabische Binnenzee — dat is de Rode Zee — had doen afsluiten aan het zuidelijke uiteinde! En veelbetekenend voegde hij daaraan toe: „Indien Israël zich anders zou opstellen tegenover ons streven naar vrede, dan wel ons zou provoceren, zou die situatie zich opnieuw voordoen en de toegang tot Eilat andermaal worden geblokkeerd".

Het is eigenlijk wel merkwaardig, dat aan die blokkade in het algemeen weinig ruchtbaarheid werd gegeven, hoewel de parallel met 1956 en 1967 dat toch zeker zou hebben gewettigd. In een zeer lezenswaard artikel in het *Bulletin of the American Professors for Peace in the Middle East* van maart 1977, getiteld „Bab-el-Mandeb: A Potential New Factor in the Arab-Israel Conflict", schreef kolonel b.d. Heymont (US Army) dat de Egyptische blokkade in 1973 werd verzekerd door een torpedobootjager, gesteund door de hoofdzakelijk uit verouderde ex-Sovjet patrouillevaartuigen bestaande mini-marines van de Arabische Republiek Jemen en de Volksdemocratische Republiek (Zuid)Jemen. Volgens deze schrijver kan de zeestraat worden afgesloten hetzij met oorlogsbodems, hetzij met kustartillerie of met beide; hij acht bewapende schepen zeer doeltreffend, omdat zij de ongewapende koopvaarders tot op korte afstand kunnen naderen om die te identificeren dan wel aan te vallen; handelsschepen zijn zelfs kwetsbaar voor aanvallen van bijvoorbeeld barkassen of andere lichte vaartuigen met een bewapening van terugstootloze vuurmonden en raketwapens als het Russische draagbare antitankwapen RPG-7 dat een dracht heeft van circa 500 meter. Ter adstructie van dat laatste verhaalt Heymont van de door Israël gecharterde tanker *Coral Sea*, die in 1971 werd getroffen uit een aanvallende kleine motorboot die onmiddellijk daarna weer verdween: een voortgezette aanval had zeer goed kunnen resulteren in een tot zinken brengen van de tanker, waarbij dan het selectieve karakter van de blokkade zou zijn bevestigd doordat de vaargeul, dank zij de grote diepte ter plaatse, niet voor andere schepen zou zijn versperd.

Maar al besteedden dan de verslaggevers en militaire commentatoren weinig aandacht aan de afsluiting van Straat Bab-el-Mandeb in 1973, de Israëlische oorlogsleiders verloren dat zeker niet uit het oog. Niet alleen was het opheffen van die blokkade — samen met het toestaan van vrije vaart door het nog te heropenen Suezkanaal — één van de voorwaarden waaronder Israël bereid was een staakt-het-vuren aan te gaan ter beëindiging van de Jom-Kippoeroorlog, ook het onder Amerikaanse supervisie tot stand gekomen troepenscheidingsakkoord in de Sinaï (september 1975) vermeldde — in art. 2 — dat de partijen

. . . undertake not to resort to the threat or use of force or military blockade against each other.

En het begeleidende Amerikaans-Israëlische memorandum verduidelijkte nog eens in het bijzonder in art. 14:

The United States Government regards the Straits of Bab el-Mandeb and the Strait of Gibraltar as international waterways. It will support Israel's right to free and unimpeded passage through such straits. Similarly, the United States Government recognizes Israel's right to freedom of flights over the Red Sea and such straits and will support diplomatically the exercise of that right.

Wanneer een eventuele tegenstander werkelijk zou overgaan tot het afgrendelen van Straat Bab-el-

Mandeb zou Israël weinig anders kunnen doen dan eenheden van marine en luchtmacht inzetten. Immers, de zeeëngte ligt ongeveer 2000 km ver verwijderd van het dichtstbijzijnde punt waar zich Israëlische landmachteenheden zouden kunnen ophouden, het zuidelijkste puntje van het Sinaïgebied bij Sjarm-el-Sjeikh. Dat betekent dat in eerste instantie de vraag of een mogelijke blokkade kan worden gebroken afhangt van de actieradius en het vermogen van de middelen van de Israëlische marine, al dan niet gesteund of vervangen door hetgeen de Israëlische luchtmacht ter zake zou kunnen uitrichten. Van de met raketten bewapende *Saar*- en *Reshef*-schepen is bekend dat zij niet in staat zijn zonder tussentijds opnieuw brandstof in te nemen de trip te maken van Sjarm-el-Sjeikh naar Bab-el-Mandeb en terug, zeker niet als onderweg nog gevechten moeten worden geleverd: de *Saar* heeft, bij een snelheid van 15 knopen, een actieradius van 2500 zeemijlen (à 1852 m) maar dat bereik vermindert tot 1000 mijl zodra de snelheid wordt verdubbeld; de grotere *Reshef* kan in totaal 1500 mijl afleggen met een snelheid van 30 knopen, maar ook dat zou niet voldoende zijn om zonder bijtanken weer in de thuishaven te kunnen terugkeren. Of dat brandstoftekort zou kunnen worden verholpen met „wegwerp"-tanks die op de bovenbouw worden gemonteerd, staat nog te bezien. Misschien zou een oplossing kunnen worden gevonden door onderweg naar en uit het actiegebied een haven binnen te lopen... in Ethiopië (!) dan wel bij te tanken uit een tevoren in de Rode Zee gestationeerd bevoorradingsschip, dat zich alsdan uiteraard zou moeten bevinden binnen bereik van F-4E-jagers van bases in de Sinaï en/of van zeestrijdkrachten uit nabijgelegen havens. Maar het zal wel duidelijk zijn dat dergelijke mogelijkheden in hoge mate zullen worden bepaald door de politieke en militaire verhoudingen in de rond de Rode Zee gelegen staten.

Ook afgezien van het brandstofprobleem zal de verplaatsing naar Straat Bab-el-Mandeb niet eenvoudig zijn. De Rode Zee is betrekkelijk smal — circa 225 km in het noorden tot ruim 450 km in het zuiden — de oevers zijn grotendeels onbegroeid en op vele plaatsen onbereikbaar door de uitgestrekte koraalriffen, de navigatie is lastig door de wisselende stromingen, en in het algemeen is er weinig of geen bewolking. Dat alles maakt het zo goed als onmogelijk dat schepen, zelfs de kleinere zoals de 250 ton metende *Saar*-klasse, zich aan vijandelijke luchtwaarneming en -aanvallen onttrekken tijdens een tocht die toch, bij een snelheid van 15 knopen, ongeveer drie etmalen zal duren. Bovendien lijkt de bewapening van de *Saar*- en *Reshef*-klasse niet direct geschikt voor het breken van een blokkade: de nieuwste uitvoeringen zijn bewapend met niet meer dan zeven Gabriëlraketten, twee 76 mm-kanons en een aantal mitrailleurs. Die bewapening bleek tijdens de Jom-Kippoeroorlog zeer doeltreffend tegen de lichtere vaartuigen die de Sovjet-Unie aan de Arabische belligerenten had geleverd, maar ook de Gabriël, met zijn explosieve lading van circa 70 kg, zal waarschijnlijk weinig kunnen uitrichten tegen versterkte kustbatterijen. De resultaten van een maritieme actie tegen de Poort der Tranen zullen dan ook stellig niet opwegen tegen de daaraan verbonden grote risico's.

Een alternatief zou misschien kunnen worden gevonden in de mogelijkheden van het luchtwapen, dat al eerder met succes door de Israëli's werd ingezet tegen op grote afstand gelegen doelen. Maar voor de belangrijkste jagerbommenwerper, de F-4E, zou ditmaal de afstand toch wel te groot blijken: naar de eis toegerust voor een dergelijke opdracht zou hij ongeveer 2000 km kunnen afleggen, hetgeen overeenkomt met de heenvlucht van een basis in de Sinaï naar het doelengebied bij Straat Bab-el-Mandeb. Bijgevolg zou noodzakelijkerwijze „ergens onderweg" moeten worden bijgetankt, hetzij op bases in Ethiopië indien daartoe machtiging zou worden verkregen, hetzij tijdens de vlucht uit speciale toestellen van een type als bijvoorbeeld de KC-135. Voor een dergelijke oplossing beschikt de Israëlische luchtmacht zowel over de middelen als over de ervaring.

In het eerder aangehaalde artikel schetst de schrijver globaal hoe een tanken tijdens de vlucht de actieradius van de Israëlische jagerbommenwerpers zou kunnen vergroten. Omdat een zodanige wijze van optreden grote invloed zou kunnen hebben op de strategische verhoudingen is het goed kennis te nemen van zijn benadering; reden waarom die hier kort wordt samengevat.

Uitgaande van een model met vier aanvalsvliegtuigen en een escorte van vier jagers zou driemaal moeten worden getankt uit twee tankers. Immers, het is de F-4E niet mogelijk te starten met maximaal bewapeningsgewicht plus maximale brandstof; daarom zou met maximale bewapening moeten worden gestart en kort daarna zouden, nog boven door Israël gecontroleerd gebied, de brandstoftanks tot het maximum moeten worden aangevuld. Een zelfde procedure zou moeten gelden voor het jagerescorte, dat uitsluitend voor het luchtgevecht zou zijn bewapend. Het tweede bij-

tanken zou moeten plaatsvinden op een punt waar het voor de vijandelijke jachtvliegtuigen moeilijk opereren is (gelet op de tijdsafstand van hun bases en de gewenste duur van het patrouilleren in die zone) terwijl bovendien moet worden rekening gehouden met de hoeveelheid brandstof die de eigen toestellen behoeven voor het bereiken van en het optreden in het doelengebied en voor de terugvlucht naar een derde bijtankpunt, dat bij voorkeur zal liggen op een zodanige afstand van de Sinaï dat het bijtanken en de terugkeer naar de thuisbasis door extra vliegtuigen kunnen worden beschermd. Zowel voor de heen- als voor de retourvlucht zouden drie uren nodig zijn, de duur van het verblijf boven het doelengebied niet meegerekend. Bijgevolg zou de missie zo kunnen worden geregeld dat de aanvalsvliegtuigen met hun escorte het doelengebied bereiken juist op het ogenblik waarop visuele waarneming mogelijk wordt, zodat het aanvallen op kleinere vaartuigen wordt vergemakkelijkt en voor het opsporen van doelen op de grond niet zozeer op radar behoeft te worden vertrouwd. Het tijdens de duisternis tanken in de lucht levert, volgens kolonel Heymont, geen technische problemen op.

De F-4E, als jager bewapend met een meerloops 20 mm-boordkanon en zo nodig acht lucht-lucht-raketten, en als bommenwerper in staat meer dan zeven ton aan bommen van verschillende types mee te voeren, zou in voorkomend geval zeer goed kunnen worden ingezet voor het breken van een eventuele blokkade van de zuidelijke toegangsweg tot de Rode Zee. Maar daaraan zijn wel grote risico's verbonden, afhankelijk van de politieke en militaire situatie en in het bijzonder van de vraag wat de landen tussen de Sinaï en Straat Bab-el-Mandeb van plan zijn te gaan doen met hun respectieve luchtmachten, voor zover zij die hebben: wanneer er een vooruitgeschoven luchtverdedigingssysteem zou worden opgebouwd, zouden de mogelijkheden voor operaties als vorenbedoeld aanmerkelijk worden verkleind. In de Jom-Kippoeroorlog werd reeds aangetoond dat een dergelijke luchtverdediging alleen maar kon worden uitgeschakeld door de grondtroepen. Misschien wordt daarvoor in de toekomst gebruik gemaakt van raketten, wellicht ook wordt straks een antiradarraket gebezigd voor het storen van het systeem. Hoe het ook zij, voor het huidige ligt Bab-el-Mandeb op de uiterste grens van het bereik van Iraëls militaire macht; en op die grens kan slechts een fractie van zijn totale vermogen tot gelding worden gebracht. Voor een volledig veilig stellen van de Israëlische belangen in dat gebied zou een *coup de main*, metterdaad resulterende in een bezetting van de posities die de Straat beheersen, de beste garanties bieden. Aangezien echter in de moderne tijd niet langer geoorloofd is hetgeen in de vorige eeuw welhaast gebruikelijk was, lijkt de kans daarop voorshands niet groot.

Het is daarom begrijpelijk dat Israël niet slechts belangstelling heeft voor wat er in en rond de Hoorn van Afrika gebeurt, maar daarbij óók partij kiest; een keuze die, zoals in het voorgaande werd verduidelijkt, voor het overgrote deel werd bepaald door de grenzen van zijn militaire machtsbereik.

Maandelijks wordt de Militaire Spectator toegezonden aan alle leden van de Koninklijke Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap.

Ten einde de toezending aan thans nog actief dienende officieren van Land- en Luchtmacht, tevens lid van de Koninklijke Vereniging ter beoefening van de Krijgswetenschap, ook na hun dienstverlating zeker te stellen, wordt belanghebbenden verzocht de secretaris-penningmeester van de Koninklijke Vereniging (Nassaulaan 6, Zoetermeer) in voorkomend geval ter zake in te lichten.