

militaire spectator

WAARIN OPGENOMEN
DE OFFICIËLE
MEDEDELINGEN VAN
DE KONINKLIJKE
LANDMACHT EN DE
KONINKLIJKE
LUCHTMACHT



MS 150

B-26 Marauder
tijdens
bombardement
boven Frankrijk in
de Tweede
Wereldoorlog

(zie blz. 441)



militaire spectator

MAANDBLAD
waarin opgenomen de officiële mededelingen van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht

UITGAVE:
Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap

Secretaris:
Denijsstraat 135, 2551 HJ Den Haag

Ledenadministratie:
K. Doormanlaan 274,
2283 BB Rijswijk

HOOFDREDACTEUR:
W. Walthuis
brigade-generaal der infanterie b.d.

ADJ.-HOOFDREDACTEUR:
H. A. Baaij
commodore van de Koninklijke luchtmacht

REDACTEUREN:
R. B. J. Bongers
majoor der cavalerie
ir. G. M. van der Laan
kolonel van de technische staf
W. C. Louwerse
kolonel van de Koninklijke luchtmacht

drs. J. W. M. Schulten
luitenant-kolonel van de verbindingdienst

CORRESPONDENTIE:
Grote Marktstraat 40, 2511 BJ
Den Haag. Tel. (070) 72 13 68

ABONNEMENTEN:
f 30,-, buitenland f 40,- per jaar.
Losse nummers f 2,75

ADVERTENTIES:
Info-pers. Dubloen 56, 3641 ND
Mijdrecht, tel. (02979) 44 21
Contractprijzen op aanvraag

NADRUK VERBODEN

430 Officiële mededelingen van de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht

431 Monopolie van het streven naar vrede?

433 Enkele aspecten van een scherpe scheiding, door dr. mr. Th. J. Clarenbeek, rechter in de Arrondissementsrechtbank te Utrecht

411 Waardoor de geallieerden de luchtoorlog wonnen, door M. W. A. Weers, kolonel van de Koninklijke luchtmacht b.d.

449 Omgevingsinvloeden op materieel, door B. A. Schelling, majoor vsd van de technische dienst

460 Een vlootbasis in Straat Soenda. Strategisch meesterwerk als twistappel tussen KNIL en Koninklijke marine (II, slot), door prof. dr. G. Teitler, hoogleraar Koninklijk Instituut voor de Marine

476 Boeken

OFFICIELE MEDEDELINGEN

KONINKLIJKE LANDMACHT - KONINKLIJKE LUCHTMACHT

Uit de landmacht- en luchtmachtorders

LaO 61045(51.16/12). Nevenwerkzaamheden als autorij-instructeur (herdruk, mei 1981).

LaO 77020(51.2/114). Duur eerste oefening; groot verlof en klein verlof in afwachting van groot verlof (herdruk, mei 1981).

LuO 79505(23.3/9). Overzicht vredeorganisatie van de KLu (herdruk, mei 1981).

LaO 81006(55.15/17)/LuO 81506(55.15/17). Regeling uitkering t.b.v. werkloze schoolverlaters uit gezinnen van defensiewerknemers in het buitenland.

LaO 81007(55.5/84)/LuO 81507(55.5/81). Regeling ziektekostenvoorziening overheidspersoneel.

LaO 81008(83.4/9)/LuO 81508(83.4/9). Handleiding betreffende de instructiekaart en gevarenklassekaart voor het vervoer van ontploffingsgevaarlijke stoffen over de weg.

LaO 81010(78/482)/LuO 81510(78/169). Interimregeling examens Koninklijke Militaire Academie 1981.

LuO 81504(23.1/95a). Wijziging nominatieve samenstelling commissie van advies voor de benoeming tot cadet bij de onderscheidene opleidingsrichtingen van de KLu.

Lamed 011-70(23.1/60) / Lumed 505-70(23.1/63). Bureau autorisatie en registratie kernenergiewet

en commissie beoordeling aanvragen autorisaties (herdruk, augustus 1981).

Lumed 507-81(83/8). Vervoer voor rijksrekening bij ontslag uit de dienst.

Lamed 013-81(78/477a). Cursus stafdienst/staforiëntatie aan de Hogere Krijgsschool.

Lamed 014-81(78/484). Opleiding tot officier-munitietechnicus.

Lumed 510-81(44/12). Herijk van maten en gewichten enz. (herdruk, juni 1981).

Mededelingen van het Commando Verbindingen Koninklijke landmacht

VS 11-6 (Het (militaire) bericht, 1e druk). Dit voorschrift verschaft informatie over aangelegenheden betreffende het (militaire) bericht en dient als handleiding voor het opstellen ervan.

VS 11-9 (Radiotelegrafieprocedure, 5e druk). De uitgifte van de 5e druk vloeit voort uit wijzigingen op de ACP 124 (C) en voorstellen en adviezen van gebruikers.

VS 11-14 (Adresaanduidingen, verbindingswaarden en standaardtelefoonnummers, 3e druk). De 3e druk werd noodzakelijk ten einde gelijklopende opvattingen

en ondubbelzinnige regels vast te leggen voor het gebruik van adresaanduidingen voor telecommunicatiedoeleinden, verbindingswaarden en standaardtelefoonnummers. Het is gebaseerd op de ACP's 100, 117, 119 en 121 en de STANAGs 5042 en 5046 en vangt VS 11-14 „Adresaanduidingen en codewoorden”, 2e druk.

IK 11-18/1-ats (Memorandum telexprocedure ats, 1e druk). De uitgifte van deze instructiekaart werd noodzakelijk om, vooruitlopend op de aanpassing van VS 11-18, 2e druk, het personeel richtlijnen te verschaffen met betrekking tot de telexprocedure zoals deze ten behoeve van het ats wordt gebruikt.

VS 11-21 (Verbindingen in de KL – netradioverbindingen, 1e druk). Deze druk werd noodzakelijk ten einde de schema's netradioverbindingen aan de huidige situatie aan te passen. Tevens is de nieuwe tekenwijze in overeenstemming gebracht met het gestelde in STANAG 5042. VS 11-21/1 „Verbindingen in de KL, dl 1 – radioverbindingen”, 2e druk is hiermee komen te vervallen.

LF 5005 (Stationslogboek, 4e druk). De uitgifte van een 4e druk vloeit voort uit actualisering en herziening van VS 11-9 „Radiotelegrafieprocedure”, 4e druk en is o.a. gebaseerd op wijzigingen in de ACP 124(C). De 4e druk van het stationslogboek waarvan het model enigszins is gewijzigd, zal eerst worden verstrekt wanneer de 3e druk is verbruikt.

LF 15997 (Lijst verzendgemachtigden, 1e druk). De uitgifte van dit geheel nieuwe legerformulier vloeit voort uit de 1e druk van voorschrift VS 11-6 „Het (militaire) bericht”.

De aandacht wordt erop gevestigd, dat officieren, die maandelijks van Rijksweg de „Militaire Spectator” ontvangen, bij wijziging van hun adres, dit dienen bekend te maken aan de administratie van de eenheid waarbij zij in onderhoud zijn.

Monopolie van het streven naar vrede?

MS Ten tijde van het op schrift stellen van dit editoriaal was nog niet bekend onder welk motto de Vredesweek 1981 zou worden gepresenteerd en wat de feitelijke inhoud is van de gebruikelijke krant die ter gelegenheid van die actie werd verspreid. De ervaringen van de voorbije jaren hebben evenwel geleerd dat de drijvende krachten achter dat appel aan de brede massa van het Nederlandse volk zich concentreren op de emotionele benadering van het gehele probleem. Dat is uiteraard hun goede recht, maar het bedenkelijke is wel dat een gevoelsmatig ingenomen standpunt gewoonlijk de vorming van een rationeel oordeel in de weg staat: een beroep op het geweten, op de liefde tot de medemens, op verzoeningsbereidheid, en dergelijke gevoelens vallen niet gemakkelijk in overeenstemming te brengen met hetgeen in een nuchtere analyse als essentieel wordt gevonden. Een verstandelijke aanpak oogst daarom weinig instemming van hen die weten dat sentimenten geschikt zijn om toehoorders en lezers in zekere zin te immuniseren tegen de rede.

Het heeft weinig zin in deze regelen een weerwoord neer te leggen tegen bepaalde standpunten zoals die worden ingenomen door de vredesbeweging en haar apostelen. Van belang is wel dat hier duidelijk wordt gezegd dat het streven naar een duurzame vrede geenszins mag worden beschouwd als het monopolie van lieden die hun landgenoten willen attent maken op de verschrikkingen van een moderne oorlog en die uit dien hoofde medestanders zoeken voor hun activiteiten ten dienste van de vrede. Immers, als er één categorie is die mag worden geacht bezorgd te zijn om wat er allemaal staat te gebeuren als de wankele vrede zou teloorgaan, dan is het toch wel de groep der dichtstbetrokkenen: de militairen zelf, die welhaast per definitie zijn voorbe-

stemd voor de rol van „spaander” als er eenmaal zou worden „gehakt”.

Die categorie wordt – in de gevoelsmatige aanpak van de vredesdemagogen – gemakshalve bestempeld als het grote struikelblok waarop alle nobele pogingen van de vredelievenden schipbreuk lijden: de „haviken”, waaronder de „duiven” helaas gedoemd zijn te leven in voortdurende onveiligheid. Dat impliceert tevens een ontkennen dat, althans in de verhoudingen waarin de vrije volkeren van het Westen verkeren, de krijgsmacht dient te worden beschouwd als een *investering in veiligheid*. Uiteraard mag het streven naar vrede nooit ontaarden in een aantasten van die investering, omdat zulks onherroepelijk zal moeten uitmonden in een verminderen of zelfs geheel prijsgeven van de te produceren veiligheid. Een dergelijke ontarding laat zich vaststellen in de berucht geworden leuze „De kernwapens de wereld uit, te beginnen uit Nederland”. Het gezonde verstand noopt daarbij reeds aanstonds tot de aantekening dat de realisatie van die leuze, zelfs indien alle naties daaraan eerlijk zouden meewerken, een immens voordeel zou betekenen voor de supermogendheid de Sovjet-Unie, die nog steeds geen enkele indicatie heeft gegeven dat zij bereid zou zijn de door Lenin gegeven missionaire opdracht te verloochenen; en die, mede om die opdracht, een conventioneel overwicht heeft opgebouwd dat in geen enkele relatie meer staat tot hetgeen zij in haar eigen militaire doctrines toereikend acht voor een succesvol te voeren defensieve oorlog!

Tegenover de *kretologie* van een vredesstreven dat de vrede eerder in gevaar dreigt te brengen, dient de *concretologie* te worden gesteld van een ratio zoals deze medio augustus werd verwoord door de secretaris-generaal van het Atlantische bondgenootschap, toen hij in een tv-

interview *in conditionalis* opmerkte dat een dergelijke ontwapening – als voorgestaan door Pax Christi, IKV en hun medestanders – zin zou hebben „... als de wereld goed was, en als morele waarden werden geëerbiedigd...”. Mr. Luns voegde daaraan echter toe, dat de mens helaas niét goed is maar neigt tot het kwade en tot overheersing van zijn medemens.

Voor wie poogt te leven naar zijn christelijke overtuiging, moet deze uitspraak in wezen niets nieuws hebben gebracht. Toch geeft het te denken dat het juist leidlieden uit de kerken zijn die klaarblijkelijk willen ontkennen dat ook de internationale verhoudingen met deze karakterisering moeten worden getekend; die noch oor, noch oog hebben voor wat hun geloofsgenoten in andere lidstaten van het bondgenootschap daarover belijden; en die kennelijk doof en blind zijn voor het klagten van hun mede-christenen wier verdrukking toch een onmiskenbaar teken aan de wand moet zijn. Het is niet alleen aanmatigend, zichzelf het monopolie van het streven naar vrede te willen toeëigenen, het is ook in hoge mate misleidend indien voor dat streven dan aanhang wordt geworven met onjuiste voorlichting, halve waarheden en hele leugens.

Om die reden zal in de volgende uitgave van ons tijdschrift een meer dan gewone aandacht worden besteed aan deze problematiek. Uit een in het november-nummer te publiceren, uitvoerig gedocumenteerde studie van drs. Vermaat zal de lezer zich een duidelijk beeld kunnen vormen van hetgeen verschillende pleitbezorgers van de Nederlandse confessionele vredesbewegingen bezielt. Het is uiteraard niet de bedoeling, munitie aan te dragen waarmee vervolgens het vuur kan worden geopend tegen de waarachtige verkondigers van een eerbare overtuiging als het pacifisme; beoogd wordt slechts, de lezer in staat te stellen een eigen, rationele argumentering te bezigen indien hij eventueel verwickeld zou ra-

ken in een situatie waarin hij zich zou zien geconfronteerd met monopolisten van het vredesstreven.

Nederland heeft een dure prijs moeten betalen toen tijdens de Tweede Wereldoorlog het eche van onze neutraliteitspolitiek bewees dat een klein land op eigen houtje machteloos is als de internationale verhoudingen door een agressor worden verstoord. De daaruit geleerde les deed ons in het naoorlogse bondgenootschap kennen als een betrouwbare bondgenoot. Zodra de lessen van het verleden worden vergeten, of botweg genegeerd, en Nederland zich opwerpt als bezitter van het monopolie van het christelijke geweten, wordt niet alleen de nationale veiligheid andermaal in de waagschaal gesteld maar ook de legitieme belangen der medeleden van de alliantie, zonder dat het totale vraagstuk van *vrede en veiligheid in vrijheid* ook maar één stap dichtert tot zijn oplossing wordt gebracht. De Nederlandse krijgsmacht pretendeert allerm minst zelf en zelfstandig in staat te zijn een dusdanige oplossing te verzorgen. Van enig monopolie is geen enkele sprake, en de Nederlandse militair weet zeer wel dat er méér belanghebbenden zijn die krachtig streven naar een duurzame vrede. Daartoe mogen stellig ook worden gerekend zijn partners in het bondgenootschap. Een reden te meer om ook tegenover hen loyaal te blijven en niét te pogen zelf schone handen te houden ten koste van de anderen, die ongetwijfeld de hunne dan zullen moeten bezoedelen omdat de gemeenschappelijke verdediging en oorlogsvoorkoming tot falen gedoemd is als er gaten in zouden vallen.

Loyaal meedragen in de lasten en meedelen in de taken. Misschien verdient dat toch wel de voorkeur boven het ter tempel gaan om de Heer te danken dat *wij* ten minste niet zijn als degenen die wél . . . !

MS
150

Enkele aspecten van een scherpe scheiding

mr. Th. J. Clarenbeek

rechter in de Arrondissementsrechtbank te Utrecht

Alhoewel de titel van deze bijdrage doet denken aan een verhandeling in een vakblad voor kappers betreft het onderstaande een militair (straf- en tuchtrechtelijk) onderwerp. De op 21 mei 1981 bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal ingediende wetsontwerpen betreffende een totale herziening van het militair straf- en tuchtrecht¹ regelen onder andere:

... een scherpe scheiding in strafrechtelijk te handhaven gedragsregels enerzijds en tuchtrechtelijk te handhaven gedragsregels anderzijds.²

De totstandkoming van de „scherpe scheiding” houdt in dat de zogenaamde oneigenlijke krijgstuchtelijke vergrijpen gaan verdwijnen. Over deze scherpe scheiding en het verdwijnen van het oneigenlijke krijgstuchtelijke vergrijp is reeds eerder geschreven.³

Nu de wetsontwerpen die deze scherpe scheiding moeten realiseren, zijn ingediend, wil ik aan de hand van een paar van de voorgestelde wetsartikelen een aantal aspecten van die scherpe scheiding belichten. Tegelijkertijd wil ik aandacht besteden aan een tweede doel dat men met de wetsontwerpen wil bereiken: „decriminalisering⁴ van de lichte vormen van een aantal delicten uit het Wetboek van Militair Strafrecht. . . , waaronder dat van opzettelijke ongehoorzaamheid aan dienstbevelen.”

¹ *Bijl. Hand. Tweede Kamer* (1980/81)16.813 (R 1165).

² *MvT*, blz. 1.

³ Een geenszins volledige opsomming:

H. H. A. de Graaff — *Een grensverkenning* (oratie). Den Haag (1971)31 e.v.

Jhr. Th. W. van den Bosch — *Beschouwingen over het militaire dienstbevel* (oratie). Zutphen (1976)30.

F. F. Langemeijer — *Aard en functie van het militaire tuchtrecht*. Zwolle (1977)153 e.v.

G. L. Coolen - Pleidooi voor handhaving van het oneigenlijke krijgstuchtelijke vergrijp. *Marineblad* (1981)257.

Op welke wijze willen de indieners van de wetsontwerpen — de minister van justitie en de staatssecretaris van defensie — nu bereiken dat een scherpe scheiding tussen straf- en tuchtrecht ontstaat? Zij verdelen de gedragsregels voor militairen in twee groepen: gedragsregels die de *algemene rechtsorde* beschermen, worden opgenomen in het strafrecht, terwijl gedragsregels waarvan overtreding inbreuk zou maken op de *interne orde* van de krijgsmacht een plaats in het tuchtrecht krijgen. Tot de gedragsregels die de algemene rechtsorde beschermen, behoren (ook) die waarvan overtreding de krijgsmacht in haar primaire taak treft.

De scheiding tussen de twee stelsels is rigoureuus. Een strafbaar feit dat tevens een inbreuk op een tuchtrechtelijke gedragsregel vormt, zal in de toekomst alléén als strafbaar feit mogen worden behandeld.⁵ De militaire strafbare feiten worden opgenomen in een grotendeels herzien Wetboek van Militair Strafrecht (WMS). De tuchtrechtelijke gedragsregels worden opgenomen in de voorgestelde Wet Militair Tuchtrecht (WMT), die de Wet op de Krijgstucht (WK) gaat vervangen. In deze wet worden de tuchtrechtelijke gedragsregels voor de militair opgesomd. Is een bepaalde gedraging van een militair geen strafbaar feit en valt zij ook niet onder een van de gedragsregels van de WMT, dan is geen enkele

⁴ Langemeijer schreef reeds op blz. 151 (³) dat in plaats van decriminalisering was bedoeld „depenalisering”: „Het proces waarbij ten aanzien van bepaalde gedragingen de tot nu toe toepasselijke strafrechtelijke reactie wordt vervangen door een noodzakelijk geachte reactie via een ander stelsel”; deze definitie is afkomstig uit „Strafrecht te-recht”, waarnaar Langemeijer verwijst (een Anthosboek. Baarn (1972)9). Om spraakverwarring te voorkomen zal ik in deze bijdrage blijven spreken over decriminalisering.

⁵ *MvT*, blz. 2, vijfde alinea. Zie ook art. 2 WMT, waaruit dit voortvloeit.

vorm van repressief optreden mogelijk.⁶ Welke de gevolgen van de scheiding voor de krijgsmacht en de militair zullen zijn, is niet met zekerheid voorspelbaar. In deze bijdrage zal ik daarover het een en ander opmerken.

Achtereenvolgens wil ik aandacht besteden aan twee zeer veel voorkomende delicten: opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid en opzettelijke ongehoorzaamheid. Daarna wordt de concurrentie van bevelen⁷ besproken, en afgesloten wordt met een korte verhandeling over een in het nieuwe Wetboek van Militair Strafrecht herhaaldelijk voorkomende open delictomschrijving.

Opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid

De militair, die in de toekomst langer dan 4 dagen opzettelijk ongeoorloofd afwezig is, pleegt het strafbare feit van het voorgestelde artikel 98, aanhef en onder 2^o van het WMS, welk artikel luidt:

Met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar wordt gestraft de militair die zich in tijd van vrede schuldig maakt aan opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid:

1^o . . .

2^o indien de afwezigheid langer dan vier dagen duurt.

Deze militair maakt ook inbreuk op artikel 7 van de voorgestelde WMT:

In strijd met de militaire tucht gedraagt zich de militair, die ongeoorloofd afwezig is.

Nu de militair langer dan 4 dagen afwezig was, zal hij zich — gelet op het systeem van de beide wetten — strafrechtelijk moeten verantwoorden. Een strafbaar feit is onder het nu geldende stelsel eerst aanwezig bij 24 uur opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid, maar dat feit kan krijgstuuchtelijk worden afgedaan als oneigenlijk krijgstuuchtelijk vergrijp. Daarvoor is nodig dat de commanderende officier oordeelt dat de zaak

⁶ De WMT kent een opsomming van gedragsregels. Het nu geldende art. 2 WK geeft een definitie van wat krijgstuuchtelijke vergrijpen zijn en wat als krijgstuuchtelijk vergrijp kan worden afgedaan. Alle gedragingen welke in die definities zijn onder te brengen, zijn krijgstuuchtelijk strafbaar. In de toekomst is dat anders.

⁷ Heden is die geregeld in art. 13 RbdK. Het WMS en de

van zo lichte aard is dat zij buiten strafrechtelijke behandeling kan worden afgedaan (art. 2 onder 2^o WK). Er is nu *geen* absolute grens. Een afwezigheid van een bepaalde duur, mits langer dan 24 uren kan — naar gelang de omstandigheden — op twee wijzen worden afgedaan. Wordt gekozen voor de krijgstuuchtelijke afdoening, dan is de strafrechtelijke niet uitgesloten (art. 57 WK).

Wij zien in ons voorbeeld meteen een geval van decriminalisering. Het strafrecht is teruggetreden. Eerst bij meer dan 96 uren opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid is strafrechtelijke repressie mogelijk.

De scherpe scheiding van straf- en tuchtrecht in het nieuwe stelsel is in ons voorbeeld goed zichtbaar. De grens van 4 dagen is echter arbitrair, de toekomst zal leren of de scheiding op een acceptabele plaats is gelegd. De MvT laat zich overigens niet uit over de vraag waarom nu juist 4 dagen als grens is gekozen.

Aan deze scherpe grens zit een niet te verwaarlozen praktisch nadeel, dat het huidige stelsel met zijn in de praktijk vloeiende grens niet kent: het gevaar bestaat dat de militair, die kórt ongeoorloofd afwezig is (tot maximaal 96 uren) tuchtrechtelijk zal worden gestraft en dat de militair, die iets länger dan 96 uren ongeoorloofd afwezig is het, overigens zeer lichte, strafbare feit dat hij pleegde zal zien geseponneerd. Ik denk tenminste niet dat de leden van het Openbaar Ministerie graag met een zaak van 97 uren ongeoorloofde afwezigheid bij de rechter aankomen. Het OM zal geringe overschrijdingen van de grens (van enkele uren tot misschien een dag) op grond van het opportunitieitsbeginsel niet vervolgen, tenzij daartoe een bijzondere reden is. De commandant *kan* een dergelijke kleine overschrijding van de 96-urengrens niet bestraffen: hij is, nu het een strafbaar feit betreft, absoluut onbevoegd.

De scherpe scheiding houdt het risico in van zeer ongelijke behandeling van vrijwel gelijke gevallen. Invoering van de transactiemogelijkheid voor misdrijven⁸ zal misschien een remedie zijn

WMT regelen alleen het geval van art. 13, 3e lid, RbdK.

⁸ Zie het ontwerp van de „Wet vermogenssancties”. *Bijl. Hand. Tweede Kamer* (1977/78)15.012. Voor misdrijven met een strafbedreiging van maximaal 6 jaren gevangenisstraf kan het Openbaar Ministerie — als het ontwerp wet wordt — een schikking aanbieden, zoals nu ook bij overtredingen geschiedt.

voor dit euvel, hoewel ik niet geloof dat die mogelijkheid wordt geschapen om zeer geringe feiten die — als die transactiemogelijkheid niet bestond — zouden zijn geseponeerd, toch te bestraffen.⁹

Ook bij andere misdrijven, waarbij men een kunstmatige scheiding heeft aangebracht tussen de strafrechtelijk en de tuchtrechtelijk te bestrijden feiten, zal het hier genoemde gevaar van ongelijke behandeling van vrijwel gelijke gevallen bestaan. Bij andere misdrijven is echter (in strijd met wat de wetsontwerpen suggereren door te spreken van een „scherpe scheiding”) de scheidingsgrens niet zo duidelijk aan te geven als bij dit ene — in dit opzicht uitzonderlijke — feit van opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid. Vanouds is in het militaire recht de grens tussen straf- en tuchtrechtelijke behandeling geweest een grens van doelmatigheid.¹⁰ Dat systeem wordt in de nu voorliggende wetswijzigingen verlaten. Het verschil tussen beide genoemde wijzen van afdoening van feiten is slechts graadueel, niet principieel. Het voordeel van het oude systeem is dat geen feiten tussen wal en schip vallen en dat een efficiënte en snelle afdoening mogelijk is.

Opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid wordt ook strafbaar gesteld in artikel 98, aanhef en onder 1^o WMS. Daar wordt bepaald:

Met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar wordt gestraft de militair, die zich in tijd van vrede schuldig maakt aan opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid:

1^o indien daardoor de operationele gereedheid van enig onderdeel van de krijgsmacht dan wel de uitvoering van een operatie of oefening is of kan worden geschaad.

Als de voorwaarde¹¹ is vervuld, is de militair vanaf de eerste minuut van zijn opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid strafrechtelijk vervolgd

⁹ In de MvT op het ontwerp Wet vermogenssancties wordt wel gememoreerd dat de mogelijkheid van transactie in bepaalde gevallen ook seponering zal gaan vervangen (blz. 21). Even verder op dezelfde blz. wordt vermeld dat de transactie zal worden gebruikt „ter vervanging van (voorwaardelijke) seponering”. Ter bevordering van gelijke rechtsbedeling zullen gedetailleerde richtlijnen over de toepassing van de veruimde transactiebevoegdheid worden gegeven (blz. 36). Uit het voorlopig verslag blijkt dat DS'70 vreesde dat zeer veel zaken die voorheen werden geseponeerd nu zullen worden getransigeerd (blz. 12). De militair die een transactie krijgt

baar. Hoewel ook hier de komende transactiemogelijkheid voor misdrijven een terechtstaan voor zeer geringe strafbare feiten zal kunnen voorkomen, moet toch worden opgemerkt dat momenteel in vredetijd — behalve in geval van desertie — een militair nooit strafbaar is alvorens hij 24 uren ongeoorloofd afwezig is geweest. Tot 24 uren heerst thans het tuchtrecht. De scherpe scheiding brengt hier nadeel voor de militair. Decriminalisering is niet het enige resultaat van de wetswijziging.

Opzettelijke ongehoorzaamheid

Kon de scherpe scheiding bij de opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid voorzien in het nieuwe artikel 98, aanhef en onder 2^o WMS eenvoudig worden aangegeven door als grens te nemen het ogenblik waarop 4 dagen zijn verstreken, bij een ander veel voorkomend feit ligt het realiseren van de scherpe scheiding moeilijker.

Decriminalisering zal, zoals wij al zagen, ook plaatsvinden ten aanzien van opzettelijke ongehoorzaamheid. Heden is elke opzettelijke ongehoorzaamheid een strafbaar feit; in de toekomst is dat anders: artikel 15 van de WMT zegt:

In strijd met de tucht gedraagt zich de militair, die een dienstbevel niet opvolgt.

De nieuwe strafwet kent een hele reeks van strafbepalingen betreffende opzettelijke ongehoorzaamheid en ongehoorzaamheid uit onachtzaamheid (artt. 127 t/m 130). Wij beperken ons in het verdere tot de bepalingen van de artt. 127 en 128, eerste lid.¹² De strafwet bepaalt in artikel 127:

De militair, die opzettelijk een dienstbevel niet opvolgt, wordt gestraft:

1^o. met gevangenisstraf van ten hoogste twee jaren, indien daarvan gemeen gevaar voor goederen te duchten is;

aangeboden voor een uiterst korte overschrijding van de 96-urengrens heeft wel een transactie *wegens misdrijf* te zijn laste. In het huidige systeem zou — zeker bij een eerste keer — zijn volstaan met krijgstuchtelijke afdoening.

¹⁰ Zie Langemeijer (3), blz. 148 e.v. Zie ook: jhr. Th. W. van den Bosch en F. F. Langemeijer — Het militaire tuchtrecht, in: *Tuchtrecht*. Zwolle (1975) 134.

¹¹ Zie over deze voorwaarde het vierde deel van dit artikel: Open delictomschrijvingen.

¹² Deze beperking is een praktische; met meer artikelen wordt de paragraaf onoverzichtelijk.

2°. met gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren, indien daarvan levensgevaar voor een ander te duchten is;

3°. met gevangenisstraf van ten hoogste vijf jaren, indien daarvan levensgevaar voor een ander te duchten is en het feit iemands dood ten gevolge heeft.

Artikel 128, eerste lid luidt:

Met gevangenisstraf van ten hoogste een jaar en negen maanden wordt gestraft de militair, die opzettelijk een dienstbevel niet opvolgt, indien daardoor de operationele gereedheid van enig onderdeel van de krijgsmacht dan wel de uitvoering van een operatie of oefening is of kan worden geschaad.

Wij veronderstellen dat het feit niet in tijd van oorlog is gepleegd.

Uit de combinatie van de drie geciteerde artikelen blijkt dat opzettelijke ongehoorzaamheid te allen tijde, soms strafrechtelijk, soms tuchtrechtelijk, kan worden bestraft. De term „dienstbevel” heeft in beide wetten dezelfde betekenis, de vereisten waaraan een dienstbevel moet voldoen laten wij voorlopig even terzijde.

Aangezien een gedraging voorzien in de WMT slechts dan tuchtrechtelijk strafbaar is als die gedraging niet (tevens) een strafbaar feit oplevert¹³ moet de commandant, die wordt geconfronteerd met een geval van opzettelijke ongehoorzaamheid, eerst vaststellen of van een strafbaar feit sprake is. Hij vraagt zich achtereenvolgens af:

— Was door de gedraging levensgevaar voor een ander te duchten en had het feit iemands dood ten gevolge?

— Was door de gedraging levensgevaar voor een ander te duchten?

— Was door de gedraging gemeen gevaar voor goederen te duchten?

— Was door de gedraging de operationele gereedheid van enig onderdeel van krijgsmacht geschaad?

— Kon door de gedraging de operationele ge-

reedheid van enig onderdeel van de krijgsmacht worden geschaad?

— Was door de gedraging de uitvoering van een operatie of oefening geschaad?

— Kon door de gedraging de uitvoering van een operatie of oefening worden geschaad?

Zodra op een dezer vragen „ja” wordt geantwoord, is er sprake van een strafbaar feit. Het geval voorzien in art. 15 WMT doet zich voor als alle vragen met „neen” zijn beantwoord. De commandant zal telkens als hij een geval van opzettelijke ongehoorzaamheid te beoordelen krijgt ten minste¹⁴ de bovenstaande vragenlijst moeten nagaan; een zelfde materieel gebeuren valt namelijk soms wel en soms niet in het strafrecht. Met een voorbeeld kan dit worden verduidelijkt. Een militair, die opzettelijk niet opvolgt het bevel te 10.00 uur met zijn militaire vrachtwagen gereed te staan bij de voorpoort van de kazerne, pleegt een strafbaar feit indien ten gevolge van zijn ongehoorzaamheid en dus afwezigheid aldaar een oefening in de war loopt. Hij zal daarentegen strafrechtelijk níet maar tuchtrechtelijk wél kunnen worden vervolgd indien hij bij de voorpoort van de kazerne moest zijn om een aantal tafels en stoelen in te laden die, omdat zij in de kazerne overtollig zijn, naar een elders gelegen magazijn moeten worden gebracht.

Het gepleegde feit wordt — zoals de memorie van toelichting opmerkt — ingedeeld in het straf- of tuchtrecht naar gelang van het antwoord op de vraag of het feit wél of níet een inbreuk vormt op de primaire taak van de krijgsmacht.¹⁵ Bepalend voor de categorie waartoe het feit behoort, is in deze gevallen het gevolg dat het feit voor de krijgsmacht heeft of kan hebben.

Het lijkt in het algemeen onjuist, aan te nemen dat de bevelontvangende militair zelf zal kunnen bepalen of hij een strafrechtelijk dan wel een tuchtrechtelijk relevant bevel heeft ontvangen; ik vraag mij trouwens af of alle bevelgevers de militairen, aan wie zij bevelen geven, wel omtrent het karakter van de bevelen zullen kunnen inlichten.¹⁶ Ook tijdens oefeningen zal immers

¹³ Art. 2 WMT.

¹⁴ Ten minste; wij hadden namelijk een beperking aangelegd, hij zal in werkelijkheid vaak méér strafbare feiten moeten elimineren.

¹⁵ MvT, blz. 2, vierde alinea.

¹⁶ Vele bevelen worden in de organisatie gegeven ter uitvoering van een bij de bevelgever niet bekend doel. Er moet een bepaalde „klus” worden verricht. Wat het precieze nut voor de organisatie is, zal ook niet elke bevelgever/-ontvanger interesseren; hij laat het werk verrichten, resp. verricht het op-

niet door niet-opvolgen van elk bevel de uitvoering van de oefening (kunnen) worden geschaad. De militair, die een bevel krijgt, hoeft zich evenwel over al deze omstandigheden het hoofd niet te breken: door het bevel – ongeacht het straf- of tuchtrechtelijke karakter – gewoon op te volgen zoals dat behoort, houdt hij alle verwickelingen ver van zich; de problemen ontstaan voor zijn commandant als de militair opzettelijk ongehoorzaam wordt.

Er is echter een complicatie:

Concurrentie van bevelen

Als een militair achtereenvolgens twee of meer onderling tegenstrijdige bevelen ontvangt, moet hij ook in het nieuwe recht het laatst gehandhaafde bevel opvolgen. Het niet-opvolgen van de daaraan voorafgaande bevelen levert geen strafbaar feit op (art. 133 WMS).¹⁷ In art. 17 WMT is voor het tuchtrecht dezelfde hoofdregel opgenomen:

1. laatst gehandhaafde bevel opvolgen,
2. niet-opvolgen van aan dat bevel voorafgaande bevelen is niet strijdig met de tucht.

In beide gevallen zal de militair de op een vorige volgende opdrachtgever moeten wijzen op het (de) voorgaande bevel(en).

Goed en duidelijk geregeld is de concurrentie tussen tegenstrijdige bevelen van strafrechtelijk handhaafbaar karakter en tussen tegenstrijdige bevelen van tuchtrechtelijke aard. De beide soorten bevelen zijn echter niet van gelijke waarde. Het strafrechtelijk te handhaven bevel is van hogere waarde, het beschermt de primaire belangen van de krijgsmacht. De concurrentie tussen bevelen van verschillende soort wordt in de wetsontwerpen echter niet geregeld. Voor een tuchtrechtelijk sanctioneerbaar bevel dat wordt „overruled” door een strafrechtelijk sanctioneerbaar bevel is dat ook niet nodig. Als de militair de hoofdregel volgt, is er niets aan de hand, zelfs niet als hij zich zou vergissen in de waarde van een van de beide bevelen: het laatste bevel behoort te worden opgevolgd.

gedragen werk en daarmee is voor hem de kous af.

¹⁷ Art. 133 WMS (nieuw) luidt: „Een feit bedoeld in de artikelen 127-130 is niet strafbaar indien onderling strijdige dienstbevelen zijn gegeven en het niet opgevolgde dienstbe-

Voor het andere geval, waarin een strafrechtelijk door een tuchtrechtelijk sanctioneerbaar bevel wordt gevolgd, ligt de situatie anders. De indieners van de wetsontwerpen gaan blijkens de MvT (blz. 79, tweede volle alinea) ervan uit dat de laatste bevelgever zijn verstand zal gebruiken en geen tuchtrechtelijk bevel zal handhaven tegenover een militair, die een daarmee tegenstrijdig strafrechtelijk bevel moet uitvoeren. Mocht de bevelgever niet zo verstandig zijn, dan „zal men niet meer kunnen spreken van een rechtens relevant *dienstbevel*”; het is in strijd met het dienstbelang, zo zegt de MvT op blz. 79.¹⁸ Daaruit volgt dan dat de bevelontvanger het bevel kan negeren; bevelen, die geen dienstbevelen zijn, behoeft men niet op te volgen.

De schrijvers van de MvT gaan vooreerst ervan uit – als ik het goed opmerk – dat voor de bevelontvanger en voor de bevelgever onmiddellijk volkomen duidelijk zal zijn welk gewicht elk bevel heeft. Zou dat juist zijn, dan is het maken van een beoordelingsfout vanzelfsprekend onmogelijk. Wij zagen echter dat het niet-opvolgen van bevelen zijn sanctie vindt in tucht- of strafrecht naar gelang van het *gevolg* dat het niet-opvolgen van het bevel o.a. voor de krijgsmacht heeft (artt. 127, 128, en ook 130, lid 1 t/m 4 WMS).¹⁹ Het is absoluut niet juist te denken dat elke militair meteen weet, van welke soort het bevel is dat hij krijgt. Zien wij nog even naar ons voorbeeld van de militair die te 10.00 uur bij de kazernespoort moest zijn: zou hij de stoelen en tafels hebben moeten vervoeren naar de locatie waar zij nodig zijn bij een grote stafoefening, dan zou het niet-opvolgen van het bevel een strafrechtelijke zaak zijn geweest en niet een tuchtrechtelijke, zoals in het voorbeeld. Maar de militair hoeft van de *bedoeling* van het vervoer van de stoelen en tafels niets te weten; hij krijgt opdracht een transport van de ene plaats naar de andere te verzorgen. (Het is zelfs mogelijk dat de stafoefening in of zeer nabij het magazijn wordt gehouden.)

Er zijn natuurlijk situaties, waarin geen redelijk mens twijfelt. Weinigen zullen in oorlogstijd verkeerd kiezen tussen gelijktijdig uit te voeren

vel voorafgaat aan het laatst gehandhaafde.”

¹⁸ Ten onrechte overigens, zoals ik later zal aantonen.

¹⁹ Wij moeten ons tot opzettelijke ongehoorzaamheid beperken.

bevelen een vuurmond af te vuren en de schoenen te poetsen. De problemen ontstaan bij de grensgevallen, waar dwaling over het karakter van een bevel mogelijk is. Nemen wij nu het in de MvT „theoretisch” genoemde geval dat een later gegeven bevel van tuchtrechtelijke aard wordt gehandhaafd tegenover een militair die reeds een daarmee strijdig bevel van strafrechtelijke aard moet uitvoeren. Volgens de MvT is een dergelijk bevel wegens strijd met het dienstbelang „rechtens niet relevant”. *Het bevel is echter rechtens wel degelijk relevant!*

De doelmatigheid van een bepaald bevel in een bepaalde situatie is niet bepalend voor de vraag of een bevel een dienstbevel is^{20, 21}; evenmin is bepalend het antwoord op de vraag of een dienstbevel wellicht strijdig is met een ander dienstbevel. Het bevel, waarom het hier gaat, is een volkomen gaaf en rechtens relevant dienstbevel. Artikel 126 WMS eist namelijk niet dat een bevel het dienstbelang *dient of er niet mee in strijd* is, het eist slechts dat het bevel het dienstbelang *betreft*.²² Als van het tweede bevel kan worden gezegd, dat het het dienstbelang *betreft* en ook voldoet aan de andere eisen van art. 126 WMS, is het objectief gezien een correct bevel. De reden van het niet behoeven/niet mogen opvolgen is hierin gelegen dat een afweging van de belangen, die de beide relevante bevelen dienen, ertoe zal moeten leiden dat het bevel dat het hoogste belang — de algemene rechtsorde — dient, de voorrang geniet boven het bevel dat een lager belang — de interne orde van de krijgs-

macht — dient. Het is logisch dat het bevel met tuchtrechtelijk karakter wijkt voor het bevel met het strafrechtelijke karakter.²³ De afweging van de belangen veronderstelt echter een volledig beheersen van de situatie. De militair, die fout oordeelt en opzettelijk ongehoorzaam wordt aan het strafrechtelijk te sanctioneren bevel omdat hij te goeder trouw meende het tuchtrechtelijke bevel te moeten opvolgen en dat ook deed, verdient in het systeem van deze wetsontwerpen straffeloosheid voor deze opzettelijke ongehoorzaamheid. Deze straffeloosheid wordt hem nu niét gegarandeerd. De rechter zal moeten uitmaken of hier een reële rechtsdwaling aanwezig is. Hij zal in sommige gevallen zelfs afwezigheid van alle schuld (avas) kunnen aannemen. De militair, die te goeder trouw het normale deed — gehoorzamen — heeft het moeilijk. Het is toch te gek: militairen die, te goeder trouw, hen gegeven bevelen opvolgen, zullen in de toekomst slechter eraan toe zijn dan militairen die — overigens ook te goeder trouw — bevelen niét opvolgen; deze laatsten garandeert art. 132 WMS straffeloosheid.²⁴

In de nu geldende wet met haar uiterst eenvoudige regeling van het dienstbevel bevindt zich in de grensgebieden van de rechtmatigheid in feite het enige probleem. Die eenvoudige regeling is daar al zó ingewikkeld dat een militair, die twijfelt of een bevel wel of niet rechtmatig is, het beste doet het bevel maar op te volgen en niet het risico te lopen een strafbaar feit te plegen.²⁵

bevel verliezen omdat het dienstbelang niet wordt gediend. Minderen zouden dan — terecht — kunnen weigeren een bevel uit te voeren dat naar hun inzicht het dienstbelang niet dient. Zou deze redenering van de stellers juist zijn, dan zou elk bevel door de ontvanger kunnen worden getoetst op de vraag of het dienstbelang wel (optimaal) wordt gediend. Zij ontkenden dat echter op blz. 72. Alleen als het bevel het dienstbelang niet *betreft*, mag opvolgen achterwege blijven.

²³ Ongeveer op deze situatie doelt noot¹ op blz. 222 van Van der Hoeven II, waar staat: „Weet echter de mindere dat het eerste hem gegeven bevel eene veel gewichtiger aangelegenheid betreft dan het tweede, en dat uitvoering van het eerste bevel geen uitstel gedooft, dan zal hij dit moeten opvolgen en wegens het verzaken van het latere bevel niet strafbaar zijn.” (H. van der Hoeven — *Militair straf- en tuchtrecht*, dl 2. Den Haag/Leiden (1904).)

²⁴ Het nieuwe art. 132 luidt: „Niet strafbaar is de militair die een feit begaat, genoemd in de artikelen 127-129, indien hij de bevolen gedraging te goeder trouw als onrechtmatig beschouwde.”

²⁵ N. Keijzer — *The military duty to obey* (diss.). Amsterdam (1977)311-312.

²⁰ De MvT zegt op blz. 72, zesde alinea: „Het zou ongewenst zijn de opvolging van dienstbevelen afhankelijk te doen zijn van het oordeel omtrent de doelmatigheid van het bevel.” Dat is correct. In onze casus beoogt de meerdere met zijn bevel een tuchtrechtelijk belang te dienen. Of dat in verhouding tot een strafrechtelijk belang doelmatig en gewenst is, heeft niets te maken met de vraag of het bevel een dienstbevel is. Die laatste vraag beantwoordt het nieuwe art. 126 WMS, 1e lid: „Onder een dienstbevel wordt verstaan een bevel dat enig militair dienstbelang betreft en gegeven is door een daartoe bevoegde meerdere aan een mindere.” Het 2e lid van art. 126 geeft aan wanneer een meerdere „bevoegd” is in de zin waarin dat woord in het 1e lid wordt gebruikt.

²¹ Zelfs een bevel dat het dienstbelang betreft doch een onrechtmatige gedraging opdraagt, is een dienstbevel. De stellers van de MvT erkennen dat op blz. 75 in de tweede alinea van de toelichting op het voorgestelde art. 131. Dat het desbetreffende bevel niet mag worden opgevolgd vindt zijn oorzaak niét in een defect in het bevel, maar in het feit dat de bevolen gedraging verboden is.

²² Zou dat anders zijn, dan kan een bevel zijn karakter van

Om deze twijfelende militair bij een verkeerde keuze te beschermen, wordt in de nieuwe wet artikel 132 opgenomen, niettegenstaande de MvT in feite zegt dat zulks overbodig is.²⁶

De consequentie van hun, uit blz. 79 van de MvT blijkende, verkeerde kijk op het dienstbevel is helaas geweest dat de ontwerpers hebben nagelaten de militair die een verkeerde keuze zou maken uit concurrerende bevelen te hulp te komen. Die hulp behoort alsnog te worden geboden. Nog beter ware het overigens, de scherpe scheiding niet tot stand te brengen, want die is de bron van het kwaad!

Open delictomschrijvingen

Twee maal ontmoetten wij hiervoor de formule.

... indien daardoor de operationele gereedheid van enig onderdeel van de krijgsmacht dan wel de uitvoering van een operatie of oefening is of kan worden geschaad.

Deze formule komt (soms wat uitgebreider dan hier geciteerd) in totaal veertien maal in het nieuwe WMS voor.²⁷

De memorie van toelichting op artikel 128, dat wij voor een deel hiervoor hebben besproken, zegt dat het niet gehoorzamen aan een dienstbevel, als het om militaire belangen gaat, slechts strafbaar dient te worden gesteld als het gaat om *gewichtige* belangen. De MvT vervolgt:

*Zo'n belang bestaat, als de krijgsmacht door de ongehoorzaamheid wordt belemmerd in haar primaire taak. In de gevolgen die in artikel 128 de ongehoorzaamheid tot een strafbaar feit stemmen zijn de gevallen waarin de krijgsmacht die taak vervult limitatief opgesomd.*²⁸

²⁶ MvT, blz. 75, derde alinea van de toelichting op art. 131. Zie de opmerkingen van Van den Bosch in zijn oratie (¹), blz. 23 e.v.

²⁷ Artt. 89, 96, 98, 99, 105, 106, 107, 117, 128, 130, 137, 138, 145, 146.

²⁸ Blz. 73, eerste alinea van de toelichting op de artt. 128 en 129.

²⁹ Zie het gestelde over open normen in: Rummelink — *Hoofdwegen door het verkeersrecht*. Zwolle (1978)22. Een open norm vinden wij ook in art. 2 WK. Wat „onbestaanbaar met de militaire tucht of orde” is, hangt af van het inzicht van de tot straffen bevoegde meerdere; deze vult het begrip in. Zie ook Jörg (³⁰), blz. 63-65. Rummelink spreekt in zijn bewerking van Hazewinkel-Suringa — *Inleiding tot de studie van het Nederlandse strafrecht* (8e dr. Alphen/Rijn

„Limitatief” zegt de MvT. Was het maar waar! Deze vage formule maakt de delictomschrijving waarin zij voorkomt tot een zogenaamde „open delictomschrijving”.²⁹ Een open delictomschrijving laat de rechter vrijheid in het bepalen welk gedrag onder de norm valt.³⁰

De strafbepalingen in het WMS waarin deze formulering voorkomt, maken de scherpe scheiding tussen straf- en tuchtrecht tot iets onwezenlijks. Hoe is vast te stellen wat tot het tuchtrecht behoort als niet exact vaststaat wat tot het strafrecht behoort? De commandant (meestal een niet juridisch geschoolde militair in de rang van eerste luitenant tot luitenant-kolonel) moet, om te kunnen vaststellen of een militair een tuchtvergreep heeft gepleegd, als de hierboven aangehaalde open delictomschrijving bij zijn beoordeling is betrokken, vaststellen wat de rechter *in dit geval* voor inhoud zal geven aan de begrippen: „operationele gereedheid”, „operatie”, „uitvoering van een operatie”, „oefening” en „uitvoering van een oefening”.³¹ Tevens zal hij moeten voorzien hoever de rechter *in dit geval* zal gaan in de interpretatie van „kan zijn geschaad”.³²

Aangezien de commandant in de toekomst absoluut onbevoegd is een strafbaar feit te bestraffen, dient hij zich in geval van redelijke twijfel te onthouden van tuchtrechtelijke bestraffing. Hij toetst het gedrag van de militair achtereenvolgens aan *alle* relevante strafbepalingen. Pas als hij zeker weet dat geen van die bepalingen van toepassing is, is hij bevoegd over te gaan tot tuchtrechtelijke bestraffing. Een conciëntieuze commandant komt, als een open delictomschrijving in enige door hem te elimineren strafbepaling is opgenomen, niet gauw aan tucht-

(1981)) op blz. 93 over „vage normen”. Hij noemt o.a. de artt. 25 WvW, 307 en 308 WvS. Op blz. 53 noemt hij begrippen als „ontucht” en „oneerbaar”.

³⁰ Rummelink (²⁹) is van oordeel dat open normen onvermijdelijk zijn en daarom moeten worden geaccepteerd. Jörg zegt in *Recht voor militairen* (diss. Alphen/Rijn (1979)) op blz. 64: „... van een wetgever (kan) ook niet het onmogelijke worden geëist”.

³¹ De MvT op de wetsontwerpen geeft geen houvast. Er wordt niet getracht de inhoud van deze begrippen aan te duiden. Nu valt — althans naar mijn oordeel — onder het begrip „oefening” zowel een pelotonskaartleesoefening te voet als een legerkorps-FTX of een schietoefening.

³² Als schade niet is ingetreden maar had kunnen intreden, is dus ook een strafbaar feit aanwezig. Hier zijn de grenzen wel heel erg vaag.

rechtelijke afdoening toe. Een open norm is in het strafrecht een moeilijk fenomeen. De rechter redt zich er wel mee, maar ideaal is het niet. Met een open norm is echter niet te werken als deze mede dient tot afgrenzing van een ander rechtsgebied. In de theorie van de wetsontwerpen heeft het tuchtrecht een soort slotfunctie: wat niet het algemeen belang (het hogere belang), maar slechts de interne orde (het lagere belang) betreft, wordt in het tuchtrecht geregeld. In de praktijk van de toepassing van deze wetten zal echter veelal de tuchtrechter (de commandant) eerst moeten beslissen wat het geschonden belang is. Verkeerd kiezen is niet toegestaan. De praktijk is net andersom dan de theorie. Onzekerheid zal er bij open delictsomschrijvingen altijd blijven bestaan, vooral voor de niet juridisch geschoolde commandanten die als eersten moeten bepalen of *dit gedrag in deze situatie* nu wel of niet strafrechtelijk relevant is. Over de keus, die de commandant zal moeten maken tussen strafrechtelijke en tuchtrechtelijke afdoening zei wijlen professor De Graaff reeds:

*... dan is te vrezen dat de commanderende officieren veelvuldiger gedwongen zullen worden tot het ontwarren van juridische puzzles en dat behoort men hen te besparen.*³³

De scherpe scheiding creëert in de praktijk niet-werkbare situaties. Een serieuze commandant komt alleen tot bestraffing als er bij de door hem te beoordelen gedraging absoluut geen „operationele gereedheid”, „oefening” of „operatie” in het spel is of redelijkerwijze kan zijn.

Deze wetswijziging zal in een groot aantal gevallen van opzettelijke ongehoorzaamheid niet decriminaliserend blijken te werken. Dat is *niet* in het belang van de militaire justitiabelen, en dat doel van de wetswijziging wordt dan gemist.

Anderzijds: mocht — nadat de commandant zich van bestraffing had onthouden — de rechter of het OM van oordeel blijken dat de gedraging geen inbreuk is op enige strafbepaling en dat de gedraging niet valt binnen de door hen aan de

open delictsomschrijving gegeven inhoud, dan is er geen enkele sanctiemogelijkheid meer. Het feit is dan „verjaard” (art. 52 WMT). Bovendien zal er zelfs bij sepot — bijvoorbeeld omdat er geen strafbaar feit is — geen sanctiemogelijkheid meer zijn: tuchtrechtelijke afdoening is dan niet meer mogelijk.³⁴

Of dat in het belang van de krijgsmacht is, is op zijn minst discutabel!

In het WMS en in het WSR³⁵ komen meer open delictsomschrijvingen voor. Voor elk van deze kan — zo er ook een tuchtrechtelijke norm bestaat die met het strafbare feit een relatie heeft — dezelfde redenering worden opgebouwd. Een grens tussen straf- en tuchtrecht zal voor een commandant in die gevallen niet altijd met voldoende zekerheid zijn te vinden. Ook bij die delicten zullen problemen kunnen ontstaan. De open delictsomschrijving, waarover wij het hierboven hadden, zal echter zeker (en waarschijnlijk ook frequent) aanleiding geven tot moeilijkheden, veroorzaakt door het willen creëren van een kunstmatige scherpe scheiding op een plaats waar geen voor ieder herkenbare grens ligt.³⁶

Als twee boeren een weiland in twee stukken verdelen, plaatsen zij op de overeengekomen grenslijn paaltjes en spannen daartussen draad. Iedereen kan direct zien welk stuk land aan welke kant van de grens ligt. In de voorgestelde wetswijziging mag/moet de tuchtrechtelijke boer bepalen of hij op zijn eigen stuk grond staat; daarna vertelt de strafrechtelijke boer hem waar *hij* de paaltjes plaatst. Heeft de tuchtrechtelijke boer verkeerd gekozen, dan wordt hem kwalijk genomen dat hij zich op andermans terrein bevindt!

Literatuur

Nota inzake de herziening van het militair tuchtrecht.

Bijl. Hand. Tweede Kamer (1971/72)11.689, stukken 1 t/m 7.

Openbare mondelinge behandeling: *Hand. Tweede Kamer* (1975/76) 4955-4971, 4978-4989.

telijke opzettelijke ongeoorloofde afwezigheid en de strafrechtelijke opzettelijke ongehoorzaamheid af van de tuchtrechtelijke vorm daarvan. Ook andere artikelen van het WMS hebben een tuchtrechtelijk equivalent in de voorgestelde WMT. Die delicten komen minder voor dan de beide hier genoemde.

³³ H. H. A. de Graaff (1), blz. 33. Zie ook zijn: Enige opmerkingen over een minderheidsvoorstel. *Mil. Recht. Tijdschr.* LXIV(1971)321 e.v. (met name 323/324).

³⁴ *MvT*, blz. 2, vijfde alinea.

³⁵ Wetboek van Strafrecht.

³⁶ Deze delictsomschrijving „grens” niet alleen de strafrecht-

Waardoor de geallieerden de luchtoorlog wonnen

M. W. A. Weers

kolonel van de Koninklijke luchtmacht b.d.

Distortions of history often are used to conceal present truths. The number of such distortions concerning air power and its leaders are too numerous even to mention, yet few corrections have been written.

Aldus brigade-generaal Noel F. Parrish, USAF (ret) tijdens zijn voordracht voor het „Eighth Military History Symposium” dat in 1978 door de US Air Force Academy werd belegd. Generaal Parrish is van oordeel dat de invloed van macht in de lucht op historici grotendeels negatief is en het is inderdaad juist dat – hoewel vele facetten van de strijd in de lucht van 1939 tot 1945 bekendheid hebben verkregen – een alles omvattend beeld van de gehele oorlog tot nu toe ontbrak. Het mag dr. R. J. Overy, lector aan het King's College te Londen, dan ook zeker als een verdienste worden aangerekend dat hij een belangrijke stap heeft gedaan om aan deze onbevredigende situatie een einde te maken. Zijn boek „The air war 1939-1945”^[1] wordt door de uitgever de eerste algemene geschiedschrijving van de luchtoorlog in de Engelse taal genoemd. Het is inderdaad een algemene geschiedschrijving, die de gehele oorlogstijd en alle oorlogvoerende naties omvat. Bijgevolg is het boek dan ook (in Overy's eigen woorden) geen „blood and guts”-boek geworden en het behandelt minder de mensen, dan de motieven, doeleinden en keuzes (al moet men opmerken dat juist daardoor de karakters en gezichtspunten van de aanvoerders in de strijd in belangrijke mate zichtbaar worden).

Het voorspel

Het is wellicht goed in herinnering te brengen dat de eerste militaire vliegtuigen rond 1908 in gebruik werden genomen. In 1910 bezat Frank-

rijk reeds een luchtmacht van ruim 200 machines! Een duidelijke doctrine voor het gebruik van het vliegtuig bestond aanvankelijk niet.

Enerzijds waren de mogelijkheden te beperkt en anderzijds ontbrak de ervaring in een „echte” oorlog. Het gevolg was, dat de wildste speculaties de ronde deden. Zo verschenen al in 1906 berichten in de Engelse pers over het gevaar van Duitse luchtaanvallen¹; en ook een boek als „The war in the air” van de bekende schrijver H. G. Wells, dat in 1908 verscheen, bevat levendige beschrijvingen van met grote vloten luchtschepen uitgevoerde terreuraanvallen op civiele doelen. Er verschenen evenwel ook geschriften die van meer werkelijkheidszin getuigden en waarin de militaire mogelijkheden van het vliegtuig nader werden onderzocht. In Duitsland publiceerde R. Martin in 1907 het boekje „Die Eroberung der Luft”, dat overigens naar titel en inhoud veel weg had van het in datzelfde jaar in Parijs verschenen opstel „La conquête de l'air” van de Fransman L. Sazerac de Forge. In Engeland was het o.m. R. P. Hearne, die zich in zijn „Aerial warfare” vooral bezighield met het vliegtuig als wapen tegen grondstrijdkrachten.

De Eerste Wereldoorlog gaf een stormachtige ontwikkeling op het gebied van de luchtvaart te zien. Niet alleen was er een technologische sprong voorwaarts, maar ook ontwikkelde de militaire luchtvaart een eigen structuur en ontstonden er doctrines voor het behalen van een (eventueel plaatselijk en tijdelijk) luchtoverwicht. De reacties waren overigens in de oorlogvoerende landen verre van gelijk. In Frankrijk schonk men ternauwernood aandacht aan de

¹ In het keizerlijke Duitsland ontwikkelde de luchtvaart zich aanvankelijk in de richting van het bestuurbare luchtschip, wegens het grotere bereik en het ruimere draagvermogen.

ontwikkeling van een strategische luchtvloot, in tegenstelling tot Groot-Brittannië en Duitsland. In dit laatste land was men inmiddels teruggekomen van de voorliefde voor het gebruik van luchtschepen als strategische bombardeurs. Vooral in Engeland was men overtuigd van het nut van een strategisch luchtwapen, dat de vijandelijke oorlogsindustrie en het transportsysteem zou kunnen aanvallen. Een man als Hugh Trenchard, na de oorlog de eerste commandant van de Royal Air Force en door de koning in de adelstand verheven, was de drijvende kracht achter de in 1918 geformeerde Engelse „Independent Bombing Force”. Ook in Italië werd een doctrine ontwikkeld, en wel door de bekende generaal-majoor Giulio Douhet in diens, in 1921 verschenen werk „Il dominio dell'aria”[2]. Douhet, die overigens reeds in 1909 de beslissende functie van het luchtwapen in komende conflicten had voorspeld en die vanwege zijn visie wel eens „de Mahan van het luchtwapen” wordt genoemd, heeft vooral later veel bekendheid gekregen. „Waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, is strijd onvermijdelijk”, zo schreef hij. De techniek had zijns inziens gevoerd tot de ontwikkeling van wapens die een verdediger in het voordeel plaatsten, zodat een bewegingsoorlog zou zijn uitgesloten. De grondstrijdkrachten houden elkaar in evenwicht. Men kan de tegenstander slechts op één manier op de knieën dwingen, namelijk door het gebruik van de derde dimensie: het luchtruim. Tegen het vliegtuig is, zo meende hij, geen verdediging mogelijk. Wie derhalve de heerschappij in de lucht oververt, zal kunnen overwinnen; maar wie in de lucht wordt verslagen, zal hopeloos worden overwonnen, aldus Douhet. Bij het uitbreken van de oorlog diende men zo snel mogelijk de vijandelijke luchtmacht op de grond te vernietigen door aanvallen op vliegbases, depots en vliegtuigfabrieken. Nadat aldus de heerschappij in de lucht zou zijn verworven, „aerial forces should direct their offensives against surface objectives with the intention of crushing the material and moral resistance of the enemy”.² Daartoe behoorden óók aanvallen op woonkernen,

² Ontleend aan *Strategy in the missile age* van Bernard Brodie (Princeton, 1965) die in dat boek uitvoerig ingaat op de theorieën van Douhet. Prof. Edward Homze (Univ. of Nebraska) memoreerde in zijn lezing voor het Air Force Acade-

omdat naar het oordeel van Douhet het onderscheid tussen combattanten en non-combattanten is vervallen.

Niet alleen Douhet, maar een groot deel van de mensheid trachtte de ervaringen van de Eerste Wereldoorlog te verwerken. Over de rol van het jonge luchtwapen ontstonden twee stromingen: zij die het vliegtuig beschouwden als een effectief wapen dat in belangrijke mate zou kunnen bijdragen tot het behalen van een overwinning in een toekomstige oorlog en zij die luchtaanvallen als zo onmenselijk beschouwden dat ten koste van alles moest worden getracht deze te voorkomen. De voorstanders van het gebruik van het militaire vliegtuig waren weer in twee groepen in te delen: de ene groep sprak zich uit ten gunste van het strategische luchtbombardement (Douhet, Trenchard, Mitchell); de andere groep meende dat het luchtwapen goede steun zou kunnen verlenen aan de grondstrijdkrachten (resp. zeestrijdkrachten), maar dat het niet bij machte zou zijn zelfstandig een oorlog te winnen. Terugblikkende moet worden vastgesteld dat de voornaamste bron voor de ontwikkeling van de luchtmachtdoctrine in de verschillende landen de ervaringen in de Eerste Wereldoorlog zijn geweest. Daarmee was evenwel ook vastgelegd welk materieel voor de luchtmachten werd aangeschaft.

Hoe dan ook, in 1939 bestond alom de overtuiging dat het luchtwapen „volwassen” was geworden. De volgende oorlog zou, zo niet geheel, dan toch voor een belangrijk deel in de lucht moeten worden uitgevochten. Achteraf beschouwd moet men constateren dat, ten gevolge van een combinatie van militair conservatisme en onvoldoende technologische vooruitgang, de luchtmachten van 1939 niet zo veel méér konden presteren dan de luchtmachten van 1918. De technische ontwikkeling was pas kort voor 1939 met kracht ter hand genomen en de resultaten ervan waren bij het uitbreken van de oorlog nog onvoldoende in de strategische en operationele planning verwerkt. Bijgevolg was de geldende luchtmachtdoctrine voornamelijk gebaseerd op de *bekende inzetmogelijkheden* van

my Symposium, dat vóór 1939 de meeste luchtmachtstrategen Douhet in het geheel niet kenden. Een Franse vertaling van Douhets boek verscheen in 1932, een Duitse in 1935, een Amerikaanse pas in 1942.



Handley Page Halifax*

het vliegtuig. Van een toekomstvisie — waarin bijvoorbeeld werd nagedacht over de inzetmogelijkheden van de in ontwikkeling zijnde straalvliegtuigen — was geen sprake. Hoe zag nu de luchtmachtdocrine in 1939 eruit?

Men kan vier richtingen onderscheiden, die elkaar gedeeltelijk overlappen:

- de samenwerking tussen schepen en vliegtuigen;
- de samenwerking tussen legers en vliegtuigen;
- de onafhankelijke of strategische luchtmacht;
- de luchtverdediging.

In de Verenigde Staten zag generaal Mitchell in het voetspoor van Lord Trenchard in het vliegtuig een offensief wapen bij uitstek. Hij zette zich dan ook volledig in om een van leger en marine onafhankelijke luchtmacht te creëren. Omdat de Verenigde Staten uitsluitend over zee konden worden aangevallen, vormde een vijandelijke vloot de enige feitelijke bedreiging van het land. Mitchell demonstreerde nu dat bommenwerpers in staat waren schepen betrekkelijk gemakkelijk tot zinken te brengen. Helaas — voor Mitchell — trok de leiding van de US Navy daaruit de conclusie dat men behoefte had aan vliegkampschepen, omdat het bereik van aan de wal gestationeerde bommenwerpers te gering zou zijn. Het leger kon dan vliegtuigen aanschaffen voor tactische ondersteuning. In Japan,

waar de geografische situatie met die van de VS vergelijkbaar was, speelde zich een soortgelijk proces af: in 1936 aanvaardde de Japanse marineleiding de theorie van kltz Genda inzake het inzetten van een slagvloot van vliegkampschepen, de zogenaamde „mass carrier strike force”.

In Europa bezat alleen de Britse Royal Navy vliegkampschepen, maar zowel de marineleiding als de (onafhankelijke) Royal Air Force waren sceptisch omtrent de inzetmogelijkheden, en het vliegkampschip bleef daar een stiefkind. Ook de tweede rol van het vliegtuig — de samenwerking met de landmacht — werd in sterke mate bepaald door de militaire traditie en de verhoudingen tussen de krijgsmachtdelen. Algemeen was men het erover eens dat een luchtmacht steun zou moeten verlenen aan de grondstrijdkrachten. De onenigheid ontstond, zodra prioriteiten moesten worden gesteld.

Wanneer, zoals in de Sovjet-Unie, de luchtmacht ondergeschikt was aan de landstrijdkrachten, stond de uitkomst reeds van te voren vast: er ontstonden tactische luchtstrijdkrachten. Ook in Duitsland stond steun aan de grondstrijdkrachten op de voorgrond, want hoewel de Luftwaffe een onafhankelijk krijgsmachtdeel was, bestond de luchtmachtstaf overwegend uit ex-landmacht officieren met hun traditionele denkwijze. In Groot-Brittannië daarentegen was de situatie een geheel andere. De Royal Air Force vormde al sinds 1918 een onafhankelijk krijgsmachtdeel en hoewel de luchtmachtleiding niet blind was voor de noodzaak steun aan het leger te verlenen, stond zij erop dat het operationele bevel over de luchtstrijdkrach-

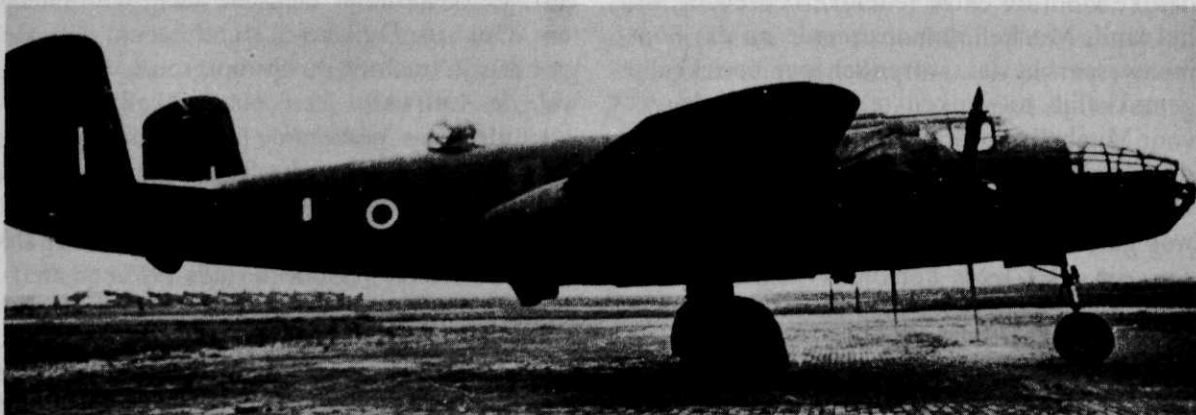
* De foto's bij dit artikel zijn welwillend beschikbaar gesteld door de Sectie Luchtmacht Historie van de Koninklijke Luchtmacht.

ten bij de luchtmacht zou berusten en dat deze de prioriteiten zou vaststellen.

Het strategische bombardement verschilt van het tactische bombardement, omdat het niet rechtstreeks is gerelateerd aan operaties van de grondstrijdkrachten. Het einddoel is hetzelfde: de vijand uiteindelijk te verslaan; het strategische bombardement beoogt echter dat doel te bereiken door de industriële capaciteit van de tegenstander te vernietigen en zijn moreel te breken. De belangrijkste vraag, die zich in de vooroorlogse jaren voordeed, was of het luchtwapen de overgave uitsluitend en alleen met dat strategische bombardement zou weten te bewerkstelligen of dat het strategische bombardement moest worden ingepast in het geheel van acties van alle krijgsmacht delen. Hoe dan ook, in feite konden de theorieën omtrent het strategische bombardement uitsluitend in Groot-Brittannië en in de Verenigde Staten opgeld doen.

Daarnaast bestond er in de jaren '30 in de Royal Air Force ook een stroming die de nadruk wilde leggen op de luchtverdediging. De ontwikkeling van snelle moderne jagers met zware bewapening en de uitvinding van de radar als middel om een vroegtijdige waarschuwing tegen binnenvliegende bommenwerpers te verkrijgen, leken de luchtverdediging met vliegtuigen kansrijk te doen zijn. De Royal Air Force stond in deze opvattingen overigens tamelijk alleen: in de meeste andere landen lag het accent op luchtverdediging met lucht doelgeschut en/of een offensieve taak voor de luchtstrijdkrachten.

B-25 Mitchell



De Tweede Wereldoorlog

De hierboven geschetste situatie vormt het vertrekpunt voor de studie van dr. Overy³, een studie die – zoals gezegd – een algemeen karakter heeft. Daarbij heeft Overy vooral getracht de bredere strategische, economische en wetenschappelijke achtergrond, waartegen het feitelijke oorlogsgebeuren zich afspeelde, te schetsen. Daarbij maakte hij gebruik van eerder verschenen studies, maar ook van oorspronkelijke, sinds kort vrijgegeven documenten uit officiële regeringsarchieven, zoals blijkt uit de uitstekende bibliografie achterin het boek (blz. 240-256).

Dat de betekenis van de luchtoorlog uitstijgt boven het niveau van de militaire strategie, maakt Overy reeds in de inleiding duidelijk. Bij het uitbreken van de oorlog bestond namelijk in brede kringen de indruk dat het verkrijgen van de heerschappij in de lucht slechts eenmaal noodzakelijk was, ongeveer te vergelijken met het vernietigen van een vijandelijke vloot in een zeeslag. De gebeurtenissen in Polen schenen deze opvatting te bevestigen. De Luftwaffe vernietigde de Poolse luchtmacht in een serie aanvallen op vliegvelden en wijdde zich vervolgens aan het geven van directe steun aan de Wehrmacht. Nieuwe gezichtspunten leverde de strijd niet op; ten onrechte, want de Luftwaffe verloor in Polen niet minder dan 285 vliegtuigen met nog eens 279 beschadigd tegen een verlies van 333 Poolse machines ([1], blz. 28). De les die men had moe-

³ Dr. Overy publiceerde al eerder, o.a. het boek *William Morris, Viscount Nuffield*, en verscheidene artikelen over de Luftwaffe en de Nazi-economie.

ten leren, was dat het luchtoverwicht gewoonlijk plaatselijk en tijdelijk zal zijn en dat een blijvend resultaat slechts kan worden bereikt indien een der strijdende partijen bij voortduring overmachtig is; „sheer quantity became a factor capable of achieving domination in the air”, aldus Overy (blz. 2). Slechts geavanceerde industriële mogelijkheden konden het zich veroorloven er een grote luchtmacht op na te houden. Deze conclusie is overigens niet nieuw: reeds in 1949 wees Stefan T. Possony [3] op het grote belang van een ongestoorde aanvoer van grondstoffen en materialen en een goede industriële basis.

De luchtoorlog zelf wordt door Overy behandeld in vier hoofdstukken, waarvan er twee zijn gewijd aan de strijd in Europa („The European air war, September 1939-41” en „The European air war, 1941-45”), een aan de oorlog in het Verre Oosten en een aan het strategische bombardementsoffensief.

Bij het lezen van de titel „The air war in Europe 1939-41” is men onmiddellijk geneigd te denken aan de Battle of Britain en de daarop volgende Blitz. Daarover is inderdaad reeds veel geschreven, zóveel dat in het kader van dit artikel thans daaraan kan worden voorbijgegaan. Deze – terecht grote – belangstelling heeft evenwel ertoe geleid, dat veelal twee aspecten onbesproken blijven die toch ook voor de totale oorlogvoering van groot belang waren, en wel de strijd op en vooral boven zee als middel om een blokkade van Groot-Brittannië te bewerkstelligen, en de strijd in en rond de Middellandse Zee. Overy neemt deze twee aspecten wel in beschouwing. Zijn conclusie, na twee jaren van strijd in de lucht, luidt dat

... the impact of aircraft on the war (...) was both less decisive and less terrible than had been expected before 1939. In combination with the army the Luftwaffe had confirmed that tactical support was an essential component for ground offensives (...). But in many other respects the impact of air power was disappointing and the air theory out of touch with operational reality. ([1], blz. 44)

De Duitse inval in Rusland was „a watershed for the development of the air war” (blz. 47). Beide partijen maakten een massaal gebruik van vlieg-

tuigen, doch uitsluitend (en geheel volgens hun doctrine!) ter ondersteuning van de grondstrijdkrachten. De westelijke geallieerden volstonden niet met de opbouw van uitsluitend tactische luchtstrijdkrachten, maar werkten ook aan de ontwikkeling van het strategische luchtwapen. Het jaar 1941 werd dan ook gekenmerkt door het begin van de doelbewuste aanval op de Duitse macht in de lucht. Vooral nadat aan het einde van 1941 de Verenigde Staten in de oorlog werden betrokken, groeide de kracht van het geallieerde luchtwapen snel. Niettemin bood de Luftwaffe verbitterd tegenstand, waarbij zich de paradox voordeed dat aanvankelijk de – overdag aanvallende – Amerikanen de grootste verliezen leden, maar dat in 1944, toen de Amerikaanse bommenwerpers konden worden beschermd door lange-afstandsjagers (de P-51), de verliezen van RAF Bomber Command door het effectieve optreden van de Duitse nachtjagers sterk toenamen. (Een uitstekende beschrijving van een dergelijke nachtelijke raid en van de zware verliezen die daarbij werden geïncasseerd, treft men aan in het boek „The Nuremberg raid” van Martin Middlebrook.)

Het verschil in benadering tussen de geallieerden en de asmogendheden was wel begrijpelijk. De eersten verkeerden als gevolg van de Duitse overwinningen aanvankelijk in de onmogelijkheid op de gebruikelijke wijze met de Wehrmacht strijd te leveren (behoudens in Noord-Afrika). Wilde men toch de oorlog bij de Duitsers „thuis” brengen, dan moest dat met vliegtuigen gebeuren. De asmogendheden daarentegen hadden in de strijd boven Engeland geen beslissend voordeel kunnen behalen, terwijl het nut van een tactische luchtmacht in alle veldtochten was bewezen. Binnen de Duitse topleiding bestonden wel gedachten over mogelijke alternatieven, maar het bleek niet mogelijk midden in de oorlog op korte termijn de Luftwaffe om te vormen van een „close support force” tot een strijdmacht met een meer strategisch karakter.

In de loop van 1944 was de strijd om de macht in de lucht in feite beslist. Ondanks een toegenomen vliegtuigproductie raakte de sterkte van de Luftwaffe steeds meer achter bij die van de geallieerden. Belangrijker evenwel was, dat de Duitsers niet meer in staat waren voldoende aantal-

len én voldoende getrainde vliegers op te leiden. Alles overwegende stelt Overy dat

... *the lack of attention in doctrine, strategy and preparation given to air defence, bombing and the naval war paved the way not only for the Allied victory in the air but for the land victory as well.* ([1], blz. 47)

De strijd in het Verre Oosten werd gekenmerkt door de nauwe verbinding van macht in de lucht met macht ter zee, en leverde het bewijs voor de juistheid van de eerder in de Verenigde Staten en Japan genomen beslissing over te gaan tot de bouw van vliegkampschepen. Alle strijdende partijen beschouwden een blijvend luchtoverwicht als een essentiële voorwaarde voor het uitvoeren van andere ambitieuze plannen. Dat Japan niet erin slaagde het na de aanval op Pearl Harbour en de Filippijnen verkregen meesterschap in de lucht te behouden, bleek inderdaad te leiden tot zijn nederlaag. Vooral aan Amerikaanse zijde was men van oordeel dat deze nederlaag door middel van strategische bombardementen kon worden afgedwongen. In november 1944 begon het bombardementsoffensief, aanvankelijk in de vorm van precisieaanvallen op economische doelen, maar van maart 1945 af (Tokio, 9 maart 1945) als tapijtbombardementen met voornamelijk brandbommen. De twee atoombommen op Hiroshima en Nagasaki hebben de overgave versneld, maar deze zou toch wel spoedig zijn gevolgd: medio augustus was de oppervlakte die met conventionele bommen was vernield ruim dertig maal zo groot als de door de twee nucleaire wapens veroorzaakte vernielingen! ([1], blz. 100).

In zijn studie wijdt Overy een apart hoofdstuk aan het strategische bombardement. Deze indeling doet in zoverre kunstmatig aan, dat het strategische bombardement een integraal deel was van de luchtoorlog in Europa én in het Verre Oosten, zoals uit het voorgaande blijkt. Toch is een separate bespreking nuttig. Bij het uitbreken van de oorlog waren de meningen over het strategische lufftoffensief sterk verdeeld. Ondanks de theorieën van Douhet weigerden velen te geloven dat vliegtuigen een beslissende rol zouden kunnen spelen in een toekomstige oorlog; en zij

die Douhet wel hadden gelezen, verschilden van mening over de morele toelaatbaarheid van bombardementen, zoals o.a. is aangetoond door George H. Quester [4]. Anderen waren van oordeel dat de industriële en militaire inspanningen, die voor de militaire luchtvaart nodig waren, niet in verhouding zouden staan tot de te behalen resultaten; òf men onderschatte – zoals in Duitsland – de noodzaak van een dergelijke krachtsinspanning. Slechts Groot-Brittannië en de Verenigde Staten hielden hardnekkig vast aan hun plannen.

Aanvankelijk was men aan geallieerde zijde ongerust over de toeneming van de Duitse industriële capaciteit ondanks de zware luchtaanvallen. Na de oorlog is gebleken dat de Duitse plannen voorzagen in een nog veel grotere uitbreiding. De geallieerde aanvallen remden niet alleen de produktie af, maar dwongen de Duitsers bovendien een aanzienlijk deel van hun produktiecapaciteit te bestemmen voor de luchtverdediging. Albert Speer, onder wie de Duitse industriële mobilisatie ressorteerde, sprak zich ook in deze zin uit:

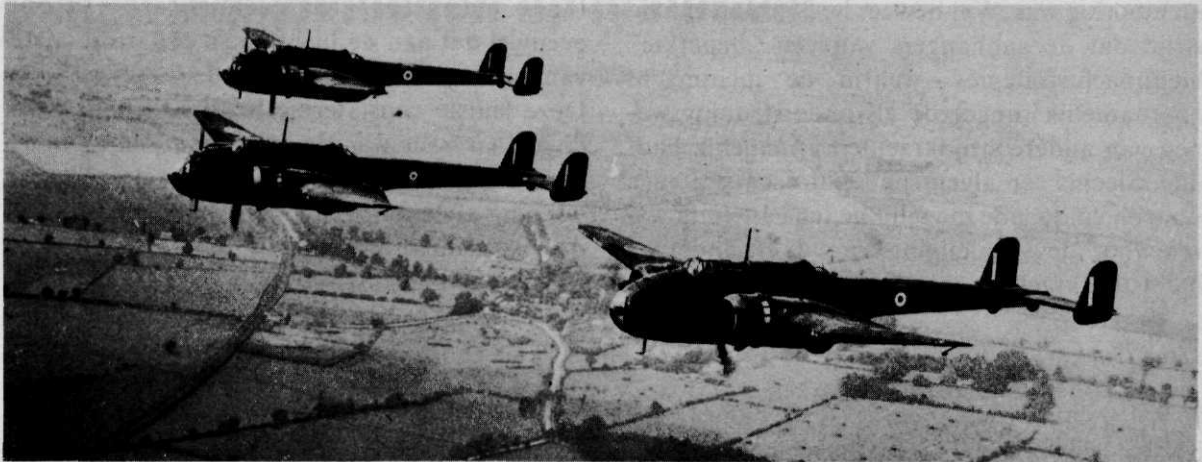
*The American attacks, which followed a definite system of assault on industrial targets, were by far the most dangerous. It was in fact these attacks which caused the breakdown of the German armaments industry.*⁴

Het effect van de Britse nachtaanvallen werd door Speer veel lager ingeschat.

De infrastructuur van de luchtmachten

In het voorgaande werden in vogelvlucht de belangrijkste aspecten van de luchtoorlog van 1939 tot 1945 beschouwd. Het is evenwel de verdienste van Overy dat hij vervolgens ingaat op wat wij de infrastructuur zouden willen noemen: de organisatie, de opleiding en het leiderschap; de economische en wetenschappelijke basis waarop de vliegtuigproduktie rustte; en de inlichtingendiensten. Deze hoofdstukken zijn vooral interessant, omdat daarin duidelijk wordt gemaakt welke beweegredenen, welke mogelijkhe-

⁴ Zie in dit verband: C. Webster en N. Frankland – *The strategic air offensive against Germany*. H. M. Stat. Office, Londen (1961)(IV)383.



Handley Page Hampden

den, maar ook welke beperkingen op de achtergrond meespeelden. Het is niet doenlijk (en zou ook aan het werk van Overy te kort doen) daarop nu diep in te gaan. Een enkel voorbeeld moge volstaan.

De strijd in de lucht bleek de hoeveelheid stafwerk te doen verveelvoudigen. In Groot-Brittannië leverde dat de minste problemen op; daar bestond reeds lang een goede stafopleiding voor luchtmachtofficiëren en bovendien was er een nauwe samenwerking met competente burgers in het Air Ministry. In de Verenigde Staten lag de situatie anders: tot 1941 kende men daar geen aparte luchtmachtstaf en het totale aantal luchtmachtofficiëren bedroeg in 1938 slechts 1600; het probleem werd opgelost door horizontale instroming op hoog niveau, waardoor succesvolle zakenlieden en industriëlen konden worden aangetrokken die de problemen „businesslike” te lijf gingen. In Duitsland waren veel bevorderingen het gevolg van politieke loyaliteit en vriendjespolitiek, wat de bekwaamheid niet altijd ten goede kwam. Het stafwerk moest bovendien geschieden volgens de zeer strenge eisen van de Pruisische staftraditie, en schoot bijgevolg nogal eens te kort. Ter aanvulling van de leemten werden dan menigmaal landmachtofficiëren aangetrokken, waardoor wel de vorm van het stafwerk verbeterde, maar — door gebrek aan specifieke vakkennis — niet de inhoud. In de Sovjet-Unie hadden de door Stalin uitgevoerde „zuiveringen” minder schade berokkend aan de luchtmacht dan aan de andere krijgsmachtdelen, omdat de luchtmacht verhoudingsgewijs

minder officieren van hoge rang telde. Anderzijds was de verzamelde kennis meer van technisch-administratieve aard dan dat zij betrekking had op operationele vraagstukken (zie [1], blz. 134-137).

Een vitale factor in de luchtoorlog vormde de vliegtuigproductie. Niet alleen beschikten de geallieerden over een groter economisch potentieel dan de asmogendheden, maar bovendien wisten zij zeer snel om te schakelen van vredesproductie op een massale industriële mobilisatie. De asmogendheden waren feitelijk beter op de oorlog voorbereid, maar hun totale industriële mobilisatie verliep veel trager, waarbij bovendien een aantal verkeerde prioriteiten werd gesteld. Ook slaagden de geallieerden beter erin de wetenschap in dienst van de oorlog te stellen.

Besluit

Alles overziende kan men de conclusie delen van dr. Overy, als hij stelt dat in de Tweede Wereldoorlog het vliegtuig de legers en de vloten niet heeft vervangen, zoals optimisten geloofden, maar dat toch op een aantal oorlogstonelen macht in de lucht werd tot „the component without which the military machine could not be made to work” (blz. 203). Zijn studie ontkent de overdreven betekenis die de oorlog in de lucht ten tijde van de Tweede Wereldoorlog in de ogen van velen leek te hebben. Men zou kunnen zeggen dat de strijd in de lucht een deel was van de oorlog, maar dat de oorlog niet per se een

luchtoorlog was. Wel bewees het verloop van de strijd dat de aanhangers van een „beperkte” luchtmachtstrategie –waarin de luchtmacht voornamelijk fungeerde als ondersteuningswapen van andere strijdkrachten – ongelijk hadden. Slechts een algemene luchtmachtstrategie, waarbij voldoende mogelijkheden aanwezig waren voor de vernietiging van de vijandelijke luchtsrijdkrachten, bleek doeltreffend te zijn.

Literatuur

1. R. J. Overy – *The air war 1939-1945*. Europa Publ. Ltd., Londen (1980).
2. G. Douhet – *Il dominio dell'aria. Saggio sull'arte della guerra aerea*. Rome (1921); (2e uitg., met een

Deze algemene luchtmachtstrategie vergde evenwel dat aan de luchtmacht een grote mate van autonomie werd toegekend.

Deze laatste constatering heeft ook heden ten dage haar volle waarde behouden: ongeacht de aard van een toekomstig conflict zal een overwinning alleen mogelijk zijn voor de partij, die de vijandelijke lucht- (en ruimte-) macht weet onschadelijk te maken.

2e deel: Institutio Fascista di Cultura, Rome (1927)).

3. S. T. Possony – *Strategic air power*. Washington DC (1949).
4. G. H. Quester – *Deterrence before Hiroshima*. Wiley, New York (1966).



MAAK U NIET BEZORGD

dat u na dienstverlating de

MILITAIRE SPECTATOR

niet meer zult ontvangen:

als lid van de Koninklijke Vereniging ter Beoefening van
de Krijgswetenschap vindt u hem maandelijks in uw bus!

Bovendien driemaandelijks Mars in Cathedra. Voor f 30,- per jaar!

(Buitenland f 40,-)

Snel een briefkaart aan de secretaris

DENIJSSTRAAT 135, 2251 HJ DEN HAAG

en uw bezorgdheid is over!

Omgevingsinvloeden op materieel

B. A. Schelling

majoor vsd van de technische dienst

Menig militair ervaart dat het hem verstrekte materieel soms op de ongelegenste momenten onaanvaardbare gebreken vertoont. Hij zal dan geneigd zijn deze te wijten aan de verzorgende of aan de verwervende instanties: er zou bijvoorbeeld een verkeerde keuze zijn gemaakt. Op hun beurt wijzen de laatsten weer op de ongehoorde ruwheden die de desbetreffende artikelen moesten ondergaan.

In deze beschouwing wordt ervan uitgegaan dat ieder die een taak heeft ten aanzien van gebruik, verzorging of verwerving van materieel, zich daarvan naar beste weten en kunnen kwijt. Er wordt evenwel nagegaan of het binnen het kader van de beschikbare middelen mogelijk is het aantal en de ernst van de gebreken terug te dringen. In het bijzonder wordt daartoe de achteruitgang van het materieel, voor zover deze het gevolg is van beïnvloeding uit zijn omgeving, aan een nader onderzoek onderworpen.

Levensloop van het materieel

Naar de aard van de invloeden, die het materieel tussen tekenplank en verbruik of vuilnisvat ondergaat, onderscheiden wij de volgende belangen:

- fabricage;
- hanteren ten behoeve van vervoer en opslag;
- vervoer;
- opslag;
- onderhoud, inspectie en herstelling;
- gebruik of verbruik.

Deze processen zijn niet chronologisch, en de meeste ervan komen herhaaldelijk voor. Een aantal van de gebeurtenissen, die daarbij plaatsvinden, en waarbij het materieel van zijn omgeving uit wordt belast, wordt hierna geschetst [1].

Fabricage

Ook al worden goederen volgens de overeengekomen specificaties gemaakt, zij zullen niet volledig aan de idealen van het ontwerp beantwoorden. De bij de prototypebeproeving betrokken specimina wijken meestal wel iets af van de uitvoering in serieproductie. Tijdens het fabricageproces kunnen fouten insluipen, zelfs als gevolg van productiecontroles en keuring. Zo kan bij het uitvoeren van maatcontroles de verlaag worden beschadigd.

Hanteren ten behoeve van vervoer en opslag

Het laden en lossen en het verplaatsen van goederen binnen een opslagplaats geschiedt soms met handkracht, maar ook vaak met krachtige en grote mechanische middelen. Een deel van deze handelingen vindt in de open lucht plaats. In oorlogsomstandigheden en tijdens oefeningen gaat dat sneller en ruwer dan in een vredig depot (afb. 1).

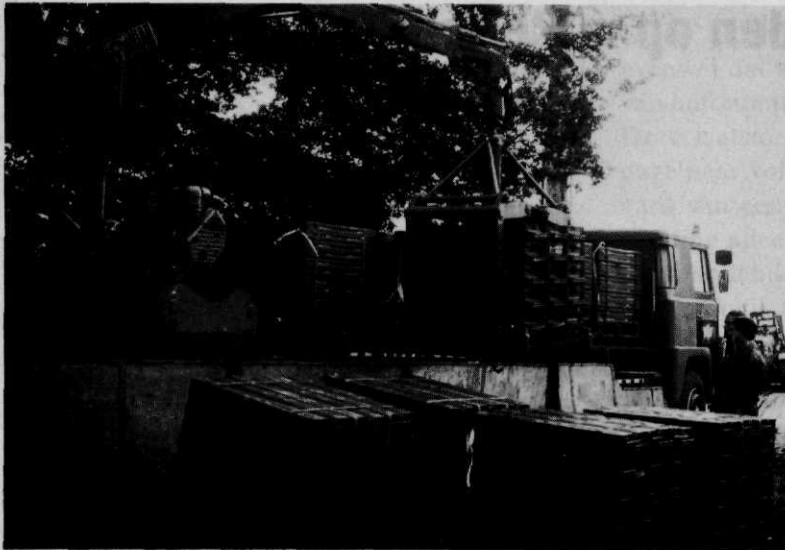
Bij de heersende weersomstandigheden ondergaat het materieel schokken, stoten en trillingen. Veel goederen zijn gepalleteerd. De houten stapelborden zorgen dan voor een gunstige demping van veel kwalijke trillingen.

Vervoer

Er wordt onderscheid gemaakt tussen logistiek vervoer en tactisch vervoer.

Het logistieke vervoer, van fabriek via depots naar aanvullingsplaatsen en soms terug, geschiedt over vrij lange afstanden, over goede wegen met daarvoor geschikte vervoermiddelen. Het is niet wezenlijk verschillend van het civiele vrachtvervoer.

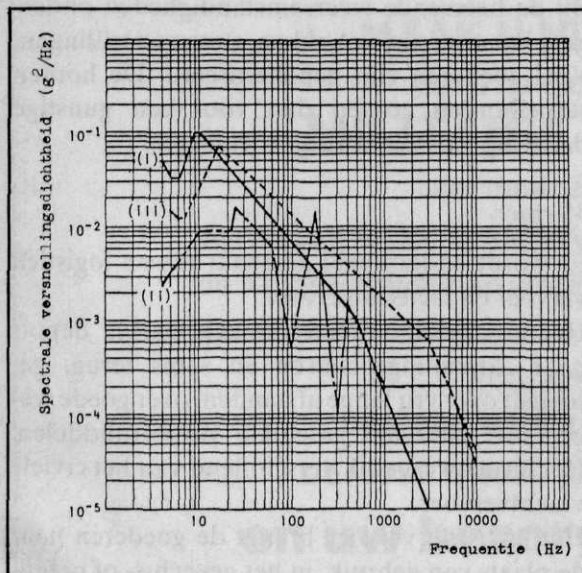
Het tactische vervoer brengt de goederen naar de plaats van gebruik, in het gevechts- of oefen-



Afb. 1 Hanteren met steenauto-laadklem

gebied. Het geschiedt voor een deel in ruw terrein, en de middelen, waarvan wordt gebruik gemaakt, zijn in de eerste plaats bestemd voor de vervulling van een gevechtstaak. Zwaardere belasting dan bij logistieke vervoeren is meestal onvermijdelijk, te meer omdat de meegevoerde uitrusting snel en gemakkelijk inzetbaar moet zijn. Goed beschermende maar lastige verpakking is dan vaak minder welkom.

De te verwachten trillingen en schokken zijn afhankelijk van de gebruikte vervoermiddelen, de wegen, afstanden en snelheden. De karakteristieke eigenschappen ervan kunnen worden bepaald door uitvoering van versnellingsmetingen in laadruimten of op plaatsen waar de artikelen



worden bevestigd. Daaruit kunnen na verwerking van de uitkomsten de aard en de duur van de te verwachten belastingen worden geschat. In de wielvoertuigen zijn de trilbelastingen voornamelijk laagfrequent, tot ca. 100 Hz, met enkele markante intensiteitspieken in de buurt van de resonantiefrequenties van de laadbakken, enz. In rupsvoertuigen, vliegtuigen en helikopters treden trillingen op met frequenties tot 1 à 2 kHz en versnellingen tot 40 à 50 ms⁻² (afb. 2). Voorts ondervinden niet-gestuwde goederen in een laadbak door het zwiepen daarvan vaak heftige schokken, waarbij versnellingen van meer dan 500 ms⁻² geen zeldzaamheid zijn (afb. 3). Bij vervoer van gevaarlijke stoffen moet men rekening houden met de mogelijke gevolgen van ongelukken.

Tijdens vervoer in gesloten laadruimten kunnen, als gevolg van bestraling of uitstraling, de temperaturen waaraan de lading wordt blootgesteld hoger dan wel lager worden dan de heersende omgevingstemperatuur. Op zee bevindt het materieel op schepen zich in een zilte atmosfeer waardoor bijvoorbeeld oppervlaktebehandelingen kunnen worden aangetast.

Artikelen, die op grote hoogte worden vervoerd, worden tegelijkertijd aan lage druk, koude en trillingen blootgesteld.

Afb. 2 Trillingsniveaus in een bepaald pantservoertuig, 90% bovengrenzen met 95% betrouwbaarheid; I: verticaal, II: zijdelings, III: in rijrichting (ontleend aan [9])

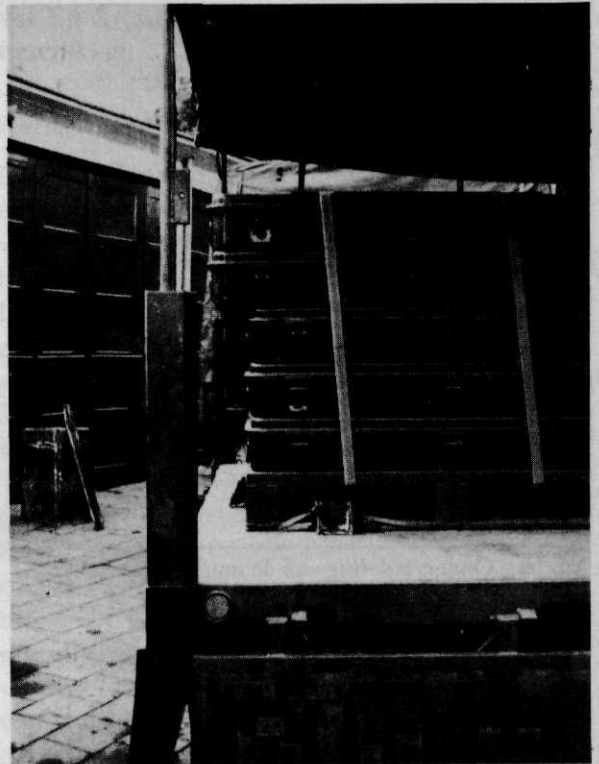
Opslag

Tijdens opslag zijn vooral de weersomstandigheden van invloed: temperatuur, vocht en luchtverontreinigingen, en bij buitenopslag bovendien zonnestraling, neerslag, wind en meegevoerd stof. De uiterste temperaturen kunnen soms verder uiteenlopen dan in de open lucht, afhankelijk van straling en afdekking.

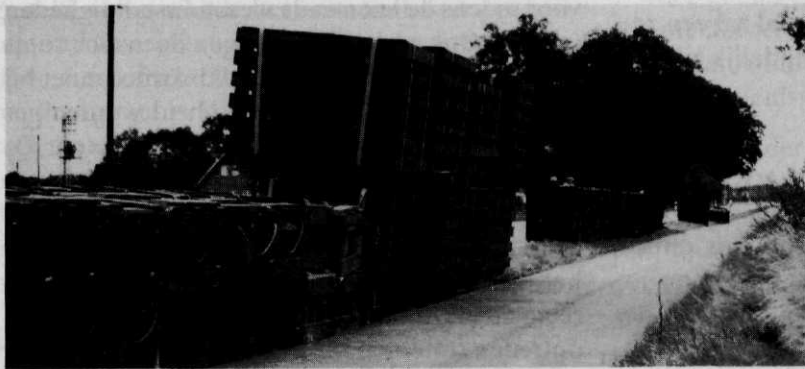
Bijzonder gevoelig of belangrijk materieel geniet soms extra bescherming door opslag onder speciale voorzieningen, zoals luchtconditionering of bliksembeveiliging. Dat laatste wordt toegepast voor munitie; helaas houdt het niet in dat elektrische en elektromagnetische beïnvloeding, zoals afkomstig van radio- of radarzenders en nucleaire explosies, is uitgesloten.

Aantastingen uit het biologische milieu mogen bij opslag van daarvoor gevoelige goederen, bijvoorbeeld levensmiddelen, niet uit het oog worden verloren.

Bij stapeling treden statische mechanische belastingen op (afb. 4).



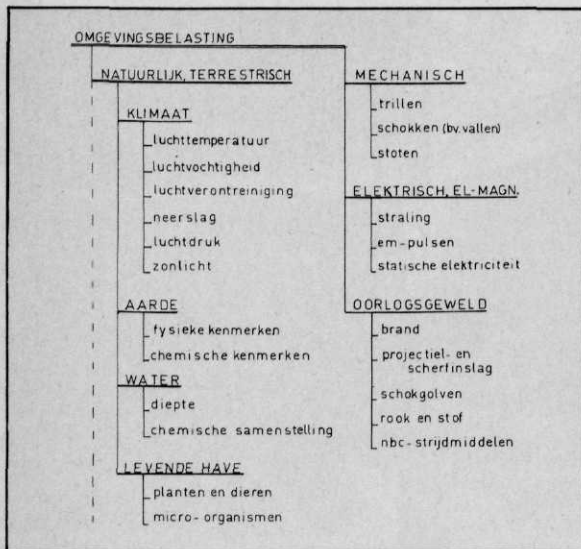
Afb. 3 Pallet na rijproef bij MBA-2



Afb. 4 Opslag te velde



Afb. 5 Gebruik onder ruwe omstandigheden



Afb. 6 Onderverdeling van de omgevingsbelasting

Onderhoud, inspectie en herstelling

Daartoe worden pakmiddelen geopend, bevestigingen losgemaakt, onderdelen vervangen; apparaten worden op werking gecontroleerd. De kwaliteitsvoorzieningen bij deze handelingen kunnen niet altijd even grondig en systematisch zijn als tijdens serieproductie. Veelal zal een zekere mate van degradatie onvermijdelijk zijn.

Gebruik of verbruik

Op het moment dat zij het kwetsbaarst is, wordt de uitrusting het zwaarst belast. Tijdens verplaatsingen in ruw terrein, meestentijds onbeschermd tegen weer en wind, en in het omringende oorlogsgeweld, moet zij voldoen aan de aan het ontwerp gestelde normen. Bij verbruiks-

artikelen doen deze belastingen zich vaak slechts eenmaal, en kortstondig, voor; gebruik-artikelen moeten dat zo vaak mogelijk kunnen doorstaan.

In vredestijd, bij oefeningen, is de oorlogsomgeving slechts in beperkte mate aanwezig.

De uitwerking van het nbc-wapenarsenaal van de mogelijke tegenstanders veroorzaakt een belasting die niet alleen voor de mens maar ook voor alle materieel moet worden onderzocht en geanalyseerd (afb. 5).

Karakterisering van de omgevingsbelasting

Indeling

Teneinde te bepalen welke uitwerking de hierboven genoemde en andere gebeurtenissen op de militaire goederen hebben, worden deze gebeurtenissen gegroepeerd naar het te verwachten effect en naar soort. Zulk een indeling kan eruit zien als weergegeven in afb. 6 (zie ook [2], bijl. E).

Klimatologische belasting treedt voortdurend op, de overige belastingen komen incidenteel voor tijdens de heersende weersomstandigheden (afb. 7). Ook andere belastingen doen zich soms tegelijkertijd voor. In verband daarmee moet bij de beschouwing ervan onderscheid worden gemaakt tussen directe en indirecte effecten. Zo worden bijvoorbeeld stoffen met een smelttraject week bij een bepaalde temperatuur en bieden dan minder weerstand tegen vervorming; het directe effect is het week worden, het indirecte effect is het vervormen wanneer schokken optreden (interactie).



Afb. 7 Extra belasting van een wapensysteem bij lage temperatuur

Veel belastingen zijn meetbaar. De meetresultaten kunnen worden geanalyseerd, zodat zij naar aard en omvang kunnen worden getypeerd en nagebootst.

Duur en frequentie

De aard van de goederen, de plaats en de wijze van inzet, de relatie tot andere goederen en enig toeval bepalen de frequentie, de intensiteit en de duur van de incidentele belastingen. Om te komen tot een redelijke schatting van de te verwachten belastingen zijn uitgebreide onderzoeken en metingen nodig tijdens de levensloop van het materieel, terwijl de uitkomsten zorgvuldig moeten worden verwerkt, rekening houdende met de betrekkelijke betrouwbaarheid daarvan. Tevens moet ertegen worden gewaakt, door gewenning potentiële invloeden over het hoofd te zien.

Uitwerking op het materieel

Wanneer de uit de omgeving stammende dreiging genoegzaam is bepaald, moet worden vastgesteld welke schade het materieel daarvan kan ondervinden. Dat geschiedt in eerste aanleg door theoretische beschouwing, zo nodig in samenhang met praktische metingen. Deze theoretische aanpak heeft altijd de beperking dat zij op een bepaald effect is gericht. Meestal is het daarom noodzakelijk, de gevolgen ook metterdaad te bepalen onder omstandigheden die de praktijk zo getrouw mogelijk benaderen.

Door de complexiteit van de dreiging en de onderlinge verschillen tussen de individuele artikelen zijn de kwalijke gevolgen van de omgevingsinvloeden vaak niet nauwkeurig te bepalen.

Inperken van de achteruitgang

Tijdens alle fasen van de levensloop van een uitrustingsstuk kan er iets worden gedaan aan het verminderen van de nadelige gevolgen van omgevingsinvloeden. Dat kost geld. Meestal zijn een of enkele verbeteringen het meest kosteneffectief. Materieel dat „overall” tegen bestand is – zo het al bestaat – wordt te duur in verhouding tot de belangrijkheid ervan. De gebruiker zal wel enkele gebreken voor lief moeten nemen,

wil hij kwantitatief over voldoende middelen beschikken.

Normstelling

De volmaaktheid is niet van deze wereld. Maar er kunnen wel grenzen voor toelaatbaarheid worden vastgesteld waaraan het materieel op het moment van gebruik zal moeten voldoen. Daartoe dienen eerst de mogelijke gebreken zo goed mogelijk te worden omschreven, en van elk gebrek moet de ernst worden vastgelegd [3]. Dat laatste kan geschieden door normen te kiezen voor een van de volgende grootheden:

- voor afzonderlijke gebreken of groepen van gebreken, in het bijzonder voor artikelen die één keer worden gebruikt: een toelaatbaar percentage gebreken voor het moment van werkelijk gebruik, een zogenaamd aanvaardbaar kwaliteitsniveau (Am.: AQL [4]);
- voor gebreken betreffende artikelen bestemd voor herhaald gebruik: een gemiddelde tijdsduur tussen de opeenvolgende storingen (Am.: MTBF [5]);
- voor gebreken die direct zijn gerelateerd aan een meetbare variabele: grenswaarden voor de ligging en/of de spreiding, dan wel voor betrouwbaarheidsintervallen [6].

In het bijzonder bij vergelijkende beproevingen zal het berekenen van overschrijdingskansen van de gegeven normen betere informatie geven. Aan deze normen zal moeten worden voldaan op het moment van gebruik. Zij moeten dus worden toegepast in samenhang met de te verwachten omgevingsbelasting; in sommige gevallen zal een zekere mate van vermindering van prestaties als gevolg daarvan moeten worden aanvaard.

Omdat de indirecte effecten van omgevingsinvloeden als regel de meeste hinder veroorzaken, kan de eigenschap „voldoende weerstand bieden aan omgevingsinvloeden”, kortweg „omgevingshard zijn”, vaak het beste worden bepaald via deze effecten, dus aan de hand van de gestelde functionele en technische eisen. Daartoe kunnen de bovengenoemde normen op de gebruikelijke wijze worden toegepast.

Hieronder wordt geschetst op welke wijze de omgevingsaspecten aan de orde komen in de

studiefase, tijdens invoering, en bij de nazorg van een materieelproject.

In de studiefase

Bij de vereiste prestaties moeten tevens de omstandigheden waaronder het materieel komt te verkeren, en die waarbij de prestaties moeten worden geleverd, zijn of worden vastgelegd, zodat de te verwachten belastingen kunnen worden verwerkt in de tmt-omschrijving en de opzet van de beproevingen. Voor een deel kan daarbij gebruik worden gemaakt van algemene normen (zie bijvoorbeeld [7] en [8]); soms komen ook belastingen voor die eigen zijn aan het desbetreffende materieel.

Ontwikkeling van nieuw materieel kan ook erop worden afgestemd; daarbij zullen ook het ontwerp van de verpakking en de wijze van belading in belangrijke mate worden bepaald door de te verwachten omgevingsbelasting. Wordt zo het gewenste resultaat niet bereikt, of wordt zulks te kostbaar, dan kan verdere afscherming worden overwogen, bijvoorbeeld door middel van speciale opslag. Beperkende maatregelen voor de gebruiker, zoals het voorschrijven van beschermende kleding, of van minimale afstanden die tot radar-of radiozenders in acht moeten worden genomen, zijn een uiterste middel; dergelijke beperkingen bemoeilijken de actie van de desbetreffende eenheden ten zeerste, of ze worden in het gevecht toch overschreden.

Tijdens de ontwikkeling zal in de eerste plaats worden gelet op werking en uitwerking onder „normale” omstandigheden. Wanneer bevredigende resultaten zijn verkregen, moet worden bepaald of de functies ook nog goed zijn na de te verwachten omgevingsbelastingen.

Vervolgens vindt als regel een (proto)typebeproeving plaats, waarbij deze eigenschappen worden nagegaan. Daarbij dient grondig te worden gecontroleerd of het materieel voldoende omgevingshard is: het dient te worden onderworpen aan een aantal proefgangen, waarbij de te verwachten omgevingsbelastingen zo goed mogelijk moeten worden nagebootst. Om het effect ervan te bepalen, wordt het aldus belaste materieel daarna op functie beproefd of direct onderzocht.

De kans op het ten onrechte afwijzen van een

voldoend produkt en de kans op het ten onrechte aanvaarden van een niet-voldoend produkt moeten beide zo klein mogelijk zijn. Dat kan worden bereikt door een geschikte keuze van het controleniveau, vergroting van de proefseries, en soms door uitbreiding van de beproevingswerkzaamheden. De kosten van de beproeving moeten echter wel in redelijke verhouding staan tot de totale omvang van het project en de relatieve belangrijkheid van het produkt.

Tijdens invoering

De normen, ook ten aanzien van de omgevingshardheid, moeten nu nauwkeurig zijn gedefinieerd, zodat de leverancier de produktiemethoden erop kan afstemmen. Op deze wijze kan hij het materieel tegen een zo gunstig mogelijke prijs aanbieden, omdat zowel de kansen op afkeuringen als de garantieproblemen worden verkleind.

Voorts moet de keuring snel kunnen worden uitgevoerd, en niet te duur worden. Daarom zal na goedkeuring van een voorserie die voldoende omgevingshard is bevonden, bij keuring alléén worden gelet op de omgevingsaspecten die tijdens de produktie uit de hand zouden kunnen lopen. Meestal wordt bij afname de functie gecontroleerd. Soms kan het nodig zijn daarbij bepaalde omgevingscondities na te bootsen, namelijk als de uitkomst van een proef met een onbelast artikel geen voorspelbare relatie heeft tot de uitkomst van dezelfde proef met een belast artikel.

Nazorg

Bij periodieke controles als nazorg moet in het bijzonder worden gelet op die eigenschappen waar achteruitgang kan worden verwacht. De uitkomsten ervan kan men op twee manieren gebruiken: als een soort herkeuring op de van toepassing zijnde gezichtspunten, dan wel om te bepalen of en hoe die eigenschappen zijn veranderd, en om de geconstateerde mate van achteruitgang tevens te benutten als basis voor een voorspelling voor de toekomst. Het voorspellen kan daarbij met behulp van statistische methoden.

Bij het opstellen van proefschema's en keurings-

voorschriften dient men steeds de gewenste betrouwbaarheid van de conclusies af te wegen tegen de kosten van de proefnemingen en van de steekproeven. De eerste uitkomst van een proef levert steeds de meeste informatie op, maar geeft geen enkele betrouwbaarheid aan de schatting. Bij grotere steekproeven neemt het rendement geleidelijk af (afb. 8 en 9).

Werkwijze voor het nabootsen van de omgeving

Wanneer de beproeving of de keuring moet worden uitgevoerd, is er altijd haast. Wil het materieel tijdig kunnen worden ingevoerd, met een redelijke zekerheid omtrent de omgevingshardheid, dan zullen de te verwachten belastingen versneld moeten worden nagebootst. Daarbij moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan.

- De nabootsing moet representatief zijn voor de te verwachten werkelijkheid.
- De proeven moeten reproduceerbaar zijn.
- De uitkomsten moeten geschikt zijn om daaraan een beslissing over het al dan niet aanvaarden van het artikel te ontleen.

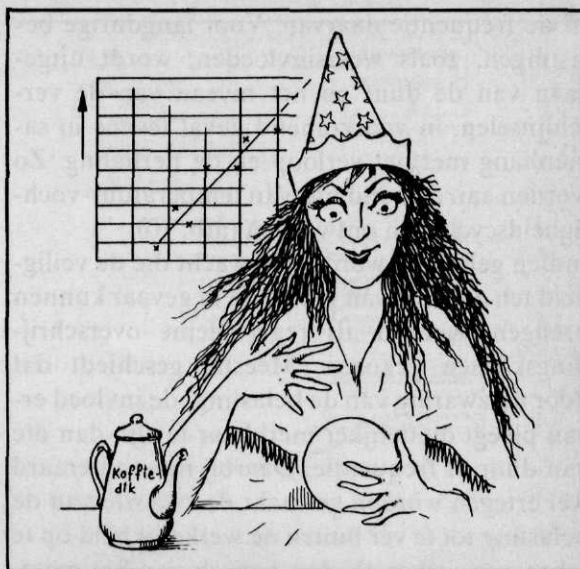
Deze eisen worden hierna enigszins nader uitgewerkt.

Representatieve nabootsing

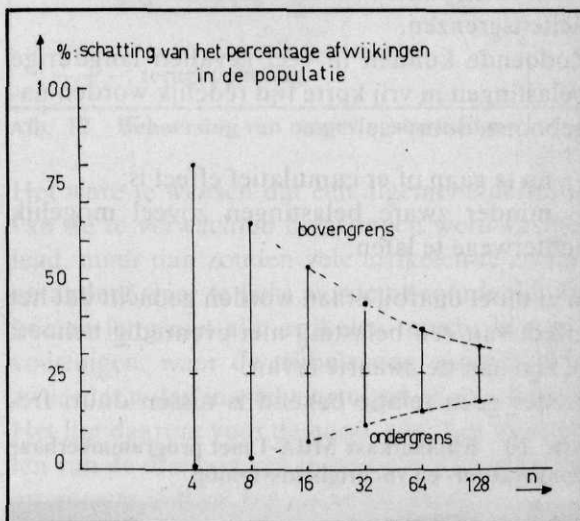
Deze eerste eis levert problemen op, omdat een levensloop van vele jaren in een zo kort mogelijke tijd moet worden samengeperst. Om nu toch een omgevingsbelasting aan te leggen, die niet al te zeer verschilt van de werkelijkheid, wordt de wijze van nabootsing afhankelijk gesteld van het effect. Daarom wordt onderscheid gemaakt tussen:

- belastingen met een tijdelijk effect; het proefobject keert na afloop van de belasting weer in de oorspronkelijke staat terug;
- belastingen met één enkel effect; bij herhaald of langduriger aanbrengen van de belasting worden de gevolgen niet erger;
- belastingen met een cumulatief effect.

Bij de eerste twee groepen behoeft de belasting slechts eenmaal te worden aangelegd. Bij de eerste moet het effect ervan tijdens de belasting



Afb. 8 Alternatieve voorspellingsmethoden: grote betrouwbaarheidsintervallen



Afb. 9 95%-betrouwbaarheidsintervallen (tweezijdig) als functie van de steekproefgrootte n bij 25% afwijkingen in de steekproef (Grotere steekproef: nauwkeuriger schatting)

worden bepaald. De zwaarte van de belasting wordt gekozen als functie van de verwachte frequentie waarmee zij zich zal voordoen en die met een zekere mate van waarschijnlijkheid niet zal worden overschreden.

Belastingen met cumulatief effect worden weer onderverdeeld in kortstondige en langdurige belastingen. Voor kortstondige belastingen, zoals vallen, worden de zwaarte van de proef en het aantal malen dat deze wordt uitgevoerd, bepaald als functie van de te verwachten belasting

en de frequentie daarvan. Voor langdurige belastingen, zoals weersinvloeden, wordt uitgegaan van de duur en het niveau van de verschijnselen, in voorkomend geval tevens in samenhang met het verloop en de herhaling. Zo worden aan de hand hiervan temperatuur-vochtigheidscyclussen ontworpen (afb. 10).

Indien gebreken worden verwacht die de veiligheid ten aanzien van personen in gevaar kunnen brengen, worden als regel kleine overschrijdingskansen gekozen. Meestal geschiedt dat door verzwaring van de belasting; de invloed ervan pleegt duidelijker merkbaar te zijn dan die van duur of frequentie. Daarbij moet uiteraard wel ertegen worden gewaakt de zwaarte van de belasting tot te ver buiten de werkelijkheid op te schroeven, zeker als dan typisch aan het materiaal gebonden grenzen worden overschreden, zoals smeltpunten, doorslagspanningen of elasticiteitsgrenzen.

Zodoende kunnen in veel gevallen langdurige belastingen in vrij korte tijd redelijk worden nabootst, door:

- na te gaan of er cumulatief effect is;
- minder zware belastingen zoveel mogelijk achterwege te laten.

Wel moet daarbij eraan worden gedacht dat het effect van een belasting niet evenredig behoef te zijn aan de zwaarte ervan.

Als er geen relatie bekend is tussen duur, fre-

Afb. 10 Klimaatkast MBA-1 met programmeerbaar temperatuur- en vochtigheidsverloop



Afb. 11 Troepenbeproeving

quentie en niveau, en het effect van de belastingen, is de enige mogelijkheid een beproeving onder praktische omstandigheden. Daaraan kleven echter bezwaren, zoals hierna zal blijken.

Reproduceerbaarheid

Dit is een belangrijke algemene eis voor proefnemingen. Het houdt in dat, als men met een gelijk artikel de proef zou herhalen, de uitkomst — op de natuurlijke spreiding van de gemeten grootte zelf na — gelijk zou moeten zijn. Voor omgevingsproeven impliceert zulks, dat de meetfouten en de door de beproevingsomstandigheden ingebrachte afwijkingen zo gering mogelijk moeten zijn. Dat houdt in dat de ogenschijnlijk aantrekkelijke methode van beproeving onder praktijkomstandigheden niet aan deze eis kan voldoen. Onderzoekingen in de praktijk zijn uiteraard wel nodig om gegevens over de dreiging te verzamelen, en zij kunnen zeer nuttig zijn als toetsing van de laboratoriumproeven. Zij kunnen vaak nuttig worden ingelast bij troepenbeproevingen. Een voordeel is, dat de gebruiker zelf bij de proeven wordt ingeschakeld (afb. 11).

Mits zij goed op de dreiging zijn afgestemd, zijn echter proeven, uitgevoerd met de daartoe geschikte hulpmiddelen, onder gecontroleerde omstandigheden, en met meetinstrumenten waarvan de nauwkeurigheid door kalibratie bekend is, het betrouwbaarst en het doelmatigst.

Conclusies uit de proeven

De beproevingsuitkomsten moeten de gegevens voor de te nemen beslissingen aandragen; zij moeten daarom zo betrouwbaar mogelijk zijn. Bovendien moet ten naaste bij bekend zijn hóe betrouwbaar.

De betrouwbaarheid wordt verbeterd als de

proeven representatief en reproduceerbaar zijn, door een goede proefopzet en door het nemen van een zo groot mogelijk monster. Men moet zich echter steeds ervan bewust zijn dat geen enkele beproeving, hoe zorgvuldig ook uitgevoerd en hoe goed de uitkomsten ook zijn geanalyseerd, aanleiding kan zijn tot volledig zekere uitspraken.

De uitkomsten van de proeven dienen niet alleen te worden benut voor beslissingen over een gegeven vraagstelling. Door systematisch terugkoppeling toe te passen naar de technische eisen, het ontwerp en de uitvoering van het materieel alsook naar de beproevingsmethoden, kan het meeste profijt van deze proeven worden verkregen.

De in de voorgaande paragrafen beschreven handelingen, die verband houden met de omgevingsinvloeden als deel van het kwaliteitsbeleid, zijn weergegeven in afb. 12.

Standaardisatie

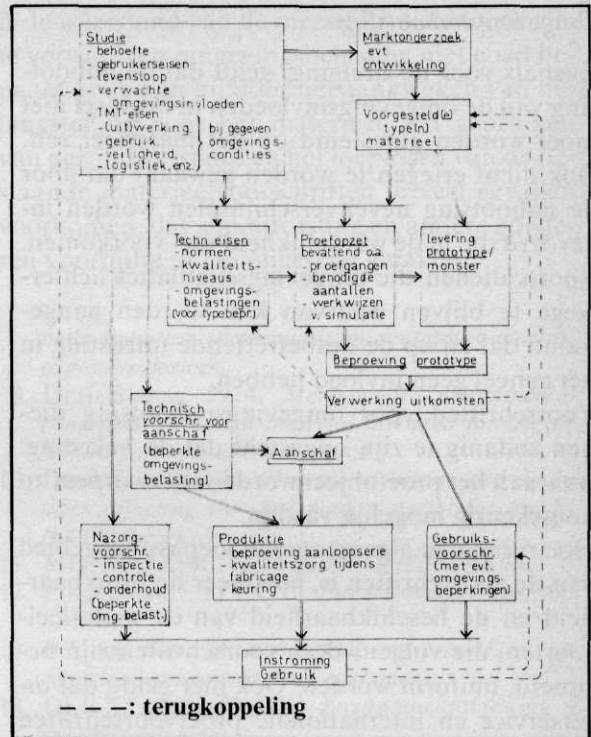
Door de zaken die verband hebben met de omgevingshardheid van het materieel op zinvolle wijze te standaardiseren kan worden bereikt dat:

- alle uitrustingsstukken onder gelijksoortige omstandigheden evenzeer inzetbaar zijn;
- de onderlinge uitwisselbaarheid van gelijksoortige uitrustingsstukken wordt bevorderd;
- de gebruiker beter weet waar hij aan toe is, waardoor de onzekerheid over de invloed van het materieel op het verloop van operaties afneemt;
- de producent doelmatiger kan werken, met voordeel voor defensie en de (nationale) industrie.

Er kan worden gestandaardiseerd op het gebied van het bepalen van de te verwachten belasting, de wijze van uitvoering van omgevingsnabootsing en de beoordeling. Hieronder worden deze gezichtspunten nader belicht.

De belasting

De belasting op een artikel van de omgeving uit is slechts ten dele van het artikel zelf afhankelijk; zij hangt samen met de mate waarin het artikel zijn omgeving beïnvloedt.



Afb. 12 Beheersing van omgevingsinvloeden

Het ware te wensen dat één algemene definitie van de te verwachten belastingen werd vastgelegd, maar dan zouden vele artikelen te zwaar, en andere weer te licht worden beoordeeld. Zo komen lang niet alle artikelen terecht in rupsvoertuigen, waar de trilbelasting aanmerkelijk zwaarder is dan in wielvoertuigen of op schepen. Het ligt daarom voor de hand, voor het vaststellen van de dreiging een indeling in niet te kleine groepen te maken, bijvoorbeeld aldus:

- ten aanzien van klimaat: naar klimaatzone, bepaald aan de hand van de heersende temperaturen en vochtigheid;
- ten aanzien van mechanische belasting: naar wijze van vervoer (schepen, vliegtuigen, wiel- of rupsvoertuigen, spoorwegen) of naar wijze van hanteren (bijvoorbeeld verplaatsen met mechanische hulpmiddelen of dragen op de man);
- ten aanzien van elektrische belasting: naar modus (opslag, vervoer, gebruik, verschieten).

Zoals door vele organisaties is ook door de NAVO de noodzaak van algemene definitie van de te verwachten belastingen voor alle materieel van de drie krijgsmachtindelen onderkend (zie bijvoorbeeld [9] en [10]).

Omgevingsnabootsing

Evenals voor de dreiging, geldt dat de nabootsing van de omgevingsinvloeden in beginsel niet moet worden afgestemd op het materieel zelf. Ook dient ertegen te worden gewaakt dat door de nabootsing nevenverschijnselen worden ingevoerd die in de werkelijkheid niet voorkomen. Voorts dienen die omgevings simulaties achterwege te blijven waarvan kan worden aangetoond dat zij op de desbetreffende uitrusting in het geheel geen invloed hebben.

Voorschriften voor omgevingsnabootsing dienen zodanig te zijn opgesteld dat de belasting, waaraan het proefobject wordt onderworpen, zo nauwkeurig mogelijk vastligt.

Hoe ruimer en algemener het toepassingsgebied van de voorschriften is, hoe meer de bruikbaarheid en de beschikbaarheid van de materieelsoorten, die volgens deze voorschriften zijn beproefd, uniform worden. Ook hier geldt, dat interservice en internationale proefvoorschriften een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de onderlinge uitwisselbaarheid van het materieel; nationaal verkregen beproevingsuitkomsten kunnen dan zonder meer door andere landen worden overgenomen. Algemeen geldende voorschriften komen de doelmatigheid van de beproevingen ten goede en maken deze goedkoper.

Voorschriften voor omgevingsnabootsing dienen omschrijvingen te bevatten van de te volgen werkwijzen, met de bijbehorende meetnauwkeurigheden en proefomstandigheden en, indien belist noodzakelijk, van de te gebruiken beproevingsapparatuur. Verder behelzen deze voorschriften als regel aanwijzingen voor de te volgen proefgangen: opeenvolgende nabootsingen van verschillende omgevingsomstandigheden die samen een deel van, of de volledige levensloop van het materieel moeten weergeven. Economische deelbelangen en het bestaan van bepaalde faciliteiten vormen soms een belemmering voor het tot stand komen van algemeen geldende proefvoorschriften. Onder druk van de behoefte zijn wel enkele meer algemene voorschriften ontstaan (zie bijvoorbeeld [11] t/m [14]). Helaas zijn er nog veel voorschriften van kracht die zijn afgestemd op onderling sterk verschillende omgevingscondities.

Beoordeling

De omschrijvingen van de mogelijke gebreken en de te hanteren normen voor al dan niet aanvaard van het beproefde of gekeurde artikel zijn uiteraard wel aan het materieel gebonden. Onvoorziene gebreken kunnen optreden; deze dienen op grond van de vakkennis van het desbetreffende materieel te worden beoordeeld. Voor sommige militaire artikelen bestaan Stanags (Standard NATO Agreements) die normen bevatten ten aanzien van omgevingsbelastingen.

Wat moet nu worden gedaan?

Van een algemene, systematische aanpak van het probleem is helaas nog geen sprake:

- bij de NAVO-partners en bij de verschillende krijgsmachtdelen bestaat nog steeds geen gelijkgerichte visie;
- bij de verschillende materieelsectoren wordt in veel gevallen weliswaar rekening gehouden met de mogelijke gevolgen van omgevingsinvloeden, maar dat geschiedt als regel geval voor geval, aan de hand van de aanwezige kennis en ervaring, en níét volgens gemeenschappelijke normen.

De tegenwoordige NAVO-organisatie en onze eigen defensiestructuur lenen zich slecht voor zulk een aanpak.

Een NAVO-werkgroep, die niet aan een bepaald type materieel of anderszins is gebonden, zou zich moeten toeleggen op het bepalen en bijhouden van de verwachte omgevingsinvloeden en de bijbehorende beproevingsvoorschriften. Op nationaal niveau moeten de daaruit voortvloeiende Stanags worden verwerkt en zo nodig aangevuld tot een gemeenschappelijk voorschrift voor de krijgsmacht (VGVK), als basisdocument voor alle materieelsectoren. De materiediensten dienen aan de hand daarvan hun aanschaffings- en beproevingsvoorschriften op te stellen.

Eerst dan kan er sprake zijn van een doeltreffend beleid ter beheersing van de omgevingsinvloeden op materieel, zulks ten voordele van de defensiebegroting en ter verbetering van de inzetbaarheid van de krijgsmacht.

Dat alles heeft echter alleen maar zin als ook de

ontbrekende beproevingsapparatuur, waarmee de omgevingsbelastingen kunnen worden nagebootst, goed doordacht en snel wordt aangeschaft.

Ten slotte zij opgemerkt dat de gebruiker zelf in belangrijke mate de schade door omgevingsinvloeden aan zijn materieel kan beperken. Ook al

is de weerstand van de meeste artikelen tegen de te verwachten omgevingsbelasting niet goed bepaald, toch kan hij door het aankweken van belangstelling voor het materieel, het gebruiken van gezond verstand en het toepassen van de bestaande materieelvoorschriften in veel gevallen voorkomen, dat zijn uitrusting en andere goederen voortijdig in het ongereede geraken.

Literatuur

1. AMCP-706-series. *Engineering design handbooks, Environmental series.*
2. Vaste order DMKL 5-9. *Procedure betreffende realisatie van materieelprojecten.*
3. Vaste order DMKL 7-24. *Instructie inzake de uitvoering van het kwaliteitsbeleid.*
4. MIL-STD 105D. *Sampling procedures and tables for inspection by attributes.*
5. MIL-STD 781C *Reliability qualification and production acceptance tests; Exponential distribution.*
6. MIL-STD 414. *Sampling procedures for inspection by variables for percent defective.*
7. Stanag 2831. *Climatic environmental conditions affecting the design of material for use by NATO forces in a ground role.*
8. Doc AC/258/D/298. *Hazards from electromagnetic radiation to ammunition containing electro-explosive devices.*
9. Draft-Stanag 2914. *Mechanical environmental conditions to which material intended for use by NATO forces could be exposed.*
10. Draft-Stanag 2895. *Climatic environmental conditions affecting the design of material for use by NATO forces.*
11. MIL-STD 810C. *Environmental test methods.*
12. Finabel-conv. nr 2.C.10. *Sur les essais d'environnement.*
13. IEC-68. *Basic environmental test procedures for electrical components and equipment.*
14. DEF-STAN 07-55 (UK). *Environmental testing of service equipment.*
15. A. Zahner — *Umweltprüfung von Munition. Wehrtechnik (1973)(12)456.*

MS
150

Een vlootbasis in Straat Soenda

Strategisch meesterwerk als twistappel tussen KNIL en Koninklijke marine

prof. dr. G. Teitler

hoogleraar Koninklijk Instituut voor de Marine

(II, slot van blz. 412)

De Zutpheneilanden en Merak

Het plan voor een vlootbasis in Straat Soenda werd in 1913 geopperd door kolonel De Greve.⁶⁸ In een uitvoerige brochure betoogde deze invloedrijke officier (niet lang daarna tot Chef van de Generale Staf van het Nederlands-Indische leger benoemd) dat zelfs een moderne slagvloot als voorgesteld door de staatscommissie het niet tegen Japan zou kunnen opnemen.⁶⁹ Toch wens- te ook hij een krachtige vloot voor Indië te be- houden. Ten eerste om terug te slaan als Neder- land tegenover een geringere vijand kwam te staan. Ten tweede om tegen neutraliteitsschen- dingen te waken. De hoofdtaak bij de verdedi- ging van Indië diende echter aan het leger toe te vallen. Inkrimping van dat krijgsmachtdeel – als voorgestaan door de staatscommissie – was dan natuurlijk geheel uit den boze. Zelfs de taak or- de en rust in de archipel te bewaren, zou anders de krachten van deze organisatie te boven gaan. De Greve waarschuwde dat géén factor zoveel najiverige inmenging van derden uitlokte als het onvermogen orde op eigen zaken te stellen. Op het Nederlands-Indische leger mocht dus in geen geval worden bezuinigd. Sterker nog: uit- breiding van de formatie was een dringend ver- eiste. De Greve dacht in dat verband aan dienst- plicht, voorlopig alleen voor Europeanen. De kosten daarvan meende hij te kunnen bestrijden uit een deel van de gelden die de staatscommis- sie had uitgetrokken voor de slagvloot. Immers, in plaats van met vier slagschepen zou de vloot

haar taak ook wel met drie kunnen uitvoeren. Deze scheepsmacht zou bovendien met minder klein materieel kunnen toekomen en eenvoudi- ger zijn te bemannen. Als basis voor deze vloot wees De Greve Tandjong Priok af, met een be- roep op tactische argumenten. Deze haven toch had slechts één enkele uitgang en viel dus ge- makkelijk te blokkeren. Dat Priok over een zeer wijde toegang beschikte, deed aan dat nadeel niets af. Deze factor beïnvloedde zeker het be- nodigde aantal vijandelijke observatievaartui- gen, maar niet het wezen en de eenvoud van de afstandsblokkade. De tegenstander viel evenwel schaakmat te zetten „wanneer de oorlogshaven twee toegangen bezat, die langs den zeeweg zoo- ver van elkaar verwijderd waren, dat het voor het vijandelijk gros onmogelijk wordt, vanuit één opstelling de beide toegangen te blokke- ren”.⁷⁰ Een dergelijk ideaal punt meende De Greve te hebben gevonden tussen de Zutphenei- landen, nabij de Zuidpunt van Sumatra, waar Straat Soenda zich vernauwde. Deze eilanden verdeelden daar, te zamen met Dwars-in-de- Weg, Brabantshoedje en Houteiland, Straat Soenda in vaarwaters, smal genoeg om steeds te worden beheerst door ca. 8 km van elkaar ver- wijderde kustforten.

Een dergelijke oorlogshaven kon beschikken over twee uitgangen, een naar de Javazee en een naar de Indische Oceaan.⁷¹ Een vijand zou een hier geborgen Nederlandse vloot alleen dan kunnen blokkeren, wanneer hij over twee eska- ders beschikte, elk sterk genoeg om het met kans

⁶⁸ De Greve had lang daarvoor de basis voor dit denkbeeld gelegd. Reeds als luitenant (der genie) sprak hij de mening uit dat Indië's verdediging de krachten van zelfs een sterke vloot te boven ging. Zie zijn artikel „De verdediging van Nederlandsch-Indië”. *Mil. Tijdschr. Ned. Indië* (1893)376-379.

⁶⁹ W. R. de Greve – *Het Rapport van de staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië*. Den Haag (1913).

⁷⁰ De Greve (⁶⁹)30.

⁷¹ Kort na het verschijnen van de brochure van De Greve schreef de generaal van het Indisch Leger J. Ph. Ermeling – *Defensie van Insulinde*. Buitenzorg (1913). Ermeling meende dat een oorlogshaven in Straat Soenda overbodig was en te veel eer nog voor de marine zou betekenen. Afsluiting van de zeestraat was voor het leger voldoende. Veel later – toen, o.a. om financiële redenen, de vlootbasis van de baan was – kwam dit plan voor afsluiting opnieuw naar voren (zie het slot van dit artikel).

op succes tegen de Nederlandse vloot op te nemen. Terwijl De Greve dus het aantal slagschepen van de staatscommissie met één verminderde, wist hij langs deze omweg toch de kracht van de Nederlandse vloot te verdubbelen. De kans dat de vijand zijn eskaders zou verenigen, achtte hij immers gering. De afstand van een tocht om de Noord (door Straat Malakka) bedroeg ruim 3000 km, van die om de Oost (door Straat Bali) ruim 2000 km. Bovendien zou de tegenstander ook altijd nog krachten moeten afzonderen om het mogelijk uit Nederland opstomende hulpeskader op te vangen.

Concentratie van de vijandelijke eskaders in bijvoorbeeld de Javazee zou de communicatie van Java en Sumatra met het buitenland onverlet laten. Trouwens, concentratie of niet, de verbinding tussen deze beide eilanden bleef altijd verzekerd. De verdediging van het eilandenrijk zou daardoor – volgens De Greve – een geheel ander aanzien krijgen. Met de overvaart tussen deze eilanden veilig in Nederlandse handen, en met behulp van een „stamspoorlijn” (lopende over de gehele lengte van Java en Sumatra) vielen steeds troepen van het ene eiland snel naar het andere over te brengen. Op deze wijze werd het verdedigingsprobleem van het Indische eilandenrijk opgelost door het terug te brengen tot het verdedigen van een enkele, zij het zeer langgestrekte *landmassa*. De Greve sloeg zo voor het Nederlands-Indische leger twee vliegen in één klap. Enerzijds werd de vloot in haar waarde gelaten (weliswaar nam De Greve de Nederlandse marine in Indië een slagschip af, maar door haar de beide uitgangen van de basis in Straat Soenda ervoor terug te geven „verdubbelde” hij toch haar kracht). Anderzijds wist hij de rol van het leger in het defensiebeleid veilig te stellen door het eilandenrijk te transformeren tot een aaneengesloten strook land. Terwijl De Greve de

⁷² Dit voorstel doet sterk aan de 19e-eeuwse Duitse ontwikkeling denken, waarbij het gevaar van omsingeling leek te kunnen worden bezworen met behulp van het strategische gebruik van spoorwegen. In het Indische leger was onder de Chef van de Generale Staf een Permanente militaire spoorwegcommissie werkzaam. Deze telde vier leden, waaronder de Hoofdinspecteur van de spoorwegdiensten en van het stoomwezen.

⁷³ Zie o.a. de aan de militeer voorstellen van Van der Weijden gewijde vergadering van de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap van 27 februari 1914 en J. M. Baretta – De verdediging van Nederlandsch-Indië naar aanleiding

marine dus de slagschepen van de staatscommissie liet behouden, *stelde hij toch de defensiegrondslagen van 1892 veilig*. Aan de offensievere rol die hij nu aan het leger toedacht, offerde hij echter wèl de Preangerstelling: dat bolwerk werd in zijn visie voor spoorwegen geruild.⁷²

De afsluiting van Straat Soenda had De Greve zich als volgt gedacht. Op het eiland Brabantshoedje werden in een pantserfort vier kanonnen van 30,5 cm geplaatst. Tussen dat eiland en Dwars-in-de-Weg was een mijnversperring nodig en op dat laatste punt twee open batterijen, elk weer van vier stukken 30,5 cm geschut, gesteund door een groot aantal snelvuurkanonnen. Op het volgende punt in de Straat, Houteiland, weer een batterij van vier stukken van 30,5 cm, en dezelfde bewapening op het eiland Klein Rimau. Tussen Houteiland en Groot Rimau ten slotte zou weer een mijnversperring komen. De vlootbasis zelf diende te worden beschermd door twee batterijen van samen acht kanonnen van 30,5 cm. Aan de landzijde ten slotte – op de Sumatrawal dus – zou de basis door het leger worden beschermd van achter een 7 à 8 km lange linie op 4,5 km afstand van de kust. Weliswaar was die diepte gering, maar zwaar vijandelijk belegeringsgeschut viel in dat gebied niet te verwachten, en bovendien zou de oorlogshaven door het hoge terrein op de Sumatrawal geheel aan het zicht zijn onttrokken. De kosten van dat alles – inclusief de haven – zouden volgens De Greve beslist lager uitkomen dan de tientallen miljoenen guldens die de staatscommissie meende nodig te hebben voor Tandjong Priok.

Al snel werden de voorstellen van De Greve overgenomen door hen die legerversterking via dienstplicht bepleitten, en een vloot van voornamelijk onderzeeboten.⁷³ Kritiek kwam – uit ma-

van het Rapport van de staatscommissie. *Verl. Ver. Indisch Genootsch.* (1913/1914)2-67 (vergadering van 10 november 1913). Afwijzing uit het leger ontbrak echter niet, zie kolonel Van den Belt – De voorstellen tot verdediging van onze Aziatische koloniën in verband met het Rapport der staatscommissie. *Org. Ver. Beoef. Krijgswetensch.* (1913/1914)129-299. Deze afwijzing hield, zo heb ik eerder betoogd (⁶⁶), minder verband met bezwaren tegen de Zutpheneilanden, als met Van den Belts kritiek op een massaleger van (ook inlandse) dienstplichtigen, dat hij met het Straat-Soendaplan noodzakelijkerwijs verbonden achtte. Vóór De Greve, maar tegen een militeer was J. C. A. Bannink – Eenige beschouwingen en een protest. *Ind. Mil. Tijdschr.* (1914)557-563.

rinekring — in eerste instantie niet tegen de plaats van de vlootbasis, maar tegen de door De Greve voorgestane vloot. Als er op de vloot al moest worden bezuinigd, dan liefst — zo schreef de redactie van het *Marineblad* — door de schepen langer in Indië te laten dienen, of het reserveschip daar te laten vervallen. Het door De Greve voor Indië bepleite aantal van drie slagschepen achtte men om tactische redenen onaanvaardbaar. Vier gold voor een effectief eskader als minimum. Bovendien keerde men zich tegen De Greves voorstel de bemanning deels uit reservepersoneel te recruterem.⁷⁴

Ten aanzien van de vlootbasis kwam de marine in een aanmerkelijk moeilijker situatie te verkeren. De marine was al verdeeld over de waarde van de basis bij Soerabaja en deels verzoend met de gedachte van een geheel nieuwe oorlogshaven op West-Java. Soerabaja beschikte weliswaar over twee uitgangen, maar deze bevonden zich niet ver genoeg van elkaar om niet door een enkel vijandelijk eskader op afstand te kunnen worden vergrendeld. Bovendien zouden de ondiepe toegangen tot Soerabaja, zeker het Oostervaarwater, slagschepen van 21.000 ton voor grote problemen plaatsen. Omdat ook de haven van Priok tactische gebreken vertoonde, boden de Zuthpeneilanden een aantrekkelijk alternatief. De vloot lag er veilig, terwijl een tegenstander er voor grote maritieme problemen werd geplaatst. Een door hem te ondernemen blokkade zou een grote krachtsinspanning vergen, die echter direct weer werd tenietgedaan door de noodzaak zijn vloot in twee groepen te verdelen. Terwijl een tegenstander zich dus meer maritieme offers moest getroosten, werd de Nederlandse vloot moeiteloos in kracht verdubbeld. Uit een veilige haven opererende zou deze slagvloot — op de binnenlijnen — dan ook niet bij voorbaat kansloos zijn tegenover een machtige, maar versnipperde vijand.

De marine leek dus alleszins wel te varen bij de vlootbasisplannen van De Greve.⁷⁵ Anderzijds beseftte zij echter het Nederlands-Indische leger ermee in de kaart te spelen, en de troef uit han-

den te geven die de staatscommissie van 1912 haar had toegeworpen. Hoe goed de marine er volgens De Greve ook zou komen voor te staan, een verschuiving in relatieve belangrijkheid tussen leger en marine viel niet te verhullen. Welke vergezichten De Greve ook voor de marine opende, hoofdzaak bleef zijn stelling dat het leger feitelijk in staat was Indië te beschermen ook zonder steun van een slagvloot. In het licht van deze marine-ambivalentie behoeft het geen verbazing te wekken, dat er van marinezijde voorzichtig op de vlootbasis in Straat Soenda werd gereageerd. De redactie van het *Marineblad* bijvoorbeeld tekende aan dat De Greve de theoretisch juiste plaats voor de basis had aangegeven. Daartegenover stond dan echter als opvallend nadeel dat een moderne vlootbasis stond of viel met de aanwezigheid van geschoolde werklieden. Wat dat betrof, had de marine zekerheid ten aanzien van Soerabaja, twijfels jegens Priok en geen enkel vertrouwen in de Zuthpeneilanden. Het argument van De Greve dat het de Japanners toch maar was gelukt op een afgelegen eiland een basis te vestigen (Makoeng op de Pescadore), werd van de hand gewezen. Makoeng was slechts een secundair steunpunt, voorzien van niet meer dan een klein droogdok en een drijvend dok(je) voor torpedoboten. De Zuthpeneilanden daarentegen zouden de hoofdbasis moeten herbergen. Verdere kritiek richtte zich op de verdediging van de basis, zoals door De Greve voorgesteld. Vooral het eiland Dwars-in-de-Weg werd te zwak beveiligd geoordeeld. Waarschuwend herinnerde men in dat verband aan de inspanningen die de Japanners zich indertijd hadden getroost om de haveningang van Post Arthur te versperren. Mocht Dwars-in-de-Weg in handen van de vijand vallen, dan stortte het hele vernuftige plan als een kaartenhuis in elkaar.

Behalve dit kritische commentaar vielen echter ook positieve marinereacties op. De scheepsartilleriedeskundige Van der Sluis was zelfs van mening dat De Greve niet eens alle voordelen van een vlootbasis in Straat Soenda had onder-

ook al snel voorstander van een onderzoek naar de mogelijkheden van Straat Soenda. Zie zijn brief aan de minister van koloniën van 20 oktober 1913. *Arch. Dep. Koloniën* V 3-11-1913-E18.

⁷⁴ Red. — Het Rapport van de staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië, door W. R. de Greve, kolonel. *Marineblad* (1913/1914)723-730.

⁷⁵ De minister van marine Rambonnet verklaarde zich dan

kend.⁷⁶ Om het belang van Straat Soenda in een juist licht te plaatsen, ontwierp Van der Sluis een oorlogsscenario, uitgaande van een vlootbasis elders. De uitkomst daarvan was dat een vijand binnen een zeer kort tijdsbestek geheel Indië onder de voet wist te lopen. Van der Sluis zag in het dunbevolkte gebied rond de Zutpheneilanden trouwens alleen maar een voordeel. Een verdediging aan de landzijde van Soerabaja of Priok diende enorme aantallen burgers te omvatten. In oorlogstijd echter zouden die – in verband met voeding en verzorging – alleen maar een blok aan het been gaan vormen. De verdedigers van Straat Soenda kon dat probleem geen parten spelen. Evenmin hoefden zij te vrezen dat de vijand een talrijke bevolking zou dwingen allerlei transport- en andere diensten te verrichten. Of Straat Soenda een afgelegen gebied zou blijven, was trouwens louter een kwestie van spoorwegbouw. Als laatste voordeel van een dunner bevolkt gebied wees Van der Sluis op de mogelijkheid daar met lagere lonen te volstaan dan in het verwende achterland van Priok of Soerabaja.⁷⁷

Behalve Van der Sluis braken ook anderen in de marine een lans voor de denkbeelden van De Greve.⁷⁸ Belangrijker nog was dat de nieuwsgierigheid van hoge koloniale autoriteiten werd geprikkeld. Begin 1914 verklaarde de minister van koloniën, Pleyte, nog geen beslissing te willen nemen ten aanzien van de vlootbasis. Wél meende hij dat de Zutpheneilanden een uiterst aantrekkelijke plaats voor een oorlogshaven vormden.⁷⁹ De gouverneur-generaal kon deze opvatting delen en stelde voor een aparte commissie te benoemen om de keuze tussen Soerabaja, Priok

en de Zutpheneilanden te bepalen.⁸⁰ De Landvoogd wist zich in deze door de Legercommandant gesteund. Begrijpelijkerwijs kon de Commandant Zeemacht in Indië zich echter met dit voorstel niet verenigen. Zijns inziens was een dergelijke commissie prematuur. Onderzoek naar de geschiktste plaats voor de vlootbasis achtte Pinke zeker van belang. Een dergelijke studie diende echter niet vooruit te lopen op het principebesluit de hoofdtaak in het defensiebestel toe te kennen aan het leger dan wel de vloot.

Voor die opvatting wist de Commandant Zeemacht uiteindelijk wel begrip te vinden bij de gouverneur-generaal.⁸¹ Om tijd te sparen verzocht deze hem in de lente van 1914 desondanks, samen met de Legercommandant Michielsen en vice-admiraal Tydeman (in Indië verblijvend om de gouverneur-generaal inzake defensieaangelegenheden van advies te dienen) de vlootbasis kwestie alvast te onderzoeken. Gedrieën rapporteerden zij de Zutpheneilanden als vlootbasis ongeschikt te achten.⁸² Het aangewezen bassin werd weliswaar ruim genoeg bevonden, maar de loodrechte rotswanden eromheen waren ongeschikt er magazijnen en werkplaatsen te vestigen. Bovendien vormde de stroom rond de eilanden een bezwaar. Die was zo sterk dat schepen alleen op bijna volle kracht varende ertegen konden optornen. Het havenbassin zelf zouden zij dan echter met een te hoge snelheid moeten binnenstomen. Tot slot werd de afgelegen ligging van de Zutpheneilanden nog eens als nadeel aangevoerd; alleen tegen zeer hoge lonen zou men de honkvaste Javanen bereid kunnen vinden naar deze uithoek te verhuizen.

De gouverneur-generaal deelde de rapporteurs derne Nederlandse verhandeling over zee krijgskunde (zie ook Van Rossum⁽⁵⁴⁾).

⁷⁹ Brieven van de minister van koloniën aan de gouverneur-generaal en aan vice-admiraal Tydeman van 14 maart 1914. *Arch. Dep. Koloniën* V 14-3-1914-E5. Niet veel later verzoekt hij de Landvoogd een onderzoek naar de geschiktheid van Straat Soenda te laten uitvoeren. *Arch. Dep. Koloniën* V 24-3-1914-Z3.

⁸⁰ Brieven van de le gouvernementssecretaris aan de Legercommandant en de Commandant Zeemacht van 21 april 1914. *Arch. Dep. Koloniën* V 30-6-1914-O11.

⁸¹ Brief van de le gouvernementssecretaris aan de Commandant Zeemacht van 31 maart 1914. *Arch. Dep. Koloniën* V 30-6-1914-O11.

⁸² Brief van de Commandant Zeemacht aan de gouverneur-generaal van 14 mei 1914. *Arch. Dep. Koloniën* V 30-6-1914-O11.

⁷⁶ A. van der Sluis – *De vlootbasis en één en ander uit het Rapport der staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië (of van ons volksbestaan?) in een ander licht bekeken*. Den Helder (1914).

⁷⁷ Tegen deze stelling kon echter worden ingebracht dat ook de staatscommissie de mogelijkheden van Straat Soenda onder ogen had gezien. Overwegende echter dat gebieden met een dunbevolkt achterland voor de vestiging van een vlootbasis niet in aanmerking kwamen, had zij van plaatsen als Lampongbaai, Bantambaai en Banka afgezien.

⁷⁸ A. van Hengel – *De vloot en de verdediging van Nederlandsch Oost-Indië. Versl. Mar. Ver.* (1916/1917)23-86, (1917/1918)1-128. In het laatste gedeelte werd verslag gedaan van de discussie. Interessant is dat o.a. de latere Vlootvoogd in Indië, Van Dulm, zich voor Straat Soenda verklaarde, evenals Putman Cramer, schrijver van de eerste mo-

mee zich bij hun advies te zullen neerleggen.⁸³

De Commandant Zeemacht in Indië nam echter geen enkel risico en bood de Landvoogd ook nog een eigen nota inzake de vlootbasis aan.⁸⁴ Pinke gaf daarin De Greve toe dat als Indië bij een Japanse aanval steun van een bondgenoot of van een tweede eskader uit Nederland mocht verwachten, een vlootbasis in Straat Soenda inderdaad vele voordelen bood. Beide vormen van steun achtte hij echter hoogst onwaarschijnlijk. Het Nederlandse eskader in Indië zou het wel alleen met de Japanners moeten uitvechten. Een basis tussen Java en Sumatra bood dan weliswaar nog mogelijkheden een blokkade te breken, maar dat voordeel moest niet worden overdreven. De vijandelijke hoofdmacht zou zich waarschijnlijk in de Javazee concentreren en de Indische Oceaan mijden. De winst van deze open achterdeur was echter gering, want aan havens waren daar alleen Tjilatjap op Java en Emahaven op Sumatra beschikbaar, en geen van beide beschikte over een grote verlaadcapaciteit.

De Vlootvoogd betwijfelde verder de mogelijkheid Straat Soenda geheel af te sluiten. Met een verwijzing naar de Amerikaanse Burgeroorlog (!) meende Pinke te kunnen aantonen dat een hermetische vergrendeling van een vaarwater door kustforten onmogelijk was. De tijden waren weliswaar veranderd, maar de vraag of zij ten gunste van het kustfort hadden gewerkt trok de Vlootvoogd ernstig in twijfel. De gevarenzone voor de vijand in Straat Soenda was smal en met hoge snelheid in korte tijd te passeren. Zelfs met een overvloed aan zoeklichten viel dat nadeel niet op te heffen, want het weer ter plekke was dikwijls regenachtig en heilig. Het enige middel waarmee een afsluiting kon worden bewerkstelligd waren mijnen, maar juist in Straat Soenda mocht de betekenis daarvan niet worden overschat: met een vaarbreedte van ca. 16 km en een plaatsing op 50 m tussenaafstand waren al ruim 300 mijnen nodig. Aangezien het echter niet erom ging het gebruik van het vaarwater voor de vijand te bemoeilijken, maar hem de doortocht

geheel te beletten, zou men over een veelvoud van dat aantal moeten beschikken en over de prijs van een mijnafsluiting moest men zich dan ook geen illusies meer maken. Grotere bezwaren tegen deze oplossing vormden echter de diepte van, en de stroomsnelheid in Straat Soenda. Door de felle stroom zou de ankerkabel van de mijn zich gaan krommen, waardoor het wapen dieper kwam te liggen en geen bedreiging meer vormde voor passerende schepen. Bevestiging met twee ankerkabels om dit stroomeffect te neutraliseren, was door de diepte ter plaatse ondoenlijk. Tot slot trok de Commandant Zeemacht in Indië nog eens van leer tegen het gebrek rond Straat Soenda van voldoende arbeidskrachten. „Volstrekt ontoelaatbaar” achtte Pinke het „in onze oorlogshaven van Mongoolsche werkkrachten gebruik te maken”, een uitspraak die hij in zijn nota onderstreepte.

Mocht gouverneur-generaal Idenburg al hebben verklaard te willen afzien van een vlootbasis in Straat Soenda, zijn opvolger toonde zich minder meegaand.⁸⁵ Scherp verzette deze zich in ieder geval tegen plannen van de Commandant Zeemacht in Indië Soerabaja weer als vlootbasis naar voren te schuiven. De nieuwe Landvoogd was van mening dat de vloot, als voorgesteld door de staatscommissie, beslist onvoldoende sterk was om de strijd om de heerschappij ter zee met succes aan te gaan. Deze zwakte vereiste aanvulling, ten eerste met behulp van een krachtig leger, ten tweede door een juiste afstemming van de plaats van de vlootbasis op het legerzwaartepunt in West-Java. Trouwens, Soerabaja viel alleen te handhaven als de Vlootvoogd bereid was een klein-materieelvloot te aanvaarden. Juist daarvoor echter voelde Pinke bijzonder weinig. Het was overigens niet aan hem deze landvoogdelijke geringschatting van Soerabaja op zich te laten zitten. Uitdrukkelijk stelde de Commandant Zeemacht nog eens dat het op diepte houden van de toegangen tot deze haven geen technisch probleem was, maar een financieel. Met behulp van een aantal proefnemingen meende hij bovendien te kunnen aantonen dat

⁸³ Brief van de gouverneur-generaal aan de minister van koloniën van 26 mei 1914. *Arch. Dep. Koloniën* V 30-6-1914-O11.

⁸⁴ Ongedateerd rapport van vice-admiraal Pinke aan de gouverneur-generaal. *Arch. Dep. Koloniën* V 30-6-1914-O11.

⁸⁵ Brief van de gouverneur-generaal aan de minister van koloniën van 21 augustus 1916. De Raad van Nederlandsch-Indië had zich trouwens in zijn vergadering van 20 augustus bij dit standpunt aangesloten. *Arch. Dep. Koloniën* V 30-9-1916-E12.

het voor vijandelijke torpedoboten onmogelijk was de rede van Soerabaja te belagen.⁸⁶

De gouverneur-generaal liet zich echter niet overtuigen. Welke kritiek dan ook werd aangedragen tegen de plannen van De Greve, zij bleven belangstelling trekken en bewondering oogsten, al werd niet alleen Straat Soenda als alternatief voor Soerabaja en Priok aangeprezen. Zo dacht de gepensioneerde kapitein ter zee De Visser bijvoorbeeld aan de Karimon-Djawaeilanden ca. 90 km ten noorden van Semarang.⁸⁷ Rechtstreeks echter in het verlengde van De Greves voorstellen lagen die van de majoor van het Indische leger Holle. Tijdens een bijeenkomst van de Indische Krijgskundige Vereniging ontvouwde deze officier een aantal denkbeelden ter verfijning van die van De Greve.⁸⁸ Zijns inziens diende de verdediging van Indië als volgt te worden aangepakt. Aan het leger — als militieorganisatie te formeren — viel de hoofdtak toe waarbij een vlootbasis in Straat Soenda, geflankeerd door twee bruggehoofden, de overbrenging van het leger van Java naar Sumatra moest verzekeren. Een vloot van onderzeeboten (inclusief onderzeevracht- en -transportschepen) zou daarbij niet meer kunnen doen dan het leger terzijde staan.⁸⁹ Behalve de hoofdbasis wenste Holle verder nog steunpunten te vestigen op Blahang Padang (in Straat Singapore), op Sabang (bij de noordpunt van Sumatra) en op Tarakan en Poeloe Laut (beide in Straat Makassar). Het legerbolwerk in de Preanger moest voorlopig gehandhaafd blijven, want bij een vijandelijke landing op de waarschijnlijkste plaats — de noordkust van West-Java — kon immers de tegenstander uit dat bolwerk en uit de vlootbasis in de tang worden genomen. Uiteindelijk echter zou het legerzwaartepunt naar de beide bruggehoofden rond Straat Soenda moeten worden verplaatst.⁹⁰

⁸⁶ Zie de brief van de Commandant Zeemacht aan de Commandant Maritieme Middelen Soerabaja van 30 april 1915, het rapport van deze laatste van 7 mei 1915 en de brief van de Commandant Zeemacht aan de gouverneur-generaal van 10 december 1915. *Arch. Dep. Koloniën* V 30-11-1915-J14.

⁸⁷ C. W. de Visser — *De verdediging van Ned.-Indië tegen het Oost-Aziatisch gevaar. Eene aanvulling op en eene beoordeling van het verslag der staatscommissie*. Haarlem (1913). Als discussiant bij de lezing van Van Hengel (⁷⁸) kwam De Visser op dit denkbeeld terug. Ritmeester Boon (⁸) had zich in 1907 voorstander getoond van Poeloe Laut als plaats voor de hoofdbasis. Soerabaja zou in dat geval dienst blijven doen

Anders evenwel dan De Greve wenste Holle de vlootbasis niet onder de Sumatrawal (Zutpheneilanden), maar onder de Javawal gevestigd te zien. Zijn keus viel daarbij op de eilandjes Merak Besar en Merak Ketjil. Door een aantal havendammen viel daar een veilige en rustige ankerplaats te verkrijgen van ca. 1,3 km², door heuvels op Merak Besar onttrokken aan waarneming uit de Javazee. De voordelen van deze eilandjes bestonden volgens Holle uit een redelijk in cultuur gebracht en gezond achterland en uit de nabijheid van Batavia op 90 minuten sporens over een nog aan te leggen lijn. Beide factoren waren van belang voor het aantrekken van werklieden en voor het aldus omzeilen van een van de scherpste stenen des aanstoots van het plan van De Greve. Bovendien zou een vlootbasis bij Merak over een belangrijke krachtbron kunnen beschikken: binnen het versterkte bruggehoofd op de Javawal kon een waterval in de afwatering van het Danomeer en de Kali Parang Temong worden benut voor het opwekken van elektriciteit. Wat de toegangen tot de vlootbasis en de verplaatsbaarheid van het leger verder betrof, dacht Holle aan een verdubbeling van alle bestaande spoorwegen, het doortrekken van de spoorweg Batavia-Tangeran naar Serang, de aanleg van een spoorlijn van noord naar zuid dwars door Bantam (het uiterste westen van Java) en aan een spoorweg op Sumatra van de Zutpheneilanden over Fort de Kock en Medan naar Koeta Radja in Atjeh.

De bruggehoofden op de Java- en Sumatrawal waren aan de landzijde te versterken tot onneembare bolwerken. De natuurlijke gesteldheid van het terrein zou de verdedigers daarbij steeds het voordeel van een dominerende hoogte laten. Door bovendien diverse punten in en rond de Baai van Bantam van zwaar geschut te voorzien, kon verder worden voorko-

als hulpbasis.

⁸⁸ Majoor Holle — Een Indisch Gibraltar. Merak aan Straat Soenda. *Org. Ind. Krijgsk. Ver.* (1915)(48)1-36, (49)1-46.

⁸⁹ De door De Greve nog voorgestane combinatie van Straat Soenda met slagschepen kwam hier dus te vervallen. Was Merak al aantrekkelijker dan de Zutpheneilanden, het verdwijnen van de slagschepen deed voor de marine aan dat voordeel direct weer ernstig afbreuk.

⁹⁰ Ook de invloedrijke kapitein W. Muurling — Hoe zal ons huidige leger Java verdedigen? *Ind. Mil. Tijdschr.* (1916)475-490 en 620-633, bepleitte het geleidelijk minder sterk beklemtonen van de Preangerstelling.

men dat het Javawalreduit in de rug werd aangevallen. Ook ten aanzien van de beveiliging van de overtocht van Java naar Sumatra nam Holle geen halve maatregelen. Daarvoor werden in totaal zes zware batterijen van elk een stuk 40 cm geschut noodzakelijk geacht, acht batterijen van elk drie kanonnen van 30,5 cm en tot slot nog eens drie batterijen van elk drie houwitser 30,5 cm. Holle verzuimde trouwens niet erop te wijzen dat het zwaarste geschut op de modernste Britse superdreadnoughts (van de Queen-Elisabethklasse) slechts 38,1 cm bedroeg. De kosten van deze verdediging van het zeefront (nog wat kleiner geschut van 7,5 cm en mitrailleurs, en de beveiliging van de Bantambaai er bij inbegrepen) begrootte Holle op ongeveer 30 miljoen gulden.

Hoewel een scheepsartillerist als Van der Sluis er vraagtekens bij plaatste, achtte Holle een mijnenversperring het effectiefste wapen om een zeestraat mee af te sluiten. Bepaald gunstig voor het leggen van mijnen was Straat Soenda niet. De onzekerheid echter die het vermoeden van de aanwezigheid van mijnen bij de vijand zou teweegbrengen, achtte Holle een belangrijke correctie op de technische bezwaren die aan een mijnenbarrière kleefden. Een extra beveiliging tegen het vegen van de mijnen zocht hij in het gebfuijk van enkele, als vaste batterijen verankerde, oude pantserschepen.

In het debat dat de Indische Krijgskundige Vereeniging aan het plan Holle wijdde, bleek de Commandant Zeemacht in Indië, vice-admiraal Pinke de belangrijkste opponent.⁹¹ Deelneming aan het debat achtte de Vlootvoogd overigens maar moeilijk te verenigen met zijn positie als regeringsadviseur. Hij beperkte zich dan ook tot technische zaken. Zijn bezwaren tegen het denkbeeld, de verdediging van Indië in hoofdzaak aan het leger toe te vertrouwen, liet hij rusten evenals die tegen het voorstel de vloot uit onderzeeboten samen te stellen. Pinkes kritiek richtte zich ten eerste op de enorme bedragen die Holle voor de (beveiliging van de) vlootbasis en van de bruggehoofden wilde uittrekken: op deze wijze werd een wanverhouding geschapen tussen de

⁹¹ Zie het verslag van het behandelde in de Algemeene vergadering op 23 augustus 1915. *Org. Ind. Krijgskundige Ver.* (1915)(49)1-46.

vloot zelf en de basis, en wel ten gunste van de uiteindelijk minst belangrijke component uit het maritieme arsenaal; dat was het paard achter de wagen spannen. In de tweede plaats moest de vlootvoogd vaststellen dat majoor Holle „de kwestie van de mijnenlegging (. . .) niet meester is”. Voor een redelijke afsluiting van Straat Soenda – geen volledige, want Pinke kon wel begrip opbrengen voor de psychologische werking die Holle aan een mijnersperring toedacht – waren géén 500 mijnen nodig, zoals de majoor had berekend, maar ten minste 5000. Telde men de noodzakelijke reservemijnen daarbij, dan werd zelfs een totaal van 6700 bereikt. Tegen een prijs per stuk van f 1500 kwam dat neer op nogmaals rond 10 miljoen gulden die noch leger, noch vloot, maar slechts een passieve beveiliging ten goede kwamen. Bovendien, door de heersende stroomeigenaardigheden zouden in Straat Soenda al deze mijnen toch nauwelijks tot hun recht kunnen komen.

Ook legerofficieren zagen ter vergadering van de Krijgskundige Vereeniging liever wat meer geld aan de landmacht dan aan een vlootbasis besteed. Uiteindelijk echter reageerden zij toch zeer positief op Holles voordracht. Zo wierpen zij Pinke tegen dat de militaire techniek niet bleef stilstaan. De Wereldoorlog had in dat opzicht al voor vele verrassingen gezorgd en het viel te verwachten dat ook het huidige mijnenprobleem binnen afzienbare tijd zou kunnen worden opgelost. Niet alleen irriteerden deze opmerkingen de Commandant Zeemacht in hoge mate, van marinezijde kwamen nu meer bezwaren tegen het plan Holle los. De *Zeemansgids* bijv. bleek aan te tonen dat Straat Soenda de zeeman voor vele klimatologische en geografische problemen plaatste. In ieder geval was het zeker niet het rustigste zeegebied dat een oorlogsvloot zich rond haar basis zou wensen. Bovendien, de haven van Merak en haar toegangen waren wel erg klein, zelfs voor een vloot die met minder slagschepen genoeg moest nemen dan de staatscommissie had voorgesteld.

De vlootbasiscommissie

De discussie tussen Holle en Pinke vormde een voorlopig einde van de vlootbasisproblematiek. De Eerste Wereldoorlog had de uitvoering van

de plannen van de staatscommissie doorkruist en het Nederlands-Indische leger gelegenheid verschaft zich van de toegebrachte schok te herstellen. Urgenter trouwens dan een vlootbasis in Straat Soenda achtte het leger de invoering van de dienstplicht; beide konden zijn rol bij de verdediging van Indië verzekeren, maar de tijden leken gunstiger voor de militie dan voor de aanleg van een vlootbasis bij Merak of de Zutpheneilanden. In de eerste plaats om financiële redenen, in de tweede plaats omdat de dienstplicht – althans voor Europeanen – een begrijpelijker en technisch minder omstreden zaak betrof. Ook de marine keerde zich – met slechts een enkele uitzondering – af van de vlootbasis in Straat Soenda. Zolang de Wereldoorlog duurde, vielen toch geen kostbare investeringen te verwachten. Nuttiger leek het dan ook alle aandacht te richten op de „lessen” die uit deze oorlog waren te trekken. En in dit opzicht had de marine het bepaald niet gemakkelijk. De twist tussen de voorstanders van een torpedo- en die van een artillerievloot leek, na Rambonnets voorstellen en het werk van de staatscommissie van 1912, in het voordeel van de laatsten beslist. Onder invloed echter van de Duitse onderzeebootsuccessen en het teleurstellende optreden van de Britse en Duitse slagvloten rolde deze twistappel opnieuw de marine binnen.

Ten aanzien van de vlootbasis werd, in grote lijnen, alles bij het oude gelaten.⁹² De minister van koloniën schreef begin 1916 aan de gouverneur-generaal begrip te hebben voor diens weigering zich over een definitieve keuze uit te spreken.⁹³ Desondanks meende hij wat Soerabaja betrof een aantal verbeteringen in het verdedigingsstelsel rondom deze stad niet te kunnen uitstellen, want wáár de vlootbasis uiteindelijk ook zou komen, Soerabaja zou immers altijd steunpunt blijven en in goede staat van verdediging dienen

⁹² Dat wil zeggen, de strijd tussen leger en marine beperkt zich tot de keuze tussen Priok en Soerabaja. Zie hierbij het boekwerk „Bescheiden betreffende de keuze der vlootbasis in Nederlandsch Oost-Indië”, bevattende een nota van vice-admiraal Tydeman, twee nota's van vice-admiraal Pinke, twee nota's van generaal Michiels en een nota van de Directeur van de Dienst burgerlijke openbare werken. *Arch. Dep. Koloniën* V 19-6-1915-N9.

⁹³ Brief van de minister van koloniën aan de gouverneur-generaal. *Arch. Dep. Koloniën* V 14-1-1916-Q.

⁹⁴ Zie (⁹³) en de akkoordverklaring van de gouverneur-generaal van 1 augustus 1916. *Arch. Dep. Koloniën* V 6-11-

te verkeren. Het verweer van legerzijde, daarvoor geen troepen te kunnen leveren, vormde volgens de bewindsman slechts een aansporing te meer haast te maken met de dienstplicht, óók voor de inlandse bevolking.⁹⁴

Dit ministeriële standpunt nam overigens niet weg dat ook bij Tandjong Priok bepaalde werkzaamheden voortgang vonden. Zo kon de Legercommandant in december 1915 de Landvoogd een exemplaar doen toekomen van een „Nota omtrent de resultaten van de grondboring en belastingsproeven ter reede van Batavia”.⁹⁵ Doel van dat onderzoek was gegevens te verzamelen over het draagvermogen van de grond bij Priok, in verband met aldaar te bouwen pantserforten. De resultaten waren positief, maar dienden nog door deskundigen in Nederland te worden getoetst. Toch kon de gouverneur-generaal op grond van deze bevindingen al becijferen dat de totale kosten voor een basis bij Priok 53,3 miljoen gulden zouden bedragen, die voor Soerabaja 49 miljoen.⁹⁶

Leek deze begroting al ten gunste van Soerabaja te werken, toen één jaar later ten gevolge van prijsstijgingen de kosten van Priok op 68 miljoen gulden werden geraamd, protesteerde de Legercommandant (De Greve) heftig. De ramingen waren zijns inziens steeds zeer ruim en globaal gehouden om de invloed van eventuele prijsstijgingen al bij voorbaat uit te schakelen. Trouwens, dit soort financiële factoren zou „nimmer eenigen invloed mogen uitoefenen op de keuze van de vlootbasis”.⁹⁷

Niet lang nadien ontbrandde de zoveelste twist tussen Legercommandant en Vlootvoogd over de waarde en bruikbaarheid van Soerabaja. De Greve bracht de Commandant Zeemacht in Indië onder ogen dat de K1-onderzeeboot (ca. 380 ton) problemen had met het in- en uitlopen van deze haven.⁹⁸ Die informatie was hem verstrekt

1916-4/2123.

⁹⁵ Te vinden in *Arch. Dep. Koloniën* V 3-3-1916-M3.

⁹⁶ Brief van de I gouvernementssecretaris aan de Legercommandant en de Commandant Zeemacht van 10 januari 1916. *Arch. Dep. Koloniën* V 20-5-1916-D7.

⁹⁷ Zie de correspondentie tussen de Directeur van de Dienst burgerlijke openbare werken, de Commandant Zeemacht en de Legercommandant in mei 1917. *Arch. Dep. Koloniën* V 5-1-1918-L.

⁹⁸ Brief van de Legercommandant aan de Commandant Zeemacht van 15 februari 1917. *Arch. Dep. Koloniën* V 15-4-1919-37.

door de voorzitter van een commissie, ingesteld in december 1916, ter beoordeling van voorstellen tot „betere verzekering van de veiligheid” van Soerabaja. Deze commissie had instructie ontvangen — in afwachting van de keuze van de hoofdbasis — alleen noodmaatregelen in beschouwing te nemen voor de opvang van klein materieel, het zogenaamde „kleine plan Soerabaja”. De Legercommandant stelde voor nu maar niet langer meer met Soerabaja voort te sukkelen, maar Tjilatjap (aan Java’s zuidkust) tot onderzeebootbasis te bestemmen.⁹⁹ De Commandant Zeemacht, schout-bij-nacht Bron, weigerde echter deze suggestie over te nemen.¹⁰⁰ Zeer ontstemd toonde hij zich verder dat een van zijn ondergeschikten (de marine-commandant van Soerabaja, kapitein ter zee Schutstal van Woudenberg) informeel berichten aan de Legercommandant had doorgegeven die de waarde van Soerabaja in een ongunstig daglicht plaatsten.

Toen het rapport van bovengenoemde commissie officieel openbaar werd, kibbelden Vlootvoogd en Legercommandant verder, voornamelijk nu over de vraag of het eiland Madoera integraal in het verdedigingssysteem van Soerabaja moest worden opgenomen.¹⁰¹ De Greve — en diens opvolger Van Rietschoten — bleven zich verzetten tegen voorstellen al te veel werk te maken van dit verdedigingssysteem.¹⁰² Schout-bij-nacht Bron daarentegen hield vol dat bepaalde voorzieningen onvermijdelijk waren, of Soerabaja nu hoofdbasis werd of niet. Zijns inziens zou, zelfs als de vlootbasis elders werd gevestigd, deze oorlogshaven nog wel een tiental jaren goede diensten bewijzen, zolang namelijk als de aanleg van een nieuwe basis vergde.¹⁰³

De gouverneur-generaal wenste zich inmiddels nog steeds niet uit te spreken over de definitieve

plaats van de vlootbasis. De argumenten van de Vlootvoogd ten aanzien van „klein” Soerabaja kon hij echter wel aanvaarden. De minister van koloniën evenwel achtte toezeggingen in deze voorbarig en vooruitlopend op de keuze van de hoofdbasis. Schrijvende aan zijn collega van marine becijferde hij dat de kosten voor Priok en Soerabaja niet ver uiteenliepen en bij de uiteindelijke keuze dus geen gewicht in de schaal hoefden te werpen. Hem was bekend dat leidende marinekringen aan Soerabaja de voorkeur gaven. Nu echter inmiddels toch wel was komen vast te staan dat het leger in welk defensiebestel dan ook niet kon worden gemist, diende men de plaats van de vlootbasis zó te kiezen dat samenwerking tussen leger en vloot zo lang mogelijk bleef gewaarborgd. Het zwaartepunt van de verdediging te land lag op West-Java, waar zich ook de opperbestuurszetel bevond. Deze combinatie dwong de marine de vlootbasis daar te zoeken, „tenzij de vloot alsdan haar taak niet naar behoren zou kunnen vervullen”. Van dit laatste was de minister echter nimmer iets gebleken. Trouwens, niemand zou de staatscommissie 1912 van een anti-vlootvisie kunnen beschuldigen. Toch gaf ook deze commissie aan Priok de voorkeur boven Soerabaja. Een en ander betekende, aldus de bewindsman, dat in een defensiestelsel voor Soerabaja geen plaats meer was. Om tijd en geld te besparen nam hij zich voor dat besluit zo spoedig mogelijk aan de gouverneur-generaal mee te delen.¹⁰⁴

Deze uitspraak ten gunste van West-Java betekende volgens de minister overigens niet dat de vlootbasis nu ook bij Tandjong Priok zou moeten komen. Nog altijd oefenden de voorstellen van De Greve en Holle grote aantrekkingskracht op de bewindsman uit. Indertijd waren deze voorstellen van marinekant ter zijde ge-

tot de betere verzekering van de veiligheid van Soerabaja”. *Arch. Dep. Koloniën V 15-4-1919-37.*

¹⁰² Brief van De Greve aan de Commandant Zeemacht van 2 oktober 1917 en aan de gouverneur-generaal van 9 januari 1918, en van Van Rietschoten aan de gouverneur-generaal van 8 juni 1918. *Arch. Dep. Koloniën V 15-4-1919-37.* In de laatste brief komen ook luchtaanvallen op Soerabaja ter sprake. Van Rietschoten ziet de toekomst somber in.

¹⁰³ Brief van de Commandant Zeemacht aan de gouverneur-generaal van 27 februari 1918. *Arch. Dep. Koloniën V 15-4-1919-37.*

¹⁰⁴ Bericht van de minister van koloniën aan zijn collega van marine. *Arch. Dep. Koloniën V 14-2-1917-03.*

⁹⁹ Brief van De Greve aan de gouverneur-generaal van 22 november 1917. De Vlootvoogd voelde wel iets voor dit voorstel; zie diens brief aan de gouverneur-generaal van 17 december 1917. *Arch. Dep. Koloniën V 15-4-1919-37.*

¹⁰⁰ Brief van de Commandant Zeemacht (schout-bij-nacht Bron) aan De Greve van 26 februari 1917. *Arch. Dep. Koloniën V 15-4-1919-37.*

¹⁰¹ Zie het „Verslag van de Commissie voor plaatselijk onderzoek en nadere uitwerking van de door den Commandant der Zeemacht en Chef van het departement van marine in Nederlandsch-Indië bij diens zeer geheim schrijven van 13 juli 1916 nr 591 ingediende voorstellen met betrekking

schoven, mede op grond van de in Straat Soenda heersende stroomsnelheid. Een mijnenverspering zou daardoor onmogelijk zijn, maar de minister achtte het niet uitgesloten dat tijdens de Wereldoorlog de mijnentechniek vorderingen had gemaakt. In ieder geval was nieuw onderzoek gewenst.¹⁰⁵ Naar aanleiding van dat ministeriële schrijven werd in mei 1917 door de ministers van koloniën en van marine een commissie ingesteld „inzake een vlootsteunpunt in of nabij West-Java”. Voorzitter van deze commissie werd kapitein ter zee Umbgrove en de leden waren luitenant-kolonel der genie van het Nederlands-Indische leger Slots, luitenant-kolonels van de Generale Staf KNIL Van Ginkel en Bakker, kapitein van de artillerie van het KNIL Van Welie en de luitenants ter zee der 1e klasse Schepp en Van Hengel. Tot adviserende leden werden voorts benoemd de kapitein-luitenants ter zee baron van Dedem (inspecteur van de Marinetorpedodienst) en Steffelaar (inspecteur van de Marineartillerie). Verder namen aan de werkzaamheden van de commissie deel prof. dr. Kraus, oud-minister van waterstaat, dr. Van Hemert, directeur van de Hollandsche maatschappij tot het maken van werken in gewapend beton, en hoofdingenieur Van Oordt, directeur van Rijkswaterstaat.

Deze zwaar bemande commissie werd, na indiening van haar rapport, in januari 1920 ontbonden. Vele maanden eerder echter (in april 1919) had de minister van koloniën reeds aan de gouverneur-generaal doen weten drastische bezuinigingen in de militaire sector onvermijdelijk te achten.¹⁰⁶ Belangrijke investeringen dienden achterwege te blijven tot over de stand van de militaire techniek en de ontwikkelingen van de internationale verhoudingen — bijvoorbeeld over Nederlands toetreding tot de Volkenbond — meer klaarheid was geschapen.

Deze denkbeelden hadden de voorzitter en leden van de Vlootbasiscommissie waarschijnlijk niet bereikt. Zij weerhielden hen in elk geval niet, de mogelijkheden van een vlootbasis in Straat Soenda aan een grondig onderzoek te onderwerpen.¹⁰⁷ Aan een van de factoren die voor-

¹⁰⁵ Zie (104).

¹⁰⁶ Brief van de minister van koloniën aan de gouverneur-generaal. *Arch. Dep. Koloniën* V 15-4-1919-37.

¹⁰⁷ „Rapport van de Commissie inzake een vlootsteunpunt in of nabij West-Java”. *Arch. Dep. Koloniën* V 15-1-1920-M.

dien dikwijls tegen de geschiktheid van West-Java was aangevoerd — de afwezigheid van geschoolde werkkrachten — waren zij al direct voorbijgegaan. Huns inziens was daarbij steeds de mogelijkheid verwaarloosd van Chinese arbeiders gebruik te maken. Inzet van die arbeidskrachten gaf zeker problemen, maar die waren door een zorgvuldige selectie te ondervangen. De Britse ervaringen in Hong Kong en Singapore wezen daarbij de weg. Van marinezijde was verder steeds erop gewezen, dat Soerabaja om zijn twee uitgangen boven Priok te verkiezen viel. Aangezien echter de instructie van de commissie luidde zich slechts op West-Java te richten, behoefden argumenten ten gunste van Soerabaja niet bij de beoordeling te worden betrokken. Anders lag dat natuurlijk met het belangrijkste argument tégen Priok: de onveilige rede. In dat argument school volgens de commissie veel waars. Tegenmaatregelen waren kostbaar en zouden desondanks geen geheel bevredigende oplossing kunnen verschaffen. Bovendien — en dat woog het zwaarste — een vloot die niet sterk genoeg was om het meesterschap ter zee te bevechten, diende toch in elk geval dikwijls een blokkade te kunnen verbreken. Batavia was nu bepaald ongunstig gelegen om van daaruit de zeeverbindingen met Europa open te houden. Prioks nadelen in deze zouden een vlootbasis in Straat Soenda geen parten spelen, strategisch noch tactisch. En welke ook de bezwaren waren die, vooral door vice-admiraal Pinke, tegen de vestiging van een basis aldaar waren aangevoerd, de commissie bleef van het belang van Straat Soenda overtuigd. Zij gaf toe dat deze zeestraat noch door mijnen, noch met geschut of klein marinematerieel viel af te sluiten. Wél kon de vijand de doorgang uiterst moeilijk worden gemaakt. Ondernam hij daartoe een poging, dan zou dat met een aanzienlijk deel van zijn vloot moeten geschieden en op voor de Nederlanders zeer gunstige tactische voorwaarden.

De door De Greve aangeprezen Zutpheneilanden kwamen voor plaatsing van de vlootbasis echter niet in aanmerking. Een geschikt havenbassin was daar niet aanwezig noch aan te leggen, en weinig terrein leek geschikt voor de aanleg van magazijnen en andere gebouwen. Bovendien bood het terrein op deze eilanden nau-

welijks gelegenheid zwaar geschut naar alle zijden voorwaarts in stelling te brengen. Tot slot staken de voorgestelde eilanden scherp en hoog af tegen de Sumatrawal en waren dus kwetsbaar voor zwaar vijandelijk scheepsgeschut.

Het voorstel van de (toenmalige) majoor Holle de vlootbasis bij Merak te zoeken, bood – vergeleken met de Zutpheneilanden – al direct het voordeel het contact met het hoofdeiland Java te vereenvoudigen. Bovendien was daar ruimte voor alles waaraan een moderne oorlogsbasis behoefte had: een kolenopslagplaats, droogdokken, een reparatiewerf, een elektrische centrale, torpedo-, mijnen- en munitiemagazijnen en een loods en helling voor watervliegtuigen alsmede een vliegveld. Merak lag in een beschutte boog tussen St. Nicolaaspunt, Toppershoedje, Dwars-in-de-Weg en Vierde Punt en viel dus zonder moeite tegen scheepsgeschut te beschermen. Trouwens, reeds nu was tussen Merak en de Javawal de enige veilige ankerplaats in de verre omtrek te vinden. Weliswaar was die plaats klein, maar het viel te overwegen haar op kunstmatige wijze te vergroten. Het probleem dat men zich door deze vergroting aan de beschuttende werking van Merak zou onttrekken en zich blootstellen aan de (vooral tijdens de Westmoesson) zware zeedeining, was wel op te lossen. De ondiepte het Brouwerszand, van Merak zuidwestwaarts lopende, parallel aan de Javawal, viel immers als fundament van een golfbreker te benutten. Met de haventoeegang naar het zuiden zouden inlopende oorlogsschepen, met de deining in de rug, reeds tijdens het naderen van de eigenlijke haven vaart kunnen minderen. De ingang van deze haven zou daardoor ook smal kunnen blijven.

Volgens de aan de commissie toegevoegde adviseurs zou de aanleg van deze golfbreker niet op technische moeilijkheden behoeven te stuiten. De San Vincenzodam bij Napels en de Napoleondam bij Marseille getuigden, als min of meer vergelijkbare kunstwerken, van de uitvoerbaarheid van een dergelijk project. Merak zelf kon trouwens de benodigde steenblokken leveren. De geraadpleegde deskundigen meenden zelfs twee varianten van de dam te kunnen aanbieden. Hoofdingenieur Van Oord dacht te kunnen volstaan met een enkele dam; dr. Van Hemers echter – vrezende dat deze constructie de

zeedeining niet voldoende zou afzwakken – wilde de dam op het Brouwerszand aangevuld zien door enkele korte dammen haaks op de Javawal. In beide gevallen echter zou het Taramboerif, tussen Merak Besar en Merak Ketjil, moeten worden opgeruimd. Van deze twee varianten gaf de commissie de voorkeur aan de eerste. Bij een totale lengte van de dam van ca. 2800 m leverde het noordelijke deel ervan trouwens direct al ongeveer 1 km kademuur op. De kosten van deze golfbreker werden op 12,3 miljoen gulden geraamd. Aan de andere kant van Merak Besar stelde de commissie zich verder voor een afsluitdam naar de Javawal aan te leggen; die kon dan niet alleen de stroming door de oorlogshaven beperken, maar tevens een spoorlijn Batavia-Merak dragen.

In twee bijlagen werd verslag gedaan van een onderzoek naar de voor Merak noodzakelijk geachte verdediging. De commissie ried af in de omgeving van Merak krombaangeschut te stationeren. Aangezien Straat Soenda niet hermetisch af te sluiten viel, had de vijand ten opzichte van zo'n precisiewapen te veel bewegingsvrijheid. Het op te stellen vlakbaangeschut diende twee taken te verrichten: de basis zelf moest worden beschermd en de vijandelijke vaart door Straat Soenda diende naar vermogen te worden belemmerd. Voor de eerste taak achtte de commissie 16 inch geschut voldoende. Weliswaar mocht worden verwacht dat slagschepen in de toekomst over geschut van 18 inch zouden beschikken, maar tegen kustgeschut moest deze bewapening het in precisie toch afleggen. Voor de tweede taak zou met een lichtere bewapening – 12 inch – kunnen worden volstaan. Niet alleen was de gevechtsafstand in dat geval korter, ook viel dan op steun van het zware geschut te rekenen. In totaal schatte de commissie van het zwaarste soort geschut nodig te hebben: batterijen van vier stukken op Dwars-in-de-Weg, St. Nicolaaspunt, Tandjong Kapo en Vierde Punt, en twee pantserkoepels van elk twee stukken op Toppershoedje. Verder nog batterijen van vier stukken van 12 inch en van zes stukken van 6 inch op Houteiland en Merak Besar. De verdediging van de Sumatrawal zou geheel door het leger en de legerartillerie dienen te geschieden. Voor de Javawal echter was – gezien de nabijheid van Merak – een permanente beveiliging

nodig. Landinwaarts moest daar op 12 tot 15 km van de kust een krans van geschutopstellingen worden opgeworpen. Niet alleen echter was het door deze krans omsloten gebied bepaald kleiner dan dat van majoor Holle, er was ook geen sprake meer van een aaneengesloten linie. Een dergelijke opzet zou legertroepen binden, die de vijand beter in het veld zouden kunnen aangrijpen.

De Vlootbasiscommissie besloot haar rapport met een kostenbepaling. De golfbreker op het Brouwerszand kwam op ruim 12 miljoen gulden uit. De kosten voor de verdedigingswerken rond Merak — zowel aan het zee- als het landfront — zouden verder resp. 39,5 en 17 miljoen bedragen, en die voor de gebouwen rond de oorlogshaven nog eens 7 miljoen. Om deze uitgaven niet te zwaar op de Nederlandse en Indische begrotingen te laten drukken, achtte de commissie het overigens raadzaam zich voor de nabije toekomst slechts tot een vlootsteunpunt te bepalen. Geleidelijk aan zou dan tot uitbreiding van dat complex in de richting van een volwaardige vlootbasis kunnen worden overgegaan. Uitdrukkelijk echter verklaarden de leden van de commissie dat die vergroting het einddoel moest blijven. Eerst dan immers viel van de strategische ligging van Straat Soenda volledig profijt te trekken.

De grondslagen van 1892 en van 1927

Zoals reeds eerder vermeld, durfde de minister van koloniën een besluit inzake een nieuwe vlootbasis uiteindelijk niet aan. In verband met de vele onzekerheden op financieel, militair-technisch en internationaal gebied meende hij een zó verstreckende beslissing niet te mogen nemen. Nader onderzoek naar de geschiktheid van Merak werd wel aanbevolen, maar spoed behoefde voorlopig niet meer te worden betracht.¹⁰⁸ De minister van marine had reeds zelfstandig deze conclusie getrokken.¹⁰⁹ Zolang geen zekerheid was verkregen omtrent de koers die de defensie- en vlootplannen zouden nemen, kon

¹⁰⁸ Brief van de minister van koloniën aan de gouverneur-generaal. *Arch. Dep. Koloniën* V 15-4-1919-37.

¹⁰⁹ Brief van de minister van marine aan zijn collega van koloniën van 5 februari 1919. *Arch. Dep. Koloniën* V 25-2-1921-70. Terzelfder tijd overigens sprak Van Hengel zich nog voor een vlootbasis in Straat Soenda uit. Deze opstelling is van belang gezien Van Hengels bemoeienis met de Marinekrijgs-

hooguit worden doorgewerkt aan de verbetering van Soerabaja. Slechts wanneer slagschepen de kern van de vloot zouden gaan vormen was het nodig Merak opnieuw te bezien. Als echter „onverhoopt” tot nadruk op onderzeeboten werd besloten, kon met Soerabaja worden volstaan. In dat geval moest het nadeel van de afstand tot het opperbestuurscentrum en de Bandoengstelling trouwens niet worden overdreven. Van de nood viel dan zelfs een deugd te maken. Deze beide doelen zouden immers de vijand wel eens tot opsplitsing van zijn strijdkrachten kunnen nopen.

Het „onverhoopt” van de minister van marine ten spijt was na 1919 de kans op een vloot van voornamelijk onderzeeboten groot. De voorstellen van de staatscommissie 1912 leken door de maritieme gebeurtenissen uit de Wereldoorlog achterhaald, en ook de verhouding in Indië tussen leger en vloot had zich anders ontwikkeld dan door de commissie was voorzien. Het Nederlands-Indische leger had bovendien het dienstplichtprincipe aanvaard, en officieel was het nog steeds niet uitgesloten dat zich dat beginsel ook zou uitstrekken tot de inlandse bevolking. Behalve deze factoren maakten tot slot ook financiële en internationaal-politieke overwegingen een geheel nieuwe beoordeling van het defensieprobleem nodig. Voor wat de marine betrof, werd in het laatst van 1920 daartoe een „Interdepartementale commissie” benoemd, bestaande uit vertegenwoordigers van de ministeries van koloniën, marine en financiën, en onder voorzitterschap van de Chef van de Marinestaf, kapitein ter zee Gooszen. Naar aanleiding van het rapport dat deze commissie indiende, kon een Voorontwerp Vlootwet 1922 worden opgesteld, waarin de taak van de vloot in Indië als volgt werd omschreven. Zij diende te beletten dat een vijand met betrekkelijk geringe middelen in de archipel vaste voet verkreeg, zijn doordringen daarin te vertragen, zijn transportvloot verliezen toe te brengen, zijn verbin-

school; zie: Van Hengel — Heeft Nederland, als zelfstandige staat en als koloniale mogendheid, eene weermacht te land en ter zee noodig, ter bescherming van zijne belangen en rechten in Europa en andere werelddelen? *Org. Ver. Beoef. Krijgswetensch.* (1918/1919)298-351; en: Eenige beschouwingen over de marine in Nederland en in Nederlandsch-Indië, in verband met de samenwerking met de landmacht. *Org. Ver. Beoef. Krijgswetensch.* (1922/1923)287-338.

dingen te bedreigen en deel te nemen aan de lokale verdediging van steunpunten. Daartoe zou de scheepsmacht in Indië worden samengesteld uit vier kruisers, 24 jagers, 32 onderzeeboten, vier onderzeeboot-mijnenleggers en een onderzeeboot-moederschip.

Een aantal kleine schepen en een luchtvloot bestaande uit 72 verkenningsvliegtuigen, acht jagers en achttien gevechtstoestellen completeerden dit geheel.¹¹⁰

Gezien deze vloot van „klein materieel” verviel voor de regering de noodzaak de aanbevelingen van de Vlootbasiscommissie op te volgen en een kostbare oorlogshaven in Straat Soenda te bouwen.¹¹¹ In verband echter met het leger- en defensiezwartepunt op West-Java werd Priok boven Soerabaja verkozen. Als marinesteunpunten stelde zij verder Soerabaja voor en een plaats in de Riouw-archipel. Bovendien zou de haven van Makassar moeten worden beveiligd tegen een vijandelijke overval. Bij dat alles was als taak voor het Nederlands-Indisch leger gedacht aan het weerstaan van een tegen Java gerichte aanval, aan het beschermen van de vlootbasis en -steunpunten en aan het bewaren van orde en rust op Java zo goed als in de buitengewesten.¹¹² Ten aanzien van de eerste taak werd — tekenend voor de nu bescheidener gedachten-gang en gekrompen verhoudingen — de geschiedenis van het Nederlands-Indische leger teruggedraaid.¹¹³ Een beslissing zou door dat leger weer — net als voor 1912 — gezocht moeten worden aan de kust. In die verandering lag een duidelijke aanwijzing dat het nut van de Preangerstelling alsmede de daaraan verbonden „groot-

¹¹⁰ Uittreksel uit het Rapport der Commissie, ingesteld bij Beschikking van den minister van marine A.I. van 29 mei 1920 afd. S. nr 50. Den Haag (1921). Voor commentaar hierop: F. Treffers — De jongste voorstellen betreffende de verdediging van Nederlandsch-Indië. *Versl. Ind. Genootsch.* (18 november 1921)135-181.

¹¹¹ Jaarbericht *Ind. Krijgsk. Ver.* (1920/1921)400-424.

¹¹² Brief van de Legercommandant aan de gouverneur-generaal van 19 december 1921. *Arch. Dep. Koloniën* V 8-5-1924-V5.

¹¹³ Voor de discussie over de wijzigingen in de taak en samenstelling van het leger zijn van groot belang: een brief van de Legercommandant aan de gouverneur-generaal van 10 februari 1921, de notulen van de buitengewone vergaderingen van de Raad van Nederlandsch-Indië van 8 juni en 3 september 1921, het advies van deze Raad van 22 juli 1921, een brief van deze Raad aan de gouverneur-generaal van 30 september 1921, en brieven van de gouverneur-generaal aan de minister van koloniën van 29 juli en 11 oktober 1921.

se” taakopvatting van het leger nu aan sterke twijfels onderhevig waren.¹¹⁴ Een Defensiecommissie kon zich in Indië geheel verenigen met de in het Voorontwerp Vlootwet neergelegde plannen. Dat ondanks deze eenstemmigheid dat voorontwerp politiek schipbreuk leed, maakte wel duidelijk dat iedere gedachte aan een kostbare, nieuwe basis in Straat Soenda nu van de baan was. Het voorontwerp had voor het, in twaalf jaren te verwezenlijken, nieuwe vlootplan een vlootfonds van f 188.385.000 willen schep-pen. Een vlootbasis die 87 miljoen zou gaan kosten, paste volstrekt niet in dat schema, dat door het Parlement bovendien nog, mede om financiële redenen, werd afgewezen. Dat gegeven nam evenwel niet weg dat men in militaire kring onder de bekoring bleef van de strategische aantrekkelijkheden van Straat Soenda. De noodzaak van een kennelijk niet te betalen vlootbasis werd echter gematigd. Steunpunten zouden voor een vloot van klein materieel haast overal kunnen worden gevestigd (een enkeling opperde zelfs de mogelijkheid van verplaatsbare bases). Wel echter zou Straat Soenda moeten worden *afgesloten*. Het leger kon dan met de hoofdmacht zowel op Java als op Sumatra opereren en met de vloot vielen de overzeese verbindingsgemakkelijker open te houden.¹¹⁵

Ook deze bescheiden opzet werd echter verworpen en Straat Soenda verdween zo uit de strategische plannen.¹¹⁶ De twist tussen het Nederlands-Indische leger en de marine over de geldigheid van de grondslagen van 1892 was daarmee echter allerminst ten einde. *En tot goed begrip wordt nog eens herhaald dat de vlootbasis-*

Arch. Dep. Koloniën V 1-12-1921-21.

¹¹⁴ Gouverneur-generaal Fock stelde voor op deze stellingen drastisch te gaan bezuinigen, maar vond in deze zowel de Legercommandant als de minister van koloniën tegenover zich. Voor correspondentie over deze zaak zie *Arch. Dep. Koloniën* V8-5-1924-V5.

¹¹⁵ Zie de stelling van generaal Ermeling uit 1913 (⁷¹) en de discussie n.a.v. Van Hengels lezing (⁷⁸). Verder nog: A. T. H. Winter — De stand van het vraagstuk der weerbaarheid van Ned.-Indië, gezien uit een militair, zoowel als uit een economisch, financieel en intellectueel oogpunt. *Org. Ver. Beoef. Krijgswetensch.* (1920/1921)9-135, en de heer Medenbach in zijn commentaar op de inleiding van Winter, 326-336. Zie ook: D. Merens — *Nieuwe banen. Een economisch gevormde weermacht voor Europeesch en overzeesch Nederland*. Den Haag (1921)54 e.v., 133 e.v.

¹¹⁶ Brief van de gouverneur-generaal aan de minister van koloniën van 21 maart 1923. *Arch. Dep. Koloniën* V 20-4-1923-12.

kwestie voor een belangrijk deel slechts kan worden begrepen als element in deze strijd. Met Merak en de Zutpheneilanden afgeschreven, richtte deze rivaliteit zich — behalve op nieuwe punten als het beheer van de luchtvloot, de bediening van de kustbatterijen en de leiding van een Indisch departement van defensie — weer op een beoordeling van de kwaliteiten van Soerabaja en Priok. De Interdepartementale Commissie (onder Gooszen) had als hoofdbasis Priok aangewezen en de Indische Defensiecommissie, zo goed als de Volksraad, hadden zich hiermee verenigd. Om financiële redenen echter bleef Soerabaja grote aantrekkingskracht uitoefenen. Een basis was daar aanwezig en bij Priok moest men nog beginnen.¹¹⁷

Het Nederlands-Indische leger schaarde zich als vanouds achter Priok op West-Java. De marine was — even traditioneel — verdeeld. De voorzitter van de Interdepartementale Commissie, Gooszen, was in 1923 tot Commandant Zeemacht in Indië benoemd, en het behoef niet te verbazen dat hij ook in deze functie zich voor Priok verklaarde.¹¹⁸ Dat standpunt bracht hem echter in conflict met zijn Chef Marinestaf in Batavia. Volgens die officier berustte de keus voor Priok op het denkbeeld dat de vloot in Indië een grootscheepse aanval zou moeten afslaan, gericht tegen de „hartstreek” West-Java.¹¹⁹ Met het optreden van de Volkenbond en na de akkoorden van Washington viel een dergelijke aanval echter niet meer te verwachten. Het Nederlandse eskader in Indië had zich op neutraliteitshandhaving te richten, zeker nu het zich waarschijnlijk met niet meer dan een „half minimum” (t.o.v. het Voorontwerp) zou moeten behelpen. Voor deze taak was Soerabaja veel gunstiger gelegen dan Priok. Trouwens, ook de hulpbasis in de Riouw-archipel en de beveiliging van Makassar hoorden thuis in het „hart-

¹¹⁷ Dat standpunt werd onder meer gehuldigd door de minister van koloniën; zie diens brief aan de gouverneur-generaal van 2 mei 1924. *Arch. Dep. Koloniën* V 2-5-1924-P5/18.

¹¹⁸ Zie voor een uitvoerige bespreking van de wijze waarop de vlootbasisproblematiek de relatie tussen gouverneur-generaal Fock en de Indische marineleiding vertroebelde: G. Teitler — Fock, Umbgrove, Gooszen. Een zuinig landvoogd tussen militaire deskundigheid en ambtelijke trouw. *Mars et Historia* (1980)(Iustrumnummer).

¹¹⁹ Zie het memorandum van de Chef van de Marinestaf „Het basisvraagstuk” van februari 1924. *Arch. Dep. Koloniën* V 11-3-1924-L3.

streekaanvalsschema”. In de nieuwe conceptie konden beide verdwijnen, en wat nog tegen Soerabaja leek te pleiten — de ondiepe uitgangen — behoefde geen onoverkomelijk technisch beletsel te zijn.

Deze gedachte werd door vice-admiraal Gooszen in een nota aan de Landvoogd bestreden.¹²⁰ Met klem waarschuwde hij tegen het stellen van vertrouwen in het Verdrag van Washington. Het was een illusie te menen dat de spanningen in de Pacific door dat soort akkoorden uit de wereld waren te helpen. In de geconstateerde voorkeur van de gouverneur-generaal en de minister van koloniën voor Soerabaja kon hij dan ook slechts misplaatste zuinigheid zien. Van een strategisch gunstigere ligging van Soerabaja was hij niet overtuigd. Dat, hooguit marginale, verschil met Priok werd trouwens weer tenietgedaan door de kwetsbaarheid van de toegangen tot de haven. Trouwens, als men voor noodgevallen zijn hoop al stelde op (de zware schepen van) bondgenoten, zou men deze ook goed moeten kunnen ontvangen en daartoe leende zich Soerabaja nu juist niet.¹²¹

De weerstanden tegen Priok verhardden zich echter, want ook de minister van marine verklaarde zich nu voor de goedkopere oplossing Soerabaja. Bij het „hele minimum” paste Priok, bij het halve minimum kon, bij nader inzien, Soerabaja volstaan. „Voor het bewaren van een bescheiden spaarduit richt men zich geen kostbare kluis in.”¹²²

Ontstemd over deze ministeriële wending tekende Gooszen protest aan tegen dat besluit. Zó fel zelfs dat de minister van koloniën eraan ging twifelen of deze Commandant Zeemacht wel loyaal de regeringsrichtlijnen zou volgen. Gooszen verklaarde zich diep gegriefd over dat gebrek aan vertrouwen, maar trok er wel zijn conclusies uit.¹²³

¹²⁰ Nota van 20 augustus 1924. *Arch. Dep. Koloniën* V 1-10-1924-O13.

¹²¹ Van belang hierbij is dat volgens de Akkoorden van Washington geen versterkte bases mochten worden aangelegd in bepaalde gebieden in de Pacific. Alleen op grond van o.a. deze bepaling had Japan zich bereid verklaard ten opzichte van Engeland en de Verenigde Staten met minder „capital ships” genoeg te nemen.

¹²² Brief van de minister van marine aan zijn collega van koloniën van 7 oktober 1924. *Arch. Dep. Koloniën* V 16-10-1924-B14.

¹²³ Zie Teitler (¹¹⁸).

Enkele maanden later al schreef hij aan de gouverneur-generaal, een grootscheepse aanval op Indië hoogst onwaarschijnlijk te achten. Een vijand zou op meer fronten tegelijk activiteiten moeten ontplooiën, en tegen Indië nooit meer dan een nevencampagne kunnen voeren.¹²⁴ Kwam hij daarmee al dicht in de buurt van zijn chef-staf, ten aanzien van de geschiktheid van Soerabaja als hoofdstuntpunt voor de vloot bleef hij nog aarzelen. Men kan zich dan ook niet aan de indruk onttrekken dat pas de houding van de Legercommandant, Gerth van Wijk, Gooszen ertoe bracht zich achter Soerabaja te scharen. In juli 1925 deed Gerth van Wijk de Landvoogd een nota toekomen betreffende „Grondslagen voor de defensie van Nederlandsch-Indië”.¹²⁵ In deze nota kwam een aantal vertrouwde legerdenkbeelden weer naar voren. Volgens de Legercommandant ging de verdediging van de gehele archipel de Nederlandse krachten te boven. De defensie-inspanningen dienden zich dan ook te beperken tot „vitaal belangrijke gebiedsdelen”, zoals West-Java, Tarakan en Balikpapan. Een vloot zou daarbij geen rol kunnen spelen, noch het hele noch het halve minimum. Een vijand zou ongetwijfeld deze vitale punten alleen met een overmacht aan maritieme middelen gaan aanvallen, en geen Nederlandse vloot zou hem daarbij een strobreed in de weg kunnen leggen. Slechts het leger zou de vitale gebieden van een vijandelijke bezetting kunnen vrijwaren. Het diende echter daartoe zijn operationele vrijheid ten volle te behouden. De beveiliging van vlootstuntpunten aan de landzijde moest dan maar aan de landstorm worden overgelaten.

¹²⁴ Brief van de Commandant Zeemacht Gooszen aan de gouverneur-generaal van 17 januari 1925. *Arch. Dep. Koloniën* V 10-3-1925-C3.

¹²⁵ „Grondslagen voor de defensie van Nederlandsch-Indië, voor zoover de landmacht betreft. Basis voor de organisatie der weermacht te land, voor zoover deze niet is bestemd voor de handhaving van orde en rust in de buitengewesten”, in juli 1925 door de Legercommandant gezonden aan de gouverneur-generaal. *Arch. Dep. Koloniën* V 23-2-1926-J3/21.

¹²⁶ Brief van de gouverneur-generaal aan de minister van koloniën van 11 december 1925. *Arch. Dep. Koloniën* V 23-2-1926-J3/21. De Landvoogd had het oog op: M. Boerstra — Het aandeel van leger en vloot in de handhaving van de in- en uitwendige veiligheid van Nederlandsch-Indië. *Ind. Mil. Tijdschr.* (1925)1-15, 609-622, en E. J. Geldorp — Leger en vloot bij de defensie van Nederlandsch-Indië. *Org. Ind. Krijgsk. Ver.* (1925)(72)1-16. De opvattingen van Boerstra en

De gouverneur-generaal toonde zich onder de indruk van dat betoog, dat in een reeks artikelen en voordrachten door diverse officieren van het Nederlands-Indische leger nader werd uitgewerkt.¹²⁶ Mèt de minister van koloniën besefte hij echter dat er zich weer „een scherper wordende tegenstelling tusschen de beide delen van de weermacht” aan het aftekenen was.¹²⁷ De minister sprak in dit kader zelfs van „beroering in het leger”¹²⁸, en de Landvoogd droeg Gooszen en Gerth van Wijk op van hun tegenstelling niets naar buiten te laten blijken, zéker niet aan hun ondergeschikten.¹²⁹ Van verdere beraadslagingen met hen over de defensiegrondslagen zag de gouverneur-generaal echter af. Beide commandanten hadden immers „een sterk vooropgezette meening (. . .) zoodat nieuwe behandeling van dit vraagstuk door hen slechts tot verscherping van de tegenstellingen leidt”.¹³⁰ Ook een poging, althans de standpunten ten aanzien van de plaats van de vlootbasis nader tot elkaar te brengen, mislukte.

De chef-staf van het Nederlands-Indische leger, Van Genderen Stort, liet zich nog door de Commandant Zeemacht ervan overtuigen dat Soerabaja als oorlogshaven aan „in redelijkheid te stellen eischen” voldeed, maar hij werd door zijn Legercommandant ogenblikkelijk gedesavoueerde.¹³¹ Gerth van Wijk liet zich daarbij de gelegenheid niet ontnemen Gooszen op diens vroegere afwijzing van Soerabaja te attenderen.¹³² Vanzelfsprekend was de vice-admiraal uitermate ontstemd over deze terechtwijzing. Hij had zijn mening over de geschiktheid van Soerabaja diverse malen onder de aandacht van de verantwoordelijke bewindslieden gebracht. Na echter

Geldorp strookten geheel met de mening van de Legercommandant, zoals neergelegd in diens „Grondslagen” van juli 1925 (¹²⁵).

¹²⁷ Zie ¹²⁶.

¹²⁸ Brief van de minister van koloniën aan de gouverneur-generaal van 23 februari 1926. *Arch. Dep. Koloniën* V 23-2-1926-J3/21.

¹²⁹ Zie ¹²⁶.

¹³⁰ Zie ¹²⁶.

¹³¹ „Samenvatting van de besprekingen betreffende de verdediging van Soerabaja aan de zeezijde, op 12 en 13 januari 1926 te Weltevreden gehouden door Commandant Zeemacht met Chef Generale Staf”. Als reactie daarop schreef de Legercommandant de nota „Versterking van Soerabaja”, gedateerd 22 januari 1926. *Arch. Dep. Koloniën* V 19-5-1926-R8.

¹³² Brief van Gerth van Wijk aan Gooszen van 23 februari 1926. *Arch. Dep. Koloniën* V 19-5-1926-R8.

van hun afwijzend standpunt te hebben kennis genomen, had hij zich uiteindelijk bij hun standpunt neergelegd. Hij constateerde dan ook niet zozeer een conflict tussen vloot- en legerleiding als wel tussen de Legercommandant en de regering.¹³³

Generaal Gerth van Wijk bleef echter van mening dat hij slechts een geschil met de Vlootvoogd had lopen. Hij stelde voorts dat de gronden daarvoor lagen „in de omstandigheid, dat Admiraal Gooszen ten enenmale uit het oog verliest, dat de defensie van Indië nog steeds wordt beheerscht door de in 1892 dienaangaande vastgestelde grondslagen, en zich op het standpunt stelt, dat de denkbeelden der Indische Defensiecommissie van 1921, waarvan Zijne Excellentie deel heeft uitgemaakt, in alles den doorslag behooren te geven”.¹³⁴ Daartegenover verweet Gooszen de Legercommandant ten aanzien van deze grondslagen van ruim dertig jaar geleden een overdosis aan rechtlijnigheid, „als ware er sindsdien niets in de politieke en strategische verhoudingen in het Verre Oosten veranderd, hadden verschillende commissies

zich hieromtrent niet uitgesproken en waren er van de zijde van het Opperbestuur generlei beginselen aan gegeven”.¹³⁵ Voor de Commandant Zeemacht was de zaak duidelijk: het Nederlands-Indische leger wenste in het defensiebestel de eerste viool te blijven spelen en klampte zich daartoe vast aan een dertig jaar oud Koninklijk Besluit.

De kloof tussen de beide heren was onoverbrugbaar, en een commissie die het Indische defensievraagstuk nog weer eens in zijn geheel zou bezien, werd voornamelijk om deze reden niet bijeengeroepen.¹³⁶ Aangezien echter de impasse rond de grondslagen van 1892 niet kon voortduren, werd de tegenstelling van hogerhand kortgesloten. De defensiegrondslagen van 1892 werden door nieuwe vervangen, maar dat geschiedde geheel buiten Legercommandant en Vlootvoogd om. Op verzoek van de minister van koloniën stelde de afdeling „Koloniën” van de Raad van State in 1926 nieuwe richtlijnen voor de Indische defensie op, waarmee het jaar daarop de militaire top in Indië voor een voldongen feit werd geplaatst.¹³⁷

¹³³ Brief van Gooszen aan de Legercommandant. *Arch. Dep. Koloniën V 19-5-1926-R8*.

¹³⁴ Brief Legercommandant aan de Commandant Zeemacht van 6 maart 1926. *Arch. Dep. Koloniën V 19-5-1926-R8*.

¹³⁵ Brief van Gooszen aan Gerth van Wijk van 22 maart 1926. *Arch. Dep. Koloniën V 19-5-1926-R8*.

¹³⁶ De wens tot het bijeenroepen van een nieuwe defensiecommissie was uitgegaan van de minister van koloniën; zie diens brief aan de gouverneur-generaal van 23 februari 1926, *Arch. Dep. Koloniën V 23-2-1926-J3/21*. De Raad van Nederlandsch-Indië had dit plan ondersteund; zie het advies van de Raad van 23 april 1926, *Arch. Dep. Koloniën V 19-5-1926-R8*.

¹³⁷ In een brief van 26 juli 1926, *Arch. Dep. Koloniën V 26-7-1926-F12*, vroeg de minister van koloniën de Raad van State advies inzake de Indische defensieproblemen. De Raad reageerde met een nota van de voorzitter van de 10e Afdeling (koloniën) aan de minister van 20 augustus 1926, *Arch. Dep.*

Koloniën V 24-9-1926-C15. De minister van koloniën verklaarde zich in een brief aan zijn collega van marine van 24 september 1926 akkoord met de in deze nota neergelegde defensiegrondslagen. De aangeschrevene volgde dat voorbeeld in zijn antwoord aan de minister van koloniën van 8 december 1926, *Arch. Dep. Koloniën V 14-1-1927-V*. De Afdeling Koloniën van de Raad van State werd toentertijd gevormd door de heren A. W. F. Idenburg (voorzitter), mr. A. D. W. de Vries en C. J. Hasselman; De Vries en Hasselman waren beiden Indisch ambtenaar geweest.

NB De kaarten en blauwdrukken die indertijd over het vlootbasisplan zijn vervaardigd, konden om technische redenen niet bij dit artikel worden afgedrukt. De kaarten zijn te vinden in de literatuur, vermeld in de voetnoten 74 en 88. De blauwdrukken zijn te raadplegen in het Algemeen Rijksarchief te Den Haag, Archief Departement van Koloniën, Verbaal van 15 april 1919-37. Ook de auteur beschikt over een aantal exemplaren; belangstellenden kunnen hierop een beroep doen.

MS
150

BOEKEN

Het beeld van het Westen in de Sovjetpers, door dr. W. P. van den Bercken, 192 blz. Uitg.: Wolters-Noordhoff / Bouma's Boekhuis bv, Groningen, 1980. Prijs: f 32,—.

Enige tijd geleden (*Mil Spect.* 150(1981)(4)145) schreven wij onder de titel „Perceptie en misperceptie in internationale relaties” over het beeld dat in de Sovjet-Unie bestaat van de Verenigde Staten, en omgekeerd. Daarbij stelden wij de vraag of binnen de Sovjet-Unie de bereidheid bestaat bestaande misvattingen uit de weg te ruimen en wij haalden toen twee artikelen aan, door de heer Van den Bercken gepubliceerd in de *Internationale Spectator*. Voor ons ligt thans het proefschrift van dr. Van den Bercken, een zeer leesbaar boekwerk dat vanwege het Instituut voor geschiedenis der Rijksuniversiteit Utrecht werd uitgegeven als deel XL in de serie „Historische studies”.

Dr. W. P. van den Bercken werd in 1946 geboren en studeerde Slavische talen aan de universiteit van Utrecht. Hij is thans werkzaam aan het Nederlands-Russisch woordenboekproject op het Instituut voor Slavische talen te Utrecht.

Zijn proefschrift geeft de resultaten weer van een onderzoek naar de berichtgeving over het Westen in de Sovjetrussische regeringskrant *Izvestija*. Deze krant, met een oplage van acht miljoen exemplaren, mag worden geacht het officiële regeringsstandpunt weer te geven. De kennisneming van dat standpunt is van belang, en niet slechts voor een juiste waardering

van de buitenlandse politiek van de Sovjet-Unie, maar ook omdat de Russische pers de belangrijkste informatiebron is voor de Russische burger, en dus diens kijk op het Westen beïnvloedt. Van den Bercken noemt in zijn inleiding nog een derde reden om de Sovjetrussische visie op, en de beoordeling van, het Westen in de pers te bestuderen, namelijk dat voor de Sovjetrussische ideologie het Westen een probleem is!

Schrijver gaat allereerst aan de hand van het „Handboek voor de journalist” na, welke de theoretische grondslagen van de Russische journalistiek zijn. De paragrafen, die hij in dat verband wijdt aan de censuur, moeten voor iedere inwoner van het vrije Westen een „eye opener” zijn. Fundamenteler is evenwel Van den Berckens beschouwing over het begrip „partijnost”. Betekende dat oorspronkelijk „het-lid-van-een-partij-zijn”, nu is het toch veel meer een zich solidair verklaren met de visie van de partij en een denken (en voor zover het journalisten betreft dus ook een schrijven) in de geest van de partij. Dat komt tot uiting in de functie van de Sovjetrussische pers: propaganda, agitatie en organisatie, naar het woord van Lenin dat de krant een collectieve propagandist, een collectieve agitator en een collectieve organisator is.

De theoretische grondslagen worden gevolgd door een hoofdstuk over het Westen als historisch Russisch probleem. Daarna volgen een thematische analyse, alsmede een beschouwing over de denk- en betoogtrant in de Russische pers. Het vijfde hoofdstuk bevat een terminologische analyse en het laatste —

afsluitende — hoofdstuk bevat de conclusies, waartoe dr. Van den Bercken is gekomen. Welke zijn nu die conclusies?

De Sovjet-pers maakt deel uit van een omvangrijk ideologisch indoctrinatiesysteem dat behalve de pers, radio en televisie ook het onderwijs, de literatuur, film, beeldende kunst, politieke voorlichting in de jeugdbeweging, op het werk en in het leger, de verkiezingsceremonies en jaarlijkse demonstraties op 1 mei en 7 november, en een netwerk van musea en exposities omvat (blz. 153).

Er is een cultus van de leugen. De leugen heeft niet alleen betrekking op de beeldvorming over het Westen, maar ook op het onderliggende mensbeeld dat tot de berichtgeving leidt. De Russische kijk op de wereld leert de andersdenkende en anderslevende mens als klassevijand zien en maakt de klassehaat tot spil van de sociale vooruitgang, aldus Van den Bercken.

Dit zeer duidelijke en onthutsende beeld werpt vragen op. Waarom is een dergelijk indoctrinatiesysteem in de ogen van de Russen noodzakelijk? Van den Bercken geeft daarop een tweevoudig antwoord. Allereerst is er de „conspiratieve visie”, die als een constante aanwezig is in de Russische attitudes tegenover het Westen door de eeuwen heen. Het Westen vormt een voortdurende bedreiging van Rusland en de conspiratieve visie vormt: *de rechtvaardiging van maatregelen tegen ongewenste culturele, filosofische, politiek-theoretische en maatschappelijke invloeden van buitenaf en van de diplomatieke en militaire politiek jegens de Oosteuropese buurlanden (blz. 34).*

De tweede reden voor de indoctrinatie is dat het marxisme-leninisme in de Sovjet-Unie niet slechts de enige juiste, maar ook de enige geoorloofde filosofie is. Zoals Van den Bercken stelt: ... *de filosofie wordt van enig ware voor haar aanhangers tot enig geoorloofde voor de hele samenleving, van enig wetenschappelijke tot enig wettige* (blz. 83). De leer is daarmee geworden tot een onaantastbare autoriteit; de „overtuigende juistheid” staat onomstotelijk vast.

Men zal zich nu afvragen of de Russische leiders, de journalisten én de lezers het in de pers geschetste beeld van het Westen zelf geloven. Van den Bercken behandelt terecht deze vraag. Hij concludeert dat de Russische leiders zelf in de praktijk niet die waarde eraan hechten die zij als overtuigde communisten worden geacht eraan te geven. Zij krijgen ook betere informatie. Ook Amerikanologen weten wel beter. *Het minst van allen geloven echter de journalisten zelf in de officiële berichtgeving over het Westen. (...) De berichtgeving over het buitenland heeft een binnenslands-politieke functie. De ideologische enscenering van de werkelijkheid moet volgehouden worden, want de ideologie is de rechtvaardiging van het Sovjet-systeem* (blz. 155). Men mag betwijfelen of de gemiddelde Russische lezer gelooft wat hem in zijn kranten wordt voorgeschoteld. Dat is ook minder belangrijk, zolang de fictie wordt gehandhaafd. Van den Bercken spreekt in dit verband zelfs over een soort schizofrenie.

Waarom is het nu zo belangrijk te

weten wat de Sovjetrussische pers over het Westen schrijft? Dr. Van den Bercken zegt in het nawoord, dat de Sovjet-Unie enerzijds haar positie als wereldmacht wil consolideren en een daarmee samenhangende verantwoordelijkheid wil demonstreren, anderzijds technologische kennis wil verwerven door handel met het Westen. Daarbij streeft de regering naar een pragmatische beoordeling en een zakelijke opstelling van het Westen jegens haar. Maar de Sovjet-Unie is geen staat als elke andere: zij is een ideocratie, te vergelijken met de confessionele staat, de theocratie. *Een ideologische staat verzet zich tegen een rationele aanpak van de economie, tegen een onafhankelijke rechtspraak, tegen verzakelijking van de informatie, tegen verzelfstandiging van het denken, tegen objectivering van de maatschappijwetenschappen, tegen formalisering van de kunst en tegen een neutrale opstelling van het individu jegens de staat*, aldus Van den Bercken (blz. 165).

Men is in het Westen veelal onvoldoende doordrongen van dit geheel eigen karakter van de Sovjetstaat, waardoor men de fout maakt de Russen naar westerse maatsta-

ven te beoordelen. Het hier besproken boek kan een instrument zijn om tot een juistere waardering van de Russische politiek en mentaliteit te geraken. Dat geldt in het bijzonder ten aanzien van de „vreedzame coëxistentie”, die — zoals van den Bercken terecht opmerkt — slechts een tactische aanpassing van de Russische politiek is en niet een principiële wending (blz. 140). *De Sovjet-Unie moet (...) met ideologische vijanden samenwerken en ze buiten de deur houden. Om het ene te doen en het andere niet te laten heeft zij de vreedzame coëxistentie ontwikkeld, een doctrine waarin economische en militaire ontspanning en intensivering van de ideologische strijd als twee communicerende vaten met elkaar samenhangen* (blz. 166). Dat is iets geheel anders dan de ontspanning die het Westen nastreeft!

Op de omslag beveelt de uitgever kennisneming aan door allen die zich in hun beroep met de Sovjet-Unie bezighouden. Wij kunnen deze aanbeveling van ganser harte ondersteunen en spreken de hoop uit dat vele Nederlandse officieren dit onthullende boek zullen lezen.

M.W.A. WEERS, kol KLu b.d.

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 ledenadministratie van de Koninklijke Vereniging (Karel Doormanlaan 274, 2283 BB Rijswijk) in voorkomend geval ter zake in te lichten.