

Patrouilles in een notendop

De inzet van landingsvaartuigen voor maritieme veiligheidsoperaties

Martin Hoekstra*

Het einde van de Koude Oorlog luidde voor de Koninklijke Marine een nieuw tijdperk in, waarbij de aandacht verschoof van regulier vlootoptreden naar maritieme veiligheidsoperaties. De zeemacht moest zichzelf traditionele marinetaken als smokkel- en piraterijbestrijding opnieuw aanleren. Tijdens haar deelname aan de antipiraterijmissies nabij Somalië (2008-2017) ontwikkelde de KM een operatieconcept dat opvallende overeenkomsten vertoonde met de werkwijze tijdens de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog (1945-1949), ruim een halve eeuw eerder.

*Zr.Ms. Johan de Witt neemt deel aan Atalanta,
de antipiraterijmissie van de EU*

FOTO MCD, GERBAN VAN ES



De doctrinepublicatie *Grondslagen voor het Maritieme Optreden* uit 2014 definieert maritieme veiligheidsoperaties (Maritime Security Operations, MSO) als ‘activiteiten die gericht zijn tegen doorgaans civiele actoren die de afspraken over het gebruik van de zee schenden’.¹ Het gaat dan bijvoorbeeld om de bestrijding van drugs- en wapensmokkel, mensenhandel, illegale migratie, piraterij, (maritiem) terrorisme en gewapend extremisme en de handhaving van blokkades of internationaal gesanctioneerde embargo’s. Vaak gaan dergelijke operaties gepaard met een verschuiving van het aandachtsgebied van volle zee (*blue water*) naar de kustwateren (*brown water*), waarbij nationale zeestrijdkrachten veelal fungeren als een internationale politiemacht.

Alhoewel de bovenstaande terminologie voortkomt uit recente doctrinevorming voert de Koninklijke Marine al eeuwenlang maritieme veiligheidsoperaties *avant la lettre* uit, van de strijd tegen Duinkerker kapers in de zeventiende eeuw tot de huidige antidrugsmokkeloperaties in het Caribisch gebied. De geschiedenis van de Nederlandse zeemacht kent periodes waarin de vloot specifiek op deze taken toegerust was, maar ook tijdspannes waarin de nadruk lag op ‘reguliere’ oorlogsvoering, met interstatelijke vlootconfrontaties op volle zee. Soms raakte daarbij de expertise op het gebied van MSO op de achtergrond. Zo geschiedde ook na afloop van de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog (1945-1949), toen kleinere patrouillevaartuigen werden afgedankt en de focus verschoof naar *blue water*-vlootoptreden in NAVO-verband.

Dit artikel zet een aantal opvallende gelijkenissen uiteen tussen het ‘politieele’ optreden van de Koninklijke Marine gedurende de onafhankelijkheidsstrijd in Indonesië en de inzet van amfibische transportschepen tijdens antipiraterijoperaties rond de Hoorn van Afrika. Ondanks de grote verschillen in geografische en geopolitieke context kwam de Nederlandse zeemacht ‘per toeval’ weer uit bij een vergelijkbare werkwijze voor maritieme veiligheidsoperaties in een *brown water*-context. Dit artikel benadrukt daarmee het belang van behoud van historische kennis over operationele concepten uit het verleden.

Eerst komt de ontwikkeling van een maritiem patrouillenetwerk tijdens de oorlog in Indonesië aan bod. Vervolgens gaat het artikel in op de ‘terugkeer’ naar maritieme veiligheidsoperaties na afloop van de Koude Oorlog en de ‘nieuwe’ werkwijze die de marine ontwikkelde tijdens antipiraterijoperaties nabij Somalië.

* Martin Hoekstra is wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

1 Ministerie van Defensie, *Grondslagen van het Maritieme Optreden. Nederlandse maritiem-militaire doctrine* (Den Helder, 2014) 340.





Viceadmiraal Albertus Samuel Pinke (midden)

FOTO BEELDBANK NIMH

Machtvacuüm in Indië

De Tweede Wereldoorlog liep in Nederlands-Indië vrijwel direct over in een nieuw gewapend conflict. Op 17 augustus 1945 – slechts twee dagen na de Japanse overgave – riep Soekarno de onafhankelijkheid uit van de Republiek Indonesië. De Nederlandse regering accepteerde deze proclamatie van autonomie geenszins en probeerde nog vier jaar lang tevergeefs met militaire aanwezigheid de Indonesische revolutie een halt toe te roepen.

De marine had na de Tweede Wereldoorlog bijna twee jaar nodig om haar aanwezigheid in de Oost weer op te bouwen. Alhoewel de zeemacht van de Republiek Indonesië (de Angkatan Laet

Republik Indonesia, ALRI) weinig tot niets voorstelde, waren er in die wederopbouwjaren grote zorgen over de algemene veiligheids-situatie op zee. Na de Japanse overgave was er in de wateren rond Java en Sumatra een machtsvacuüm ontstaan, waarin zeeroof en smokkel vrijwel ongehinderd konden opbloeien. Toen viceadmiraal Albertus Samuel Pinke in januari 1946 aantrad als Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië (CZMNI) had de vlootvoogd nauwelijks geschikte middelen tot zijn beschikking om enige vorm van controle op zee te handhaven. Direct na afloop van de Tweede Wereldoorlog bevonden zich voornamelijk kruisers, torpedobootjagers en onderzeeboten in Azië, sloopstypen die slecht toegerust waren op de controle van het lokale scheepsverkeer in ondiepere kustwateren.²

De uitgebreide smokkelhandel tussen het door de Republiek gecontroleerde gebied op Java en

² R.E. van Holst Pellekaan en I.C. de Regt, *Operaties in de Oost. De Koninklijke Marine in de Indische archipel (1945–1951)* (Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2003) 31-32.

Sumatra enerzijds en het Maleisische schiereiland en Singapore anderzijds baarde de viceadmiraal de meeste zorgen. In Indonesië lagen nog grote vooroorlogse voorraden van ‘Nederlandse’ ondernemingsproducten – zoals rubber, suiker en thee – opgeslagen. De Republiek probeerde deze producten aan de overkant van Straat Malakka te ruilen tegen wapens om de onafhankelijkheidsstrijd mee voort te zetten. Zo bracht het vrachtschip *Mariam Bee* in september 1946 1.400 Lee Enfield-geweren, zes stukken luchtdoelgeschut, een complete uitrusting voor een veldkeuken en een veldhospitaal – inclusief operatiegereedschap en een röntgenapparaat – helmen, uniformen en schoenen naar de Republikeinse havenstad Tegal. Hiermee kon een geheel Republikeins bataljon worden uitgerust.³

De marine kon hier tot december 1946 weinig tegenoverstellen. Naast de praktische beperkingen aan de patrouillevloot stond de zeemacht in het westen van de archipel onder curatele van het geallieerde (Britse) opperbevel over Java en Sumatra. Pinke – die een volledige blokkade van de Republikeinse kusten voor ogen had – kon zijn vloot daarom niet naar eigen inzicht inzetten. Zo vond de Britse regering dat het optreden van de Koninklijke Marine de rijstleveranciers van de Republiek naar Brits-Indië hinderde, waarna de marineschepen een verbod kregen om binnen 10 of 25 zeemijlen van een aantal belangrijke Javaanse havens (waaronder Tegal) te patrouilleren.⁴

Politionele taken voor een nieuwe vloot

Direct na het vertrek van de Britten in december 1946 dirigeerde Pinke zijn schepen naar de kusten van Java, zodat de zeemacht de wapenhandel aldaar aan banden kon leggen en infiltraties van Republikeinse strijders en propagandisten richting het oosten van de archipel bij de bron kon blokkeren. Om de smokkelpraktijken tegen te gaan, drong de viceadmiraal aan op de opbouw van een geheel nieuwe patrouillevloot. Deze schepen dienden als een soort kustwacht of douane het in- en uitgaande zeeverkeer te controleren.

Het was vooral te danken aan de fanatieke inzet van de CZMNI dat de marine in Indonesië zo nadrukkelijk optrad tegen politieke infiltranten, zeerovers en smokkelaars. De vlootvoogd – fel tegenstander van elke vorm van Indonesische zelfstandigheid – pleitte voor volledige ‘heerschappij op zee’, om de opstand van ‘terroristen’ zo ‘ter zee te wurgen’.⁵ Het Ministerie van Marine in Den Haag dacht daar anders over. Het zag het optreden tegen smokkelaars en piraten als een politionele taak die moest worden vervuld door het Indische Departement van Scheepvaart, met de Gouvernementsmarine als uitvoerend orgaan. Voor de Tweede Wereldoorlog bestond deze taakverdeling tussen politioneel optreden in de territoriale wateren van Nederlands-Indië (Gouvernementsmarine) en de militaire verdediging van de archipel (Koninklijke Marine) immers ook al.

De Gouvernementsmarine was na de Tweede Wereldoorlog echter lange tijd niet tegen deze taak opgewassen. Via het Ministerie van Overzeese Gebiedsdelen wist Pinke, over het hoofd van zijn eigen ministers, verschillende malen grote bezuinigingen op zijn vloot in de Oost tegen te houden.⁶ Zodoende bleef de marine gedurende de Indonesische onafhankelijkheidsstrijd als politionele zeemacht fungeren. Daarbij kon de marine wel teruggrijpen op de ervaringen van haar zusterorganisatie uit het koloniale verleden. Die leerden dat voor de patrouillegang in de archipel het beste kleinere vaartuigen met geringe diepgang en een behoorlijke snelheid gebruikt konden worden. Deze schepen waren in staat om dicht onder de kust te opereren, indien nodig ondersteund door grotere commandoschepen.

3 Suryono Darusman, *Singapore and the Indonesian Revolution, 1945-50. Recollections of Suryono Darusman* (Singapore, Institute of South Asian Studies, 1992) 26-27.

4 G. Teitler, *Vlootvoogd in de knel. Vice-admiraal A.S. Pinke tussen de marinestaf, Indië en de Indonesische revolutie* (Assen, Van Gorcum, 1993) 72-73.

5 Nationaal Archief te Den Haag (NA), Archief A.S. Pinke (toegangsnummer 2.21.130), inv.nr. 43, Memoires.

6 NA, Archief van de Algemene Secretarie van de Nederlands-Indische Regering (toegangsnummer 2.10.14), inv.nr. 4438, Briefwisseling tussen de ministers van Overzeese Gebiedsdelen en Marine en de gouverneur-generaal; Teitler, *Vlootvoogd in de knel*, 83-85, 127, 166.

Voor die laatste taak nam de marine in 1946 acht korvetten over van de Australische marine. Daarnaast werd de mijnenveger Hr.Ms. Abraham Crijnsen omgebouwd tot korvet. Dit kleinere type oorlogsschip was uitstekend geschikt om de snellere blokkadebrekers te onderscheppen, terwijl het als moederschip kon dienen voor kleinere patrouilleschepen die de lokale prauwen aan controles onderwierpen. De korvetten vormden zo de kern van het controlestelsel.⁷

In april volgde de aankoop van een viertal patrouilleboten uit Singapore, die werden omgedoopt tot Hr.Ms. RP 101 tot en met RP 104, waarbij de aanduiding RP stond voor Regionaal Patrouillevaartuig. Het ging hierbij om zogenaamde Harbour Defense Motor Launches

(HDML's), tweemotorige houten schepen die tijdens de Tweede Wereldoorlog waren ontworpen voor de verdediging van haveningangen. Het scheepstype bleek dankzij de beperkte diepgang uitstekend geschikt voor de patrouilledienst te midden van het drukke lokale scheepsverkeer in de ondiepe kustwateren van de archipel. Tussen juli 1946 en februari 1947 kwamen vanuit Australië nog veertien van deze schepen, waardoor de RP-vloot vanaf het voorjaar van 1947 uit achttien HDML's bestond.⁸

Daarnaast kreeg de marine dat jaar achttien landingsvaartuigen (of zogenoemde Higginsboten) in bruikleen van het Nederlands-Indische gouvernement. Dankzij de platte onderkant kon deze stalen boot nog dicht onder de kusten opereren, wat ze uitermate bruikbaar maakte voor patrouilles langs de dichtbegroeide kusten van Sumatra. De schepen van de Higgins Boat Company hadden in de Tweede Wereldoorlog niet voor niets naam gemaakt als landingsvaartuig tijdens de landingen in Normandië en

7 NA, Archief A.S. Pinke, Memoires.

8 Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 82.

De korvet Hr.Ms. Batjan. Korvetten vormden de kern van het controlesysteem in de Indische wateren

FOTO BEELDBANK NIMH



Italië – een taak die ze in Indonesië soms ook kregen toegeschoven. Het vaartuig was overigens berucht omdat het nogal gevoelig was voor de deining. Door de beroerde ligging en beperkte omvang werd het bootje vaak omschreven als een ‘wastobbe’ of ‘notendopje’. De Higginsboten kwamen in de loop van 1947 in de vaart als Hr Ms. RP 119 tot en met RP 136.⁹

Patrouilles in Straat Malakka

Een echte doorbraak voor de ‘blokkade van Pinke’ kwam er tijdens Operatie Product (de zogenaamde Eerste Politionele Actie, die liep van 21 juli tot 5 augustus 1947).¹⁰ Tot dan toe had de marine onvoldoende materieel en personeel om de levendige smokkelhandel tussen Sumatra en het Maleisische schiereiland aan banden te leggen. Tijdens het militaire offensief vielen vrijwel alle belangrijke Republikeinse havens op Java in Nederlandse handen. Daarnaast werden de meeste economische wingewesten op dit eiland veroverd op de Republiek. De jonge Indonesische staat raakte op Java daarmee in één klap de toegang tot de zee én de herkomstgebieden van de ondernemingsproducten grotendeels kwijt. Pinke kon zodoende na afloop van de Eerste Politionele Actie zijn patrouilleschepen naar Straat Malakka dirigeren. Hier ontstond een felle strijd tussen de Nederlandse zeemacht en een zeer gevarieerde smokkelaarsvloot.¹¹

Voor de patrouilles in Straat Malakka waren gewoonlijk tien tot twaalf kleinere patrouillevaartuigen beschikbaar, die werden verdeeld over de marinesteunpunten te Belawan in Noord-Sumatra en Tanjung Uban, gelegen op de Riau-eilanden nabij Singapore. Daarnaast patrouilleerden daar te allen tijde ten minste twee korvetten. Om de Republikeinse sea lines of communication tussen Sumatra en Java stil te leggen, opereerden er nog eens vier RP-boten in Straat Sunda vanuit Tanjung Priok, de haven van Jakarta. Te Belawan was tevens een Catalinavliegboot van de Marine Luchtvaartdienst (MLD) gestationeerd die dagelijks een vlucht maakte over de patrouillegebieden langs de oostkust van Sumatra.¹²

Van een waterdichte blokkade – zoals Pinke die nastreefde – was geen sprake. Met maximaal twaalf RP-vaartuigen en twee korvetten was het onmogelijk om de gehele (Oost-)Sumatraanse kustlijn te bewaken. De geografische omstandigheden in deze zeestraat vroegen om een andere aanpak dan rond Java, waar het blokkeren van de havensteden voldoende resultaat opleverde. De dichtbegroeide Sumatraanse oostkust herbergde vele krekten, riviertjes en inhammen, waar smokkelschepen zich konden verschuilen. Tussen Singapore en Sumatra lagen bovendien de Riau-eilanden die als natuurlijke schuilplaatsen dienden en uitnodigden tot verschillende onvoorspelbare vaarroutes. De marine moest daarbij een zeer lange kustlijn bewaken, terwijl de oversteek van het Maleisisch schiereiland naar Sumatra – tussen de 30 en 50 zeemijlen – in de nachtelijke uren kon worden volbracht. Ook Pinke moest toegeven dat het door materieelgebrek niet haalbaar was om voor elke kreek en elke riviermond een bewakingsvaartuig te leggen, ‘zodat onontdekt binnenlopen voor de smokkelaar altijd kansrijk bleef’.¹³

Een gedegen patrouillesysteem

Om de kansen voor de smokkelaars zo klein mogelijk te maken, maakte de patrouillevloot gebruik van een beproefd ‘operationeel concept’ uit de koloniale tijd. De smokkelaars hadden twee hoofd tactieken: het aftroeven van de blokkadeschepen op snelheid met speciale smokkelspeedboten, of het verbergen van smokkelwaar op lokale handels- of vissersschepen. De marine moest dus het lokale scheepvaartverkeer aan systematische controle onderwerpen en tegelijkertijd bedacht zijn op – meestal nachtelijke – in- of uitlooppogingen van snelle smokkelvaartuigen.

9 Chris Mark (red.), *De KVD (De Kleine Vaartuigen Dienst)* ([z.p.] 2005) 67-68.

10 Politionele Actie is een eufemistische benaming voor de twee militaire offensieven van Nederlandse zijde tijdens de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog. De Eerste Politionele Actie – ‘Operatie Product’ – duurde van 21 juli tot 5 augustus 1947, de Tweede Politionele Actie – ‘Operatie Kraai’ – van 19 december 1948 tot 5 januari 1949.

11 NA, Archief A.S. Pinke, Memoires.

12 Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 297; Mark, *De KVD*, 70-78.

13 NA, Archief A.S. Pinke, Memoires.

Daartegenover stond dat de vlootvoogd vanaf de Eerste Politionele Actie de territoriale wateren rondom de Republikeinse gebieden als verboden vaargebied had aangemerkt. Alleen schepen met een bijzondere vaarvergunning en de plaatselijke visserij waren hiervan uitgezonderd. De marine kon zo elk handelsschip dat zonder vergunning in de driemijlszone voer direct in beslag nemen. Door de strenge regelgeving kwam het doorgaans drukke scheepvaartverkeer in Straat Malakka vrijwel tot stilstand, wat de controle aanzienlijk vereenvoudigde.¹⁴

De vlootvoogd besloot dat de zeemacht zich moest richten op het bewaken van de rivier- en kreekmondingen, waarbij de controle op het uitlopende zeeverkeer de hoogste prioriteit genoot. Zijn redenering was, dat wanneer de marine de uitvaart van de smokkelschepen – en daarmee de uitvoer van ondernemingsproducten – aan banden legde, de smokkelaars

ook geen middelen hadden om in Singapore of een Maleisische haven wapentuig aan te schaffen. Daarnaast zorgde de constante aanwezigheid dicht onder de kust ervoor dat de marine gemakkelijker inlichtingen kon verzamelen over de belangrijkste smokkelroutes door observatie van de kuststroken, contacten met lokale vissers en ondervraging van verdachte smokkelaars.

In de praktijk betekende dit dat de kleine vaartuigen de opdracht kregen om zeer dicht onder de kust te patrouilleren en daar één of meerdere uitlooptroutes te bewaken. Aan de RP-vloot – die vanwege het eigenzinnige optreden van de viceadmiraal in marinekringen bekend stond als de ‘Rederij Pinke’ – kleefden echter steevast enkele tekortkomingen. Zo misten de landingsvaartuigen de snelheid om speedboten te achterhalen. Het grootste euvel was nog dat de schepen lange tijd niet de beschikking hadden over een radarsysteem. Dit was met name nadelig tijdens patrouilles langs de met oerwoud overwoekerde riviermondingen en gedurende nachtelijke operaties. Ondanks herhaaldelijk aandringen van Pinke kwamen pas

14 Ibidem; A.S. Pinke, ‘De maatregelen in verband met het zeeverkeer in de Indonesische wateren 1946-1949’, in: *Marineblad* 60 (1950), 992-1011.

15 Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 207; NA, Archief A.S. Pinke, Memoires.

*Een Harbour Defense Motor Launch (HDML).
Wanneer een HDML een smokkelschip in beslag nam,
werd dat schip meestal overgedragen aan een korvet*

FOTO BEELDBANK NIMH



in de loop van 1949 radars beschikbaar voor de kleine patrouillevaartuigen.¹⁵

Hier was een belangrijke rol weggelegd voor de korvetten. Zij fungeerden – voorzien van een radar – als commando- en bevoorradingschip voor de nabijgelegen RP-schepen. De korvetten opereerden iets verder uit de kust dan de kleine patrouillevaartuigen. Ze konden worden opgeroepen door RP-boten om assistentie te verlenen als zij vanaf de kust onder vuur werden genomen – korvetten waren met een 10,2 cm-kanon en verschillende boordmitrailleurs zwaarder bewapend – en verleenden assistentie als een vlugge smokkelaar dreigde te ontglippen. Daarnaast voorzagen ze de patrouillebootjes van verversingen van voedsel en drinkwater, zodat een RP langer achtereen op zee kon blijven. Wanneer een HDML of Higginsboot een of meerdere smokkelschepen in beslag had genomen, werden ze meestal overgedragen aan een korvet. Om de RP's en korvetten te ontlasten, nam de marine hiervoor op termijn ook een aantal kleine sleepbootjes in dienst.¹⁶

Zo moesten opeenvolgende RP-vaartuigen tussen 3 augustus en 25 oktober 1947 de kust van de Sumatraanse regio Jambi en de monding van de Indragirivier bewaken. Dit gebied had vier mogelijke aan- en uitlooproutes. Een RP-boot kon hiervan slechts één riviermonding tegelijk bewaken. Zij kregen daarom steun van de korvet Hr.Ms. Abraham Crijnssen. Deze oorlogsbodem had een radar en stuurde het patrouillevaartuig aan als er verdachte bewegingen werden waargenomen. Zelf bleef het schip iets verder uit de kust om overzicht te houden over het gehele patrouillegebied. Daarnaast stelde de Abraham Crijnssen nu en dan haar sloep ter beschikking om een tweede riviermonding te bewaken. Verder voorzag de dagelijkse observatievlucht van een MLD-Catalina de schepen van informatie over de scheepsbewegingen. Wanneer het RP-vaartuig een verdachte prauw aanhield, droeg het de smokkelboot over aan de korvet.¹⁷

Hoewel het onmogelijk was om een permanente bewaking van alle krekens en riviermondingen te verzorgen, kon de Nederlandse zeemacht het de smokkelaars met een gedegen patrouillesysteem

zeer lastig maken. Zo ontstond er een felle en geslepen strijd tussen de smokkelaars en de patrouilledienst, die zich niet zelden 's nachts afspeelde. De smokkelaars maakten daarbij gebruik van lokschepen, zodat zij zelf elders de oversteek konden maken. Andersom legden de RP-schepen hinderlagen waarbij het bewakingsvaartuig geblindeld ('s nachts) of verschanst in de oerwoudrand (overdag) gecamoufleerd bleef wachten tot een smokkelschip met een vals gevoel van veiligheid een uitbraak waagde uit een van de krekens of riviermondingen.¹⁸

Volgens de Singaporese historicus Yong Mun Cheong – die zich verdiepte in de Republikeinse handel – mislukte het grootste deel van de pogingen om de Nederlandse blokkade te doorbreken.¹⁹ Na verloop van tijd dunde de smokkelvloot steeds verder uit. Zo verloor een beruchte en in eerste instantie succesvolle speedbootorganisatie uiteindelijk zes van de zeven vaartuigen aan de marine. De Republikeinse strijdkrachten kampten met een constant tekort aan wapens, vervoers- en verbindingsmiddelen, uniformen en geneeskundige benodigdheden. Het beproefde operatieconcept van de marine bleek een effectief 'wurgmiddel'. De patrouillevloot van Pinke speelde zodoende waarschijnlijk een onderschatte rol in het militaire succes van Operatie Kraai (de Tweede Politie Actie), waarbij delen van Sumatra op de Republiek werden veroverd. Ook de inwoners van de Republiek ondervonden de gevolgen van de succesvolle aanpak van de Nederlandse zeemacht. Het is waarschijnlijk dat door de grote schaarste die ontstond van voedsel, kleding en medicijnen, slachtoffers zijn gevallen onder de burgerbevolking.²⁰

16 Mark, *De KVD*, 32, 74.

17 Van Holst Pellekaan en De Regt, *Operaties in de Oost*, 227.

18 Zie voor de verscheidene scheepsjournalen van RP-boten NA, Archief van Scheepsjournalen van het Ministerie van Marine (toegangsnummer 2.12.03), inv.nrs. 3720–3722, 3734–3736, 3740, 3818.

19 Yong Mun Cheong, 'Indonesia's Singapore Connection, 1945–48', Paper gepresenteerd op de Konferensi Internasional Revolusi Nasional (Jakarta 1995), 18.

20 Martin Hoekstra, 'De Republiek in een wurggreep? De Nederlandse marineblokkade tijdens de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog (1945–1949)', in: *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 38 (2019) (2) 60–64; Ben Bouman, *Ieder voor zich en de Republiek voor ons allen. De logistiek achter de Indonesische Revolutie* (Amsterdam, Boom, 2006).



De vlootvoogd besloot dat de zeemacht zich moest richten op het bewaken van de rivier- en kreekmondingen, waarbij de controle op het uitlopende zeeverkeer de hoogste prioriteit genoot

FOTO BEELDBANK NIMH

Van boardings naar antipiraterij

Ondanks het relatieve (maritiem-)militaire succes bleek het behoud van Nederlands-Indië uiteindelijk politiek onhoudbaar. Na een strijd van ruim vier jaar tekenden de regeringen van Nederland en Indonesië op 27 december 1949 de soevereiniteitsoverdracht. De Koninklijke Marine dankte daarna het grootste deel van het kleine materieel af. Voor haar deelname aan de zeeblokkade tijdens de Korea-oorlog (1950-1955) zond de marine grotere oorlogsbodems. Nadat in 1962 ook Nederlands-Nieuw-Guinea werd opgegeven, richtte de zeemacht zich voor langere tijd op blue water-vlootoptreden in NAVO-verband.

Na afloop van de Koude Oorlog kwam de Nederlandse zeemacht al vrij snel weer in aanraking met maritieme veiligheidsoperaties. Zo nam de marine vanaf de jaren negentig deel aan embargo-eskaders van de NAVO en de WEU in de Adriatische Zee (1992-1996) en de geallieerde Multinational Interception Force in de Perzische Golf (1996-2000) ter controle van de internationale embargo's tegen Joegoslavische deelstaten en Irak. Tijdens de embargo-operaties ontwikkelde de vloot in samenwerking met de maritieme special forces van het Korps Mariniers een operatieconcept voor zogenaamde *opposed boardings*. Aan boord van de Nederlandse fregatten kwam een zeskoppig *guard team* van de Bijzondere Bijstandseenheid Mariniers (BBE-M).²¹ Bij het controleren van een vrachtschip traden de zwaarbewapende special forces per helikopter of Rigid Hull Inflatable Boat (RHIB) als eerste aan boord om het schip veilig te stellen. Vervolgens kon een gespecialiseerde zoekploeg van vlootpersoneel veilig de vracht

21 In 2005 is de BBE-M omgedoopt tot de Unit Interventie Mariniers (UIM) en vervolgens in 2013 tot het M-Squadron van de *Netherlands Maritime Special Operations Forces* (NLMARSOF).

inspecteren. Deze operatiewijze werkte over het algemeen uitstekend voor maritieme interdictie-operaties (MIO) in relatief afgesloten zeegebieden.²²

Vanaf januari 2002 tot april 2006 leverde de marine een bijdrage aan deeloperatie Sea Dragon, de maritieme component van Operatie Enduring Freedom. In de nasleep van de aanslagen van 11 september 2001 werd een omvangrijke internationale taakgroep de (Combined Taskforce 150, CTF-150) in het leven geroepen om internationale terroristische organisaties de toegang tot de zee te ontzeggen en mogelijke aanslagen op en vanuit zee af te wenden. Het enorme operatiegebied van Sea Dragon omvatte de Rode Zee, de Golf van Aden, de Golf van Oman, de Perzische Golf, de Arabische Zee en het noordelijke deel van de Indische Oceaan. De zoektocht naar terroristische activiteiten op zee leverde weinig concrete resultaten op. Wel kwamen de marineschepen tijdens de patrouillegang regelmatig in aanraking met de gevolgen van andere vormen van maritieme criminaliteit, zoals illegale visserij, drugs-smokkel, mensenhandel en de vanaf 2005 hevig opbloeiende Somalische piraterij.²³

Piratenjacht nabij Somalië

Vanaf 2005 nam het aantal aanvallen van Somalische piraten sterk toe. De zeerovers werden bovendien steeds gewelddadiger en vielen in juni en oktober vrachtschepen van het World Food Programme (WFP) aan, die met humanitaire hulpgoederen op weg waren naar Somalië. De deelnemende landen aan CTF-150 besloten vervolgens om piraterijbestrijding in het mandaat van Sea Dragon op te nemen. Door een burgeroorlog in Somalië vonden er in 2006 tijdelijk minder aanvallen van Somalische piraten plaats, maar het fenomeen keerde een jaar later in alle hevigheid terug. Het International Maritime Bureau (IMB) telde in 2008 zelfs 111 incidenten, waaronder 42 succesvolle kapingen.²⁴ Bovendien bleven de Somalische piraten voedseltransporten van het WFP teisteren, waardoor de noodhulp aan het door hongersnood geplaagde land stil kwam te

liggen. In navolging van de Franse en Deense marine bood de marine in 2008 tweemaal een fregat (Hr.Ms. Evertsen en De Ruyter) aan om de WFP-transporten te escorteren.²⁵

De explosieve stijging van het aantal piraten-aanvallen bracht de internationale gemeenschap in beweging. De VN-Veiligheidsraad nam in december 2008 resolutie 1846 aan, waarin de raad lidstaten oproep om de piraterij nabij Somalië actief te bestrijden. Daartoe bepaalde de Veiligheidsraad ook dat marineschepen voortaan mochten optreden binnen de Somalische territoriale wateren. Zowel de Europese Unie als de NAVO gaf gehoor aan deze oproep. In 2008 nam de EU het voortouw met Operatie Atalanta, waarna het Noord-Atlantische bondgenootschap volgde met operaties Allied Provider (2008) en Allied Protector (2009). In augustus 2009 werd de NAVO-bijdrage omgedoopt tot de langlopende antipiraterijoperatie Ocean Shield.



FOTO EUROPEAN EXTERNAL ACTION SERVICE

Boarding van een piratenschip. De Pirate Action Groups maakten op open zee gebruik van moederschepen van waaruit de zeerovers snelle aanvalsskiffs lanceerden

- 22 Anselm J. van der Peet, *Out-of-area. De Koninklijke Marine en multinationale vlootoperaties 1945-2001* (Franeker, Wijnens, 2016) 401-403.
- 23 Kamerstuk 29521, nr. 33, 'Eindevaluatie CTF 150. 12 dec 2005 - 24 apr 2006', 12 september 2006, 5-19.
- 24 International Commercial Crime Services (ICC), 'Pirate attacks off Somalia already surpass 2008 figures' (z.j.).
- 25 Kamerstuk 29251, nr. 85, 'Eindevaluatie inzet Hr.Ms. Evertsen voor escorte van World Food Program zeetransporten nabij Somalië, 17 maart - 30 juni 2008', 23 september 2008; Kamerstuk 29251, nr. 107, 'Eindevaluatie inzet Hr.Ms. De Ruyter voor escorte van World Food Programme zeetransporten nabij Somalië, 22 oktober - 22 december 2008', 20 mei 2009.

In het voorjaar van 2009 besloot de Nederlandse regering om deel te nemen aan de NAVO-operatie Allied Protector. Vanaf dat moment droeg de marine afwisselend bij aan de eskaders van de EU en de NAVO. In totaal zond de marine tussen maart 2009 en november 2017 22 oppervlakteschepen naar de wateren rond de Hoorn van Afrika om de piraterij aan banden te leggen. De insteek van Atalanta en Allied Protector/Ocean Shield was in eerste instantie defensief. De vlootverbanden escorteerden koopvaardij-schepen door de International Recommended Transit Corridor (IRTC) en moesten de piraten met hun aanwezigheid afschrikken.²⁶

Voor de eerste drie uitzendingen in het kader van de antipiraterijoperaties zond de marine fregatten (Hr.Ms. De Zeven Provinciën, Evertsen en Tromp) met een team van maritieme special forces, conform het beproefde MIO-concept. Bij elke uitzending verschoof de aandacht steeds verder van het escorteren van koopvaarders (defensief) naar het actief opsporen en aanhouden van piraten en het vernietigen van hun schepen (offensief). Het boardingconcept met

MARSOF-operators was daarbij wederom succesvol, maar het bleef dweilen met de kraan open. Zolang de structurele problemen op het Somalische vasteland die ten grondslag lagen aan de piraterij niet waren opgelost en de piraten toegang hadden tot de zee, bleven de zeerovers actief. Om de internationale eskaders te ontlopen, verplaatsten zij het operatiegebied van het Somalische kustgebied naar open zee, tot ver in de Arabische Zee en het noordelijke deel van de Indische Oceaan.²⁷

Een 'nieuw' concept?

Dankzij een speling van het lot kwam er in april 2010 een nieuw operatieconcept tot stand, dat sterke gelijkenissen toonde met het optreden van de marine in Indonesië, meer dan 60 jaar eerder. In het tweede kwartaal van 2010 was er voor de Nederlandse deelname aan Atalanta geen fregat beschikbaar. De keuze viel daarom op het uitzenden van het amfibisch transportschip Hr.Ms. Johan de Witt. Dit Landing Platform Dock (LPD) voldeed aan alle operationele eisen voor de uitvoering van de verschillende taken binnen Atalanta. Zo was het schip in staat om WFP-transporten en koopvaardij-schepen te escorteren en kon de Johan de Witt boardings

26 Arthur ten Cate, Sven Maaskant, Jaus Müller en Quirijn van der Vegt, *Over grenzen. Het Korps Mariniers na de val van de Muur, 1989-2015* (Amsterdam, Boom, 2015) 313.

27 Ten Cate et al, *Over grenzen*, 313-316.



uitvoeren met de boordhelikopter en RHIB's. Het LPD had bovendien specifieke capaciteiten die het aan het EU-eskader kon toevoegen, zoals een Role 2-medische voorziening.²⁸

Enkele maanden voor de uitzending bleek dat het Defensie Helikopter Commando (DHC) geen boordhelikopter ter beschikking kon stellen aan de Johan de Witt. Dit beperkte de operationele reikwijdte van de oorlogsbodem aanzienlijk. Het dwong commandant kapitein-ter-zee B.J.W. Bekkering om met zijn staf een nieuwe werkwijze te ontwikkelen. Een jaar eerder had het LPD in het kader van het Africa Partnership Station meegewerkt aan de opbouw van de regionale capaciteiten voor maritieme veiligheid in West-Afrika. 'De landingsvaartuigen vervulden een cruciale rol in een gebied waar gangbare havens geen regel zijn. Daarnaast bleken ze goed te voldoen bij kustpatrouilles. De Johan de Witt fungeerde als spin in het web', schreef Bekkering daarover in het *Marineblad*.²⁹

Met deze ervaring op zak besloot de commandant de afwezigheid van helikoptercapaciteit op te vangen door de inzet van vier LCVP's (Landing Craft Vehicle Personnels) en twee LCU's (Landing Craft Utilities) als vooruitgeschoven posten. Deze zes landingsvaartuigen vormden twee

zogenaamde Afloat Forward Operating Bases (AFOB's), elk bemand door ruim dertig mariniers van de 1e Bootcompagnie. De landingsvaartuigen konden meerdere dagen achtereen zelfstandig patrouilles uitvoeren en waren in staat om tot zeer dicht onder de kust te opereren.³⁰

Met het oog op deze specifieke inzetmethode kreeg de Johan de Witt een patrouillegebied aangewezen langs de langgerekte oostkust van Somalië. Door vanuit de AFOB's actief contact te zoeken met de lokale bevolking en de kust continu onder observatie te houden, verkreeg de marine een beter inlichtingenbeeld van de zeeroversorganisatie op het land. In het operatiegebied bleken twee logistieke piratenkampen te zijn bij de plaatsen Hobyo en Haradeera. Hier boden rotsformaties voor de kust een beschutte plek om de moederschepen van de Pirate Action Groups (PAG) bij laag water uit te rusten. De

28 Kamerstuk 29521, nr. 124, 'Brief van de ministers van Buitenlandse Zaken, van Defensie en voor Ontwikkelingssamenwerking inzake verlenging van de Nederlandse bijdrage aan de EU-operatie Atalanta', 13 november 2009 (inclusief lijst van vragen en antwoorden van 14 december 2009).

29 KTZ B.W.J. Bekkering, 'Piraten en partners: Hr.Ms. Johan de Witt in Operatie Atalanta', in: *Marineblad* 121 (2011) (1) 9.

30 Kamerstuk 29521, nr. 160, 'Eindevaluatie inzet Hr.Ms. Tromp en Hr.Ms. Johan de Witt in operatie "Atalanta" voor de kust van Somalië, 17 februari – 29 juni 2010; 7 januari 2011.

Langs de kust van Somalië posteerde Zr.Ms. Johan de Witt als 'moederschip' in het midden om steun te kunnen verlenen aan vooruitgeschoven posten

FOTO MCD, GERBEN VAN ES



whalers waren met zestien 200-litervaten met brandstof namelijk te zwaarbeladen om van het strand te trekken.³¹

Dankzij de inzet van de AFOB's kon de Johan de Witt beide kampen – die 70 zeemijlen uit elkaar lagen – voor langere tijd van het 'jachtgebied' op zee isoleren. De landingsvaartuigen blokkeerden de aanlooproutes en vergaarden inlichtingen over de logistieke werkwijze van de piraten. Het amfibisch transportschip posteerde als 'moederschip' in het midden om aan beide vooruitgeschoven posten steun te kunnen verlenen. De patrouilles leverden resultaat op. De piraten durfden niet uit te varen en zagen zo geen kans om PAG's te vormen op zee. De landingsvaartuigen hielden de blokkade met succes aan tot de Johan de Witt vlak voor de start van het moessonseizoen een WFP-escorte kreeg toegewezen.³²

Na een periode van escortewerk kreeg het LPD een patrouillegebied toebedeeld in de Golf van Aden. Hier opereerden de piraten meestal zonder moederschip, omdat de IRTC binnen schootsafstand van de kust lag. Veelal deden de piraten zich voor als vissers en wachtten ze op een kans om met hun snelle skiff een voorbijvarende koopvaarder aan te vallen. De aanvalsskiffs konden bovendien vanuit de vele dorpjes overal op de uitgestrekte stranden worden bevoorrad. Toch bleek ook hier het blokkeren van de kust een effectieve methode om de piraterij te onderdrukken. Door inzet van de AFOB's – met de Johan de Witt in het midden – kon langs een kuststrook van bijna 50 zeemijlen gepatrouilleerd worden.³³ De mariniers voerden operaties uit om de piraterij af te schrikken en te verstoren (*deter-* en *disrupt-taken*), doorzochten verdachte schepen en hielden via *friendly approaches* – waarbij ook medische hulp werd

geboden – continu contact met lokale vissers en dorpsoudsten. Deze interacties vergrootten het draagvlak van de antipiraterijoperaties bij de bevolking en ondermijnden daarmee de bereidheid om de piraterij te steunen.³⁴

De 'Dutch approach' van de Johan de Witt resulteerde in een forse stijging van het aantal overgedragen verdachten. Bondgenoten in de strijd tegen piraterij namen de succesvolle werkwijze al snel over. De piraten voelden zich steeds meer in het nauw gedreven en stelden zich agressiever op. Bij een nieuwe inzet van een LPD – Hr.Ms. Rotterdam – in de tweede helft van 2012 namen de zeerovers de vooruitgeschoven kleine vaartuigen tweemaal onder vuur.³⁵ Waar de korvetten en Catalina's in Indië geregeld het boordkanon in stelling brachten om de RP-vaartuigen van dekkingsvuur te voorzien, boden nu het moederschip (met scherpschutters van het Korps Mariniers) en de boordhelikopter uitkomst. Nederlandse oorlogsbodems werkten vanaf 2011 bovendien met een versterkte boardingeenheid van maritieme special forces, aangevuld met 'Special Operations Capable'-getrainde mariniers.³⁶

Tussen 2010 en 2017 zond de marine vijfmaal een amfibisch transportschip naar de Hoorn van Afrika. Ook de Nederlandse fregatten die aan de antipiraterijoperaties deelnamen, opereerden na 2010 steeds vaker in de kuststreken om het uitvaren van de piraten te belemmeren. De boardingeenheid gebruikte RHIB's en de nieuwe Fast Raiding Interceptor and Special Forces Crafts (FRISC's) om tot dicht onder de kust te observeren en nauw contact te houden met de bevolking. Het succes van de antipiraterijaanpak had de zeerovers inmiddels tot kleinschaliger optreden gedwongen. De piraten vermengden zich onder het lokale scheepsverkeer en probeerden vermomd als vissers of handelaren de blokkade te ontlopen. Piratenschepen die door de mazen van het internationale patrouillenetwerk glipten, waren veelal gedwongen tot wanhoopsaanvallen met een enkele skiff of whaler.

Voor het opsporen van de piraten bleven de zogenaamde Intelligence, Surveillance and Reconnaissance-missies (ISR) vanuit de AFOB's of

31 Bekkering, 'Piraten en partners', 10.

32 Ibidem, 10-11.

33 Ibidem, 12.

34 Ten Cate et al., *Over grenzen*, 316.

35 Op 17 augustus 2012 trok een AFOB vuur vanaf de kust nabij Bandar Murcaayo. Drie maanden later, op 24 oktober, werden de RHIB's beschoten bij een *approach* van een *dhow* nabij het piratennest Hoby.

36 Ten Cate et al., *Over grenzen*, 316-322.

de versterkte boardingen eenheden van cruciaal belang. Ondersteund door de Scan Eagle (een onbemand verkenningsvliegtuig) en een toegevoegde inlichtingeneenheid vormden de heimelijke (en vaak nachtelijke) verkenningspatrouilles met de kleine vaartuigen en de frequente contacten met de lokale bevolking steeds meer de kern van de antipiraterijmissies.³⁷ In 2013 vonden er nog slechts negen (mislukte) aanvallen plaats. Vanaf dat moment deden zich alleen nog sporadisch incidenten voor. Desondanks bleef (en blijft) nog lange tijd waakzaamheid geboden totdat de aanpak van de achterliggende oorzaken op het Somalische achterland de voedingsbodem voor piraterij wegnam.

Tot slot

De inzet van de Nederlandse zeemacht in Straat Malakka gedurende de Indonesische Onafhankelijkheidsoorlog en de ‘nieuwe’ werkwijze van de LPD’s tijdens de antipiraterijoperaties kenden veel gelijkenissen. Ondanks de grote verschillen in tijdgeest, technologische mogelijkheden, geografische omstandigheden en geopolitieke (nationale tegenover internationale) context, bleek de inzet van landingsvaartuigen vanuit een moederschip een effectieve methode om een *reversed blockade* af te dwingen. In beide gevallen kwam de Koninklijke Marine uit een periode waarin de blue water-benadering centraal stond en moest zij in korte tijd een omslag maken naar een maritieme veiligheidsoperatie in kustwateren. De zeemacht had daarvoor enkele jaren de tijd nodig, maar kwam bewust (Pinke) of onbewust (Hr.Ms. Johan de Witt) tot de inzet van kleinere scheepstypes die – met steun van een zwaarder bewapend varend platform en *air assets* – tot dicht onder de kust patrouilles uitvoerden. Naast het controleren van het uitgaande scheepsverkeer speelden de landingsvaartuigen in beide conflicten een belangrijke rol bij het vergaren van inlichtingen door (nachtelijke) observatie en frequente contactmomenten met de lokale bevolking.

In beide gevallen hield de marine de piraten en smokkelaars op deze wijze zoveel mogelijk



FOTO MCD GERBEN VAN ES

Waar de korvetten en Catalina's in Indië geregeld het boordkanon in stelling brachten om de RP-vaartuigen van dekkingsvuur te voorzien, bood bij de antipiraterijmissies het moederschip uitkomst

bottled up, door ze de toegang tot de zee te ontzeggen. De inzetmethode dreef de tegenstander tot wanhoop, waardoor de landingsvaartuigen regelmatig onder vuur kwamen te liggen vanaf het land of bij het benaderen van een verdacht vaartuig. Daarbij raakten nabij Somalië geen Nederlandse militairen gewond. Over het aantal gewonden onder het RP-personeel in Indonesië is weinig bekend. In de vier oorlogsjaren sneuvelden wel drie bemanningsleden van een landingsvaartuig door vijandelijk handelen tijdens het controleren van een Indonesische prauw.

De ontwikkeling van de AFOB-werkwijze geschiedde door een samenloop van omstandigheden. Zestig jaar eerder was het voor Pinke volkomen logisch om na de Tweede Wereldoorlog weer terug te vallen op het beproefde operatieconcept uit Nederlands-Indië. In een toekomst waarin hoogstwaarschijnlijk nog vaker maritieme veiligheidsoperaties en optreden bij counterinsurgency-conflicten in ondiepe kustwateren in het verschiep liggen, kan het geen kwaad om de historische kennis over maritieme operationele concepten uit vergelijkbare (koloniale) conflicten verder uit te diepen. ■

37 Q.J. van der Vegt en A. ten Cate, 'De cirkel rond: het Korps Mariniers terug op het water', in: *Militaire Spectator* 184 (2015) (12) 530-531.