



De web-magazine -ten Anker- is een samenraapsel van binnen gekomen berichten, gein en ongein de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij en Binnenvaart aangaande over het heden en verleden.



“ten Anker”

Redactie : A.C. Krijgsman
Adres : Abeelstraat 96
3329 AG Dordrecht
Telefoon : 06-25160899 bereikbaar tussen 10.00 en 16.00 uur.
e.mail : arcon46@kpnmail.nl of tenanker@kpnmail.nl
web-magazine : www.tenanker.com
Bank : NL98 INGB 0002 4713 68

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen, de redactie !

Extra editie

“Gezien de omvang van onze belangen op en overzee,
kan de Koninklijke Marine nooit groot genoeg zijn”

Dit artikel stond in “DE RUIMTE” jaargang 49 – 24 december 1988

Hoe onze zeemacht jarenlang in het geheim werkte aan een atoomonderzeeër

De Koninklijke Marine bestaat 175 jaar. Sinds de landing van de erfprins op het Scheveningse strand in 1813 hebben meer dan 1300 marineschepen, vanaf de kanonneerschoener Knorhaan tot het nieuwste luchtverdedigingsfregat Witte de With de kust veilig, en de internationale

wateren vrij van geschied gehouden. Tot in de vorige eeuw nog vaak vechtend. Waren het niet de Barbarijse zeeroovers of een troep opstandige negers in Guinee die een lesje geleerd moest worden, dan vochten Hollandse matrozen zich in het belang van Grotius' mare liberum wel een doorgang door de Straat van Honsjoe of veegden zij de zee rondom de Indische archipel schoon.

Nu in 1988 wil de marine nog altijd de bewakingsdienst van de wereldzee zijn. Hoewel we maar een klein land zijn, hoort de zeemacht niet in het rijtje België, Denemarken, Noorwegen, of Portugal. Nederland heeft een vloot waar landen als Italië en West-Duitsland jaloers op kunnen zijn en waarvoor zelfs Groot-Brittannië zich niet zou hoeven schamen. Maar wordt het voortbestaan van een koppig en trots wapen zo langzamerhand geen luxe?

Ko Colijn en Paul Rusman

In alle NAVO-landen wordt geklaagd over de onbetaalbare defensie. De tijd lijkt eindelijk rijp voor een drastische herverdeling van taken onder de bondgenoten en het kappen van dubbel werk verrichtende wapenindustrieën, waarmee elk land koste wat het kost eigen paradepaardjes blijft produceren. Dat vergt enorme offers. Niet alleen het neutraliseren van economische lobby's, ook het opgeven van chauvinisme - of noem het soevereiniteit - het overlaten van traditionele missies van de krijgsmacht aan bondgenoten, die je wel je ziel maar niet je zaligheid zou willen toe vertrouwen.

'Stel dat we aan de Belgen het vegen van mijnen in onze riviermonden zouden overlaten,' houdt kapitein-ter-zee J.L. Spoelstra van de Marinestaf ons voor, 'dan zou ik er in oorlogstijd niet zo zeker van zijn dat ze hun eigen havens niet eerst schoonvegen.' Een onschuldiger voorbeeld is bijna niet te bedenken. Maar voor een klein land als Nederland is het onderhouden van drie krijgsmachtdelen eigenlijk een verspilling van de eerste orde.

De discussie over taakspecialisatie wordt in de krijgsmachtdelen met argwaan gevolgd. Want wie zou zo vriendelijk zijn om zichzelf weg te specialiseren omwille van het bondgenootschap? Er bestaat ook nog zo iets als interservice rivalry.

Tot dusverre is de aanval de beste verdediging geweest tegen politieke pogingen om in krijgsmacht taken het mes te zetten. De meest scherpe, eigenzinnige koers werd hierbij gevolgd door de Koninklijke Marine. Wie herinnert zich niet het bezuinigingsprotest van de Marine-luchtvaartdienst, die gammele Neptunes van squadron-320 in 1974 tijdens de begrotingsbehandeling over het Binnenhof liet scheren? Dat was maar een incident, dat de Silent service geen goede dienst bewees. In feite is al vanaf de Tweede Wereldoorlog achter de schermen de vraag gesteld, of Nederland met een eigen vloot niet op te grote voet leefde. Maar de marine wist met behendig spel altijd weer net iets méér in plaats van minder binnen te slepen.

In de zomer van 1945 betrok het ministerie van Marine zijn oude werkruimte aan het Lange Voorhout en de Vijverberg in Den Haag. Spoedig daarna werd de Admiraliteitsraad opgericht - het hoogste beleidsorgaan waarin politieke en militaire top elkaar ontmoetten. De marine was een wereld apart: aan contacten met het toenmalige ministerie van Oorlog bestond geen behoefte. De naoorlogse geschiedenis was overigens al in 1943 begonnen. Of het nu het trauma van de dramatisch verloren slag in de Javazee was, de Marinestaf legde een welhaast imperiaal eisenpakket op tafel: het vlootplan bestond uit zeven vliegekampschepen, vier slagkruisers, vierentwintig torpedobootjagers, twaalf fregatten, dertig onderzeeboten, 530 marine gevechtsvliegtuigen en nog eens zevenenzeventig

vliegboten. Dat plan werkte - niet onbegrijpelijk - vooral op de Britse en Amerikaanse lachspieren. De marine, die van die kant rekende op schenkingen in geld en natura, schrapte links en rechts in het tweede vlootplan van 1945, maar de kern was ongewijzigd. Rond een as van slagschepen en een zwaar vliegkampschip moest Nederland nu binnen zeven jaar drie smaldelen in de vaart brengen, elk bestaande uit een kern van een vliegkampschip en twee zware kruisers. Een vierde smaldeel zou nog in reserve worden gehouden. Daarvoor zouden bijna dertigduizend zeelieden extra worden geworven, een onrealistisch aantal. Maar de landmacht nam in het Legerplan van 1946 ook niet met minder dan tien divisies genoegen.

De overkill van beide kanten leidde volgens de marine publicist J. Vaessen tot het vastleggen van een vaste verdeelsleutel van 2:1 tussen landmacht- en marine-uitgaven. Te veel realisme in de planning zou de marine duur zijn komen te staan. Voorlopig leefde de droom dan ook voort. Ook in het eerste tienjarenplan uit 1948 bleef de marine van drie smaldelen uitgaan.

Het verschil is dat de landmacht de tien divisies op geen stukken na ooit heeft gehaald, terwijl de marine tot op de huidige dag in drie escortegroepen is blijven denken. En terwijl de landmacht wat de NAVO betreft al sinds 1952 nooit genoeg stoters en zandhazen heeft kunnen leveren, werden de marine plannen vooral in het begin door de NAVO eerder als overdreven beschouwd, zelfs toen onder de wat realistischer staatssecretaris H.C.W. Moorman vanaf 1949 op twee smaldelen werd gekoerst. Overigens was ook zijn credo: 'Gezien de omvang van onze belangen op en over zee, kan de Koninklijke Marine nooit groot genoeg zijn.'

Voor een opgeven van zelfstandigheid voelde de marine ook na de toetreding tot de West-Europese Unie en de NAVO weinig, en dat was niet alleen omdat zij een deel van haar taak in het koloniale Indië uit te voeren had. Nederland moest zijn plaats op de wereldzeeën weer opeisen, zij het dat daarbij de Britse en Amerikaanse marine voor Sinterklaas moesten spelen. Maar dat zou alleen tijdelijk zijn. In de visie van de marine zou de opbouw van scheepswerven en wapenindustrie na een jaar of tien tot zelfstandigheid moeten leiden. Of de bondgenoten er ook zo over dachten, leek minder belangrijk.

Memorandum

Uit een geheim, maar onlangs aan ons vrijgegeven memorandum uit 1950. van het Department of State aan het Pentagon, blijkt hoe ver de opvattingen van de Koninklijke Marine en de Amerikaanse partners uiteenliepen. De meest opmerkelijke passage daaruit verhaalt hoe de Amerikaanse minister van Defensie Johnson tijdens een der eerste NAVO-conferenties in Den Haag tegen zijn Nederlandse ambtgenoot Schokking zei 'dat de US Navy wel voor Hollands defensie kon zorgen'. Dat had, volgens het memo, tot grote onrust binnen de Nederlandse marine geleid. Kort daarop gaf vice-admiraal Van Holthe een persverklaring uit met de boodschap dat Nederland altijd een marine nodig zou hebben. Toen schout-bij-nacht H.C.W. Moorman, sinds 1949 staatssecretaris van Marine, vlak daarna voor een bezoek naar Indië vertrok, dwong hij Schokking de toezegging af dat er tijdens zijn afwezigheid geen de marine onwelgevallige beslissingen in het kabinet zouden worden genomen.

Voor de ongerustheid bij Moorman was wel enige aanleiding. De Nederlandse regering moest na het Indonesië-conflict bezuinigen op de defensieuitgaven en was sterk verdeeld over de marineplannen. Minister van Buitenlandse Zaken D. Stikker had kort tevoren tijdens de NAVO-Raad op 16 mei 1950 gewaagd van een terugschroeven van de marine ten gunste van de landmacht, die binnen de NAVO een hogere prioriteit had. Met verbazing meldt het memorandum dat 'de Hollanders voorstellen om een grootschalig programma voor de bouw van (acht) torpedojagers en (vier) onderzeeboten te starten' met Amerikaanse financiële hulp, buiten nog eens vier jagers uit eigen middelen. Aan dat soort kapitale oorlogsschepen bestond volgens Engelsen en Amerikanen absoluut geen gebrek. Trouwens, 'noch destroyers noch

onderzeeboten zijn door de Hollanders als tekorten gemeld bij de Western European Regional Planning Group', zegt het memo. Het State Department wijst ook op een codebericht uit Londen over de regionale NAVO-planning, waarin het nog krachtiger staat: '(...) lage prioriteit (voor fregatten en onderzeeërs) (...) speciaal voor de Nederlanders.'

De Verenigde Staten voorzagen niets dan moeilijkheden als de Marshallhulp eenmaal was beëindigd, en wilden Nederland van een grote marine afhouden: 'De geleidelijke afbouw van de economische hulp zal in Nederland ernstige interne problemen met zich meebrengen.'

Het haalde weinig uit. Met de overname van een aantal grotere schepen van Groot-Brittannië (een vliegkampschip en twee onderzeeboten) had de Koninklijke Marine in 1948 al een voet tussen de deur, en liet de irritatie van de Amerikanen van zich afglijden. Behendig werden de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk tegen elkaar uitgespeeld, want in ruil voor (toch) financiële hulp van Uncle Sam werden naast de grote ook kleine marineschepen aangeschaft en gebouwd, en stapte de Koninklijke Marine voortaan op de Amerikaanse standaard voor schepen en vliegtuigen over: Vervolgens werd achter de schermen geprobeerd om de concurrentie van de zich herbewapenende marine van de Bondsrepubliek te verbieden. Al bij de Overeenkomst van Potsdam was het Duitsland verboden vliegtuigen en marine schepen te bouwen, maar sinds 1951 trokken Duitsers en geallieerden zich er al steeds minder van aan. Nederland liep voorop bij klachten tegen de Internationale Controlecommissie toen in 1951-1953 de eerste Duitse torpedoboten van de helling liepen.

Dat was nog maar het alledaagse, zij het stekelige diplomatieke werk. Veel grandiozer was het geheime plan om niet alleen de gewone, maar ook de revolutionaire atoomonderzeeër bij de Koninklijke Marine in te lijven.

Atoomonderzeeër

Al in 1948 was deze mogelijkheid binnen de Admiraliteitsraad even aangeroerd, maar het duurde tot eind 1956 voor er ernstig over de bouw van een Nederlandse atoomonderzeeër werd gesproken. Afgezien van het algemene argument dat een kernonderzeeër veel langer onder water kan patrouilleren dan zijn conventionele soortgenoten, heeft de marine nooit aannemelijk gemaakt dat juist Nederland zich hier een militaire toppositie moest verwerven.

Aan onversaagdheid, bravoure en andere Michiel de Ruyter-eigenschappen heeft het de admiraliteit bij haar plannen in de jaren vijftig en zestig in elk geval niet ontbroken, en Nederland kreeg ook bijna zijn eigen Nautilus.

De marine historicus prof.dr. G. Teitler publiceerde in het Marineblad van oktober 1988 een archiefstudie naar de geschiedenis van de Nederlandse kernonderzeeër, waaruit wij bij dezen royaal putten. Het was de Koninklijke Marine duidelijk dat de Verenigde Staten zouden moeten helpen bij de atoomreactor voor de voortstuwing van het schip, maar die gunden niemand een kijkje in de keuken.

Eerst werd de bouw van twee gewone onderzeeërs uit het oude naoorlogse vlootplan, te beginnen in 1957, opgeschort: de atoomonderzeeër moest voorrang krijgen (dus niet, zoals het net uitgekomen gedenkboek *De Kroon op het Anker (in bezit van de red.)* van de marine zegt 'om financiële redenen'). En daarvoor was weer nodig dat twee geleende onderzeeërs van de Verenigde Staten nog wat langer gebruikt mochten worden. Hoe zou Washington overgehaald kunnen worden?

Begin 1957 werd de Amerikaanse bereidheid afgetast om deze twee Guppy-boten langer af te staan, overigens zonder dat de Verenigde Staten werden ingelicht over de motieven.

De Amerikanen stemden in augustus van dat jaar toe. Vervolgens moest al het Nederlandse talent gemobiliseerd worden om een Nederlandse atoomreactor voor schepen te ontwikkelen

Dat moest zo slim georganiseerd worden dat de marine een koploperspositie zou verwerven voor zo min mogelijk geld.

Ook dit lukte door een constructie waarin het ministerie van Economische Zaken een 'koopvaardijgericht' reactor-project zou starten, waarin de marine (dank zij steun van Verkeer en Waterstaat!) de portemonnee voorlopig dicht kon houden. Via het Reactor Centrum Nederland had de marine een belangrijke vinger in de pap bij het ontwerp. Het RCN in Petten, waarvan de statuten militair onderzoek verboden, stelde desondanks vanaf 1958 zeventien onderzoekers ter beschikking aan het geheime Nero-project. Het was aan een knipoog van minister van Economische Zaken J. Zijlstra te danken, en aan het zachte dreigement van de marine aan de toch wat ongeruste onderzoekers te Petten om te zijner tijd met de Amerikanen verder te gaan, dat het RCN instemde met het overtreden van de statuten.

De tactiek van de marine was blufferig, want enerzijds hoopte de KM zoveel kennis uit de Nederlandse werkgroep te persen dat er een goede onderhandelingspositie ten opzichte van de Verenigde Staten ontstond, anderzijds stond het niet helemaal vast dat de Verenigde Staten tot het prijsgeven van atoomgeheimen bereid zouden zijn.

Er werd zonder meer vanuit gegaan dat de Amerikanen niet aan Nederland zouden kunnen weigeren wat zij de Engelsen zo juist (juli 1958) hadden beloofd, namelijk een kernreactor met toebehoren voor een Britse onderzeeër.

Eerst probeerde Nederland de geheime gegevens nog via deze achterdeur, Engeland, binnen te halen. De Britten traptten daar, begrijpelijk, niet in. Toch schreef minister ir. C. Staf (Defensie): 'Zachtjes doordrukken', in een reactie op deze eerste tegenslag. Nu werd besloten om dan toch de Amerikanen zelf te benaderen.

De pogingen hoefden niet kansloos te zijn. Nederland was de braafste bondgenoot van de NAVO, Nederland was zelf al een eindje op weg met kernonderzoek, en waren de Verenigde Staten Nederland niet een politieke prijs verschuldigd voor hun anti-Nederlandse politiek inzake Nieuw-Guinea?

De eerste contacten met het State Department in 1959 waren niet ontmoedigend. Er was maar één pijnlijk incidentje: toen een lid van de Nederlandse delegatie vroeg of de marine de atoomreactor (in afwijking van de Engelsen) eventueel ook zou kunnen lenen.

In elk geval werd de bruikleen van de Amerikaanse Guppy-onderzeeërs niet nog eens verlengd. Intussen had het Nederlandse kabinet besloten tot bezuinigingen op Defensie tot 1963. De marine kon toen alleen maar hopen dat het Congres extra lang over een eventuele toezegging zou doen, en besloot als een haas de twee gewone onderzeeërs (in 1957 opgeschort) toch in productie te nemen.

De scheepsbouwindustrie was teleurgesteld over het uitstel, maar haar lobby op regeringsniveau (Economische Zaken) kon er weinig aan doen. Besloten werd om tegenover de Verenigde Staten langzaam open kaart te spelen.

Langzaam, om tijd te winnen, open kaart omdat de Amerikanen er toch wel achter zouden komen (wat al het geval was, via de Amerikaanse ambassade in Den Haag). De kunst was om de Nederlandse interesse levend te houden, zonder dat het voor 1963 tot Amerikaanse toezeggingen kwam. Nederland hoopte daarbij enerzijds de rol te spelen van de stok waarmee de Amerikanen de Fransen konden slaan: de stringente voorwaarden op veiligheidsgebied die ons land zou moeten slikken, konden toch ook worden gesteld aan de Gaulle, die ook wel een atoomonderzeeër met Amerikaanse hulp wilde, maar heel wat meer noten op zijn zang had. Het zo slim uitgedachte Nederlandse hollen-en-stilstaan plan wekte op twee plaatsen Amerikaanse ergernis. NAVO -opperbevelhebber Lauris Norstad kon het niet laten om het

prestigemotief van de Koninklijke Marine nog eens af te keuren. Ook het State Department wees Luns terecht en zei dat ons land zich een tweede keer beter moest voorbereiden. Die tweede keer liet niet lang op zich wachten. Toen er weer wat meer begrotingsgeld beschikbaar kwam en de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij (RDM) had laten weten zich capabel te achten om in 1967 twee atoomonderzeeërs te bouwen, kreeg de zaak weer vaart. Onder aanvoering van onderzeebootkapitein, minister van Defensie en latere premier P. de Jong werd in 1964 opnieuw de steven naar Amerika gewend. (Duitse avances om samen met Nederland een atoomonderzeeër te bouwen - een middel om de naoorlogse verbodsbepalingen op grote Duitse U-boten te omzeilen - waren diplomatiek afgewimpeld.) In de parlementaire stukken zijn inderdaad bescheiden begrotingsposten voor de *Nereus* terug te vinden vanaf dat jaar. Het State Department was opnieuw toeschietelijk, en spande zelfs aanvankelijk samen met de Koninklijke Marine tegen het Pentagon.

Een onderminister suggereerde binnenskamers zelfs om de Amerikaanse steun aan de *Nereus* tot voorwaarde te maken voor Nederlandse steun aan de door het Pentagon in die dagen overwogen multi-bilaterale kernmacht.

De ons allen bekende INF-onderhandelaar Paul Nitze, die destijds als Secretary of the Navy al zeer gereserveerd stond tegenover het verzoek, gaf admiraal Rick-over de doorslaggevende stem. De toen al legendarische Rickover droeg naast de admiraalssteek ook de pet van de (civiele) Atomic Energy Commission (AEC), en het Congres verschoof tot woede van de Navy steeds zijn pensioenleeftijd om via hem een voet tussen de deur te houden.

Rickover schreef een scherpe nota tegen het idee op briefpapier van de AEC, zodat hij het Nederlandse verzoek geheel legaal naar het Congres kon laten lekken. Het kantoor van Nitze bezweek vervolgens bijna onder de belkanonnade van Congresleden, die woedend waren over de geheime 'plannen' om die Hollanders onze atoomgeheimen te geven.

Piet de Jong was verdrietig en boos. Hij wilde niet inbinden, en vond dat de Verenigde Staten duidelijk moesten weten dat NAVO-bondgenoten zo niet met elkaar behoorden om te gaan. Zou die aanpak niet helpen, dan zou hij persoonlijk naar Washington gaan en zich voor een forse prijs laten afkopen, zo blijkt uit een notitie van de Nederlandse gezant in Washington (24 februari 1965). Nederland waarschuwde Amerika voor de laatste keer.

Maar de afloop was voorspelbaar. De Verenigde Staten lieten het prachtplan doodbloeden en adviseerden Nederland om zich met nuttiger zaken bezig te houden.

De kater was enorm. De toenmalige permanent vertegenwoordiger van Nederland bij de NAVO verwoordt de affaire nu nog als volgt: 'Wij waren extreem geschokt. Het feit dat Nederland zoiets kon overkomen, als vriend en bondgenoot, dat ons iets werd geweigerd wat de Britten niet was geweigerd, dat was een ongehoorde ervaring.'

Het enige dat voortleefde van de atoomonderzeeër was een fantasiebedrag van 170 miljoen gulden, dat als uitgangspunt werd genomen voor de volgende generatie Nederlandse onderzeeërs. Ook met die nalatenschap liep het slecht af, want het bleek zoals bekend volstrekt onmogelijk om op dat bedrag een Walrus-onderzeeër te baseren. De Walrus, die extreem diep kan duiken, is al een compromis tussen de kernonderzeeër en de feiten.

Was de *Nereus* er gekomen, dan was hij vermoedelijk nog veel duurder dan de Walrus geworden.

Kabinet-Den Uyl

De jaren zeventig, getekend door het kabinet-Den Uyl, zorgden voor nieuwe tegenwind. De Defensienota van het PvdA-duo Vredeling-Stemerdink liet het woord taakspecialisatie vallen, en het leek gedaan met de Nederlandse onderzeeboot-dienst en met de complete

Marineluchtvaartdienst. Dat leidde tot de al gememoreerde muiterij boven het Binnenhof en tot een verdere weerstandsstrategie van de admiraals. In de luwte van de 'wapenaankoop van de eeuw', die tijdelijk alle aandacht richtte op de aanschaf van 102 F-16-straaljagers voor de Koninklijke Luchtmacht en op de smeergeldzaken rond de Lockheed-affaire, werd stilletjes doorgevoerd wat het grootste Nederlandse wapenproject van de eeuw was: de bouw van een serie standaardfregatten bij de Hollandse marinewerven voor 2,5 miljard gulden.

Dit project zou de toetssteen worden van het naoorlogse marinebeleid. Nederland moest voor het eerst de oppervlaktevloot geheel uit eigen zak betalen: alle geleende en geschonken schepen waren nu aan het eind van hun Latijn. De Defensienota-1968 was daar niet optimistisch over. De marine had daarom haast, en begon in 1969 al met de planning van de vervanging van de 'Holland'-onderzeebootjagers door gloednieuwe fregatten.

Staatssecretaris van Marine Van Es wilde het parlement vastleggen op deze boten voor de verkiezingen van april 1971, die naar werd gevreesd een linkse omwenteling met zich mee zouden brengen. Hij zette alvast het symbolische bedrag van 2,5 miljoen gulden op de marinebegroting-1970. Het parlement werd verteld dat werd uitgegaan van 85 miljoen gulden per schip.

In de NAVO zat de marine goed, want het Defensie Planning Comité keurde in december 1970 het rapport 'AD-70' goed, dat de dreiging van de Russische kernonderzeeërs breed uitmat. In eigen huis werd hard gewerkt, en al in de herfst van 1970 had de marine het Fregat-75 bestek klaar.

Maar de actieradius van dit schip was veel te klein. De Admiraliteitsraad wilde zichzelf niet de das omdoen door een schip te kiezen dat de oceaan taak van de marine alsnog in gevaar bracht, en keurde het ontwerp in december 1970 af. Ook ditmaal hoefden de atoomvlootvoogden in spe niet te rekenen op steun van de Engelsen want vrijwel tegelijkertijd torpedeerden de regering-Wilson en de Royal Navy het alternatief van een gemeenschappelijk Brits-Nederlands fregat, waarover eerder in het jaar was onderhandeld.

De Nederlandse parlementariërs werden op 17 december 1970 wakker geschud door een uitvoerige beschrijving van het Fregattenplan in *het Parool*.

Voor het eerst kregen de kamerleden hierdoor een totaaloverzicht van het monsterprogramma, want het ging allang niet meer om de bouw van vier, maar van achtentwintig schepen.

Maar Van Es wees er de volgende dag in het begrotingsdebat fijntjes op dat alle bijzonderheden uit *Het Parool* al in de kamerstukken hadden gestaan. De Kamer slikte de zaak en keurde de begroting-1971 goed, waarin al een fiks bedrag voor de boten was opgenomen. De werf De Schelde begon alvast 12 miljoen gulden te investeren.

De buit leek binnen, vooral toen in 1971 een nieuwe centrum-rechtse regering-Biesheuvel werd gevormd. Maar de politieke basis daarvan was toch te zwak, en omwille van een breder gesteunde defensiepolitiek werd in juli 1971 de commissie-Van Rijckevorsel ingesteld.

In september 1972, het kabinet-Biesheuvel was intussen gevallen, kwam een Nederlands ontwerp gereed dat binnen de kostenraming (inmiddels bijna verdubbeld tot 160 miljoen gulden) bleef. Acht weken later keurde de Admiraliteitsraad dit ontwerp af. Naar het schijnt mede onder invloed van de scheepswerven, die sinds de zomer mee vergaderden, maar vooral ook omdat onzeker was dat dit schip de juiste actieradius zou hebben.

De commissie-Van Rijckevorsel was het inmiddels eens geworden over behoud van de marinetaak: drie oceaan-escorte-groepen en een kleinere escortegroep voor Het Kanaal, die alle met het nieuwe fregat moesten worden uitgerust. Tot op de dag van vandaag citeert daarom de marine (die precies gelijktijdig de staf eisen gereed kreeg) uit het commissierapport

alsof het de bijbel zelf is. Voor het nieuwe bewindsteam op Defensie Vredeling-Stemerding dat in mei 1973 aantrad, restte nog slechts het zetten van een paraaf. In augustus keurde de Admiraliteitsraad het ontwerp goed, waarna de aanbesteding van de eerste vier schepen in de begroting-1974 kon worden gezet.

Van de marine vroegen de socialisten wel een financiële wederdienst: de onderzeebootdienst moest maar naar een buurland verhuizen, zodat Nederland zich kon concentreren op de hoofdtaken. De Marineluchtvaartdienst kreeg geen nieuwe vliegtuigen meer.

Het kabinet-Den Uyl was nog nauwelijks gevallen of er werden nieuwe onderzeeërs en Orion-vliegtuigen voor de bedreigde Marineluchtvaartdienst aanbesteed. In de nieuwe bewindslieden van Defensie Scholten-Van Eekelen werden dankbare bondgenoten gevonden: binnen een jaar waren hun handtekeningen gezet onder de contracten. Van de Walrus was zelfs nog geen bestek compleet, de marine genoot een blind vertrouwen. Het materieel was binnen, de vraag voor de jaren tachtig en negentig was: wat gaan we er-, mee doen?

Maritime strategy

Sinds het wegvallen van de marinetaken in het koloniale Indië was de beveiliging van de aanvoerroutes over zee naar West-Europa tegen Russische onderzeeboten de belangrijkste taak van de Koninklijke Marine geworden. Ook de Defensienota van 1974 ging daarvan uit. Was het de bedoeling van de marine geweest om het vliegdekschip Karel Doorman te vervangen door atoomonderzeeërs, een stapje terug met diesel onderzeeërs moest ook kunnen. Opererend vanuit Schotland, en in samenwerking met vooral de Engelsen, kon de marine toch een stuk van de Atlantische Oceaan (en de Noordzee) voor haar rekening nemen. Van de (geplande zevenentwintig) fregatten zouden ook twee groepen op de oceaan. en een groep op de Noordzee kunnen opereren.

Op de vraag of dat beveiligen van de aanvoerroutes nu wel een logische tijdsbesteding zou zijn, terwijl de generaals van de landstrijdkrachten klaagden dat ze de oorlog in het Midden – Europa nooit langer dan drie dagen zouden volhouden, is zelden een plausibel antwoord vernomen. Aanvoer van oorlogsreserves over de oceaan heeft natuurlijk alleen maar zin als de Russen niet drie, maar bijvoorbeeld vijftig dagen tegengehouden kunnen worden.

De Amerikanen begonnen dat rond 1980 ook in te zien. Extra oorlogsvoorraden werden alvast in West-Europa opgeslagen. Het zwaartepunt van de maritieme strategie verschoof van de Atlantische Oceaan naar de ijsschotsen tussen Noorwegen en Groenland. In die nauwe passage moest de Russen het uitzwermen over de oceaan versperd worden voordat zij enig kwaad zouden kunnen aanrichten. De *maritieme strategy*, wereldwijd trouwens ingevoerd door de Verenigde Staten, beoogde de Russische zeemacht direct aan te vallen zodra ze haar territoriale wateren verlaat. Tevens zou zo kunnen worden geprobeerd het vestigen van een Russisch bruggehoofd in Noord-Noorwegen te verijdelen.

Maar hoe zit het sindsdien volgens admiraal Wesley McDonald, voormalig *Commander in Chief*, US Atlantic Command met de oude noodzaak om de konvoien te begeleiden?

‘De onderzeebootdreiging is niet zo groot als zij in de Tweede Wereldoorlog was.

We denken niet dat de Russen in de Atlantische Oceaan massaal op jacht zullen gaan...

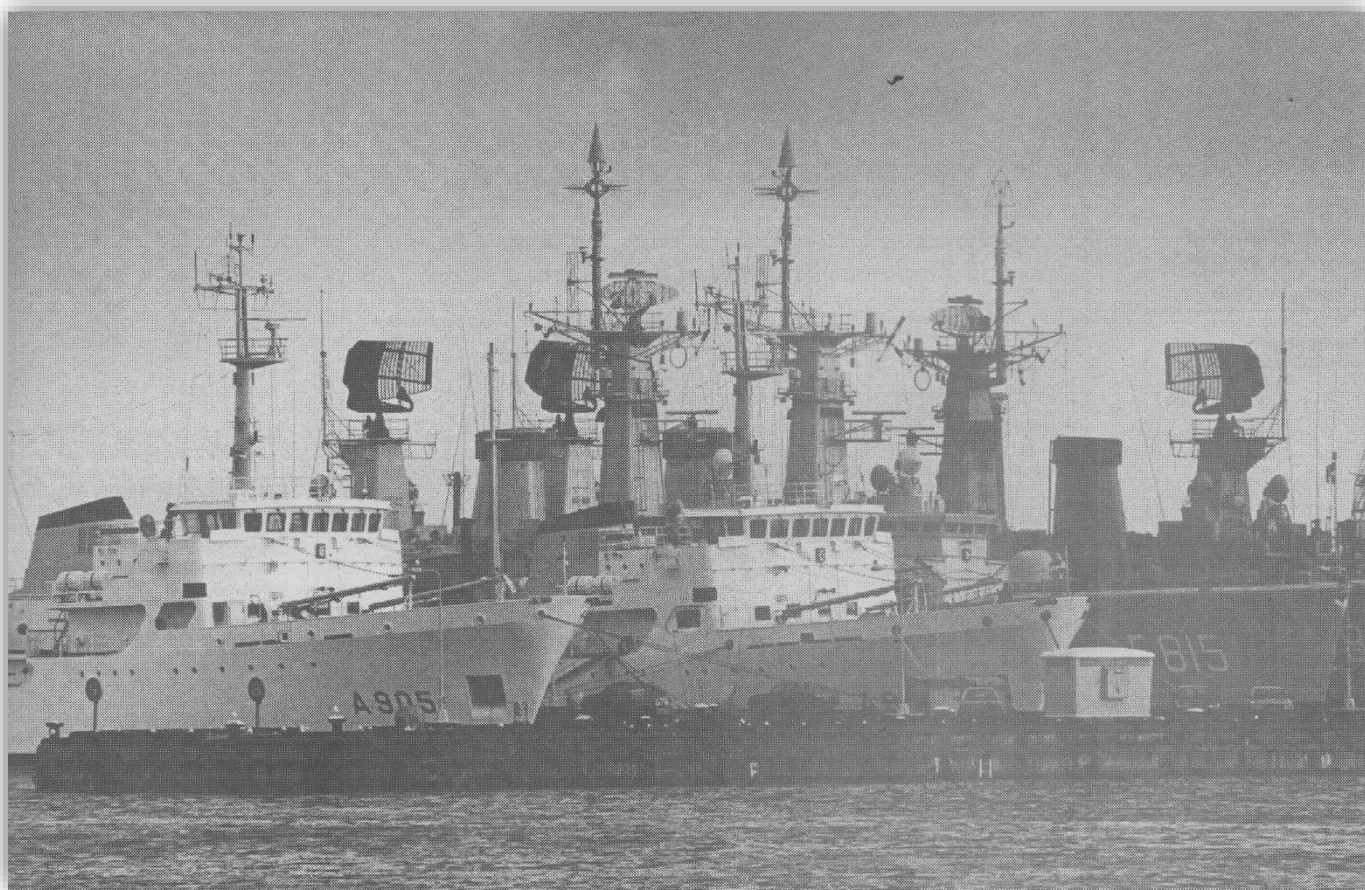
Er zullen wel een paar onderzeeërs zijn, dus we moeten konvoien hebben en de snelste schepen alleen laten varen,’ want die gaan harder dan de meeste escorteschepen.

‘Ik maak me pas echt zorgen over de beveiliging van de havens. Er is niet veel voor nodig om Amsterdam en Le Havre plat te gooien.’

Wat moest er nu met de nieuwe Nederlandse vloot? De maritieme strategie leek wel uitgevonden voor de nieuwste atoomonderzeeërs, die de lange reis naar het barre noorden met

gemak halen. Een Orion-patrouillevliegtuig van de marine opereert de laatste jaren vanaf IJsland, en draagt zo symbolisch zijn steentje bij aan de onderzeebootbestrijding daar ter plekke. Maar de schepen? Tot overmaat van ramp bleken de Amerikanen (Secretary of the Navy John Lehman en zijn Navy-stafchef James Watkins) bijna openlijk te zeggen dat ze de taak in het noorden wel alleen konden klaren en dat het probleem van oceaanbeveiliging daarmee uit de wereld was. De enorme oefening Northern Wedding, in het najaar van 1986, leek dat al enigszins te demonstreren.

Niet in, maar achter het front opereerde het Nederlandse vlaggeschip Harer Majesteits De Ruyter als konvooibeschermer, en zelfs minister Van Eekelen was het niet ontgaan dat het Nederlandse eskader 'gehoopt had op een actievere rol'. Een pluim voor het vegen van denkbeeldige mijnen was de troostprijs voor de minister, mijnen vegen is nuttig werk, maar daar wordt het echte marinehart niet opgewonden van. Is er dan sprake van een gigantische kapitaalvernietiging van Nederlandse oorlogsbodems? Koppiger dan ooit zoekt de zeemacht naar een nieuwe bestaansgrond. Op papier heeft de NAVO een enorm tekort aan fregatten. Maar eigenlijk gaat het om een gevecht om lijfsbehoud.



*Schepen te veel, pretenties te over:
De Koninklijke Marine wanhopig op zoek naar een taak.*

De marinehistoricus prof.dr. G. Teitler kreeg het aan de stok met de allerhoogste militairen toen hij in 1985 signaleerde dat de nieuwe landstrategie Fofa zou leiden tot een verminderde maritieme inspanning, en door te gewagen van West-duitsse druk om de Bundesmarine meer oceaantaken te geven ten koste van de Nederlandse vloot.

Bijna onvriendelijk was de behandeling die prof. P. Volten ten deel viel, toen hij in een veelbesproken 'denkmodel' over, jawel, taakspecialisatie, een drastische inkrimping van de marine (en luchtmacht) voorstelde ten gunste van de landmacht - overigens geheel volgens Stickers naoorlogse ideeën!

Het onheil leek de marine nu ineens van alle kanten te bestormen. De Walrus-affaire had tot ontslagen geleid, en had het tot dan toe heilige aandeel van vijftieng procent in het totale Defensiebudget onderdeel van discussie gemaakt.

Tegenoffensief

Bij elke bezuinigingsronde kreeg de marine het flink te verduren. Al in de Defensienota-1984 werd het aantal schepen verder teruggebracht tot tweeëntwintig, maar door het vervroegd uit de vaart halen van oude schepen varen er nu in werkelijkheid straks maar veertien: de rest is papier.

De jongste begroting hakt nog eens een derde van het aantal nieuwe onderzeeërs af (de Walrus-nummers 5 en 6). Noodgedwongen door dit alles kan de marine al niet meer én op de Noordzee én op de Atlantische Oceaan zijn, en haar plaatsje in de maritime strategy (in 1982 ook door de NAVO min of meer overgenomen) vervullen.

De Atlantische escortetaak, vijftien jaar geleden onbetwist het bouwargument voor de S-fregatten, wordt praktisch niet meer uitgeoefend, aldus luitenant-ter-zee Geneste, voorlichter van de Koninklijke Marine. 'Met die vijftien schepen die er in werkelijkheid zijn, kun je geen drie, maar twee groepen vormen.'

De planners bij de Marinestaf erkennen het probleem, maar spreken nog niet van een happy medium. 'Hoewel de kwaliteit van onze schepen enorm is toegenomen, is er toch het probleem dat je maar op één plaats tegelijk kunt zijn. De surveillance taak lijdt eronder.'

Wat staat daar tegenover? Onmiskenbaar iets wat op een tegenoffensief lijkt. De aflossing van opperbevelhebber J.H.B. Hulshof door vice-admiraal C.H.E. Brainich von Brainich-Felth (1985) werd door de laatste aangegrepen met een geharnaste openingsrede: blijf met uw tengels van onze vlootreizen, van onze Orions, en van ons budget af!

De taakverdelingsstudie van Vol ten heeft tot een golf van afkeuring en tegen-artikelen geleid, die op bijna overdreven wijze het belang van andere marine missies benadrukken. Je zou er bijna door geloven dat het eigenlijk helemaal niet om de NAVO-taak draait. Op papier heeft de marine het drukker dan ooit.

'Out of area' is het toverwoord geworden, waarmee het publiek en 'burgerwetenschappers' wordt voorgehouden dat het operatiegebied van de marine niet tot het NAVO-gebied mag worden beperkt, ja zelfs niet alleen tot de Perzische Golf, maar in feite tot de wereldwijde aanvoerlijnen van de Nederlandse grondstoffen dient te worden uitgebreid. Maar vlak voor de invoering van de maritieme strategie heeft de Commissie voor de Ontwikkeling van Beleidsanalyse in het rapport Doelstellingenstructuur Nederlandse Defensie nog eens de taken van de krijgsmacht onder de loep genomen, en bij die gelegenheid geen woord gewijd aan de 'out of area-operaties', de crisis-beheersingstaken en het wereldwijde vlagvertoon, die de laatste jaren opeens zo belangrijk blijken te zijn geworden.

De marine ziet het anders.

Spanning in de Perzische Golf? Omstandig wordt betoogd dat voor crisisbeheersing en conflict management het sturen van vlooteenheden via de internationale wateren het beste recept is. De marine wordt inmiddels ook steeds meer ingehuurd voor verre reizen, vlagvertoon en andere vormen van bezigheidstherapie. Oefenen in het ontzetten van gegijzelde schepen, kruisen met de Nieuwzeelandse marine, beleefdheidsbezoeken aan Tunis en Alexandrië,

Sjanghai en Bombay, prachtig, maar het heeft zo op het oog weinig met de verdediging van het vaderland te maken.

Het op vissen van een enkele mijn in de Golf van Oman verandert daar weinig aan: de belastingbetaler wenst op den duur waar voor zijn geld.

Het huisgebed van de Mijnbestrijdingsdienst verzoekt de almachtige dan ook om speciale hulp bij het uitvoeren van de missie: 'Dear Lord, kindly request w.p. to build and use mines which, when unhuntable, will conform to our projected sweeps. Otherwise no cooperation is possible' De werkelijkheid achter de verre vloot-missies is toch dat de Nederlandse marine-industrie tegen de ondergang vecht, en dat de lange reizen (Holland Expo, Fairwind '86, Fairwind '88) vooral ook ten doel hebben om de wegzinkende scheepswerven desnoods aan een opdracht voor een fregat uit Australië of een onderzeeër voor Maleisië te helpen. In dat laatste ligt de overlevingsvoorwaarde voor de Koninklijke Marine op iets langere termijn, want als de 'eigen' industrie - die de ene na de andere marine-order naar het buitenland ziet gaan, ondanks een tomeloze inzet van het kabinet-Lubbers om de Saoedi's, de Australiërs, de Indonesiërs, de Grieken, de Egyptenaren, de Koeweiti's enzovoorts tot andere gedachten te brengen - de poorten sluit, valt een essentieel deel uit het machtige marinecomplex weg.

De naoorlogse strategie was vruchtbaar, brutaal en slim. Met een bij elkaar geraapte motteballenvloot van de Verenigde Staten en Groot-Brittannië werd een machtige claim op de toekomst gelegd. Na het opleggen van deze schepen moesten zij toch ook vervangen worden, en van Amerikaanse financiële hulp zou dan geen sprake meer zijn.

Zo werd een hypotheek gelegd op de latere defensiebegrotingen, de marine-industrie zou daarmee flink van werk voorzien zijn, daarmee ontstond dan een sterke troef voor de opvatting dat alleen het beste goed genoeg was voor de Marine.

Dat heeft de Defensiebegroting meer dan eens gemerkt: ter wille van de werven zijn herhaaldelijk fregatten en andere vaartuigen vervroegd aanbesteed. Het zorg-dat-je-erbij-komt gold niet alleen voor de mavo'ers die iets van de wereld wilden zien, maar ook voor de marinetop zelf, die zijn plaats tussen de Engelsen en Amerikanen opeiste. En niet in het Marsdiep, maar van de Noordkaap tot overal. 'Wij hebben geen rechthoekje met hoekvlaggen te verdedigen,' zegt commandeur Th. van der Voort van de Marinestaf. 'Wat ze op het land doen is net een bokswedstrijd. Wat wij op zee doen heeft meer van een vossejacht.'

De conclusie is duidelijk: geef ons de ruimte.

De huidige marineleiding is het niet eens met de suggestie dat een klein land als Nederland zich te ver in zee waagt. Al was het maar omdat 'Nederland geen klein land is'.

Als de Amerikanen zeggen dat ze de Rus bij de Noordkaap wel alleen kunnen afhandelen, wordt dat door de planning-staf ook toegerekend aan hun tactiek om de eigen vlootplannen aan het Congres te verkopen. 'Ze zijn daar nooit op tijd ter plekke, en wij met de Britten wel,' waarschuwt kapitein-ter-zee Spoelstra.

Dat de verschuiving naar het noorden een handicap is voor het Nederlandse materieel, ontworpen voor de Noordzee en de Atlantische Oceaan, wordt ook ontkend. Ons gesprek spitste zich enigszins toe op het nijpende probleem van dit moment, de leeglopende RDM-werf waar de Walrussen 3 en 4 worden gebouwd, en waar door het uitblijven van een order voor 5 en 6 een ramp dreigt.

Ons gesprek is zo gevoelig, dat de bevelhebber der zeestrijdkrachten, admiraal C.H.E. Brainich von Brainich-Felth, stand-by is en inderdaad nadere informatie geeft. Steeds is erop gerekend dat de onderzeebootdienst zes nieuwe boten zou krijgen. Maar Defensie schaft op nieuwjaarsdag de oude verdeelsleutel tussen de strijdkrachten af. De marine en de luchtmacht kunnen niet langer rekenen op hun afgepaste deel van vijftientig procent uit de

Defensiebegroting. Ze moeten in 1989 in feite gaan meebetalen aan een nieuwe landmachthelikopter. De marine voelt zich daarom niet langer verantwoordelijk voor het in stand houden van de werf RDM en heeft geaccepteerd dat de aanschaf van de laatste twee Walrussen naar de volgende kabinetsperiode is geschoven. De M-fregatten waren in 1984 ook al te vroeg besteld, dat was indertijd om De Schelde in Vlissingen te redden. Nu ook nog overhaast de laatste twee Walrussen aanbesteden, zou wat al te ver gaan.

Daar komt bij dat de marine alweer verder kijkt dan de Walrus.

Brainich: 'Vanaf mijn komst in deze baan heb ik de kleine Moray-1800-onder-zeeboot van RDM een goed idee gevonden. Het Walrus-ontwerp dateert al weer uit de jaren zeventig. Straks kunnen we misschien de Walrussen nog wat moderniseren, hoewel ik niet denk dat we daar geld voor zullen hebben. En een kleine boot is de Moray nu ook weer niet. RDM kan er straks internationaal de markt mee op, de Walrus is eigenlijk te duur voor de export. Je voelt je toch ook vertegenwoordiger van de BV Nederland.' Zo is het onderwerp weer terug bij staatssecretaris Jan van Houwelingen, die op Defensie hamert op het idee van deze besloten vennootschap. Een zekere radeloosheid heeft zich de laatste maanden van de RDM en de hoeders van ons militairindustriële complex meester gemaakt. Andere ministeries zijn bang dat RDM nu ook de Walrussen nummers 3 en 4 niet zal kunnen afbouwen: leegloop, demotivatie liggen in Rotterdam op de loer. De planners van de Marinestaf maken ons duidelijk dat de onderzeeboten, we houden het dus op de Moray van 1800 ton, alleen zullen worden aanbesteed als de Defensiebegroting straks na Lubbers-2 inderdaad met twee procent stijgt. De kans daarop is niet groot, maar dat is nu de zorg van de marine niet. 'Dat heb ik wel geleerd in het Haagse, militairen moeten geen politiek bedrijven,' zegt admiraal Brainich slim.

Anders gezegd: wil de Kamer de RDM nu al de reddende hand toesteken, dan moet ze zelf maar in de Defensiebegroting gaan rommelen, maar wat de marine betreft liggen de prioriteiten vast.

De bevelhebber kan het ook niet helpen.

'Als ik de centen had gekregen die mij al die jaren waren beloofd, zou u mij nu niet horen,' zegt hij fijntjes. 'Maar zoals het de laatste jaren is gegaan.

We zijn gesqueezed, gesqueezed, gesqueezed.' Toch bereidt de marine zich voor op een hard politiek gevecht achter de schermen. Niet minder dan vier studies worden op de admiraliteit geprepareerd om in februari in het kabinet met argumenten te kunnen schermen. Een studie gaat over de Onderzeedienst. De andere drie over de scheepsbouwindustrie in het algemeen, over de marinewerven in het bijzonder, en over inpasbaarheid van de Moray in de stafesien. Dat de onderzeeboten minder prioriteit krijgen is duidelijk uit de inzet van dit partijtje blufpoker om het begrotingsgeld. Bluf: onze gesprekspartners op de afdeling Plannen van de Marinestaf doen opvallend luchtig over de overlevingskansen van de RDM. Maar aangenomen mag worden dat ze heel goed beseffen dat er geen vijfde en zesde onderzeeboot komt als de RDM het loodje legt.

Maar voorlopig wil niemand gezegd hebben dat de onderzeeërs de laagste prioriteit hebben. Andere intimi van de zeemacht hebben ons in eerdere gesprekken duidelijk gemaakt dat een niet-nucleaire onderzeeboot als de Walrus toch zijn beperkingen kent. Hij kan geen protective screen om de vloot leggen. De marine-es-kaders krijgen daarom wel eens een Engelse nucleaire Dreadnought-onderzeeër mee om dat op te knappen. De Walrussen hebben meestal iets anders te doen. Zoals langdurig bij IJsland op de oceaانبodem liggen om Russische onderzeeërs op te vangen die bij Noorwegen door het net geslipt zijn. Ook tegen Russische oppervlakteschepen is de Walrus heel gevaarlijk, maar dat die ooit tot de oceaan doordringen,

daar gelooft de NAVO niet serieus in. En special operations kunnen de Walrussen goed aan: saboteurs aan land zetten en dergelijke.

Onze gesprekspartners op de admiraliteit tonen zich zoals gezegd op hun hoede. Inderdaad, soms hebben de eskaders een nucleaire onderzeeër nodig, maar soms ook weer niet. Het ligt aan de concrete dreiging. Flexibiliteit is het toverwoord. Wat dachten we van het gebruik van de Walrussen bij anti-onderzeeboot-oefeningen? Daar is een schreeuwend tekort aan. De marine verdient heel wat geld 'terug' aan het uitlenen van de onderzeeërs als schietschijven van de Royal Navy.

Zegt u nu eens eerlijk, vragen we, kan het Westen de honderden Russische onderzeeërs tegenhouden? Hierover zijn de zegslieden van de Marinestaf verrassend openhartig: nee, dat lukt niet, we hebben gewoon veel te weinig van alles.

Hoeveel is genoeg? Eén ding is al 175 jaar duidelijk: van de marine zul je het nooit horen. ■

De marinehistoricus prof.dr. G. Teitler heeft in het Marineblad van oktober 1988 een archiefstudie naar de geschiedenis van de Nederlandse kernonderzeeër gepubliceerd waarvan wij royaal gebruik hebben gemaakt

Bron: "De Ruimte"1988