Universiteit
Leiden
The Netherlands

Navalisme nekt onderzeeboot : de invoer van buitenlandse zeestrategieën op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942

Anten, J.

Citation
Anten, J. (2011, March 16). *Navalisme nekt onderzeeboot : de invoer van buitenlandse zeestrategieën op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942*. Pallas Publications, Amsterdam. Retrieved from https://hdl.handle.net/1887/16629

Version:	Not Applicable (or Unknown)
License:	Licence agreement concerning inclusion of doctoral thesis in the Institutional Repository of the University of Leiden
Downloaded from:	https://hdl.handle.net/1887/16629

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Navalisme nekt onderzeeboot

Pallas Publications

Deze publicatie kwam tot stand met financiële steun van:
de Kattendijke/Drucker Stichting
de M.A.O.C. Gravin van Bylandt Stichting

ISBN 978 90 5260 378 0
e-ISBN 978 90 4851 435 9
NUR 680

© J. Anten / Pallas Publications, Amsterdam University Press, 2011

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912 j° het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij het Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3051, 2130 KB Hoofddorp). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

Navalisme nekt onderzeeboot

De invloed van buitenlandse zeestrategieën op de Nederlandse zeestrategie, voor de defensie van Nederlands-Indië, 1912-1942

PROEFSCHRIFT

ter verkrijging van
de graad van Doctor aan de Universiteit Leiden,
op gezag van Rector Magnificus prof. mr. P.F. van der Heijden,
volgens besluit van het College voor Promoties

te verdedigen op woensdag 16 maart 2011
klokke 16.15 uur

door

Jaap Anten

geboren te Den Haag
in 1954

Promotiecommissie

Promotores:	prof.dr. F.S. Gaastra prof.dr. G. Teitler (Universiteit van Amsterdam)
Referent:	prof.dr. H.G.C. Schulte Nordholt (Vrije Universiteit te Amsterdam)
Overige Leden:	mevr. dr. A.M.C. van Dissel (Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag) prof.dr. N.A.M. Rodger (All Souls Colledge te Oxford) prof.dr. H. te Velde

Voor vice-admiraal b.d. Jan Lucas Langenberg (1923-2002)

Woord vooraf

Dit boek behandelt de Nederlandse zeestrategie voor de verdediging van het eilandenrijk Nederlands-Indië in de eerste helft van de twintigste eeuw. Dit onderwerp werd gestimuleerd door mijn belangstelling voor scheepvaart en door mijn afkomst, namelijk van emigranten uit dit eilandenrijk die nogal te lijden hadden onder de verovering ervan door Japan en onder de nasleep daar weer van.

Aanvankelijk had ik het plan om een artikel van ongeveer vijftien bladzijden te schrijven over de onderzeebootstrategie van de Koninklijke Marine tussen de Eerste en Tweede Wereldoorlog. Terwijl dit artikel maar uitdijde en uitdijde, rees het idee om er een boek van te maken. Toen dat in wording was, kwam ik in contact met Femme Gaastra, hoogleraar Zeegeschiedenis en het resultaat was dat het zou worden uitgewerkt tot een proefschrift, waarbij hij en Ger Teitler, hoogleraar in militaire geschiedenis, die ik al eerder om advies had gevraagd, als promotores optraden. Zij en de overige leden van de promotiecommissie zijn natuurlijk niet de enigen die ik veel ben verschuldigd.

Ik dank Henk Bussemaker, zoon van een onderzeebootcommandant die sneuvelde tijdens de Japanse aanval, voor het cruciale archiefmateriaal dat hij me leende. Ik dank Frits van Dulm, Henry Klom, Jeroen Mohrmann, P.J.S. de Jong, Henk Wimmers (†), Ed Miller, Ph.M. Bosscher en Herman Bussemaker. Als het om onderzeeboten, schepen, zeestrategieën of het KNIL ging, versterkten en scherpten zij (en hun documentatie) mijn kennis. Verder ben ik John Anten, mijn vader, dankbaar voor de gegevens uit zijn verzameling, evenals vice-admiraal buiten dienst Jan Langenberg (†), mijn oom, die me inpeperde niet te vertrouwen op roze brilletjes, maar op relativerende sterkte-zwaktebeschouwingen.

Ik dank Tom van den Berge en Hanneke Spruijt-Teunissen voor hun redactionele adviezen en ik dank Liesbeth Ouwehand en Lam Ngo voor hun vragen 'hoe het er mee staat'. Verder voor de illustraties Dick Pilkes, Bert Bolle, Hans Kragt van het NIMH en Leon Homburg van het Marinemuseum. Inge van der Bijl dank ik voor de begeleiding bij Amsterdam University Press. Rosemary Robson dank ik zeer voor het maken van de forse samenvatting. Verder alle overige personen die een bij-

drage aan dit boek hebben geleverd door vragen, stimulansen, kritiek, opmerkingen en andere informatie.

Tot slot dank ik de Kattendijke/Drucker Stichting en de M.A.O.C. Gravin van Bylandt Stichting. Hun financiële steun aan deze publicatie heeft mogelijk gemaakt dat u leest wat u nu leest.

Inhoud

Overzicht kaarten en tabellen 22

Ter inleiding en ter overzicht
Nederlands-Indië verdedigd door onderzeeboten of door sterke schepen met kanons? 23
Hoe worden de vlootplannen vergeleken en wat zijn de vijf niveaus van militair handelen? 25
Waar staat dit boek in de huidige discussie over navalisme, risicostrategie en onderzeeboten? 27
Ter overzicht: wat komt er in de hoofdstukken ter sprake? 31

Hoofdstuk 1 Nog zonder duidelijke vijand: marinestrategie en marinematerieel 1870-1906
1.1 De missie van de Koninklijke Marine en het KNIL: Nederlands-Indië verdedigen 37
1.2 De 'stelselloze' marine rond 1880: het sterkste slagschip van Azië en 6 kruisers 39
1.3 Een stelsel voor de defensie van Indië: de wankele Grondslagen van 1892 42
1.4 Wankele grondslagen, wisselvallig materieelbeleid (1): drie overbodige pantserschepen 43
1.5 Wisselvallig materieelbeleid (2): de kruisermarine van de Holland-klasse 44
1.6 Wisselvallig materieelbeleid (3): toch weer liever pantserschepen dan kruisers 45
1.7 1905: buitenlandse slagschepen in Indië 47
1.8 Het Atlantisch gebied tot 1914: kustverdediging met torpedoboten en onderzeeboten 49
1.9 Relatie tussen het materieel voor het Atlantisch gebied en dat voor Indië 50
1.10 Nederlandse fleet-in-being tegen Venezuela in 1908 51
1.11 Conclusie over de periode zonder duidelijke vijand, 1870 tot 1906 53

Hoofdstuk 2 Internationale zeestrategie als fundering van de Nederlandse zeestrategieën van 1912, 1921 en 1939

2.1 Industrialisatie en kolonialisme: toenemende afhankelijkheid van de zee 55
2.2 Wegbereiders van Mahan en Corbett: navalisme en de heerschappij ter zee 56
2.3 Jeune École (1): het antwoord van de zwakkere op de Britse heerschappij ter zee 59
2.4 Jeune École (2): de onbeperkte industriële handelsoorlog 60
2.5 Jeune École (3): de macht van de neutrale staten beperkt de onbeperkte handelsoorlog 61
2.6 Jeune École (4): de industriële oorlog met kruisers, pantserkruisers en onderzeeboten 63
2.7 Mahan opkomst als geostrateeg, zeestrateeg en voorstander beslissingslag 66
2.8 Escalatie van het navalisme in 1905 (1): beslissingsslag bij Tsushima 69
2.9 Escalatie van het navalisme in 1905 (2): het superslagschip Dreadnought 71
2.10 Mahan omschrijft seapower: 'vredesstrategie' plus heerschappij ter zee 73
2.11 Von Tirpitz (1): hoogtij van het op Mahan geïnspireerde navalisme 77
2.12 De geslaagde Amerikaanse risicostrategie tegen Engeland en Frankrijk 82
2.13 Definitie risicostrategie op grond van Mahan 84
2.14 Von Tirpitz (2): van navalisme tot risicostrategie met defensieve beslissingslag 85
2.15 Von Tirpitz (3): risicosterkte voor een defensieve beslissingsslag in de Duitse Bocht 86
2.16 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (1): geen garantie op een vrije zee 88
2.17 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (2): Engeland zoekt bondgenoten 90
2.18 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (3): te zwakke vloot 93
2.19 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (4): geen pro-Duitse machtsbalans 98
2.20 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (5): de eigen slagvloot verlamd 99
2.21 De Amerikaanse en de Duitse risicostrategie: een eerste bescheiden vergelijking 100
2.22 Risicostrategische principes in Frankrijk, Rusland, Japan en Groot-Brittannië 103

2.23 Corbett ontkracht heerschappij ter zee als almacht (1) 104
2.24 Corbett ontkracht heerschappij ter zee als almacht (2): deze exploiteren is wat anders 107
2.25 Corbett ontkracht de heerschappij ter zee als almacht (3): de waardevolle fleet-in-being 109
2.26 Mahan de gematigde in Naval Strategy (1): seacontrol voor seapower 111
2.27 Mahan de gematigde in Naval Strategy (2): De Russisch-Japanse Oorlog 113
2.28 Mahan de gematigde (3): fleet-in-beings in 1690 en in de Russisch-Japanse Oorlog 113
2.29 Samenvattend overzicht 116

Hoofdstuk 3 Navalisme plus realisme: de Nederlandse risicostrategie van 1912-1914
3.1 Mahan in Nederland: Putman Cramer en zijn eisen aan een fleet-in-being 121
3.2 Van Van Heutsz' onderzeebootvloot (à la Jeune École) tot wéér pantserschepen 124
3.3 Imperiale marine en pantserschip 128
3.4 De Staatscommissie van 1912, of liever, de regeringscommissie voor de vlootwet 1913 129
3.5 Uitgangspunten van de militaire strategie der Staatscommissie 1912 131
3.6 Uitgangspunten van de zeestrategie der Staatscommissie van 1912 133
3.7 Waar moest de Japanse invasievloot worden onderschept? 136
3.8 Waarom sloot neutraliteitshandhaving verdediging tegen een invasie uit? 142
3.9 Hoe wilde de Koninklijke Marine de zeestraten tot de Javazee blokkeren? 147
3.10 De Nederlandse slagschepen: Japanse slagkruisers als uitgangspunt 149
3.11 Materieel Staatscommissie 1912 en wetsvoorstel 1913: 9 slagschepen? 156
3.12 Van Gijn en de coup van Colijn 157
3.13 Van Gijn: onvoldoende materieel voor een risicostrategie 159
3.14 Hoe sterk had de vloot moeten zijn voor een risicostrategie conform Mahan? 160
3.15 Bondgenoten: Britse, Duitse en Franse steun onzeker, Amerikaanse niet ter plaatse 162
3.16 Materieel Staatscommissie 1912 en wetsvoorstel van 1913: gebrekkige verkenning 170

3.17 Materieel Staatscommissie 1912: geen torpedovloot voor Indië (en wel voor Nederland) 171
3.18 De 'Definitieve' Vlootwet van 1914 van Rambonnet: 5 slagschepen van 25.000 ton... 173
3.19 ... en 5 kruisers van 4.000 ton met 8 onderzeeboten 177
3.20 Oostenrijk-Hongarije ontwikkelt de torpedo, maar verkiest het navalisme 178
3.21 Conclusies (1): Colijns risicostrategie vergeleken met de Amerikaanse en de Duitse 182
3.22 Conclusies (2): leek de Nederlandse operationele strategie op de Duitse en Oostenrijkse? 185

Hoofdstuk 4 Eerste Wereldoorlog en commissie-Gooszen: alleen onderzeeboten of daarbij ook slagkruisers?
4.1 Onderzeeboten plus krachtige kruisers, of onderzeeboten plus onderzeebootkruisers? 189
4.2 Fisher omarmt de Jeune École: heerschappij ter zee onnodig om invasies af te slaan 193
4.3 Navalisme wordt realisme: het ontstaan van de onderzeebootstrategie in het Marineblad 195
4.4 Een buitenstaander in de strategische discussie: Bauduin 203
4.5 Conclusie strategische discussie gedurende de Eerste Wereldoorlog 204
4.6 Vlootopbouw uit de Eerste Wereldoorlog bepalend voor de Tweede 206
4.7 Commissie-Gooszen: onderzeeboot als enige kern van de Koninklijke Marine 208
4.8 Politieke en militaire strategie van de commissie-Gooszen 210
4.9 Waar moest de Japanse invasievloot worden verkend? 214
4.10 Verkenning en hoofdaanval bepalen grootte vloot van Gooszen 219
4.11 Discussie over de strategie achter het plan van Gooszen 225
4.12 Het Vlootverdrag van Washington 1921-1922 228
4.13 Buitenlandse steun 1921-1931: Singaporestrategie en War Plan Orange 231
4.14 Een evaluatie: strategie door onderzeeboten vergeleken met de slagvloot van 1914 235

Hoofdstuk 5 Van verworpen vlootwet tot vlootplan van Deckers en een schijndode risicostrategie
5.1 De zwarte maand voor de onderzeedienst: de (onderzeeboot)vlootwet verworpen 239
5.2 Onderzeebootsterkte in het Atlantisch Gebied 242
5.3 Strijd tussen KNIL en marine 245

5.4 De Grondslagen van 1927 246
5.5 De Grondslagen: continuïteit bestaand beleid 249
5.6 De onderzeeboot blijft kern (1): Nederland en internationale verdragen 250
5.7 De onderzeeboot blijft kern (2) 251
5.8 De onderzeeboot blijft kern (3) ... maar kruisers gewenst als restant van risicostrategie 251
5.9 Anderhalf maal meer onderzeeboten tijdens de Grondslagen: het plan-Deckers 257
5.10 Evaluatie: de onderzeebootstrategie van de Grondslagen en van het plan-Deckers 259

Hoofdstuk 6 Van strategie naar onderzeeboottactiek (1): het ontwikkelen van de hinderlaag-divisietactiek

6.1 Technologische symbiose: Germaniawerft en Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw 263
6.2 Deels geslaagde Duitsers tactische experimenten met onderzeeboten, 1914-1916 267
6.3 1 februari 1917: tactische wijziging maakt onderzeeboot tot een beslissend wapen 270
6.4 Bauers Rudeltaktik: een kans om de onderzeeboot alsnog de oorlog te laten beslissen 274
6.5 Furstner: Japanse transportvloten kunnen niet uitwijken in zeestraten 276
6.6 Discussie over trefkansen torpedo's tegen transportvloten: alleen korte afstand? 278
6.7 1921-1922: succesvolle experimenten in de Noordzee met divisies en roedeltactiek 280
6.8 De invoering van de onderzeebootdivisies in Indië en Maurits' roedeltactiek 283
6.9 De Tactische Leidraad van 1927: de tussenfase van de hinderlaag-divisietactiek 285
6.10 Stafvoorschriften Onderzeeboten 1928: flexibele linies voor hinderlaag-divisietactiek 288
6.11 Waarom aanvallen op korte afstand? 291
6.12 Baksbare dekbuizen of hoekschoten? 292
6.13 Torpedo's en geen kanons 295
6.14 Hinderlaag-divisietactiek vergeleken met de buitenlandse linietactiek 296
6.15 Samenwerken met zeeverkenning: Stafvoorschriften Gecombineerde Strijdkrachten 297
6.16 Afhankelijkheid van vliegboten en tekortkomingen hinderlaagtactiek 298

Hoofdstuk 7 Van strategie naar onderzeeboottactiek (2): roedel-divisietactiek

7.1 Van hinderlaag-divisietactiek naar roedel-divisietactiek 305
7.2 Roedeltactiek en techniek (1): de beslissende doorbraak – radio onder water 307
7.3 De Nieuwe School: roedel-divisietactiek 309
7.4 Stafvoorschriften 1938 (1): roedel-divisietactiek en strategische verplaatsing 313
7.5 Stafvoorschriften 1938 (2): roedel-divisietactiek en aanvalslinies 314
7.6 Stafvoorschriften 1938 (3): roedel-divisietactiek plus twee oude aanvalstactieken 315
7.7 P.J.S. de Jong over het oefenen met de divisie-roedeltactiek in Indië 1936-1937 318
7.8 Tactisch-memorandum "Onderzeebooten" en de laatste oefening in roedel-divisietactiek 322
7.9 Roedeltaktiek in Europa: de Nederlandse onder Furstner en de Duitse onder Dönitz 323
7.10 Tactiek en techniek (2): Belloos diep onder water torpedo's lanceren 328
7.11 Tactiek en techniek (3): oudere passieve sonar 329
7.12 Tactiek en techniek (4): 100 km bereik met passieve sonar op de O 19- en O 21-klasse 330
7.13 Tactiek en techniek (5): Duitse actieve sonar op de O 19- en O 21-klasse 333
7.14 Tactiek en techniek (6): bestrijding van onderzeeboten met actieve sonar 334
7.15 Tactiek en techniek (7): het gevaar van tactische terugval door actieve sonar 336
7.16 Tactiek en techniek (8): de snuiver 339
7.17 De strategie van de School van Furstner: ernstige operationele terugval 343
7.18 Overzicht Nederlandse roedeltactiek versus Duitse 344
7.19 Nederlandse versus Japanse divisietactiek 346
7.20 Amerikaanse wolfpacktactiek 347
7.21 De Amerikaanse wolfpacktactic vergeleken met de Nederlandse 350
7.22 Britse versus Nederlandse onderzeeboottactiek 351
7.23 Conclusies hinderlaagtactiek en roedeltactiek 353

Addendum: tactisch-memorandum "onderzeebooten" 356

Hoofdstuk 8 Naar een Haagse kruiserstrategie

8.1 De grote depressie en vertraging van onderzeebootbouw 364
8.2 De commissie-Idenburg: zoveel mogelijk slagkracht handhaven 366
8.3 De Japanse dreiging tegen de oliehavens en de onderzeeboten 373
8.4 Hoogere Marine Krijgsschool (1): nieuwe uitleg Grondslagen ten koste onderzeeboten 375
8.5 Hoogere Marine Krijgsschool (2): risicostrategie ten koste van onderzeeboten 380
8.6 Hoogere Marine Krijgsschool (3): 'De School van Furstner' 382
8.7 Toenemende Nederlandse imperiale dominantie over Indië 383
8.8 Kruiser De Ruyter: verdere achterstand voor de onderzeedienst 385
8.9 Vlootplan van Deckers: de bouw van O-boten, maar alleen voor Indië 387
8.10 Haagse strategische discussie eind jaren 1930: onderzeeboot aan leiband kruiser? 388
8.11 De Ronde, Helfrich en Mantel: kruisers versus bommenwerpers 390
8.12 Verouderde Nederlandse doctrine voor de inzet van kruisers en torpedobootjagers 394
8.13 Enkele conclusies over de Haagse kruiserstrategie 397

Hoofdstuk 9 Anarchistisch navalisme (1): Slagkruiserplan en nieuwe Duitse strategie

9.1 Terug naar de Staatcommissie van 1912: heerschappij ter zee met zware schepen 401
9.2 Het Slagkruiserplan: Furstner overheerst het KNIL 405
9.3 Imperiale 'Staatse' marine: het Koninkrijk der Nederlanden wordt navalistisch 406
9.4 Slagkruiserplan: terug naar een risicostrategie 412
9.5 Mahan gemoderniseerd: Daveluy en vooral Castex 414
9.6 De invloed van Castex op de Koninklijke Marine 422
9.7 De Duitse kruiserstrategie tot 1935: pantserkruiserstrategie 423
9.8 Castex wijst de Duitse risicostrategie van Von Tirpitz af 425
9.9 De conclusie van Rosinski: de onverwerkte risicostrategie leidt tot nieuw navalisme 425
9.10 Kriegsmarine vanaf 1935 (1): Rosinski en de 'anarchistische' kruiserstrategie 427
9.11 Overeenkomsten van de Duitse met de Nederlandse kruiserstrategie 431
9.12 Verdere overeenkomsten: harmonische vloot, snelheid en verrassing 435

9.13 Kriegsmarine vanaf 1935 (2): Raeder, schatplichtig aan Daveluy en Von Tirpitz 436
9.14 Kriegsmarine vanaf 1935 (3): Raeders risicostrategie met slagschepen en slagkruisers 440
9.15 De tekorten van het Z-Plan (1): tijdsdruk en twijfelachtige risicostrategie 444
9.16 De tekorten van het Z-Plan (2): de 'imperiale' afkeer van onderzeeboten 446
9.17 Britse invloed op het Nederlandse Slagkruiserplan? 448
9.18 Furstner over de nieuwe Duitse risicostrategie 449
9.19 Het Slagkruiserplan als risicostrategie 454
9.20 De Technische Commissie van 1939 457
9.21 De Technische Commissie: Japan kan ter zee niet concentreren 459
9.22 Risicostrategie Furstner leidt tot het (verwaar)lozen van operationele strategie 461

Hoofdstuk 10 Anarchistisch navalisme (2): Slagkruiserplan operationeel uitvoerbaar?
10.1 De slagkruisers als fleet-in-being contra een operationele inzet volgens Castex (1) 464
10.2 Operationele inzet contra Castex (2): defensief contra een veel sterkere vijand 466
10.3 Operationele inzet contra Castex (3): beperkte inzet door beperkte verkenning 468
10.4 Operationele inzet contra Castex (4): weinig onderscheid militaire en handelsverbindingen 469
10.5 Operationele inzet contra Castex (5): geografie en beslissingsslag ontbreken 472
10.6 Slotbeschouwing (1): operationele inzet contra Castex (6): meer Duits dan Frans 475
10.7 Ruim baan voor de slagkruisers (1): een harmonische vloot onmogelijk 476
10.8 Ruim baan voor de slagkruisers (2): Ferwerda en Gooszen worden buiten spel gezet 478
10.9 Ruim baan voor de slagkruisers (3): beperkte escorte tegen torpedoaanvallen 480
10.10 Ferwerda's volmaakte vloot en de nieuwe volmaakte vloot van Furstner 481
10.11 Ruim baan voor slagkruisers (4): de aanval op de strategie om Java te verdedigen 483
10.12 Ruim baan voor slagkruisers (5): de aanval op de onderzeeboot als kern van de vloot 488

10.13 Ruim baan voor slagkruisers (6): de aanval op de onderzeeboottactiek 491
10.14 Ruim baan voor slagkruisers (7): Ferwerda en Gooszen beschermen de onderzeeboot 492
10.15 Slotbeschouwing (2): wat was de beste strategie, slagkruisers of onderzeeboten? 494
10.16 Slotbeschouwing (3): anarchistisch navalisme 497

Hoofdstuk 11 Anarchistisch navalisme (3): geen werkelijke slagkruisers, maar grote pantserkruisers
11.1 Materieel om deze strategie te verwezenlijken: de 'slagkruisers' 502
11.2 Een moderne schuinstaande bepantsering voor de Nederlandse schepen 507
11.3 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (1): vergelijking met moderne snelle slagschepen 509
11.4 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (2): moderne, maar zwakke zware artillerie 511
11.5 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (3): moderne, maar zwakke luchtafweer 512
11.6 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (4): beperkt vaarbereik... of toch niet? 514
11.7 Nazi-Duitsland: noodzakelijke bondgenoot voor de bouw van de slagkruisers 515
11.8 Slotsom: geen slagkruiser maar een grote pantserkruiser 517

Hoofdstuk 12 De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (1): Brits-Nederlandse toenadering, 1932-1939
12.1 Nederland op zoek naar bondgenoten 519
12.2 Britten zien het behoud van Nederlands-Indië als 'a major British interest' ... 522
12.3 ...maar Europa wordt voor de Britten steeds belangrijker 523
12.4 Weifelende reacties op de Japanse oorlog tegen China 523
12.5 Colijn en Furstner: geringe kans op oorlog met Duitsland 525
12.6 Algemeen Memorandum voor den Marinestaf – 1939 526
12.7 De Britse Singaporestrategie sinds 1932 528
12.8 Conclusie 530

Hoofdstuk 13 De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (2): Amerikaans War Plan Rainbow Five bepalend

13.1 Mei 1935: de US Navy geeft Zuidoost-Azië op om een totale nederlaag te ontgaan 531
13.2 Amerikaanse tegenoffensief niet meer via Zuidoost-Azië, maar de Centrale Pacific 534
13.3 De Rainbow plannen: twee vijanden en meerdere vrienden erbij 538
13.4 Teleurstellend overleg tussen Amerikanen en Britten in 1939 540
13.5 Leahy en War Plan Rainbow Two: de Amerikaanse Singaporestrategie 542
13.6 Rainbow Two: de optimistische Amerikaanse Singaporestrategie via Soerabaja 544
13.7 Rainbow Two: de Amerikaanse Singaporestrategie gewogen en te licht bevonden 546
13.8 Rainbow Three, de verworpen Borneostrategie, en Four, opnieuw Fort Amerika 548
13.9 Furstner, voorman van Nederlands-Britse strategische integratie te Londen 550
13.10 Japan in 1940: principebesluit overname van Zuidoost-Azië 553
13.11 Verdere Amerikaans-Britse onderhandelingen stagneren 553
13.12 Brits-Nederlandse toenadering 554
13.13 Pound vangt bot bij de Amerikanen en Furstner bij Pound 555
13.14 Stark zoekt bondgenoten voor Rainbow Five: op weg naar het ABC-overleg 557
13.15 ABC-overleg: Rainbow Five blokkeert steun Pacific Fleet aan Zuidoost-Azië 558
13.16 Brits onbegrip voor de Amerikaanse Rainbow Five-strategie 560
13.17 Internationale boycot van het Land van de rijzende zon 562
13.18 Japan verkiest een aanval op Nederlands-Indië 562
13.19 Nederlandse afschrikking versus Japanse risicostrategie 564
13.20 Japan vermenigvuldigt de Nederlandse afschrikking door een onbeperkte oorlog te forceren 567
13.21 Amerikaanse indirecte versterking van de Maleise Barrière: het plan van Kimmel 568
13.22 Amerikaanse evaluaties van Kimmels zeeslag 570
13.23 Beslissingslag bij Midway: de kracht van het strategisch defensief in de praktijk 571
13.24 De twee latere beslissingsslagen: waarde oude Javastrategie bevestigd 571
13.25 Met Rainbow Five de oorlog in 573
13.26 Furstners (en Helfrichs) strategisch denken: de Defensie van Nederlands-Indië 574

13.27 Furstner versus Rainbow Five 575
13.28 Rainbow Five maakt slechts beperkte samenwerking met de Amerikanen mogelijk 577
13.29 Koninklijke Marine onder Brits bevel: Furstner overheerst gouverneur-generaal 579
13.30 ADB-2: Amerikaanse kritiek op de Brits-Nederlandse verdediging van de Barrière 582
13.31 De Amerikaanse versterking van de Maleise Barrière: onderzeebootvloot 583
13.32 Groot-Brittannië belooft wat meer steun 583
13.33 Japanse tactieken: harmonische vloot 584
13.34 Britse slagvloot naar Azië: Churchills praktijktest van Furstners assumptie 585
13.35 Splitsing Britse slagvloot naar Azië: Churchills test van Furstners Slagkruiserplan 589
13.36 Een Japanse harmonische vloot vernietigt de Prince of Wales en Repulse 593

Hoofdstuk 14 De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (3): anarchistisch navalisme getest in de strijd
14.1 Een Nederlands offensief tegen de Japanse invasievloot naar Singapore? 595
14.2 Helfrich in Indië: van anarchie ter zee naar anarchie aan wal 597
14.3 Verzwakking van de onderzeedienst in Indië door inzet in Europa 601
14.4 Resulterende materiële sterkte in Indië 602
14.5 De Nederlandse onderzeedienst onder Brits operationeel commando 605
14.6 De onderzeeboten onder bevelvoering van Helfrich 608
14.7 Het ABDA-commando: vrijwel zonder gevolgen voor de Nederlandse onderzeedienst 610
14.8 De strategie van Stark en Hart voor de Filippijnen: onderzeeboten als ruggengraat 611
14.9 De strategie van Stark en Hart voor Indië: onderzeeboten als ruggengraat 613
14.10 Hart kiest: hij de Amerikaanse onderzeeboten, Helfrich de Nederlandse 614
14.11 Climax na 30 jaar (1): verdediging tegen de invasie van Java met onderzeeboten 615
14.12 Falen van Amerikaanse onderzeeboten: hoogst onbetrouwbare torpedo's 617
14.13 Conclusie: falende tactische en operationele onderzeebootleiding 618

14.14 Voor het laatst: Ferwerda versus Helfrich 622
14.15 De School van Furstner: oppervlakteschepen zijn hoofdwapen in Zuidoost-Azië 624
14.16 Oorlog met kruisers (1): de Combined Striking Force onder Hart 626
14.17 Oorlog met kruisers (2): de nieuwe Nederlandse opvattingen tegen de Amerikaanse 627
14.18 Oorlog met kruisers (3): de eerste acties van Doorman onder Helfrich 632
14.19 Oorlog met kruisers (4): falende tactische luchtverkenning voor Doorman 634
14.20 Climax na 30 jaar (2): gemeenschappelijke verdediging van Java 635
14.21 Climax na 30 jaar (3): sterkte van beide partijen tijdens de Slag in de Javazee 636
14.22 Climax na 30 jaar (4): Helfrich drukt de kruiserstrijd in de Javazee door 640
14.23 Climax na 30 jaar (5): geallieerd luchtoverwicht tijdens de Slag in de Javazee 642
14.24 Climax na 30 jaar (6): de eigenlijke zeestrijd in de Javazee 644
14.25 Conclusies (1): onderzeebootoorlog volgens het anarchistisch navalisme 648
14.26 Conclusies (2): kruiseroorlog volgens het anarchistisch navalisme 650

Conclusies: dichter bij Berlijn dan bij Batavia 653

Summary
Why is this Research Restricted to the Netherlands East Indies? 672
What is the Position of this Thesis in Relation to Foreign Seapower? 673
The Dutch Risk Strategy 1912-1924 679
The First World War: Continuing Reflection about the Strategy of 1912-1914 684
The Development of the 'Division Ambush Tactic' and the 'Division Wolf Pack Tactic' 687
New Navalism with Cruisers 691
The Battlecruiser Plan, a New Risk Strategy 695
Anarchistic Navalism and the Japanese Attack 700
The Great Danger of the Political Interpretation of Seapower 704

Noten 705

Literatuur 772

Index 806

Overzicht kaarten en tabellen

Kaarten

Kaart 3.1	Toegangen tot de Javazee bij een aanval vanuit het noorden	140
Kaart 3.2	Nederlands-Indië	144
Kaart 4.1	Overzicht van de drie door de commissie-Gooszen geplande verkenningszones	215
Kaart 4.2	Verkenningszone tussen Malakka en Borneo ten noorden van Straat Karamita	216
Kaart 4.3	Verkenningszone in het noorden van Straat Makassar	217
Kaart 4.4	Verkenningszone ten zuiden van Celebes	217
Kaart 4.5	Straat Karamita	222
Kaart 4.6	Straat Makassar	223
Kaart 13.1	Nederlands-Indië in de Pacific	536

Tabellen

Tabel 1.1	Slagschip Koning der Nederlanden domineert buitenlandse schepen in Azië, 1878-1887	41
Tabel 1.2	Een Nederlands pantserschip en zijn potentiële tegenstanders in Azië rond 1905	48
Tabel 3.1	Ontwerp Nederlands slagschip 1914 naast eerdere buitenlandse schepen	155
Tabel 3.2	Voltooide slagschepen in 1927	161
Tabel 3.3	De vlootwet van Rambonnet van 1914 (voor Indië)	177
Tabel 4.1	De toenemende snelheid van lichte kruisers	191
Tabel 4.2	Voornaamste materieel in Vlootwet 1922	224
Tabel 5.1	De bijdragen (in miljoenen guldens) aan de gehele marine van Nederland en Indië	242
Tabel 6.1	Onderzeeboten voor Nederland en Nederlands-Indië	300
Tabel 8.1	Verdeling totale kosten Koninklijke Marine over Nederland en Indië	384
Tabel 11.1	Dubieuze gevechtskracht 'slagkruisers' vergeleken met snelle slagschepen	504
Tabel 13.1	Enkele kenmerken van de Amerikaanse Rainbow-plannen	539
Tabel 14.1	Onderzeebootdivisies in Indië op 8 december 1941	604
Tabel 14.2	Onderzeeboten van de Asiatic Fleet begin december 1941	614

Ter inleiding en ter overzicht

zo ook kwamen nu alle bloemen van onze tuin en van het park van M. Swann, en de waterlelies van de Vivonne, en de brave lieden van het dorp en hun woninkjes en de kerk en heel Combray en zijn omgeving, kwam dat alles, vorm en vastheid krijgend, tevoorschijn, stad en tuinen, uit mijn kopje thee.[1]
Marcel Proust

Nederlands-Indië verdedigd door onderzeeboten of door sterke schepen met kanons?

Tien jaar geleden werkte ik aan 'een biografie' over de Nederlandse kruisers *Java* en *Sumatra*.

Hr. Ms. *Java* verdween in 1942 met de meeste bemanningsleden in de golven tijdens de Slag in de Javazee, die vergeefse poging het eiland te redden waaraan dit schip én deze zee hun namen ontleenden. Gelijktijdig trof schout-bij-nacht Karel Doorman met zijn kruiser *De Ruyter* hetzelfde lot. De in verbouwing zijnde *Sumatra* was ongeschikt voor een zeeslag en had het gedoemde Java al verlaten.

Met het eiland Java verloor Nederland – en achteraf bezien definitief – zijn belangrijkste kolonie Nederlands-Indië. De Slag in de Javazee was de dramatische nekslag voor de ruim dertig jaar tegen Japan gerichte maritieme defensie om dit verlies te voorkomen. Zoals zo velen verkeerde ik in de veronderstelling dat deze defensie door de Koninklijke Marine vooral een zaak was van enkele kruisers zoals de *Java*. Toch was er iets wat daarmee niet in overeenstemming was: het grote aantal onderzeeboten destijds. Waarom waren die dan gebouwd? En nog iets: de tactiek van de Nederlandse onderzeeboten die mondiaal op eenzame hoogte stond. Die kon toch niet toevallig ontstaan zijn?

De marinetaak in Nederland kon dit moeilijk verklaren, want die beperkte zich tot kustverdediging. De behoefte aan een zeegaande vloot en aan marinestrategieën kwam voor het leeuwendeel uit de verdediging van Indië tegen Japan. Daarom staat deze verdediging centraal.

Me verdiepend in de, in Duitsland ontworpen, kruisers *Java* en *Sumatra*, werd het me duidelijk dat hun ontwerp probeerde om alle bestaande moderne kruisers te overtreffen, speciaal de Japanse. Lag de kern van de maritieme defensie dan toch bij kruisers?

Toch niet en dat bleek, verrassenderwijs, toen ik me verdiepte in het ontwerp van deze twee kruisers. In het Nationaal Archief in Den Haag

ontdekte ik de eisen van de marinestaf aan de hand waarvan deze, toen nog naamloze, schepen waren ontworpen. Enkele zinnetjes gaven hun belangrijkste taken weer: verkennen voor onderzeeboten in Indië en het ondersteunen van concentraties onderzeeboten aldaar. De sterkste Nederlandse schepen waren dus ondergeschikt aan onderzeeboten! Deze intrigerende stafeisen dateerden van maart-april 1915.[2] Er was blijkbaar een strategie gekozen om de oppervlaktevloot voortaan dienstbaar te maken aan de onderzeebootvloot.

Deze eisen zijn de kiem van het boek dat u nu leest. Wat er na hun ontdekking gebeurde, vooral nadat mijn 'biografie' van de twee kruisers eind 2001 in de winkel lag, deed me herhaaldelijk denken aan – en vandaar het citaat vooraan – Marcel Proust. In diens roman *Op zoek naar de verloren tijd* deed iets miniems die verloren tijd ontkiemen, een kopje thee.[3] Zoals daaruit dankzij de lang vergeten smaak van een in thee gedompeld schelpvormig cakeje, een *madeleine*, geleidelijk een groots verdwenen verleden herrees, zo rees vanuit enkele zinnetjes minieme stafeisen geleidelijk een omvangrijk verzonken marineverleden op, waarin de onderzeeboot opdook als de kern van de vloot.

In maart-april 1915 lijkt dat dus al het geval! Heel wat eerder dan oudmarineofficier G. Jungslager in zijn proefschrift *Recht zo die gaat* uitdraagt. Hij lijkt de voorkeur voor de onderzeeboot pas bij 1921 te leggen en dan nog niet erg overtuigend. Zijn onderwerp is het dat jaar door de commissie-Gooszen opgestelde vlootplan dat van Nederland een krachtige onderzeebootmogendheid moest maken.

Hoe belangrijk zijn studie ook is voor inzicht in de Nederlandse onderzeebootstrategie, Jungslager concentreert zich op een vlootplan dat niet werd uitgevoerd. Het werd twee jaar later in de vorm van de Vlootwet van 1923 verworpen door het parlement. De vraag bleef onbeantwoord waarom dat parlement daarvoor de bouw van zoveel onderzeeboten had goedgekeurd. Het begon me geleidelijk te dagen dat de commissie-Gooszen in 1921 voortbouwde aan een al bestaand strategisch bouwwerk dat had geleid tot de wèl aangeschafte onderzeeboten. Dat bouwwerk bleek weer te zijn gefundeerd op een iets oudere strategie, uit 1912, om slagschepen te bouwen. Die strategie was in 1914 in de vorm van een voorgenomen Vlootwet eveneens niet uitgevoerd, nu omdat de Eerste Wereldoorlog dat onmogelijk maakte.

Waar kwamen die voorkeuren, aanvankelijk voor slagschepen en vervolgens voor onderzeeboten, vandaan? Voor slagschepen uit een internationale ideologie. In 1900 omhelsden alle grote industriestaten het navalisme: zij geloofden dat zij hun positie als grote mogendheid zouden verliezen zonder expansie op zee, zowel civiele als militaire. Hieruit vloeide de wens voort dat men zijn maritieme imperium moest behou-

den. Daarom meende men 'zware schepen' te moeten hebben – slagschepen – om, althans in eigen ogen, kans te maken tegen sterke vijandelijke vloten.

Hoewel het navalisme uitvoerig ter sprake komt in hoofdstuk 2, wordt het nu aangestipt aangezien het zo'n grote rol speelde binnen het denken van de Koninklijke Marine, dat het een plaats heeft gekregen in de titel van dit boek. Als andere landen, met name Japan, maritiem imperialisme bedreven, moest Nederland zich kunnen handhaven, verkondigden de vaderlandse navalisten. Zij geloofden dat Nederland zonder zijn koloniale rijk zou verschrompelen.

De zeestrategie van 1912-1914 verenigde helaas twee onverenigbare zaken: de pretentie om met slagschepen Nederlands-Indië te kunnen verdedigen èn het relativerende inzicht dat ook die slagvloot slechts groot genoeg was om onder gunstige omstandigheden hooguit Java te beschermen.

Het niet doorgaan van de bouw van deze slagschepen vanwege het uitbreken van de Grote Oorlog schiep tijd voor reflectie. Het *Marineblad* bleek de goudmijn van het debat over de strategische en tactische discussie in en na die oorlog te zijn. Die discussie bestond uit een continue evaluatie van de slagvloot van 1912-1914. Het werd me steeds duidelijker dat het vlootbeleid in oorlogstijd een poging was om het vlootwetsontwerp van 1914 gedeeltelijk uit te voeren met onderzeeboten. Ze moesten een invasievloot tegen Java uitschakelen. De commissie-Gooszen uit 1921 begon geen onderzeebootstrategie, maar wilde het in 1914-1918 half opgetrokken strategisch huis juist voltooien.

De politieke strijd rond het plan van Gooszen en het eerdere voor slagschepen heeft Henri Beunders in 1984 in kaart gebracht met *Weg met de Vlootwet!*[4] Bij twee plannen bleef het niet: uit het *Marineblad* en de werken van Ph.M. Bosscher en G. Teitler blijkt dat er een zeer controversieel derde vlootplan in 1939-1940 verscheen, het Slagkruiserplan. Het was een navalistisch ontwaken om het maritieme imperium te behouden. Door de Duitse inval in Nederland bleef ook het Slagkruiserplan een plan.[5]

Hoe worden de vlootplannen vergeleken en wat zijn de vijf niveaus van militair handelen?

Die drie grotere vlootplannen die niet doorgingen vormden de toppen van de Nederlandse marinestrategie uit de periode 1912-1942. Maar dat is niet het hele verhaal: zolang deze hoge toppen onbereikbaar waren trok men over de heuvels verder. Het opmerkelijke is dat de strategie achter die plannen ook daar bestond èn dat daarbij passende schepen werden gebouwd.

De sleutel voor de marinestrategie en daadwerkelijke vlootsterkte in de Tweede Wereldoorlog lag rondom de Eerste. De vóór de commissie-Gooszen geplande schepen werden in de jaren 1920 voltooid. Het betrof de door het parlement in 1919 goedkeurde sterkte, een forse reductie van de eerder goedgekeurde. De reductie werd echter elf jaar later ongedaan gemaakt door het 'plan-Deckers'. Het was met de voor een onderzeebootstrategie gebouwde vloot dat de Koninklijke Marine de Tweede Wereldoorlog inging. Deze vloot stond op gespannen voet met het slagkruiserplan dat uitging van een op oppervlakteschepen gebaseerde strategie.

Mede hierdoor drong de vraag zich op: welk vlootplan was de beste koop? Daarvoor moeten ze worden vergeleken. Dit gebeurt mede via de getrapte niveaus van militair handelen.

De vijf niveaus van militair handelen

(1) Bovenaan staat de politieke strategie. Die heet niet voor niets zo: de politici definiëren en integreren de politieke doelen die een land wil bereiken, bijvoorbeeld economische groei en landsverdediging. De politieke doelen worden bepaald door politici en de publieke opinie.
(2) Een trede lager staat de militaire strategie. Dit is de overkoepelende strategie van de strijdkrachten om het politieke doel van landsverdediging te kunnen verwezenlijken. Die militaire strategie moet waarborgen dat de onderliggende strategieën zijn geïntegreerd in de krijgstheaters waar men wil optreden. Dat lukt soms maar gedeeltelijk, want vaak probeert ieder van de drie krijgsmachtdelen zijn eigen strategie zo zelfstandig mogelijk te profileren.
(3) Die onderliggende strategieën zijn die van de luchtmacht, de landmacht en de marine.
(4) Weer een niveau lager staat de operationele strategie, die dient om militaire operaties uit te voeren in bepaalde delen van het krijgstheater. Slechts een klein deel van Nederlands-Indië viel via krachtige operaties te verdedigen, gegeven de enorme omvang van het eilandenrijk en de geringe omvang van de strijdkrachten. Het operationele niveau zet de militaire strategie via operaties en bevoorrading om naar het niveau waarop mens en materieel fysiek strijden: het tactische.
(5) Dat tactische niveau is het laagste en het omvat behalve de kwantiteit en kwaliteit van de strijdkrachten – zowel materieel als personeel – de gevechtstactieken.

Het gaat om een hiërarchische ordening met bovenaan de beslissingen van de politici en daarna de militaire top. Helaas voor wat politici, generaals en admiraals zich te vaak inbeelden, is dit géén eenrichtingsverkeer. De omvang van het tactische niveau begrenst de operaties. De haalbaarheid van operaties die voor de strategie noodzakelijk zijn, begrenst weer de strategie.

Om deze niveaus recht te doen worden de drie vlootplannen, of liever de drie er aan ten grondslag liggende marinestrategieën, getoetst op:

- Het zeestrategisch denken waarop deze drie strategieën werden gefundeerd, speciaal de mate van navalistisch denken binnen een vlootplan.
- Het vermogen om de strategie om te zetten in een uitvoerbare operationele strategie, dus in oorlogsoperaties.
- De vraag of de beschikbare tactische bouwstenen toereikend waren voor een operationele strategie, speciaal het materieel. G.J.W. Putman Cramer, die zowel betrokken was bij de strategie van 1912-1914 als bij die van 1921, noemde als voorwaarde voor een effectieve vloot 'hare werkelijke gevechtskracht'. Dit is des te belangrijker, aangezien de op slagschepen en slagkruisers gebaseerde strategieën dreven op zéér weinig zware schepen, twee tot vier. Het welslagen hun operaties stond of viel met hun gevechtskracht ten opzichte van een veel grotere vloot. Daarom worden hun (technische) capaciteiten geëvalueerd.
- De steun van welgezinde vloten. Hierbij komt hun zeestrategisch denken ter sprake, evenals in hoeverre ze steun konden leveren, maar met minder nadruk dan gebruikelijk op de (politieke) onderhandelingen hierover, en meer op de operationele haalbaarheid.

Dit vergelijken van twintigste-eeuwse Nederlandse marinestrategieën is noodzakelijk. Hopelijk beëindigt het de nationale neiging ze vooral te beoordelen op hun intenties. Eerder onderzoek is niet onkritisch, vooral op details, maar tendeert te veel naar overzichten van discussies. Voor zover het algemeen kritisch is, is dit te vaak op politiek en samenleving die de marine te weinig middelen zouden verschaffen. Literatuur uit het buitenland (waar geen archiefonderzoek kon worden verricht) voegt behalve inzicht in buitenlandse strategieën nog iets toe: deze literatuur staat vaker kritischer tegenover het maritiem-strategische denken zelf en tendeert vaker naar sterkte-zwakteanalyses. Dit maakt het comparatief bezien belangrijk dat Nederland zich hierbij aansluit.

Waar staat dit boek in de huidige discussie over navalisme, risicostrategie en onderzeeboten?

De invloed van internationale zeestrategieën op de Nederlandse zeestrategie voor de defensie van Nederlands-Indië, luidt de ondertitel van dit boek. Bij deze invloed wordt – naast vijand Japan – vooral aandacht besteed aan landen die voor de Nederlandse gedachtevorming van groot belang waren of maritieme bondgenoten konden zijn. Zouden buitenlandse in-

zichten een antwoord kunnen geven op de Nederlandse tegenstrijdigheden uit 1912-1942: soms de pretentie alles te kunnen verdedigen en soms een nuchtere kijk op de beperktheid van het eigen operationele kunnen?

Die buitenlandse inzichten worden later samenhangend uitgewerkt en nu slechts geschetst. Inzicht in de door genoemde tegenstrijdigheden gekenmerkte strategie van 1912-1914 geeft het in 1890 verschenen *The Influence of Seapower upon History* van de Amerikaan Alfred Thayer Mahan, dat de mondiale navalistische golf hielp creëren, maar nog meer zijn *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land* uit 1911, waarin hij juist vaak relativeert. Dit laatste boek werd 'de bijbel' van het Nederlandse marinedenken in 1912. Het stimuleerde nuchter operationeel denken gebaseerd op haalbaarheid.

Het zijn evenwel recente buitenlandse inzichten ten tijde van mijn onderzoek die laten zien welke actuele vragen dit onderzoek gedeeltelijk kan helpen beantwoorden.

Publicaties van Lawrence Sondhaus uit 1994 en Milan Vego uit 1996 over de marinepolitiek van Oostenrijk-Hongarije hebben de rol van het navalisme daar goed zichtbaar gemaakt. In het tussenliggende jaar verscheen een studie van Mark Russell Shulman naar het navalisme van de Verenigde Staten tot 1893. Deze studies over Oostenrijk, evenals andere over Frankrijk, hebben geleid tot een zekere herwaardering van torpedoboten en onderzeeboten.

Shulman laat zien dat Amerikaanse navalisten de neiging hadden de eerdere krijgsgeschiedenis te vervormen.[6] Het systematisch beschrijven van de drie vlootplannen bewijst dat ook Nederland niet vrij was van deze neiging, inclusief het onderwaarderen van onderzeeboten.

Het beste bestudeerd zijn de Duitse marinestrategieën. De Duitse van rond 1900 mag zich zelfs sinds die tijd blijvend verheugen in internationale belangstelling en debat. Ook over die daarna tot 1945 is vrij veel verschenen. Gunstig voor onderzoek naar de drie Nederlandse strategieën is dat ze veel gemeen hebben met gelijktijdige of iets eerdere Duitse.

Over het navalisme van rond 1900 is gezegd dat dit het maritieme imperium wilde uitbreiden en behouden. Typerend is dat men zijn vloot zo sterk wilde maken dat de tegenstander het risico van zeestrijd niet meer aandurfde. Dat kon op twee manieren: de eigen vloot vergroten en sterke bondgenoten zoeken. Omdat de Duitse marinestrategie van 1900 uitdrukkelijk ambieerde dat Engeland het risico van een oorlog met Duitsland niet meer zou aandurven, werd die door zijn bedenker admiraal Alfred von Tirpitz 'risicostrategie' genoemd.

Engeland tot neutraliteit dwingen: dankzij Mahan werd de politieke betekenis van maritieme macht belangrijk. In zijn *Imperialism at Sea*

uit 2002 integreert Rolf Hobson eerdere studies met eigen onderzoek. Hij concludeert dat de Duitse risicostrategie een inherente fout bezat: de vloot bleef volgens Von Tirpitz' eigen norm kleiner dan de Britse. Zijn vloot kon in beginsel geen winnend offensief ondernemen. Als zijn vloot dit zocht, viel de beslissende zeeslag, waardoor hij was geobsedeerd, niet te winnen. Zijn politieke doelstelling was daardoor operationeel onuitvoerbaar.

Dit inzicht is verhelderend voor de Nederlandse strategie van 1912-1914, omdat die de soortgelijke tegenstrijdigheid vertoonde Nederlands-Indië te willen beveiligen tegen Japan door een aanval te riskant te maken, terwijl de slagschepen hooguit Java beperkt konden beschermen. Die Nederlandse strategie is om nog een reden belangrijk. Als gebrek van de geschiedschrijving over de Duitse strategie ziet Hobson: 'the complete absence of a comparative perspective.'[7] Het gaat, verklaart hij, niet om een typisch Duits fenomeen: Von Tirpitz kwam al in 1892-1893 door Mahan te lezen tot zijn navalisme en uit navalistisch oogpunt deed hij weinig verkeerd.

John Tetsuro Sumida wierp in zijn recensie van *Imperialism at Sea* de knuppel in het hoenderhok door te onthullen dat Mahan zelf al in 1890 een risicostrategie formuleerde, die daarna door de *U.S. Navy* werd toegepast. De Duitse risicostrategie is nooit naast de succesvolle Amerikaanse gelegd.[8] Daarom probeer ik dat, zeer beperkt, voor het eerst. De door Hobson en Sumida geworpen handschoen en knuppel voor vergelijkend perspectief zijn dus opgeraapt, met als inzet de Nederlandse risicostrategie uit 1912-1914.

Als het slagschipplan het fundament vormde van het Nederlandse strategisch bouwwerk met onderzeeboten uit 1915-1937, dan leverde de Duitse onderzeebootstrijd uit de Eerste Wereldoorlog de bouwstenen. Die strijd vormde een nieuw antwoord op Engeland toen de Duitse slagvloot weinig klaarspeelde. Studie van de Nederlandse strategie leert dat die de Duitse ideeën verwezenlijkte om onderzeeboten niet individueel te laten opereren, maar samenwerkend, wat hun gevechtskracht verveelvoudigde. Hierin slaagde de Koninklijke Marine al in 1931-1932. In het buitenland is slechts bekend dat dit de Duitsers eind 1935 lukte, en pas in 1941 behoorlijk succesvol, en de Amerikanen in 1944.[9]

Ook het Slagkruiserplan vertoont dermate grote overeenkomsten met de Duitse gedachtevorming, dat het mede valt te beoordelen in het licht hiervan. In 2006 verscheen *Erich Raeder: Admiral of the Third Reich* van Keith Birth. Hij beschrijft de continuïteit tussen Von Tirpitz en deze admiraal in Hitlers rijk. Raeder en de zijnen ambieerden vanaf 1938 een moderne risicostrategie, maar konden zich die niet voorstellen zonder grotere oppervlakteschepen. Michael Salewski gaat op de aversie in van deze nieuwe navalisten tegen de onderzeeboot, die zij afdeden als onbe-

holpen in de moderne strijd.[10] Zij vreesden dat die hun plannen kon torpederen door – net als in de Eerste Wereldoorlog – een alternatieve strategie te bieden die veel geld en bekwaam personeel naar zich toe trok. Het Slagkruiserplan vormt een goede vergelijking en de titel van *dit* boek heeft het al prijsgegeven: het nieuwe navalisme nekte de Nederlandse onderzeebootstrategie.

In weerwil van deze overeenkomsten waren uiteraard de Britten en Amerikanen de potentiële bondgenoten tegen Japan. Hoe sterk de Japanse marinestrategie was doordrenkt van navalisme toont Sadao Asada in zijn *From Mahan to Pearl Harbor* uit 2006.[11] Arthur J. Marder behandelt naast de Britse visie op dat land en op Nederlands-Indië uitvoerig de wisselwerking met de Nederlandse en Amerikaanse visies.[12] Het Britse maritiem-strategisch denken van rond 1940 verschilde sterk van het Nederlandse en het Amerikaanse nog meer (zie hoofdstuk 13).

Een minpunt is dat Marder de Amerikaanse maritieme strategie slecht begrijpt. Die werd pas later, in 1991, volledig geopenbaard in het baanbrekende *War Plan Orange; The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897-1945* van Edward S. Miller. Hij zet alle Amerikaanse oorlogsplannen tegen Japan op een rij en laat zien hoe zeer het Amerikaanse denken afhing van operationele haalbaarheid.[13]

Het internationale kader heb ik vooral begrensd tot maritieme strategie. Voor leger en luchtmacht is weinig plaats, maar de militaire strategie in Indië is al onderzocht, in de vorm van tweespalt en samenwerking tussen leger en vloot, door Teitler.[14] Ook de niet-militaire aspecten van het navalisme als koloniale, industriële, politieke en handelsbelangen, komen beperkt aan bod. Laat staan in hoeverre zulke aspecten de exacte omvang van de Indische vloot en vlootplannen hielpen bepalen. Zelfs het personeelsbeleid, dat problematisch was in beide plannen met zware schepen, komt niet ter sprake. Ik sluit me aan bij Sumida die zijn recensie van Hobsons boek eindigt met:

> Goede vergelijkingen tussen de nationale benaderingen van *seapower* zullen moeten worden gebaseerd op gedetailleerde kennis van marinetechnologie, economie, administratie, personeel, maritieme operaties in de praktijk, strategisch perspectief, en de relaties van deze zaken met de binnenlandse politiek en het buitenlands beleid, in meerdere landen. We zijn er nog niet.[15]

Ter overzicht: wat komt er in de hoofdstukken ter sprake?

Na te zijn geëindigd met wat er niet ter sprake komt, is het tijd voor een completer overzicht van wat dat wel komt, waarbij enkele bevindingen al worden 'weggegeven'.

Hoofdstuk 1 behandelt de Koninklijke Marine in het laatste kwart van de negentiende eeuw: de periode zonder duidelijke vijand. De behoefte aan een zeegaande vloot kwam tot 1940 bijna geheel voort uit de defensie van Nederlands-Indië, niet die van Nederland. Hier begint ook in van de rode draden in het boek, de blijvende competentiestrijd over deze defensie tussen de marine en het KNIL (Koninklijk Nederlands-Indisch Leger).

Hoofdstuk 2 is gewijd aan de internationale zeestrategie: speciaal de *Jeune École* van voorstanders van torpedovaartuigen en van de kruiseroorlog en daarna het navalisme, in het bijzonder de ideologie van onaantastbare *seapower* waardoor de vijand het risico van oorlog niet zou aandurven: de risicostrategieën. Begrippen als navalisme, *seapower* (maritieme macht), heerschappij ter zee, *fleet-in-being* en natuurlijk risicostrategie worden gedefinieerd en geïntegreerd.

De Amerikaanse risicostrategie wordt vergeleken met de Duitse, die er niet best afkomt. (De Duitse wordt vervolgd in de hoofdstukken 6 en vooral 9.) De verschillen en overeenkomsten tussen Mahan en zijn Britse tegenhanger Julian Corbett worden behandeld, evenals de lessen uit de Russisch-Japanse Oorlog. De overwinning van Japan hierin maakte dat Nederland een duidelijke buitenlandse vijand kreeg en de vlootopbouw was zeker sinds 1912 daartegen gericht.

Hoofdstuk 3 staat in het teken van het Nederlandse navalisme en de risicostrategie in het bijzonder: de slagschepenstrategie uit 1912-1914. De politicus Hendrik Colijn domineerde deze strategie. De navalistische pretenties van deze strategie worden getoetst door aandacht te besteden aan de operationele uitvoerbaarheid ervan, in samenhang met de kwaliteit en kwantiteit van het materieel, en aan mogelijke steun van bondgenoten. Tot slot wordt deze op Mahan geïnspireerde risicostrategie vergeleken met de Duitse en Amerikaanse, waarbij de Nederlandse aan te veel Duitse gebreken blijkt te lijden.

Hoofdstuk 4 toont de ommezwaai in het begin van de Eerste Wereldoorlog, toen de bouw van de Nederlandse slagschepen niet kon doorgaan, naar een onderzeebootstrategie. Verder geeft het een overzicht van de discussie om ofwel een vloot te bouwen met één grote kern van zeer veel onderzeeboten, ofwel met twee kernen, namelijk een onderzeebootvloot plus vier zware schepen. Hoewel de vloot met twee kernen veel sterker was dan de slagvloot uit 1914, geloofde de marine nu niet of nauwelijks meer dat deze sterkere vloot tegen Japan de heerschappij

ter zee en de risicostrategie kon waarmaken. Het was meer: hoe sterker, hoe beter.

Daarna volgt het plan van Gooszen uit 1921, dat in wezen een voortzetting was van de operationele strategie in 1912-1914, die werd vervolgd in 1914-1918: een Japanse invasievloot tegen Java onderscheppen bij de toegangen van de Javazee. Zoals bij de slagvloot was dit plan een militaire strategie, waarin de vloot nog steeds het KNIL domineerde. Het was een uitgeklede versie van de vloot met een grote kern van onderzeeboten. De aanpak van Gooszen had niets weg van een risicostrategie – de operationele haalbaarheid domineerde volledig. Ten slotte wordt het plan, na eerst op Britse en Amerikaanse steun te zijn ingegaan, beoordeeld tegen de risicostrategie van 1912-1914.

Hoofdstuk 5 richt zich op het verwerpen van de, voor dit plan vereiste, vlootwet door de Tweede Kamer in 1923. De reële sterkte bleef de in het parlement vastgelegde sterkte – niet die van de begroting 1918, maar de ernstig gereduceerde van 1919 – voor een onderzeebootvloot in opbouw tegen een invasie op Java. De militaire strategie om Java te verdedigen bleef dus onvoltooid en werd *in die zin* onhaalbaar. Het enige haalbare leek neutraliteitshandhaving.

Ondertussen werd een jonge generatie Nederlandse marineofficieren beïnvloed door de risicostrategie die Von Tirpitz in zijn memoires verdedigde en de nog niet vergeten risicostrategie van Colijn. Door de nu te zwakke vloot kwam de militaire strategie op losse schroeven te staan, waarna leger en vloot deze probeerden naar zich toe te trekken. Er stonden grote belangen op het spel: de marine probeerde te redden wat er te redden viel en het KNIL vreesde welhaast een politieleger te worden. Het conflict liep uit de hand.

De in 1927 vanuit Nederland opgelegde Grondslagen voor de Indische Defensie maakten hieraan een eind door de bestaande situatie te fixeren. De nu vrijwel voltooide vlootsterkte van 1919 werd hierin als minimum vastgelegd. Dit minimum opende de weg naar uitbreiding en alsnog naar de strategie van Gooszen! Verdubbeling van de Indische sterkte bleek politiek echter niet haalbaar, maar anderhalf keer zoveel wel. Dat werd het plan-Deckers uit 1930, dat de in 1918 vastgelegde sterkte min of meer herstelde. Met dit plan, dat 18 onderzeeboten in Indië omvatte, kon de strategie van Gooszen in beginsel worden verwezenlijkt: tactische vernieuwing compenseerde namelijk het materieeltekort na het verwerpen van de vlootwet.

Om deze verregaande conclusie te staven, dalen hoofdstuk 6 en 7 diep af naar het tactische niveau. Eerst worden (als een vervolg op hoofdstuk 2) de Duitse strategische en tactische ontwikkelingen uit de Wereldoorlog beschreven en vervolgens hoe de Indische ontwikkelingen op ze voortbouwde. Dit is noodzakelijk omdat de Indische nooit afdoende zijn beschreven. Ook de tactische kwaliteiten van de onderzee-

boten komen hierbij aan de orde, vooral in de vorm van technologische vernieuwing. Ter naslag staat na hoofdstuk 6 een addendum met alle boten van de Koninklijke Marine tot 1945.

Aanvankelijk wilde men de transportvloot via een hinderlaag opwachten in het nauwste deel van een toegang naar de Javazee. Toen de roedeltactiek rond 1932 succes boekte was dat niet langer noodzakelijk. Binnen de marine bleef men echter spreken van 'divisietactiek'. Reden voor mij om dit begrip te splitsen in hinderlaag-divisietactiek en roedeldivisietactiek. Die laatste was zijn tijd zo ver vooruit – wat door een vergelijking met de latere Duitse *Rudeltaktik* en Amerikaanse *wolfpacktactic* wordt verhelderd – dat het eind jaren 1930 mogelijk was om via het plan-Deckers de strategieën van 1921 en 1912 uit te voeren om een invasievloot tegen Java uit te schakelen!

Dat een dergelijke operatie in 1942 niet plaats vond, komt door een wijziging in het maritiem-strategisch denken. Niet in Indië, maar op de Hoogere Marine Krijgsschool te Den Haag, ook wel, naar de man die deze domineerde, de School van Furstner genoemd.

Hoofdstuk 8 maakt duidelijk dat de Grondslagen van 1927 door deze school vanaf 1935 minimaal werden uitgelegd: als krachtige neutraliteitshandhaving, waarbij het onderliggende maritiem-strategisch streven om Java te vrijwaren van invasies werd opgegeven. Dit was een breuk met veertigjarig beleid van neutraliteitshandhaving en als die plaats maakte voor oorlog zoveel mogelijk slagkracht om het een invasievloot tegen Java zo lastig mogelijk te maken.

De reden was dat de School van Furstner de kruiser tot hoofdwapen wilde maken in plaats van de onderzeeboot. Dit was beslist geen beleid voor tijden van bezuiniging, aangezien een kruiser minimaal zeven maal duurder was. De diepere reden was de wens naar een nieuwe risicostrategie. De onderzeeboottactiek werd sindsdien misleidend voorgesteld als strijd tegen oorlogsschepen, vooral als steun aan in het nauw gebrachte kruisers die een Japanse overmacht over een onderzeebootlinie moesten zien te lokken.

De marine zag de bommenwerpers die het KNIL aanschafte als een bedreiging voor meer kruisers en de animositeit laaide fel op. De kruiserstrategie van Furstner werd vanaf 1937 dominant en in 1940 aan Indië opgelegd. Hij moest wachten tot hij chef van de Marinestaf werd en de voorafgaande generatie van vlagofficieren was gepensioneerd: buiten dienst bleek hun verzet tevergeefs.

In hoofdstuk 9 wordt beschreven hoe deze Haagse kruiservoorkeur in 1939-1940 escaleerde tot het Slagkruiserplan. Het dogma van de School van Furstner was dat twee of drie slagkruisers door ergens onverwacht toe te slaan de Japanse zeeverbindingen konden verlammen.

Dit doet sterk denken aan de nieuwe Duitse visie op de zeestrijd, die voortbouwde op die van Von Tirpitz (waardoor dit hoofdstuk voortbouwt

op hoofdstuk 2). Herbert Rosinski bekritiseerde die nieuwe visie destijds. Von Tirpitz had slagschepen gebouwd voor heerschappij ter zee, maar de oorlog had getoond dat ze niet bij machte waren om de eigen handelsverbindingen te beschermen of de Britse aan te tasten. Daarna deden de Duitsers of het alleen maar ging om die verbindingen. Zij dachten aan een soortgelijk effect als bij volledige heerschappij ter zee: kruisers en enkele pantserschepen die onverwacht her en der toesloegen zouden vrijwel alle verbindingen kunnen lamleggen. De zeestrijd werd zo ongestructureerd. Rosinski sprak spottend van 'anarchie ter zee'.

De Nederlandse variant is daarom door mij betiteld als 'anarchistisch navalisme'. De toevoeging navalisme vloeit voort uit het dogma dat de strijd tegen zeeverbindingen met artillerieschepen neerkwam op heerschappij ter zee. Dit maakte het mogelijk kruisers en slagschepen de hoofdrol te geven ten koste van de onderzeeboot. Duitse en Nederlandse navalisten begonnen hem voor te stellen als boven water kwetsbaar en onder water traag en achterhaald door Britse opsporingstechnologie. Dit nekte de Nederlandse onderzeebootstrategie.

De nieuwe risicostrategie uit 1939 van admiraal Raeder richtte zich op de Britse verbindingen. Hij nam aan dat de Britten hun slagvloot zouden moeten verspreiden om hun vele konvooien te escorteren tegen Duitse artillerieschepen. Eskaders Duitse slagschepen moesten konvooi na konvooi met het escorterende slagschip overweldigen. Engeland liep in zijn ogen groot risico de zeestrijd te verliezen en daarom deed het er het beste aan om neutraal blijven.

Deze strategie van oceanische oorlogsvoering tegen de Britse handelsverbindingen werd door Furstner op het eilandenrijk in Zuidoost-Azië geplakt. Japan kon, hielden hij en de zijnen vol, invasievloten onvoldoende escorteren tegen twee of drie zogeheten Nederlandse slagkruisers. Het risico dat Japan door deze schepen liep, zou nog beter dan die van de bestaande kruisers grote delen van Indië, waaronder Java, vrijwaren van elke invasie.

Uit een vergelijking tussen de ideeën van Furstner en die van zijn Franse leermeester admiraal Castex, de belangrijkste maritieme strateeg uit het interbellum, blijkt het Nederlandse risicodenken strijdig te zijn met de uitgangspunten van Castex voor een goede strategie.

Hoofdstuk 10 richt zich – mede aan de hand van de uitgangspunten van Castex – op de vraag of het Slagkruiserplan uiteindelijk operationeel uitvoerbaar zou kunnen zijn tegen een serieuze Japanse landing op Java, welke met nee wordt beantwoord. Ook was de weerstand tegen dit plan van het leger èn van de voorafgaande generatie vlagofficieren, van wie kopstukken als Gooszen zich verzetten, zeer heftig. Furstner en de zijnen zetten alles op alles. Rond 1939 herschreven zij de geschiedenis van de twee eerdere Nederlandse strategieën in termen die de nieuwe

ondersteunden. Deze herschrijving, die zijn gelijk haalde door hiaten te laten vallen in de continuïteit van het Nederlandse maritiem-strategisch denken, is gedeeltelijk de naoorlogse geworden.

Vanzelfsprekend wordt het Slagkruiserplan met beide eerdere vlootplannen vergeleken. Hierbij komt ook de steun van bondgenoten aan bod. Alvorens deze complexe steun begrijpelijk wordt gemaakt (in hoofdstuk 12, 13 en in mindere mate 14), daalt hoofdstuk 11 diep af naar het technische (dus tactische) niveau om te laten zien dat de beoogde 'slagkruisers' iets anders waren dan slagkruisers uit de Eerste Wereldoorlog. Die van Furstner waren niet meer dan moderne grote pantserkruisers en kwetsbaar voor moderne wapens in hun beoogde krijgstheater.

De voorstanders van het Slagkruiserplan riepen dat de vlootopbouw ontoereikend was omdat het plan niet doorging. Doordat er oorlog in Zuidoost-Azië uitbrak, zijn echter Furstners strategische aannames en dogma's grotendeels getest in de strijd. Daaruit blijkt iets heel anders.

Nadat hoofdstuk 12 beschrijft hoe premier Colijn na 1931 Britse steun probeerde te krijgen, toont hoofdstuk 13 waarom het anarchistisch navalisme verschilde van het strategische denken binnen de drie grote zeemogendheden. Een analyse van de Amerikaanse plannen om Zuidoost-Azië direct te hulp te komen laat zien dat dit operationeel onmogelijk was (zelfs met inzet van de gehele Amerikaanse slagvloot of bij stationering van de Amerikaanse vloot te Singapore!) en dus niet had kunnen slagen bij Amerikaanse politieke prioriteit voor deze steun.

Ook de Britse admiraliteit oordeelde dat het operationeel vrijwel onmogelijk was om met de Britse slagvloot Zuidoost-Azië en met name Singapore te verdedigen tegen een Japanse invasie, hooguit de Indische Oceaan. Premier Churchill probeerde het toch en zond bovendien twee snelle zware schepen vooruit die een soortgelijke risicostrategie en verlammende dreiging moesten afdwingen als Furstner voorstond. Churchills strategie eindigde in een catastrofe.

Hoofdstuk 14 beschrijft de rampzalige gevolgen van het door admiraal Helfrich in Indië ingevoerde anarchistisch navalisme, geïllustreerd door enkele operationele aspecten van het verloop van de zeestrijd. Die leunde zwaar op kruisers. De nieuwe strategie werd uitgevoerd met een vloot die was opgezet om een invasie van Java in zeestraten tegen te gaan. Het anarchistisch navalisme werd echter ook omhelsd door de jongere officieren die de onderzeeboottactiek vervolmaakten en er heeft altijd wrevel bestaan binnen de marine dat Helfrich de roedeltactiek niet toepaste. Daarom wordt uitgelegd dat deze tactiek niet makkelijk te verenigen viel met de nieuwe strategie waarin de onderzeeboot geen kern van de vloot meer was.

Hoofdstuk 15 herhaalt een deel van wat er tot nu toe is besproken. Het bevat een aantal conclusies over de invloed van het navalistisch

denken op strategie en materieel die hopelijk ook van enig belang zijn voor de eenentwintigste eeuw.

Herhalen geldt volkomen voor de zeer lange daaropvolgende *Summary,* maar dan in het Engels.

Hoofdstuk 1

Nog zonder duidelijke vijand: marinestrategie en marinematerieel 1870-1906

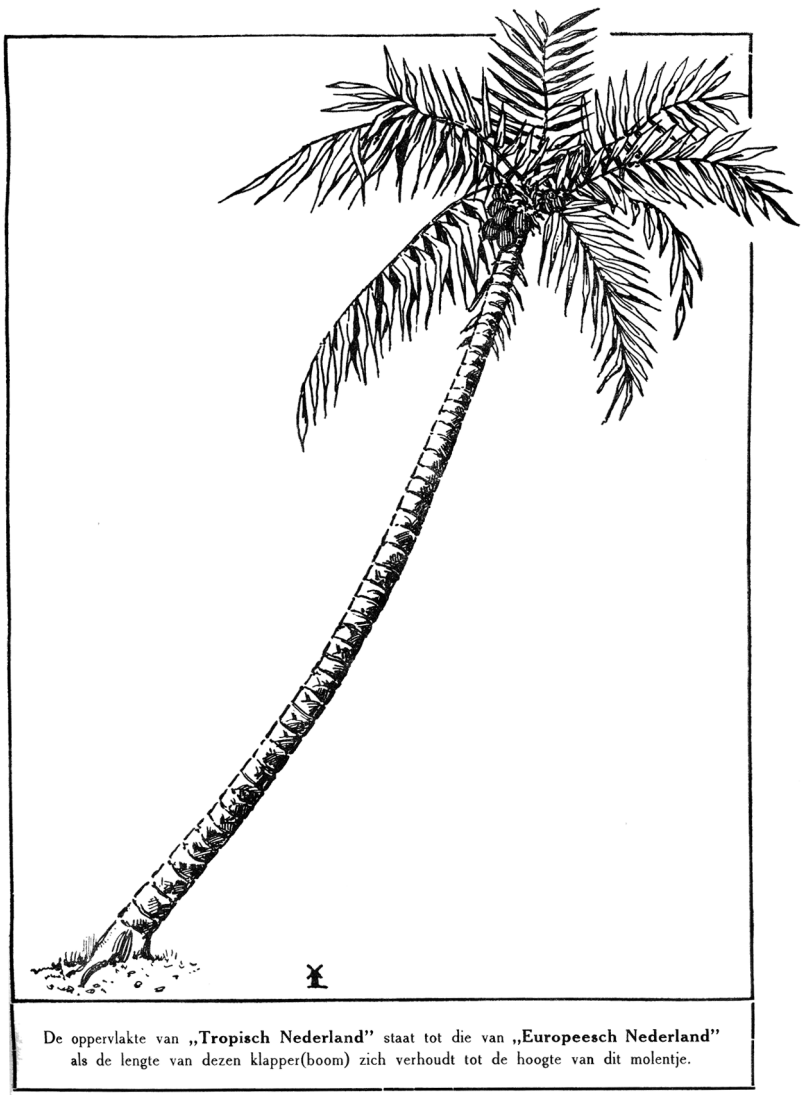
Er ontstond veel verschil tussen de maritieme verdediging van Nederland en Nederlands-Indië in de negentiende eeuw. In Nederland versmalde de taak na 1850 tot kustverdediging, waardoor de vloot een verlengstuk van het leger werd en steeds kleinere schepen kreeg. De behoefte aan een zeevarende vloot kwam uit Nederlands-Indië. Daar kenmerkte die eeuw zich door een diffuse dreiging – want er was nog geen duidelijke buitenlandse vijand – en in de laatste jaren helaas ook door een zwalkende voorkeur voor de gewenste schepen.
Aan dat laatste kleefde toch enig voordeel. Aangezien het varend materieel dat voor de Indische defensie niet (meer) nodig werd geacht zijn dagen sleet in het Atlantisch gebied, was de vloot daar kort na de eeuwwisseling ongebruikelijk sterk. Dat kwam tegen het roerige Venezuela goed van pas.

1.1 De missie van de Koninklijke Marine en het KNIL: Nederlands-Indië verdedigen

De voornaamste missie van de Koninklijke Marine van ongeveer 1875 tot en met 1942 was de verdediging van Nederlands-Indië, met als zwaartepunt de verdediging van het hoofdeiland Java.

Sinds 1912 was verreweg de belangrijkste oorlogstaak het tot zinken brengen van een Japanse invasievloot met bestemming Java, en het hoofdwapen daartoe was sinds 1915 de onderzeebootvloot, die sterk werd vergroot. Voor Nederland zelf werd doorgaans slechts materieel voor kustverdediging gewenst en gebouwd. Soerabaja, de grootste vlootbasis van Java, kon daardoor uitgroeien tot de grootste van de gehele Koninklijke Marine.

Deze missie maakt dat de marine tot 1942 niet kan worden losgezien van een organisatie met dezelfde missie, het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL). Beide organisaties waren veel te klein voor deze grootse taak: een eilandenrijk verdedigen dat zich uitstrekte over een afstand van ruim 5.300 kilometer, evenveel als van Utrecht naar de hoofdstad van Afghanistan.[1] Beide organisaties probeerden de belangrijkste te worden en in de hier beschreven periode slaagde de marine daar het beste in.



Figuur 1.1 *De palm en de windmolen: de omvang van Nederlands-Indië vergeleken met de omvang van Nederland. Qua bevolking was de verhouding een weinig minder ongunstig, ongeveer 8 staat tot 1 in de jaren 1930.*

Een aanval op Java werd als het grootste gevaar gezien, omdat dit behalve het hoofdeiland ook de machtsbasis en het knooppunt van het Nederlandse gezag was. Wat betekende dat, het hoofdeiland? In 1930, bijvoorbeeld, woonden daar 41,7 miljoen van de 60,7 miljoen inwoners van de kolonie, oftewel 69 procent.[2] En aangezien het Koninkrijk der

Nederlanden – dus inclusief de Caraïbische bezittingen en Nederland – toen 68,8 miljoen bewoners telde, was 61 procent van de totale bevolking op Java geconcentreerd. Dit bevolkingsoverwicht van het oosten had zijn gevolgen. Verreweg de grootste godsdienst van het Koninkrijk der Nederlanden, bijvoorbeeld, was de islam, die door bijna 80 procent van de bevolking werd aangehangen. Liefst 90 procent van de bewoners van Nederland-Indië was namelijk islamiet. En zeker tussen beide wereldoorlogen bracht de kolonie een groot deel van de totale marinebegroting van het Koninkrijk op, bijna de helft.

Nederland was Java al eens kwijtgeraakt. Dit eiland was in 1811 door de Engelsen veroverd, maar in 1814 teruggegeven met de rest van het eilandenrijk dat later Nederlands-Indië zou heten.[3] Nederland was in plaats van bondgenoot van Napoleon inmiddels bondgenoot van Engeland. Nederlands-Indië was het belangrijkste restant van de VOC, het in 1798 failliet gegane handelsimperium. Voor de Nederlanders had de teruggave het voordeel dat de Engelsen hun 'cadeau' niet aan anderen gunden. Met andere woorden, Indië werd de rest van de negentiende eeuw impliciet beschermd door de sterkste vloot ter wereld: de Britse.

1.2 De 'stelselloze' marine rond 1880: het sterkste slagschip van Azië en 6 kruisers

Er bestond altijd de kans dat de Britse bescherming kon omslaan in agressie. Met 1811 in gedachten probeerde het KNIL Java te beschermen tegen invasies. Een aanval op Java was het meest wezenlijke verlies van het Nederlandse koloniale rijk. Al spoedig kwam men tot de conclusie dat zelfs dit ene eiland te groot was voor een effectieve verdediging. Voorlopig was de kans op zo'n invasie niet groot.

De periode rondom 1880 werd door latere generaties met terugwerkende kracht graag als 'stelselloos' bekritiseerd. Of dat terecht is? Allereerst was er geen stelselmatige buitenlandse dreiging tegen Indië, maar een nogal diffuse: iets waarvoor vandaag de dag wel enig begrip zou mogen bestaan. Buitenlandse vijanden had Nederland eigenlijk niet, hoewel genoeg 'binnenlandse' in de eigen koloniale invloedssfeer. Het grootste buitenlandse gevaar was dat sterkere landen in hun koloniale wedijver bases wilden vestigen in slecht beschermde delen van andermans koloniale invloedssfeer.

De bouwprogramma's voor zware schepen van de Europese zeemogendheden – Frankrijk, Italië en Rusland – vorderden traag. In Duitsland en Oostenrijk-Hongarije heerste zelfs totale stagnatie. Dit alles omdat de torpedoboten de toekomst leken te hebben. Japan en de Verenigde Staten beschikten nauwelijks over zeegaande vloten.

Belangrijker dan die 'stelselloosheid' was dat de Koninklijke Marine toen beter toegerust was om de eigentijdse dreigingen het hoofd te bieden, dan ten tijde van degenen die (speciaal in de eerste helft van de twintigste eeuw) dit kritische oordeel hanteerden.

Simpelweg door zijn permanente aanwezigheid sinds 1878 in Indische wateren vormde de *Koning der Nederlanden* – het enige werkelijke slagschip dat de Koninklijke Marine ooit heeft bezeten – een *'fleet-in-being'*, dat wil zeggen een krachtige afschrikking tegen een invasie. Vier kanons van 28 cm en een 20 cm dik pantser waren destijds niet niks.

Dankzij geschutstorens kon de gehele hoofdbewapening naar bakboord of stuurboord worden gericht, in plaats van ongeveer de helft zoals op de buitenlandse (slag)schepen die destijds in Azië, Australië en de Pacific waren gestationeerd. Dit maakte de *Koning* meer dan anderhalf maal zo sterk (tabel 1.1). Bovendien was het geschut groter dan van de buitenlandse schepen. Het kon hun pantser behoorlijk doorboren. Het eigen pantser vormde daarentegen een fors probleem voor het vijandelijke geschut.

Ter bescherming van Java was het slagschip te Soerabaja gestationeerd. Vergeleken met het sterkste schip van Azië was het andere gepantserde schip aldaar, de *Prins Hendrik*, veel zwakker bewapend en beschermd, maar desondanks een belangrijke aanvulling.[4]

Weliswaar bouwden de grote zeemogendheden enkele slagschepen die de *Koning der Nederlanden* overtroffen, maar die hielden elkaar in Europa angstvallig in de gaten. Toch was er een achilleshiel: er werd op gewezen dat torpedoboten een verrassingsaanval konden uitvoeren op Soerabaja.[5] Verder konden de Fransen of Britten proberen de *Koning* te onttronen door een concentratie van hun al aanwezige minder sterke schepen. Natuurlijk konden zij ook extra schepen naar Azië sturen. Beide volken kunnen evenwel in die periode moeilijk als vijandelijk worden gezien.

Verkenning van een vijand en bescherming van de zeeverbindingen met Nederland werden, althans beperkt, gewaarborgd door de 6 eenheden van de *Atjeh*-klasse, die, al waren ze niet bepantserd, als de eerste moderne Nederlandse kruisers kunnen worden beschouwd. Kruisers waren na slagschepen de grootste oorlogsschepen en waren, naast verkenning in zeegevechten, bestemd om de koopvaardij van de vijand aan te vallen en de eigen koopvaardij te verdedigen. Belangrijke gevechtstaken van de *Atjeh*-klasse waren bescherming van de koloniën en de handelsoorlog. Via een dergelijke oorlog kon men een sterkere vijand schade berokkenen. Alleen al daarom bezaten ze naast krachtige machines een indrukwekkend zeilvermogen, wat ze een onbeperkt vaarbereik verschafte, maar waardoor ze ouderwetser oogden dan ze waren.

Tabel 1.1 Slagschip Koning der Nederlanden domineert buitenlandse schepen in Azië, 1878-1887
(Situatie medio 1884. De andere buitenlandse schepen waren doorgaans zwakker dan de onderstaande.[6])

	KONING DER NEDERLANDEN	**Swiftsure** ***(na verbouwing 1881)***	**Bayard**	**Minin**
Land	**Nederland**	**Groot-Brittannië**	**Frankrijk**	**Rusland**
In dienst	1876	1872	1882	1878
Type	**Slagschip**	**Slagschip**	**Pantserschip**	**Pantserkruiser**
Officiële aanduiding	*'ramtorenschip'*	*'centraal batterijschip'*	*'barbetteschip'*	*'pantserkruiser'*
Bewapening:	4 × 28 cm en	10 × 22,9 cm en	4 × 24 cm en	4 × 20,3 cm en
hoofd en secundair	4 × 12 cm	8 × 10,2 cm	2 × 19,4 cm en	12 × 15,2 cm
aantal × kaliber			6 × 13,9 cm	
Gewicht 1 granaat:	243 kg en	115 kg en	144 kg en	78 kg en
Hoofd en secundair	18,6 kg	11 kg	75 kg en	39 kg
			28 kg	
Gewicht 'volle laag'	(4 × 28 en 2 × 12)	(5 × 22,9 en 4 × 10,2)	(3 × 24 en 1 × 19 en 3 × 13,9)	(2 × 20,3 en 6 × 15,2)
naar 1 zijde	**1.009 kg**	**620 kg**	**591 kg**	**390 kg**
Zijpantser (waterlijn)	**20 cm**	**20 cm**	**25 cm**	**17,8 cm**
Snelheid in knopen:	**12**	**13,75**	**14**	**14**
maximaal				
Waterverplaatsing	5.250	6.910	5.915	6.139
vol toegeladen ton				

NB: de waterverplaatsing vol toegeladen is niets anders dan het gewicht van het schip met alles aan boord.

1.3 Een stelsel voor de defensie van Indië: de wankele Grondslagen van 1892

De kentering trad op in 1887 toen 2 middelgrote Chinese slagschepen operationeel werden. Hoewel mag worden getwijfeld aan de geoefendheid van hun bemanning, waren ze op papier superieur aan de *Koning der Nederlanden*.[7] Tegen 1890 waren dit schip en de *Atjeh*-klasse echter verouderd vanwege de snelle technologische vooruitgang. Bovendien begon rond dat jaar een reusachtige internationale slagvlootbouw. In de jaren daarna veranderden, bijvoorbeeld, Japan en de Verenigde Staten van marines van 'Nederlands formaat' snel in grote zeemogendheden. Ook naderde de westerse koloniale expansie haar hoogtepunt.

Het werd tijd voor herbezinning op de Indische defensie. In april 1892 formuleerde een commissie bestaande uit drie opperofficieren (van wie J.H. Kromhout het Nederlandse leger vertegenwoordigde, F.J. Haver Droeze het Indische en G. Kruys de marine) de grondslagen hiervoor. Deze grondslagen werden door de regering overgenomen. De 'buitengewesten' werden simpelweg opgeofferd aan de verdediging van Java.[8] Uiteraard moest het binnenlands gezag in de gehele archipel worden gehandhaafd, wat destijds ook uitbreiding van het leger betekende, maar bij een buitenlandse invasie dacht het KNIL hooguit sterk genoeg te zijn om West-Java te verdedigen, met als ultieme 'vesting' de hoogvlakte van Bandoeng. Sindsdien werd een aantal overheidsinstellingen geleidelijk naar deze plaats overgeheveld.

De 'Grondslagen van 1892' reguleerden het evenwicht tussen leger en vloot. Als de marine niet door het leger wilde worden weggedrukt, dan moest zij ook kunnen optreden tegen wat verreweg het grootste gevaar was: het verlies van Java. Derhalve werd het afslaan van een invasie een belangrijke maritieme prioriteit. Let wel: het ging hier om strijd tegen een vijandelijke troepentransportvloot, niet tegen een vijandelijke oorlogsvloot. Slechts een grote zeemogendheid was in staat een dergelijke invasie uit te voeren. Alleen al daarom was het beter de zwakste plek van de vijand te zoeken, de transportschepen.

De marine wist haar positie te versterken doordat het KNIL dat toch al te zwak was om Java te verdedigen, daarbuiten doorgaans uiterst zwak was. De taken van de marine werden als volgt gedefinieerd:

1) het verrichten van verkenningen in de Javazee en de toegangen ervan
2) het tegengaan van neutraliteitsschendingen en van *coups de main* (overvallen op gebieden) buiten Java
3) het aanvallen van een tegen Java gerichte vijandelijke transportvloot.[9]

Van meet af aan werkte de militaire, dat wil zeggen gemeenschappelijke, strategie van 1892 niet best, zo heeft G. Teitler aangetoond.[10] De marine probeerde samenwerking tegen een invasie op Java te ontlopen. Zij wilde zich als het ware verdunnen om meerdere eilanden te beschermen tegen het mindere gevaar van *coups de main*. Deze gespletenheid tussen leger en vloot, tussen concentratie op Java en verdunning, bleef bestaan totdat het eiland in 1942 verloren ging.

1.4 Wankele grondslagen, wisselvallig materieelbeleid (1): drie overbodige pantserschepen

Volgens de marine-expert van de commissie van 1892, schout-bij-nacht G. Kruys, moest de kern van de zeemacht in Indië worden gevormd door 4 'strijders'. Namelijk een eskader van 3 artillerieschepen, plus 1 als reserve. Kruys was op dat moment chef van de Marinestaf, maar een jaar eerder niets minder dan minister van Marine. J.C. Jansen, die hem opvolgde als minister, ging met de bouw van de schepen akkoord.

Eén geschikte 'strijder' was al in aanbouw, Hr. Ms. *Koningin Wilhelmina der Nederlanden*. Deze grote kustverdediger van 4.650 ton was het resultaat van langdurige pogingen om na de *Koning der Nederlanden* de bouw van grotere schepen voor Indië te continueren. Een *Koningin* erbij was geen luxe: de komst van beide Chinese slagschepen verhevigde de opbouw van vloten in Oost-Azië. Japan reageerde op de Chinese tweeling met een drieling, de 3 in Frankrijk ontwikkelde kruisers van de *Matsushima*-klasse.

Hoewel men het Land van de Rijzende Zon niet als een groot gevaar zag, was achteraf bezien de *Willemien*, zoals ze in de marine liefdevol werd genoemd, het laatste Nederlandse schip dat bij de indienststelling tegen het zwaarste Japanse materieel opkon. Het is opmerkelijk dat haar uiteindelijke concept met één zwaar kanon, bescherming door een pantserdek en een vaart van 16 knopen, de iets eerder ontworpen Japanse klasse evenaarde.[11]

Er moesten dus nog 3 'strijders' bij. Dit werden de *Kortenaer*, *Piet Hein* en *Evertsen*. Hoewel de 'vraag' naar deze pantserschepen voortsproot uit de Indische defensie, werd er slechts één, de *Piet Hein*, naar Indië gezonden en dan nog betrekkelijk kort: van 1899 tot 1901! Ze konden dus geen bescherming bieden tegen *coups de main* aldaar.

Ze bleken veel bruikbaarder voor Nederland en het Caraïbisch gebied. Dit had te maken met hun achtergrond. Minister Jansen achtte de bouw van deze, zeer moeilijk te financieren, scheepjes-politiek haalbaar als ze ook inzetbaar waren in Nederland. Daar was de marinetaak nog altijd zuivere kustverdediging. Met hun formaat, hoofdbewapening (3 kanons van 21 cm), pantser, snelheid, zeewaardigheid en vooral vaarbe-

reik had het drietal zeer veel weg van kustverdedigers uit de Scandinavische landen.

1.5 Wisselvallig materieelbeleid (2): de kruisermarine van de Holland-klasse

Als steun voor zijn strijders wenste Kruys kruisers. Hieraan had minister Jansen evenwel geen behoefte. De door hem te bouwen strijders waren volgens hem voldoende tegen *coups de main* in Indië en konden met torpedoboten (hoe wordt niet erg duidelijk) best tegen een vijandelijke transportvloot optreden.[12] Voor de aanval ertegen, in open zee, maar vooral tijdens de landing, zouden 13 torpedoboten voldoende zijn.[13] Van die torpedoboten hing veel af: de minister, een voormalige hoofdingenieur bij de marine, erkende ruiterlijk dat zijn pantserscheepjes niet tegen de krachtige buitenlandse eskaders opkonden die een grote transportvloot beschermden.

Onder zijn opvolger H.M. van der Wijck wonnen de argumenten voor kruisers het. De pantserschepen waren hooguit bruikbaar tegen *coups de main* op Java.[14] Om ook de economisch steeds belangrijkere 'buitengewesten' enige bescherming daartegen te bieden, waren snellere schepen met groter vaarbereik gewenst.[15] Gegeven dat Nederland geen slagschepen meer wilde bouwen, lagen tevens snelle, krachtige verkenners voor de hand, die een transportvloot tijdig konden ontdekken en enige potentie bezaten om het escorte ervan uit te manoeuvreren. Anders gezegd, kruisers.

Indië bezat slechts één recente kruiser (Hr. Ms. *Sumatra*), maar die was uiterst klein, vooral voor koloniale taken bedoeld en traag. In de tweede helft van de jaren 1890 werden de 6 verouderde kruisers van de *Atjeh*-klasse – Kruys had niet toevallig om een zestal nieuwe gevraagd – alle vervangen door een nieuwe generatie kruisers. Dit waren de *Holland*-klasse en de bijna identieke *Utrecht*-klasse (tabel 3.1). In tegenstelling tot hun onbepantserde voorgangers werd de nieuwe generatie kruisers door een pantserdek beschermd en heette daarom overal 'beschermde kruisers'. Overal, behalve in Nederland, wat het zicht op hun functie ontneemt. Hoewel de Koninklijke Marine de term kruiser allang kende, intern gebruikte, en later officieel zou invoeren, droegen zij de internationaal verwarrende benaming 'pantserdekschip' in plaats van 'beschermde kruiser' of desnoods 'pantserdekkruiser'.[16]

De argumenten waarmee minister Van der Wijck in 1896 zijn kruisermarine motiveerde, zijn de moeite van het lezen waard, ook omdat ze tientallen jaren later werden afgestoft toen de bouw van kruisers moest concurreren met die van onderzeeboten:

- Een transportvloot kon pas landen als de dreiging van kruisers ongedaan was gemaakt.
- Snelheid, zeewaardigheid en actieradius maakten kruisers tot goede verkenners. Ze konden de transportvloot verkennen en door hun snelheid binnendringen op slecht beschermde plekken.
- Dit dwong de vijand een sterk escorte van slagschepen mee te sturen, wat een aanval tot een kostbare en tijdrovende operatie zou maken.

Aan zijn argumenten kan worden toegevoegd, dat goede verkenningscapaciteit noodzakelijk was omdat de toenmalige potentiële vijanden – waarbij men steeds meer aan Groot-Brittannië en Rusland ging denken – Java zowel konden naderen door het Indische eilandenrijk als door de wijde Indische Oceaan. Het KNIL was achteraf dan ook blij met de kruisers, die meer waarschuwingstijd gaven om de troepen op de juiste plaatsen te concentreren. Bovendien konden de kruisers met hun vuurkracht en groot vaarbereik grote delen van de archipel beveiligen tegen vijandelijke marineschepen en landingen door hun bemanningen (*coups de main*).

Daar staat tegenover dat het argument dat de vijand slagschepen mee moest sturen, onjuist was. Een escorte van kruisers, sterk genoeg om de Nederlandse aanvallen te weerstaan, was al voldoende beveiliging voor de transportvloot. Deze kruisermarine van minister Van der Wijck uit de jaren 1890 vormde vanwege haar preventieve werking een *fleet-in-being,* maar alleen tegen een bescheiden dreiging.

1.6 Wisselvallig materieelbeleid (3): toch weer liever pantserschepen dan kruisers

Terwijl de Nederlandse beschermde kruisers in aanbouw waren, werd in het buitenland een krachtiger scheepstype snel populair, dat in sterkte tussen deze kruisers en slagschepen in stond: de pantserkruiser. Oorspronkelijk bedoeld om de vijandelijke zeeverbindingen te bestoken, kregen pantserkruisers geleidelijk een tweede taak, verkenning voor de slagvloot.

Te sterke tegenstanders voor de Nederlandse beschermde kruisers. Om pantserkruisers in Indische wateren te weerstaan, wensten de opvolgers van minister Van der Wijck pantserschepen, maar sterkere dan het drietal pas voltooide en direct naar Nederland doorgeschoven kustverdedigers. De nieuwe pantserschepen kwamen óók in plaats van de nog in aanbouw zijnde beschermde kruisers, waarvan de meeste later eveneens naar Nederland werden doorgeschoven. De derde geplande vloot binnen enkele jaren om aan de Indische Grondslagen van 1892 te voldoen!

Voldoen? Dat was nog maar de vraag. De ministers fixeerden de Indische sterkte, uiteindelijk, op minimaal 4 nieuwe pantserschepen. Eén van hen, J.A. Röell, die in 1898 aantrad, slaagde erin de 3 eerste door het parlement te loodsen, waarbij hij erkende dat ze niet tegen slagschepen waren opgewassen. Ze waren slechts bedoeld tegen pantserkruisers.[17] Buitenlandse slagschepen, verklaarde hij, vielen in de Indische wateren namelijk niet te verwachten. Een ietwat wereldvreemd uitgangspunt in 1898 voor een toekomstige vloot, want de internationale stagnatie in de bouw van zware schepen was verleden tijd en omgeslagen in het tegendeel: de grotere marines zetten talloze slagschepen op stapel.

Maar pantserkruisers waren de nieuwe pantserschepen van het type *Koningin Regentes* beslist niet. Ze deden denken aan een pantserkruiser waarvan het voorschip en achterschip weer aan elkaar waren geplakt, nadat het tussenliggende deel was verwijderd. Voor veel secundaire bewapening, veel brandstof en vooral voor krachtige voorstuwing was geen ruimte meer. Van de meerdere schoorstenen die zo'n kruiser doorgaans sierden, restte er slechts één. Deze pantserschepen voldeden absoluut niet aan het principe van de pantserkruiser: sneller dan een contemporain slagschip en sterker dan alles wat geen slagschip was.

Dat de pantserschepen veel langzamer waren dan pantserkruisers en zelfs langzamer dan gelijktijdig gebouwde slagschepen – want die vielen nu eenmaal niet te verwachten –, betekende dat de Koninklijke Marine de kwaliteiten van kruisers opgaf: verkennen en zoeken naar zwakke plekken in een transportvloot.

Men kan zich de *Koningin Regentes* en haar zusters, hoe modern ook, moeilijk anders voorstellen dan als lokale verdedigers, van belangrijke kustgebieden of van de toegangen tot de Javazee. Maar 'serieuze' lokale verdedigers kunnen deze pantserschepen ook niet worden genoemd: op hun 5.000 ton waren, bij gelijke snelheid, bewezen andere landen, veel meer artillerie en pantser mogelijk.[18] Die gingen bij de Nederlandse schepen 'verloren' aan wat extra zeewaardigheid en wat extra vaarbereik: alsof men eigenlijk geen lokale verdedigers wenste.

Deze extra's maakten dat ze, mede vanwege hun weinige secundaire bewapening, ook qua vuurkracht slecht waren opgewassen tegen de vele pantserkruisers die de wereld inmiddels telde. Offensief en defensief waren ze (wanneer de technologische vooruitgang in geschut en pantserstaal even wordt vergeten, aangezien die afhangt van het bouwjaar) nauwelijks sterker dan de veel kleinere *Kortenaer*.

Toch bleef men voortgaan met schepen met de sterkte van de *Koningin Regentes*. Pas het 6e en laatste pantserschip, de *De Zeven Provinciën*, was krachtiger bewapend en net als de 4 eerste voor Indië bestemd. Aangezien er daar maar 4 nodig waren, kon er nu 1 in het Atlantisch

gebied worden gestationeerd. Dit verdubbelde de Atlantische sterkte, want het 5e pantserschip, de *Jacob van Heemskerck*, was primair bedoeld voor dit gebied.

Naarmate er meer pantserschepen in Indië verschenen, kwamen de beschermde kruisers vrij voor taken in het Atlantisch gebied. Dit ging ten koste van de verkenning in Indië. Bovendien werden de daar nog aanwezige kruisers hiervoor steeds minder geschikt, aangezien oorlogsschepen snel sneller werden. Rond 1914 in dienst gestelde buitenlandse kruisers, bijvoorbeeld, waren anderhalf maal zo snel als de Nederlandse (tabel 4.1). Door de bouw van de pantserschepen waren er geen fondsen voor moderne kruisers.

Dit toenemende gebrek aan verkenning maakte het moeilijker om de pantserschepen op het juiste moment in te zetten. Wel stimuleerde dit gebrek de bouw van de torpedobootjagers van de *Wolf*-klasse, maar deze waren te klein voor goede verkenning en verschenen pas in 1911 in Indische wateren.

1.7 1905: buitenlandse slagschepen in Indië

In 1904, tijdens de Russisch-Japanse Oorlog, beschikte de Koninklijke Marine nog niet over torpedobootjagers en slechts over 3 moderne pantserschepen. De vuurkracht van zo'n pantserschip bedroeg niet meer dan een kwart van een modaal Brits, Russisch of Japans slagschip.

Zelfs als een vijand zo ridderlijk zou zijn die niet te sturen (een ietwat onwaarschijnlijke geste), maar alleen pantserkruisers, ontstonden er problemen. Japan bezat toen 8 moderne pantserkruisers, alle aanmerkelijk zwaarder bewapend dan de pantserschepen en bovendien bijna alle wat zwaarder bepantserd. Dankzij het grote verschil in snelheid konden pantserkruisers een vuurgevecht beginnen en afbreken wanneer het hun uitkwam. De modale Russische pantserkruiser was wat zwakker bewapend dan een pantserschip, maar bleef een gevaarlijke tegenstander.

De situatie verergerde met het jaar. In de eerste jaren van de nieuwe eeuw, toen de meeste Nederlandse pantserschepen werden voltooid, werden de pantserkruisers steeds krachtiger. De Britse *Minotaur* uit 1908 bijvoorbeeld, die in het begin van de Eerste Wereldoorlog door Nederlands-Indië kruiste, bezat niet minder dan tweeëneenhalf maal zo veel vuurkracht als zo'n pantserschip.

Toen minister Roëll verklaarde dat er geen vijandelijke slagschepen in de Archipel vielen te verwachten, sprak hij over de toekomst, maar keek naar het verleden. Ook verwachtte hij dat er, gegeven de verhoudingen in Oost-Azië, weinig kans was dat Indië er tijdens een vijandelijke aan-

Tabel 1.2 Een Nederlands pantserschip en zijn potentiële tegenstanders in Azië rond 1905[19]

	Bayan	**Idzumo**	**KONINGIN REGENTES**	**Asashi**	**Cessarevitch**
Land	**Rusland**	**Japan**	**Nederland**	**Japan**	**Rusland**
In dienst	1903	1901	1902	1900	1903
Type	**Pantserkruiser**	**Pantserkruiser**	**Pantserschip**	**Slagschip**	**Slagschip**
Kanons:	2 × 20,3 cm en	4 × 20,3 cm en	2 × 24 cm en	4 × 30,5 cm en	4 × 30,5 cm en
aantal x kaliber	8 × 15,2 cm	14 × 15,2 cm	4 × 14,9 cm	14 × 15,2 cm	12 × 15,2 cm
hoofd en secundair					
Gewicht 1 granaat:	85,6 kg (20,3cm)	113,4 kg (20,3cm)	170 kg (24cm)	385,6 kg (30,5cm)	324 kg (30,5cm)
hoofd en secundair	40,5 kg (15,2cm)	45,4 kg (15,2cm)	41 kg (14,9cm)	45,4 kg (15,2cm)	40,5 kg (15,2cm)
Gewicht 'volle laag'					
naar 1 zijde	**334 kg**	**771 kg**	**422 kg**	**1.860 kg**	**1.539 kg**
Zijpantser (waterlijn)	**20 cm**	**17,4 cm**	**15 cm**	**22,5 cm**	**25 cm**
Snelheid in knopen:					
maximaal	**21**	**21**	**16,5**	**18**	**18,5**
Kolen ton:					
Normaal / maximaal	750 / 1.100	600 /1.412	650 / 753	700 / 1.549	800 / 1.350
Waterverplaatsing					
Normaal	7.725	9.750	4.950	15.200	12.915

N.B. Volle laag 1 zijde ('brede zijde'): op alle schepen bestond deze uit de volledige hoofdbewapening plus de halve secundaire bewapening.
Waterverplaatsing en brandstof: in 'long tons' van 1016,05 kg.
De snelle technologische vooruitgang maakte de *Koningin Regentes* sterker dan de *Kortenaer*, zowel qua kanons, ondanks de lichtere laag van 422 tegen 497 kg, als qua zijpantser hoewel dat even dik bleef (*Krupp* gecementeerd staal in plaats van *Harvey*).

val alleen zou voorstaan. Men vertrouwde nog steeds op de Britse vloot. Maar die kon wel eens heel lang op zich laten wachten. Tijdens de Tweede Boerenoorlog (1899-1902) en de daaropvolgende jaren was Nederland fel anti-Brits en vanwege de Russische vlootopbouw in Azië waren Engeland en Japan vanaf 1902 maritieme bondgenoten.

Het jaar 1905 logenstrafte de woorden van Roëll volkomen. Rusland en Japan waren in oorlog. Niet minder dan 7 Russische slagschepen en 3 sterke kustverdedigers passeerden Oost-Sumatra op hun moeizame zeereis van Europa naar Oost-Azië. Veel zorgen baarde ook een Japans eskader te Singapore, dat dreigde in te grijpen als de Russen een Indische haven zouden aandoen voor brandstof.

1.8 Het Atlantisch gebied tot 1914: kustverdediging met torpedoboten en onderzeeboten

Het Atlantisch Gebied lag ver van Indië af. Er was een wisselwerking, maar een beperkte.

De situatie verschilde namelijk zeer van die in Indië. Ging men er in Indië van uit dat de strijd waarschijnlijk verloren was als een invasievloot de kust had bereikt, in Nederland zelf was de zeestrijd volkomen ondergeschikt aan de landstrijd. Zowel tegen een aanval van de landzijde (Duitsland) of van de zeezijde (Duitsland en Engeland) moesten fortificaties ultieme weerstand bieden. De laatste weerstandplaats was de – vandaag de dag op de Werelderfgoedlijst staande – Stelling van Amsterdam, een 135 kilometer lange ring van forten rondom deze stad.

Het risico van een aanval werd doorgaans beperkt door Britse afschrikking. Zoals de Britten niet wensten dat Nederlands-Indië in handen viel van een grootmacht, nog minder wensten zij dat dit met Nederland zelf en België gebeurde. Een vergroot Duitsland of Frankrijk voor hun kusten beschouwden zij als een dodelijk gevaar.

In Nederland was de Koninklijke Marine slechts bedoeld voor kustverdediging, een keuze die al in 1852 was gemaakt door de commissie-Prins Hendrik en werd bevestigd door de Vestingwet van 1874. De belangrijkste defensie ter zee was statisch en werd gevormd door kustforten en zeemijnen. Kanonneerboten moesten riviermonden en mijnenvelden – zeker na de uitvinding van de mijnenveger – zo goed mogelijk verdedigen tegen de vijand. Een neveneffect was dat zij het leger enige vuursteun konden geven.

De 'mobiele defensie' kwam vooral neer op aanvallen door torpedoboten. Liefst 's nachts omdat deze scheepjes dan moeilijk zichtbaar waren. Dit defensieve materieel werd gemoderniseerd door over te gaan op onderzeeboten. Deze werden beschouwd als kustverdedigers en aan

de onderzeese 'thuisvloot' werd eerder begonnen dan die voor Indië. In 1905 liep de eerste 'onderzeesche torpedoboot' te Vlissingen van stapel, door de werf verwachtingsvol genoemd naar het Zeeuwse devies: *Luctor et Emergo* – Ik strijd en kom boven.[20] Bij de indienststelling werd deze naam gewijzigd in *O 1* (*Onderzeeboot 1*). Kort na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog beschikte men al over een vijftal *O-boten*. Ze waren hooguit goed voor de Noordzee en omgeving vanwege hun vaarbereik boven water van slechts 500 mijl (bij een vaart van 10 mijl per uur).

Die eerste periode van de onderzeedienst in Nederland ging men door met de bouw van torpedoboten en helaas niet van weinige. Dit behoudende tweesporenbeleid betekende veel minder 'onderzeesche torpedoboten' en daardoor veel minder gevechtskracht tijdens de wereldoorlog.

1.9 Relatie tussen het materieel voor het Atlantisch gebied en dat voor Indië

Toen de moderne torpedoboot met 'vistorpedo's' nog niet bestond, in de jaren 1860 en 1870, was de Nederlandse 'mobiele defensie' vooral toevertrouwd aan gepantserde kustverdedigers. (Waarvan de *Buffel* en de *Schorpioen* nog bestaan als museumschepen.) Dit materieel had de concurrentie met de torpedoboten geleidelijk verloren. Als een soort toegift volgde in 1891 nog een gepantserde kustverdediger. Kort voor de Eerste Wereldoorlog was die al van de sterkte afgevoerd – net als 2 van het drietal pantserschepen van de *Kortenaer*-klasse.

Die klasse uit 1893 was het laatste krachtige oppervlaktematerieel geweest dat, hoewel oorspronkelijk door Indië gevraagd, tenminste goeddeels voor Nederland zelf werd gebouwd! Daarna beperkte de Nederlandse nieuwbouw zich tot enkele kanonneerboten.

Formeel was het belangrijke zeegaande materieel zowel bestemd voor gebruik in Indië als in Nederland – *à double usage* zoals men destijds zei. Geen wonder, het materieel behoorde tot de Koninklijke Marine en Nederland betaalde er fors aan mee. Maar in wezen werd de nieuwbouw ervan bepaald door de Indische behoefte. Er was maar één uitzondering: de in 1908 voltooide *Jacob van Heemskerck*, een halfzusterschip van de *Koningin Regentes*. Dit pantserschip was primair voor het Atlantisch gebied bestemd.[21]

Voor de overige zwaardere schepen moest Nederland tot de Tweede Wereldoorlog toe met 'boventallige' uit de Indische verdediging. Voor Nederland betekende dit te weinig, te zwak en vaak verouderd tot zwaar verouderd materieel. Van wat men daarvan weer kon missen was het Caraïbisch gebied doorgaans afhankelijk.

Wilde men nog meer belangrijk Atlantisch materieel, dan moest het van de Indische sterkte worden 'afgeplukt'. Dit had iets weg van een loterij. Tot de Tweede Wereldoorlog was de oplossing bij een crisis in Europa of in de Caraïben als volgt: toevallig in Nederland aanwezige schepen voor Indië, nieuwgebouwd of in groot onderhoud, maanden of soms jaren 'vasthouden'.

1.10 Nederlandse fleet-in-being tegen Venezuela in 1908

Sterke Caraïbische presentie was hoogst incidenteel. De belangrijkste Nederlandse eilanden aldaar, waarvan Curaçao de kern vormde, lagen gevaarlijk dicht bij het roerige Venezuela. Dit land bezorgde Nederland en andere staten langdurig ernstige problemen, welke in 1902 zelfs escaleerden tot een tijdelijke Brits-Duits-Italiaanse blokkade.

De angst over de vrijwel onverdedigde Nederlandse eilanden werd vergroot door de Verenigde Staten, die in 1898 Cuba gewapenderhand van Spanje overnamen, vervolgens (tevergeefs) probeerden de westelijke Maagdeneilanden van Denemarken te kopen en in 1901 ook Nederland polsten over het afstaan van zijn bezittingen.[22] Duitsland had eveneens interesse in deze bezittingen van beide kleine landen.[23] Bij de Brits-Duitse-Italiaanse blokkade tegen Venezuela ruim een jaar later vormde Curaçao de operatiebasis van de Duitse en Italiaanse vloten. Willemstad, de hoofdstad, vierde de 44e verjaardag van zijn naamgenoot Wilhelm II, de Duitse keizer, welhaast als een nationale feestdag.[24]

De Britten die het eiland in 1814 samen met Java aan Nederland hadden teruggeven, zullen deze Caraïbische feestvreugde met gemengde gevoelens hebben gadegeslagen en de Amerikanen met ergernis. Toen Colombia, het land waarin de Amerikanen het Panamakanaal aanlegden, enige problemen creëerde, orkestreerden zij in 1903 een revolutie met de staat Panama als resultaat. Zelf namen zij daarbinnen de Kanaalzone over.

De Nederlandse eilanden ontsprongen de dans. Ze bleven Nederlands. Curaçao behoorde volgens de Amerikaanse zeestrateeg Alfred Thayer Mahan niet tot de belangrijkste sleutelposities, zoals de Kanaalzone, maar wel tot de op één of twee na belangrijkste. De zeeverbindingen tussen de zone en de Atlantische Oceaan konden vanuit Curaçao worden doorgeknipt. De in de Tweede Wereldoorlog zo belangrijke Venezolaanse olie-export, waarvan dit eiland met Aruba een knooppunt zou worden, bestond echter nog nauwelijks. Na hun mislukte suggestie tot overname in 1901 achtten de Amerikanen het belang van het eiland niet groot genoeg om het te bezetten of te 'bevrijden'. Maar alleen zolang het kleine Nederland er de dienst uitmaakte. Mahan waarschuwde:

> Het Nederlandse eiland Curaçao heeft een fraaie haven en bevindt zich ongeveer halverwege de landengte van Panama en de Kleine Antillen; het ligt op nog geen honderd zeemijl van één zijde van de stoombootroutes die tussen de landengte en de oostelijke eilanden lopen, en het flankeert daardoor hun verbindingen. Zijn overdracht aan een van de grote mogendheden zou daarom ongetwijfeld worden tegengaan door de overige.[25]

Die 'overige' zouden ongetwijfeld worden aangevoerd door de Verenigde Staten, die hun rivaal Duitsland tijdens de blokkade van Venezuela al waarschuwden door slagschepen naar de Caraïben te zenden.[26] Doet deze situatie niet aan de negentiende eeuw denken waarin Groot-Brittannië ervan afzag Nederlands-Indië te bezitten, maar het niet aan een grote mogendheid gunde?

Hr. Ms. pantserschip *Jacob van Heemskerck* bracht verandering in de zwakke Nederlandse presentie in de Caraïben, waar zij de eerste jaren van haar bestaan vaak verbleef. Het jaar dat zij in dienst werd gesteld, 1908, vormde het hoogtepunt van haar loopbaan. De laatste maand ervan leidde zij een belangrijke actie tegen Venezuela, die met groot succes eindigde. De president van dit land wilde, onder meer, de weinig productieve Venezolaanse doorvoerhandel vervangen door directe handel. Ook was hij de steun van Curaçao aan de Europese blokkade niet vergeten. Dat jaar besloot hij bijna de gehele handel vanuit het eiland te blokkeren – Willemstad was een typische doorvoerhaven –, waarbij ook schepen werden genomen. Daarop blokkeerden het pantserschip en de beschermde kruisers *Gelderland* en *Friesland* op hun beurt Venezuela, wat een machtsstrijd daar zo hielp intensiveren dat de president, die overigens in Europa verbleef, na drie weken plaats maakte voor een andere.[27]

Hierna werd de presentie verder versterkt door het pantserschip *De Ruyter* en de beschermde kruiser *Utrecht*. Tegenover een zwakke maritieme natie als Venezuela bezat Nederland ter plaatse het overwicht ter zee. Maar het moest op eieren lopen. Venezuela werd beschermd door militaire afschrikking, aangezien de Verenigde Staten op het Amerikaanse continent geen militair ingrijpen duldden van Europese landen. Dit was de zogeheten *Monroe-doctrine* en er was voor de Nederlandse blokkade toestemming gevraagd aan de Verenigde Staten. Met diplomatie en gesterkt door het slagschip *Maine* en 3 kruisers als *fleet-in-being* namen de Amerikanen spoedig het diplomatieke heft in handen ten gunste van het nieuwe, gematigde Venezolaanse regime.[28]

1.11 Conclusie over de periode zonder duidelijke vijand, 1870 tot 1906

De Koninklijke Marine verschilde van andere westerse marines doordat de hoofdmacht in de koloniën was gestationeerd en wel in Nederlands-Indië. De strategie van de Koninklijke Marine aldaar was die van een *fleet-in-being*. Een vloot die zo sterk was dat een vijand geen overval tegen een bepaald punt van het hoofdeiland Java of een invasie ervan durfde te ondernemen.

Dat de vloot te zwak was om dit waar te maken, werd gecompenseerd. Groot-Brittannië wilde niet dat een grote mogendheid zich meester maakte van Nederlands-Indië en zijn vloot was de sterkste ter wereld. Verder bezat het neutrale Nederland geen duidelijke buitenlandse vijanden. De grote zeemogendheden detacheerden doorgaans weinig sterke schepen naar hun koloniën, wat de Koninklijke Marine relatief sterk maakte.

Tegen eventuele grotere invasies hoopte het KNIL, het koloniale leger, bewust van de eigen zwakte, zich te concentreren op West-Java. Een goede militaire (dat wil zeggen een gemeenschappelijke) strategie vereiste samenwerking, maar het ging er evenzeer om zo'n strategie te ondergraven, als elkaar aan te vullen. De marine probeerde concentratie bij Java te ontlopen. Zij claimde gebieden buiten het hoofdeiland te kunnen beschermen en probeerde zich door dit pluspunt te profileren.

Ondergeschikt worden aan het leger, zoals dat in Nederland al het geval was, dat was de grote angst. Daar was de taak kustverdediging, die steeds meer neerkwam op torpedoboten. De vraag naar groter zeegaand materieel kwam voornamelijk uit Indië. Wat er aan groter materieel uit Indië over schoot of toevallig in Nederland aanwezig was (omdat het pas gebouwd was of vanwege groot onderhoud terug moest), werd gebruikt voor het Atlantisch gebied.

Hier ontstond een tijdelijke vijand, Venezuela, en daar bleek de marine in 1908 goed tegen opgewassen. Dat er in het Atlantisch gebied toen ongebruikelijk veel zeegaand materieel beschikbaar was, kwam doordat men in de jaren 1890, door een samenspel van zuinigheid-op-kortetermijn en wisselende opvattingen over de Indische defensiebehoefte, drie opeenvolgende kleine vloten bouwde, terwijl men er slechts één wenste, eerst van pantserscheepjes, toen van kruisers en ten slotte opnieuw van pantserschepen. Een onnodig huwelijk tussen financiële verkwisting en magere gevechtskracht op zee. De eerste twee 'vloten' waren uiteindelijk min of meer overtollig. De nationale vlootbouw was een ongelukkige reactie op de internationale vanaf ongeveer 1890, die steeds meer in het teken van slagschepen kwam te staan.

Het probleem dat de nieuwe pantserschepen niet opkonden tegen slagschepen, werd opgelost door het gevaar daarvan te ontkennen. Slagschepen, stelde de minister van Marine in 1898, zouden in Indische wateren niet verschijnen. Er werd zo indirect geclaimd – hoe absurd het ook moge klinken – dat Nederland dankzij de pantserschepen daar min of meer de heerschappij ter zee kon bezitten en behouden. Dit is des te vreemder omdat zes jaar eerder zijn toenmalige ambtgenoot bij het eerste vlootje van, niet zo gek veel zwakkere, pantserscheepjes ruiterlijk had erkend dat ze niet waren opgewassen tegen een eskader dat een grote zeemogendheid kon sturen.

De internationale vlootbouwwedstrijd maakt dit nog vreemder: bijna elke grote zeemogendheid kwam tijdens de bouw van de nieuwe pantserschepen (1898-1911) zo ruim in de slagschepen te zitten dat er waarschijnlijk meerdere van de slagvloot konden worden 'afgesplitst' tegen Indië. Alleen al de passage daarlangs van de Russische slagvloot in 1905 logenstrafte de Nederlandse claim. Maar de Nederlandse pretentie om eigen heerschappij ter zee te bezitten sloot aan bij de internationale ideologie over de zeeoorlog, die in de jaren 1890 snel terrein won en inhield dat elke zeegaande marine deze heerschappij moest bezitten – zoals het volgende hoofdstuk aantoont.

Hoofdstuk 2

Internationale zeestrategie als fundering van de Nederlandse zeestrategieën van 1912, 1921 en 1939

... het is niet iedere dag Trafalgar...
Louis-Ferdinand Céline[1]

De internationale zeestrategie van rond 1900 was van beslissende invloed op de Nederlandse. Te beginnen met de strategie van 1912 kende de Koninklijke Marine dertig jaar lang slechts één 'meest waarschijnlijke vijand', de overwinnaar van de Russisch-Japanse Oorlog: Japan. Deze strategie komt later ter sprake, in hoofdstuk 3. Waarom? Omdat die pas goed valt te duiden dankzij inzicht in het internationale zeestrategische denken. Daarom komt dit eerder aan bod: navalisme, la Jeune École, de beslissende zeeslag, risicostrategieën, de Russisch-Japanse Oorlog en fleet-in-being. Raadselachtige termen, wellicht. Wat moet men zich bij ze voorstellen?

2.1 Industrialisatie en kolonialisme: toenemende afhankelijkheid van de zee

De Nederlandse marinestrategie tot de Tweede Wereldoorlog werd gevormd door ontwikkelingen die in de jaren voorafgaand aan de Eerste Wereldoorlog hoogtepunten bereikten: technologische revoluties, koloniale expansie, invloed van zeestrategie op het maatschappelijk debat en de militaire successen van Japan. Deze ontwikkelingen versterkten elkaar.

Hoewel de bouw van hun slagvloten in de jaren 1880 stagneerde, raakte de koloniale expansie van de industriële landen in een stroomversnelling, die dertig jaar later nog niet tot rust was gekomen. In hoog tempo eigenden deze landen zich vrijwel geheel Afrika toe, grote delen van Azië en de eilanden in de Stille Oceaan.

Er was een nog andere, veel wezenlijker, ontwikkeling die de afhankelijkheid van de zee van de industrielanden vergrootte. Als eerste kreeg Groot-Brittannië hiermee te kampen, omdat het als eerste industrialiseerde. De bijbehorende snelle economische expansie ging gepaard met een snelle groei van de bevolking. Die groei verschafte meer arbeidskrachten en dat nog meer economische expansie. De landbouw kon de bevolkingsaanwas niet bijbenen, waardoor steeds meer voedsel

moest worden geïmporteerd. In 1830 kon het land nog voor 90 procent in zijn eigen voedselvoorziening voorzien, in 1913 slechts voor 45 procent van het graan en 60 procent van het vlees. Voor vele grondstoffen was de situatie nog ernstiger.[2] Door de industriële revolutie maakte Engeland zich veel afhankelijker van de zee dan voorheen.

Bij andere landen die industrialiseerden gebeurde vervolgens hetzelfde. Ook zij werden afhankelijker van de zee. Sommige sterk, zoals Duitsland. Andere minder sterk, zoals Frankrijk. Daar noodzaakte de geringe bevolkingsaanwas niet tot voedselimport, maar betekende anderzijds dat het land economisch steeds meer door Duitsland werd overvleugeld.[3] Dit alles maakte een zeeoorlog tegen vijandelijke economieën effectiever dan in de zeiltijd.

2.2 Wegbereiders van Mahan en Corbett: navalisme en de heerschappij ter zee

Groot-Brittannië werd voor steeds meer industrielanden het model van de moderne mondiale mogendheid. Dit alles stimuleerde ook het navalisme, dat tegelijk met de koloniale expansie na 1880 een hoge vlucht nam. In het algemeen wordt onder navalisme een overmatige invloed verstaan van de marine en alles wat ermee samenhangt op de politiek, maar voor deze periode lijkt een krachtiger omschrijving passend. Navalisme is een (politieke) ideologie die maritieme expansie als noodzakelijk ziet voor het voortbestaan van een mogendheid.

De Colombs: de heerschappij ter zee is meer dan bescherming tegen invasies

Tot de Britse wegbereiders van het navalisme – en van zeestrategen uit het hoogtij ervan als Mahan en Corbett – behoorden de gebroeders Colomb. De oudste broer, Sir John, stelde al in 1867 dat de bescherming van het Britse moederland tegen een Franse invasie niet voldoende was. Steeds meer voedsel moest worden geïmporteerd. Ook de groeiende economie had allerlei grondstoffen nodig, waarvan veel moest worden geïmporteerd. Omgekeerd werden er meer producten geëxporteerd. De slagvloot in Europa, waarop Engeland zich toen concentreerde, was onvoldoende om ook het Britse wereldrijk te beschermen. Dat kon alleen door de zeeverbindingen en overzeese bases ter plaatse te beschermen. Een voorwaarde daarvoor was dat de Britse heerschappij ter zee zich ook daartoe uitstrekte. De aloude 'heerschappij ter zee' werd zo in het stoomtijdperk weer actueel. Sir Johns broer, vice-admiraal Philip, richtte zich op de vraag hoe de marine hiertoe operationeel moest worden ingericht.

Maar bij de gebroeders Colomb ging het om méér dan overzeese bescherming, namelijk koloniale expansie. Dàt was de moderne context van de heerschappij ter zee.

Amerikaans navalisme

Enkele min of meer universele kenmerken van het navalisme kunnen door het Amerikaanse worden verduidelijkt. In de jaren 1870 was de marine van de Verenigde Staten niet veel meer dan een kustverdedigingsorganisatie. Vanaf 1882 kwam hier geleidelijk verandering in. Er kwam een debat op gang of de vloot méér moest kunnen dan de eigen kust beschermen. Over deze belangrijke bescherming werd zelfs minachtend gedaan. Daar bleef het niet bij, het belang van de landstrijdkrachten werd geminimaliseerd. Zoals een commissie voor de bouw van extra marineschepen het formuleerde:

> Wij hebben geen rivaal op het westelijk continent, en wij voelen ons terecht veilig tegen iedere aanval te land die een vijand tegen ons zou kunnen ondernemen. Maar wij hebben geen adequate middelen om onze buitenlandse handel of kustvaart te verdedigen, en de steden die langs onze lange kustgrenzen verspreid liggen zijn overgeleverd aan de willekeur van elke tweederangs macht.[4]

Om de Amerikaanse politiek en publieke opinie voor een krachtige vloot rijp te maken, moest worden aangetoond hoe kwalijk een zwakke zeemacht was. Een hoofdrol speelde de oorlog die de Verenigde Staten in 1812 begonnen tegen Groot-Brittannië, dat de handen vol had aan de strijd tegen Napoleon. Ze wilden hiervan profiteren door Canada te veroveren. Een tweede reden was de grote schade die ze leden ten gevolge van de Britse zeeblokkade die handel met Napoleons rijk moest verhinderen. Maar een economische en militaire grootmacht waren de Verenigde Staten toen nog niet. De strijd verliep niet onverdeeld gunstig, zowel te land als ter zee. De Britten stelden nu ook een zeeblokkade tegen de Verenigde Staten in, die in 1814 ronduit wurgend werd. Heel pijnlijk was de verovering van Washington door een Brits leger, dat het Witte Huis en het Capitool plat brandde.

Deze 'Oorlog van 1812', waarover al het nodige was gepubliceerd, werd nu geherinterpreteerd, of liever herschreven.[5] Men stimuleerde de patriottische trots door de maritieme successen uit te lichten en de nederlagen te negeren. Ja, was de ambitieuze gedachte, als de Amerikaanse vloot maar zeer groot was geweest, dan had de Britse vloot de heerschappij ter zee verloren. Want die zou beslissend zijn.

Een belangrijk boek hierover verscheen in 1882 van de kleurrijke Theodore Roosevelt, spoedig onderminister van marine, en van 1901 tot 1909 president van zijn land. Maar het waren geen drukke politieke werkzaamheden die deze ambitieuze navalist deden besluiten zijn reeds aangekondigde vervolgdeel ongeschreven te laten over de belangrijkste tekortkoming van deze oorlog, het onvoorbereide Amerikaanse leger: 'these [land] operations were hardly worth serious study'.[6]

Maar algehele vergetelheid voor alle landstrijd, dat lukte niet. De oorlog van 1812 werd actueel en juist dat ontkurkte de vrees voor het succesvolle Britse invasieleger als een geest uit een fles. Maar het was niet meer aan een Amerikaans leger om die te bezweren. De politiek raakte er steeds meer van overtuigd dat een krachtige vloot – en alleen een krachtige vloot – Amerika kon beschermen tegen nieuwe landstrijd, met de Britten of wie dan ook.[7]

Die vloot werd aanvankelijk vooral gebouwd tegen Groot-Brittannië, maar kwam buitengewoon goed van pas toen de Verenigde Staten besloten een koloniale zeemogendheid te worden. In 1897 bezetten zij Hawaï en in 1898 veroverden zij, naast Cuba en Puerto Rico dicht bij huis, de Filippijnen op Spanje. In nog geen twee jaar waren zij de Pacific 'overgesprongen'.

Wat kenmerkte het vroege Amerikaanse navalisme?

- Nationale defensie is niet het enige uitgangspunt. Andere kunnen zijn nationale eer, prestige, handel, koloniën en krachtig buitenlands optreden.
- De middelen hiertoe zijn beeldvorming en een krachtige vloot.
- Het leger wordt beoordeeld op onvermogen om aan die uitgangspunten te voldoen.
- De taak van een vloot om kusten te verdedigen wordt gebagatelliseerd.
- De geschiedenis van de land- en zeestrijd wordt in deze termen geherinterpreteerd.

Een ander kenmerk van het vroege navalisme was dat de keuze van het slagschip als ruggengraat van de vloot nog niet was gemaakt. Tot in de jaren 1890 viel het navalisme te verenigen met meerdere vormen van marinematerieel. Keizer Wilhelm II van Duitsland wenste bijvoorbeeld kruisers die zijn rijk op de wereldzeeën verdedigden. De Verenigde Staten bouwden kruisers om de eigen zeeverbindingen te beschermen en om de vijandelijke aan te vallen. Dit leidde enige tijd tot een richtingenstrijd. Moest men kruisers en zeeverbindingen prioriteit geven of streven naar heerschappij ter zee met slagschepen? De uitkomst bleef voorlopig onbeslist en niet alleen in de Verenigde Staten. Maar het Ameri-

kaanse navalisme was wel krachtig genoeg om de bouw – en als dat niet lukte tenminste de voltooiing – van torpedoboten vrijwel geheel te voorkomen als zijnde kustverdediging. Pas de oorlogsdreiging met Spanje in 1898 veranderde dat.

Alle andere grotere marines bouwden wel forse aantallen torpedoboten, die gedurende enige jaren in combinatie met kruisers een nieuwe richting gaven aan het navalisme. Franse zeestrategen namen het voortouw.

2.3 Jeune École (1): het antwoord van de zwakkere op de Britse heerschappij ter zee

Hoewel duidelijk voor de eeuwwisseling bedacht, was de marinestrategie die in Frankrijk al vanaf pakweg 1870 werd ontwikkeld, de modernste van alle. Deze *Jeune École* – Jonge School – zette zich hevig af tegen de, zeker in tijden van conflict, zo klemmende Britse maritieme dominantie.[8] Deze school was een groot voorstander van Franse maritieme en koloniale expansie.[9]

In de voorafgaande twintig jaar was Frankrijk er tot twee keer toe in geslaagd de machtige bestaande Britse slagvloot technologisch korte tijd buiten spel te zetten: de Britse zeilende slagvloot door de introductie van het stoomlinieschip in 1850 en dit scheepstype op zijn beurt door de introductie in 1859 van het slagschip met zijn dikke pantserplaten.

Het tijdvak kenmerkte zich door een heftige bewapeningswedloop tussen beide landen, die veel andere landen meesleurde. Maar het leger was het belangrijkste instrument om Frankrijk te beschermen. Zoveel had de snelle Franse nederlaag tegen Duitsland in 1870 wel duidelijk gemaakt. Sindsdien was het financieel niet meer haalbaar om de Franse maritieme belangen veilig te stellen met een slagvloot die niet bij voorbaat kansloos was tegen de Britse.

De *Jeune École* wilde een antwoord vinden op het probleem dat de Britse slagvloot veel sterker was en bleef. Stoomkracht verergerde dit probleem. Elk Brits schip dat aan een zeeslag deelnam, kon zich nu op de Franse vloot werpen zonder te zijn overgeleverd aan de grillen van de wind.[10] Als Frankrijk vertrouwde op zeeslagen met slagschepen was een nederlaag vrijwel zeker. Zijn slagschepen zouden doorgaans werkeloos in de haven moeten blijven liggen. Ze konden hooguit proberen om de Britse heerschappij ter zee zo nu en dan plaatselijk te betwisten.

Het was beter op asymmetrische oorlogsvoering te vertrouwen. In de technologische vooruitgang, met name de torpedoboot, zagen de Fransen opnieuw een middel om hun vrijheid ter zee te herstellen tegenover de Britse slagvloot. Zwermen torpedoboten zouden die vloot moeten

aanvallen. Veel 'jonge scholieren' noemden in hun jeugdige overmoed slagschepen nutteloos en in een adem ook de heerschappij ter zee. Hun belangrijkste vertegenwoordiger niet. Dit was *contre-amiral* Théophile Aube, die het in 1886 tot minister van Marine bracht. Wel meende hij dat nieuwe technologieën, te beginnen met de mijn en de zichzelf voortbewegende torpedo, de militair onbeperkte bewegingsvrijheid van het slagschip steeds meer aan banden zouden leggen.[11]

De zeeoorlogen uit de twintigste eeuw bewezen zijn gelijk, maar minder snel dan Aube voorzag. Rond 1890 verschenen bijvoorbeeld licht snelvuurgeschut en zeer licht zeer snel vurend torpedobootafweergeschut. (Beide soorten geschut werden later doorontwikkeld als afweer tegen een nieuwe dreiging, het vliegtuig.) Een schip kon zich nu goed verweren. Naast de zware kanons voerde een slagschip nu vaak tientallen lichtere.

2.4 Jeune École (2): de onbeperkte industriële handelsoorlog

Maar het kenmerk van de *Jeune École* was niet de strijd tegen slagschepen. Haar strategie vloeide eerder voort uit de Franse kaperoorlogen tegen Engeland in voorgaande eeuwen, maar aangepast aan de moderne tijd. De massale mobilisatie van mankracht ten tijde van Napoleon begon grote oorlogen te veranderen in volksoorlogen. Latere grote conflicten, met name de Amerikaanse Burgeroorlog, kregen het karakter van een zeer ver doorgevoerde mobilisatie van de bevolking en industrie. Dit gold in belangrijke opzichten ook voor de Frans-Duitse Oorlog.

De sindsdien voortschrijdende industrialisering intensiveerde deze ontwikkeling: de complete geïndustrialiseerde samenleving werd dienstbaar aan de strijd en produceerde militairen en materieel. De *Jeune École* begreep dat toekomstige oorlogen steeds meer het onbeperkte karakter zouden krijgen van een 'totale oorlog' – al was deze naam nog niet bekend.[12] Een overwinning vereiste meer dan wat 'producten' uit te schakelen, namelijk de producent zelf, de vijandelijke samenleving. Admiraal Aube noemde dit *la guerre industrielle*, de industriële oorlog. Voortaan zou de industriële revolutie met zijn technologie en productiecapaciteit de beslissing brengen, vooral als men hiermee de productiecapaciteit van de vijand grondig kon aantasten.

Gesteund door de inspirerende publicist Gabriel Charmes – die de *Jeune École* wereldbekend maakte en veel aanhang verwierf onder de Franse bevolking – meende Aube dat ook de torpedoboten niet zozeer tegen Engelands sterke punt moest worden ingezet, de oorlogsvloot, maar tegen het weke, de koopvaardijvloot. Dat kon door torpedoaanvallen op de handelsroutes naar de Britse havens en door verrassende aanvallen op die havens zelf. Voor de kleine, kwetsbare torpedoboten was

de nachtelijke verrassingsaanval het meest effectief, ook tegen een handelsschip.[13]

Dieper in zee waren kruisers noodzakelijk. Al kort voor de Frans-Duitse Oorlog had kapitein-ter-zee Richild Grivel, die inzag dat de slagschepenrace tegen Engeland niet viel te winnen, een kruiserstrategie uitgewerkt.[14] Charmes schreef hoezeer de Britse industrie afhankelijk was van overzeese grondstoffen en hoezeer de bevolking afhankelijk was van voedsel overzee, waarbij alleen al voor de graanimport jaarlijks ongeveer 1.000 schepen nodig waren:

> hoeveel eskaders heeft het nodig om deze immense konvooien te beschermen tegen aanvallen van kruisers? Of het zijn vloot verdrie- of verviervoudigd, ze zal deze schepen niet kunnen beschermen [...].[15]

En verder:

> Zodra zijn fabrieken tot stilstand komen, zullen de arbeiders bij duizenden in de ellende geraken en verschrikkelijke economische crises ontstaan. Beetje bij beetje zal zelfs hongersnood uitbreken met al zijn verschrikkingen, want het graan van Amerika is niet minder noodzakelijk dan de producten van India om in het levensonderhoud van Engeland te voorzien.[16]

Toch was er nog geen sprake van een totale oorlog. Het doel was niet algehele uitputting, maar sociale, economische en politieke onttakeling die Engeland tot vrede zou dwingen. De hiervoor noodzakelijke beslissing ter zee hing echter van talloze muggensteken af en niet meer van één grote zeeslag.

2.5 Jeune École (3): de macht van de neutrale staten beperkt de onbeperkte handelsoorlog

Een industriële handelsoorlog stuitte op de in 1856 te Parijs gesloten internationale overeenkomst die het optreden van kruisers tegen koopvaardijschepen in fatsoenlijke juridische banen moest leiden. Er was geen enkele rekening gehouden met zo'n oorlog of de torpedoboot, omdat die nog niet bestonden.

Dit fatsoen schonk destijds strategisch voordeel. De meeste ondertekenaars gaven betrekkelijk weinig weg. Ze waren in 1856 nog net niet afhankelijk genoeg van de zeehandel om elkaar daarmee doorslaggevende schade toe te brengen. En van de grote uitzondering, Groot-Brittannië, kon de handel nu niet meer wezenlijk worden bedreigd. De

prijs hiervan, die de Britten spoedig betreurden, was dat hun machtige vloot de vijandelijke zeehandel voortaan maar beperkt kon blokkeren:

> de wetgeving over zeeoorlog was een realiteit in de internationale politiek. Ze had als ultieme sanctie zeestrijdkrachten achter zich staan en ze gaf machtsbalans weer die, op enigerlei moment, bestond tussen de oorlogvoerenden en de neutralen.[17]

Wanneer de Britse vloot een kust enigszins serieus wilde blokkeren, dan moest ze het Verdrag van Parijs overtreden. Dit was alleen mogelijk met stilzwijgende instemming van de belangrijkste neutrale mogendheden, als eerste de Verenigde Staten.[18] Doorgaans hadden die geen economisch of politiek belang bij zo'n blokkade. Toen de Britten rond 1900 hun moeizame verovering van Zuid-Afrika wilden versnellen door een effectieve blokkade, werd dit, met de Amerikanen voorop, geweigerd. Niet Engeland, maar de gezamenlijke overmacht van de neutrale zeemogendheden garandeerde de internationale vrijheid ter zee.

De Engelsen waren niet de enigen die moeite hadden met wat er in 1856 was overeengekomen. Veertien jaar later bracht oorlog tegen Duitsland de Fransen de vervelende ervaring dat neutrale schepen dankzij de overeenkomst vrijwel onbelemmerd vijandelijke havens mochten aandoen.[19] Mede hierdoor bleek de zo kostbare Franse vloot een schaap in wolfsvacht. De kruiseroorlog die de *Jeune École* wenste, was bijna onuitvoerbaar. Bij de verrassend optredende torpedoboten was de kans op onmacht nog groter, want het was verboden om een koopvaardijschip aan te vallen zonder het eerst te waarschuwen. Daarom, betoogde Aube, was de overeenkomst van Parijs niet meer van deze tijd.[20]

Sommigen wezen hem op een probleem: wanneer Frankrijk in een handelsoorlog met Groot-Brittannië het verbod negeerde, konden de verrassingsaanvallen alleen voortduren als de neutrale staten – die zware verliezen zouden lijden als ze op Engeland bleven varen – zich niet tegen Frankrijk keerden.

De *Jonge School* en haar tegenstanders verschilden van mening hoeveel waarde Frankrijk aan dit probleem moest hechten.[21] De *Jeune École* erkende dat zelfs de scherpste ogen tijdens een nachtaanval vaak niet konden vaststellen welke nationaliteit het aangevallen schip bezat. Maar het was de eigen keuze van een neutrale staat om wel of niet op Engeland te varen en verder hing Frankrijks welvaren in hoge mate af van de woelige baren. Een typisch navalistisch argument. Volgens de tegenstanders hoefde men in een zeeoorlog niet tot het inhumane uiterste te gaan, aangezien Engeland niet bij machte was het voortbestaan van Frankrijk te bedreigen; alleen het Duitse leger was dat.[22]

Inderdaad was het Duitse leger de belangrijkste reden dat Frankrijk ter zee niet was opgewassen tegen Engeland. De Franse vloot moest het met minder geld stellen dan de landstrijdkrachten en hierin kon weinig verandering komen.[23] Nieuwe technologie kon dit structurele tekort onvoldoende oplossen.

Ter zee hadden de Fransen en Britten niet eens genoeg aan elkaar. Vanwege het verder verslechteren van de relatie met de Duitsers, maakten de Fransen zich in het tijdvak 1888-1898 zelfs meer zorgen over de zeestrijd tegen het bondgenootschap dat Duitsland had getekend met Oostenrijk-Hongarije en Italië, dan tegen Engeland! Gedurende de tweede helft van dit tijdvak zagen ook de Britten de snel groeiende Italiaanse vloot als de meest waarschijnlijke vijand.[24] Deze gemeenschappelijke mediterrane vijand betekende niet dat de Britten en Fransen elkaar omhelsden, integendeel, hun relatie verslechterde eveneens.

Ongeacht de uitkomst van de discussie over de onbeperkte handelsoorlog verbeterde de torpedoboot zeker de kansen bij elke handelsoorlog, ook op volle zee. In 1886 hielden de Fransen grote oefeningen, waarvan de uitkomst nog eens werd bevestigd door Britse manoeuvres van twee jaar later. De eeuwenoude nabije blokkade van de Franse oorlogshavens was voltooid verleden tijd. De grotere schepen die eraan deelnamen werden te gemakkelijk slachtoffers van torpedoboten. De onvermijdelijke blokkade op wat grotere afstand schonk de Franse kruisers een goede gelegenheid om de havens ongezien te verlaten. Hun kruiseroorlog was des te belangrijker omdat de oefeningen óók aan het licht brachten dat torpedoboten verder in zee nauwelijks bruikbaar waren. Kruisers en slagschepen bleven onmisbaar.[25]

Vooruitstrevend was ook het strategisch gebruik van de vloot onder Aube. De Franse slagvloot maakte weinig kans tegen de Britse slagvloot, maar veel tegen de Italiaanse en werd in de Middellandse Zee gestationeerd. Tegen Engeland werden slechts kruisers en torpedoboten ingezet voor de handelsoorlog. Het risico van een Britse invasie werd extra afgedekt door het sterke Franse leger. Als men de sterkere was, moest de slagvloot de heerschappij ter zee behalen en was men dat niet, dan moest men asymmetrisch strijden.

2.6 Jeune École (4): de industriële oorlog met kruisers, pantserkruisers en onderzeeboten

De ideeën van admiraal Aube voorspelden in veel opzichten de twintigste eeuwse oorlog ter zee, speciaal door onderzeeboten. Aangevoerd door de Duitsers in de Eerste, verkoos elke strijdende marine in de Tweede Wereldoorlog efficiënte onderzeebootoorlogvoering boven de

humane van de overeenkomst van Parijs. Ook de machtige aanvalszwermen waarvan Aube droomde, zouden veel later door onderzeeboten (als eerste bij de Koninklijke Marine) en vliegtuigen worden toegepast.

Maar voorlopig liepen zijn ideeën stuk op de toenmalige technologie. Hij werd niet verblind door ideologie zoals vele latere navalisten. Hij was bereid te buigen voor de realiteit. Direct na zijn aantreden had hij een permanent oefeneskader ingesteld om te zien waar de mogelijkheden en de grenzen lagen van zijn favoriete vaartuigen. Zij hebben nooit de verwachtingen kunnen waarmaken waartoe zij hem inspireerden. Torpedoboten bleken niet het gehoopte autonome wapensysteem te zijn om de heerschappij over zeeën en oceanen te verwerven. Zij konden hooguit in beperkte gebieden deze heerschappij aan de vijand ontzeggen.

Pantserkruisers

Eind jaren 1880, toen de beperkingen van torpedoboten vaststonden, kwam de mondiale stagnatie in de bouw van slagschepen ten einde. Ook in Frankrijk, waar de *Jeune École* beslist niet het monopolie bezat op het marinebeleid. Hoe moest het verder met een 'torpedobootloze' handelsoorlog op hoge zee? Kruisers werden nu overal extra populair. De nieuwe voorman van de *Jeune École*, admiraal François-Ernest Fournier, becijferde in 1896 dat er 117 middelgrote kruisers nodig waren tegen Engeland, wat bij lange na niet werd gehaald.[26] De grootste bedreiging voor Frankrijk vormde nu eenmaal niet de Britse vloot, maar het Duitse leger. Kruisers waren duur, in het bijzonder pantserkruisers. Maar pantserkruisers hadden kwaliteiten die ze uitzonderlijk maakten: sneller dan slagschepen en sterker dan alle overige schepen.

De torpedobootjager

De *Jeune École* had een onmiddellijke en doordringende invloed op vrijwel alle marines en de grotere bouwden ondanks hun heftige kritiek op deze school ontelbare torpedoboten.[27] Hoewel ze steeds groter werden, bleven torpedoboten te zwak, te onzeewaardig en te veel gebonden aan kustverdediging. Tegen 1900 werden ze daarom opgevolgd door twee verwante, maar nieuwe scheepstypen, de *torpedobootjager* en de *onderzeesche torpedoboot*.

Torpedobootjagers, het veelzeggende Britse antwoord op de talloze Franse torpedoboten, bleken veel geschikter dan torpedoboten voor de strijd op volle zee, aangezien ze sterker en vooral zeewaardiger waren. Ze bleken daardoor ook betere escorteschepen. Eigenlijk waren torpedobootjagers sterk vergrote torpedoboten met extra aandacht voor de artillerie. (Hierdoor ontstond een 'gat in de markt' voor kleine kusttorpe-

doboten, die in de Eerste Wereldoorlog werden heruitgevonden als motortorpedoboten.)

Onderzeeboten

In zekere zin kwam de torpedobootjager te laat als antwoord. Toen die verscheen, begon de *Jeune École* al afstand te nemen van de torpedoboot. De oorlog tegen Groot-Brittannië moest voortaan worden gevoerd door kruisers en door de futuristische vaartuigen die sinds 1886 systematisch werden ontwikkeld. Het ging hier om een initiatief van admiraal Aube, die kort na zijn aantreden dat jaar een competitie had ingesteld voor het ontwerpen van onderzeeboten.[28]

De Franse reactie op het falen van de eigen torpedoboten en hun Britse verdelgers was een zeer grote, aanvankelijk tegen Engeland gerichte, onderzeebootvloot. 'Onderzeesche torpedobooten' – of kortweg onderzeeboten – waren geschikter voor verrassingsaanvallen dan gewone torpedoboten, omdat ze niet zozeer slecht zichtbaar waren, maar onzichtbaar, ook op klaarlichte dag. Torpedobootafweergeschut was nutteloos. Om andere schepen te escorteren hadden onderzeeboten daarentegen nog minder waarde dan torpedoboten.

Vanwege politieke roerselen en bezuinigingen werd de bouw van onderzeeboten rond 1906 gedeeltelijk onderbroken ten gunste van de aanschaf van vele kleine, maar relatief goedkope torpedoboten, welke terugval ten onrechte aan de *Jeune École* werd toegeschreven.[29]

Beide scheepstypen hadden ook als taak het afslaan van Britse invasievloten tegen Frankrijk. Het was deze functie die bij de Koninklijke Marine, net als bij vele andere vloten, centraal stond bij de aanschaf van torpedomaterieel (3.2).

Geïnspireerd door het Franse voorbeeld steunde de *US Navy* – mede uit ontzag voor het torpedobootafweergeschut – zeer voortvarend de ontwikkeling van inheemse onderzeeboten.[30] Succes bleef niet uit. Voor haar eerste onderzeeboten richtte de Koninklijke Marine zich, zoals de meeste andere marines, niet op Frankrijk, maar op de Verenigde Staten.

De machtigste man binnen de Britse marine, *First sea Lord* John 'Jacky' Fisher, stond dicht bij de gemoderniseerde Jeune École. Vanaf 1905 probeerde hij vele onderzeeboten te bouwen die, in samenwerking met torpedobootjagers, zijn land moesten verdedigen tegen Duitse invasies.[31] De Britse slagvloot was daarvoor dan niet meer nodig en vrij om mondiaal op te treden. Fisher boekte slechts bescheiden succes (4.2). Hij liep vast op de navolgers van Mahan, die onaantastbare heerschappij ter zee predikten.

2.7 Mahan opkomst als geostrateeg, zeestrateeg en voorstander beslissingslag

Mahan als geostrateeg

Geen zeestrateeg heeft meer invloed gehad dan de Amerikaanse kapitein-ter-zee Mahan. Hij structureerde het navalisme vanaf 1890 ten gunste van het slagschip en de heerschappij ter zee. Deze ommezwaai werd begunstigd door de twijfel aan de torpedoboot en daarmee aan de opvattingen van de *Jeune École*. Sindsdien raakte ook de moderne handelsoorlog met kruisers en zeer zeker de industriële oorlog op de achtergrond. Wie was hij?

Alfred Thayer Mahan, die in 1840 het levenslicht zag, was bovenal een geostrateeg. Hij hield zich bezig met het machtsevenwicht tussen staten, of liever verstoringen daarvan. Peilers van die macht vormden de economische omvang en geografische ligging van een land. Hij had waardering voor de Britse geograaf Halford Mackinder, die stelde dat de industriële revolutie grote landen als de Verenigde Staten en Rusland economisch tevens minder afhankelijk maakte van het buitenland.[32] (Zulke landen vormden als het ware een binnenzee, waarin via spoorlijnen, wegen en waterwegen grondstoffen en producten vanuit het ene gebied het andere bereikten.)

In het in 1900 verschenen *The problem of Asia* waarschuwde Mahan dat een steeds meer industrialiserend Rusland steeds zwaarder op zijn buren zou drukken en meende dat de zeemogendheden dit moesten compenseren door het land vanaf vele kanten onder militaire tegendruk te zetten.[33] Dit is de als *containment* aangeduide strategie die de Amerikanen rond 1947 tegen dat land ontwierpen, in zijn geest, want hij was in 1914 overleden.

Hetzelfde zou volgens Mahan moeten gebeuren tegen een (over) machtig China, wanneer dit reusachtige rijk zich, in navolging van Japan, had geïndustrialiseerd.[34] Hij lijkt er niet zeker van te zijn of dat afdoende was. Als zo'n groot deel van de mensheid als de Chinese bevolking als één man in beweging kwam, kon het land een groter probleem worden dan Rusland. Mahan hoopte maar dat er binnen China zelf een machtsbalans zou ontstaan van meerdere politieke partijen met tegengestelde visies op eigen expansie. [35]

Dit in balans willen brengen van *land power* door *seapower* (zeemacht) was typerend voor Mahan. Zijn grootste interesse daarbij had de historische ontwikkeling van *seapower* die daartoe in staat was.

Inzicht gaat voor vertrouwen in technologische superioriteit

Mahan had een holistische en een over het algemeen genuanceerde kijk op zeegeschiedenis. Door het bestuderen ervan ontwikkelde hij zich

van een anti-imperialist tot een apostel van het kolonialisme.[36] Zoon van een docent militaire geschiedenis, doceerde hij zelf zeegeschiedenis aan de Amerikaanse *Naval Academy*.

Zijn voornaamste – en later keer op keer juist gebleken – angst was dat de militairen van zijn land te veel op de superioriteit van de Amerikaanse industriële revolutie gingen vertrouwen.[37] Zoiets kon ten koste gaan van goed leiderschap. Wat hij wilde waren marineofficieren met inzicht in zeestrijd, opdat ze de juiste beslissingen namen. Hoewel hij meende dat dit inzicht uiteindelijk ongrijpbaar was als het talent voor muziek, kon het, net als bij muziekopleidingen, worden ontwikkeld en wel door de zeestrijd nauwkeurig te bestuderen.[38] Met deze visie volgde hij min of meer Von Clausewitz, die, evenals de Zwitser Jomini, de studie van oorlog naar een hoog niveau had weten te tillen.[39] De grondoorlog wel te verstaan, maar aan beiden ontleende Mahan veel ideeën voor de zeestrijd, niet het minst over het belang van geografie.

Jomini en Von Clausewitz

Jomini's in 1838 verschenen hoofdwerk bevat veel elementen van een leerboek.[40] Als men de praktische voorbeelden als de opstelling van legeronderdelen weglaat, blijft een tamelijk kort geheel over van strategische beginselen, vaak geformuleerd op een manier die militairen aanspreekt: korte, duidelijke stellingen, regels en instructies. Ze worden toegelicht en geïllustreerd met historische voorbeelden. Zij het vaak in de vorm van een algemene regel, waarop uitzonderingen mogelijk zijn. Ook geeft Jomini een 'schets', zoals hij terecht zegt, van de geschiedenis van landingen vanuit zee, want hij heeft deze landingen nergens uitgewerkt.[41]

Von Clausewitz is filosofischer, meer psychologisch en veel uitvoeriger dan Jomini. Zijn onvoltooide hoofdwerk *Vom Kriege*, dat vanaf 1832 het licht zag, is beslist geen handboek voor aan het front, maar een beschouwing over hoe oorlogen te voeren.[42] Hij zet zich af tegen korte eenvoudige leerstellingen, aangezien die een doel in zichzelf kunnen worden. Hoog gelegen terreinen of gemakkelijk te versperren bergpassen, bijvoorbeeld, zijn op zichzelf niet belangrijk, maar alleen voor zoverre ze een bepaalde strategie dienen. Soms kan een strategie zelfs worden gediend door te zondigen tegen allerlei tactische en strategische beginselen, anders gezegd door ernstige risico's te nemen, als men de tegenstander maar goed genoeg kent om te weten dat hij hier geen gebruik van kan maken.

De rode draad van zijn verhaal is dat men elk element van een strategie niet als op zichzelf staand moet zien, maar als een middel. Men moet zich altijd afvragen welk doel dit dient. Zelfs de militaire strategie – de overkoepelende strategie van leger en vloot – is een middel. Dit

dient, samen met buitenlands beleid, om een politieke strategie te bereiken, wat leidde tot zijn overbekende uitspraak: 'Oorlog is de voortzetting van politiek met andere middelen.'

Von Clausewitz besteedt veel ruimte aan de kracht van het strategisch defensief boven het offensief. Hoewel hij geen aandacht schenkt aan zeestrategie, kan, wanneer men die overziet, rustig worden gezegd dat dit defensief en andere eigenschappen van de landstrijd nadrukkelijker gaan gelden voor de zeestrijd, naarmate de ongereptheid van de oceanen meer wordt bevlekt door landstructuren als eilanden of grotere landmassa's.

The Influence of Seapower

'I awoke one morning and found my self famous', wat Lord Byron overkwam na de verschijning van zijn gedicht *Childe Harold*, overkwam ook Mahan. Na de verschijning in 1890 van *The Influence of Sea Power upon History* was hij, tot zijn verbazing, op slag wereldberoemd. Het is nog steeds zijn bekendste werk. Hoewel ook eerdere perioden aan bod kwamen, analyseerde hij hierin vooral de kracht en de nalatigheden van Frankrijk in de achttiende eeuw om successen te boeken tegen de Britse overmacht ter zee.

Mahans reputatie werd twee jaar later pantserstaalhard, om zo te zeggen, door twee vervolgdelen die de Franse Revolutie en de Napoleontische tijd behandelden. Die revolutie leidde tot een dramatisch kwaliteitsverlies van de Franse vloot, in het bijzonder bij de officieren. Doordat het Britse zeeoverwicht hierdoor min of meer bij voorbaat vaststond, concentreerde hij zich op de invloed van het nu onaantastbare Engeland op Frankrijk en de rest van de wereld.

Jomini, die aandacht besteedde aan van overzee aangevoerde Britse legers, constateerde dat de Engelsen zich al lang veel meer richtten op het vernietigen van rivaliserende vloten en op het onderwerpen van koloniën, dan op het ondernemen van grote invasies.[43] Mahan brak zich niet het hoofd over dit Britse gemis. Omdat hij gereserveerd stond tegenover landingen vanuit zee (mogelijk mede vanwege zijn studies van de Amerikaanse Burgeroorlog waarin een grote landing uiteindelijk mislukte), zag hij niet zozeer transportvloten die legers overzetten als de ultieme manifestatie van *seapower*, maar slechts economische uitputting door een blokkade.

Die uitputting kende zijn grenzen, is later aangetoond. Aangezien Engeland voor de hoogtij van de industriële revolutie nooit beslissend kon worden verslagen via een handelsoorlog, simpelweg doordat zijn economie en voedselvoorziening onvoldoende afhankelijk van de zee waren, kan het geen verbazing wekken dat Frankrijk, dat nog minder afhankelijk daarvan was, alle ongemakken ten spijt met een Britse blok-

kade kon leven.[44] Het is zelfs zo dat Engeland niet veel meer kon doen dan de Franse overzeese verbindingen afsnijden, maar de kustvaart, die voor Frankrijk veel belangrijker was, nooit efficiënt heeft kunnen aanpakken.[45]

Die twee vervolgdelen van Mahan waren omslachtig en veel lezers bladerden door naar de climax, waar *oneliners* oplichtten als 'In this struggle of endurance Napoleon fell' en het welhaast poëtische 'Those far distant, storm-beaten ships, upon the Grand Army never looked, stood between it and the dominion of the world'.[46] Ze stonden in de hoofdstukken over de *Trafalgar Campaign* en verwoordden de onaantastbaarheid van de Britse *seapower*. Om dit ideaal te bereiken zag Mahan de beslissende zeeslag als het snelste en beste middel. Als fraaiste voorbeeld gold die bij Kaap Trafalgar, waar de Britse vlootvoogd Nelson op 21 oktober 1805 de Franse en Spaanse Atlantische vloten totaal versloeg en elk gevaar uitsloot van een Napoleontische landing in Engeland. Een eerder hoogtepunt was 1798, toen Nelson bij de monding van de Nijl de Franse Middellandse Zeevloot vernietigde.

Sinds Trafalgar droomden niet alleen de Britse, maar ook andere marines van een beslissingsslag en Mahan stond in deze traditie. In de landstrijd stond zo'n slag sinds de overwinningen van Napoleon bijna even centraal. En voor de beslissingsslag was in beginsel maar één type schip doorslaggevend, het slagschip.

2.8 Escalatie van het navalisme in 1905 (1): beslissingsslag bij Tsushima

Precies een eeuw na Trafalgar, in 1905, vond de volgende werkelijke beslissingsslag plaats bij het eiland Tsushima. Het betrof hier een koloniaal conflict tussen Japan en Rusland om de macht over Mantsjoerije en het (nog) onafhankelijke koninkrijk Korea.

Japan had deze gebieden weliswaar elf jaar eerder in zijn oorlog met China aan de Chinese invloedssfeer ontfutseld, maar desondanks deze vruchten van de overwinning niet kunnen plukken vanwege zeer sterke Europese diplomatieke druk. Zelfs uit Port Arthur moest het zich terugtrekken, de belangrijkste haven van Mantsjoerije. In weerwil hiervan vierden alle grote Europese mogendheden hun koloniale expansie bot rondom en binnen het aftakelende Chinese rijk, Rusland voorop. 'Eindelijk! Een ijsvrije haven', juichte de zwaar navalistische tsaar aller Russen op 27 maart 1898 in zijn dagboek. Zijn rijk had Port Arthur bezet.[47] De wat noordelijker gelegen basis Vladiwostok beschikte – voordat het broeikaseffect doorbrak – nog niet over deze kwaliteit.

Hoe gefrustreerd ze over deze gang van zaken ook waren, twee vruchten had hun oorlog met China de Japanners destijds wel gebracht. Het bezit van Taiwan en de, door hun diplomatieke onmacht gestimuleerde, financiering van nieuwe slagschepen die hun land snel tot een sterke zeemacht maakten.

Mahan – hoe hij misschien opzag tegen een toekomstig overmachtig China – was nog minder gecharmeerd van het bestaande onmachtige en slecht bestuurde China. Dit kon eveneens het machtsevenwicht verstoren, want het land vormde nu een koloniale grabbelton die internationale wedijver opriep. In 1900 brak er echter een Chinese opstand uit tegen Westerse invloed. Deze Bokseropstand werd door bijna alle koloniale staten eendrachtig neergeslagen, waarbij de Russen en Japanners zich niet onbetuigd lieten.

De koloniale eendracht verdween even spoedig als de opstand. Deze had Rusland een voorwendsel geschonken om het grootste leger van alle in Oost-Azië te concentreren. Dit bleef daar gelegerd en werd versterkt door een slagvloot, die spoedig sterker was dan die van Engeland aldaar en zelfs dan die van Japan. Die twee landen zochten en vonden elkaar in een maritiem bondgenootschap, dat in 1902 werd getekend. Japan stond hierdoor bovendien diplomatiek er veel sterker voor dan voorheen. Ook de Verenigde Staten maakten zich zorgen over de Russen.

Die Russische slagvloot werd geconcentreerd te Port Arthur in Mantsjoerije, dat steeds meer in Russische handen geraakte. Begin 1904 escaleerde deze voortdurende annexatie tot oorlog met Japan. Na een langdurige blokkade en belegering viel Port Arthur met vloot en al in handen van het Japanse leger. Geleid door admiraal Togo wist de Japanse vloot de opmars van een tweede, uit Europa afkomstige, Russische slagvloot te blokkeren bij het eiland Tsushima tussen Japan en Korea. De zeer grote Russische vloot werd daarbij vernietigd.

Japan was gered, gered van een Russische zeeblokkade, gered van hongersnood, gered van directe economische ineenstorting, gered van eventuele Russische landingen en gered van het verlies van een van het moederland afgesneden leger. Tsushima voorkwam ook een smadelijke vrede. Hoewel de oorlog tot dan gunstig voor Japan was verlopen, konden de oorlogslasten niet meer worden gefinancierd en de verliezen van het leger niet meer aangevuld.

In Rusland braken na de nederlagen te land en ter zee opstanden uit, die de macht van het gezag aldaar blijvend ondermijnden.[48] De Japanners konden op gunstige voorwaarden vrede sluiten, wat mogelijk was doordat hun diplomaten en politici stevige concessies deden. Dit gebeurde in de Amerikaanse marinebasis Portsmouth ten noorden van

Boston onder auspiciën van president Theodore Roosevelt.[49] Ook deze navalist kon zich, zij het een jaar later, de grote winnaar noemen, namelijk van de Nobelprijs voor de Vrede. Japan behoorde nu tot de grote mogendheden, compleet met een koloniaal rijk dat Korea, Mantsjoerije en niet te vergeten het tien jaar eerder op China veroverde Taiwan omvatte.

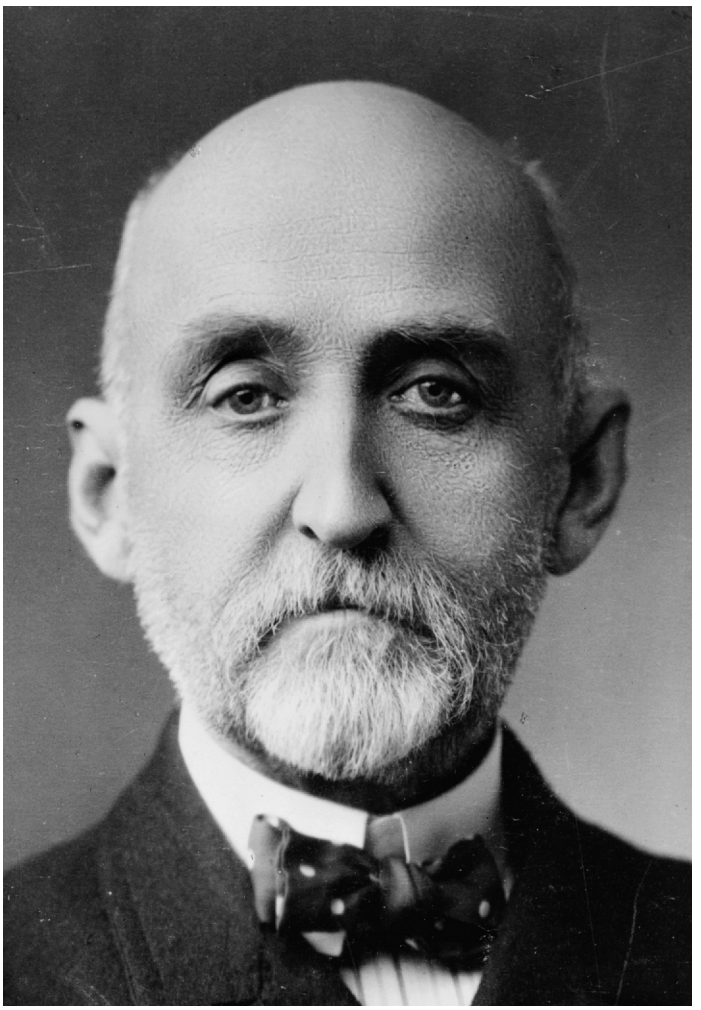
Japan mocht dan zijn koloniale rijk hebben beveiligd en uitgebreid, er was nog een belangrijk, vaak onderschat gevolg voor de nieuwe eeuw. In China, Brits-Indië en Nederlands-Indië inspireerde de Japanse overwinning op een Europese grootmacht de inheemse bevolking tot het oprichten van sociale, culturele en politieke organisaties die gelijkwaardigheid en onafhankelijkheid nastreefden ten opzichte van de Europeanen.[50] Zoals Mohammad Hatta, die in 1945 met Soekarno de Indonesische onafhankelijkheid proclameerde, ruim twintig jaar na de slag schreef:

> Het kanongebulder van Tsushima kondigde de wereld aan, dat het goddelijk recht van de blanke man in Azië ophield te bestaan. En als uit toverdroom ontwaakt, haastten zich de Aziaten naar de wedloop der volkeren teneinde zich de verkrijging te verzekeren van wat men noemt een plaatsje onder de zon. In heel de wereld der verdrukte volkeren zette zich toen nationaal reveil in [...].[51]

2.9 Escalatie van het navalisme in 1905 (2): het superslagschip Dreadnought

In 1905 verliep de geschiedenis volgens het navalistische boekje en de beslissingsslag zou tientallen jaren lang het marinedenken beheersen. Admiraal Togo stelde zijn overwinningsparade zelfs uit tot de 21e oktober, exact 100 jaar na Trafalgar.

De Britse overwinningsroes was al 19 dagen eerder begonnen met het op stapel zetten van de *Dreadnought*, een slagschip dat alle eerdere totaal devalueerde. Zelf zo sterk dat ze sindsdien *pre-dreadnoughts* werden en worden genoemd! (Zoals de *Asashi* en *Cessarevitch* in tabel 1.2.; ze steken zwak af tegen de *dreadnoughts* in tabel 3.1) Hier was een superieur instrument om superieure *seapower* te bereiken. Hoewel mede een reactie op Japanse en Amerikaanse besluiten om bijna even sterke schepen te bouwen, maakte de extreem korte bouwtijd van het Britse schip – maar 14 maanden – de breuk direct. Voortaan zou het erom gaan wie de meeste *dreadnoughts* bezat. De moderne industriële handelsoorlog verdween uit het zicht.



Figuur 2.1 *Alfred Thayer Mahan (1840-1914) gefotografeerd door J.E. Purdy te Boston rond 1904. Mahans invloed op de Koninklijke Marine was groot, vooral strategisch, hoe een vloot de politiek-strategische machtsbalans moest beheersen, maar ook operationeel, hoe een vloot het best kon opereren. De 'bijbel' van het Nederlandse marinedenken rond 1912 was zijn* Naval Strategy, *dat vele overeenkomsten vertoont met het werk van zijn Britse evenknie Julian Stafford Corbett (1854-1922), die hier te lande niet noemenswaardig werd bestudeerd. (Library of Congress Prints and Photographs Division LC-USZ62-120219, public domain)*

Het jaar 1905 veranderde het slagschipstreven in een ongekende mondiale bewapeningswedloop ter zee, met als koplopers Engeland en Duitsland. Ook bij andere staten joeg de *Dreadnought* de wedloop verder op. In de Middellandse Zee tussen Frankrijk, Italië en Oostenrijk-Hongarije, en niet te vergeten tussen Griekenland en Turkije, terwijl Spanje enkele *mini-dreadnoughts* bestelde. In Zuid-Amerika tussen Brazilië, Argentinië en Chili en in de Pacific tussen de Verenigde Staten en Japan. *Seapower* regeerde de wereld.

2.10 Mahan omschrijft seapower: 'vredesstrategie' plus heerschappij ter zee

Mahans omschrijving van *seapower* (zeemacht) uit 1890 domineert, alleen al door zijn plaatsing vooraan in het boek, *The Influence of Sea Power upon History* als een boegbeeld. Maar aangezien Mahan dit begrip niet erg duidelijk definieert, geef ik deze op hem geïnspireerde definitie: zeemacht is zowel de maritieme macht die een staat bezit, militair en economisch, als het aanwenden van deze macht tegen andere staten, op zee en vervolgens te land. In oorlog en vrede.[52]

Vanwaar 'militair en economisch'? De zee kan worden gezien als een reusachtige weg die twee maal zo groot is als alle werelddelen bij elkaar. Deze weg wordt niet alleen gebruikt door oorlogsschepen, bijvoorbeeld om een land te beschermen tegen een invasie, hij is in de eerste plaats een reusachtig transportmiddel voor het vervoer van goederen. *Seapower* omvat daardoor behalve militaire macht ook economische macht. Militaire controle van de zee levert in oorlogstijd controle over de zeehandel op.

Zes factoren zijn volgens Mahan bepalend voor de 'hoeveelheid' *seapower* die een staat bezit. De drie eerste hebben een sterk geografische inslag. Als eerste noemt hij de ligging van een land. Engeland beheerst bijvoorbeeld de Atlantische zeeroutes naar Duitsland, Frankrijk en Nederland. Ten tweede de fysieke aspecten van het grondgebied: uitsluitend kusten als grens, zoals bij Japan, impliceren bijvoorbeeld maritieme beveiliging. Maar ook zaken als bergketens, de onderverdeling van de kustgebieden en zeestraten kunnen invloedrijk zijn. De derde, door Mahan destijds minder belangrijk geachte, factor is de uitgestrektheid van een staat.

De overige factoren richten zich op de inwoners van het land. De vierde omvat de omvang van de bevolking, vooral van het deel dat maritieme activiteiten bedrijft. De vijfde omvat het karaker van de bevolking en in het bijzonder de drang en kunde om maritieme en commerciële belangen te verwezenlijken. De zesde omvat het karakter van de rege-

ring: de drang en kunde om de energie binnen de bevolking doeltreffend aan te wenden.[53]

Het moet gezegd worden dat dergelijke geografische en demografische factoren niet uniek zijn voor de zee; ze kunnen ook worden gebruikt om *land power* te beschrijven. *Land power* is de macht die een staat bezit, zowel economisch als militair, en het aanwenden van deze macht tegen andere staten te land en van daaraf wellicht op zee. Zowel in vrede als in oorlog.[54]

Mahan gebruikt het woord *seapower* (zeemacht) op drie verschillende manieren, schrijft de zeestrateeg Herbert Rosinski. Ten eerste simpelweg in de betekenis van 'Groot-Brittannië is een zeemacht', dus als een eigenschap van een staat. Mahan reserveert het woord dan alleen voor de allergrootste zeemachten.

Ten tweede gebruikt hij *seapower* om de hoeveelheid zeemacht aan te geven die een land bezit, dus hoe hoog het land 'scoort' op de zes factoren. Hierbij kan men denken aan het aantal handelsschepen van dat land, de hoeveelheid goederen die de schepen vervoeren, de routes die ze volgen, hoe gemakkelijk de oorlogsvloot maritieme operaties kan uitvoeren, enzovoorts.[55] Het zestal factoren vormt dan een soort meetinstrument.

Maar dat onderscheiden in factoren gebeurde vaak onvoldoende: *seapower* werd ondeelbaar en ontzagwekkend gezien zoals de zee zelf. De derde manier waarop Mahan het begrip gebruikt, is dan ook als eenheid. Deze derde manier slaat op het aanwenden van *seapower* door een land tegen een ander land. *Seapower* is dan, zoals als macht te land (*land power*), een instrument om de internationale machtsbalans te beïnvloeden.[56] Als Frankrijk overmachtig op het Europese vasteland werd, kon Engeland het evenwicht herstellen door zijn *seapower* in de strijd te werpen.

Natuurlijk heeft *seapower* als politiek machtsinstrument meer uitwerking op het ene land dan op het andere. Dit kan objectief worden beschreven en Mahan heeft bewezen daartoe in staat te zijn. Maar doordat hij zich, zoals gezegd, overmatig richt op de onaantastbare Britse *seapower* ten tijde van Napoleon, wordt die de norm. Vlijmscherp merkte Rosinski op dat Mahan met *seapower* iets lichtelijk verschillends bedoelde: *superior seapower*.[57]

Daarbij heeft Mahan de neiging – vooral in het laatste deel van zijn *The Influence of Sea Power*-trilogie – om *seapower* van een abstract politiek instrument te veranderen in een handelend wezen, zoals bij staten gebruikelijk is: China is boos op Frankrijk en importeert minder *Citroëns* en chansons. Mahan geeft *seapower* soms zozeer het karakter van een ontzagwekkend wezen dat het iets verhevens, iets mystieks krijgt, enigs-

zins als het woord 'vaderland' voor een praktiserend patriot.[58] Nationale *seapower* en vaderlandsliefde vielen bij hem natuurlijk behoorlijk samen.

Seapower kreeg mede door Mahan een ideologische lading: iedere grote mogendheid wilde zo'n ontzagwekkend wezen baren om de politieke machtsbalans doorslaggevend te beïnvloeden. Het gaat hier dus om méér dan de extra internationale invloed die men veelal kan verwerven als men zijn zeestrijdkrachten versterkt.

Die ideologie werd nog aangescherpt doordat Mahan geloofde dat de grootte van de militaire component van *seapower* niet alleen afhing van de machtsbalans, maar ook van het vergroten van de eigen zeehandel en koloniale invloed. Dat controle over de zee in oorlogstijd ook controle over de zeehandel opleverde, bracht Mahan ertoe dit om te draaien:

> Mahan beging een fatale vergissing door het te doen voorkomen dat het vreedzame gebruik ervan afhankelijk was van de militaire controle erover, en door 'controle over de zee door middel van zeehandel' gelijk te stellen aan 'controle over de zee door militaire superioriteit'.[59]

Aldus Rosinski, die stelt dat dit niet opging in de tijd waarin Mahan leefde, waarin de vrijhandel hoogtij vierde. Hij geeft als verklaring dat Mahan zich baseerde op het achterhaalde mercantilisme uit de zeiltijd. Nog latere studies bevestigden dat handel en kapitaalstromen in het algemeen slechts zo nu en dan de vlag volgden.[60]

Hoewel zwaar gedevalueerd door de vrijhandel, heeft de visie dat zeehandel afhankelijk is van militaire controle zelfs in Rosinski's ogen niet alle waarde verloren. Een halve eeuw nadat in 1962 het licht in die ogen definitief doofde, buitelen de grote en kleine staten die grenzen aan het ijsvrijer wordende Noordpoolgebied over elkaar om er vlaggen te planten en territoriale zones te claimen. Eventuele delfstoffen en zeeroutes in dit gebied ontketenen opnieuw territoriumdrift. Het zou Rosinski in het geheel niet hebben verbaasd: volgens hem had Mahan oog voor het duistere machtsstreven dat in laatste instantie het menselijk handelen bepaalt, niet in de laatste plaats de economische betrekkingen tussen de landen.[61]

Bovendien was vrijhandel niet het enige dat Mahans dagen kenmerkte. Rolf Hobson ziet hem als een kind van zijn tijd, een tijd waarin het determinisme in de wetenschap en letterkunde hoogtij vierde.[62] Determinisme wil zeggen dat bepaalde biologische of sociaal-economische omstandigheden – die men toen al meende te kunnen doorgronden of op zijn minst te kunnen identificeren – het menselijk gedrag voorbestemmen. Mahan geloofde, evenals vele economen en socialisten, dat

oorlogen werden voorbestemd door economische omstandigheden, met concurrentie in de hoofdrol. Economie en oorlog vormden zo een tweeeenheid.

Zijn critici verweten hem dan ook dat hij met zijn *seapower* de 'oorlogsstrategie' voor de zeestrijd op één hoop gooide met de 'vredesstrategie', het vergroten van zeehandel en van koloniale belangen. Men sprak wel van 'Mahan de imperialist'.

Een Nederlands voorbeeld van Mahans 'vredesstrategie' is de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, de KPM zoals men kortweg zei. Deze rederij was niet vrij van mercantilisme. Gesteund door de overheid benaderde de KPM, die in 1891 met lijndiensten begon, een monopoliepositie. In ruil daarvoor moest de rederij een integraal netwerk van commerciële zeeverbindingen in Nederlands-Indië opzetten en daarbij onrendabele lijnen voor lief nemen om afgelegen gebieden te ontsluiten. Dankzij de vaak trage vaart en soms lage frequentie sprak men van 'komt pas morgen'. Toch verzorgden in 1910 in totaal 71 schepen de diensten tussen niet minder dan 223 havens en plaatsen.[63] Twintig jaar later bedroeg het aantal zeeschepen liefst 129.

De KPM was het verkeersnet dat de eilanden van Nederlands-Indië verbond en daardoor een instrument voor economische expansie en, in mindere mate, staatsvorming.[64] Voor dat laatste bestond overigens al de, voor bestuurlijke en politiële taken bestemde, Gouvernementsmarine.

De 'oorlogsstrategie' viel uiteraard de marines ten deel. De oorlogsstrategie accentueerde destijds het behalen van de heerschappij ter zee. De heerschappij ter zee van een land is het product van (1) de sterkte en kwaliteit van zijn vloot, (2) geografische omstandigheden en (3) internationale betrekkingen.[65] Maar de toenmalige geëigende middelen om deze heerschappij te behalen, de beslissingsslag en slagschepen, konden een doel in zichzelf worden. Een groot gevaar hiervan was dat deze heerschappij tevens als toereikend werd beschouwd voor het beveiligen van de zeeroutes.

De KPM toont (zoals Mahan later op andere gronden inzag) dat vredestrategie en oorlogsstrategie geen eenheid hoeven te vormen. Om deze vredesstrategie te beschermen had de Koninklijke Marine veel escorteschepen moeten bouwen. Dat is nooit gebeurd. De marine had als taak het afslaan van invasies, primair tegen Java. Deze taak vereiste aanvalsmaterieel.

2.11 Von Tirpitz (1): hoogtij van het op Mahan geïnspireerde navalisme

'Mahan de imperialist' zou ook de Nederlandse marinestrategie beïnvloeden – vlak voor de Eerste Wereldoorlog en vlak voor de Tweede –, mede via de Duitse doorontwikkeling van zijn *seapower*, of liever *superior seapower*.[66] Hoe verliep deze doorontwikkeling?

Toen de Duitse vloot nog klein was, werd hij gedomineerd door het leger dat het strategisch offensief met de beslissingsslag aanbad. Lang voor hij in 1897 de hoogste marineman werd, propageerde Alfred Von Tirpitz getrouw hieraan de beslissingsslag ter zee, hoewel de vloot niet veel meer vermocht dan kustverdediging. Die verdediging benaderde evenwel meer de traditionele visie van het leger op de vloot: een militaire strategie, waarin de vloot het leger dekte. Hij wilde deze 'Pruisische School' vervangen door *seapower*.

De Frans-Duitse oorlog van 1870-1871 was een deprimerende ervaring voor de bemanningen van de Duitse vloot en speciaal voor de jonge Von Tirpitz. Nooit vergat hij dat ze niet de volle zee mochten opvaren tegen de overmachtige vijand en dat, hoe ineffectief de Franse blokkade ook was, de Duitse handel zware schade opliep. Het leger daarentegen laafde zich aan de glorie van een totale overwinning.

De Fransen bevonden zich sindsdien in een netelig isolement: hun leger was zwakker dan het vijandige Duitse en hun vloot zwakker dan de vijandige Britse. Maar vanaf 1892 geraakte Frankrijk te land in een dominerende positie door militaire samenwerking met Rusland. Duitsland reageerde op deze overmacht met het Von Schlieffen-plan, dat via een bliksemsnelle flankaanval het Franse leger moest uitschakelen voordat 'de Russische stoomwals' op stoom kwam.

Ter zee was de Frans-Russische samenwerking, tot vreugde van Frankrijk, echter vooral gericht tegen Engeland. Frankrijk bezat min of meer de op één na sterkste vloot ter wereld, terwijl Rusland hard op weg was naar de derde plaats. Voor de Britten waren die twee vloten verreweg de meest waarschijnlijke tegenstanders. Engeland werd in wezen geconfronteerd met een soort risicostrategie: als het de Fransen ter zee versloeg, kon zijn gehavende vloot wellicht niet meer tegen de Russische op. Hun gezamenlijke sterkte ter zee werd daarom de minimale van de Britse – de zogeheten *two-power standard*. Om deze standaard te bereiken, reageerde Engeland met een voor vredestijd buitengewoon krachtige vlootuitbreiding.

Maar Engeland reageerde niet, althans aanvankelijk niet, met het vormen van allianties. De Britten en de Duitsers konden daarom niet direct op elkaar rekenen. Om een totale blokkade door de Fransen en Russen te ontlopen, wilde Von Tirpitz ten minste één van die twee ma-

rines aankunnen. Liefst allebei tegelijk, maar dan zou de omvang van zijn vloot worden bepaald door dezelfde *two-power standard* als de Britse en daardoor gevaarlijk groot kunnen worden in Britse ogen. Wanneer de Duitsers zich echter beperkten tot de delen van de vijandelijke vloten die het grootste gevaar vormden – de Franse Atlantische vloot en de machtige Russische Oostzeevloot – behoefde de relatie met Engeland niet in nood te geraken. Deze beperking lag nog ten grondslag aan de forse vlootuitbreiding die de Duitsers in 1895 overwogen.

Maar Von Tirpitz zag dat sinds 1897 al niet meer zo. Hij beriep zich niet langer op de sterkte van de Franse en Russische vloten, maar op iets heel anders, Duitse *seapower. Superior seapower* wel te verstaan. Wat typeert naast de (in 2.2 genoemde) meer traditionele elementen, de hoogtij van het navalisme rond 1900 en dat van hem in het bijzonder? [67]

- Een grote mogendheid kan zich slechts handhaven door zich mondiaal te laten gelden. (Aangezien er hier sprake was van de koers die een staat dient te varen, gaat het om een politiek-strategische doelstelling.)
- Mondiale gelding is onontkoombaar, want evengoed als diersoorten, zo leert het sociaal-darwinisme, zijn samenlevingen verwikkeld in een *survival of the fittest*. (In die jaren gingen vele niet-geïndustrialiseerde volken ten onder tegen de koloniale expansie.)
- Wat anders dan *seapower* kan voor mondiale gelding de bouwsteen zijn?
- In *seapower* wordt 'vredestrategie' – koloniale en handelsexpansie – als een organisch geheel gezien met 'oorlogsstrategie'. Mahan meent dat economische rivaliteit de grondslag vormde voor de militaire. Von Tirpitz gaat nog verder: als de oorlogsvloot werd vergroot, dan moet dit wel leiden tot groei van de handel en koloniale expansie. Maar ook elders zegt men 'de handel volgt de vlag'.
- Door dit organische concept van *seapower* wordt een helder te bepalen, uit defensieve noodzaak voortkomende, militaire behoefte vervangen door vage strategische expansie.
- Als 'oorlogsstrategie' komt dit concept neer op de heerschappij ter zee. Hoe meer slagschepen, hoe meer heerschappij, redeneert men.
- Zo'n vloot wordt een 'passende vloot' genoemd. Een begrip kneedbaar als deeg.[68]
- Een 'passende vloot' maakt het eigen land bovendien aantrekkelijk als bondgenoot. Dit punt wordt door Von Tirpitz zeer benadrukt.
- In veel landen botst het streven naar extra *seapower* met de militaire behoeften in het algemeen. Vaak wordt beknibbeld op de modernisering van het leger.

Het navalisme is dus een politiek-strategische ideologie die maritiem imperialisme als noodzakelijk ziet voor het voortbestaan van elke grote mogendheid. Toenemende gevechtskracht ter zee vormt de sleutel hiertoe.[69]

Wie kon dit beter verwoorden dan de Duitse admiraal zelf? Op 24 maart 1898 motiveerde hij zijn eerste vlootvergroting in de Rijksdag:

> Mijne heren, een staat die zich richt op handel, en daarbij een belangrijke wereldspeler is geworden, kan niet bestaan zonder een zekere mate van zeemacht want anders zal hij ten onder gaan. Wanneer de slagvloot een acute aandoening kan voorkomen ingeval van oorlog, dat wil zeggen het overlijden van Duitsland door wurging, dan moet die evenzeer een chronische zwakte voorkomen van onze economische ontwikkeling in vredestijd.[70]

Overigens is dit een recente interpretatie van navalisme in de zin van imperialisme ter zee. In het verleden werd de term anders gebruikt. Corbett publiceerde bijvoorbeeld het pamflet *The spectre of navalism*, waarin hij het Duitse navalisme als een schrikbeeld voorstelde dat de mondiale vrijheid ter zee zou bedreigen. De Britse heerschappij ter zee zou juist de vrijheid ter zee garanderen. Bij deze eenzijdigheid moet worden bedacht dat hij het tijdens de Eerste Wereldoorlog schreef.[71]

Het navalisme was een zelfvervullende profetie. Als een grote mogendheid oordeelde niet zonder mondiale gelding te kunnen, probeerde zij die te verwerven en hoe meer mogendheden dat probeerden, hoe meer hun geldingsdrang de wereld meesleurde. Vanwege de *survival of the fittest* was het in beginsel ieder land voor zich, al waren afspraken of coalities vaak een noodzakelijk kwaad. Om niet te laat te komen, ontstond zelfs iets wat *pre-emptive imperialism* is genoemd, het planten van de eigen vlag in de nog niet-gekoloniseerde gebieden, met name in Afrika en de Pacific, waarvan vaak niet eens bekend was of ze wel economische waarde bezaten.

Voor alle duidelijkheid, mondiale gelding is iets anders dan gelding binnen Europa of binnen Noord-Amerika. In Duitsland sprak men niet voor niets van *Weltgeltung*. De topdog qua mondiale gelding was natuurlijk Groot-Brittannië en toen de twintigste eeuw naderde bezat dit land geen bondgenoten, maar wel veel hele en halve vijanden vanwege zijn zowel bruuskerende als naijver opwekkende koloniale expansie.

Figuur 2.2 *Grossadmiral Alfred von Tirpitz (1849-1930), die de succesvolle Amerikaanse risicostrategie tevergeefs op Duitsland probeerde toe te passen. Ook de Koninklijke Marine probeerde dit met weinig succes. (Bundesarchiv, beeld 134-C1743, licentie CC-BY-SA3.0)*

Hoewel ideologisch van aard, poogde het toenmalige navalisme ook een antwoord te zijn op de eerder genoemde reële problemen die de industriële revolutie een staat opleverde. De toenemende afhankelijkheid van de zee, door meer export en meer import, zowel van grondstoffen als van voedsel, de groeiende bevolking waarvoor onvoldoende voedsel

was en de sociale spanningen tussen de werkende en de bezittende klasse. Een belangrijk binnenlands argument van Von Tirpitz was de snelgroeiende – en toen nog politiek vrij extreme – *Sozialdemokratische Partei Deutschlands* (SPD) in te dammen door de bevolking warm te maken voor nationale maritieme expansie. Een ander argument voor eigen koloniën was emigranten voortaan daar onder te brengen, waardoor ze voor het eigen land konden worden behouden. Duitsland exporteerde namelijk een groot deel van zijn bevolkingsoverschot naar de Verenigde Staten: tussen 1870 en 1910 maakten miljoenen Duitsers een enkele reis daarheen.[72]

Een zeer belangrijk binnenlands doel voor de Duitse admiraal was de positie van de vloot versterken ten opzichte van het leger. Navalistische ideeën kunnen opdoemen in periodes waarin leger, marine en luchtmacht in een competentiestrijd zijn verwikkeld. Dit kenmerkte bijvoorbeeld de Koninklijke Marine, die rond 1939 heftig ageerde tegen het KNIL, en de Japanse marine, die nog heftiger worstelde met het leger. Al vóór Tsushima bleek *seapower* voor de Japanse marine een probaat middel om de eerste plaats te verwerven in de concurrentie met het leger. Zonder *seapower,* zo kregen generaals en politici te horen, was het bij voorbaat onmogelijk de handels- en militaire verbindingen te beveiligen en kon geen soldaat buiten Japan vechten. Het trotse leger werd dan in plaats van offensief volledig defensief.

Bijna alle grote mogendheden omhelsden het navalisme. Qua populariteit en vaagheid benaderde dit begrip de huidige 'kenniseconomie'. Het was niet voor niets de tijd dat de kindermode beheerst werd door matrozenpakjes.

De Oostenrijks-Hongaarse troonopvolger Franz Ferdinand en staatshoofden als president Theodore Roosevelt en tsaar Nicolaas II beriepen zich nadrukkelijk op Mahan. Zij steunden op sterke persoonlijkheden om hun navalistische woorden in daden om te zetten. In Nederland moesten zulke persoonlijkheden het zonder staatshoofd opknappen. Hoewel de jonge koningin Wilhelmina voorstander was van een sterke vloot, bezat zij minder macht dan genoemde staatshoofden. Zij moest wachten op goede tijden. Die braken kort voor de Eerste Wereldoorlog aan, toen twee krachtige ministers van Marine een navalistische vlootopbouw doordrukten. Hetzelfde lukte kort voor de Tweede een krachtige bevelhebber der Zeestrijdkrachten.

In beide gevallen leidde dit Nederlandse navalisme tot een risicostrategie, een deels Duits concept, maar met Amerikaanse wortels. Sumida heeft er op gewezen (zoals al in de inleiding van dit boek is vermeld) dat dit concept uit de koker van Mahan stamt, maar dat vergelijkingen tussen de Amerikaanse en Duitse variant nog moeten worden gemaakt.[73] Hieronder volgt de eerste.

2.12 De geslaagde Amerikaanse risicostrategie tegen Engeland en Frankrijk

In december 1890 verscheen het artikel 'The United States Looking Outward' van Mahan, een navalistische oproep pur sang.[74] Hij zag de recente Duitse koloniale expansie als bedreigend voor de Amerikaanse expansie die op dat moment nog niet eens was begonnen. Hij beschouwde het als een vergissing van zijn landgenoten dat zij weinig om koloniën gaven. Hij drong er op aan de Hawaï-eilanden te annexeren en op meer grip op het Caraïbisch gebied. Hij leek te zijn bezeten door de vredesstrategie dat zijn land moest meedoen aan het verdelen van de wereld voor het te laat was.

Natuurlijk propageerde Mahan om de, op kustverdediging gerichte, Amerikaanse vloot tot een krachtige slagvloot te transformeren. De geografische afstand tot Europa beschermde het land onvoldoende, waarbij hij de beroerd verlopen oorlog van 1812 tegen Engeland oppoetste.

Welke sterkte moest de nieuwe vloot volgens Mahan bezitten? Het belangrijkste criterium was de politieke machtsbalans in Europa. Of liever, de machtsbalans plus – wat niet zal verbazen gezien zijn omschrijving van *seapower* – geografische omstandigheden. De sterkste vloten in 1890 waren die van Groot-Brittannië en Frankrijk. Twee landen die zeer dicht bij elkaar lagen, maar ver van Amerika. Om de grote afstand gemakkelijker te overbruggen waren steunpunten nabij de Verenigde Staten van waarde. Die bases moesten, besefte Mahan, in de Amerikaanse strategische calculaties worden opgenomen. Maar, zo realiseerde hij zich, zolang hun marines tegen elkaar gericht waren, konden de Britten en Fransen het zich niet permitteren om hun hele vloot tegen de Verenigde Staten in te zetten, alleen al doordat ze hun eigen land dan van bescherming ontdeden:[75]

> In werkelijkheid is het uitgangspunt om de sterkte te calculeren van onze eigen vloot, het zorgvuldig bepalen van de strijdmacht die Groot-Brittannië of Frankrijk waarschijnlijk kan vrijmaken voor operaties tegen onze zeegrenzen, als deze goed verdedigd zouden zijn, zonder hun positie in Europa te verzwakken of hun koloniën en handel al te kwetsbaar te maken.[76]

Mahans gedachte veronderstelde dus een vlootopbouw tegen Frankrijk en vooral tegen Engeland, aangezien dit land de meeste schepen kon vrijmaken. Maar persoonlijk was hij pro-Brits en een belangrijk doel van deze risicostrategie was dat de Amerikaanse vloot een aantrekkelijke bondgenoot werd. Het liefst voor de Engelsen, formeel of informeel. Bondgenoten aantrekken was een tweede route naar onaantastbare *sea-*

power. Maar dan moesten de Verenigde Staten wel iets te bieden hebben: een zeemacht die serieuze steun kon geven aan de mogelijke bondgenoot en die de stabiliteit in bepaalde gebieden kon garanderen. Mahans standpunten vielen goed te verenigen met die van zijn navalistische landgenoten die in Engeland een bedreiging zagen en in een nieuwe slagvloot een waarborg.

De risicostrategie was de kunst om met een minder sterke vloot toch onaantastbare *seapower* te verwerven. De Amerikanen hanteerden bij de bouw van hun machtige slagvloot in de jaren 1890 zo'n strategie. Gegeven de toenmalige politieke machtsbalans dwongen zij met hun vloot en diplomatie de Britten tot een ander standpunt.

Engeland stond in 1898 toe dat de Verenigde Staten de oorlog verklaarden aan Spanje en Cuba onder hun beheer namen. In het verleden zou zij zich minder gemakkelijk bij de rol van toeschouwer hebben neergelegd. Het Britse eskader kruisers in de Caraïben werd volledig overklast, oordeelde de commandant ervan een jaar later. Maar de eeuw dat zijn probleem werd opgelost door een stel slagschepen te sturen was voorbij.

Eind 1899 bonden de Britten verder in. Ze lieten hun scherpe houding varen in hun conflicten met de Verenigde Staten en sloten twee jaar later het *Hay-Pauncefote Treaty*. Hiermee stelden ze hun relatie met dit land veilig, erkennend dat ze ter zee niet tegen de Amerikanen waren opgewassen zolang ze grotere militaire verplichtingen elders hadden. De opbouw van de Amerikaanse risicovloot bereikte langzamerhand het hoogtepunt. Toen de beroemde Britse marineconstructeur Sir William White deze in 1904 met eigen ogen inspecteerde, waren er gelijktijdig 14 slagschepen en 13 pantserkruisers in aanbouw: 'Tussen de kaken van de Amerikaanse competitie kunnen we de scepter van de zeeën niet lang meer vasthouden zonder steun van onze koloniën.'[77] Dat die steun de Britse industriële achterstand kon compenseren is overigens rijkelijk optimistisch...

Vooral door de opstelling van de Verenigde Staten moesten de Britten zich vervolgens neerleggen bij de internationale vrijheid ter zee, waardoor ze hun aanval op Zuid-Afrika niet vergezeld konden gaan door een effectieve handelsblokkade. De Britten erkenden ook de Amerikaanse suprematie over het Caraïbisch gebied, waaruit ze zich rond 1904 strategisch terugtrokken.[78] Zo konden ze zich veilig concentreren tegen Frankrijk plus Rusland en kort daarna Duitsland. Voor de Amerikanen lag het voordeel erin dat zij zich voortaan konden richten op hun andere mondiale mededingers, Duitsland en Japan.

Met hun sterke risicovloot hadden de Verenigde Staten Mahans ideeën verwezenlijkt: welhaast onaantastbare *seapower* tegenover Groot-Brittan-

nië, terwijl hun vloot vanwege zijn sterkte in plaats van een dreiging nu als een aantrekkelijke rugdekking werd beschouwd. In 1911 kwam Mahan op de ideale omvang van een vloot terug:

> Deze zou zo groot moeten zijn, en zijn voorzieningen voor mobilisatie en logistiek zodanig, dat een buitenlandse mogendheid die een oorlog overweegt onmiddellijk angst voelt vanwege het directe gevaar dat deze vloot uitstraalt, tegen het land zelf, of tegen de gebieden die het onder zijn hoede heeft en tegen de handel. Het effect zal afschrikking zijn; en afschrikken is simpelweg een andere vorm van een afleidingsmanoeuvre.
> Dit is aangekondigd, met militaire bondigheid en directheid, als de officiële doelstelling van de Duitse regering in haar nieuwbouwprogramma van 1900: "Duitsland dient een vloot te hebben die zo groot is dat, zelfs voor de sterkste zeemacht, oorlog met Duitsland zodanige risico's met zich meebrengt dat die zijn eigen suprematie in gevaar brengt."[79]

Maar Mahan betreurde hierbij ook iets. De nu onaantastbare Amerikaanse *seapower* kwam in gevaar wanneer Duitsland beoogde hetzelfde te bereiken:

> Ongelukkigerwijs betekent deze doelstelling, als zij op Groot-Brittannië is gericht, dat Duitsland de Verenigde Staten achter zich zal laten als zeemacht.[80]

Op dat moment was de Amerikaanse risicostrategie al niet meer tegen gericht tegen de machtsbalans Engeland-Frankrijk, maar tegen de balans Engeland-Duitsland. En aangezien men nog steeds op vrij goede voet stond met de Britten, vooral tegen Duitsland.[81]

2.13 Definitie risicostrategie op grond van Mahan

Een risicostrategie beoogt dus de internationale machtsbalans te wijzigen via een bijzondere vorm van maritieme afschrikking. Een land wil door middel van zijn vloot een sterkere zeemacht afhouden van oorlog. Van de zwakkere zeemacht moet dan zo'n grote dreiging uitgaan dat de verliezen voor de sterkere onaanvaardbaar zijn.

De zwakkere kan zijn dreiging op twee manieren vergroten. Ten eerste direct en wel door aanzienlijke versterking van de eigen vloot. Ten tweede door indirecte versterking via een andere krachtige zwakkere zeemacht die eveneens tegen de sterkere is gericht. De sterkere zeemacht kan een van de zwakkere verslaan, maar alleen ten koste van

zulke zware verliezen dat hij vervolgens niet meer tegen de andere opkan.

Het slagen van een risicostrategie hangt er vanaf of deze vergrote dreiging voldoende gewicht in de internationale politiek-strategische balans legt. Mahan wees erop dat de Amerikaanse risicostrategie werkte zolang Frankrijk en Engeland tegenover elkaar stonden.

Zijn betoog wordt nauwelijks verstoord door beperkingen van zijn strategie, maar die zijn wel degelijk denkbaar.

Verschuivingen in de politieke machtsbalans kunnen een risicostrategie er onderuit halen, of, omgekeerd, een zeemacht zo'n strategie bezorgen. Dat laatste kan een zwakkere zeemacht plotseling onverslaanbaar maken.

Een risicostrategie is een *force multiplier*, een gevechtskrachtversterker. Anderzijds is dat versterken natuurlijk niet voorbehouden aan een zwakkere zeemacht. De sterkere kan zijn dreiging op dezelfde manier vergroten, via vlootexpansie en steun zoeken bij andere vloten.

Mahans interesse in machtsbalansen leidde ertoe dat hij een strategie formuleerde die zich richtte op de machtsbalans ter zee. Maar zijn fascinatie voor deze balans lijkt gedeeltelijk ten koste te gaan van zijn (in 2.7 besproken) belangstelling voor de meeromvattende balans waarvan zowel *landpower* als *seapower* deel uitmaakte.

Omdat een risicostrategie een politiek doel wil bereiken via afschrikking, berust ze, zoals de Franse zeestrateeg Raoul Castex opmerkte, in laatste instantie op psychologie. Het hangt ervan af of de sterkere tegenstander zich láát afschrikken. Lukt dat niet, dan is een risicostrategie even goed of slecht als de onderliggende strategieën voor het uitvoeren van militaire operaties om de sterkere fysiek in bedwang te houden.

2.14 Von Tirpitz (2): van navalisme tot risicostrategie met defensieve beslissingslag

Mahans Von Tirpitz was de ideale sterke man voor zijn *Kaiser* Wilhelm II, die Duitsland wilde opstuwen in de vaart der volkeren. De admiraal wilde niets liever dan de zeemacht bouwen die de keizer wenste. Al in 1892 gaf Wilhelm II hem persoonlijk opdracht tactieken te ontwikkelen voor slagschepen.[82] Zijn protagonist had daarvoor al uitzonderlijk goede tactieken voor torpedoboten ontwikkeld en wist beter dan wie ook hoe winnend hun kracht kon zijn, maar ook hoe ongeschikt ze waren voor oceanen.

Beiden verdiepten zich in zeestrategie. 'Ik ben nu kapitein-ter-zee Mahans boek niet alleen aan het lezen, maar aan het verzwelgen', schreef *der Kaiser* in 1894, 'Ik probeer het me volkomen eigen ma-

ken.'[83] Verder raakte hij dat jaar zeer onder de indruk van Japan dat met zijn kleine, maar efficiënte vloot snel locale controle ter zee behaalde tegen China en het kolossale land in het nauw bracht.[84] *Seapower über alles*: drie jaar later verkoos hij Von Tirpitz hoogstpersoonlijk als minister van zijn *Kaiserliche Marine* en zorgde dat die uitzonderlijk lang in functie kon blijven, namelijk 19 jaar.[85]

Hobson heeft aangetoond dat Von Tirpitz zijn navalistische ommezwaai al in 1892-1893 maakte.[86] Dit was nog voor er sprake was van een Britse militaire dreiging tegen Duitsland. Die was toen juist gericht tegen de vijanden van Duitsland. Dit weerlegt definitief de Duitse visie, die van Von Tirpitz zelf afstamt, als zouden zijn vergrotingen primair militaire 'antwoorden' zijn, oorspronkelijk op de Franse en Russische vloten en vervolgens op de Britse vloot toen die zich vijandelijk opstelde.

Wat motiveerde de admiraal dan wel? Vanuit de ideologie van Mahans navalisme, zo toonde Hobson eveneens aan, overigens niet als eerste, was Groot-Brittannië de mondiale tegenspeler van Duitsland. Binnen deze ideologie leidde economische rivaliteit – en die werd steeds groter met Engeland – tot militaire. Het ging niet meer om de Franse en Russische vloten, maar om het temmen van de Britse *seapower*. Von Tirpitz ontwikkelde hiervoor geïnspireerd door Mahans ideologie een eigen risicostrategie.

Het doel van Von Tirpitz was onaantastbare Duitse *seapower* door een oorlog voor de Britten te riskant te maken. Belangrijk voor zijn doel was, net als bij Mahan, dat er naast de eigen nog andere anti-Britse vloten bestonden.

Als de Duitse vloot een bepaalde grootte bereikte, zou de Britse, al bleef die duidelijk sterker, de strijd vermijden. Waarom? Een overwinning zou de Britse vloot zo verzwakken, dat die daarna niet meer tegen andere was opgewassen. Het Britse wereldrijk zou daarna ten prooi vallen aan andere landen. Niet alle Duitsers waren hiervan gecharmeerd en vroegen zich af waarom hun vloot zich moest laten afslachten om Frankrijk, Amerika en Rusland meer koloniën te bezorgen. Maar Von Tirpitz introduceerde de term 'risicostrategie' in de overtuiging dat Groot-Brittannië zo'n groot risico niet zou aandurven: het zou neutraal blijven.

2.15 Von Tirpitz (3): risicosterkte voor een defensieve beslissingsslag in de Duitse Bocht

Hoe groot moest de Duitse slagvloot worden om Engeland neutraal te houden? Tweederde (67 procent) van de Britse slagvloot volgens Von Tirpitz. Anders gezegd, de Britse vloot mocht niet meer dan anderhalf

maal zo sterk zijn als de Duitse.[87] Na twintig jaar nieuwbouw moest de Duitse slagvloot 45 slagschepen en 15 pantserkruisers tellen. Tegenover dit zestigtal grote schepen zouden de Britten er dan 90 moeten stellen. Hierbij speelde ook de aanname mee, die veel indruk op de keizer maakte, dat de Britten zo'n sterke vloot niet goed konden bemannen.[88] Deze aanname bleek gaandeweg onjuist, maar de gewenste Duitse sterkte veranderde niet meer.

Die tweederde grootte werd een doel in zichzelf, maar berustte, zoals Hobson heeft betoogd, op een nogal dubieuze interpretatie van situaties uit de zeiltijd. De gedachte was dat bij een verhouding van 10 tegen 7 schepen, de totale overwinning de sterkere er simpelweg 7 kostte. Volgens een, eveneens aanvechtbare, Amerikaanse formule lag dit bij moderne slagschepen anders en verloor de overwinnaar er slechts 3.[89]

Tegen Hobson valt in te brengen dat de 'risicosterkte' spoedig op méér berustte dan een vage interpretatie uit de zeiltijd: een defensieve beslissingsslag op Duitse voorwaarden. Deze slag moest plaats vinden in, of vlakbij, de Bocht van Helgoland, ook wel Duitse Bocht genoemd. Als men de Duitse Noordzeekust volgt vanaf de Nederlandse grens tot aan het eiland Amrum, gaat men eerst oostwaarts en dan noordwaarts. Als men vervolgens van Amrum via een lijn recht door zee terug vaart naar het startpunt, ontstaat een driehoekig zeegebied. 'Das nasses Dreieck', noemden de Duitsers het.[90] Dit is niets anders dan de Duitse kust tot het min of meer centraal daarvoor gelegen eilandje Helgoland. In dit stukje Noordzee waren natuurlijke versperringen als waddeneilanden en ondiepten, en er konden gemakkelijk mijnenvelden worden gelegd. Hier lagen de toegangen tot belangrijke Duitse havens en bases. Van daaruit konden torpedobootjagers onverhoeds opdoemen, terwijl onderzeebootlinies de Britse slagvloot opwachtten (6.2).

Pas op 3 december 1912 tekende de keizer de definitieve beslissing om hier de strijd aan te gaan.[91] Waarom niet eerder? De Duitse vloot was nog te zwak. De eerste Duitse onderzeeboot was bijvoorbeeld pas in 1907 inzetbaar. Ook was veel infrastructuur, zoals fortificaties bij de havens, nog niet gereed. Mede daardoor kon de zeeslag elders ontstaan, in het bijzonder wanneer de Duitse *dreadnoughts* rondom Denemarken voeren.[92] Het Kanaal van Kiel waardoor de vloot door Duitsland zelf van de Oostzee naar de Noordzee kon varen, was namelijk te smal voor zulke slagschepen. De zeer kostbare verbreding werd in 1914 voltooid. De Duitse slagvloot, waarbij het eerste oorlogsjaar aanzienlijk meer torpedobootjagers waren ingedeeld dan bij de Britse, kon nu een defensieve beslissingsslag met vertrouwen tegemoet zien.

Sinds 1907 stond Von Tirpitz bovendien niet meer alleen met zijn vlootverhouding.[93] Vanaf dat jaar beschouwde de Japanse marine een sterkte van 70 procent van de Amerikaanse als het *minimum* om in het

strategisch defensief een gelijkwaardige kans te maken.[94] Zij vertrouwde op geografie, torpedoaanvallen en betere schepen tegen de Amerikaanse overmacht.[95] Tsushima had de meerwaarde van een goed defensief bevestigd. Japan voelde zich tot de Tweede Wereldoorlog aan toe onveilig als zijn sterkte daalde tot 60 procent van de Amerikaanse. Maar overschreed het dat percentage, dan voelden de Amerikanen zich juist weer minder veilig.[96] Britse marinestrategen oordeelden in de jaren 1920 dat de Japanse marine nog juist kon worden verslagen als die 63 procent van de sterkte van de aanvallende Britse bezat.[97]

Maar ondanks hun relatieve sterkte verruilde de Japanse marine reële defensieanalyses niet voor verder gaande pretenties, in de trant van de Duitse risicostrategie, met als doel de Verenigde Staten – hoewel dit land ook rekening moest houden met Europese *fleet-in-beings* – te verlammen tot neutraliteit. Als er in Japan al sprake was zo'n strategie leek die meer op de Amerikaanse. Vele Amerikaanse navalisten, die behalve in de Japanse en de Duitse *seapower* ook een rivaal zagen in de Britse, gingen zelfs verder dan Von Tirpitz. Zij wilden afscheid nemen van hun risicostrategie. Hun ambitie om de grootste marine ter wereld te evenaren werd in 1916 door de politiek aanvaard en was enkele jaren later realiteit.

Ging dit waarmaken van de Amerikaanse droom ook verder dan de droomvloot van Von Tirpitz? Het lijkt erop dat de risicosterkte voor deze volbloednavalist net als bij de Amerikanen een tweede keuze was aangezien meer slagschepen politiek niet haalbaar waren. In 1914 onthulde hij: 'we moeten een even sterke vloot als Engeland hebben. Maar dit enige mogelijke en natuurlijke doel was in de afgelopen twintig jaar onbespreekbaar [...].'[98]

2.16 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (1): geen garantie op een vrije zee

Toen na de Tweede Wereldoorlog de Duitse marinearchieven konden worden onderzocht, vond Jonathan Steinberg een 'Zeer geheim' memorandum uit juni 1897. De op de 15e van die maand als *Staatssekretär des Reichsmarineamtes* (minister van Marine) aangestelde Von Tirpitz schreef hierin onomwonden dat de vlootopbouw voortaan alleen tegen Engeland zou worden gericht: 'De gevaarlijkste tegenstander ter zee voor Duitsland is tegenwoordig Engeland.'[99] Een vloot die de Britse wist te weerstaan, ging hij verder, kon ook tegen de Franse plus Russische op.

Dit was twee jaar voordat de relatie met Engeland ernstig verslechterde vanwege de Britse oorlog in Zuid-Afrika.[100] Achteraf mag men zeggen dat dit bliksemende memorandum schittert door afwezigheid in

Von Tirpitz' memoires. Wel gaf hij daarin als hint dat er vóór 1896 geen aanleiding was voor defensieve maatregelen tegen Engeland[101] en gaf hij onverbloemd toe dat hij in 1895-1896 de Britse *seapower* als het grote obstakel voor de Duitse mondiale expansie beschouwde. De reeds toen begonnen 'Boerenoorlog' in Zuid-Afrika zag hij als een bewijs van de juistheid hiervan.[102]

Zijn Duitse vlootwet voor 1898, die de omvangrijke Franse en Russische vlootbouw krachtig beantwoordde, was in het geheim dus tevens gericht tegen de Britse vloot. Maar toen zijn vlootwet voor 1900 de sterkte verdubbelde tot 38 slagschepen, viel dit alleen nog openlijk uit te leggen als een risicostrategie tegen Engeland, iets wat hij inmiddels hartstochtelijk deed.

Von Tirpitz verdedigde zijn strategie, getrouw de navalistische wortels, als *offensief*: die zou ook de Duitse zeeverbindingen kunnen beschermen. Dat was volgens hem juist het belangrijkste verschil met de kleinere Duitse vloot van voorheen. Die had al bij voorbaat gebogen voor een Britse blokkade door zich te specialiseren in het doorbreken ervan en in kustverdediging. Maar volgens sommige Duitse strategen draaide hij de zaak om: simpelweg door zijn ligging blokkeerde Groot-Brittannië de Duitse zeehandel. Landen vallen niet gemakkelijk te verplaatsen. Von Tirpitz had al in 1907 moeten toegeven – waarschijnlijk vanwege Togo's optreden drie jaar eerder – dat de Britse slagvloot tot een blokkade op grote afstand kon overgaan.[103]

De machtige Duitse slagvloot bleek daardoor al kort na het uitbreken van de oorlog een welhaast nutteloze investering om de eigen economie te beschermen.[104] Had Duitsland zijn eigen zeehandel veilig willen stellen, dan had zijn slagvloot tegen Groot-Brittannië in het offensief moeten gaan. Voor een werkelijk strategisch offensief, betoogden critici later, moest de Duitse slagvloot op haar beurt meer dan anderhalf maal zo sterk zijn om de vijandelijke afdoende te verslaan en om Groot-Brittannië te blokkeren![105] Om dat ook aan de Britse westkust te kunnen doen, had het vaarbereik van de slagvloot vergroot moeten worden, wat niet gebeurde.

Het grootste probleem was een verkeerde interpretatie van *seapower*.[106] Door dit begrip als ondeelbaar te zien, vervaagde voor Von Tirpitz niet alleen het grote belang dat Mahan aan geografie toekende, maar ook de noodzaak om onderscheid te maken tussen de heerschappij over de zeeverbindingen en die ter zee. Hoezeer Philip Colomb, Mahan en Corbett inzagen dat die niet één geheel waren.[107]

Von Tirpitz wist voor, tijdens en na de oorlog een klimaat te scheppen waarin kritiek slecht gedijde. Keizer Wilhelm II wenste vaak meer nadruk op de kruiseroorlog. Op zijn vraag waarom Nelson altijd om fre-

gatten vroeg, reageerde Von Tirpitz met: 'Omdat hij een slagvloot had.'[108] Toch viel niet alle discussie te vermijden. Sommige critici oordeelden dat de Duitse vloot te klein was voor het offensief, maar goed bruikbaar voor een werkelijke defensieve strategie. Een open deur, gezien de reusachtige omvang. Anderen, met name *Vizeadmiral* Karl Galster, waren voorstander van een krachtige kruiseroorlog. Galster stond dicht bij de opvattingen van de politieke gigant uit de tweede helft van de negentiende eeuw, de man die Duitsland tot één groot Rijk had verenigd, Otto von Bismarck.[109] Wat waren deze?

Al voordat er sprake was van een navalistische koers had rijkskanselier Von Bismarck gewaarschuwd dat de eigen overzeese verbindingen alleen ter plekke konden worden beschermd door daartoe geëigende schepen en kruisers, en niet door een grote slagvloot in Duitse wateren. En als die vloot te sterk werd, voorspelde hij, zou Groot-Brittannië steun zoeken bij hun wederzijdse vijand Frankrijk. Hij zag in dat de vrijheid van de zeehandel, ook de Duitse, in wezen werd gegarandeerd door iets anders. De belangrijke marines zouden zich verenigen tegen het land dat deze vrijheid te veel belemmerde, of het nu Frankrijk betrof of Groot-Brittannië. Deze vrijheid van zeehandel was een belangrijke reden dat de Franse blokkade van de Duitse kust in 1870-1871 faalde.[110]

Daarna maakte hun industriële ontwikkeling de Duitsers steeds afhankelijker van voedselimport, doordat de eigen landbouw ondanks de massale emigratie naar de Verenigde Staten de bevolkingsgroei niet kon bijbenen. Von Bismarck voerde een hardhandige politiek van landbouwexpansie om hongersnood ten gevolge van een eventuele Franse zeeblokkade gedeeltelijk tegen te gaan. Onder keizer Wilhelm II was zijn rol evenwel uitgespeeld, waardoor zijn waarschuwingen uit konden komen als waren het profetieën.

2.17 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (2): Engeland zoekt bondgenoten

Hoe kon Von Tirpitz de Britse numerieke voorsprong compenseren? Lag het niet voor de hand om het aantal bestaande anti-Britse *fleets-in-being* te versterken?

> De krachtige [Duitse] vloot is, in mijn opvatting, niet ertoe bestemd om oorlog met Engeland te voeren, maar zal een belangrijke factor zijn om met Engeland op goede voet te blijven. Engeland zal in de toekomst altijd moeten proberen om een coalitie te verhinderen tussen onze vloot en een van de buitenlandse. Zo sterk als de Engelse vloot kan en mag de Duitse vloot niet worden, zolang we een sterk continentaal leger nodig hebben, maar

> ze moet zo sterk zijn, dat ze verenigd met de sterkste vloot van een andere natie aan Engeland het hoofd kan bieden [...] Engeland moet ons niet als vijand, maar gelijkwaardig tegemoet treden.[111]

Aldus een op 13 juni 1900 aan rijkskanselier Zu Hohenlohe gericht schrijven van de Duitse ambassadeur in Parijs, graaf Münster.

Toen de risicostrategie dat jaar definitief werd afgekondigd, was optimisme gerechtvaardigd. Groot-Brittannië werd geconfronteerd met heftige internationale oppositie tegen de Boerenoorlog en met de Russische militaire opbouw in Oost-Azië. Groot-Brittannië was al driekwart eeuw bevreesd voor de Russen, die nog in 1896 bombastisch hadden beloofd de *Royal Navy* schip voor schip te zullen evenaren met een gelijkwaardig of een superieur.[112] Verder was het land in heftige aanvaring gekomen met de Verenigde Staten over de grens met Canada en zeer heftig over de grens tussen Venezuela en Brits Guyana.

Maar de grootste vijand van Engeland was Frankrijk. Hierbij moet worden bedacht dat het omgekeerde niet het geval was aangezien voor de Fransen het Duitse leger het grootste gevaar vormde. Eind 1898 leidde het Fashoda-incident, een koloniaal conflict in Afrika, bijna tot een regelrechte Frans-Britse oorlog. Op nieuwjaarsdag 1899 schreef de 19-jarige Julie Manet, dochter van de impressionistische schilderes Berthe Morisot, in haar dagboek:

> Regen, sneeuw, wind, vreselijk slecht weer, bezoek, diner bij tante Edna. Het jaar begint somber, Geneviève heeft van Valéry, die op het ministerie van Oorlog werkt, gehoord dat we zeker in oorlog zullen raken met Engeland en wel zeer binnenkort. Wat een voorspelling, verschrikkelijk. [...] Wat een ramp zou het zijn als die duivelse Engelsen ons de oorlog verklaarden of ons zouden dwingen hun de oorlog te verklaren, want we kunnen niet eeuwig doorgaan ons door hen te laten vernederen.[113]

Die pessimistische medewerker op het ministerie van Oorlog was de, ook nu nog niet vergeten, dichter Paul Valéry. Hoewel het Franse kabinet al eerder – op 3 november – bakzeil had gehaald omdat het zich ter zee te zwak voelde, duurde de verwijdering met Groot-Brittannië nog jaren.[114] De nieuwbouw van de Franse marine bleef niet minder tegen dit land gericht dan tegen Duitsland.[115] Voor het oog van de wereld was Frankrijk wederom door de knieën gegaan voor de Britse *seapower*.

De Duitse admiraal riep een Britse reactie op die hij niet had verwacht. In de woorden van Christian Rödel: 'Von Tirpitz schiep een fundamenteel anachronisme – een toekomstige vloot die het hier en nu op zo'n

manier beïnvloedde welke elke hoop te niet deed op de toekomst die hij voor deze vloot had voorzien.'[116] Zijn vlootopbouw dwong de Britten om hun *splendid isolation*, zoals ze zichzelf complimenteerden met hun politiek van mondiale aanvaringen, te heroverwegen.

De Britten hadden de grenzen van hun financiële kunnen bereikt en de moeizame oorlog tegen de Boeren had tevens de grenzen van hun militaire kunnen getoond. Voortzetting van de bestaande politiek met een *Three Power Standard*, zoals de navalistische pers eiste, was onmogelijk.[117] Die was daarvoor al onhaalbaar tegenover de Amerikaanse risicovloot! De Britten moesten terug naar een *One Power Standard*. Zij ontliepen het risico door *zelf* snel bondgenoten te zoeken, zoals al in 1902 Japan. Dankzij zijn slagvloot was Japan een aantrekkelijke bondgenoot. Al was deze alliantie aanvankelijk anti-Russisch. Door een jaar eerder, in 1901, de Caraïben aan de Verenigde Staten te laten, kon de Britse vloot zich daar terugtrekken.

Vervolgens slaagden de Britten er zelfs in om de *fleets-in-being* van hun potentiële tegenstanders tot bondgenoten te maken – de Franse vanaf 1904 en zelfs de Russische in 1907. Tsushima veranderde Rusland van een koloniaal gevaar in een inschikkelijke partner. Japan had een Brits probleem opgelost dat de Britten zelf niet meer gewelddadig konden regelen. Helaas voor Duitsland maakte Tsushima ook dat Rusland zijn revaliderende machtsambitie weer op Europa richtte. Tsaar Nicolaas II bleef bezeten van *seapower*. Hij koesterde enige tijd de hoop zijn toekomstige vloot tegen de Brits-Duitse machtsbalans ter zee te richten, maar zijn risicostrategie dolf het onderspit aangezien een landstrijd aan Franse zijde spoedig belangrijker werd.[118]

De Britse samenwerking met Frankrijk en Rusland was mogelijk doordat de drie landen ervoor beducht waren dat het Duitse leger Frankrijk kon uitschakelen. (In navolging van Paul Kennedy heeft Hobson er op gewezen dat vooral de Duitse macht te land de machtsbalans beslissend deed doorslaan.)[119] De Fransen waren er tevens voor beducht dat de Duitse vloot voor het eerst in de geschiedenis sterker werd dan de hunne.[120] Bovendien verkozen na Fashoda vele Franse politici het compromis met Engeland boven een nieuwe vernedering door de Britse *seapower*. De Franse minister van Buitenlandse zaken en de Britse koning Edward VII, groot minnaar van Frankrijk en van Françaises, waren vastberaden om tot overeenstemming te komen. De hartstochtelijke vorst sprak van een *entente cordiale* (innige verbintenis). Zijn wel zeer toepasselijke woorden vonden prompt ingang.

Voor het kil calculerende Britse leger vormde een campagne zij aan zij met de Franse wapenbroeders de gouden kans om zijn positie veilig te stellen tegenover de dominerende vloot. Niet langer was het een verlengstukje daarvan dat werd uitgeschoven op een door de admiraals ver-

kozen kust. De admiraals wilden slechts een *entente cordiale* ter zee. Ondanks hun voortdurende tegenwerking, met name door Jacky Fisher, werd de verbintenis in de landstrijd steeds inniger. In 1911 hoopte de legertop heimelijk het zestal divisies dat zou deelnemen aan de Franse campagne tijdens de strijd te verveelvoudigen tot over de vijftig.[121] Het leger was dus uit rivaliteit met de marine voor hetzelfde bondgenootschap!

Dat bondgenootschap begon met het steunen van elkaars koloniale aanspraken. Een extra stimulans voor de Britten was om Frankrijk maritiem enigszins los te weken van Rusland: als Engeland tegen wil en dank betrokken raakte in het Russisch-Japanse conflict, moest Frankrijk zijn bondgenoot niet te hulp willen komen. Al met al zat er dus wel iets in de propaganda van Von Tirpitz dat veel s*eapower* een land aantrekkelijk kon maken als bondgenoot.

Helaas voor de Duitse admiraal verhinderde de dreiging van het Duitse leger dat zijn vloot een 'aantrekkelijke bondgenoot' kon worden voor belangrijke marines als de Franse en de Russische. Ook de Amerikanen vielen af als steun en toeverlaat, doordat zij de Duitse maritieme expansie als een rivaal voor die van henzelf verkozen te zien. Het oude, vertrouwde Duitse bondgenootschap met Oostenrijk-Hongarije woog hier niet tegen op. Tot overmaat van ramp neigde hun beider bondgenoot Italië steeds meer naar het Franse kamp. Hoewel zijn strategie anti-Britse *fleets-in-being* veronderstelde, ondernam Von Tirpitz vrij weinig om Italië als bondgenoot te behouden en zeer weinig om nieuwe vrienden te zoeken.

2.18 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (3): te zwakke vloot

Na 1907 was de risicostrategie in wezen zinloos. Waarom weigerde Von Tirpitz dit in te zien? Herhaaldelijk had hij oprecht erkend dat hij de heerschappij ter zee niet kon ontworstelen aan Groot-Brittannië.[122] Nog steeds bezeten van de ideologie dat voldoende eigen *seapower* zijn land onaantastbaar maakte, definieerde hij zijn oorlogsstrategie vooral als een beslissingsslag. Hij begon zich blind te staren op sterk genoeg worden voor een beslissingsslag op eigen voorwaarden.

En juist in datzelfde jaar 1907 maakte de pas in dienst gestelde *Dreadnought* alle eerdere slagschepen ouderwets. Dat gold voor alle Duitse slagschepen, die hij met zo veel politieke en economische strijd had laten bouwen, waardoor hij maandenlang van slag was, maar ook, zo besefte hij, voor alle Britse. Boden de nieuwe superslagschepen, hoezeer hun bijna onhaalbaar lijkende financiering hem aanvankelijk de-

primeerde en zijn nachtrustrust kwelde, uiteindelijk geen schone kans om de wedloop met de Britten fris aan te gaan?

Tweederde van de Britse sterkte aan *dreadnoughts*: in zijn ogen bleef de hoop gloren om op eigen kracht een reële kans op succes te hebben in een defensieve beslissingsslag.[123] Waarschijnlijk was deze slag op eigen kracht, hoewel het liefst naast een sterke bondgenoot streed, altijd al Von Tirpitz' doel geweest. Dan was zijn ambitie verwezenlijkt zonder dat hij afhankelijk was van de internationale machtsbalans.

Die afhankelijkheid van de machtsbalans was voor hem slechts een tussenfase zolang zijn slagvloot niet sterk genoeg was om in zijn defensieve positie redelijkerwijs te overwinnen. Er bestond dan kans op een preventieve Britse aanval om de mondiale dominantie te redden. In zijn geestesoog geen onwaarschijnlijk visioen, dat tussen 1904 en 1910 werd gedeeld door een fors deel van de Duitse militaire en politieke top.[124] Maar in 1914 kon hij, als gezegd, een defensieve slag in de Bocht van Helgoland met vertrouwen tegemoet zien.

Wat was de ambitie die hij wilde verwezenlijken? Voorkomen dat de Britten uit 'handelsnijd' de groeiende Duitse vredesstrategie konden ontmantelen door de *Kaiserliche Marine* uit te schakelen.[125] Uiteindelijk moesten ze Duitslands *seapower* zowel economisch als militair slikken of een riskante beslissingsslag aandurven waarin ze hun wereldrijk op het spel zetten. Von Tirpitz' navalistische overtuiging zat zeer diep. De Britten hadden de Eerste Wereldoorlog grotendeels georkestreerd en vochten erin mee om de mondiale ontwikkeling van Duitsland een halt toe te roepen voor het te laat was, zo schrijft hij in zijn memoires, vol grimmige spijt dat ze hun doel hadden bereikt.[126]

Hoewel zijn strategie bij het uitbreken van de strijd vrijwel voltooid was deed hij of dat nog niet zo was, in plaats van de tekortkomingen ervan te erkennen. Zijn risicostrategie had toen het karakter van de aloude *fleet-in-being*strategie, een defensieve vloot om een vijandelijke aanval te ontmoedigen. Von Tirpitz verdedigde deze nieuwe aanpak krachtig tegen rijkskanselier Von Bethmann Hollweg in 1911.[127] Dat was uitgerekend het jaar waarin de Britten – uit angst voor mijnen en onderzeeboten – zijn uitgangspunt voor een beslissingsslag in een defensieve positie definitief tackelden door in het diepste geheim over te stappen op een blokkade op afstand.

Een overstap die Von Tirpitz, zoals gezegd, al vier jaar eerder had voorzien en waarop hij geen antwoord had. Nog tijdens de laatste oefening in vredestijd van de Duitse slagvloot vroeg hij aan de bevelhebber ervan: 'Wat gaat u doen als ze nou niet zouden komen?' Geen van beide mannen wist een behoorlijke oplossing.[128]

Eigenlijk was de overstap al in 1908 gemaakt onder Sir Arthur Wilson die toen de Britse slagvloot in de Noordzee commandeerde.[129] De zaak lag evenwel complex. Zelfs bij Wilson sloeg de twijfel toe. Na oefeningen in de jaren daarna maakte hij zich zulke grote zorgen over het onderzeebootgevaar, dat hij een blokkade op afstand hiertegen niet voldoende achtte. De Duitse onderzeeboten moesten worden opgesloten in de havens. Dan kon zijn geliefde slagvloot bovendien weer veilig de Noordzee op. De Britse premier moest er aan te pas komen om hem duidelijk te maken dat er domweg veel te weinig torpedobootjagers waren voor zo'n nabijblokkade.[130]

Wat hield de blokkade op afstand in? De Britse *Grand Fleet* werd bij Noord-Schotland geposteerd, op de grens van de Noordzee en Atlantische Oceaan. Aangezien ook Het Kanaal, de smalle westelijke toegang tot de Oceaan, gemakkelijk kon worden geblokkeerd, was de Noordzee nu een soort binnenzee waar de Duitse slagvloot maar uit moest zien te geraken. Met de Britse slagvloot zo ver in het noorden had de Duitse slagvloot weliswaar voldoende tijd om zich door Het Kanaal heen te vechten, maar hoogstwaarschijnlijk onvoldoende om daarna terug te keren voordat de *Grand Fleet* de terugweg afsloot.[131]

Uit het ontwijken van een zeeslag vlak bij de Duitse kust kan dan ook niet worden afgeleid dat de *Grand Fleet* geen zeeslag meer aandurfde. Zij zocht hem niet, maar ging hem ook niet uit de weg. Tijdens de wereldoorlog handhaafde zij een extreem hoge staat van paraatheid.

Op 30 oktober 1914 scheef de bevelhebber, Sir John Jellicoe, over de Duitsers:

> Zij kunnen zich er echter niet op verlaten dat zij hun volledige strijdmacht van mijnenleggers en onderzeeboten ter beschikking hebben, behalve als de slag wordt uitgevochten in het zuiden van de Noordzee. Mijn doel zal daarom zijn om de zeeslag te leveren in het noordelijk deel van de Noordzee.[132]

Hij was gereed om de Duitse slagvloot te lijf te gaan wanneer die zijn krachtige defensieve positie achter zich liet door verder de Noordzee op te varen. Dat gebeurde één maal, bij Jutland in 1916. Als een ware *fleet-in-being* slaagde de Duitse vloot er toen in de ongewenste beslissingsslag tegen de *Grand Fleet* te ontwijken, waarbij zij zelfs twee maal uit de muil van de Britse (zee)leeuw wist weg te draaien.

De Britten buitten met hun blokkade hun sterkste pluspunt uit: geografisch overwicht. Dat Duitsland door zijn centrale ligging de Britse slagvloot gesplitst wist te houden van de Russische vloot en zelf tegen één van beide vloten kon concentreren, bood Von Tirpitz slechts een schrale

troost. Ook bij de andere pluspunten van de Britten had hij zich neer te leggen: bondgenoten en meer slagschepen, steeds meer. Want tweederde van de Britse sterkte bleek voor Duitsland uiteindelijk te kostbaar. Eind 1912, toen het Duitse leger uitbreidde, werd besloten om de Duitse 'risicovloot' te verzwakken: in plaats van 67 procent van de Britse marine werd 60 de norm.

De nieuwe norm ontstond door halvering van het aantal slagschepen dat jaarlijks op stapel werd gezet. Bij zijn nieuwe vlootexpansie in mei dat jaar hoopte Von Tirpitz nog dat hij halvering kon voorkomen. Maar een half jaar later, op 8 december, moest hij binnenskamers toegeven dat zijn vloot nog niet tegen de *Royal Navy* opkon. Hierdoor verloor hij veel prestige binnen de militaire en politieke leiding. Tevergeefs probeerde hij de dans te ontspringen met de bewering dat zijn vloot pas over één tot anderhalf jaar gereed zou zijn, dus in 1914. De chef van de generale staf, generaal Helmuth von Moltke, trapte hier niet in. Die concludeerde dat de vloot ook dan te klein zou zijn en dat de op een winnend offensief ingestelde oorlogsplannen daardoor niet afhankelijk waren van versterking van de vloot, maar van de landmacht.[133]

De Duitse militaire top wenste deze versterking van het leger, aangezien de vraag of een grotere oorlog in de nabije toekomst nog wel viel te vermijden, steeds meer werd beantwoord met het fatalistische 'neen'. Dat is niet onbegrijpelijk aangezien er pakweg om de twee jaar een Europese crisis uitbrak. De Duitse generaals beschouwden Rusland, dat zich snel herstelde van de nederlaag tegen Japan en zijn aandacht sindsdien op Europa richtte, als het zwaard van Damocles dat boven hun hoofden hing. Zij verwachtten (nogal pessimistisch) dat ze in 1917 niet meer tegen het Russische leger op zouden kunnen. Duitsland kon de Russische defensie-uitgaven simpelweg niet meer bijhouden. Bovendien hield het Duitse leger er nu rekening mee dat de Italianen niet meer tegen de Fransen zouden vechten, maar zij aan zij met hen. Voor Von Tirpitz was de consequentie dat zijn doelstelling van een onaantastbare vlootbouw tegenover het leger onbereikbaar bleek, al gaf hij de hoop niet op.

Het was, naast de nederlaag in de legertop, in 1912 ook politiek niet meer mogelijk om instemming te verwerven voor voldoende van de, steeds groter wordende, *dreadnoughts*. Ook de *Sozialdemokratische Partei Deutschlands* (SPD) werd steeds groter, had nog steeds weinig op met agressief navalisme, en blokkeerde in de Rijksdag een hoog bouwtempo.[134] Dat kon, omdat zij dat jaar de grootste partij was geworden. De admiraal faalde dus ook in zijn doelstelling om een nationaal alternatief te bieden tegen de opmars van deze partij.

Wel was hij ver gekomen: zijn *Deutscher Flottenverein* telde zo'n 1,1 miljoen leden en aangezien het in ruime meerderheid ging om lidmaat-

schappen van organisaties, lag het aantal werknemers dat erbij werd betrokken enkele malen hoger, ongeveer in dezelfde orde als dat met socialistische sympathieën. Dat er tot 1912 zoveel Duitse *dreadnoughts* waren goedgekeurd, was voor een groot deel te danken aan het maatschappelijke en politieke draagvlak dat deze vereniging creëerde.

Maar gegeven de bouwtijd van deze schepen zou de lagere Duitse 60-procentsnorm na 1915 duidelijk merkbaar worden en de Britse positie daardoor sterker. Von Tirpitz beweerde later ijskoud dat wanneer de oorlog niet zou zijn uitgebroken zijn doel rond 1917 verwezenlijkt zou zijn. Wat zou er dan gebeurd zijn? Toen de nieuwste Britse bouwplannen in het voorjaar van 1914 duidelijk werden, becijferde de Duitse marineattaché te Londen dat zijn land eind 1917 een nog grotere achterstand te wachten stond: 28 voltooide *dreadnoughts* en slagkruisers tegen 51 Britse.[135]

Dit alles zet de traditionele Duitse claim op losse schroeven dat Von Tirpitz de strijd zou aandurven als zijn vloot voltooid zou zijn, nog afgezien ervan dat een operationele strategie ontbrak. Bovendien was het criterium iets anders dan of hij het aandurfde: dat Engeland niet zou durven de oorlog te verklaren.

Verrassenderwijs concludeerde Christian Rödel in 2003, een eeuw later, dat het *de juistheid* van het denken van Von Tirpitz was die de Britten vrees aanjoeg. Daardoor reageerden zij zo ongekend krachtig, verklaarde hij, en niet door hun inzicht in diens strategische tekortkomingen.[136] Juistheid van denken? Kunnen onjuiste Duitse gedachten dan geen vrees inboezemen? Waar het om ging was een zeer sterke Duitse vloot. Ongekend krachtig? De Engelsen reageerden precies zoals ze al ver voor Von Tirpitz deden: ze baseerden zich op de omvang van de vijandelijke vloot (of vloten) en ze wilden, alleen al uit vrees voor invasies, belangrijke zeeslagen niet verliezen. En zoals vaker in het verleden zochten ze steun. Ongekend krachtig? Eind 1914 was het Britse overwicht amper groter dan dat waar Von Tirpitz van uitging. Geen inzicht in zijn strategische tekortkomingen? Dat was het *Duitse* probleem.

Rödel geeft toe dat zijn tekst gereed was toen het boek van Hobson verscheen, dat tot zulke ingrijpende wijzigingen noodzaakte dat hij ervan afzag.[137] Maar hij staat enigszins in een Duitse traditie, die te veel naast buitenlandse inzichten over het navalisme opereert. Hierdoor kan men moeilijk afstand nemen van Von Tirpitz, wiens feilen wel worden herkend, maar onvoldoende geïntegreerd, waardoor zijn risicostrategie te veel buiten schot blijft (9.9).

2.19 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (4): geen pro-Duitse machtsbalans

De risicostrategie slaagde er niet in de maritieme balans ten gunste van Duitsland te wijzigen, integendeel. De maritieme balans bestond in samenhang met de machtsbalans op het Europese continent, niet los daarvan. Het treurige resultaat was dat Duitsland van positie wisselde met het Frankrijk van pakweg 1880: geconfronteerd met een overmacht te land èn in vlootcompetitie met Engeland. Met als extra nadeel dat Engeland nu bondgenoten bezat, van wie de Fransen en Russen kort voor de Wereldoorlog reusachtige vlootbouwprogramma's startten. Vanwege die oorlog kwamen ze goeddeels tot stilstand en werden ze niet door nog omvangrijkere gevolgd. Te beginnen met 1913 werd (weer) meer geld gespendeerd aan de tsaristische marine dan aan de Duitse![138] Was die oorlog niet uitgebroken, dan had de Duitland vanaf 1920 niet één, maar drie zeer machtige tegenstanders ter zee tegenover zich gevonden.

Elke Duitse vlootexpansie om het risico van wederzijdse strijd te verkleinen lokte een Brits antwoord uit dat dit risico vergrootte. Uiteindelijk was de Britse dreiging tegen Duitsland, die zich oorspronkelijk tot enige koloniale wedijver en handelsrivaliteit beperkte, zeker vanaf 1907 ter zee militair zeer reëel.

Binnen de internationale navalistische ideologie, evenwel, speelde admiraal Von Tirpitz het spel volgens de regels. Hij was niet de eerste die probeerde het overwicht van Engeland ongedaan te maken. Elk land dat zich sterk genoegde waande, probeerde onaantastbare eigen vrijheid ter zee te bereiken tegen de Britse vloot, zoals vlak voor hem Frankrijk en Rusland. En vanaf 1916 lukte het de Verenigde Staten definitief.

Maar dat maakt deze ideologie nog niet kerngezond. Het zegt veel dat deze zozeer op zichzelf stond dat de Duitse admiraal niet aandrong op een operationeel plan voor een invasie in Engeland. Het grootste probleem was dat dit navalisme een goede Duitse politieke en militaire strategie in de weg stond, waardoor het Duitse leger Frankrijk en Rusland zag als het ware gevaar, maar de Duitse marine Engeland. Met een wat kleinere vloot had Duitsland veel *seapower* bezeten en kon het waarschijnlijk nog een aantal jaren een aantrekkelijke bondgenoot voor Engeland zijn geweest. De vloot dreef beide landen vlotter en verder uit elkaar dan noodzakelijk.

Ten slotte was Engeland, zacht gezegd, niet ontbloot van navalisme. De beperkte bereidheid van de twee landen om concessies te doen deed hun onderhandelingen mislukken. De Britten onderkenden hun maritieme pluspunten tegen Duitsland. Waarom zagen zij dat land dan zo graag als vijand en reageerden zij na 1907 – of in ieder geval na 1912 – niet met

kalmte uit welbegrepen overwicht? Ook voor de Britse navalisten kon de eigen *seapower* nooit groot genoeg zijn. Buitenlandse dreiging was hèt middel om die af te dwingen. Geen krachtiger zweep dan Von Tirpitz in de hand van de onverzoenlijke Britse Unionistische oppositiepartij om de soms gematigde regeringen te kastijden tot een anti-Duits marinebeleid.[139] In 1912 kwam daar nog bij dat het Duitse leger zijn parate eenheden fors uitbreidde. Deze uitbreiding, hoewel die zoals gezegd ten koste ging van de Duitse vlootopbouw, vergrootte de Britse angst.

De Britse regering van 1914 aarzelde niet om Duitsland de oorlog te verklaren. De reden hiervan was niet het voorkomen van verlamming van de Britse vloot door de toekomstige Duitse, maar de opmars van het Duitse leger door België om Frankrijk uit te schakelen.[140]

2.20 De tekortkomingen van Von Tirpitz' risicostrategie (5): de eigen slagvloot verlamd

Een ander gebrek van de Duitse risicostrategie werd manifest in de Eerste Wereldoorlog: een operationele strategie om met de vloot tegen een blijvend sterkere tegenstander successen te boeken ontbrak, terwijl de Fransen die al eeuwen bezaten.

De samenstelling van de vloot en de operationele strategie van Von Tirpitz waren gefixeerd op maximaal succes bij een beslissingsslag. Als zwakkere *fleet-in-being* kon zij die slag niet offensief zoeken en de admiraal was hier niet voor. Hoewel Duitsland veel *seapower* in het begin van de oorlog razendsnel kwijtraakte, zag hij zijn slagschepen zozeer als de peilers waarop toekomstige *seapower* kon worden geplaatst dat hij ze niet ook wilde kwijtraken. Even wankelde hij naar een offensieve zeeslag, in het nauw gebracht door de kritiek dat de landstrijd beslissend was, wat toekomstige nieuwbouw kon uitsluiten. Deze kritiek kwam in het bijzonder naar voren in een Duits krantenartikel naar aanleiding van het overlijden van Mahan in december 1914. Von Tirpitz werd door de keizer, de rijkskanselier en zijn eigen admiraals teruggefloten, die zoiets als zelfmoord beschouwden.[141]

Maar later in de oorlog blokkeerde deze Duitse admiraal uit vrees voor verliezen pogingen om zo'n operationele strategie zo goed en kwaad als het ging uit te werken. De zeestrijd ontwikkelde zich tot de door de *Jeune École* voorspelde industriële oorlog met onderzeeboten. De technologie was er nu rijp voor. De admiraal weigerde deze strijd te steunen met zware schepen en deed hiermee, ongewild, de andere voorspelling van de *Jeune École* volledig uitkomen dat een kleinere slagvloot onmachtig was. De machtige Duitse slagvloot was en bleef verlamd, even verlamd als een veel zwakkere zou zijn geweest.

Ondertussen werd Duitsland geconfronteerd met een zeeblokkade die steeds veeleisender werd en zijn industrie, economie en uiteindelijk ook voedselvoorziening probeerde te verstikken. Een ware industriële oorlog, die veel harder aankwam dan de handelsblokkades uit de zeiltijd.

2.21 De Amerikaanse en de Duitse risicostrategie: een eerste bescheiden vergelijking

Sumida's woorden indachtig dat de Duitse en Amerikaanse risicostrategieën nog nooit zijn vergeleken, volgt hier een eerste ingetogen poging. Wanneer de Duitse risicostrategie, die op Mahan was geïnspireerd, naast de iets eerdere door de Amerikaan zelf geformuleerde wordt geplaatst, zijn er grote verschillen. Bij Mahans strategie bepaalden de geografie en de Europese machtsbalans de waarde van de eigen 'risicovloot'.

De Amerikaanse risicostrategie ging uit van twee vloten die sterker waren dan de eigen, maar die ver weg in Europa lagen en elkaar vijandelijk gezind waren. Gezien de grote afstand tot Amerika moest een Europese vloot altijd in het strategisch offensief gaan. De Amerikaanse vloot kon daardoor vertrouwen op de kracht van het defensief. De voordelen hiervan werden vergroot doordat de veronderstelde vijand (eerst Engeland of Frankrijk, later Duitsland) slechts een deel van zijn vloot voor dit offensief kon vrijmaken, wilde hij zijn rijk niet op het spel zetten.

De Amerikaanse vloot moest in het defensief sterker zijn, of ten minste even sterk zijn, als de vijandelijke en werd enorm uitgebreid. In de periode 1893-1908, totdat beide landen *dreadnoughts* in dienst stelden, voltooiden de Verenigde Staten zelfs meer *pre-dreadnoughts* dan Duitsland, 25 tegen 24 en bovendien meer grote kruisers, 16 tegen 13.[142] Om de handen geheel vrij te hebben tegen deze Amerikaanse risicovloot, moest een Europese zeemacht eerst zijn andere belangrijke tegenstanders verslaan, wat zware verliezen met zich mee kon brengen.

In principe stond de Amerikaanse benadering operationele strategieën niet in de weg. Verder kon het zeer kleine leger deze maritieme strategie niet verstoren. (Het zou wat anders zijn als het leger bijvoorbeeld werd vergroot met het oogmerk om Canada te ontrukken aan het Britse imperium.) De Amerikanen zagen de waarde in van goede diplomatie. In combinatie hiermee gelukte het hun imponerende vloot om een potentiële 'aantrekkelijke bondgenoot' te worden van Engeland.

Daarentegen moest de Duitse vloot in het strategisch offensief gaan tegen een sterkere tegenstander vlakbij, die door zijn geografische ligging de Duitse zeeverbindingen doorsneed. Deze tegenstander kon zich –

vanwege zijn ligging en zijn effectieve diplomatie – concentreren tegen Duitsland. Het was niet nodig eerst andere tegenstanders te verslaan om dit te bereiken, of het wereldrijk onbeschermd te laten. De Duitse slagvloot kon in het geheel niet aan Mahans wens voldoen sterker te zijn dan de tegenstander.

Duitsland had geen antwoord op deze tekortkomingen. De Duitse slagvloot kon geen aantrekkelijke bondgenoot worden voor een andere. 'Ik blijf bij mijn denkbeeld', schreef Von Tirpitz in zijn memoires, 'dat marine- en alliantiepolitiek elkaar moeten aanvullen; het ene bezit zonder het andere niet de kracht om doorslaggevend te zijn.'[143] Maar zijn memoires tonen ook aan dat hijzelf nauwelijks reducties wilde ten gunste van de Duitse diplomatie. Rond 1910 was een modus vivendi met de Britten denkbaar, maar hij weigerde ze elke vlootreductie (die hij twee jaar later alsnog moest slikken vanwege de expansie van het Duitse leger), terwijl de liberale Britse regering door de oppositie werd gedwarsboomd om tot een vergelijk te komen.[144]

Kortom, Von Tirpitz' vloot poogde zich te veel te ontrekken aan de geografische omstandigheden en aan de Europese machtsbalans. Zijn vloot bezat niet één van de sterke strategische punten van de Amerikaanse. Hoewel uiteindelijk sterker dan de Amerikaanse vloot kon hij de Amerikaanse doelstelling, onaantastbare *seapower* tegenover Engeland, niet evenaren.

De achterliggende reden voor dit falen was het holistisch benaderen van het begrip *seapower* van Mahan, in plaats van na te gaan of van de zes factoren die *seapower* creëren de zwakste voldoende waren weggewerkt. Von Tirpitz vormde zeker geen uitzondering.

Extra materieel voor meer heerschappij ter zee was nu eenmaal niet hetzelfde als extra *seapower*. Dit gold voor de Verenigde Staten, maar nog meer voor Duitsland. Het belang van geografische ligging werd steeds minder scherp gezien. Door de holistische benadering werd economische rivaliteit ter zee niet onderscheiden van militaire, maar er juist aan gelijkgesteld, waardoor voor Von Tirpitz Groot-Brittannië de grootste rivaal werd. Hij was zelfs zo fatalistisch dat in zijn optiek de Britten, om hun dominante mondiale positie niet te verliezen, de industrie en handel van zijn land er wel moesten onderuit halen![145]

Ook voor de Amerikanen was Groot-Brittannië de krachtigste rivaal, maar zij hadden het voordeel dat dit land van confrontatie moest afzien doordat het zijn vloot dicht bij huis moest concentreren. Vervolgens raakten Mahan en de *US Navy* bijna even ernstig geobsedeerd door de Duitse vlootbouw en vredesstrategie, als Von Tirpitz door de Britse. In beide gevallen overtrokken, maar niet binnen het navalisme.

De Amerikaanse risicostrategie was aanvankelijk afhankelijk van de Frans-Britse tegenstelling. Von Tirpitz hoopte eveneens van deze tegen-

stelling gebruik te kunnen maken, maar de sterkte van het Duitse leger ondermijnde zijn strategie. Doordat dit leger een veel wezenlijker gevaar vormde voor Frankrijk dan de Britse vloot, zocht dat land een alliantie met Engeland. Dat hun eigen risicostrategie daardoor niet in duigen viel, hadden de Amerikanen ongetwijfeld te danken aan Von Tirpitz! Zonder hem zou de Britse slagvloot weer mondiaal hebben kunnen optreden, zeker na het wegvallen van de Russische maritieme dreiging. 'Under existing circumstances,' constateerde Mahan in 1910, 'neither Great Britain nor Germany can afford, even if they desire, to infringe the external policy of the United States represented in the Monroe Doctrine.'[146]

Corbett verweet Mahan dat die te weinig aandacht schonk aan de landoorlog en aan allianties met landmogendheden. Inderdaad was Mahan meer gericht op de machtsbalans ter zee. Een gemis dat voor het Amerikaanse navalisme, in dienst waarvan hij primair stond, van weinig belang was, maar het Duitse duur kwam te staan.

Mahans beschrijving van de Duitse vlootbouw had iets fatalistisch. Hij beschouwde deze als een grote bedreiging voor Amerika en Engeland. Hij was niet alleen geïnteresseerd in, maar welhaast geobsedeerd door de verstoring van machtsbalansen. Dit maakte landen met de kracht daartoe in zijn ogen krachtiger en kwalijker dan ze waren. In 1900 zag hij Rusland als het mondiale gevaar, dat in bedwang moest worden gehouden door de 'Teutoonse familie', bestaande uit Engeland, Amerika en Duitsland.[147] Samen met Japan, wel te verstaan, maar toen dit in 1905 het gevaar eigenhandig had bezworen, sprong neef Duitsland als het duveltje uit Mahans doosje omhoog.

Anderzijds bezat hij voldoende inlevingsvermogen om in te zien dat de Duitsers hetzelfde nastreefden als andere zeemogendheden. Voor hem was de Duitse risicostrategie begrijpelijk – elke zeemogendheid diende volgens hem zijn vloot zo op te bouwen dat deze een fundamentele bedreiging kon vormen tegen een vijand die oorlog overwoog – en hij veroordeelde deze niet. Dat Duitsland probeerde zijn *seapower* te beschermen tegen de grootste maritieme rivaal van allen, stond voor Mahan blijkbaar als een paal boven water, evenals dat de Verenigde Staten maritiem rivaliseerden met Duitsland.

Survival of the fittest bleef het gegeven waardoor elk land moest overleven. Mahan de strateeg kon niet over zijn eigen schaduw springen, namelijk Mahan de imperialist met zijn sociaaldarwinistisch wereldbeeld. Het lag in zijn ogen waarschijnlijk voor de hand dat Von Tirpitz die tweevoudige maritieme rivaliteit èn de nadelige ligging ten opzichte van Engeland probeerde te compenseren door een zo sterk mogelijke vloot te bouwen om tenminste zoveel mogelijk dreiging te waarborgen.[148]

2.22 Risicostrategische principes in Frankrijk, Rusland, Japan en Groot-Brittannië

Vlootversterking en bondgenootschappen: deze twee belangrijke elementen van een risicostrategie zaten in de Frans-Russische samenwerking tegen Engeland. De resultaten van hun samenwerking beperkten zich niet alleen tot Europa. Toen tsaar Nicolaas II een gloednieuwe Russische slagvloot begon te concentreren in Oost-Azië, liet de reusachtige afstand niet toe om een even sterke Britse vloot daarheen af te splitsen. Vanwege de Europese machtsbalans moest de Britse slagvloot vanaf de eeuwwisseling grotendeels in Europese wateren worden geconcentreerd. In feite werd de Russische expansie in Azië beschermd door een risicostrategie.

De Britten ondermijnden deze Russische risicostrategie met een recept, dat ze kort daarna herhaalden tegen Von Tirpitz: een bondgenootschap. De Japanse marine werd dermate aantrekkelijk voor ze, dat ze méér wensten dan welwillende wederzijdse neutraliteit, een alliantie. Die wens werd begin 1902 bezegeld met een verdrag.

Japan was door deze alliantie met de sterkste zeemacht plotseling hard op weg naar een Mahanistisch risicoconcept. Dat was echter vooral waardevol om in een oorlog sterker te staan tegen Rusland, want Japan pretendeerde niet zijn tegenstanders tot neutraliteit te intimideren. Wat was er overeen gekomen over oorlog? Artikel 3 van het verdrag bepaalde dat als Engeland of Japan in een gewapend conflict geraakte met één tegenstander, beide landen elkaar niet hoefden te helpen.[149] Kreeg die tegenstander echter steun van een bondgenoot, dan moesten ze elkaar wel te hulp komen. Als de Fransen dus militair ingrepen ten gunste van Rusland geraakten zij in oorlog met Engeland.[150]

Beschermd door de Britse dreiging durfde Japan het twee jaar later te laten aankomen op oorlog met de tsaar. De *Royal Navy* droeg er niet alleen toe bij dat Frankrijk neutraal bleef, maar ook dat de Russen om de Oostzee te beschermen aanvankelijk geen grote overmacht in Oost-Azië wilden concentreren. Engeland bond daardoor zowel de Franse als een groot deel van de Russische vloot. Toen de Russen uiteindelijk besloten de dreiging van de *Royal Navy* in de Oostzee voor lief te nemen, was het te laat. Japan kon de Russische vloten afzonderlijk verslaan.

Het Engelse strategische concept viel, net als het Japanse en Amerikaanse, te combineren met een operationele strategie. Het Britse antwoord op Von Tirpitz benaderde een onverklaarde risicostrategie, maar met een sterkere vloot. De kern van Mahans concept was maritieme dreiging en het Britse antwoord bestond uit het vergroten van de dreiging. Alleen maar de slagvloot te versterken was echter niet voldoende. Een onschatbaar voordeel was dat het Britse leger behoefte had aan de-

zelfde bondgenoten als de vloot. Het liep de vloot dus niet voor de voeten.

Door hun maritieme allianties, hun concentreren bij de Noordzee (dat wil zeggen de eigen 'risicosterkte' vergroten) en hun blokkade slaagden de Britten erin de Duitse slagvloot te verlammen. De dreiging van de Britse slagvloot was te groot om het offensief ertegen te zoeken. Von Tirpitz kreeg een koekje van eigen deeg gepresenteerd. Dat de Britse dreiging Duitsland overigens niet tot neutraliteit dwong, was omdat geen enkele maritieme strategie dat kon.

Er zijn vele vormen en varianten van maritieme strategieën en de meeste daarvan worden eerder omschreven dan van een naam voorzien. Dat gold ook voor de Amerikaanse risicostrategie. Von Tirpitz vond dit woord uit om zijn persoonlijke strategie aan te duiden. Het was de meest expliciete en, via wetgeving op zeer lange termijn, meest consequent in de praktijk gebrachte risicostrategie van allemaal, maar ook de meest ideologische en compromisloze om de tegenstander tot neutraliteit te willen dwingen.

2.23 Corbett ontkracht heerschappij ter zee als almacht (1)

Zowel Mahan als zijn Britse tegenstrever, Sir Julian Stafford Corbett, die van 1854 tot 1922 leefde, bestudeerden de Russisch-Japanse oorlog uitvoerig. Een goed begrip van de latere Nederlandse marinepolitiek – die een Mahan omarmde die door Corbett was beïnvloed – vereist verdere aandacht voor beiden. Zij bestudeerden niet alleen die oorlog, zij waren er in zekere zin zelf mede debet aan:

> de man die geopolitiek voor het eerst systematisch in Japan introduceerde was Manjiro Inagaki, een diplomaat die na zijn studie in Groot-Brittannië als gezant te Spanje diende. [...] In lijn met de opmerkelijke ontwikkelingen op gebieden als vervoer, communicatie, navigatie en wapentechnologie werden tussen de late 19e eeuw en de 20e eeuw theorieën opgesteld over nationale defensie. Japanse politici en militairen hielden er denkbeelden op na die overeen kwamen met de maritieme strategie van Corbett en een filosofie over geopolitiek die was ontleend aan de visie van de Amerikaanse marinehistoricus Alfred Mahan (1840-1914).[151]

Mahan zelf verklaarde dat meer van zijn werken in het Japans werden vertaald dan in enige andere taal. Toen zijn baanbrekende boek in 1896 in een complete vertaling verscheen, schreef zijn gelukkige uitgever 'dat er enkele duizenden exemplaren waren verkocht in zo'n twee da-

gen.'[152] In 1902 kreeg hij een docentschap aan de Japanse marineacademie aangeboden, wat hij afsloeg.[153]

Tijdens deze oorlog beschouwde Corbett Japan als een eilandenrijk dat werd geconfronteerd met het machtige continentale Rusland, zoals Groot-Brittannië vroeger met continentaal Frankrijk. De Japanners zagen dat ook zo.

De zeeoorlogen uit de zeiltijd bestudeerde Corbett tot in detail – wat tot uitvoerige publicaties leidde – en dat maakte deze voormalige advocaat tot de tegenhanger van Mahan. Hij had een zekere minachting voor de nadruk die zijn Amerikaanse collega op het maritieme offensief legde. Hij bleef in zekere zin een advocaat, een die het als zijn roeping zag de zeestrijd te beschermen tegen overtrokken offensieve claims.

Corbetts adviezen waren vooral bestemd voor Britse oren, zoals die van Mahan voor Amerikaanse. Hij brak pas een decennium na de Amerikaan door, rond 1900 toen alle grote mogendheden inmiddels gevangen zaten in de netten van het navalisme, en dan nog in een bescheiden Britse kring. Maar wel een kring die er toe deed. Hij doceerde maritieme strategie in Oxford en aan het *Royal Naval College* te Greenwich. Verder was hij persoonlijk adviseur van de charismatische *First Sealord* 'Jacky' Fisher, de man die de uitdaging van Von Tirpitz pareerde door de Britse vloot tactisch en technologisch te moderniseren met bijvoorbeeld onderzeeboten en de *Dreadnought*. Corbett zag de noodzaak in van het kostbare slagschip. Op verzoek van Fisher verdedigde hij als een ware advocaat de overgang naar dit nieuwe scheepstype tegen de omvangrijke technologische en financiële kritiek binnen de Britse marine, en niet zonder succes.[154]

Het belangrijkste overzicht van zijn strategisch denken is zijn boek *Some Principles of Maritime Strategy*, dat in 1911 het licht zag. Zeker na dit jaar leunde de Britse marine (zonder dit aan de grote klok te hangen) vooral op Corbetts principes en dat bleef zo. Het boek toonde dat hij zich zeer bewust was van zijn overeenkomsten met Mahan, maar nog meer van de verschillen.

Seapower kende grenzen. De grootste kracht van een zeemacht – de vijandelijke economie verzwakken door een zeeblokkade – was onvoldoende tegen een grote landmogendheid. In zijn ogen verwaarloosde Mahan de landstrijd: grote landmogendheden moesten uiteindelijk te land worden verslagen, want daar ligt hun machtsbasis. Mahan onderschatte daardoor het belang van grote invasies en vooral van bondgenoten te land.

Al in het begin van zijn boek liet Corbett er geen enkele twijfel over bestaan dat een marinestrategie een onderdeel is van een overkoepelende militaire strategie met het leger. Het deel van deze gezamenlijke

strategie waarin de zee een rol speelde noemde hij maritieme strategie. Een maritieme strategie omvatte daardoor meer dan een marinestrategie, want die was alleen gericht op de zeestrijd.[155] Hoe belangrijk Corbett dit vond, toont de titel van zijn boek! Met Jomini en Von Clausewitz stelde hij dat de strategische doelstellingen van een oorlog werden bepaald door politici.

Deze politiek-strategische doelstellingen bepaalden ook de aard van de oorlog, concludeerde hij na bestudering van Von Clausewitz. Bij een onbeperkte oorlog vochten landen met man en macht tot het bittere einde. Dat einde kwam pas als één van beide strijdmachten was verslagen. Corbett dacht hierbij aan de Napoleontische tijd toen landen elkaar probeerden te overrompelen of elkaars politieke systeem omver probeerden te werpen.

Een beperkte oorlog was anders van karaker. Het ging dan om een politiek doel dat niet waardevol genoeg was om tot het uiterste voor te vechten, bijvoorbeeld een kolonie of een provincie. Totale militaire uitschakeling van de ander was vaak onnodig om dit te bereiken. Hier lagen kansen voor een zeemogendheid tegen een sterkere landmacht. De Russisch-Japanse Oorlog was zo'n beperkt conflict. De Japanners zouden het hebben verloren als zij hadden geprobeerd om Rusland en alle Russische legers onder de voet te lopen.[156] Iedere lezer van hem wist dat hij daarbij doelde op de ondergang van Napoleons leger in Rusland.

Het niet altijd willen uitschakelen van de vijandelijke hoofdmacht, zeker ter zee, was ketterij voor vele navalisten. In één adem door wreven zij Corbett aan dat hij een oorlog tegen het moderne Duitsland als beperkt zag. Getergd schreef hij dwarsweg over een tekst met deze aantijging: 'Ik heb nooit gesuggereerd dat dit op oorlog met Duitsland slaat.'[157]

Afdalend van militaire strategie naar marinestrategie maakte Corbett op niet mis te verstane wijze duidelijk dat ook voor hem de heerschappij ter zee centraal stond: 'Het doel van de oorlog op zee moet altijd zijn om direct of indirect ofwel de heerschappij ter zee te behalen, ofwel voorkomen dat de vijand die behaalt.'[158]

Desondanks had hij grote problemen met het vereenzelvigen van deze heerschappij – *the command of the sea* – met beslissingsslagen. Zijn visie op de Slag bij Trafalgar was voor velen ondraaglijk ontnuchterend. Deze beslissingslag was niet noodzakelijk voor het behoud van Groot-Brittannië. Waar het om ging, was of de vijandelijke invasievloot destijds Engeland veilig kon bereiken. Om te beginnen betrof het hier niet het eerste Franse invasieplan. Had Frankrijk in voorgaande oorlogen niet keer op keer van zulke plannen moeten afzien, simpelweg doordat de Britten het zeeoverwicht bezaten? Ook in deze oorlog bezaten zij het zeeoverwicht van meet af aan. Het leger van Napoleon had

bijna twee jaar lang tevergeefs aan Het Kanaal gebivakkeerd. Trafalgar vond pas in het derde oorlogsjaar plaats en dan nog omdat Napoleon zijn vloot dit risico opdrong. De victorie bij Trafalgar was slechts een hardhandige bevestiging van de bestaande situatie.

Bovendien was het invasieleger al vóór die zeeslag ver van de kust weggetrokken. Zelfs als het was gebleven, oordeelde Corbett, was een eventuele Britse nederlaag bij Trafalgar niet beslissend geweest. Verreweg het grootste deel van de Britse slagvloot was er niet bij betrokken, zodat het zeeoverwicht hoe dan ook Brits bleef. Mahan verdedigde zich door te zeggen dat niet de Slag bij Trafalgar zelf beslissend was, maar Nelsons campagne tegen de Franse vloot die door deze slag werd bekroond.

In Corbetts ogen was deze campagne vooral belangrijk uit defensief oogpunt. Door de Franse vloot in het Atlantisch gebied te volgen, voorkwam Nelson dat belangrijke Atlantische en Mediterrane gebieden van Engeland en zijn bondgenoten werden aangevallen. Hij beschouwde het als volslagen verkeerd als Nelson alleen maar passief Het Kanaal zelf zou hebben beschermd en als geheel juist dat de vijand door krachtige offensieve stoten werd verzwakt. Corbett beschouwde het eveneens als juist dat Nelson de vijandelijke vloten uiteindelijk gelegenheid gaf zich te verenigen. Dit maakte het mogelijk ze met één slag uit te schakelen. Trafalgar versterkte en verlengde de Engelse heerschappij ter zee.[159]

Corbett was, net als Mahan, een groot voorstander van zeeslagen om de heerschappij ter zee te behalen of te versterken, liefst zo snel mogelijk, maar een groot voorstander die tevens wist en er nuchter op wees dat dit vaak een langdurige aangelegenheid was. De zwakkere zeemacht zou een zeeslag doorgaans pas willen aangaan als hij vooruitzicht had op een zege.[160] Dit gold in het bijzonder voor de beslissingsslag.

De scepsis van Corbett had grote invloed, aangezien hij de operationele instructie hielp opstellen voor de bevelhebber van de *Grand Fleet* in de Eerste Wereldoorlog, Sir John Jellicoe, om weinig risico's te nemen bij een beslissingsslag.[161] Een Britse victorie zou wederom de bestaande heerschappij slechts bevestigen, terwijl een zware nederlaag dit keer misschien het einde ervan kon betekenen.

2.24 Corbett ontkracht heerschappij ter zee als almacht (2): deze exploiteren is wat anders

In een tijd dat velen zich blindstaarden op de schitterende voorzijde van de heerschappij ter zee, het offensief, had Corbett veel oog voor de keerzijde ervan, het defensief. 'Maritieme defensie' definieerde hij zeer ruim, niet alleen als defensie tegen invasies, maar ook als het beveiligen

van de eigen zeeverbindingen.[162] Met deze definitie trad hij in de voetsporen van Mahan. Wie zijn maritieme defensie verwaarloosde, maakte zich kwetsbaar. Daarover waren zij beiden het eens.

Mahan zag zeer duidelijk het belang in van de zeeverbindingen en van de bijbehorende scheepstypen als kruisers, maar aan zijn prioriteit bij de heerschappij ter zee kleefde altijd het gevaar van te eenzijdige slagschipbouw. Hij had zelf aan deze misvatting bijdragen. Slagvloten waren, had hij in 1898 verklaard, 'the only really determinant element in naval war.'[163]

Corbett werd niet moe te benadrukken dat de heerschappij ter zee, *command of the sea*, slechts een middel was, dat zinloos werd als men het doel ervan vergat: het beheersen van de zeeverbindingen. De heerschappij ter zee moest vooral worden gezien als een paraplu waaronder talrijke kleinere oorlogsschepen hun werk konden doen: de exploitatie van de heerschappij ter zee. Daar ging het om. Wat hield deze exploitatie in?

1) Allereerst defensie van eigen land tegen een invasie: verhinderen dat vijandelijke transportschepen hun doel bereikten. Om deze gevaarlijke vijandelijke zeeverbinding onder de duim te houden konden slagschepen essentieel zijn.
2) Verder de controle over de zeeverbindingen in het algemeen. Deze controle werd vooral uitgeoefend door lichtere schepen als kruisers en torpedobootjagers. De controle kon zich richten op het beschermen van de eigen verbindingen of het aanvallen van de vijandelijke.
3) Het overzetten en beschermen van eigen militaire expedities en het aanvallen van die van de vijand.[164] Dit is controle over militaire verbindingen. (Militaire expedities richtten zich doorgaans op bondgenoten en koloniën.)

Het exploiteren van de heerschappij ter zee viel bij Corbett dus samen met het onder controle houden van de zeeverbindingen en daarom noemde hij dit *control of the sea*. Hierbij stonden de slagschepen niet meer centraal, maar de kleinere scheepstypen. Dit onderscheid viel ook terug te vinden in de inzet van de schepen. Om te beginnen waren er de operaties van de slagvloot om de heerschappij ter zee te bevechten (*securing command*). Deze verschilden natuurlijk sterk van de daaropvolgende operaties van de kleinere schepen die de heerschappij ter zee moesten omzetten in controle over de zeeverbindingen (*exercising command*).

Corbett kreeg een helder beeld van wat de heerschappij ter zee van zijn eigen tijd inhield, toen hij de manoeuvres van 1903 op zee meemaakte. Britse eskaders simuleerden hierin twee partijen. Algemene heerschappij ter zee, stelde hij, kon permanent zijn of tijdelijk. De per-

manente, hield in 'dat de vijand niet langer onze zeeverbindingen effectief kan aanvallen en dat hij zijn eigen niet kan gebruiken of verdedigen.'[165] Hij wees er op dat zelfs algemene heerschappij nooit overal tegelijk kon worden uitgeoefend. Daardoor kon een vijandelijke vloot de heerschappij lokaal betwisten (*disputing command*).[166] In gebieden waar dat het geval was, liepen beide partijen groot risico. Een partij die in een betwist gebied een maritieme operatie op touw wilde zetten, probeerde om een overwicht op te bouwen voor de duur van die operatie. Dit (tijdelijk) verlagen van een groot risico naar een meer aanvaardbaar niveau wordt wel 'werkbare zeecontrole' genoemd.[167]

Het lokaal betwisten was de belangrijkste optie voor andere vloten dan de Britse, die niet de heerschappij ter zee konden behalen. Niet tegen Engeland, tenminste. Dat Frankrijk de heerschappij na 1805 moeilijker kon betwisten, daarin lag voor Corbett de waarde van Trafalgar. Maar zelfs Engeland bezat een grote zwakheid! Meer nog dan de heerschappij ter zee was de exploitatie ervan onvolledig en viel dus locaal te betwisten. Deze vormen van betwisten maakte Corbett interessant voor zwakkere marines. Een sleutelrol hierbij speelde het begrip *fleet-in-being*.

2.25 Corbett ontkracht de heerschappij ter zee als almacht (3): de waardevolle fleet-in-being

Een *fleet-in-being* is een oorlogsvloot waarvan, liefst in een specifiek gebied, een dreiging uitgaat zolang deze vloot blijft bestaan. Deze dreiging is vooral gericht tegen het exploiteren van de heerschappij ter zee door de vijand. Maar de dreiging kan ook rechtstreeks tegen die heerschappij gericht zijn door een deel van de vijandelijke slagvloot te binden.[168]

Het gaat doorgaans niet zozeer om een sterkere strijdmacht die dit presteert, maar om een zwakkere. Een *fleet-in-being* probeert vooral de maritieme defensie van de sterkere zeemacht de baas te worden, namelijk door de handelsverbindingen of de militaire verbindingen (zoals invasievloten) te verlammen. Een vloot kan hier soms al in slagen door het ontwijken van de strijd tegen de sterkere slagvloot. Dit geval verschilt dus aanzienlijk van een risicostrategie waarin juist de sterkere de strijd niet meer aandurft.

Het zal niet verrassen dat de offensief ingestelde Mahan een *fleet-in-being* minder waardevol vond dan Corbett. De Amerikaan benadrukte dat zo'n vloot, hoe onmisbaar soms ook, nooit de heerschappij ter zee kon vervangen. In het bijzonder kon de kracht van een kruiservloot '*in-being*' tegen de vijandelijke zeeverbindingen aanzienlijk dalen door de invoering van konvooien.[169] In konvooi varende koopvaardijschepen werden beschermd door oorlogsschepen.

Wèl enigszins verrassend relativeerde Corbett, die wellicht al te gretig de kracht van zo'n kruiservloot tegen Mahan wilde verdedigen, de noodzaak van konvooien. Een oorlog tegen de handel had Engeland in de zeiltijd nooit aan de rand van de afgrond gebracht.[170] Corbett versterkte zo de intense afkeer van de Britse vloot jegens de 'defensieve' konvooien. Hij hield geen rekening met de grotere afhankelijkheid van de zeehandel en het totaal andere marinematerieel in zijn eigen tijd.

Hij kon zich, evenals Mahan, weinig anders dan een kruiseroorlog voorstellen en de operaties tegen de Duitse kruisers in 1914 verliepen overigens grotendeels volgens de lijnen die hij ervoor had uitgezet. Maar de futuristische industriële oorlog *à la Jeune École* met onderzeeboten had meer realiteitswaarde dan hij vermoedde. Toen de Duitsers hiermee Engeland in 1917 naar de rand van de afgrond duwden, bracht het samenbrengen van handelsschepen in konvooien op het nippertje redding.

Waardevoller was het weerwoord waarmee Corbett Mahan aftroefde, dat juist de ultieme kracht van de heerschappij ter zee, de blokkade, steunde op *fleets-in-being*. Wilde men elke haven en haventje met een overmacht confronteren, dan konden er niet veel worden aangepakt. Blokkeren werd dan dweilen met de kraan open. Totale blokkade van de kusten maakte opsplitsing van de sterkste vloot in talloze vlootjes-*in-being* onvermijdelijk. Op veel plaatsen waren die zwakker dan de vijand. Dat was niet erg als ze zich maar snel konden terugtrekken. Zolang dat niet hoefde, zetten zij hun verlammende activiteiten voort. Dat terugtrekken was doorgaans tijdelijk, als ze maar konden terugvallen op een sterke dekkingsmacht van eigen schepen.

Ook in een ander geval kon een *fleet-in-being,* maar nu een geconcentreerde, de beste strategische optie zijn voor de sterkere. Dit was de al genoemde, en door Corbett beïnvloedde, keuze om met de Britse *Grand Fleet* een blokkade op afstand in te stellen zonder al te veel risico's te nemen in een zeeslag.[171] Een keuze die de Duitse slagvloot verlamde.

Het verlammen van de vijand is het wezen van een *fleet-in-being*. Corbett wijdde ook veel aandacht aan de oudste vorm ervan, bescherming tegen invasies. De term werd in 1690 bedacht door de Britse admiraal Torrington, die een invasie in Engeland wilde voorkomen. Zijn slagvloot – hoewel gecombineerd met de Nederlandse! – was zwakker dan de Franse.

Frankrijk verkeerde toen in een unieke positie die geen enkel Europees land later meer zou evenaren, zelfs de Sovjet-Unie niet: het had de sterkste slagvloot ter wereld plus het krachtigste leger in Europa, zo niet ter wereld. Torringtons strategie kwam neer op afschrikking. Het Franse leger moest veilig worden overgezet en dat was niet mogelijk wanneer

zijn vloot aanwezig was – *in being* zoals deze admiraal het uitdrukte. En zolang hij een zeeslag met de oppermachtige Franse slagvloot vermeed, beweerde hij althans, bleef dat zo.

2.26 Mahan de gematigde in Naval Strategy (1): seacontrol voor seapower

Corbetts *Some Principles of Maritime Strategy* zal Mahan weinig nieuws gebracht hebben. Eveneens in 1911 verscheen een werk van de Amerikaan, waaruit blijkt dat hij niet alleen goed op de hoogte was van Corbetts denkbeelden, maar ook dat hij vele ervan had geabsorbeerd of vaak al kende. Mahans nieuwste boek was minder nieuw dan het leek, want het was in hoge mate gebaseerd op de colleges die hij aan het *Naval War College* gaf van 1887 tot 1911. De inhoud vertoont zulke grote overeenkomsten tussen hem en Corbett, dat het aannemelijk is dat de kritiek van de Brit meer hout sneed in de publieke arena, waarin Mahan dingen simplificeerde en werd gesimplificeerd, dan daarbuiten. Hij stond welwillender tegenover zijn Britse collega dan omgekeerd. Hij was Corbett, zo schrijft hij in de inleiding, zeer dankbaar dat die een groot deel van de Britse zeegeschiedenis had ontsloten.

Naval Strategy, de hoofdtitel waarmee dit boek vaak wordt aangeduid, kan iemand op een verkeerd spoor zetten. De volledige titel dekt de inhoud veel beter: *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*. Er valt veel voor te zeggen dat dit boek het beste overzicht van zijn ideeën is. Mahan past de strategische beginselen die Von Clausewitz, Jomini en Napoleon voor de landoorlog hadden geformuleerd toe op de zeeoorlog en pas als hij daarmee niet uitkomt, krijgt de zeeoorlog een eigen karakter.

Om vooringenomenheid zoveel mogelijk te voorkomen bestudeerde Mahan met snijdende inzichten afzonderlijke zeeslagen, campagnes en oorlogen, en daarnaast internationale machtsverhoudingen. Hij schreef over zichzelf in 1907 dat zijn '*critical analysis of the naval campaigns and battles [...] not formal, nor systematic*' was en hij verweet Corbett een jaar later dat die zich te veel liet leiden door theorieën.[172]

Maar Mahan bezat niet het vermogen van Von Clausewitz om uit empirische analyses een overkoepelende theorie af te leiden. Honderden pagina's lang probeerde hij zijn soms grillig uiteen gegroeide opvattingen tot een eenheid te schikken en te snoeien, wat hem, ook in zijn eigen ogen, niet lukte en fysiek en geestelijk uitputte.[173] Een van zijn grootste kenners, Rosinski, toont waar *Naval Strategy* in gebreke blijft. Bij de bijdrage van de geografie aan de oorlog ter zee, bijvoorbeeld, blijft Mahan steken in zeegebieden die voor de Verenigde Staten van

belang zijn, speciaal de Caraïbische eilanden en de eilandenrijken in de Stille Oceaan, maar waarmee de minder aan eilanden gebonden zeestrijd en zeestrategie in Europa niet vallen te verklaren.[174]

Mahans had beslist geen afscheid genomen van het veelomvattende begrip *seapower* uit 1890, maar in zijn *Naval Strategy* beperkt hij zich vooral tot de militaire component ervan, *seacontrol* – waarbij hij in de eerste plaats denkt aan heerschappij ter zee. In het verleden heeft hij, zo verklaart hij, verwarring gesticht door de zeehandel als de rechtvaardiging voor deze controle te zien. Maar Rusland is, ondanks een kleine handelsvloot, het verlies van deze controle aan Japan duur komen te staan.[175]

Doordat Mahans *seacontrol* veel weg heeft van de heerschappij ter zee, betekent het niet hetzelfde als bij Corbett, die met *control of the sea* vooral de exploitatie van deze heerschappij bedoelt. Ook nu nog is Mahans *seacontrol* gemeengoed.[176] Toch bestaat ook nu, een eeuw na Corbett, het gevaar dat een vloot die een hoger niveau van controle wil bevechten, te eenzijdig ten koste van de exploitatie wordt opgebouwd.[177]

Met zijn *Naval Strategy* maakt Mahan duidelijk dat hij het bezit van *seacontrol* niet als zaligmakend beschouwt. Hij onderscheidt hierin drie typen oorlogsvoering: pure landcampagnes, pure zeeoorlogen en gemengde campagnes.[178] Mahan vergelijkt de zee met een reusachtige vlakte, die de continenten omgeeft en verbindt.[179] Hij verbreedt hier waarschijnlijk de gedachte van Von Clausewitz, volgens wie terreinverschillen niet van toepassing waren op reusachtige egale vlakten zoals steppen.[180] De macht van Engeland ligt in het beheersen van deze 'ondeelbare' mondiale vlakte en van de verbindingslijnen erbinnen. Maar Mahan neemt afstand van de opvatting dat de zee maar één heerser kent: *seacontrol* is nooit volledig en kan tenminste plaatselijk worden betwist.[181]

Mahan erkent dat de productiviteit van de zee vergeleken met het land vrij gering is en dat de zee vooral voor transport dient. Hij stelt zeer duidelijk dat Napoleon, wiens machtsbasis te land was gefundeerd, een offensieve strijd voerde en Engeland, ondanks Nelsons overwinningen, in wezen een defensieve.[182]

Zelfs de beslissingsslag bij de Nijl in 1798, waar Nelson de Franse Middellandse Zeevloot vernietigde en daardoor het leger van Napoleon in het Midden-Oosten afsneed, wordt nu door Mahan gerelativeerd. Slechts één jaar later trokken de Fransen het zeeoverwicht in de Middellandse Zee weer naar zich toe door een grote Atlantische vloot daarheen te zenden.[183]

Een van de onevenwichtigheden van het boek is dat de navalistische ideologie niet geheel verdwenen is, bijvoorbeeld – zoals al is beschreven – dat hij zeemogendheden een risicostrategie aanbeveelt en de Duitse vlootbouw in dat kader als onvermijdelijk ziet.

2.27 Mahan de gematigde in Naval Strategy (2): De Russisch-Japanse Oorlog

Naval Strategy is doorspekt met opmerkingen over de Russisch-Japanse Oorlog. Mahans visie hierop was als volgt. De Russen hadden gezondigd tegen het principe van concentratie door niet hun gehele vloot in Azië te stationeren. Tegen deze overmacht zou de Japanse bij voorbaat kansloos zijn geweest.[184] Een sterke Russische *fleet-in-being* in de Oostzee als waarborg bij een oorlog met Engeland kon hem nauwelijks bekoren, want die was toch kansloos tegen de Britse. Hij waarschuwde dat ook de Amerikanen bij een dreigende oorlog tijdig in een van beide oceanen moesten concentreren.

Na het uitbreken van de strijd poogden de Russen hun fout te herstellen door de Oostzeevloot alsnog naar Port Arthur te zenden om zich met de Aziatische vloot te verenigen. Het doel van de Japanners werd nu deze maritieme concentratie voorkomen. Dat deden zij, legde Mahan uit, via de landstrijd! Zij zetten alles op alles om Port Arthur en de daar aanwezige Aziatische vloot in handen te krijgen voordat de Oostzeevloot arriveerde, wat lukte. Hiermee verviel het doel van de Oostzeevloot. Deze mocht echter niet omkeren en moest doorbreken naar Vladiwostok.

De Japanners versperden deze vloot de weg op het smalste punt van de zeestraat tussen Japan en Korea. Deze zeestraat werd daar nog eens gehalveerd door het eiland Tsushima. De Japanners gokten dat de Russen langs de oostelijke helft zouden passeren. Dankzij mist en falende Japanse verkenning lukte dit de Russen bijna, tot een achterop komend Russisch hospitaalschip hun aanwezigheid verraadde.[185] Dankzij radio kon admiraal Togo nog tijdig worden ingelicht. Mahan liet er geen twijfel over bestaan dat de Japanners in het defensief waren.[186] Maar mede doordat hun schepen sneller waren, beletten zij keer op keer de machtige Russische Oostzeevloot door te breken, waarbij deze werd vernietigd.

2.28 Mahan de gematigde (3): fleet-in-beings in 1690 en in de Russisch-Japanse Oorlog

Mahan stelde in zijn *Naval Strategy* dat de Russische nederlaag had kunnen worden voorkomen als de Russen niet nog een grote fout hadden gemaakt. Het was van meet af aan bekend dat de strijd óók om Port Arthur zou gaan. Toch hadden de Russen hun Aziatische slagvloot niet in deze haven zelf moeten stationeren om deze te willen behouden. Marinehavens waren er voor de veiligheid van de vloot en niet omgekeerd. Daardoor verwerd de vloot tot een passieve *fortress fleet*, waarvan het bestaansrecht was zijn eigen haven te verdedigen.

Het hoofddoel, betoogde Mahan, had het bestoken van de Japanse zeeverbindingen moeten zijn. Dat kon door de Russische vloot als een actieve *fleet-in-being* in te zetten en de meest geschikte haven daarvoor was Vladiwostok. Stationering aldaar vergrootte bovendien zowel de kans op behoud van de Aziatische vloot als van Port Arthur. Het Japanse leger had dan tevens ernstige aandacht aan Vladiwostok moeten besteden, waarvoor het niet alleen te zwak was, maar ook de strijd bij Port Arthur gedeeltelijk had moeten opgeven.

Nee, de ware *fleet-in-being* was volgens Mahan de ongeveer even sterke Japanse slagvloot, die Port Arthur blokkeerde. Omdat de Russische *fortress fleet* deze haven niet kon verdedigen tegen het Japanse leger, deden de schepen alsnog een uitbraakpoging naar Vladiwostok. Maar zij moesten terugkeren na een gevecht met admiraal Togo in augustus 1904.

Mahan prees hierin het voorzichtige beleid van Togo, die een beslissingsslag zorgvuldig uit de weg ging om zijn *fleet-in-being* intact te houden! Hierdoor verzwakt zou deze niet meer tegen de naderende Oostzeevloot opkunnen. De Aziatische vloot van de Russen werd, tijdens dit gevecht tenminste, in wezen beschermd door een risicogedachte.

Hier is veel later tegenin gebracht dat als Togo de beslissingsslag tegen de Aziatische vloot had gezocht, de Oostzeevloot, die nog ver weg was, had moeten omkeren doordat er niets meer te verenigen viel.[187] Merkwaardig, omdat dit omkeren hooguit zou gebeuren bij een enorme victorie voor Togo, iets dat absoluut niet zeker was. Wat wel zeker was waren zijn verliezen aan mensen materieel en maandenlange reparaties, temeer omdat de uitgebroken Russische slagschepen in betere conditie verkeerden dan die van de Oostzeevloot te Tsushima en – aantoonbaar – wèl veel schade aankonden.

Juist daarom verweet Mahan de Russische Aziatische vloot dat die zo'n beslissingsslag niet had geforceerd door vaker en hardnekkiger uit te breken! Want zelfs als zij die slag had verloren, had zij via de schade aan Togo's vloot de oorlog kunnen winnen. Togo's idee om het uitschakelen van de Aziatische vloot over te laten aan het leger, was juist.

Mahan ging nog verder. Het zoeken van een beslissingsslag mocht nooit een doel in zichzelf worden. Indien het mogelijk was om, zoals Togo bij het begin van de oorlog had gedaan, de zee te beheersen met licht materieel, verdiende dit de voorkeur. Een slagvloot kon dan intact worden gehouden, liefst tot na de oorlog.[188] Ook in Mahans geheugen stond die kwade 15e mei 1904 gegrift, toen 2 Japanse slagschepen die zich in de nabijheid van Port Arthur waagden, verloren gingen in een mijnenveld. De rest van de oorlog moest Togo er met 4 toe. In wezen propageerde Mahan de blokkade op afstand.

Als Mahan al zo dacht, zal het niet verbazen dat Corbett, die in opdracht van de Britse overheid een grondige – geheime – analyse van deze oorlog maakte, een zeer gunstige visie had op Togo's defensieve strategie.[189] Die van augustus 1904, maar nog meer die bij Tsushima in 1905: niet de beslissingsslag zelf zoeken, maar de vijand laten naderen naar een punt waar hij kan worden onderschept op jouw voorwaarden om dan met maximale concentratie zo beslissend mogelijk toe te slaan. Tsushima was volgens Corbett een beslissingsslag, of beter *werd* een beslissingsslag, juist doordat deze een uitputtende landstrijd wist te voorkomen.

Hoewel hij de waarde van een verdedigende *fleet-in-being* inzag, zette Mahan zich ernstig af tegen wat hij *the extreme school* noemde. Hij dacht hierbij aan de navolgers van admiraal Philip Colomb, wiens in 1890 verschenen studie over de Franse overwinning in 1690 de discussie over een *fleet-in-being* in gang had gezet. Colomb betoogde dat:

> De zee moet worden schoongeveegd van verdedigende schepen of eskaders voordat de volgende stap in maritieme oorlogsvoering, de aanval op grondgebied, kan worden gezet.[190]

Zonder heerschappij ter zee dus geen invasie.[191] Toch moet men dit niet verabsoluteren. Colomb definieerde een *fleet-in-being* als 'a fleet which is able and willing to attack the enemy'.[192] Dit 'able' klinkt zinnig, maar vreemd genoeg verhelderde hij het niet, bijvoorbeeld op welke voorwaarden een verdedigende vloot succesvol kon zijn. In plaats daarvan poneerde hij simpelweg een axioma: 'while descents on territory are common when there is no "fleet in being", they are absent whenever there is a fleet capable of interfering.'[193] Hij beweerde dat de geschiedenis dit leerde. Aanvankelijk neigde ook Corbett hiertoe. Zelfs nadat de Brits-Nederlandse vloot onder Torrington in 1690 door de Fransen was verslagen, stelde die, bleek de resterende dreiging afdoende om een invasie te voorkomen.

Dit alles werd Mahan te gortig en hij betoogde dat de Franse vloot destijds niet daadkrachtig genoeg was geleid. De Fransen hadden de verslagen schepen doortastender moeten achtervolgen en een transportvloot in gereedheid moeten brengen.[194] De Franse admiraal Castex viel Mahan later bij en bevestigde dat zijn landgenoten in 1690 geen duidelijke militaire strategie bezaten, waardoor ze geen transportvloot gereed hadden.[195] Mahan benadrukte uitdrukkelijk dat het bevechten van de heerschappij ter zee niet nodig was voor een invasievloot, maar dat de bescherming van deze vloot slechts een tegenaanval moest kunnen afslaan.

Er valt veel te zeggen voor deze kritiek op Colomb. De *fleet-in-being* van Torrington was succesvol omdat het gevaar waartegen deze Engeland beweerde te beschermen niet bestond. Wanneer een konvooi transportschepen in 1690 de zeilen had gehesen onder dekking van de zegepralende Franse strijdmacht, had de verdediging niet langer passief kunnen blijven. En zou het de zojuist verslagen Brits-Nederlandse vloot dit keer wel lukken tegen de superieure Franse?

De *extreme school* had enkele weken voor de Japanse aanval in 1904 nog betoogd dat alleen al een passief blijvende Russische vloot voldoende was om die te voorkomen. Die passiviteit pakte anders uit: Japanse transportschepen voeren uit. Ze naderden hun doel, Port Arthur, echter niet direct, maar landden aanmerkelijk oostelijker, in de Japanse kolonie Korea. Dat de eerste grote troepentransporten ongemoeid bleven, lag niet alleen aan deze Japanse doortraptheid, maar was ook de schuld van de Russen zelf. Hun vloot bleef passief, want zij mocht niet uitvaren om in te grijpen. Niet enkel uit respect voor de lieve vrede, maar vooral omdat de op oorlog beluste Russische beleidsmakers dachten dat het slagen van deze Japanse daad van agressie het Russische vredeskamp zou verzwakken.[196]

Deze redenen nemen niet weg dat de Japanners van te voren vijandelijke aanvallen op hun troepentransportvloten niet geheel konden uitsluiten, terwijl ze de heerschappij ter zee niet bezaten. Men kan Mahan moeilijk ongelijk geven dat hij hierop wees.[197] Corbett ging hier in mee. In zijn *Some principles* erkende hij ruiterlijk dat de Japanners de heerschappij ter zee niet bezaten en dat het voldoende voor ze was wanneer ze de vijand konden beletten om hun transportschepen aan te vallen.[198] Wel waren ze tijdens de oorlog behoedzaam met het overbrengen van troepen zolang de Russische vloot zich in Port Arthur bevond.

Uiteindelijk oordeelden beide zeestrategen – doordat ze empirische analyse verkozen boven ideologische geschiedschrijving – opmerkelijk eensgezind over 1904 en 1905.

2.29 Samenvattend overzicht

De Fransen realiseerden zich na 1870 dat zij nooit de heerschappij ter zee zouden kunnen veroveren, aangezien hun slagvloot altijd de zwakkere van de Britse zou blijven. Hun antwoord was de *Jeune École* om de Britse zeeverbindingen te teisteren, waardoor de Britse industrie, economie en voedselimport zouden instorten. Kruisers en torpedoboten beloofden goede resultaten in deze *guerre industrielle*. De *Jeune École* had zeker een punt. Zij zag in dat de industriële revolutie Engeland veel afhankelijker van invoer en uitvoer maakte dan in de tijd van de zeilende

vloten. Een handelsoorlog kon het land nu op de knieën brengen, voorheen kon alleen een invasie dat. Dit maakte het minder belangrijk dan in de zeiltijd om de heerschappij ter zee aan de Britten te ontworstelen, wat noodzakelijk was om een invasieleger over te brengen.

Tegen de Britse militaire zeeverbindingen – speciaal invasievloten tegen Frankrijk – hoopten de Fransen met torpedoboten krachtig op te treden. Toen bleek dat de torpedoboten hun belofte niet waar maakten doordat ze te onzeewaardig en te kwetsbaar waren, werd de *Jeune École* rond 1900 gemoderniseerd met pantserkruisers en onderzeeboten.

De *Jeune École* had veel gemeen met het navalisme, een politieke ideologie die rond 1900 door alle grote mogendheden was aanvaard. In navolging van onderzoekers als Shulman en Hobson wordt onder navalisme vooral imperialisme ter zee verstaan. Het toenmalige navalisme zag krachtig maritiem imperialisme als absoluut noodzakelijk voor het voortbestaan van een grote mogendheid. De *Jeune École* ontsproot uit het verlangen het Franse imperialisme ter zee veilig te stellen tegen het Britse. Navalisme omvat zowel het domineren van de vijandelijke zeeverbindingen als het beveiligen van de eigen. Wat betreft het beveiligen was de *Jeune École* hooguit navalistisch wanneer Frankrijk voldoende kruisers bouwde en dat was niet het geval. Haar navalisme was meer indirect: de zeeverbindingen van de Britten zo teisteren dat zij na een nederlaag de Franse verbindingen voortaan ongemoeid lieten.

Het navalisme geraakte evenwel spoedig in de ban van de Amerikaanse zeestrateeg Mahan. Zijn in 1890 geformuleerde concept van *seapower* zag de economische en militaire aspecten ter zee van een land als één geheel. Hij maakte voorlopig een eind aan de discussie of imperialisme ter zee primair op slagschepen of op kruisers moest steunen. Al had Mahan veel oog voor het belang en de kwetsbaarheid van de zeeverbindingen, hij legde vooral nadruk op de heerschappij ter zee via beslissende zeeslagen. Alleen slagschepen konden die winnen, stelde hij. Er werden er mondiaal steeds meer gebouwd. Dit ging ten koste van de invloed van de *Jeune École*, die, net alsof die niet werd gemoderniseerd, door Mahans aanhang blijvend de feilen van de torpedoboot werd nagedragen.

Heerschappij ter zee kwam centraal te staan. De heerschappij ter zee van een land is het product van de sterkte en kwaliteit van zijn vloot, geografische omstandigheden en internationale betrekkingen. Een kenmerk van deze navalistische periode is dat de maritieme strategieën van de grote mogendheden de neiging hadden om doelen in zichzelf te worden. Deze neiging ondermijnde een militaire strategie, dat wil zeggen de overkoepelende strategie van leger en vloot. Voor de Verenigde Staten was dit niet ernstig, omdat hun leger destijds weinig voorstelde en de militaire strategie grotendeels samenviel met de maritieme.

Mahan beschreef in 1890 een andere weg dan de *Jeune École* om met een zwakkere vloot, in zijn geval de Amerikaanse, succes te hebben tegen de Britse. Dit was de risicostrategie: doel was onaantastbare *seapower* voor de zwakkere ter zee. Dit kon door rekening te houden met de internationale machtsbalans. Doordat Groot-Brittannië en Frankrijk elkaars tegenstanders waren, konden beide zeemogendheden hun land niet onbeschermd laten. Zij konden slechts een deel van hun vloot tegen de Amerikaanse vrijmaken. Het ging erom de Amerikaanse vloot zo sterk te maken dat ze tegen dit deel opkon. Dat lukte en Engeland zocht rond 1900 het politieke compromis met de Verenigde Staten en aanvaardde de Amerikaanse hegemonie in het Caraïbisch gebied. Amerika bezat nu onaantastbare *seapower*. Het had een tekort op tactisch niveau, te weinig schepen, op het hogere strategisch niveau weten te compenseren.

Geïnspireerd door Mahans *seapower* probeerde de Duitse minister van Marine admiraal Von Tirpitz hetzelfde. Hij richtte de Duitse vloot echter niet zozeer tegen de machtsbalans tussen Engeland en de Britse tegenstanders, maar direct tegen Engeland. Dit vereiste een grotere vloot die de Britse angst vergrootte. Hoewel Von Tirpitz zijn vloot tot de op één na sterkste ter wereld wist te maken, faalde hij. Hij had te weinig rekening gehouden met de internationale machtsbalans – Engeland verwierf bondgenoten, waarbij de angst voor het Duitse leger de hoofdrol speelde – en met geografische omstandigheden. De Duitse slagvloot kon alleen tegen de sterkere Britse op in de goede verdedigende positie onder de Duitse kust.

Maar helaas moest Von Tirpitz' vloot in het strategisch offensief gaan, wilde die de strijd om *seapower* niet verliezen. Engeland beheerste de toegangen van de Noordzee naar de Atlantische Oceaan. Duitsland werd in de Eerste Wereldoorlog geconfronteerd met een blokkade op afstand. Zijn slagvloot was daardoor niet in staat de eigen Atlantische zeeverbindingen te beschermen en de Britse verbindingen aan te vallen.

Duitsland was zijn mondiale *seapower* kwijt. Het was zeer afhankelijk van de zee, meer dan Groot-Brittannië in de zeventiende en achttiende eeuw, en de zeeblokkade die ook voedsel omvatte verzwakte het steeds meer. Deels hierdoor moest de gemiddelde Duitser in de winter van 1916-1917 met een hoeveelheid voedsel toe die ver onder het bestaansminimum lag. Omgekeerd toonde de oorlog dat Duitsland de meeste successen – en zelfs bijna de overwinning – behaalde op de Britten door een handelsoorlog met onderzeeboten te voeren *à la Jeune École* (6.2 - 6.4). Dit was, Mahan ten spijt, duidelijk een effectievere strategie voor de zwakkere zeemacht. Von Tirpitz was en bleef te veel gebiologeerd door onaantastbare *seapower* door middel van slagschepen.

De Britse zeestrateeg Corbett vond dat Mahan te ver ging in het propageren van *seapower*. De Brit benadrukte dat het behalen van de heerschappij ter zee te veel ten koste ging van de exploitatie van deze heerschappij, namelijk het beschermen van de eigen en het aanvallen van de vijandelijke zeeverbindingen. Ook legde hij meer nadruk op het belang van de landoorlog.

Corbett zag ook het belang in van een *fleet-in-being*. Zo'n vloot probeert vooral de maritieme defensie van een sterkere tegenstander de baas te worden, namelijk door zijn verbindingen te verlammen. Dit kunnen handels- of militaire verbindingen zijn. Het klassieke geval beperkt zich tot het verlammen van invasievloten. Dit kan soms al lukken door de strijd tegen de sterkere vloot te vermijden. Mahan wierp tegen dat het niet nodig was om volledige heerschappij ter zee te verwerven voor een succesvolle invasie. De aanvaller hoefde de verdediger niet vooraf te verslaan. Het was vaak voldoende als het escorte van de invasievloot in staat was om een tegenaanval door de verdediger te weerstaan. Corbett erkende dit.

Mahan publiceerde in 1911 zijn *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, waarin hij beslissingsslagen relativeerde, de waarde van het defensief erkende, evenals de voordelen van een blokkade op enige afstand van de kust met lichtere schepen. Hij toonde hierin dat er behalve grote zuivere zeeoorlogen ook grote zuivere landoorlogen waren en hij relativeerde het verband tussen economie en sterkte van de marine dat zijn begrip *seapower* kenmerkte.

Mahan en Corbett zagen scherp in dat de heerschappij ter zee niet hetzelfde was als de heerschappij over de zeeverbindingen en dat beide noodzakelijk waren. Ten onrechte hebben velen Mahan vereenzelvigd met het eerste en Corbett met het tweede. Dit vereenzelvigen gaat des te makkelijker als men zelf beide zaken onvoldoende kan onderscheiden en juist daardoor er één als essentieel ziet. Deze bijziendheid is waarschijnlijk ongeneeslijk.

De grote test van het navalisme was de Russisch-Japanse Oorlog van 1904-1905. Via de beslissingsslag bij Tushima had de Japanse slagvloot de heerschappij ter zee verworven, het eigen land gered en een landmogendheid verslagen. Voor vele navalisten was dit een bevestiging zonder weerga. De hierdoor versterkte maritieme wedloop werd verder versterkt doordat Engeland in 1905 het slagschip *Dreadnought* op stapel zette, dat alle andere ouderwets maakte, waarna de zeemogendheden in hoog tempo hun eerdere slagschepen vervingen door *dreadnoughts*.

Corbett en Mahan hadden hun theorieën aan de zeiltijd ontleend en bestudeerden deze eigentijdse oorlog om ze te moderniseren. Het is onjuist, zoals vaak wordt beweerd, dat hun strategische opvattingen alleen

het verleden weerspiegelden. Beiden oordeelden over deze oorlog in grote lijnen gelijk. De krachtige Russische *fleet-in-being* werkte wel verstorend, maar niet permanent verlammend op het overbrengen van Japanse troepen. Ook mijnen bewezen hun waarde en daarmee van het defensief onder de kust. Zij kostten Japan 2 van de 6 slagschepen. Kort na deze oorlog zouden onderzeeboten en moderne torpedobootjagers dit defensief aanmerkelijk versterken.

Tsushima toonde de waarde van het strategisch defensief op zee, speciaal in een zeestraat. Deze straat maakte het mogelijk voor de Japanse slagvloot om de uit Europa afkomstige Russische slagvloot te verkennen, vast te houden en de weg te blokkeren. Bij zijn doorbraakpogingen werd de Russische vloot vernietigd.

Uit de Russisch-Japanse oorlog vielen twee verschillende strategische lessen te trekken. De eerste is de al genoemde slagschipbouw en het geloof in de beslissingsslag. De tweede les is Togo's optreden in 1904: het effectief blokkeren van de Russische Aziatische vloot in zijn haven Port Arthur waarbij de Japanse slagschepen op de achtergrond bleven vanwege mijnen, geen beslissingsslag zochten en de dagelijkse controle van de zee overlieten aan vele kleinere schepen. Het lot van de Russische Aziatische vloot werd beslist door het Japanse leger dat deze slagvloot met zijn haven overmeesterde. De aanpak van 1904 bevorderde een nuchtere kijk op de zeestrijd. Beide lessen hadden hun weerslag op de Nederlandse marinestrategie.

Hoofdstuk 3

Navalisme plus realisme: de Nederlandse risicostrategie van 1912-1914

De Nederlandse zeestrategie van 1912-1914 stond in het teken van de hiervoor beschreven actuele gebeurtenissen en concepten uit de internationale zeestrategie. Geen wonder dat men een slagvloot plande. Deze was tegen Japan gericht. De Nederlandse strategie kwam echter zo laat dat ze niet alleen onder invloed stond van het op Mahan geïnspireerde navalisme. Ze stond ook onder invloed van zijn nieuwste boek, *Naval Strategy*, waarin hij, zoals hiervoor is uitgelegd, vele zaken relativeert en de Amerikaanse risicostrategie beschrijft.
Was de door de Koninklijke Marine bedachte variant op zijn risicostrategie haalbaar? Het antwoord geven: de operationele uitvoerbaarheid ervan, ten tweede de 'werkelijke gevechtskracht' van de schepen en ten derde de steun van eventuele bondgenoten, zowel wat betreft welwillendheid als militaire uitvoerbaarheid. Het antwoord luidt neen, want alle drie scoren zwaar ondermaats. Verder maken ze het mogelijk en zinvol om de strategie te vergelijken met de Amerikaanse, de Duitse en, wat verrassend, de Oostenrijkse.

3.1 Mahan in Nederland: Putman Cramer en zijn eisen aan een fleet-in-being

Mahan werd in Nederland geëerd: in 1910 zond de minister van Marine hem dit telegram:

> Gratefully acknowledging the great merits of your famous works on naval history and strategy I beg to accept of myself and the officers of the Royal Netherlands Navy the warmest gratulations with your 70th birthday.
>
> Wentholt, vice-admiral[1]

De aandacht voor zeestrategie liet, uiteindelijk, Nederland niet onberoerd. Begin 1913 verscheen – sinds zeer lange tijd – een veelomvattend boek over het onderwerp: *Inleiding tot de Maritieme Strategie en Zeetactiek*. Of dit boek vooral uit publieke interesse voortkwam is de vraag. Veelzeggend is dat de auteur in de inleiding van zijn boek schrijft dat

het vooral bedoeld is als examenstof voor luitenants-ter-zee der 1e klasse. Deze auteur is Gerhard Joan Wilhelm Putman Cramer, die destijds eveneens deze rang bezat.

Zijn aandacht voor maritieme tactiek vloeide ongetwijfeld voort uit het feit dat er simpelweg nog geen tactische voorschriften waren. De te volgen tactiek stoelde destijds op traditie, aangepast door de commandant van het betreffende eskader. In zijn boek staat zelfs een uitvoerige tactische handleiding voor het richten van torpedo's!

De onderzeeboot acht hij conform de realiteit van 1913 slechts geschikt voor agressieve kustverdediging, maar: 'of zulks echter, in verband met de buitengewone snelheid waarmee dit wapen zich ontwikkelt, nog lang zo zal blijven, mag op goede gronden betwijfeld worden'. Hij gelooft ook dat de steeds beter wordende torpedo een veelbelovende toekomst voor zich heeft. 'In de toekomstige zeeslag' zouden torpedobootjagers en onderzeeboten dan ook 'veel kunnen bijdragen tot het behalen van den overwinning.'[2]

Hoewel hij meer dan Mahan oog heeft voor technologische vooruitgang, blijft Putman Cramer een voorstander van een slagvloot. *Een fleet-in-being* definieert hij als:

> Wanneer een vijand een ernstigen aanval onderneemt tegen het grondgebied van den staat, dan moet men de zwakkere vloot niet uitzenden voor den beslissenden slag, maar haar eene positie doen innemen van waaruit zij zoo lang mogelijk den aanvaller het meesterschap ter zee kan blijven betwisten, dat onmisbaar is om groote ondernemingen of eene handelsblokkade uit te voeren.[3]

En al moet de zwakkere het gevecht natuurlijk aangaan wanneer de vijand zijn overmacht niet goed kan gebruiken, uiteindelijk draait het om de eigen sterkte:

> De gevechtskracht der vloot moet dus zoodanig zijn, dat zij, hetzij de afzonderlijke vijandelijke eskaders, hetzij een eskader dat een transportvloot beschermd, met goede kans op succes kan aanvallen.
>
> Voldoet een vloot niet aan deze primaire eis, dan kan zij nooit een fleet-in-being zijn.[4]

De waarde van een *fleet-in-being* hangt volgens hem af van vier factoren:

> 1e. Van hare werkelijke gevechtskracht.
> 2e. Van haar snelheid en werkingssfeer.

3e. Van de offensieve geest van de bevelhebber.
4e. Van de afstand van de vloot tot de operaties van de vijand of diens communicatielijnen.[5]

'Werkelijke gevechtskracht' staat niet ten onrechte op de eerste plaats en de effectiviteit van marinestrategieën zal ook in *dit* boek hieraan worden getoetst. Deze factoren noemt Putman Cramer in zijn hoofdstuk *Offensieve en defensie strategie*, dat door Mahan geschreven had kunnen zijn. Maar gaandeweg het daaropvolgende hoofdstuk behandelt hij ook de eerdere opvattingen van een *fleet-in-being*.[6] Als men zijn vier factoren bekijkt, bevreemdt het dat hij de *extreme school* nauwelijks bekritiseert, of tenminste duidelijk aangeeft hoe fel Mahan dat deed (2.28). Het ziet er zelfs naar uit, gezien Putman Cramers grote betrokkenheid bij dit onderwerp, dat hier sprake kan zijn van voorbedachten rade (3.6).

Die uitvoerige aandacht voor de *fleet-in-being* is een uitzondering. De *Inleiding tot de Maritieme Strategie en Zeetactiek* is namelijk vooral een soort beknopte kennismaking met strategische beginselen en met enkele strategen. Wat betreft de eigenlijke maritieme strategie is het, zoals de titel al aangeeft, inderdaad een inleiding en dan vrijwel alleen in Mahans *Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*. Corbett werd destijds nauwelijks gelezen in Nederland, maar dit werd gecompenseerd door dit boek dat in veel opzichten dicht bij Corbett staat (zie 2.26).

Putman Cramer geeft Mahans nieuwe boek diepgaand genoeg weer om *Naval Strategy* de bijbel van het toenmalige Nederlandse marinedenken te kunnen noemen. Maar hij geeft *Naval Strategy* beslist te kort weer om zijn eigen boek 'een Nederlandse bewerking van Mahans studie' te kunnen noemen, zoals Henri Beunders doet. [7] Putman Cramer behandelt bijvoorbeeld de geografische basis van *seapower* te beknopt. Zonder deze basis kan *seapower* niet worden begrepen en de maritieme verdediging van Nederlands-Indië in het geheel niet.

Over deze verdediging is Putman Cramer opmerkelijk zwijgzaam. Dit is des te merkwaardiger omdat hij wel veel aandacht besteedt aan een wat minder belangrijk onderwerp, dat sinds 1910 hoog op de militair-politieke agenda stond, de kustverdediging van Nederland.

De Japanse overval op de Russische vloot te Port Arthur stimuleerde het versterken van de Nederlandse kust tegen een Britse of Duitse inval, waarbij, zo meende men, fortificaties nog steeds waardevol waren, omdat die de verovering van deze vlootbasis maandenlang wisten te rekken.[8]

Aangezien het boek van Putman Cramer al op 12 maart 1913 in het *Algemeen Handelsblad* werd besproken, moet het bijna geheel in het jaar daarvoor zijn geschreven. Er was toen een radicale koerswijziging van

de Indische strategie in de maak. Omdat die nog niet definitief en openbaar was, zal hij hebben begrepen – en anders zal het hem duidelijk zijn gemaakt – dat hij niet werd geacht die naar buiten te brengen. Dit vermindert de waarde van zijn boek aanmerkelijk. Achteraf mag men wel zeggen dat het een jaar te vroeg uitkwam.

Putman Cramer besteedt wel veel aandacht aan de Russisch-Japanse oorlog en noemt veel wat van toepassing is op de Indische verdediging, maar opzettelijk losgekoppeld van deze defensie. Zijn selectie van krijgsgebeurtenissen is onmiskenbaar vooral van belang voor Nederlands-Indië, maar hij behandelt ze alsof ze van algemeen internationaal belang zijn en laat het daarbij. De koppeling kan worden hersteld indien men inzicht heeft in de strategie achter de verdediging van Indië. Daarvoor is het noodzakelijk een andere bron aan te boren, de Staatscommissie ter Verdediging van Nederlands-Indië uit 1912. De sprong naar 1912 kan echter pas worden gemaakt nadat is stilgestaan bij enkele verdere gevolgen van Tsushima.

3.2 Van Van Heutsz' onderzeebootvloot (à la Jeune École) tot wéér pantserschepen

De beslissingsslag bij Tsushima gaf Japan problemen met een land dat in 1897 – dus later dan Japan – ook een maritiem koloniaal rijk stichtte. Dat jaar annexeerden de Verenigde Staten simpelweg het koninkrijk Hawaï en het jaar daarop namen zij met militair geweld zowel Cuba als de Filippijnen over van Spanje. Dit maakte Nederland en de Verenigde Staten in beide regio's in zekere zin tot buren.

Sinds 1907 werd Japan door de Verenigde Staten als de belangrijkste potentiële vijand in de Stille Oceaan gezien. De Fransen waren al het jaar daarvoor gaan rekenen en meenden dat Japan desgewenst binnen een maand Frans Indochina (en in ieder geval het deel dat nu Vietnam is) kon overweldigen met 150.000 man. Zij wisten de integriteit van hun kolonie voorlopig te waarborgen door in 1907 een traktaat met Japan te sluiten.

Nederland zag datzelfde jaar af van het streven naar zo'n traktaat uit angst dat Japan iets terug zou vragen.[9] Ook hier sloeg de sympathie voor het kleine dappere Japan geleidelijk om in schrik. Nederlands-Indië was de afgelopen veertig jaar geleidelijk omsingeld. De Fransen namen Indochina in bezit, de Amerikanen de Filippijnen, de Duitsers de ten oosten daarvan gelegen Carolinen en Marianen. Wat betreft de Indische eilanden die niet geheel onder Nederlands-Indische controle stonden, nestelden de Britten zich in het noordwesten van Borneo en de Duitsers zich in de noordoostelijke helft van Nieuw-Guinea. Vóór 1905

was Nederlands vooral beducht dat een grote mogendheid economisch of strategisch aantrekkelijke gebieden zou overvallen (via een *coup de main*) of zelfs zou annexeren. Een in 1906 geformeerde staatscommissie adviseerde nu dat geheel Nederlands-Indië moest worden beschermd tegen beide gevaren.

Aan dat 'geheel Nederlands-Indië' werd ten tijde van de Russisch-Japanse Oorlog en onmiddellijk daarna extra hard gewekt. De escalerende werking van deze oorlog hierop wordt vaak onderschat. Nederland rondde zijn koloniale rijk min of meer af tussen 1904 en 1908. Door ingrijpen op vele plaatsen werden grote delen blijvend onder Nederlands gezag geplaatst, vaak op bloedige wijze. Dat gold zeer zeker voor het pal naast Java gelegen Bali dat pas in 1906 definitief onder Nederlands gezag kwam.

Die staatscommissie werd niet voor niets in 1906 opgericht. Uit de Russisch-Japanse oorlog moest Nederland consequenties trekken. De nooit besliste strijd om het materieel, een torpedovloot of een artillerievloot, laaide weer op. Wie in maart dat jaar wèl durfde te kiezen was de doortastende voorman van de Nederlandse koloniale macht bij uitstek, gouverneur-generaal van Nederlands-Indië J.B. van Heutsz. Hij adviseerde voor de Indische defensie een hoogstmoderne torpedovloot van 18 onderzeeboten! Deze konden bij een aanval over de archipel uitzwermen om de voornaamste gebieden te beveiligen tegen *een coup de main* of een invasie.

Voor verkenning en verdere ondersteuning moesten 32 torpedobootjagers worden gebouwd.[10] Dergelijke schepen bezat Nederland nog steeds niet. Deze keuze hoefde niet duur te zijn, berekende hij, want de zwaardere schepen zouden verdwijnen. Aangezien daarmee weinig gevechtskracht verloren ging, mag men hem wel nageven, was de resulterende krachtige torpedovloot ongetwijfeld een vooruitgang.

De commandant Zeemacht in Nederlands-Indië wierp tegen dat bijna niets bekend was over de tactische waarde van onderzeeboten als defensieve wapens.[11] Was er werkelijk bijna niets over bekend? Of onderzeeboten het wondermiddel waren tegen een kleine, door enkele snelle schepen uitgevoerde, *coup de main*? Moeilijk bewijsbaar, inderdaad, maar tegen een grotere coup, die afhankelijk was van een trage transportvloot, daar viel veel voor te zeggen. Enkele maanden na van Heutsz' advies beoefenden Franse onderzeeboten en torpedoboten met veel succes de verdediging van belangrijke kustgebieden:

> Van de [aanvallende] zeestrijdkrachten werden uitgeschakeld: 5 schepen bij Bizerte, 5 schepen bij Toulon, 16 schepen voor Marseille in de middag van de 31e juli, 25 schepen voor Marseille in

> de ochtend van de 2e augustus, nog zonder rekening te houden met de schepen die waren getorpedeerd voor Algiers op de oefening van 6 augustus, waaraan de onderzeeboten niet deelnamen.[12]

Aldus admiraal Fournier, steunpilaar van de *Jeune École*. De Fransen werden er steeds geruster op dat vijandelijke slagschepen en transportschepen hun kust niet konden naderen.[13] In 1909 voerden hun onderzeeboten meer dan 40 geslaagde 'torpedoaanvallen' uit bij de verdediging van de Bretonse haven Lorient! (Wie kon vermoeden dat Lorient een uiterst belangrijke *Duitse* onderzeebootbasis in de Tweede Wereldoorlog zou worden?)

Maar een hiermee samenhangende oefening in het versperren van een gehele zeestraat, Het Kanaal, bleek tactisch te hoog gegrepen. Verkenning was de zwakke schakel. Een Frans eskader, dat ongetwijfeld voor een Duits speelde, wist de onderzeeboten vrijwel onopgemerkt te passeren, wat in slechts één lanceerpoging resulteerde.[14] Vervangt men 'Het Kanaal' door 'Indische zeestraat', dan ligt de conclusie voor de hand: goede verkenning was absoluut noodzakelijk.

Torpedobootjagers en een pantserschip

Het bleef voorlopig bij een advies van Van Heutsz, want in Den Haag verstreken de zaken traag. De Staatscommissie van 1906 had twee jaar nodig voor een rapport. In het voordeel van de koloniale houwdegen werkte dat de commissie door Willem Rooseboom werd geleid, zijn voorganger als gouverneur-generaal, en die, minstens zo belangrijk, luitenant-generaal buiten dienst van de landmacht was. Het rapport gaf hem goeddeels gelijk: het stelde dat de pantserschepen te klein waren en dat voortaan beter een torpedovloot kon worden gecreëerd.

Maar in die lange tussentijd was inmiddels de bouw goedgekeurd van het pantserschip *De Zeven Provinciën* van 6.530 ton. Het was groter dan de eerdere en vice-admiraal J. Wentholt, sinds 5 augustus 1907 minister van Marine, hoopte op een eskader van 4 nieuwe pantserschepen van ongeveer 7.000 ton tegen de zich ontwikkelende zeemachten van de Verenigde Staten en Japan.[15]

Inzicht in Van Heutsz' voorkeur voor een torpedovloot biedt zijn opmerking over moderne slagschepen, waarvan de marine 'met de hand op het hart' moest erkennen 'dat dergelijke schepen beneden 16.000 à 18.000 ton van weinig waarde zijn'.[16] Deze laatste tonnage was die van de *Dreadnought* en Van Heutsz zag dus zeer goed in hoezeer dit schip eerdere 'zware schepen' devalueerde.

Het voornaamste materiële resultaat van het rapport was de bouw van de eerste Nederlandse torpedobootjagers, de *Wolf*-klasse. Zelfs de

pantserschiplobby meende dat Indië niet meer geheel zonder kon. Het werden er 8 in plaats van de 32 van Van Heutsz.

In de praktijk lag de waarde van deze torpedobootjagers in verkenning, torpedoaanvallen en de bestrijding van andere torpedovaartuigen. In deze volgorde. Wat de beschermde kruisers betreft, die waren voor verkenning tamelijk traag en veelal buiten Indië gestationeerd. In het jaar dat het rapport uitkwam – 1908 – werd een journalist van de *Javabode* uitgenodigd op oefeningen van de marine. De journalist wees er op dat torpedoboten voor verkenning bij de toegangen tot de Javazee te klein en onzeewaardig waren:

> De torpedoboten hebben heel wat gepresteerd, doch tevens getoond voor dusdanig doel te klein te zijn, vooral wat kolenruimte betreft.
>
> Over hun mate van zeewaardigheid voor een taak als de nu verrichte viel bezwaarlijk te oordelen, omdat de actie gezegend was met bijzonder goed en rustig weder. Toch is bij de tot oordelen bevoegden de meening ongeschokt gebleven dat onze torpedoboten veel te klein zijn voor dergelijk werk in volle zee. Bij een beetje wild weer toch zouden ze al niet veel meer dan tien mijl hebben kunnen maken, terwijl nu twintig gevorderd en ook geleverd werd.
>
> Trouwens, hun bestemming is feitelijk het verdedigen van reeden en havens. Gelukkig dat de bouw van destroyers, voor Indië bestemd, niet meer op zich zal laten wachten.[17]

Zijn uitgebreide verslagen werden bovendien in luxe brochurevorm aangeboden aan de abonnees van zijn krant. Toch moet de commissie hebben beseft dat ook deze toekomstige *destroyers* (torpedobootjagers) van de *Wolf*-klasse voor verkenning aan de kleine kant waren: de Indische torpedovloot zou vooral moeten vertrouwen op zes torpedokruisers van 1.500 ton.[18] Daarnaast zouden mogelijk ook onderzeeboten kunnen worden gebouwd.

Die torpedokruisers kwamen er nooit en de eerste onderzeeboot voor Indië, de *K I* (*Koloniën 1*), waarvan de bouw in 1910 werd goedgekeurd, zou er zonder deze aanbeveling ook wel zijn gekomen.

De torpedobootjagers vloeiden voort uit een Indische behoefte. Als aanvallers boven water in Nederland zelf werden – wat tot de Tweede Wereldoorlog niet meer zou veranderen – torpedoboten groot genoeg geacht.

3.3 Imperiale marine en pantserschip

Het rapport van de commissie van 1906, de torpedokruisers en de nieuwbouw verzandden in eindeloze discussies, vóór of tegen een alleen uit torpedomaterieel bestaande vloot en voor of tegen het formeel splitsen van de marine in een Europese en een Nederlands-Indische marine.[19] Het rapport adviseerde dat laatste namelijk eveneens. Nederland zou dan twee vloten bezitten, net als het twee legers bezat. Dit was niet voor het eerst. Al in 1883 meende de toenmalige commandant Zeemacht van Nederlands-Indië dat de tijd hiervoor was rijp was.[20] Door de grote afstand en de verschillende taken van de vloot in Europa en Indië, bestond deze splitsing in wezen al goeddeels. Indien men dit erkende en de organisatie daarop afstemde, zouden effectievere vloten ontstaan.

Deze discussie voor en tegen de ongedeelde 'imperiale marine' zou welhaast eindeloos blijken en tot 1942 herhaaldelijk fel oplaaien. De voorstanders van een imperiale marine spraken doorgaans van de 'Staatse Marine' – ontleend aan de Staatse Vloot uit de glorieuze zeventiende eeuw – om aan te geven dat de vloot slechts de Staat der Nederlanden vertegenwoordigde. De marine en koloniale lobby waren bang dat Nederland bij splitsing even weinig over een Indische marine had te vertellen als het Nederlandse leger over het KNIL.

Een torpedovloot was onwenselijk aangezien deze kleine schepen bijna zeker uitsluitend in Indië zouden worden gestationeerd én worden onderhouden, wat het makkelijk maakte om de marine te splitsen. Bij stationering in Indië zouden ze uiteindelijk, net als het KNIL, voor verreweg het grootste deel door inheems personeel worden bemand, ja zelfs inheemse officieren. Grotere schepen als pantserschepen waren geschikter uit het oogpunt van een Staatse Marine. Hun complexiteit, zowel technisch als wat betreft specialistisch personeel, werkte remmend op het overhevelen van groot onderhoud en opleidingen vanuit Nederland naar de Oost. Hun periodieke aanwezigheid in Nederland maakte ook dat een fors deel van de bemanning Europees was en het korps officieren algeheel.

Het duurde tot begin 1912 voordat de minister van Marine, nog steeds Wentholt, de knoop doorhakte en voorstelde om toch een pantserschip te bouwen. Dit initiatief werd minder hartelijk gesteund dan zijn verjaardagstelegram aan Mahan.

Het ging hier expliciet om een schip dat pretendeerde veel meer te kunnen dan het voor kustverdediging geschikte torpedomaterieel. Maar in de moderne zeestrijd leek het hooguit geschikt als kustverdediger tegen *coup de mains*. Hoewel dubbel zo zwaar bewapend als de gloednieuwe *De Zeven Provinciën*, ging het slechts om een zeer kleine, zwak bepantserde *pre-dreadnought* van 7.600 ton, waarvan de snelheid van 18

knopen – aanvankelijk zelfs 16! – en de bewapening van 4 kanons van 28 cm garandeerden dat dit toekomstige vaartuig door elke *dreadnought* kon worden ingehaald en vernietigd.

Het pantserschip kan, gedeeltelijk, een reactie zijn geweest op de Japanse 'slagkruisers' als de *Tsukuba* en *Ibuki*. Japan bezat 4 van deze schepen die dezelfde taken moesten vervullen als pantserkruisers, maar die zwaarder bewapend waren en daarom te boek stonden als slagkruisers. Dat waren ze in het geheel niet, slechts zwak bepantserde *predreadnoughts* die met hun 21 knopen even snel waren als de *Dreadnought*. Het Britse superslagschip maakte dit viertal achterhaald. Japan bouwde inmiddels *dreadnoughts* en 4 echte slagkruisers...

In een inderhaast belegde protestvergadering op 29 februari te Den Helder namen marineofficieren openlijk afstand van de minister.[21] Onder aanvoering van kapitein-ter-zee J.J. Rambonnet werd aangedrongen op *mini-dreadnoughts* als de Spaanse *España*, bewapend met ten minste 8 kanons van 30 cm. Het zeer openlijke protest, dat de publieke opinie danig opwond, vond een willig oor in het parlement, dat op 7 mei 1912 het voorstel wegstemde. Vice-admiraal Wentholt ging samen met zijn schip politiek kopje onder.

3.4 De Staatscommissie van 1912, of liever, de regeringscommissie voor de vlootwet 1913

Vergeleken met zijn krachteloze voorganger was de nieuwe minister van Marine (ad interim), Hendrik Colijn, niets minder dan een politieke *dreadnought*. Deze voormalige kapitein van het KNIL was een zeer waardevolle adjudant voor Van Heutsz geweest. Hij was al minister van Oorlog en krachtig begonnen de Nederlandse kustverdediging en het Veldleger te moderniseren. Razendsnel wist Colijn de *Staatscommissie ter verdediging van Nederlandsch-Indië* op te richten. Op 5 juni 1912 – hij was nog geen maand minister van Marine – werd het Koninklijk Besluit daartoe uitgevaardigd. Een belangrijke reden was het verlammende evenwicht tussen de voorstanders van een torpedovloot en van een imperiale artilleriemarine te doorbreken.

Het belang van de 'Staatscommissie van 1912' kan nauwelijks worden overschat, omdat die in wezen de strategische basis voor de verdediging van Nederlands-Indië legde tot dit dertig jaar later door Japan werd overweldigd.

De leden van de commissie behoorden tot de militaire top. Voor de marine waren dit de zojuist afgetreden commandant Zeemacht Nederlands-Indië, vice-admiraal A.H. Hoekwater, en de commandant van het eskader aldaar, kapitein-ter-zee W. Naudin ten Cate. Voor het leger waren dit de chef-staf van het KNIL, generaal-majoor J.P. Michielsen en

de chef-staf van het Nederlandse leger, luitenant-generaal C.J. Snijders. Naudin ten Cate maakte later carrière als minister van Marine (ad interim) in 1918 en Snijders zelfs als opperbevelhebber van Land- en Zeemacht gedurende de Eerste Wereldoorlog. Maar ook adjunct-secretaris J.C. Jager, toen niet meer dan luitenant-ter-zee der 1e klasse, bereikte 15 jaar later de hoogste functie binnen de zeemacht als chef van de Marinestaf.

Behalve militairen – die allen direct of indirect ondergeschikt waren aan 'dubbelminister' Colijn van Oorlog en Marine – omvatte de commissie ook vertegenwoordigers van het Indische en Nederlandse bestuur. Vermeldenswaardig zijn S. de Graaff, de latere minister van Koloniën, en secretaris B.C. de Jonge, die het zes jaar later even (en ad interim) tot minister van Marine zou brengen en van 1931 tot 1936 tot gouverneur-generaal. Verder waren het Nederlandse en Indische bedrijfsleven via kopstukken vertegenwoordigd – wat Mahan vredestrategie zou noemen. Deze bundeling met oorlogsstrategie was een schoolvoorbeeld van de toenmalige navalistische aanpak om een breed maatschappelijk draagvlak te funderen. Tot zover leek het, ondanks de participatie van Colijn, wellicht een normale, zij het 'zware' commissie. Maar dat was zij niet.

Het politieke doel van deze Staatscommissie was niet het traditionele rapport, maar een vlootwet in 1913. Met een scheepsontwerp en al. Deze wet moest door de regering nog voor juni dat jaar door het parlement zijn geloodst, aangezien er die maand verkiezingen waren. Het kabinet was dermate sterk vertegenwoordigd in de commissie dat de keuzes direct regeringsbeleid werden. Dit deed Henri Beunders opmerken dat de regering min of meer advies aan zichzelf gaf.[22]

Voorzitter van de commissie werd Theodoor Heemskerk, niet zozeer in zijn functie van minister van Binnenlandse Zaken, maar van premier. Hij wilde af van de traditionele staatscommissies, waarin deskundigen eerst een advies opstelden en pas daarna de politiek aan het woord kwam. Hij wilde de zaak versnellen en stroomlijnen door politici van meet af aan in het debat betrekken en op één koers te brengen. In zijn visie dienden staatscommissies wetgeving voor te bereiden.[23] Voor een Colijn ideaal. Al vanaf 1910 was premier Heemskerk voorzitter van de Staatscommissie voor Kiesrecht, waarin bijna alle partijleiders plus veel kamerleden zitting hadden. Zijn doel was om de Grondwet te wijzigen, maar de tegenstellingen bleken te groot. Falen als wetgever was bij Heemskerk regel, toont zijn biograaf Arno Bornebroek die Colijn ziet: 'als de uitzondering op de overige leden van het kabinet; hij was succesvol.'[24]

Ook 'Colijns commissie' was niet vrij van tegenstellingen. *If you can't beat them, join them*: aangezien minister van Koloniën J.H. de Waal Ma-

lefijt de commissie niet had weten te blokkeren, voelde hij zich gedwongen erin plaats te nemen. De aanschaf van kostbare *dreadnoughts* hing in de lucht. Deze minister van Koloniën vreesde dat de marine het KNIL zou gaan overschaduwen en dat vooral Indië het gelag zou moeten betalen.[25] Voormalig gouverneur-generaal Van Heutsz, verklaard voorstander van onderzeeboten en een stevig leger, weigerde plaats te nemen in deze commissie waarin hij geen vertrouwen had.[26]

Als pleister op zijn wonde, zo leek het, werd De Waal Malefijt hoofd van de financiële subcommissie. Die telde verder de opmerkelijke Anton van Gijn, weliswaar geen minister, maar dan toch thesaurier-generaal van Financiën. De kosten leken in goede handen. Helaas zouden beide mannen ervaren dat de inhoudelijke keuzes evenals de financiële door Colijn werden gemaakt in de andere subcommissie, de technische.[27]

3.5 Uitgangspunten van de militaire strategie der Staatscommissie 1912

De 'prae-adviezen' en de notulen van de vergaderingen van de 'Technische Sub-Commissie' geven inzicht in de ideeën van de Staatscommissie. Deze subcommissie systematiseerde die in haar rapportage, waarvan het eerste deel nog in 1912 verscheen. (Wat betreft strategie voegde het tweede deel uit 1913 hier weinig aan toe. Beide delen werden met aanvullingen en andere stukken in mei 1913 uitgebracht als het officiële rapport van de Staatscommissie. Dit was voor de openbaarheid bestemd en gekuist over de te verwachten vijand.)

Hendrik Colijn zelf zat de eerste vergaderingen van 'zijn' technische subcommissie voor en de notulen maken duidelijk dat de voornaamste keuzes al tegen het einde van de zomer van 1912 werden gemaakt. De eerste vergadering vond plaats op 20 juli 1912. Haastige Hendrik, zou men hem kunnen noemen. Hoe kort in functie hij ook was, op deze eerste bijeenkomst waren enkele 'prae-adviezen' al gereed! Hij wilde dat de Staatscommissie in september definitieve beslissingen nam zodat men in oktober gereed kon zijn.[28]

Dit betekende dat de nieuwe zeer lange termijnstrategie – die in wezen dertig jaar van kracht bleef – plus het bijbehorende vlootplan in verwonderlijk korte tijd, in juli en augustus 1912, moeten zijn vastgesteld. Tijdens de vergaderingen van 14 en 21 september – toen Colijn alvast begon de gewenste slagschepen in Duitsland te laten ontwerpen – konden belangrijke besluiten worden genomen.

Men meende dat Engeland, net als voorheen, nooit zou toestaan dat een *Europese* vijand zich meester zou maken van Indië. Maar de opkomst van Japan, waardoor er een zeer sterke slagvloot in Azië ver-

scheen, maakte een totaal ander defensiebeleid noodzakelijk. Japan werd gezien als 'de meest waarschijnlijke vijand'.

In een verdere toekomst kon dat ook een gemoderniseerd China zijn, al dan niet in combinatie met Japan. In China gistte het, met als inspiratie de Japanse vooruitgang en overwinning op Rusland, en vooruitstrevende krachten hadden het vermolmde keizerrijk omvergeworpen en sinds 1 januari dat jaar vervangen door een republiek. Vele Europeanen geloofden dat voor China de dageraad van een nieuw tijdperk was aangebroken. Mahan had recentelijk betoogd dat het land hiervoor de potentie bezat (2.7).[29] Tot overmaat van ramp, om zo te zeggen, waren Engeland en Japan bondgenoten. Wel wisten Colijn en de zijnen dat deze twee landen in 1911 hadden afgesproken elkaar niet te zullen steunen in een eventuele oorlog tegen de Verenigde Staten. In die zin werkte de Amerikaanse risicostrategie tegen Engeland voortreffelijk.

De vrees van De Waal Malefijt werd bewaarheid, want de nieuwe defensiestrategie luidde: 'De verdediging van Nederlands-Indië tegen een buitenlandse vijand – de bescherming der onzijdigheid inbegrepen – behoort in hoofdzaak door de Zeemacht te geschieden'.[30] Hierbij wilde men naast Java, nogal ambitieus, tevens de rest van Indië verdedigen.

Allereerst definieerde de technische subcommissie de taakverdeling tussen het KNIL en de marine. Men achtte Japan capabel om minstens 100.000 man tegen Java in te zetten en uiteindelijk mogelijk 200.000. Deze zouden het KNIL, zelfs als het de eerste invasiegolf van bijvoorbeeld 40.000 man wist af te slaan, overspoelen. Op de andere eilanden waren de grondtroepen zelfs voor neutraliteitshandhaving doorgaans te zwak. De conclusie was duidelijk: 'De strijd om onze koloniën is de strijd om de beheersing van de zee'.[31] Het KNIL werd hiermee ondergeschikt aan de marine. Het zou deze *Niederwerfung* nooit geheel te boven komen.

Verder moest de taakverdeling tussen de vloot in Indië en de vloot in Nederland worden bepaald: 'Bij de strijdmiddelen te land ligt in Nederland de beslissing; in Nederlands-Indië ter zee.' In Nederland was de situatie dus precies omgekeerd. De hoofdtaak was handhaving van de neutraliteit en als Nederland in oorlog geraakte bleef de hoofdtaak van de marine kustverdediging. Gezien de omvang van de vloten van de omringende landen zou zelfs met *dreadnoughts* 'het meesterschap in de Noordzee te allen tijde onbereikbaar blijven, maar ook onnodig zijn.'[32] Anders gezegd, extra geld kon beter in de landdefensie worden geïnvesteerd. Een andere uitkomst was alleen al niet mogelijk doordat Colijn, als minister van Oorlog, zich hiervoor in een wetsontwerp voor de kustverdediging sinds eind 1910 sterk maakte.[33]

3.6 Uitgangspunten van de zeestrategie der Staatscommissie van 1912

De strategische beschouwingen van de Staatscommissie lezen als een (wat eenzijdige) synopsis uit het enkele maanden eerder gepubliceerde *Naval Strategy* van Mahan.

Allereerst werd de strijd om Indië teruggebracht tot een strijd om de heerschappij ter zee. Dit was een wezenlijk verschil met beveiliging tegen *coups-de-main*, die juist van lokale verdediging uitgingen. Een abstract concept werd nu dus het criterium. De Koninklijke Marine moest sterk genoeg zijn om een goede kans hebben de heerschappij te verwerven.[34] 'Slechts de vloot stelt ons in staat [...] het ogenblik voor de beslissingsstrijd te kiezen.'[35] Maar ook onder gunstige omstandigheden leek een beslissingsslag om de heerschappij ter zee tegen de voltallige Japanse vloot onhaalbaar.

Een oplossing schonk de Amerikaanse risicostrategie, die Mahan vermeldde in zijn *Naval Strategy* en van twee sterkere vloten uitging dan de eigen. Deze strategie was een voortzetting van de al beschreven tegen Engeland en Frankrijk gerichte Amerikaanse risicostrategie uit de jaren 1890. Inmiddels had de Duitse vloot de Franse vervangen als tegenhanger van de Britse (2.12, 2.20). Zolang de Duitse en Britse vloten aan elkaar gewaagd waren, kon geen van beide een bedreiging vormen voor de veel zwakkere Amerikaanse slagvloot. Mits de Amerikaanse vloot maar sterk genoeg was om tegen één van beide vloten op te kunnen, wanneer die de ander in een beslissingslag had weten te verslaan.[36] Op die manier bood één slagvloot preventie tegen twee veel sterkere. Elders in zijn boek liet Mahan doorschemeren dat hij beducht was voor een Duitse zege, geen Britse, gegeven de inmiddels goede betrekkingen met Engeland.[37]

Nu waren er in de Pacific eveneens twee sterke slagvloten aan elkaar gewaagd, de Japanse en de Amerikaanse. Als de Nederlandse slagvloot maar sterk genoeg zou zijn om de balans naar een van beide partijen te doen doorslaan, zou Japan het risico niet durven nemen van een oorlog tegen Nederland.[38] Hierdoor zou Nederland tevens aantrekkelijk zijn als bondgenoot voor de Verenigde Staten. Een voordeel was dat de Britse vloot de Japanse conform een aanpassing van het bondgenootschap in 1911 dan niet direct zou steunen.[39]

De vraag in hoeverre de Nederlandse *fleet-in-being* een geloofwaardige dreiging vormde, hing, om te beginnen, af van de strategische principes volgens welke deze werd ingezet. Het concentreren van de eigen strijdmacht was essentieel:

> De gehele voor operatief optreden bruikbare hoofdmacht moet verenigd ageren. Alleen dan zal er kans zijn in den beslissingsstrijd te overwinnen en zelfs op een overmacht voordelen te behalen.[40]

De subcommissie was dus realistisch genoeg met een Japanse overmacht rekening te houden, waarbij zij – conform Mahan – de beslissingsslag wilde zoeken op de meest gunstige voorwaarden:

> Maar de keuze van de plaats en het tijdstip, waarop een beslissende slag zal worden aangenomen, wordt niet bepaald door overwegingen van internationaal recht, doch uitsluitend door strategische factoren.

De hierop volgende zin stamt bijna letterlijk uit *Naval Strategy*:

> In 't bijzonder wanneer tegen belangrijke overmacht moet worden opgetreden, kan het nodig zijn de beslissingsstrijd aanvankelijk te vermijden en te trachten door onverhoedse offensief-stoten partiële voordelen te behalen om de tegenpartij te verzwakken.[41]

Dit realisme vertaalde zich ook in het scheepsontwerp:

> Onze artillerieschepen zullen over ene snelheid kunnen beschikken, welke die van de vijandelijke pantserschepen minstens evenaart en zo mogelijk overtreft, opdat het de vijand niet mogelijk zal zijn onze schepen te dwingen om de strijd met een numeriek sterkere macht van slagschepen te aanvaarden, maar zij in staat zullen zijn deze strijd althans tijdelijk te ontwijken [...].[42]

Een toenmalige criticus – en wel W.R. de Greve die van 1916 tot 1918 het KNIL zou commanderen – verwoordde het grootste probleem voor Nederland hierbij: 'die zeeslag moet onze vloot ook tegen een sterkere aanvaarden, wil zij meester blijven in de zeeën van de archipel, wil zij werkelijk geheel Indië verdedigen.'[43] Zelfs als men deze laatste navalistische pretentie opgaf, mag men hier aan toevoegen, kon men bij een aanval op Java niet anders.

Daarnaast werd ook de kans op een nederlaag in een beslissingsslag door de subcommissie onderkend: 'Heeft de vijand de heerschappij ter zee verworven en onze vloot vernietigd, dan is hij ook in staat een landingsleger aan te voeren en te doen landen.'[44] De overmacht kon zelfs zo groot zijn, dat de heerschappij ter zee van meet af aan niet haalbaar was, waarmee men dacht aan een alliantie tussen Japan en een zich moderniserend China.[45] Verder constateerde men dat een grote mo-

gendheid pas zou aanvallen bij vrij grote zekerheid 'zonder door een machtige interventie gestoord te worden.'[46]

Voor de marine was het van het grootste belang om na een nederlaag een deugdelijk beveiligde operatiebasis te hebben.[47] Men kan zeggen dat dit een wijsheid van alle tijden is, maar Mahan had recentelijk het belang ervan benadrukt – havens waaruit de vloot veilig kon opereren waren volgens hem wat forten voor het leger waren – en natuurlijk was het lot van Port Arthur een duidelijke waarschuwing. Hierdoor had ook de marine er belang bij dat het KNIL geen politieleger werd. Dit leger, hoewel er op werd bezuinigd, moest een (hopelijk uitgedunde) invasiemacht op West-Java proberen te weerstaan en de vlootbasis beschermen.

De strijd om de vlootbasis ging – zoals gewoonlijk – tussen de keuze van het KNIL, Tandjong Priok, omdat dit op West-Java lag waar het leger zich wilde concentreren, en de keuze van de vloot, Soerabaja op Oost-Java.

Het KNIL zou in 1913 met een interessante derde oplossing komen. Straat Soenda, de tussen Java en Sumatra gelegen zeestraat, kon veel beter worden beveiligd dan beide havens. Achter gefortificeerde eilandjes moest een moeilijk in te nemen basis worden gebouwd en als die toch werd bedreigd, kon de vloot zich altijd terugtrekken naar de Indische Oceaan. Voor de verdediging van de benodigde fortificaties was het ondergeschoven KNIL onmisbaar en dat die letterlijk ten koste gingen van één slagschip, nam het leger zeer gaarne voor lief. Maar voor de vloot was dit financiële offer te groot.[48]

Maar het realisme over een beslissingsslag kende zijn grenzen: 'tot dien strijd zal de vijand slechts dan besluiten, indien hij onze vloot met een grote overmacht daartoe zal kunnen dwingen.'[49] Tot dan liep Indië blijkbaar weinig risico. Waarom was deze overmacht volgens de subcommissie noodzakelijk?

> Algemeen acht men zodanige overbrenging van troepen [...] slechts dan mogelijk, wanneer de beschermde vloot of vloten die des verdedigers van te voren hebben onschadelijk gemaakt; met andere woorden wanneer de aanvallende scheepsmacht het onbetwiste meesterschap ter zee zal hebben bevochten.[50]

Putman Cramer geeft hiervan in zijn boek historische voorbeelden. 'Daarom kan het als een axioma aangenomen worden', concludeert hij, 'dat nooit tot ene grote gecombineerde onderneming overgegaan zal worden, alvorens de zee vrij is.'[51] Zijn krachtigste voorbeelden zijn Amerikaanse voorzichtigheid bij de invasie van Cuba in 1898 (waarbij

zich opeens beriep op *eerder* werk van Mahan dan *Naval Strategy*!), het niet doorgaan van Napoleons invasie op Britse bodem en de blokkade van de Russische vloot te Port Arthur door Japan. Hij bouwde dus voort op admiraal Philip Colomb.

Waarom verzwegen hij en de staatscommissie waar Mahan in zijn *Naval Strategy* bladzijden lang op hamert? Dat een invasiemacht geen onbetwiste heerschappij ter zee hoeft te bezitten en dat de Japanners al tevreden waren als ze de heerschappij aan de Russische *fleet-in-being* rondom hun transportvloten konden ontzeggen? (Zij zouden niet van mening veranderen en huldigden bij hun landingen op Malakka en Java inderdaad het door Mahan beschreven principe.[52] De Amerikanen huldigden het bij hun invasie van de Filippijnen in 1944 ook.) Corbett was Mahan hierin bovendien bijgevallen (2.28).

De verklaring dat de commissie hier niet serieus op antwoordde, moet wel zijn dat zij dit niet kon (3.1). Men negeerde Mahan waarschijnlijk omdat men toch de aanname hoog wilde houden dat Japan een enorm overwicht moest bezitten. Anders zou men de navalistische pretentie om de eigen *fleet-in-being* een risicostrategie te laten zijn al bij voorbaat hebben gedevalueerd.

3.7 Waar moest de Japanse invasievloot worden onderschept?

Hoewel de Staatscommissie hierover weinig loslaat, kan met Putman Cramer en zijn leidsman Mahan in de hand wel gezegd worden, waar men het ernstigste gevaar dacht aan te grijpen.[53] Mahan onderscheidde in Naval Strategy namelijk de volgende (geo)strategische uitgangspunten, die op zichzelf niet nieuw waren.

(1) Keuze strategisch object
Allereerst moet men het strategisch object kiezen, dat is het hoofddoel dat men wil bereiken.[54] Voor Japan: ineenstorting van de Nederlandse aanwezigheid in Indië door een invasie van Java. Voor Nederland: deze invasie verhinderen.

(2) Concentratie
Om het strategisch object te bereiken staat concentratie op: hiermee kan men overwicht verwerven.[55] Voor Nederland betekende dit de vloot concentreren in een hoofdmacht. Gezien de grootte van de Archipel hield dit automatisch in dat de marine bij een grote dreiging niet veel meer dan het strategisch object kon verdedigen. In de Eerste Wereldoorlog werd vloot dan ook geconcentreerd bij de toegangen van de Javazee, met name de westelijke.

Voor Japan betekende concentratie het concentreren van de

transportschepen in een konvooi en een krachtige beschermingsmacht samenbrengen.

(3) Centrale positie
Voor een goede concentratie dient men een 'centrale positie' in te nemen, waarin men sneller kan concentreren dan de tegenstander. Voor Nederland: geschikte havens voor de hoofdmacht op Java. Tandjong Priok in het westen en Soerabaja in het oosten. Voor Japan: extra oorlogsschepen zo plaatsen dat ze zowel de beschermingsmacht kunnen steunen als door afleidingsmanoeuvres de Nederlandse concentratie kunnen verstoren

(4) De lijnen waarlangs men oprukt om het strategisch object te bereiken.
De 'centrale lijn' waarlangs men het strategisch object wil bereiken garandeert het behoud van de eigen centrale positie. (Vertakkingen van deze centrale lijn waarbinnen de centrale positie nog intact blijft, heten 'binnenlijnen'.)

Voor Japan: de route van de invasievloot bepalen. Het reusachtige eiland Borneo vormt hierbij het obstakel. Een blik op een kaart leert dat zo'n grote en trage vloot slechts twee goede routes kan volgen naar de Javazee. De eerste loopt ten westen van Borneo via de zeestraat tussen dit eiland en Sumatra, Straat Karamita genaamd. In het tweede geval passeert men Borneo aan de oostzijde via de smalle zeestraat tussen dit eiland en Celebes, Straat Makkassar. (Bij de daadwerkelijke aanval op Java in 1942 zouden de Japanners via beide straten naderen.) Er is nog een derde route, ten oosten van Celebes, maar deze is minder bruikbaar omdat hij zeer lang is. Bovendien geeft dit de verdediger veel waarschuwingstijd.

Voor Nederland: de hoofdmacht in de Javazee laten en rekening houden met de actieradius van de eigen schepen. Beide zaken beperken tevens de verkenning. Die dient zich vooral te concentreren op de toegangen tot de Javazee ten westen en ten oosten van Borneo. Het beperkte aantal vijandelijke operatielijnen is een groot voordeel voor de Koninklijke Marine. 'In het bijzonder de zeestraten die toegang tot de Archipel geven moeten zorgvuldig worden waargenomen' De 'Verkennings-dienst' is 'van onschatbare waarde.'[56]

(5) De waarde van het defensief
In zijn hoofdstuk 4 volgt Putman Cramer The value of defence in Mahans Naval Strategy. Hierin stelt Mahan dat defensie de sterkste vorm van oorlog is wanneer deze gericht is tegen één be-

paalde operatielijn. De verdediger kan dan in de minderheid zijn. Mahan erkent dat Corbett hierin gelijk heeft, die zich baseerde op Von Clausewitz zelf.

Deze Duitse strateeg citerend wijst Mahan er evenwel op dat dit voordeel verloren gaat, als de operatielijn van de vijand niet bekend is. De verdediger weet dan niet waar hij moet concentreren. En als de verdediger sterk genoeg is om gelijktijdig een aantal lijnen van operaties te blokkeren? Mahan oordeelde dat hij dan sterk genoeg is om zelf in het strategisch offensief te gaan![57] Dit élan wordt door Putman Cramer omarmd, maar ook hij zal hebben begrepen dat de Koninklijke Marine zeer lang te zwak zou blijven.

Uit dit alles volgt dat de Koninklijke Marine door de voorspelbare operatielijnen bij een aanval op Java desnoods enigszins in de minderheid kon zijn, maar niet als zij ook serieus moest kunnen optreden tegen de mogelijke aanvallen daarbuiten.

(6) Het belang van een zeestraat voor de verdediger.
Een zeestraat valt te vergelijken met bergpassen en andere geografische punten in de landstrijd. Een zeestraat is een strategisch punt waarvan de waarde afhangt van (a) de ligging, (b) de kracht van de obstakels die weg van de aanvaller blokkeren en (c) het belang om een doel te kunnen bereiken of voordelen te behalen.[58]

Nu komt het gewenste punt van onderschepping in zicht. Na gegevens over de Japanse transportcapaciteit te hebben gegeven, maakt Putman Cramer een raadselachtige opmerking, waaruit elke verwijzing naar Japan en elke geografische precisie weliswaar zorgvuldig zijn verwijderd, maar die hij, om het belang er van te aan te geven, gedeeltelijk zelfs *cursief* heeft laten afdrukken:

Eindelijk zal het, *in het exceptionele geval dat de route van de vijand bekend is en dat deze leidt door een nauw vaarwater* [...], voor den verdediger mogelijk zijn ten opzichte van den vijand een dusdanige positie in te nemen dat hij tijdelijk het grootste gedeelte van zijn kracht, de vijand slechts een klein deel van zijn kracht kan ontwikkelen.[59]

Waarom wordt dit exceptionele geval niet met name genoemd? Vanwaar deze geheimzinnigheid? Deze kan *niet* alleen slaan op admiraal Togo. Putman Cramer had zes bladzijden eerder openlijk beschreven hoe die de Russische vloot blokkeerde nabij het nauwste punt van haar opmars – bij het eiland Tsushima in de gelijknamige zeestraat.

Maar na het voorafgaande kan deze cursieve uitspraak worden geduid. Het doel van de grote transportvloot is bekend. Wat is het smalste

punt als deze de westelijke route volgt? De wateren ten westen van Borneo versmallen zich tot Straat Karamita en wel het sterkst tussen de eilanden Karamita en Billiton. De naam Karamita duikt dan ook herhaaldelijk in de Nederlandse marineliteratuur op, soms indirect als 'de westelijke toegangen tot de Javazee'. (De andere westelijke toegangen liggen ten westen van Billiton en vormen veel smallere en daardoor nog sterkere obstakels.)

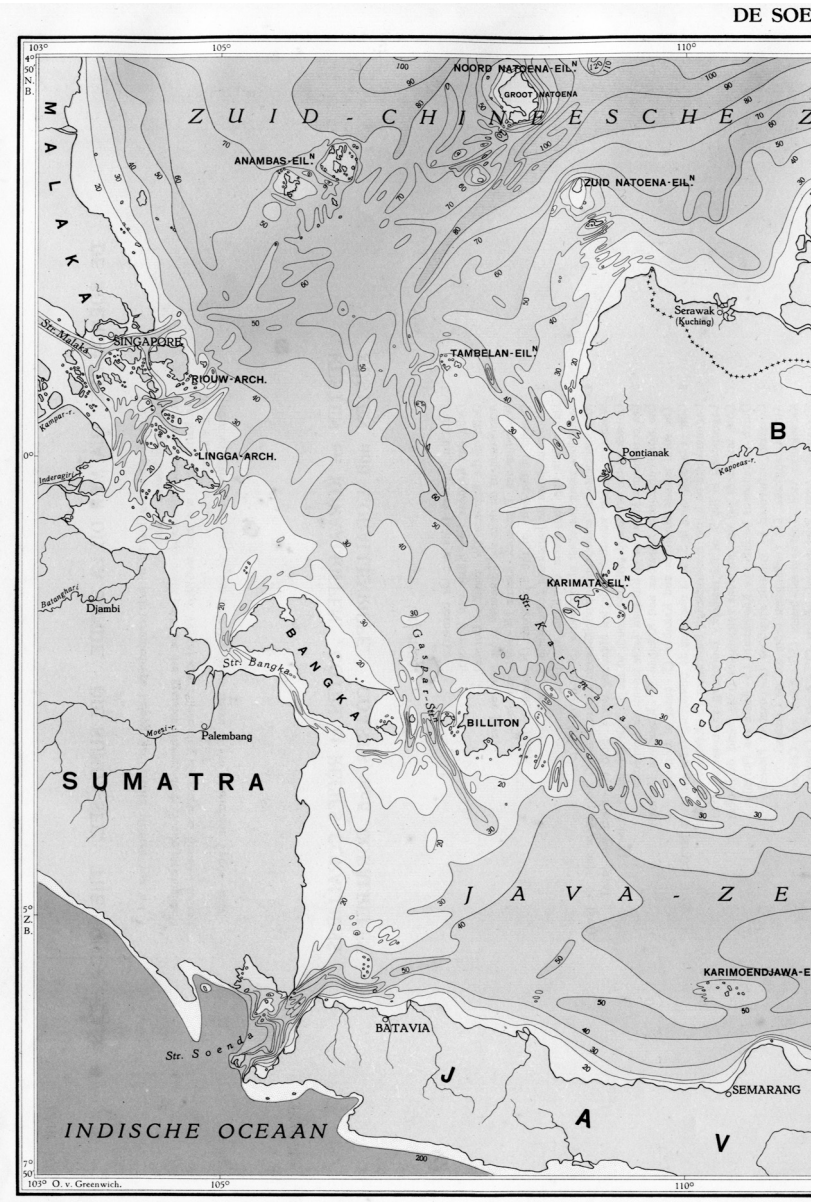
En als de transportvloot de route ten oosten van Borneo kiest? Deze loopt door Straat Makassar. Het meest westelijkste puntje van Celebes, Kaap William, veroorzaakt een versmalling van de zeestraat. Juist daar wordt de doorvaart voor ruim de helft geblokkeerd door de Kleine Paternostereilanden.[60]

Beide versmallingen liggen direct ten noorden van de Javazee. Overigens zijn ze toch nog breed genoeg om een aanvallende Japanse slagvloot een behoorlijk deel van zijn kracht te laten ontwikkelen. Want hoewel een keten van eilandjes de doorvaart bij Karamita gedeeltelijk afsluit, blijft er zo'n 75 kilometer (40 zeemijl) vrij. De andere keten, de Kleine Paternostereilanden, laat zelfs 90 kilometer vrije doorvaart. Maar dat was nog altijd smaller dan bij de Togo's triomf bij Tsushima, aangezien de Russen vlak voorbij de eigenlijke flessenhals werden klemgezet. Om de Nederlandse hoofdmacht tijdig in de blokkadeposities te krijgen, zou er veel noordelijker in deze straten verkend moeten worden, tegen de vijandelijke escorteschepen en verkenning in, wat krachtige eigen verkenners, kruisers, wenselijk maakte.

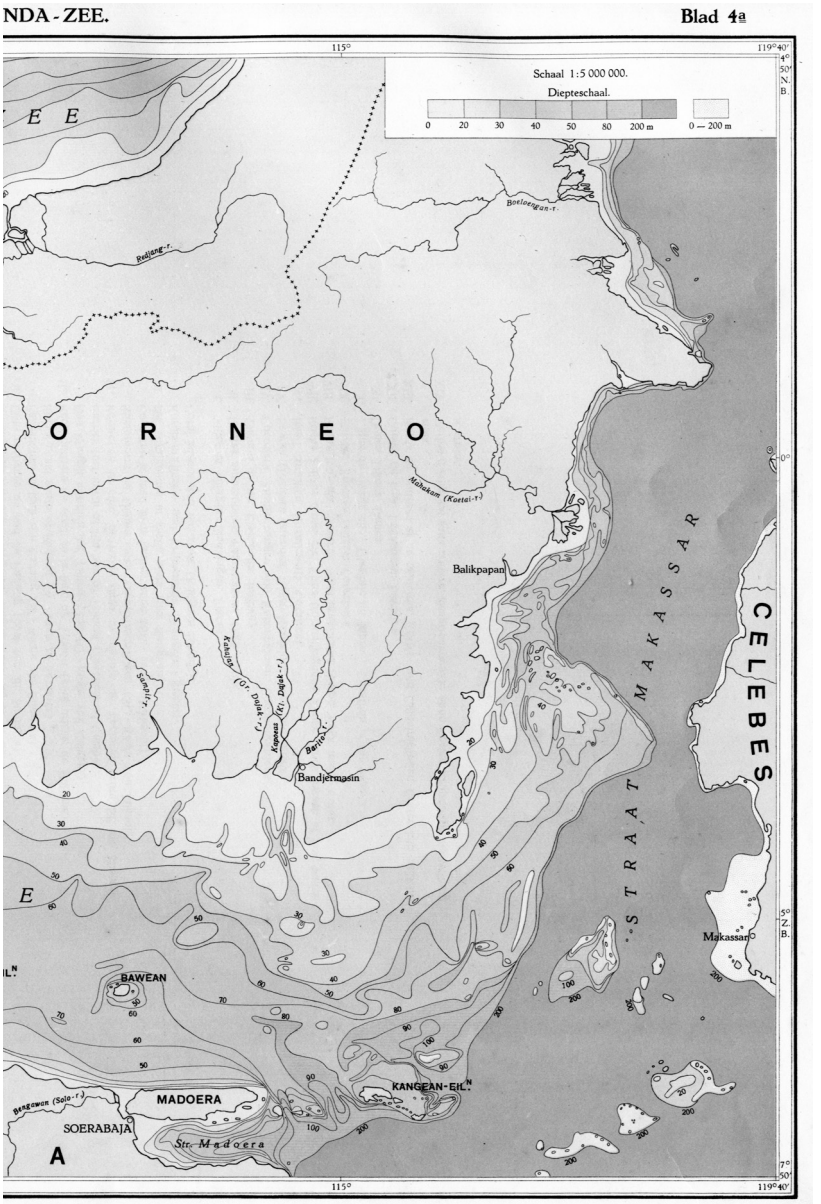
Conclusie: strategisch defensief onvermijdelijk

Voor de Nederlandse vloot moet een dergelijk strategisch defensief tegen een belangrijke Japanse invasiemacht onvermijdelijk zijn geweest, zelfs wanneer de pantserschepen waren vervangen door enkele moderne slagschepen. Mahan mocht dan schrijven dat als men sterk genoeg was om een aantal operatielijnen gelijktijdig te blokkeren, men beter in het strategisch offensief kon gaan, voor de Koninklijke Marine was dit niet weggelegd aangezien die één, hooguit twee operatielijnen gelijktijdig kon blokkeren.

Uit het bovenstaande citaat van Putman Cramer volgt verder dat hij reëel genoeg was om in te zien dat Nederland de heerschappij ter (open) zee niet aan Japan kon ontnemen. Het zal ook duidelijk zijn dat zijn geografische voordelen voor de zwakkere Nederlandse vloot – één of twee operatielijnen en nauwe zeestraten – voor de reusachtige archipel als geheel met zijn vele mogelijke operatielijnen niet konden gelden. Anders gezegd, een beslissingsslag elders in het eilandenrijk was buitengewoon onverstandig.



Kaart 3.1 *Straat Karamita (tussen Borneo en Sumatra) en Straat Makassar (tussen Borneo en Celebes), de belangrijke toegangen tot de Javazee bij een aanval vanuit het noorden, dus vanuit het Japanse keizerrijk. (Atlas van Tropisch Nederland)*


NDA - ZEE.
Blad 4a
Schaal 1:5 000 000.
Diepteschaal.
0 20 30 40 50 80 200 m
0 — 200 m
115°
119°40'
4° 50' N. B.
0°
5° Z. B.
7° 50'
E E
O R N E O
Redjang-r.
Boeloengan-r.
Mahakam (Koetai-r.)
Balikpapan
Kahajan (Or. Dajak-r.)
Kapoeas (Kl. Dajak-r.)
Barito-r.
Sampit-r.
Bandjermasin
STRAAT MAKASSAR
CELEBES
Makassar
BAWEAN
KANGEAN-EIL.N
MADOERA
SOERABAJA
Bengawan (Solo-r.)
Str. Madoera
A

De afwijkende route van Van der Sluis

In 1914 beschreef luitenant-ter-zee der 1e klasse A. van der Sluis in zijn brochure 'De Vlootbasis [...]' evenwel een afwijkend scenario, waarin Japan de slagvloot in de Javazee buiten spel zette. Het land zou met de oorlogsverklaring wachten tot kort voor zijn militaire operaties. Al vier dagen na die verklaring grendelde zijn marine Straat Karamita af van de Javazee – dus in omgekeerde richting, dat kon natuurlijk ook – waarna het veilig delen van Sumatra als Sabang kon innemen. Ook de Oostelijke Archipel ontkwam niet aan de Japanse tentakels. Door dit alles werd Java geïsoleerd. En dan? Van der Sluis betoogde dat het Japanse leger vervolgens niet, zoals de Staatscommissie dacht, hoefde te landen op de noordkust van Java, met name bij Cheribon. Een transportvloot kon ook via een omweg de Indische Oceaan bereiken en daar de vijftiende oorlogsdag voor Tjilatjap op Java's zuidkust opdoemen.[61]

Het scenario van Van der Sluis was vooral bedoeld als steun aan het idee voor een nieuwe vlootbasis in Straat Soenda, die de zuidkust bijna even makkelijk kon dekken als de noordkust (3.6). Hèt medicijn tegen een invasie bij Tjilatjap. Het tijdvak van de diffuse dreiging, waarin een vloot uit Europa via de Indische Oceaan kon naderen, was voorbij en het ging ook hem om Japan. Maar zijn alternatieve route was beslist geen verbetering vanwege de enorme omweg, nog onderbroken door, blijkbaar belangrijke, tussentijdse landingen en een heuse schijnlanding. Hoe langer de grote, trage transportvloot op zee was, hoe meer gelegenheid de Koninklijke Marine kreeg deze bij de doorbraak naar de Indische oceaan op te wachten in een letterlijk onvermijdelijke nauwe toegang. Van der Sluis deed alsof zeeverkenning, radio en telegraafkabels nauwelijks of niet bestonden.

3.8 Waarom sloot neutraliteitshandhaving verdediging tegen een invasie uit?

Niet voor niets had Putman Cramer geschreven dat de waarde van een *fleet-in-being* afhing van 'haar snelheid en werkingssfeer' en van de afstand tot de vijand (3.1).[62] Gegeven de reusachtige omvang van Nederlands-Indië – gelijk aan de afstand tussen Utrecht en Kabul – kostte het zeer veel tijd in dit gebied oorlogsschepen te concentreren. Hoge snelheid daarbij gaf bovendien problemen en bepaald niet alleen door slijtage van de voortstuwing. Verdubbeling van de snelheid betekende verachtvoudiging van het machinevermogen en, doordat de scheepsrompen te kort waren, zelfs aanmerkelijk meer. Het vaarbereik werd dan vele malen kleiner. Zeestrijd betekende ook hoge vaart. Alleen bij kruis-

snelheid, waarbij ze nauwelijks sneller waren dan de trage lijnboten van de KPM, bezaten marineschepen een behoorlijk bereik.

De ervaring met Sabang in 1905

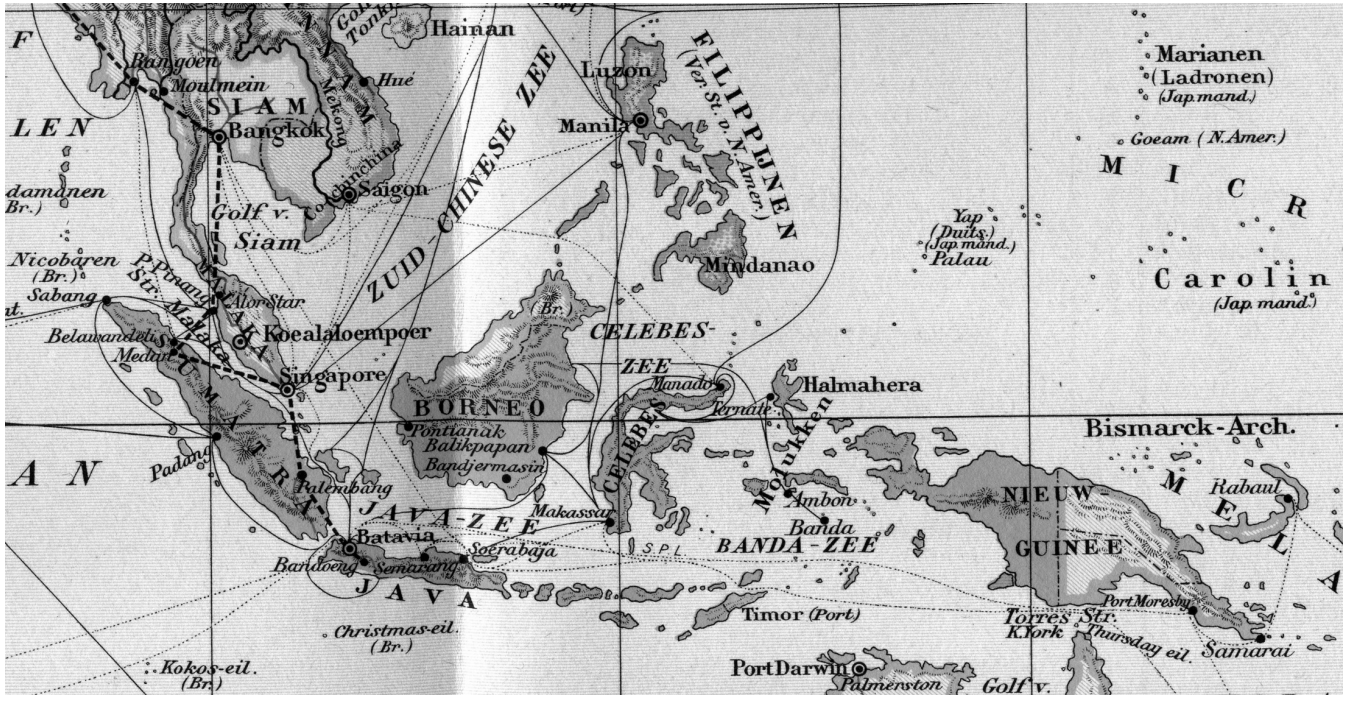
'Voorkom zoveel mogelijk partiële vernietiging onzer vloot door te grote verspreiding', beval gouverneur-generaal Van Heutsz eind 1904. Tijdens de Russisch-Japanse Oorlog begrepen hij en zijn commandant Zeemacht dat totale concentratie onvermijdelijk werd.[63]

In de uiterste 'linkerbovenhoek' van Indië lonkte de haven van Sabang op het eilandje Weh als een tropisch herstellingsparadijs voor de liefst 7 Russische slagschepen, 3 sterke kustverdedigers en vele andere schepen op hun moeizame zeereis van Europa naar Oost-Azië. Veel zorgen baarde ook een Japans eskader te Singapore, dat dreigde in te grijpen als de Russen zouden worden gesteund. Japan en Groot-Brittannië waren sinds kort maritieme bondgenoten: voorlopig stond Nederland er alleen voor.

De scheepsmacht in Indië werd tot het uiterste opgevoerd. Eind februari 1905 telde het eskader daar 3 nieuwe pantserschepen en 5 beschermde kruisers, verdeeld in twee divisies. In wezen waren er nu twee eskaders, aangezien de gebruikelijke sterkte nauwelijks groter was dan een divisie. Ze werden geconcentreerd bij Sabang. Geen partij voor de Russen indien die kwaad in de zin zouden hebben (tabel 1.2). Maar dat hadden die in het geheel niet. Zij verwachtten verderop te bunkeren en probeerden hun koers voor de wereld verborgen te houden. Ook zaten zij niet op gevechtsschade te wachten met een zeeslag tegen de Japanse vloot voor de deur.[64]

De Nederlandse zorgen duurden langer dan nodig. Mede doordat de kruisers bij de pantserschepen waren ingedeeld, was de verkenning zó ontoereikend dat men pas na aankomst van de Russische hoofdmacht te Singapore begreep dat die door Straat Malakka moest zijn gevaren.[65] De Russen hadden deze lange straat, die tussen Sumatra en Maleisië ligt, ongezien weten te bereiken door Sabang te ronden met een, niet eens zo ruime, bocht.

De concentratie ver buiten Java had als gevolg dat de naam Java-divisie werd veranderd in Het Nederlandsch Eskader in Oost-Indië. De afstand van Sabang tot het andere uiteinde van het eilandenrijk, Merauke op Nieuw-Guinea bedraagt 5.236 km.[66] Hemelsbreed, wel te verstaan, want overzee waren het er nog heel wat meer. Sabang illustreert twee dingen: (1) De rest van Indië werd bij die geconcentreerde handhaving van de neutraliteit vrijwel ontbloot van serieuze bescherming. (2) De beperkte Nederlandse verkenning verergerde dit alles: een grote traag varende slagvloot werd niet eens waargenomen.



Kaart 3.2 *Nederlands-Indië, zoals de kolonie in de twintigste eeuw officieel heette, niet Nederlands Oost-Indië. De omvang hiervan, het huidige Indonesië, was en is vanaf het uiterste noordwestpuntje (even voorbij Sabang) tot aan de oostgrens halverwege Nieuw-Guinea hemelsbreed gelijk aan de afstand van Utrecht tot Kabul. Sabang ligt geheel links. (Schoolatlas van Nederlandsch Oost-Indië, 1924)*

De Eerste Wereldoorlog

Aan het begin van de Grote Oorlog bleek hoe slopend actieve neutraliteitshandhaving in Indië was. De 29e juli 1914, enkele dagen voor het uitbreken van de strijd in Europa, hadden de commandant Zeemacht, vice-admiraal F. Pinke, en de legercommandant, luitenant-generaal J.P. Michielsen, een gemeenschappelijke koers uitgezet. Deze militaire strategie werd ongetwijfeld vergemakkelijkt door de consensus die het uit de Staatscommissie voortvloeiende beleid vereiste. Pinke zag in lijn hiermee handhaving van de neutraliteit niet als einddoel, maar als een tussenfase.[67] Een Japanse aanval leek de beide commandanten, voor zover ze op dat moment konden nagaan, niet waarschijnlijk. Toch besloten zij het eskader geconcentreerd te houden, waardoor het eventuele neutraliteitsschendingen maar op één plaats tegelijk kon aanpakken. Bovendien werd het aanvankelijk op West-Java gestationeerd.[68] Het eskader werd dus gereed gehouden tegen het grootste gevaar: een aanval hierop.

Deze militaire strategie zou niet mogelijk zijn geweest zonder instemming van gouverneur-generaal Idenburg, die deze spannende tijd heeft beschreven.[69] In de loop van augustus, toen duidelijk werd dat het moederland de dans zou ontspringen, besloot Pinke tot een wat actievere neutraliteithandhaving, ook door het pantserschip *Tromp* met twee torpedobootjagers tijdelijk van het eskader af te splitsen.[70] De pantserschepen en torpedobootjagers probeerden Britse, Duitse, Australische en Japanse eenheden van neutraliteitsschendingen af te houden, vanaf Sabang en de eilanden ten westen van Sumatra tot de oostelijke Soenda eilanden en alles daartussen.

Niet alleen kon het concentreren bij West-Java daardoor langer duren, maar ook betekende het voortdurende patrouilleren dat veel schepen niet inzetbaar waren wegens onderhoud en reparaties. Het ergst waren de te kleine torpedobootjagers er aan toe. Elke jager was gedurende 1915 gemiddeld 111 dagen daadwerkelijk 'in de vaart', terwijl de overige 254 verloren gingen aan reparaties en 'stilligtijden' (voor verlof, onderhoud en dergelijke). Er waren 3 jagers, plus 1 als reserve, nodig om er 1 permanent op zee te kunnen houden.[71]

De commandant van het Nederlands eskader in Oost-Indië, kapiteinter-zee F. Bauduin, schetste zijn dilemma als volgt:

> Twee zeer verschillende opdrachten deden zich dus in hoofdzaak voor, ten eerste het beletten van eenige schending onzer neutraliteit, ten tweede gereed te zijn voor de verdediging van Indië. [...] Welke neutraliteitsschendingen ons te wachten stonden kon moeilijk in den aanvang gegist worden, in alle geval kwam het er

> op neer den geheelen Archipel te bewaken en dus onze scheepsmacht zoveel mogelijk te verspreiden. Recht daartegenover stond de tweede opdracht, namelijk de verdediging van Indië bij eene oorlogsverklaring.
>
> Het spreekt van zelf dat er alleen sprake kon zijn van een verdediging van Java, waarbij de taak van het eskader dus was om zich in de Javazee op te houden en de toegangen daartoe te verdedigen [...].[72]

Dit 'Het spreekt vanzelf...' is al bij de punten 1 en 2 van de voorafgaande paragraaf uitgelegd. Op 12 januari 1915 stelde Bauduin een verdere instructie op voor zijn commandanten, waarin hij met 'in oorlogstijd' een vijandelijke aanval bedoelde:

> [Het] is bepaald nodig, dat het Eskader bijeen blijft. Onze macht is zo gering ten opzichte zelfs der aanwezige vreemde eenheden (Ibuki, Minotaur, enz.), dat het alleen bij elkander als macht daartegenover in aanmerking komt. Voor de toegedachte rol in oorlogstijd moet het zeker bijeen zijn en op tijdig verzamelen *mag niet* gerekend worden, zelfs op geringe afstand niet.
>
> Het bijeenhouden van het eskader is bovendien uit strategischen tactisch oogpunt in deze onzekere tijden bepaald geboden en het verspreid zijn een bepaalde fout omdat bij het uitbreken van de vijandelijkheden [met Nederlands-Indië] ons eerste vraagstuk zou zijn het bijeen trachten te krijgen, in plaats van het direct in ons voordeel te kunnen gebruiken.[73]

Toegegeven, het betrof hier ouder Nederlands en buitenlands materieel, namelijk zijn pantserschepen tegenover veel sterkere 'vreemde eenheden' als de *Minotaur* en *Ibuki*. Maar met de Nederlandse slagschepen tegen *hun* veronderstelde tegenstanders – de slagkruisers van de *Kongo*-klasse – zou het niet anders zijn geweest.

Zijne Excellentie gouverneur-generaal Idenburg wilde zeker strijden. In juni 1915 noteerde zijn adjudant, luitenant-ter-zee der 1e klasse C.L. M. Bijl de Vroe, deze dialoog met hem:

> Het zal me benieuwen zeide hij wat dat zoodje oud roest dat we thans in Indië hebben beginnen moet als er een paar behoorlijke schepen tegenover staan. Ik denk niet dat ze hard zullen vechten [,] merkte ik op, waarop Z.E. uitviel: Niet vechten[,] ik zal ze laten vechten en goed ook en de admiraal gaat mee met de vloot.[74]

Alleen als de Koninklijke Marine enkele malen méér schepen zou tellen, kon men méér verdedigen dan Java, maar dat was ook bij de ge-

plande slagvloot niet het geval. Men kon ook dan maar op één plaats tegelijk zijn.

Als er geen sprake meer was van neutraliteit, maar van oorlog met een serieuze Japanse invasiedreiging, moest men afgelegen gebieden als de Molukken en Sabang in wezen opgeven, of men dit erkende of niet. Men kon nauwelijks permitteren om zich te verwijderen van het belangrijkste strategische gebied, de Javazee, wilde men het hoofdeiland tijdig beschermen.

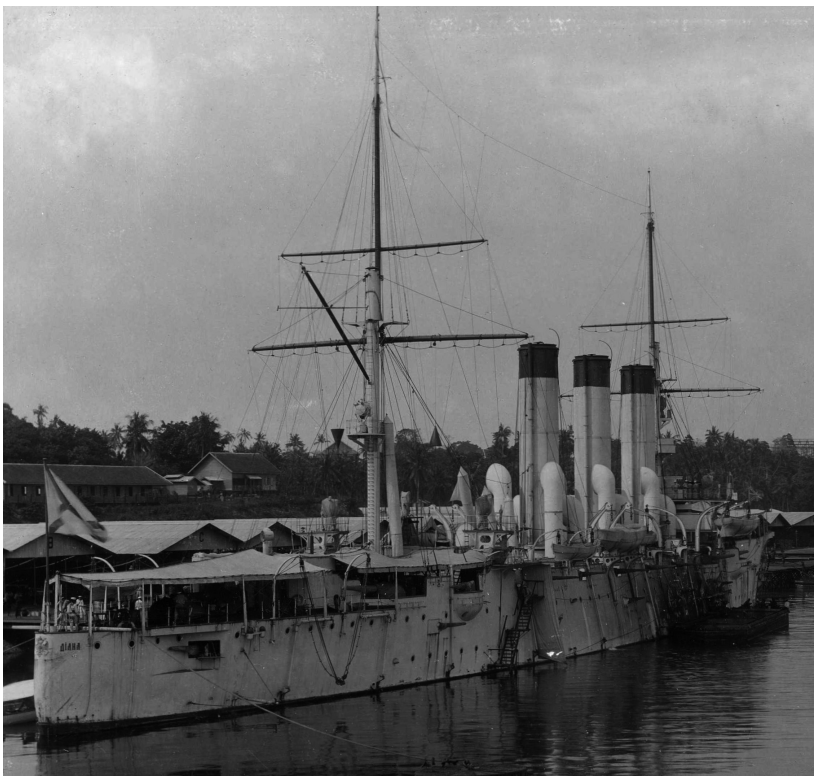
3.9 Hoe wilde de Koninklijke Marine de zeestraten tot de Javazee blokkeren?

Hoe blokkeerde een geconcentreerde vloot destijds een zeestraat? Op het nippertje gewaarschuwd door zijn verkenning begon Togo in 1905 zijn manoeuvre bij Tsushima. Hij bezat wat minder zware kanons, maar hij was sneller en hij wist dat de Russen door deze straat moesten breken. Togo's slagschepen en pantserkruisers gingen dwars voor de vijand varen en vormden als het ware de horizontale balk van een reusachtige letter T. Hierdoor kon Togo met al zijn zware geschut naar opzij vuren. De naderende Russen vormden de poot van deze letter. Zij konden slechts hun voorste geschut gebruiken, dat veelal werd belemmerd door de ervoor varende eigen schepen. Zo werd het Russische artillerieoverwicht omgezet in een achterstand. Door zich op de voorste vijandelijke schepen te concentreren, kon Togo nog meer overwicht verwerven.

Dit Japanse tactische succes had veel te danken aan de trage vaart van de vijand. Togo had de T-formatie al eerder willen toepassen, tijdens de Slag in de Gele Zee in 1904. Maar de Russische slagschepen aldaar waren in behoorlijke materiële conditie en even snel als de Japanse. Elke poging van Togo werd direct teniet gedaan door wegdraaien van de Russen.

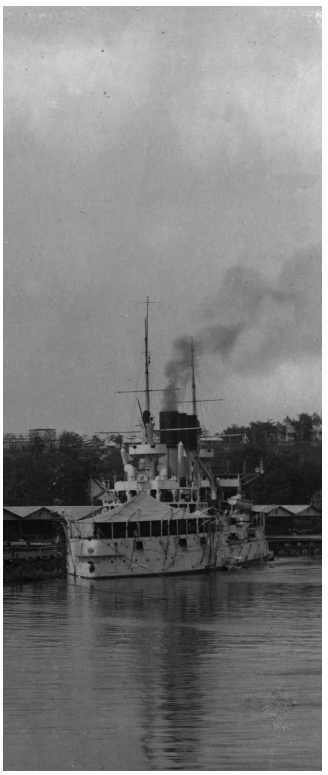
De T-positie was geen eendagsvlieg: eind 1944, in de Slag bij Leyte tijdens de herverovering van de Filippijnen, gingen twee Japanse *dreadnoughts* mede ten onder door het spervuur van zes Amerikaanse die in die positie de zeer smalle Straat Surigao versperden.

De gevechtsinstructies uit november 1914 van commandant F. Bauduin laten zien dat het concentreren van vuur op de voorste vijandelijke schepen ook de tactiek was van het Nederlands Eskader in Oost-Indië tegen een sterke vijand.[75] Zijn instructies waren zeker *common sense*. Twee maanden later pasten de in het nauw gedreven Duitse slagkruisers een soortgelijke tactiek toe bij Doggersbank. Hun bevelhebber, admiraal Franz von Hipper, liet het vuur van zijn schepen concentreren



op het Britse vlaggenschip, dat snel buiten gevecht werd gesteld. Dankzij de resulterende verwarring in de Britse commandovoering konden de Duitse slagkruisers ontkomen, al was in een eerder stadium een pantserkruiser verloren gegaan.

Ongetwijfeld was iets overeenkomstigs het beste wat Bauduin kon doen, maar hij had de nadelen dat zijn tegenstanders veel sterker en sneller waren. Dit laatste nadeel gold ook voor de slagschepen die de Staatscommissie van 1912 in gedachten had. Hun verwachte tegenstanders, de veel snellere slagkruisers van de *Kongo*-klasse, waren veel geschikter om zelf een T-manoeuvre en vuurconcentraties af te dwingen, en aan een Nederlandse te ontkomen.



Figuur 3.1 *Vooraan de Russische kruiser Diana met daarachter het Russische slagschip Retsivan in de haven van Sabang onderweg naar Oost-Azië, in maart 1903, nog geen jaar voor het uitbreken het uitbreken van de Russisch-Japanse Oorlog. Het slagschip was vier maal zo sterk als een modern Nederlandse pantserschip en zelfs de Diana was groter dan zo'n schip. (KITLV signatuur 8581)*

3.10 De Nederlandse slagschepen: Japanse slagkruisers als uitgangspunt

De cruciale bepaling van de Nederlandse vlootsterkte kan moeilijk de vrucht van ampele overweging worden genoemd. Zij was eerder incidenteel en gebaseerd op momentopname van de Japanse uit 1912.

Uit het 'praeadvies' van beide marine-experts, Hoekwater en Naudin ten Cate, dat goeddeels door de Staatscommissie zou worden overgenomen, wordt duidelijk zij in eerste instantie het *Taschenbuch der Kriegsflotten* gebruikten (dat overigens nog steeds verschijnt). In het rapport van de technische subcommissie duikt het eveneens Duitse jaarboek *Nauticus* op. Volgens dit jaarboek zou de Japanse vloot naast *pre-dreadnoughts* en *semi-dreadnoughts* komen te bestaan uit 8 zeer moderne schepen, te weten 4 *dreadnoughts* plus de voorhoede van de slagvloot, die bestond uit de 4 slagkruisers van de *Kongo*-klasse.[76]

Wat men nu deed, was niet zozeer de Japanse vlootopbouw analyseren, maar de 'filosofie' achter de pantserschepen van 1900 enigszins moderniseren. Het Nederlandse pantsermaterieel kreeg in dit wensdenken slechts te maken met de voorhoede van de slagvloot – destijds pantserkruisers.

Wat hield deze 'filosofie' in voor de pantserschepen zelf? De hoofdbewapening, het hoofdpantser en zelfs de snelheid mochten zwaar inferieur zijn aan slagschepen, want die verschenen toch niet in Indische wateren (1.6). Maar was snelheid dan niet noodzakelijk tegen pantserkruisers? Wanneer de hoofdbewapening en bepantsering daartegen redelijk waren opgewassen, vond men, waren de trage pantserschepen nog niet bij voorbaat verslagen.

Dat deze opvatting in 1905 was weerlegd door de komst van slagschepen in Indië deed er niet toe: die werden geacht nog steeds niet te komen. De ontwerpfilosofie achter de pantserschepen werd aangepast aan de voorhoede van de moderne Japanse slagvloot, slagkruisers:

De kern van onze artillerievloot moet bestaan uit zwaar bewapende, goed beschermde schepen in zodanig aantal, dat dit eskader een goed bruikbaar tactisch geheel kan vormen en is opgewassen tegen een te verwachten eskader slagkruisers.[77]

Het Nederlandse beleid was te grillig voor inzicht in de reactie op Japan wanneer dat land geen slagkruisers had gebouwd, maar extra slagschepen. Zouden de Nederlandse schepen met Colijn aan het roer veel sterker zijn geworden om die te evenaren, of zou men vanwege de verminderde dreiging van de voorhoede hebben vastgehouden aan pantserschepen als van Wentholt of de *mini-dreadnoughts* van zo'n 15.500 ton, die begin 1912 door Rambonnet werden gepropageerd?

Wat was een slagkruiser?

Slagkruisers vormden de voorhoede en de verkenning van een slagvloot. De eerste verscheen in 1906. Slagkruisers kunnen worden gedefinieerd als schepen met ongeveer 80 procent van de vuurkracht van *dreadnoughts*, maar zo'n 5 knopen sneller. Vergeleken met precies gelijktijdig gebouwde *dreadnoughts* wel te verstaan, want de vooruitgang ging snel. Tegelijk met hun slagschepen die met 10 kanons waren bewapend, ontwierpen de Britten slagkruisers met 8 kanons, waaronder de *Kongo*-klasse. Waarom was deze klasse Brits? De Japanners hadden gemerkt dat hun nog op de tekentafel staande slagkruiserontwerpen werden overklast door wat Groot-Brittannië al bezig was te bouwen.[78] Om zeker te zijn van de nieuwste technologie besloten ze bovendien om de *Kongo* niet in Japan te bouwen, maar in Engeland.

In weerwil van hun naam waren slagkruisers dus meer *dreadnoughts*

dan kruisers en werden ze, anders dan hun voorgangers de pantserkruisers, nauwelijks ingezet voor typische kruisertaken als de strijd om de zeeverbindingen. Wel maakten de volslagen superieure slagkruisers een eind aan de bouw van grote pantserkruisers.

Om zulke definities bekommerde men zich destijds weinig. Verwarrend genoeg werden de nieuwe scheepstypen vaak nog met de namen van oudere aangeduid: met 'pantserkruiser' of 'grote kruiser' kon ook een slagkruiser worden bedoeld! 'Pantserschip' kon ook slagschip betekenen, ja zelfs *dreadnought*.[79]

Hetzelfde aantal schepen als de Kongo-klasse en exact dezelfde artillerie

Het eskader *Kongo's* telde 4 schepen. Het Indische eskader moest exact even talrijk zijn. Daarbij kwam dan nog, bijvoorbeeld vanwege onderhoud in Nederland, een reserveschip.

Dat was niet alles: Hoekwater en Naudin ten Cate wensten dat de Nederlandse slagschepen exact dezelfde bewapening moesten krijgen als de jaarboeken de slagkruisers van de *Kongo*-klasse toeschreven, namelijk 8 kanons van 34,3 cm.[80] In 1914 werd dat zelfs 35 cm. Als reden werd opgegeven dat de Japanse en Amerikaanse nieuwbouw 35,6 cm kreeg.[81] Dit sloeg natuurlijk vooral op de *Kongo's*, die met dit zwaardere kaliber bleken te zijn uitgerust. Japan had er terecht op gespeculeerd dat de Amerikanen met dit kaliber het eerdere Britse van 34,3 cm wilden overtreffen.

Aangezien beide Nederlandse deskundigen dachten dat het 15 cm geschut van de *Kongo* van zeer groot belang was op korte gevechtsafstanden, waren zij van mening dat ook dit geschut exact even talrijk moest zijn als het Japanse: 16 kanons.

Zwak pantser

Tegen het zware geschut van de *Kongo's* was het Nederlandse zijpantser van slechts 25 cm te zwak. Maar Hoekstra en Naudin ten Cate vonden dik pantser nutteloos. Blijkbaar zweefden de in de jaren 1890 zo gangbare voorstellingen voor hun ogen van schepen die elkaar binnen enkele minuten op korte afstand uitschakelden. Zij namen namelijk aan dat de Japanse slagkruisers de gevechtsafstand zo snel mogelijk wilden terugbrengen tot 4 kilometer. Juist buiten de werkingssfeer van 45 cm torpedo's.[82] In het buitenland hield men doorgaans *minimaal* de veel grotere gevechtsafstand van 7 kilometer en meer aan, aangezien dit het bereik was van de 53 cm torpedo's, die overigens ook waren gepland op de Nederlandse en Japanse schepen![83]

Wat hieruit duidelijk wordt, is dat beide deskundigen direct een beslissingsslag verwachtten – op zo'n korte afstand was een gevecht snel

afgelopen. Maar ook wordt duidelijk dat zij de vooruitgang sinds de *Dreadnought* niet konden bevatten.[84] In 1912 al voltooide of in aanbouw zijnde Britse en Duitse schepen zouden elkaar vier jaar later bij Jutland bevechten op twee tot vier keer grotere afstanden. Het 22,5 cm pantser van de Britse slagkruisers faalde in dit gevecht tegen het geschut van de Duitse slagkruisers, maar het 30 cm pantser van de Duitse bleek opgewassen tegen het geschut van de Britse.[85]

Nadat hier drie slagkruisers van de Britten explodeerden, bepantserden zij hun latere slagkruiserontwerpen als slagschepen, zo niet sterker. De Duitsers hadden al in 1906 geconcludeerd dat de in aanbouw zijnde Britse slagkruisers te licht beschermd waren om in de slaglinie te vechten (dus tegen slagschepen). Van Von Tirpitz hoefden de toekomstige Duitse slagkruisers dat ook niet, maar met keizerlijke steun werd besloten dat ze wel in de slaglinie moesten kunnen strijden.[86] Duitse slagkruisers werden daarom bepantserd als (Britse) slagschepen. Hoewel de Duitsers formeel spraken van 'grote kruisers', ging het om zeer snelle slagschepen.

Het argument van beide deskundigen dat het Nederlandse hoofdpantser bedoeld was tegen het Japanse geschut van 15 cm doet zó gewrongen aan – daarvoor was het absoluut te dik en het veel dunnere van de eerdere pantserschepen voldoende – dat er iets anders aan de hand moet zijn geweest. Waarschijnlijk wilden zij opnieuw domweg de *Kongo* evenaren, die door gezaghebbende openbare bronnen – het Britse *Jane's Fighting Ships* zelfs nog in 1914 – 25 cm werd toegedicht.[87] Achteraf bleken dat er 5 teveel te zijn, maar deze desinformatie behoedde de Nederlandse schepen tenminste voor nog zwakker pantser.

In weerwil van het bovenstaande werd voor de *barbettes* (de bepantserde cilinders waar de geschutstorens bovenuit staken) door de deskundigen 30 cm wel zinvol geacht tegen zwaar geschut. Een dikte, die ook een enigszins acceptabel hoofdpantser zou hebben opgeleverd. De prijs daarvoor? Ongeveer vijf procent van het totale pantsergewicht extra.[88] Maar de dikte bleef onveranderd in de definitieve ontwerpcriteria van begin 1914, toen elke trouwe lezer van het *Marineblad* allang kon weten dat grote schootsafstanden regel waren.

Een foutieve interpretatie van de zwakke bepantsering

Als groot kenner van *dreadnoughts* realiseerde Scheltema de Heere zich in zijn – overigens uitstekende – beschrijving van de geplande Nederlandse dat hun pantser bij de waterlijn zwak was. Zeker voor schepen die rond 1918 voltooid zouden zijn. Niet bekend met de werkelijke reden probeerde hij dit nadeel maar te interpreteren als vooruitgang: de toenemende schootsafstanden! Inderdaad hebben granaten op *zeer grote*

afstand minder kans om het zijpantser te treffen. Zij komen dan veel verticaler neer, waardoor ze zowel meer kans hebben om het pantserdek te treffen als om het dek vervolgens te doorboren. Als zijn interpretatie waar zou zijn, zouden de Nederlandse pantserdekken dikker moeten zijn dan de zwakke buitenlandse. Maar ze waren juist vrij dun, zo blijkt uit zijn eigen cijfers.[89]

Zijn 'bewijs' voor die extreem grote schootsafstanden omvat niets anders dan zijn eigen bewering 'The Netherlands naval artillery was always very good, so the important point should taken care of.'[90] *Important point?* Na 1860 betrok de Koninklijke Marine haar zware geschut uit Engeland en Duitsland, en voor zover dit met het lichtere geschut niet gebeurde, werd het gekopieerd. Als het Nederlandse geschut 'always very good' was, was het buitenlandse dat ook en was er dus geen sprake van superioriteit.

Er is wel eens gezegd dat het doorgaans goede zicht in de Javazee vuren op grote afstand bevorderde. Men kon daar ook de maan zien, maar daarom nog niet raken. Als Scheltema de Heere doelde op *superieure Nederlandse vuurleiding* op zeer grote afstand? Ook hiervoor ontbreekt elk bewijs en geen wonder: een Nederlandse vuurleidingindustrie bestond nauwelijks. Een 'moderne' werd pas na de Eerste Wereldoorlog realiteit en vooral op Duits initiatief (6.1). Tegen zeedoelen was moderne vuurleiding, die sterk op Duitse technologie leunde, in het allerbeste geval gelijkwaardig aan de Duitse. Pas na 1950 kwam de Nederlandse vuurleidingindustrie tot werkelijk grote bloei.

Trager dan slagkruisers

Het sterke punt van een slagkruiser was zijn snelheid. Met hun 21 knopen waren de Nederlandse schepen liefst 6 knopen langzamer dan hun veronderstelde tegenstanders. Dit is des te merkwaardiger omdat juist de Japanners hun hogere snelheid in de slag bij Tsushima herhaaldelijk hadden weten om te zetten in tactisch overwicht.

Toch waren die Nederlandse 21 knopen al een interne overwinning. Sinds de *Dreadnought* was dit de minimale snelheid voor een slagschip. De beide marinedeskundigen hadden ze eruit weten te slepen met het argument dat de Nederlandse *dreadnoughts* niet langzamer moesten zijn dan die van mogelijke bondgenoten en zeker niet dan die van de vijand.[91] Ze waren er dus niet geheel gerust op uitsluitend slagkruisers tegenover zich te vinden.

Dit was een breuk met de archaïsche 18 knopen die de *Technische Marine Commissie* adviseerde en voorkwam dat de schepen daardoor de risee van de internationale nieuwbouw werden. De commissie was door de gehaaste Colijn opgericht om alvast 'voorwerk' te verrichten voor zijn *technische subcommissie*, nog voor die goed en wel functioneerde, en om

persoonlijk 'ingelicht te worden en kennis te maken met verschillende in marinekringen heersende meningen', speciaal over de wenselijkheid van een artillerievloot of een torpedovloot.[92] Vanwege de extra snelheid werd gemakshalve de grootte, 21.000 ton, van de bestaande Japanse 21 knopen-*dreadnoughts* van de *Kawachi*-klasse de norm voor de Nederlandse (waarschijnlijk doordat de gewichten van de bewapening elkaar niet veel ontliepen), maar helaas niet hun pantser van 30 cm.[93]

Een zwak ontwerp, meer door de uitgangspunten dan de grootte

Al met al kunnen de Nederlandse slagschepen worden beschouwd als verkleinde *Kongo's*, die het pluspunt van slagkruisers, superieure snelheid, misten. Nederland kon ze ontwerpen noch bouwen. Colijn ontmoette al in september 1912 vertegenwoordigers van de Duitse *Krupp-Germaniawerft* voor een eerste ontwerp, dat datzelfde jaar gereed kwam. In 1914 werd het ontwerp vergroot tot bijna 25.000 ton, zonder dat de gevechtskracht veel toenam. Wel steeg de snelheid naar 22 knopen – de internationale trend van dat moment – en werd het geschut vergroot naar 35 cm. Dit uiteindelijke ontwerp was gebaseerd op een drieëneenhalf jaar eerder concept voor Japan: een fatale stagnatie in die jaren. Het betrof hier schepen die tussen 1917 en 1919 voltooid moesten zijn.

En vergeleken met de slagschepen van andere landen? Een blik op de de Duitse jaarboeken die men voor de Japanse sterkte gebruikte, had ook kunnen leren dat in deze periode de grote zeemogendheden met bijna elk nieuw ontwerp de al bestaande *dreadnoughts* overtroffen. Remmende consideraties en maatschappelijke tegenkrachten ten spijt. Dit gaf een goede garantie dat men niet verrast werd door wat de tegenstander in de vaart bracht. De Nederlandse schepen deden juist een sprong achteruit, wat werd goedgepraat als *minimumgrootte*.[94]

In 1911 was de bouw goedgekeurd van de Japanse *Fuso* met 12 kanons van 35,6 cm bij 30 cm hoofdpantser, en in 1912 van een zusterschip. De Amerikanen volgden bijna direct met twee slagschepen met dezelfde bewapening bij niet minder dan 34 cm pantser. Rusland begon aan slagkruisers van gelijke bewapening.

Duitsland ging over op 28.000 tonners met 8 kanons van 38 cm met liefst 35 cm zijpantser en Groot-Brittannië had dergelijke schepen al in aanbouw met iets dunner pantser. Dit nieuwe kaliber bleek veel krachtiger te zijn dan de wat kleinere. Er kwam een discussie in de Nederlandse pers op gang over de 38 cm kanons, maar luitenant-ter-zee der 1e klasse L.J. Quant, loyaal aan de marineleiding, antwoordde op 1 november 1913 via een ingezonden brief in het *Algemeen Handelsbad* dat het bestaande geschut zowel voldoende was voor de te verwachten korte

Tabel 3.1 Ontwerp Nederlands slagschip 1914 naast eerdere buitenlandse schepen[95]

	Kawachi eindontwerp	**Kongo** in 1913	**Fuso** als voltooid	**Queen Elizabeth** als voltooid	**Pennsylvania** als voltooid	**SLAGSCHIP 1914 GERMANIA** ongebouwd
Land	**Japan**	**Japan**	**Japan**	**Gr. Brittannië**	**USA**	**Nederland**
Ontwerp	**1908**	**1910**	**1911**	**1912**	**1912-1913**	**juli 1914**
In dienst	1912	1913	1915	1915	1916	(1917-1919)
Type	**Slagschip**	**Slagkruiser**	**Slagschip**	**Slagschip**	**Slagschip**	**Slagschip**
Hoofdbewapening:						
aantal × kaliber	12 × 30,5 cm	8 × 35,6 cm	12 × 35,6 cm	8 × 38,1 cm	12 × 35,6 cm	8 × 35,0 cm
Gewicht 1 granaat	385,6 kg	674 kg	674 kg	870,9 kg	635 kg	600 kg
Gewicht 'volle laag'	(8 × 30,5 cm)					
naar 1 zijde:	**3.085 kg**	**5.392 kg**	**8.088 kg**	**6.967 kg**	**7.620 kg**	**4.800 kg**
Zijpantser waterlijn	**30 cm**	**20 cm**	**30 cm**	**32,4 cm**	**33,6 cm**	**25 cm**
Snelheid maximaal:						
knopen	21	27,5	22,5	23,5	21	22
Vaarbereik:						
Zeemijl / snelheid	2.700 / 18	8.000 / 14	8.000 / 14	4.500 / 10	8.000 / 10	6.000 / 12
Waterverplaatsing:						
a) Normaal	**20.823**	**27.500**	**30.600**	**29.150**	**31.400**	**24.605**
b) Vol toegelaten	21.900	32.200	35.900	33.020	32.567	26.851

– **'Volle laag':** de *Kawachi* kon slechts met tweederde van haar bewapening naar één zijde vuren.
– **Snelheid *Queen Elizabeth*:** de wereld werd wijsgemaakt dat ze liefst 25 knopen liep. In feite waren zij en haar 4 zusters 23 knopenschepen. In uiterst gunstige omstandigheden haalden ze soms korte tijd 23,9 tot 25.[96] Voltooid vielen ze veel zwaarder uit dan de ontworpen 27.500 ton.
– **Waterverplaatsing:** tonnen van 1016,05 kg. (Slagschip 1914 herberekend uit tonnen 1.000 kg.)

gevechtsafstanden als om Nederland tot een gewilde bondgenoot te maken.[97]

Beide argumenten moeten worden betwijfeld. Deze nieuwe buitenlandse schepen waren bijna even superieur aan de *Dreadnought* als dat schip aan een *pre-dreadnought*. De Nederlandse 'mag het een ietsje minder?'-schepen beslist niet. Offensief en defensief zouden ze zeker in Amerikaanse en Japanse ogen weinig indrukwekkend zijn.

Voor zover er een psychologisch effect was, werkte dat omgekeerd. Slagschepen werden ingedeeld naar bewapening en de Amerikanen, Japanners en Britten kenden overmatige waarde toe aan schepen met het zwaarste kaliber. Zeker als er daarvan nog weinig rondvoeren, zagen zij deze schepen als een klasse apart. Als Nederland schepen met 38 of 40 cm geschut had verkozen, desnoods met een trager bouwtempo, zouden die jarenlang nog krachtiger ogen dan ze waren.

3.11 Materieel Staatscommissie 1912 en wetsvoorstel 1913: 9 slagschepen?

Het is opmerkelijk dat het rapport van de technische subcommissie nog eind 1912 uitging van 4 slagschepen als tegenhanger van de Japanse slagkruisers plus 1 als reserve vanwege onderhoud of reparatie. Het rapport van de Staatscommissie dat in mei 1913 werd gepubliceerd, spreekt evenwel van 8 slagschepen plus 1 reserve. Colijn was op dat moment bovendien bijna gereed met het omzetten van het rapport in een wetsontwerp met dezelfde strekking.

Het verschil in aantal slagschepen in de rapportages wordt begrijpelijk als de geheime bijlagen worden geanalyseerd. Henri Beunders verwees als eerste naar geheime bijlagen.[98] Hieraan kan worden toegevoegd, dat die bijlagen veel bevatten uit de eerdere interne verslagen dat in het openbare eindrapport was weggelaten. De bijlagen tonen dat Nederland poogde de toenmalige 8 moderne eenheden van Japan te evenaren.[99] Dus niet alleen de slagkruisers, maar ook de slagschepen.

Dit was een zaak van zeer lange adem, maar uitbreiding op lange termijn was om nog een andere reden gewenst. De commissie achtte het onvermijdelijk dat China ooit iets tegen Indië ging ondernemen. Aangezien Japan dan zijn kans zou grijpen, kreeg men twee vijanden over zich heen. Men erkende dat China hiertoe voorlopig niet in staat was. In ieder geval ondersteunde dit het navalistische verlangen naar de heerschappij ter zee tegenover Japan. Dat neemt niet weg dat het realistisch was te twijfelen aan het credo dat er geen vijandelijke slagschepen in Indische wateren konden verschijnen.

> Gaat het te ver om ook hier weer vooral Colijns opvattingen weerspiegeld te zien, die immers als bevelhebber van Sabang tijdens Russisch-Japanse Oorlog de dreiging die van de Japanse vloot uitging van zeer nabij had kunnen aanschouwen?[100]

Zo vraagt zijn biograaf Langeveld retorisch. Nee, dit gaat niet te ver, temeer omdat, toen later werd gevreesd dat de Russische slagvloot Sabang kwaadschiks zou aandoen, Colijn was gestationeerd in het nabijgelegen Kota Radja èn omdat de twijfel aan het credo voor zijn subcommissie immers de reden was om de Nederlandse slagschepen even snel te maken als de Japanse.

Het is verder heel goed mogelijk dat minister Colijn destijds een van de meest overtuigde navalisten was. Hij leek meer dan anderen te geloven dat de heerschappij ter zee in de gehele archipel werkelijk moest worden behaald. Hij kan dit concept meer hebben verabsoluteerd dan marineofficieren met praktijkervaring. Vier jaar later geloofde hij er nog heilig in (10.11). Hierbij moet worden bedacht dat hij, die jarenlang officier in het KNIL was geweest en nu uit overtuiging dit leger ernstig wilde kortwieken ten gunste van de vloot, in een gewetensconflict kon komen als hij niet overtuigd was van de juistheid van zijn koers.[101] Dit had overigens tegelijk een gunstig, anti-navalistisch, gevolg: een militaire strategie.

Colijn liet er geen gras over groeien. Op 21 september 1912 bleken de leden van de financiële subcommissie het niet oneens over de bouw van 5 slagschepen. Maar in de vergadering van 27 december stelde hij voor om na deze er nog meer te bouwen. Vervolgens deed het lid van de technische subcommissie De Graaff het enige tegenvoorstel – dat het uiteindelijk zou halen – en dat voornamelijk van dat van Colijn verschilde door een iets minder hoog bouwtempo ![102]

3.12 Van Gijn en de coup van Colijn

De sprong naar 9 slagschepen in december was zo plotseling dat gerust van een coup van Colijn mag worden gesproken. De financiële expert van de Staatscommissie, Anton van Gijn, maakt inzichtelijk hoe die plaats vond. Hij was degene die het financieel beleid van het rijk bepaalde en de rijksbegroting opstelde en daarom de aloude titel had heringevoerd van 'thesaurier-generaal'. Hij beklaagde zich erover dat beide subcommissies bijna 'voortdurend gesplitst' werkten en dat de zijne slechts bij enkele vergaderingen van de technische te gast was.

Inderdaad was hij – zo blijkt uit de notulen – die cruciale 27e december uitgenodigd. Deze thesaurier-generaal zal er gerust op zijn geweest

dat de nieuwe varianten de financiële vuurproef nog moesten doorstaan. Maar die proef bleef uit. Hij moest concluderen dat het gesplitst werken de reden was dat de: 'mening van de technici omtrent het beschikbare bedrag is gevormd buiten de financieele sub-commissie om.'

Daar viel niets meer aan te doen. De rapporten van beide subcommissies, vervolgde Van Gijn, werden in een tweetal vergaderingen van de Staatcommissie behandeld: 'zeer kort voordat de terugkeer van een drietal leden der Commissie geen uitstel meer gedoogde'.[103] Dit laatste wordt bevestigd door het voorwoord van het definitieve rapport, overigens de enige plaats waar wordt verwezen naar zijn standpunt dat geheel achterin is weggewerkt en zelfs ontbreekt in de inhoudsopgave!

Want het probleem was natuurlijk de financiering van deze vlootvergroting. Volgens Van Gijn gaf men zich over aan een financiële illusie. Het hoofd van zijn subcommissie, minister De Waal Malefijt, sprak ronduit van 'financiële ketterij': Colijn zou aflossingen van leningen hebben weggewuifd met de voorspelling dat Indië steeds grotere inkomsten kreeg en dat ook over de inmiddels waardeloos geworden schepen nog rente kon worden betaald![104]

Hoewel men dit niet noemde, moet men zich realiseren dat zelfs een grote mogendheid als Oostenrijk-Hongarije met grote moeite 4 *dreadnoughts* kon bouwen en in 1914 nog eens 4 plannen. Wat het rapport van de Staatscommissie wel vermeldde, waren uitvoerige economische statistieken van Indië, niet alleen van Java, maar speciaal ook Sumatra. Colijn had hiermee ongetwijfeld een dubbele bedoeling: de Nederlandse bevolking overtuigen van het toenemend economisch belang van deze en andere Indische eilanden en tevens suggereren dat de kolonie daardoor steeds beter in staat zouden zijn de eigen defensielasten te torsen.

Omdat Japan 'altijd materiaal in eigen land' nodig had, stelde men, zouden 4 slagschepen in Indië voldoende zijn, plus een reserveschip. De 4 overige schepen wilde men in Nederland stationeren, wat absoluut niet valt te verklaren uit strategische factoren. De officiële reden voor plaatsing in Nederland – te vinden in een geheime bijlage bij het rapport van de Staatscommissie –, namelijk om geen argwaan in Japan te wekken, klinkt onwaarschijnlijk, te meer daar de slagvloot pas in 1933 zou zijn voltooid![105] Putman Cramer wees er uitdrukkelijk op dat een in Europa gestationeerde Nederlandse slagvloot te ver van Azië af lag om als *fleet-in-being* tegen Japan te kunnen fungeren. In hem klinkt duidelijk het verwijt door van Mahan dat de Russen hun gehele slagvloot niet tijdig in Azië hadden verenigd.

Wat kan er dan aan de hand zijn geweest? De Staatscommissie verdedigde krachtig de imperiale marine, ook wel Staatse Marine ge-

noemd.[106] Het *imperium* was Nederlands: de Nederlandse Staat zou zijn greep op Indië verliezen wanneer dat bij zoiets essentieels als defensie zelfvoorzienend werd. Indië zou, bijvoorbeeld, een groot deel van de kosten van de totale Koninklijke Marine gaan dragen. Daarom moest de vloot in de tropen primair onder één minister vallen, van Defensie, een nieuw ministerie waarin dat van Oorlog en dat van Marine moesten opgaan. Geen gedeelde verantwoordelijkheid meer met dat van Koloniën en daarmee met Indië.

De commissie hoopte verder dat schepen ouder dan 12 jaar naar Nederland konden worden gestuurd voor het opleiden van personeel. Want het was niet de bedoeling om alle belangrijke opleidingen en technische faciliteiten naar Indië over te hevelen. Verder kan men bang zijn geweest dat de Nederlanders geleidelijk minder aan deze imperiale vloot wilden bijdragen, wanneer zichtbare baten zoals onderhoudswerk ontbraken.

Dit plannen op zeer lange termijn doet denken aan de vlootwetten van Von Tirpitz, waarin hij zijn risicopolitiek uitdroeg en de bouw van slagschepen langdurig wettelijk poogde te garanderen. Een vertrouwelijke Duitse calculatie uit 1903 – dus van voor de dure *dreadnoughts* – gaf als einddoel in 1929 liefst 75 tot 80 zware schepen: circa 60 slagschepen plus 20 pantserkruisers.[107]

3.13 Van Gijn: onvoldoende materieel voor een risicostrategie

Nog waardevoller is misschien Van Gijns strategische kritiek dat de door de commissie geplande schepen voor geen grote mogendheid 'van genoegzaam belang zijn om een bondgenootschap met ons op prijs te stellen.'[108] Hij gaf hiervoor twee argumenten: de zwakte van de Nederlandse slagschepen, waarin de voortdurende groottestijging van de buitenlandse – en zelfs niet van al in aanbouw zijnde – niet was verwerkt en ten tweede de te geringe aantallen. [109]

Van Gijn was niet de enige: niemand minder dan Van Heutsz, de man die een plaats had afgeslagen in de commissie die hij wantrouwde, haalde zijn gelijk via een brief aan de Vereniging Onze Vloot waarin zijn drammerige declameertaal zijn woorden deed dreunen:[110]

> Een vloot die *niet* vechten *zal* en
> Een leger dat *niet* vechten *kan*.
> Nooit, althans zelden, zag ik een staatstuk dat mij zóó tegenviel, als het rapport der Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië. [...]
> Ik ben blijde dat *mijn* naam niet onder *dat* staatsrapport staat!

Ook achteraf kan men niet anders dan Van Gijn gelijk geven, want 9 slagschepen waren niet alleen te weinig, ze zouden veel te laat gereed komen om doorslaggevend te zijn. Ten eerste betrof het een lange termijnvisie die was gebaseerd op tijdelijke problemen bij de tegenstander. Men wist heel goed dat Japan eigenlijk streefde naar een '8-8 vloot' van 8 slagschepen plus 8 slagkruisers, maar dat het dit plan wegens toenmalige economische problemen had gehalveerd.[111] Maar van uitstel komt niet altijd afstel.

Pas in 1923 zouden de eerste 4 van Colijns slagschepen gereed zijn en het 5e moest in 1925 volgen. Het totaal aantal van de 9 Nederlandse 21.000 tons slagschepen zou niet worden bereikt voor 1933 – indien de financiën dat toelieten. Alleen maar om te evenaren wat Japan tussen 1910 tot 1915 in dienst stelde! Nu moet men bedenken dat de vlootplannen van Japan in 1921 weliswaar uitgingen van 8 slagschepen plus 8 slagkruisers, maar dat het land daarbij 10 van de 13 inmiddels voltooide *dreadnoughts* en slagkruisers wilde behouden: 26 schepen in totaal dus. Een zestal van die nieuwe was dat jaar al in aanbouw. Elk daarvan was bijna twee maal zo groot als een Nederlands en de 4 laatste, die in 1927 gereed moesten komen, haalden zelfs 47.500 ton. Slechts het Vlootverdrag van Washington in 1922 verhinderde dit. Al met al kan in het negental zwakke schepen beter de vaardigheid van Colijn worden gezien om de interne financiële oppositie van het schaakbord te spelen dan Japan.

3.14 Hoe sterk had de vloot moeten zijn voor een risicostrategie conform Mahan?

Nederland hoopte de Amerikaans-Japanse machtsbalans in de Pacific ten nadele van Japan te laten doorslaan, waardoor Japan geen oorlog met Nederland zou riskeren. Hoe sterk had de Nederlandse vloot moeten zijn, gegeven dat tenminste de Amerikaanse vloot deze steunde?

De Nederlandse situatie leek op de Amerikaanse, die niet van één, maar van twee sterkere vloten uitging. Mahan verduidelijkte in zijn *Naval Strategy* wat hij onder een Amerikaanse risicostrategie verstond. Namelijk dat de (gehele) Amerikaanse vloot tegen de Duitse vloot op moest kunnen, als die de Britse beslissend had verslagen.[112] (Want een Britse overwinning was voor hem een opluchting, maar hij formuleerde dat niet openlijk.) Op soortgelijke wijze moest de Nederlandse vloot in het strategisch defensief opgewassen zijn tegen de Japanse, als die de Amerikaanse beslissend had weten te verslaan. (Want een Amerikaanse overwinning was voor Colijn een opluchting, maar hij formuleerde dat niet openlijk.) Het nog ongunstiger geval waarin Japan, gebruikmakend

van zijn ligging, zich eerst met alle macht op de Nederlanders wierp, komt hier niet aan bod.

Als referentie geldt 1919, het jaar waarin 4 Nederlandse *dreadnoughts* voltooid hadden moeten zijn volgens de vlootwet van Rambonnet. Dat jaar bezaten de Verenigde Staten 17 moderne zware schepen en zouden de Duitsers er 33 hebben bezeten... als hun programma vanwege de wereldoorlog niet was stopgezet. In 1912 was die trend al goed zichtbaar, want inclusief de dat jaar goedgekeurde nieuwbouw voor 1913 was de verhouding 7 tegen 13. De Amerikaanse sterkte bedroeg dus ruwweg 55 procent van de Duitse. Mahan zelf had wellicht liever 90 procent gezien.[113] De werkelijke sterkte werd door vele Amerikaanse navalisten – die bovendien gelijkwaardigheid wensten met de Britse vloot waarin zij een rivaal zagen – als gevaarlijk weinig ervaren, hoewel de gehele slagvloot tegen de Duitse zou worden geconcentreerd. Japan werd dan gelaten voor wat het was.

Neemt men die 55 procent als het minimum, dan zouden tegenover de 12 moderne Japanse zware schepen die in 1919 gereed waren er in datzelfde jaar al 7 Nederlandse moeten hebben gestaan. En de meeste daarvan hadden sterker en dus duurder moeten zijn dan die van Colijn! Bovendien hadden ze direct moeten worden gevolgd door minstens 7 nog veel grotere schepen om de Japanse opbouw tot 1927 te compenseren.

Overigens wisten de Japanners dat ze hun vlootexpansie tot 1927 maar gedeeltelijk konden financieren.[114] Maar zelfs het ontoereikende plan van Colijn ging de Nederlandse en vooral Indische draagkracht op lange termijn te boven. Beide marines zouden waarschijnlijk op een lager niveau eindigen, maar met behoud van een grote ongelijkheid. De Nederlandse slagvloot was dus in de verste verte niet sterk genoeg om, zoals de Amerikaanse, een risicotheorie te kunnen schragen.

Tabel 3.2 Voltooide slagschepen in 1927

Nederlandse vlootsterkte in 1927 (bij voltooiing Vlootwet 1914)	**5 slagschepen van 24.605 ton**
Japanse vlootsterkte in 1927 (indien niet afgebroken in 1922)	**14 slagschepen van 21.443 tot 42.600 ton en** **12 slagkruisers van 27.500 tot 47.500 ton**
Amerikaanse vlootsterkte 1927 (indien niet afgebroken in 1922)	**27 slagschepen van 16.000 tot 43.200 ton en** **6 slagkruisers van 43.500 ton**

Zonder wereldoorlog zouden de Japanse en Amerikaanse plannen vast niet kleiner zijn geweest. Integendeel, de oorlog dempte de mondiale rivaliteit van slagschepen, doordat de reusachtige Franse, Russische, Italiaanse en geleidelijk ook de Duitse en Britse bouwprogramma's stagneerden. Een tweede gevolg van die oorlog was het Vlootverdrag van Washington, dat de wedloop in 1922 afbrak.

3.15 Bondgenoten: Britse, Duitse en Franse steun onzeker, Amerikaanse niet ter plaatse

Van Gijn dacht dat de sterkte van de slagvloot veel te gering was om een aantrekkelijke bondgenoot te zijn. Hoe stond het met bondgenoten? De Staatscommissie zag in dat de negentiende eeuwse Britse veiligheidsgarantie niet meer voldeed nu er een krachtige slagvloot in Azië zelf was gestationeerd.

Ze wenste een sterkere vloot, ook om staten geen excuus te geven de kolonie tegen andere landen 'te beschermen'. Dit blijkt uit de geheime bijlagen van het rapport.[115] Van Engeland was geen gevaar te duchten, maar als een vreemde mogendheid zich in Indië begon te nestelen, zou het uit eigenbelang kunnen ingrijpen. Ook van de Verenigde Staten viel geen aanval te duchten, maar als Japan 'zijne handen uitstrekte naar de Zuidelijke landen en aldus de Philippijnen in het gedrang bracht, zou Amerika zeker zijn eigen belang boven de entente met Japan stellen [...]'.[116] En als Amerika zich dan als beschermer opwierp, zou Engeland zich waarschijnlijk niet verzetten. Omdat Duitsland op koloniaal gebied niet bijzonder goed bedeeld was, zou het kunnen verlangen 'naar betere koloniën', maar er waren geen feiten die in die richting wezen. Ook van Portugal, Frankrijk en Australië viel weinig te duchten.

Eigenlijk beschouwde de Staatscommissie al deze landen meer als bondgenoten. De meest waarschijnlijke kans dat Nederland in oorlog geraakte, was dat het zijn neutraliteit verloor tijdens een Amerikaanse-Japans oorlog, zoals voorheen tijdens de Russisch-Japanse had kunnen gebeuren. Maar de meest waarschijnlijke oorlogskans was wat anders dan het grootse gevaar. Dat laatste was, zoals uitvoerig werd toegelicht, een aanval door Japan en op langere termijn bijna zeker ook door China. Maar over de haalbaarheid van internationale steun tegen deze aanvallen valt veel meer te zeggen dan het teleurstellend weinige wat hierover in de geheime bijlagen staat: over dit zo cruciale deel van de risicostrategie was weinig nagedacht.

Europese steun en het Nederlandse voorstel aan Engeland voor een bondgenootschap

Nederland zag garanties het liefst als eenrichtingsverkeer: wel de lusten maar niet de lasten. Het wenste geen traktaat met Japan, aangezien dit vast iets terug zou willen. Nederland zag aanvankelijk tevens in dat de Japans-Britse alliantie een in wezen tegen Japan gerichte Britse garantie uitsloot. Ook contacten met andere landen, waarin Nederland vrij passief bleef, leverden weinig op. Van tijd tot tijd stak er enige angst op dat Duitsland de archipel of delen ervan zou overnemen,[117] maar dat is nooit Duits regeringsbeleid geweest.

Ruim een jaar na Tsushima, de 17e september 1906, rapporteerde H. Tjaben, die als consul-generaal tijdelijk de status verhoogde van het Duitse consulaat te Batavia, aan Rijkskanselier Von Bülow belangwekkende zaken. De Nederlanders waren zeer bezorgd over het machtsevenwicht in de Chinese Zee. Nederlandse marineofficieren drongen er bij hem op aan dat de Duitse vloot even groot zou worden als de Engelse om het overwicht van de Engelsen (en van hun bondgenoten zullen de Nederlanders hebben gedacht) te compenseren.

Nog verder ging wat het lid van de Raad van Nederlands-Indië C.W. Nieuwenhuijs aan Tjaben had toevertrouwd:

> Het zou mij als juist voorkomen, wanneer Duitsland niet alleen een kolenstation, maar een heel eiland ter beschikking zou krijgen, indien het als wederdienst de verdediging van de gehele Archipel tegen vreemde aanvallen zou waarborgen.

Tjaben beschouwde dit Indische aanbod terecht als een grijpstuiver tegenover de verlangde bescherming door de Duitse vloot.[118] Duitsland was niet geïnteresseerd in een bondgenootschap. De Verenigde Staten, waaraan geen aanbod werd gedaan, waren dat evenmin. Dit land was ongetwijfeld de meest waarschijnlijke bondgenoot, maar de prioriteit van beide grote mogendheden lag niet in Oost-Azië en de geplande Nederlandse slagvloot was lang niet sterk genoeg om hun standpunt te veranderen.[119]

Maar als Indië werd aangevallen, bleef het domweg afhankelijk van steun. 'Net als Colijn geloofde Rambonnet', schrijft Beunders, 'dat Nederland bondgenoten zou krijgen aangezien de verschillende westerse landen, Engeland en Duitsland voorop, zoveel in Indië hadden geïnvesteerd dat ze dat nooit zonder strijd aan Japan zouden overlaten.'[120]

Steun kwam vooral van die landen wier koloniale belangen bedreigd werden. Als die de handen vrij hadden, tenminste. Hun steun was het meest reëel wanneer de maritieme spanning verminderde, wat niet onmogelijk leek. Vanaf 1912 werd de Duitse vlootplanning immers gereduceerd. Nederland zou waarschijnlijk actief geholpen worden door de meeste grote zeemogendheden, de Verenigde Staten en Frankrijk die de grootste belangen in de regio hadden voorop, daarna Duitsland en schoorvoetend misschien de Japanse bondgenoot, Groot-Brittannië.

Misschien hielpen de Britten helemaal niet. Begin juni 1914 – dus nog voordat de moord op de Oostenrijkse troonopvolger Franz Ferdinand de wereldoorlog deed ontbranden – boog de Britse regering zich over een Nederlands voorstel om de veiligheid van Nederlands-Indië te garanderen. In ruil daarvoor zou de latere Nederlandse slagvloot Groot-Brittan-

nië steunen bij de wederzijdse koloniale verdediging tegen Japan. Als verdere beloning zou de bondgenoot olie uit de kolonie ontvangen voor zijn vloot en zelfs de kolonie zelf als Nederland ooit besloot die op te geven.

Het voorstel werd gedaan door Sir Henri Deterding, een Nederlander, en zijn Britse mede-directeur Sir Marcus Samuel. Deterding dirigeerde het Brits-Nederlandse concern Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij/Shell, sinds kort de grootste olieproducent ter wereld. Na zijn ministerschap was Colijn aangetreden als de directeur van de voornaamste werkmaatschappij van het concern.[121] Dit was de Bataafsche Petroleum Maatschappij, de BPM, tevens de grootste olieproducent van Nederlands-Indië. Het kan niet anders dan dat de doortastende pro-Britse oud-minister de hand had in dit voorstel om zijn risicostrategie kracht bij te zetten met buitenlandse steun. Door de oliebehoefte van de Britse vloot veilig te stellen hoopte hij die steun deels te belonen. Dat die steun automatisch de winning en het transport van de olie uit de kolonie hielp veilig te stellen, diende tevens de belangen van de BPM. In dit opzicht integreerden Deterding en Colijn, in Mahans terminologie, vredes- en oorlogsstrategie.

Het nieuwe kabinet Cort van der Linden kon zich ongetwijfeld vinden in dit voor het neutrale Nederland uitzonderlijke initiatief: Deterding deelde de Britten mee dat het kabinet in het geheim wilde onderhandelen.[122] Gegeven dat het voorstel moest leiden tot onderhandelingen tussen regeringen, werd het rijkelijk laat gedaan, vlak voor de cruciale keuze of de slagvloot in Duitsland dan wel in Engeland zou worden gebouwd. Dat er sprake was van enige staatsregie blijkt eruit dat de Britse marineattaché te Den Haag anderhalve maand eerder plotseling werd voorgespiegeld dat men graag schepen uit zijn land wilde, maar met geschut van Krupp.[123]

De Britse regering was van 1912 af aan goed op de hoogte van de Nederlandse bouwplannen en vond ze onnodig.[124] Maar zij was verbijsterd over deze bokkensprong van de Nederlanders om hun risicostrategie met Britse steun te bekrachtigen. De ouverture van Deterding toont hoe weinig inzicht Den Haag had in de internationale machtsbalans. Sir Anthony Nicholson, werkzaam voor het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken, vond dit voorstel 'one of the strangest, which I have seen during our 40 years service.'[125] Verder vond hij het onjuist dat het werd overgebracht door 'amateur-diplomaten'. Maar juist dit paste in de negentiende-eeuwse politiek van geheime allianties: dat Frankrijk en Rusland er eentje hadden beklonken wist iedereen, maar hoe verregaand die was, dat wisten maar weinigen en zelfs de Duitse rijkskanseliers werden niet of uiterst vaag geïnformeerd over de Duitse militaire reactie erop, het Von Schlieffen-plan.[126]

Minister van Buitenlandse Zaken Edward Grey, premier Herbert Asquith en minister van Marine Winston Churchill concludeerden eendrachtig dat er geen sprake was van Japanse agressie tegen Nederlands-Indië en dat het Brits-Japanse bondgenootschap simpelweg een anti-Japanse alliantie uitsloot.

Asquith sprak van 'a gross perfidy' tegenover Japan. Volgens Churchill was een gemeenschappelijke Brits-Japanse garantie het enige haalbare. Hij zag de Nederlandse slagvloot slechts als een onberekenbare factor: 'It will not be very pleasant if Holland has a large fleet out there'. Daarbij vreesde hij dat als er een Europese crisis uitbrak – wat overigens pakweg om de twee jaar gebeurde – gedurende de jaren dat de Nederlandse schepen in aanbouw waren in Duitsland, dit land ze kon inlijven bij zijn slagvloot.[127] Churchill maakte zich dus geen illusie dat zonder bondgenootschap niet het Britse Vickers, maar Krupp Germania de voorkeurswerf was.

Verder waren de Britten ongetwijfeld niet vergeten dat Japan ze door middel van Tsushima een onbetaalbare strategische dienst had bewezen, namelijk Rusland van een ernstige bedreiging in Azië transformeren tot een Britse vriend, zowel in Azië als Europa. Dankzij zijn grote vloot was en bleef Japan dus veel aantrekkelijker als bondgenoot dan Nederland.

De Britse regering besloot de zaak te laten rusten. Toen zij echter kort daarna met Japan ten strijde trok tegen Duitsland en zijn koloniën, bood zij, zich het voorstel herinnerend, opportunistisch aan om samen met haar Aziatische krijgsmakker de veiligheid van Nederlands-Indië te garanderen, in ruil voor Nederlandse deelname aan de oorlog.[128] Dit moet voor sommige Nederlandse overheidsdienaren het vreemdste voorstel zijn geweest uit hun carrière.

Desondanks vormde mogelijke internationale steun een enorme afschrikking. Maar die steun hing er niet van af of Nederland een kleine slagvloot bouwde die lonkte als een aantrekkelijke bondgenoot, zij was er ook zonder die vloot. Tegenstanders van de slagvloot wezen hier dan ook op.[129] Als object voor een bevrijdingsoorlog was Indië inderdaad niet minder aantrekkelijk dan Helena te Troje. Voor goede tijden in Europa was een risicostrategie niet nodig.

Maar voor kwade tijden? Rond 1912 had de Britse vloot de handen zo vol aan de Duitse, dat alle *dreadnoughts* en slagkruisers bij de Noordzee werden geconcentreerd. Engeland liet de maritieme verdediging van Oost-Azië aan zijn oosterse bondgenoot over. Onbedoeld was de Duitse vloot een effectieve pro-Japanse *fleet-in-being*, waardoor Japan slechts op een gunstige gelegenheid hoefde te wachten als het kwaad wilde tegen Indië. In ruil, bijvoorbeeld, voor directe steun aan de Britse slagvloot als die door oorlogsverliezen in problemen zou komen tegen de Duitse.

In oorlogstijd was Engelands andere maritieme bondgenoot, Frankrijk, vooral gebonden aan de verdediging van de Middellandse Zee tegen de bondgenoot van Duitsland, Oostenrijk-Hongarije. Dit geeft ook de Franse steun waar de Staatcommissie bij een aanval op rekende (vanwege het Franse belang bij Indochina), iets onwaarschijnlijks.[130] Doorslaggevende Duitse steun tegen een Japanse aanval tijdens een Duits-Brits conflict was simpelweg onmogelijk. De aanname van de Staatscommissie dat Groot-Brittannië elk *Europees* land kon afhouden van een aanval op Indië, lijkt ook bij een Europese oorlog juist, aangezien de vloten elkaar dan bonden.

Britse heerschappij ter zee voorkomt verwezing van Indië door Nederland te beschermen

Het grote verschil tussen de Eerste en Tweede Wereldoorlog was dat Nederland in de Eerste neutraal bleef. Niet alleen voor Nederland was dat allesbepalend, ook voor Indië aangezien dit 'zijn moederland' behield, terwijl de kolonie in de Tweede Wereldoorlog vanwege de Duitse bezetting een weeskind werd.

Dat de Duitse legertop rond 1908 het plan opgaf Nederland binnen te vallen had veel te maken met de invloed van *seapower* op de grondoorlog. Nederland en België werden behoorlijk beschermd door Britse afschrikking. De Engelsen waren sinds eeuwen bevreesd dat ze een enorme vijandelijke kust recht tegenover zich kregen wanneer beide kleine landen in Franse of Duitse handen geraakten. Voor Engeland voldoende reden tot oorlog.[131] Maar Duitsland liet zich steeds minder door deze dreiging afschrikken.

Toch hielp de Britse heerschappij ter zee Nederland redden van een voorgenomen Duitse inval. Nadat Groot-Brittannië en Frankrijk elkaar omhelsden in de *entente cordiale*, kregen de Duitsers behoefte aan '*Luftröhre [...] damit wir atmen können*': een neutrale staat waarlangs ze in oorlogstijd strategische goederen van overzee konden importeren.[132] Hun oorlogsvloot kon door de Brits-Franse overmacht het hoofddoel van de 'oorlogsstrategie' niet waarmaken, een paraplu waaronder de 'vredesstrategie', in het bijzonder de zeehandel, kon voortgaan. Duitsland was, om nog een derde begrip van Mahan te gebruiken, zijn *seapower* grotendeels kwijt.

De tamelijk grote zeehandel van het kleine buurland bood uitkomst. Het was de grootste vinger van de kaboutervuist die Nederland op het gebied van *seapower* kon maken, maar voldoende om het neutraal te helpen houden. Via de neutrale handel hoopte Duitsland een vijandelijke zeeblokkade gedeeltelijk te ontlopen, ingeval de oorlog langer zou duren dan gehoopt.

Dit was wellicht de belangrijkste reden voor generaal Von Moltke, chef van de Duitse generale staf, om in 1908-1909 de opmars door Nederland te schrappen uit het naar zijn voorganger Von Schlieffen genoemde oorlogsplan. De tweede reden was zoiets als een – onbedoelde – Nederlandse risicostrategie te land.

Na 1890 werd het Nederlandse Veldleger voortdurend versterkt uit angst dat de Franse en Duitse legers elkaar zouden proberen uit te manoeuvreren via Belgisch en Nederlands grondgebied. Forten beschermden slechts een deel hiervan. Zo'n strategische manoeuvre was precies wat het Von Schlieffen-plan oorspronkelijk beoogde: Frankrijk bliksemsnel verslaan zodat het Duitse leger vrij was om 'de Russische stoomwals' te weerstaan. Von Moltke achtte het risico van een Nederlandse flankaanval, zeker als die Britse steun ontving, op deze allesbepalende strategische manoeuvre te groot:[133]

> Een vijandelijk Holland in de rug zou noodlottige gevolgen kunnen hebben tijdens de opmars van het Duitse leger naar het westen, vooral als Engeland het schenden van de Belgische neutraliteit als voorwendsel zou aangrijpen om aan de oorlog tegen ons deel te nemen.[134]

Hij verklaarde dat hij beducht was dat er dan sterke strijdkrachten aan de Duitse rechtervleugel (die de hoofdrol vervulde in de manoeuvre) zouden moeten worden ontrokken. Het motief achter deze redenen om het buurland te ontzien, was dat Von Moltke er meer oog voor had dan zijn voorganger dat de ambitieuze manoeuvre niet direct zou slagen.[135] Nederland kon geen spaak in het wiel meer steken en als dit desondanks toch in Frankrijk vastliep, kon worden voorkomen dat de Duitse economie verstikte. Dat laatste bleek hard nodig, want inderdaad mislukte in 1914 de, nu tot België beperkte, Duitse opmars om Frankrijk verrassend te verslaan.

Maar de Britse *seapower* hing tevens als het zwaard van Damocles boven Nederland. 'Jacky' Fisher, de bevelhebber van de Britse marine, was opgetogen over het in datzelfde oorlogsjaar geboren voornemen van Churchill voor een aanval op Duitsland via een opmars langs de Vlaamse kust. De opmars moest tevens Nederland pressen om zich aan hun zijde te scharen, waarna er een groot leger zou landen. Hun geestdrift verdween toen Frankrijk weigerde mee te doen en duidelijk werd dat Duitsland sneller legers over land naar het front in Holland kon sturen dan Engeland over zee. Redenen om een ander idee van Churchill daadwerkelijk in 1915 uit te voeren, de landingen bij Gallipoli tegen Turkije.[136]

Amerikaanse steun: War Plan Orange

De meest reële bondgenoot voor Nederlands-Indië in oorlogstijd waren de Verenigde Staten. Eind 1906 gaf president Theodore Roosevelt opdracht om een oorlogsplan tegen Japan te ontwikkelen, het *War Plan Orange*. In dit plan werd aangenomen dat Japan plotseling delen van de Filippijnen kon overweldigen en binnen vrij korte tijd – een duidelijke overeenkomst met de Nederlandse analyses – 200.000 man kon transporteren.

Plannen voor een goed beveiligde vlootbasis op de Filippijnen vonden nooit voldoende steun. De Filippijnen lagen 9 maal dichterbij bij Japan dan bij hun 'moederland', de Verenigde Staten.[137] En nog veel dichter bij Formosa (Taiwan), destijds een Japanse kolonie. Mede vanwege de val van Port Arthur begin 1905 kwamen de Amerikanen drie jaar later tot de conclusie dat hun slagvloot te Subic Bay – de maritieme sleutel tot Manilla – uitstekend kon worden geblokkeerd door een plotselinge Japanse aanval met mijnen en schepen, waarna deze haven een belegering niet kon weerstaan.[138]

Naast Atlantische verplichtingen was dit beslissend om de Amerikaanse slagvloot niet preventief in Azië te stationeren. De Filippijnen konden alleen worden verdedigd, of liever heroverd, door de Stille Oceaan over te steken. Te spoedig was riskant; de planners van het *War Plan Orange* verwachtten bij de toenmalige technologie 10 procent verlies aan slagkracht per 1.000 zeemijl. Dit betekende tussengelegen bases 'om bij te komen' en die waren er nog onvoldoende. Wel wilden de Amerikanen Pearl Harbor uitbreiden, wat overigens niet betekende dat hun slagvloot daar permanent werd gestationeerd.[139] Maar de invloed van het *War Plan* was in die eerste jaren beperkt en de voorstanders van een snelle oversteek hadden de overhand, het *Through Ticket to Manila*. De slagvloot moest binnen twee maanden in de Filippijnen arriveren voor de herverovering.

Japan kon twee dingen doen. De Nederlandse vloot gedurende de aanval op de Filippijnen, of kort daarna, overweldigen met een grote overmacht aan zwaar en licht materieel. Zo'n beslissingsslag kon worden geforceerd door de dreiging, die niet eens direct verzilverd hoefde te worden, van een invasie op Java. Vervolgens kon Japan de beslissingsslag om de heerschappij ter zee in Zuidoost-Azië tegen de Amerikanen afwachten.

De andere optie was deze slag eerst aan te gaan. Sinds 1907 beschouwde Japan een omvang van 70 procent van de Amerikaanse marine als het minimum om in een defensieve beslissingsslag een kans te hebben (2.15).[140] Om concentratie van de bondgenoten te verhinderen, kon Japan bijvoorbeeld de Amerikaanse vloot opwachten kort voordat

die bij de Filippijnen aankwam. Het lijkt onwaarschijnlijk dat de Nederlandse slagvloot zich te ver van Java – laat staan van Indië – zou kunnen verwijderen om zich met de Amerikaanse te verenigen, zolang de Japanse intact was. Won Amerika, dan was Indië veilig. Won de Keizerlijke Japanse Marine, dan zou die wel een gokje tegen de Koninklijke durven te wagen.

Anderzijds valt het te betwijfelen of de Verenigde Staten Indië met alle macht zouden steunen wanneer Japan zo verstandig was het grootste Amerikaanse belang, de Filippijnen, te ontzien. Daarbij mag niet worden vergeten dat beide grootmachten evolueerden tot bondgenoten in de Eerste Wereldoorlog.

Bovendien zagen de Amerikaanse navalisten in het Duitse navalisme een concurrent voor hun eigen ambities. Duitsland was sterker dan Japan en daardoor dreigender voor ze. Dit leidde tot het visioen dat de Duitse vloot 'hun' Caraïbisch gebied zou binnendringen. In 1913 zag het *War Plan Black* het licht, dat voortbouwde op een drie jaar ouder plan.[141] Het plan concentreerde zich op een beslissingsslag in dit gebied, waarvoor de totale Amerikaanse slagvloot in hun ogen nog aan de magere kant was.

In de Eerste Wereldoorlog had de Duitse vloot prioriteit en toen de Amerikanen meestreden, zonden zij prompt slagschepen naar Europa, zelfs meer dan de Engelsen vroegen. Zouden zij het risico hebben genomen om hun eigen land onbeschermd te laten door hun vloot voor onbepaalde tijd naar Azië uit te zenden, nog afgezien van de zekerheid dat deze in het beste geval ernstig verzwakt zou weerkeren? De Duitse vloot creëerde dus onbedoeld een zeer effectieve pro-Japanse risicostrategie door niet alleen de Britse vloot te binden, maar in belangrijke mate ook de Amerikaanse. Japan werd bij een actie tegen Indië beschermd door deze strategie, maar maakte er geen misbruik van.

Omgekeerd had Duitsland zijn plannen voor het geval dat de rivaliteit met de Verenigde Staten overging in oorlog allang laten varen. Al in 1903 zag het in dat zulke plannen alleen uitvoerbaar waren als het volkomen de vrije hand had in Europa. De Franse en Russische vloten sloten dat uit.[142] De alliantie die deze vloten in de jaren daarna zochten met de Britse zeemacht sloeg elke Duitse hoop de bodem in.[143] De Amerikaanse risicostrategie werkte voortreffelijk, ook tegen Duitsland.

Kortom, steun aan Indië was in vredestijd vanzelfsprekend, maar bij een Brits-Duits conflict hoogst twijfelachtig. Enkele Nederlandse slagschepen konden deze steun niet beïnvloeden.

3.16 Materieel Staatscommissie 1912 en wetsvoorstel van 1913: gebrekkige verkenning

Een niet eerder genoemd, maar groot probleem was dat de Nederlandse strategie ernstig werd ondermijnd door onvoldoende tactische verkenning. Tsushima drukte iedereen weer eens, maar niet ten overvloede, met de neus op de feiten. Geholpen door mist slaagde de Russische vloot erin om de uitgebreide Japanse verkenning ongemerkt te passeren en werd slechts verraden door een achterop varend hospitaalschip.

Tijdens die slag wisten de Japanners de magere vijandelijke verkenning praktisch tot werkeloosheid te veroordelen door die dicht op de vijandelijke slagvloot te drukken. Hierdoor verwierven zij veel informatie over de koers en koersveranderingen van de tegenpartij, terwijl de Japanse manoeuvres de Russen als het ware overkwamen. Dit maakte alle Russische doorbraakpogingen nutteloos.[144]

Het was zonneklaar dat de 8 pas voltooide torpedobootjagers van de *Wolf*-klasse te klein waren en te weinig brandstof konden meevoeren om de Archipel te verkennen. De Staatscommissie zocht naar iets groters. Ze mocht de verkenning dan 'van onschatbare waarde' vinden, deze was uiterst zwak: ze zou moeten geschieden door 6 schepen die de commissie betitelde als 'torpedokruisers'. Dit scheepstype stond in grootte tussen torpedobootjagers en kruisers in. Maar gezien de grootte die de commissie opgeeft, 1.100 tot 1.200 ton, waren het gezien de internationale nieuwbouw in 1912 absoluut niet méér dan torpedobootjagers.

Bovendien nam de commissie uitdrukkelijk de *Catamarca*-klasse als voorbeeld die de Duitse Krupp-Germaniawerft voor Argentinië bouwde. Deze schepen waren met 995 ton normaalwaterverplaatsing amper groter dan, bijvoorbeeld, de modale Britse torpedobootjagers die dat jaar op stapel stonden.[145] Het blijft vreemd dat de commissie een hogere tonnage opgaf; waarschijnlijk dacht zij aan de iets latere, eveneens door Argentinië bij Krupp-Germania bestelde, *San Luis*-klasse van 1.136 ton normaal. Aangezien deze klasse nog in aanbouw was toen de wereldoorlog uitbrak, namen de Duitsers hem over als *G 101*-klasse.[146] Ook de Duitsers spraken van torpedobootjagers.

Het is ondenkbaar dat men met 6 van deze schepen het reusachtige eilandenrijk kon verkennen. Slechts geconcentreerd bij de Straten Karamita en Makassar lijkt hun geringe aantal enigszins zinvol. En dan vooral als ze vanuit bases daarin opereerden. Hun geringe formaat en geringe diepgang werden tevens afgedwongen door de beperkingen van zulke bases, zo blijkt uit een artikel van luitenant-ter-zee der 1e klasse L. van Verre (4.3).

Men hoopte op 'strategische verkenning' door de Gouvernementsmarine. Die bestond uit een politionele vloot waarvan de schepen geen gevechtswaarde bezaten en half zo snel waren als torpedobootjagers, waartegen ze misschien enkele minuten konden overleven. Om uit te maken of er, bijvoorbeeld, sprake was van een afleidingsaanval of een hoofdaanval bleven 'echte' tactische verkenners nodig. In de dagen voor luchtverkenning waren zelfs torpedobootjagers daarvoor ontoereikend, zeker een handjevol. Niet alleen vanwege de hiaten in de verkenning – als die een enigszins permanent karakter kreeg, kwamen vanwege onderhoud, reparaties, het van en naar het operatiegebied stomen hooguit 2 van de 6 jagers daaraan toe –, maar ook doordat deze schepen gemakkelijk konden worden verdreven of vernietigd door een overmacht van torpedobootjagers of lichte kruisers. Bovendien werden voor de tactische verkenning onmisbare eigenschappen van de toenmalige torpedobootjagers, vaarbereik bij kruisvaart en hoge snelheid in de strijd, ernstig gekortwiekt door ongunstig weer.

Gezien de ontoereikende verkenning was een groot vaarbereik voor de slagschepen van minder belang. Zoals gezegd had men verder slechts 8 torpedobootjagers, de snel verouderende *Wolf*-klasse. Dit jagerscherm was steeds minder in staat om de groter wordende buitenlandse jagers af te weren, terwijl, omgekeerd, ze steeds moeilijker door een vijandelijk jagerscherm konden breken om van nabij te verkennen of torpedo's te lanceren. Voor dat laatste resteerden slechts 8 onderzeeboten, die bovendien gebonden waren aan een nogal statische verdediging.

De kleinere schepen werden wel 'omlijsting' genoemd, een wat minzame term, die, al dan niet tussen aanhalingstekens, door veel auteurs te vaak kritiekloos wordt overgenomen. Zonder lijst bevindt een schilderij zich niet op de juiste plaats, maar stort het vormloos neer.

3.17 Materieel Staatscommissie 1912: geen torpedovloot voor Indië (en wel voor Nederland)

De Staatscommissie verdedigde de keuze voor een slagvloot ten opzichte van een torpedovloot, waartoe ook de onderzeeboten werden gerekend, met de volgende argumenten. Torpedovaartuigen waren, zeker in de tropen, slechter bewoonbaar dan grote schepen wat een nadelig effect had op de bemanning. Torpedovaartuigen bezaten niet de kracht van slagschepen en zochten hun heil slechts in verrassend optreden. De torpedovloot was bovendien afhankelijk van een nachtaanval. Een groot probleem wat hiermee samenhing, was het beperkte vaarbereik van de torpedovloot. De onderzeeboot was slechts een locale verdediger

en bovendien kwetsbaar boven water, waardoor hij niet zonder steun van oppervlakteschepen kon.

Slagschepen daarentegen, beargumenteerde de commissie, bezaten grote vuurkracht, werden beschermd door pantser en pasten 'als toonbeeld van massale kracht' beter bij een imperiale marine.[147] Verder konden zij door hun grotere bereik overal worden ingezet. Daardoor garandeerden zij de heerschappij in de gehele archipel.

Nu kunnen hier wel wat kanttekeningen bij geplaatst worden. Ten eerste dat de Archipelwijde inzet van de slagschepen afhankelijk was van verkenning door scheepjes van ongeveer 1.000 ton. In wezen werden dus torpedobootjagers in Colijns eigen plan essentieel geacht voor controle over de archipel!

Ten tweede hadden in plaats van de slagschepen heel veel torpedobootjagers gebouwd kunnen worden. Veel meer en grotere dan 'Bijlage 15' van het rapport suggereert en manipuleert. Deze bijlage bevat een voor de kanonliefhebbers geruststellende kostenberekening, waaruit blijkt dat een torpedovloot tot 1938 bijna even kostbaar zou zijn als de slagvloot. Hierin slaagde men door die slagvloot opeens als slechts 5 slagschepen voor te stellen, terwijl de werkelijke planning ervan in 'Bijlage 9' laat zien dat men er in diezelfde periode 11 dacht te bouwen! (Het geplande negental slagschepen plus de latere vervanging van de 2 eerste daarvan.)

Wat omvatte die torpedovloot van 'Bijlage 15' dan? Allereerst 7 kruisers van liefst 5.500 ton omdat ze – zo blijkt uit het praeadvies – niet moesten onderdoen voor de sterkste moderne Japanse kruisers, de *Chikuma*-klasse van 5.000 ton (tabel 4.1).[148] Zonder slagschepen nam men liever het zekere voor het onzekere. Zeker met kruisersteun waren torpedobootjagers beslist niet afhankelijk van de nachtaanval. Het eigenlijke torpedomaterieel bestond uit 12 onderzeeboten en 48 consequent als *torpedoboten* aangeduide schepen van 550 ton. Daarvan bezat men er al 8, de gloednieuwe *Wolf*-klasse, die men *torpedobootjagers* noemde en die dat destijds internationaal bezien ook waren. Torpedobootjagers werden dus, klaarblijkelijk al naar gelang een plan wel of geen voorkeur genoot, gepromoveerd tot torpedokruisers, of gedegradeerd tot torpedoboten.

Nederland zelf moest daarentegen wel op een torpedovloot vertrouwen, 36 torpedoboten. Dit lijkt heel wat, maar 30 waren al aanwezig. Voor de onderzeedienst in Nederland was de situatie gunstiger, 12 onderzeeboten plus 2 in reserve. Hiervan waren 7 onderzeeboten aanwezig of in aanbouw. Voorkomen moest worden, waarschuwde de Staatscommissie, dat deze torpedovloot door de vijand in de havens werd opgesloten.

3.18 De 'Definitieve' Vlootwet van 1914 van Rambonnet: 5 slagschepen van 25.000 ton...

Het politieke doel achter de Staatscommissie was, zoals gezegd, niet zozeer een rapport, maar een vlootwet in 1913. Het draagvlak was er: het navalisme bloeide en groeide in Nederland en Indië. Eindelijk, want het was trager ontkiemd dan elders, ondanks een krachtige 'vredesstrategie' in de vorm van bijvoorbeeld de al (in 2. 10) besproken Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Beunders verklaart deze traagheid door het ontbreken van een krachtige industriële lobby (mede door de relatief weinige grondstoffen die Nederland bezat en de nog beperkte zware industrie), de weerstand van het KNIL tegen de vloot, de Ethische Politiek die ernaar streefde om Indië geestelijk te verheffen, en de maar langzaam afnemende politieke invloed van de liberalen, die meer ophadden met vreedzame dominantie dan met directe koloniale heerschappij. De mobilisering van het grote publiek werd belemmerd door het ontbreken van een opzwepende boulevardpers. De navalistische vereniging Onze Vloot was vrij laat opgericht, namelijk een jaar na Tsushima, was en bleef tamelijk elitair, intern verdeeld en wilde anders dan soortgelijke buitenlandse organisaties buiten de politiek blijven.[149]

Maar in 1913 was de achterstand behoorlijk ingelopen. Het was het jaar van het eeuwfeest van de Nederlandse onafhankelijkheid van Frankrijk en de stichting van het Koninkrijk der Nederlanden. Veel hulde ging naar de eerste vorst daarvan, 'koopman-koning' Willem I, in het bijzonder naar zijn initiatieven de Nederlanden en hun koloniën economisch te ontwikkelen. Tegenover het centrum van Amsterdam verrees aan de noordoever van het IJ de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling Op Scheepvaartgebied – de E.N.T.O.S. Deze zeer grote expositie werd gefinancierd door industrie en handel. Gezien de zware vertegenwoordiging daarvan in de Staatscommissie is het thema weinig verrassend. Erevoorzitters werden onder anderen, evenmin weinig verrassend, Colijn en De Waal-Malefijt. Zij en andere belangstellenden konden wandelen door het nagebouwde plein op de Dam met omringde straatjes in het begin van de zeventiende eeuw – waardoor Amsterdam het plein nu in tweevoud bezat – en door paviljoens met Duitse en Britse inzendingen, waaronder grote scheepsmodellen:

> Een prachtschip is ook het door de firma Vickers ingezonden model van de "Kongo", die over enkele weken aan het Japanse gouvernement zal afgeleverd worden. Deze slagschip-kruiser is als 't ware een combinatie van zware bewapening en snelheid.[150]

Naast het gevaar waarmee Vickers dankzij dit prachtschip de Indische defensie had opgescheept, zond deze scheepswerf tevens zijn remedie in, een naamloos, intrigerend model van een slagschip dat in verband werd gebracht met de voorgenomen Nederlandse *dreadnoughts*. Nog spectaculairder was het kolossale door keizer Wilhelm II uitgeleende model van een Nederlands linieschip, dat dateerde uit de roemrijke tijd van Michiel de Ruyter en waarvoor de Duitse vorst tijdens de opening, waarbij hij niet aanwezig kon zijn, werd bedankt in hoopvolle bewoordingen:

> Wanneer het over vier maanden terugkeert naar Berlijn, dan zal – hoopte de spreker – het gaan niet alleen beladen met onze innigsten dank, maar ook met de hartelijkste wenschen voor Duitslands toekomst, op de zee en in het bijzonder voor den Monarch, die Zijn land de weg over de wateren toonde.[151]

Uit het ook door koningin Wilhelmina geuite verlangen dat deze tentoonstelling tot iets blijvends zou leiden, ontstond het Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum.

De geplande tegenhanger in Indië, een spectaculaire tentoonstelling te Semarang over het economisch en cultureel belang van de kolonie, opende pas het jaar daarna de poort. Ondanks een royale bijdrage van de Indische overheid moest het Indische zakenleven het meeste geld op tafel leggen, wat niet in een vloek en een zucht lukte.

Verder bezat Nederland sinds vijf jaar de Linschoten-Vereeniging, die reisverslagen uitgaf welke de gloriedagen van de nationale maritieme expansie in herinnering brachten. Aan de wieg van dit gezelschap stonden voormannen van de koloniale lobby, speciaal de wetenschappers, en verder van de koopvaardij en de marine.[152]

In 1913 was ook Onze Vloot extra actief.[153] Deze vereniging steunde de Staatscommissie breeduit toen het rapport openbaar werd. In de discussies over het rapport verschenen ook de gekuiste onderwerpen in hun naakte waarheid, bijvoorbeeld dat het een vlootopbouw op lange termijn betrof tegen Japan.[154]

Datzelfde jaar boekte Colijn een klinkend succes met de, ook voor de vloot in Nederland belangrijke, kustverdedigingswet, die in mei door de Tweede Kamer werd aangenomen en in juni door de Eerste.[155] Het ging hier om een wedloop tegen de tijd die hij nipt won. Maar het moet een bittere pil voor Colijn zijn geweest dat het rapport van 'zijn' Staatscommissie pas op 21 mei aan de koningin kon worden aangeboden. Het einddoel, de omzetting ervan in een wetsontwerp, liep hierdoor vertraging op. Weliswaar kreeg hij dit ontwerp binnen twee maanden rond, maar het was al te laat voor behandeling door de Kamers. In juni waren

de verkiezingen, die de regering verloor. Dit betekende een jaar uitstel voor een nieuw wetsontwerp op tafel lag.

In de zomer van 1913 trad het fameuze kabinet Cort van der Linden aan dat Nederland veilig door de Eerste Wereldoorlog zou weten te loodsen. Minister van Marine werd de leider van de 'rebellie' van 1912, kapitein-ter-zee J.J. Rambonnet. Hij wijzigde Colijns wetsvoorstel aanmerkelijk. Dankzij dit voorstel, en in mindere mate het rapport, hoefde hij niet van voren af aan de strijd aan te gaan over een zwaar door de vloot gedomineerde militaire strategie met de nieuwe ministers van Financiën, Koloniën en Oorlog. De kritiek van Van Gijn en anderen bleek niet geheel vruchteloos. Met het argument dat 9 slagschepen te duur waren, voorkwam het nieuwe kabinet, door niet meer dan tien jaar vooruit te plannen, waarschijnlijk een financieel kaartenhuis.

Rambonnet keerde, enigszins tandenknarsend, terug naar de 5 slagschepen van medio 1912.[156] En ongetwijfeld beseffend dat de navalistische commotie ooit zou doven, koos hij voor een sterk versnelde vlootopbouw: 4 slagschepen zouden al medio 1919 gereed moeten zijn. Veel eerder dan Colijn had gepland. Op Nederlands verzoek had Krupp Germania al sinds 1912 meerdere Duitse ontwerpen gemaakt en Vickers begin 1913 een Brits.[157] Colijn had waarschijnlijk een voorkeur voor de Britten, aangezien hij in september 1912 al sprak van 'de projecten van Vickers', maar hij stond hierin blijkbaar tamelijk alleen.[158] Vanzelfsprekend probeerde de Britse werf met het op de E.N.T.O.S. tentoongestelde model het Nederlandse publiek warm te maken voor een opdracht.[159]

Begin 1914 werden de drie definitieve ontwerpen van de slagschepen – twee Duitse en dat van Vickers – vergroot tot 25.000 ton, zonder dat de gevechtskracht veel toenam. Voor de Krupp Germaniawerft, de grootste kanshebber voor de bouw van de slagschepen, vormde dit programma geen probleem.[160] Germania was bovendien bereid veel werk uit te besteden aan Blohm und Voss, de werf van het concurrerende Duitse ontwerp.

De bouw van goede verkenners kreeg absolute voorrang boven het vijfde en laatste slagschip. Pas in 1924 zou aan dit slagschip worden begonnen, dat in 1927 operationeel zou moeten zijn. Zó veel later dan de rest dat de bouw onzeker was. Rambonnet was om twee redenen tegen het als reserve bedoelde schip. Om het binnen een redelijke termijn in te zetten, moest ten minste de kern van de bemanning blijvend in dienst zijn, wat kostbaar was, en ten tweede bestond er ook dan weinig kans dat een tot volle sterkte aangevulde bemanning tijdig voldoende geoefend was om in eskaderverband de strijd aan te gaan.[161]

Dit reserveschip was een soort toegift aan de teleurgestelden over de slagvlootreductie, die warme steun ontvingen van koningin Wilhelmina

Figuur 3.2 *Matrozenpakjes voor kinderen, dat waren voornamelijk marinematrozenpakjes. Hoewel ze langer bestonden, bereikten ze hun hoogtij rond de hoogtij van het navalisme rond 1900, mede gestimuleerd door volbloednavalisten als de Duitse keizer en de Russische tsaar, die zich lieten afbeelden omringd door hun kinderen in dergelijke pakjes. Hier zit Charles Olke van der Plas (1891-1977) met een fotoalbum in zijn hand – later gouverneur van Oost-Java en in 1945 betrokken bij de oprichting van de Verenigde Naties – met op de achtergrond zijn gelijknamige vader en in het midden zijn moeder Catharina Clifford Kocq van Breugel. De foto is in 1900 of 1901 genomen op Koeripan, zijn vaders plantage nabij Batavia, door fotograaf P. Hermann. (KITLV signatuur 403051)*

en in het kabinet werden vertegenwoordigd door de minister van Koloniën, T.B. Pleyte. In 'zijn' koloniën had men op de hoogste niveau's – gouverneur-generaal Idenburg, de Raad van Indië en de marinetop – moeite met 4 slagschepen. Men meende dat gezien de voortdurende Japanse nieuwbouw zelfs 9 te weinig waren.[162] Maar de beslissingen werden in Den Haag genomen en daar bestond na twee jaar onderhandelen een zeer brede consensus binnen verschillende ministeries en andere overheidsinstanties. Het wetsontwerp van Rambonnet uit 1914 voor een vlootwet was rotsvast gefundeerd.

Tabel 3.3 De vlootwet van Rambonnet van 1914 (voor Indië)

Nieuwbouw	**4 slagschepen van 24.605 ton**	**(te voltooien 1917-1919)**
	1 slagschip van 24.605 ton	**(te voltooien 1927)**
	5 kruisers van 4.000 ton	**(te voltooien 1917-1919)**
	7 onderzeeboten van circa 570 ton	**(te voltooien 1916-1922)**
Bestaand	**1 onderzeeboot van 333 ton**	**(al voltooid in 1914)**
	8 torpedobootjagers van 550 ton	**(al voltooid in 1910-1912)**

3.19 ... en 5 kruisers van 4.000 ton met 8 onderzeeboten

Wat betreft licht materieel was deze vlootwet een vooruitgang. Om de verkenning te verbeteren zouden geen zogenaamde torpedokruisers meer worden gebouwd, maar 5 'echte' kruisers van 4.000 ton, die eveneens medio 1919 gereed moesten zijn. Hun noodzaak motiveerde Rambonnet later als volgt, waarbij hij en passant erkende, nu het politiek goed uitkwam, dat de eerdere 'torpedokruisers' niet meer dan torpedobootjagers waren:

> De torpedokruisers zijn met hun zwakke artilleriebewapening en door het geheel ontbreken van enige bescherming niet in staat stand te houden tegen lichte kruisers en verkenners van de vijand, terwijl de geringe waterverplaatsing maakt, dat zij bij slecht weder hun snelheid niet zullen kunnen behouden. Een en ander is de oorzaak, dat deze soort vaartuigen, hoewel als krachtige en snelle torpedobootjagers zeer geschikt voor de veiligheidsdienst, niet voldoende zijn voor een goede strategische verkenning van de vloot.[163]

Rambonnet had vaart achter de kruisers gezet: op 21 november 1913 stonden de eerste specificaties al op papier, nog geen twee maanden na zijn aantreden. Het geld voor hun bouw werd gevonden door het reserveslagschip uit te stellen. Zij waren de opvolgers van de kruiservloot uit

de jaren 1890, de even grote *Holland*- en *Gelderland*-klasse, die nu veel te langzaam waren voor verkenning. Dat de nieuwe kruisers naar één zijde met tenminste 6 kanons van 10,5 cm moesten kunnen vuren, impliceerde destijds dat ze er in totaal ongeveer een tiental zouden voeren (tabel 4.1).

Voor hun ontwerp en bouw konden de verkenningskruisers niet zonder buitenlandse steun. Mits die maar groot genoeg was, konden er minstens drie van de vijf in Nederland worden gebouwd.

Zo goed mogelijke verkenning was geen luxe, zo zou later, in 1916, blijken in de Slag bij Jutland, die werd gekenmerkt door verrassingen en gemiste kansen vanwege onvolmaakte Britse en Duitse verkenning. De kruisers waren ook zeer goede instrumenten voor het afdwingen van de neutraliteit elders in de archipel.

De kruisers dienden primair als ogen voor de slagvloot, maar, zo maakte Rambonnet duidelijk, secundair ook als ogen voor onderzeeboten! Want de onderzeebootlobby kon op enig succes bogen. Er waren 8 boten nodig, waarvan de *K I* inmiddels gereed was. Van 1914 tot 1920 zouden 7 extra *K*(*Koloniën*)-boten op stapel moeten worden gezet. De hoofdrol was voor hen niet weggelegd. Maar om hun strategische waarde te verhogen moesten ze aanmerkelijk groter worden dan de te krap bemeten *K I*, opdat ze een op kruissnelheid varende oppervlaktevloot behoorlijk konden volgen. Ze konden de slagkracht ervan, dankzij kruiserverkenning, via een linie vergroten.

Het ontwerp voor een vlootwet van Rambonnet was de definitieve uitwerking van de plannen van de Staatscommissie. Het stond in juli 1914 op het punt in het parlement te worden behandeld en, ongetwijfeld, aangenomen. Het werd hoog tijd, het eerste slagschip zou al in december dat jaar op stapel moeten worden gezet.

Maar in augustus brak de Eerste Wereldoorlog uit en daarmee was de slagvloot, die bij één van de inmiddels strijdende partijen gebouwd had moeten worden, van de baan. Voor het lichtere materieel was dat anders. In de toenmalige omstandigheden, betekende dit dat een torpedovloot – dat wil zeggen een onderzeebootvloot – zo goed en kwaad als het ging de slagvloot zou moeten vervangen. Het betekende ook dat de oppervlaktevloot voortaan dienstbaar zou zijn aan de onderzeebootvloot.

3.20 Oostenrijk-Hongarije ontwikkelt de torpedo, maar verkiest het navalisme

Om het vlootplan van Rambonnet te evalueren is het interessant te kijken naar een andere marine die zich eveneens liet inspireren door de Duitse vlootopbouw. Een marine die rond het uitbreken van de Eerste

Wereldoorlog vrijwel precies over het door hem gevraagde moderne materieel beschikte: 4 *dreadnoughts*, 4 verkenningskruisers en enkele onderzeeboten. Maar hierop wapperde niet de rood-wit-blauwe, maar een rood-wit-rode vlag. Het was de vloot van Oostenrijk-Hongarije. De Koninklijke Marine begon ten tijde van de Staatscommissie de organisatie van deze marine serieus te bestuderen. Hoewel de economie van dit land vele malen groter was dan van Nederland, was de financiering van deze moderne vloot een heksentoer. Het land plande overigens nog eens 4 *dreadnoughts* te bouwen, tegelijk met die van Rambonnet.

Oostenrijk-Hongarije had toen al twee belangrijke bijdragen aan de zeestrijd geleverd die de artillerie ernstig relativeerden, waarvan één onuitwisbare. In de volle eeuw die tussen Trafalgar en Tsushima verstreek, vond niet meer dan één grote zeeslag in volle zee plaats en wel in de Adriatische. Dit was de Slag bij Lissa in 1866, waar de Oostenrijkse schout-bij-nacht Wilhelm von Tegetthoff de geest van admiraal Nelson levend hield en dankzij een Trafalgar-achtige aanval de sterkere Italiaanse slagvloot wist te verslaan. Het dramatisch dieptepunt voor de Italianen vormde de ramstoot waarmee zijn vlaggenschip het zeer traag varende van de Italiaanse admiraal naar de zeebodem zond. Nog jarenlang zagen de vloten in de onder water gelegen ramboeg bijna de evenknie van de artillerie, wat de zeetactiek sterk beïnvloedde. Maar de toename van de snelheid van schepen en van het bereik van hun artillerie veranderden de ram steeds meer in een relikwie. Het duurde een halve eeuw voordat de scheepsontwerpen er geheel van werden verlost.

Ten tijde van Lissa werd in Oostenrijk gewerkt aan een ander wapen dat de oorlogvoering veel ingrijpender zou wijzigen: de zichzelf voortbewegende torpedo. Enige aandacht hiervoor is gewenst, want deze werd het hoofdwapen van de Nederlandse vloot vanaf de Eerste Wereldoorlog tot ongeveer 1939. In 1860 wees de Oostenrijkse marine een prototype af, dat door een van haar officieren was gebouwd. Technisch en tactisch voldeed het niet. De marine besteedde het project als het ware uit. De ontwerper associeerde zich met Robert Whitehead, een Engelse ingenieur die directeur was van de *Stabilimento Tecnico Fiumano*. Zoals de naam al aangeeft, ging het om een machinefabriek in Fiume. Zoals de naam niet aangeeft, ging het om een Oostenrijks bedrijf, dat was gespecialiseerd in scheepsvoortstuwing, in het bijzonder voor de Oostenrijkse vloot. Fiume was een Oostenrijkse havenplaats, waar de *Marine-Akademie* van dit land was gevestigd.

Whitehead wijzigde de torpedo volkomen van een oppervlaktewapen in een tactisch veel aantrekkelijker dat onderwater voer.[164] Verder wijzigde hij de voortstuwing en nam afscheid van de twee uiterst onpraktische kabels voor besturing op afstand, waardoor hij het veranderde in

een ongeleid wapen. In 1866 nam de Oostenrijkse marine de eerste proeven met de veelbelovende 'vistorpedo'. Het jaar daarna begon zij Whitehead de onontbeerlijke financiën te verschaffen voor de verdere ontwikkeling, terwijl zij haar kanonneerboot *Gemse* liet voorzien van zijn volgende uitvinding, die het mogelijk maakte om het wapen op een schip te gebruiken, de torpedolanceerbuis. Deze buis lag onder water. In 1868 kreeg hij de technologie die de torpedo op de goede waterdiepte hield onder de knie.

Oostenrijk-Hongarije kocht dit cruciale patent, maar toen de torpedo toch nog niet geheel productierijp bleek, werd hij dit rijk financieel te veel. Het stond de export toe, zodat het wapen in Groot-Brittannië kon worden beproefd.[165] Whitehead had daarna maar weinig tijd en verdere tests nodig om de ontwikkeling te Fiume te voltooien.

Met Engeland aan kop werd *The Whitehead* vervolgens vanaf 1872 in licentie geproduceerd en verbeterd, in andere landen ook onder locale namen, en verdrong alle andere inmiddels verschenen vistorpedo's. De tijd was rijp voor de *Jeune École*.

In 1895 ontwikkelde de Oostenrijkse ingenieur Ludwig Obry een koersvast gyroscopisch systeem dat het wapen geschikt maakte voor grotere afstanden. De fabriek van Whitehead te Fiume bleef namelijk tot de Eerste Wereldoorlog het mondiale centrum van de torpedobouw. Het was hier dat de Koninklijke Marine de ontwerpen en tekeningen van haar vroege onderzeeboten bestelde, de *O 2* t/m *O 5* en *K I*. Nadat tegen het eind van die oorlog het vaderland van de torpedo in meerdere staten uiteenviel, verwisselde Fiume drie maal van nationaliteit en is nu het Kroatische Rijeka.

Maar torpedo's werden door vele navalisten afgedaan als kustverdediging. In 1900, was Oostenrijk-Hongarije, Lissa ten spijt, vooral daarop gericht. De vloot opereerde als verlengstuk van het leger tegen invasies en tegen blokkades. Het ontstijgen van Von Tirpitz' vloot hieraan werd voor Oostenrijkse marinekringen steeds meer het voorbeeld om de Duitse weg in te slaan.

Hierbij waren navalistische argumenten niet van de lucht en het blijft opmerkelijk dat het navalisme opbloeide in deze typische landmogendheid. Zijn rood-wit-rode vlag moest ver van huis gaan wapperen. Het rijk bezat weliswaar geen koloniën, maar begon een krachtige opbouw van commerciële scheepvaartroutes in het Middellandse Zeegebied. De navalisten verkondigden dat deze routes – en daarmee ook in hoge mate de eigen economie – beveiligd moesten worden en dat daarom de eigen heerschappij ter zee meer moest omvatten dan de Adriatische Zee, namelijk de Oostelijke Middellandse. Het rijk zou dan een volwaardige Mediterrane zeemacht zijn, net als de Frankrijke en Italië.[166]

Het ging de Oostenrijkers evenals Von Tirpitz om *seapower*, gefundeerd op slagschepen. Moderne kruisers ter beveiliging van de eigen zeeverbindingen kwamen *nicht im Frage*. De 4 moderne kleine kruisers die zij in 1914 bezaten waren, net als die van Rambonnet, verkenningskruisers (tabel 4.1). Ook minder dominante gebieden van hun rijk als Tsjechië en Slowakije juichten de vlootopbouw toe, aangezien deze het centrum waren van de zware industrie.

Al met al was het Oostenrijk-Hongaarse navalisme vrij mild. Bovendien claimde het geen risicostrategie te zijn. Integendeel, maritieme bondgenoten waren niet doorslaggevend meer. Na 1910 moest men vooral op eigen kracht vertrouwen. Men kon niet bouwen op directe steun van de Duitse slagvloot, die de Duitsers in eigen land wilden houden. Een reden temeer om zich zorgen te maken over hun bondgenoot Italië. Dit land geraakte door de Frans-Russisch-Britse maritieme samenwerking in een wankele positie. Om zich veilig te stellen – iets wat later inderdaad gebeurde – kon Italië wel eens met Frankrijk ten strijde trekken in plaats van ertegen.[167]

Een rood-wit-rode vloot zonder *dreadnoughts* was dan onvoldoende om een invasie af te weren. Zo'n invasie was in beginsel niet beslissend zoals op Java, maar kon dat worden wanneer het Oostenrijkse leger de handen vol had aan Frankrijks bondgenoten Rusland en Italië.

De Oostenrijkse navalistische pretentie kon niet worden waargemaakt: opstomen naar de Middellandse Zee voor een zeeslag tegen de Fransen – laat staan als ze door de Britten en Italianen werden versterkt – was zelfmoord. Men slaagde er zelfs niet in om de overtocht van Franse troepen uit Afrika naar Frankrijk te blokkeren.[168] Oostenrijk kon zijn eigen Mediterrane verbindingen evenmin beschermen als Duitsland zijn Atlantische. Evenmin als de Duitse slagvloot waagde de Oostenrijkse zich ver buitengaats en bleef zo mogelijk nog passiever.

Maar de Oostenrijkers claimden niet zoals de Duitsers onaantastbare *seapower* te kunnen verwerven. Bovendien bezaten zij de heerschappij binnen de Adriatische Zee, waar hun slagschepen lagen.[169] Hun geostrategische ligging domineerde deze zee, die domweg te smal was voor het handhaven van een vijandelijke blokkade op afstand erbinnen. De Italiaanse *dreadnoughts* en de Franse slagvloot moesten erbuiten worden gestationeerd. De Oostenrijkse lichte strijdkrachten, in het bijzonder onderzeeboten, bleken te gevaarlijk. Anderzijds waren die strijdkrachten te gering om doordingen van vijandelijk licht materieel te voorkomen.[170] Evenmin als de Britse in de Noordzee konden de Oostenrijkse *dreadnoughts* onbekommerd rondvaren.

Net als het Nederlandse viel het Oostenrijks navalisme goed te combineren met een meer bescheiden defensiestrategie die beter paste bij de omvang van de vloot. In die zin opereerde de nog steeds bescheiden

Oostenrijk-Hongaarse vloot nog sterk als verlengstuk van het leger, maar nu met volwaardig modern materieel. Al was de vloot door het navalisme te eenzijdig opgebouwd om de heerschappij ter zee met licht materieel goed te exploiteren, als *fleet-in-being* tegen invasies voldeed zij. Voor haar tegenstanders wogen de gevaren daarvan niet op tegen de baten.[171]

3.21 Conclusies (1): Colijns risicostrategie vergeleken met de Amerikaanse en de Duitse

Door de Russisch-Japanse Oorlog moest Nederland zijn defensiestrategie voor Nederlands-Indië herzien. Er was nu een slagvloot permanent in Oost-Azië gestationeerd, de Japanse. Bovendien had dit land getoond grote legers over grotere afstanden te kunnen transporteren. In juni 1912 zagen marine, parlement en regering in dat een nieuw beleid noodzakelijk was.

De krachtige minister Colijn stelde een Staatscommissie samen, een tussenstap naar een vlootwet die begin 1913 gereed moest zijn. Hij bevond zich in een zeer sterke positie als minister van Oorlog èn van Marine. Dit betekende dat hij een militaire strategie – een gemeenschappelijke van leger en marine – kon afdwingen, iets waarvan het belang niet genoeg kan worden benadrukt. Het leger in Indië dolf het onderspit; er zou zelfs op worden bezuinigd. Het rapport van de Staatscommissie had namelijk een sterk navalistische inslag. Nederland wilde de heerschappij ter zee in Nederlands-Indië kunnen behouden tegenover zijn 'meest waarschijnlijke vijand'. Er moest een slagvloot worden gebouwd die zo sterk was dat deze de machtsbalans tussen de Amerikaanse en Japanse vloot kon wijzigen. Hiermee werd bedoeld dat de Japanse vloot de strijd tegen de Nederlandse niet aandurfde vanwege het risico niet meer tegen de Amerikaanse op te kunnen.

De razendsnel uit de grond gestampte complexe commissie, slagvloot en strategie waren de verdienste van Colijn: zonder hem hadden Rambonnet en de rest van het volgende kabinet grotendeels van voren af aan kunnen beginnen in plaats van een kant-en-klaar wetsontwerp aan te hoeven passen. 'Het optreden van Colijn stond in schril contrast tot het gebrek aan voortvarendheid en doortastendheid dat Heemskerk en zijn kabinet kenmerkte', concludeert Arno Bornebroek over Colijns kustverdediging- en legerwetgeving.[172]

Zelfs al had er in juni 1912 iemand anders op de stoel gezeten van minister van Oorlog (dat wil zeggen van het leger), die eveneens genegen was geweest om de toen politiek zwaar beladen vrijgekomen ministerspost van Marine 'erbij te nemen', dan is het nog zeer de vraag of die ander, als de legerofficier die hij destijds per definitie was, zich ge-

roepen voelde om voluit de vloot te steunen. En zelfs àls een minister van Oorlog dat toch zou doen, dan had hij niet alleen de top van het KNIL tegenover zich gevonden, maar ook de thesaurier-generaal en de minister van Koloniën, die zoals gezegd vreesden dat vlootexpansie veel te veel geld ging kosten. Een militaire strategie en een slagvloot waren dan onhaalbaar. Als er geen gecombineerd ministerschap kwam, had een nieuwe minister van Marine ook nog zijn collega van Oorlog tegenover zich kunnen vinden. Mogelijk waren 1 of 2 *mini-dreadnoughts* als de *España* dan het hoogst haalbare.

De Nederlandse risicostrategie werd hoogstwaarschijnlijk direct beïnvloed door de Amerikaanse die Mahan beschreef in zijn *Naval Strategy* en die twee sterkere tegenstanders veronderstelde. Zolang de Britse en Duitse vloten tegenover elkaar stonden, moest de Amerikaanse bestand zijn tegen de overwinnaar van een beslissingsslag, van wie hij alleen Duitsland vreesde. Mahan achtte de reële Amerikaanse nieuwbouw, die 55 procent bedroeg van de Duitse, hiervoor blijkbaar niet onvoldoende, al zou 90 procent hem waarschijnlijk beter zijn uitgekomen.

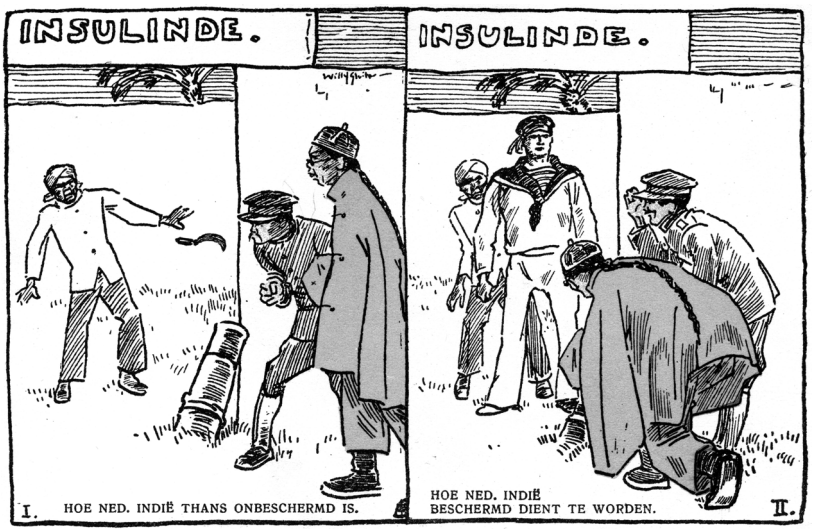
De Nederlandse *dreadnoughts* waren voornamelijk bedoeld om de moderne voorhoede van de Japanse slagvloot, de vier slagkruisers van de *Kongo*-klasse, zowel in aantal (met mogelijk een vijfde slagschip als reserve) als in gevechtskracht te evenaren, uitgezonderd in snelheid. Het betrof hier een voortzetting van de vroegere strategie, waarin de marine niet tegen slagschepen hoefde op te kunnen, maar slechts tegen pantserkruisers, wat resulteerde in de keuze voor pantserschepen.

Dat het nieuwe materieel niet meer uit pantserschepen bestond, kwam vooral doordat slagkruisers zo veel gemeen hadden met *dreadnoughts*. Dat de Nederlandse slagschepen vergeleken met de nieuwste buitenlandse zwak aandoen, lag aan de door de Koninklijke Marine tactisch en technologisch ondeskundig opgestelde criteria en niet zozeer aan een houdgreep van het ministerie van Financiën.

De Nederlandse vlootopbouw haalde bij verre na niet 55 procent van de gelijktijdige Japanse. Japan kon zijn beide tegenstanders afzonderlijk verslaan, alleen al omdat de Amerikaanse slagvloot niet preventief op de Filippijnen kon worden gestationeerd. Het kon eerst de Nederlandse vloot verslaan of daar mee wachten. De Nederlandse vloot, die van 1917 tot 1919 gereed moest komen, was te zwak om een uitkomst van een Japans-Amerikaanse beslissingsslag ongedaan te maken.

Europese steun was essentieel, maar in een Brits-Duits conflict bonden de grote Europese marines elkaar dusdanig dat ze Azië, de Pacific en Noord-Amerika moeilijk te hulp konden komen. De Amerikaanse risicostrategie was hier expliciet op gebaseerd. Zelfs de Amerikaanse slagvloot achtte zich tijdens zo'n conflict door de Duitse gebonden. In Europese vredestijd was dit anders. Iedereen had dan de handen gedeeltelijk

vrij tegen Japan. (Mogelijk op de Britse regering na die niets moest hebben van de tegen haar bondgenoot gerichte Nederlandse vlootbouw.) Gezien het internationale belang van de kolonie was dit een reusachtige afschrikking. Een risicostrategie was daarvoor niet noodzakelijk. In het andere geval was de Nederlandse vloot te gering om Japan te weerstaan.



Figuur 3.3 *Deze prentbriefkaart uit de Eerste Wereldoorlog van Willy Sluiter verbeeldt de vlootpolitiek van Colijn (1869-1944) en Rambonnet (1864-1943): zonder slagschepen zou Nederlands-Indië weerloos zijn tegen de meest waarschijnlijke vijand Japan en mogelijk ook China als dat zich krachtig industrialiseerde. Los ervan dat dit laatste later gebeurde dan sommigen verwachtten, bevat de prent twee foutjes. De stoere matroos moet geen volbloed Hollander zijn, eerder van gemengd bloed, aangezien een groot deel van de bemanning uit de volkeren van Indië bestond. Ten tweede zou zelfs bij voltooiing van de slagvloot de gedienstig buigend aan zijn pet tikkende Japanner zeker vier maal zo groot moeten zijn als de matroos om de krachtsverhouding juist weer te geven. (KITLV signatuur 46429)*

Voor Mahan was een risicostrategie afhankelijk van geografische omstandigheden en van de Europese machtsbalans. In het vorige hoofdstuk zijn de Amerikaanse en de Duitse risicostrategie op een aantal punten met elkaar vergeleken (2.21). Deze vergelijking kan nu worden doorgetrokken tot de Nederlandse.

Kon de Nederlandse slagvloot vertrouwen op het strategisch defensief? Ja, want een strategisch offensief was onnodig. Kon de Nederlandse risicovloot min of meer het gehele gebied beschermen? Nee, niet de eilanden en niet de zeeverbindingen. Bevond de Japanse slagvloot zich veel dichter bij niet-Nederlandse slagvloten? Nee, want net zoals de

Britse vloot zich dicht bij de Duitse bevond, zo bevond de Japanse zich vele malen dichter bij de Nederlandse dan bij de andere vloten. Was het noodzakelijk voor de Japanse slagvloot eerst de Amerikaanse te verslaan alvorens de Nederlandse aan te vallen? Nee, vanwege zijn ligging kon Japan desgewenst eerst de Nederlandse vloot overweldigen, of eerst de Amerikaanse. Voldeed de Nederlandse vloot aan Mahans criterium om sterker, of ten minste even sterk, als de aanvallende vijandelijke te zijn? Nee, de Nederlandse interpretatie was dat de vloot slechts de vijandelijke voorhoede moest kunnen weerstaan en zelfs dit was wellicht te hoog gegrepen. Was het leger zwak genoeg om geen drempel te zijn voor maritieme bondgenootschappen? Ja. Was de Nederlandse vloot krachtig genoeg om een aantrekkelijke bondgenoot te zijn? Nee. Was er in Nederland sprake van goede diplomatie voor steun in kwade tijden? Nee. Viel deze risicostrategie te combineren met een operationele strategie? Ja, maar met een bescheiden vorm hiervan.

Niet allemaal nee's, maar een ruime meerderheid. Een dramatisch verschil met de Amerikaanse risicostrategie die op alle punten ja scoorde en een veel kleiner verschil met de Duitse die overal nee scoorde, uitgezonderd dat de Duitse vloot in beginsel groot genoeg was om aantrekkelijk te zijn. Als heerschappij ter zee het product is van de sterkte en kwaliteit van de vloot, geografische omstandigheden en internationale betrekkingen (zie 2.10), dan bezat de geplande Nederlandse vloot weinig heerschappij. Hoewel de Nederlandse strategie veel beter in staat was dan de Duitse om de koloniën te beschermen en met de Amerikaanse strategie het voordeel deelde van het strategisch defensief, leek zij al met al toch meer op de Duitse doordat ook zij zich te veel onttrok aan de geografische ligging en aan het internationale politiek-strategische machtsevenwicht. De Nederlandse risicostrategie was evenmin als de Duitse het politieke machtsmiddel dat dit evenwicht ten eigen voordele kon veranderen, en faalde dus.

3.22 Conclusies (2): leek de Nederlandse operationele strategie op de Duitse en Oostenrijkse?

Toen de Duitse risicostrategie faalde Groot-Brittannië neutraal te houden, had Von Tirpitz geen operationeel antwoord. Was er een Nederlandse operationele strategie mogelijk wanneer Japan toch aanviel? Anders gezegd, hoe zou de situatie zijn geweest als Nederland zich niet had laten meeslepen door navalisme en heerschappij ter zee, maar de traditionele strategie van een *fleet-in-being* verkoos? Deze eiste meer specificiteit dan de archipel als geheel: keuze van het strategisch object dat men wilde beschermen via het strategisch defensief, namelijk het hoofdeiland Java tegen een invasie.

Er zijn vrij simpele criteria om een operationele strategie te beoordelen. Vinden, binden, slaan. Om te beginnen met het 'vinden': de afstanden binnen het eilandenrijk waren zeer groot en alleen bij hun magere kruissnelheid bezaten oorlogsschepen een behoorlijk vaarbereik. Nederland bezat volgens de vlootwet van 1914 slechts 13 tactische verkenners. Rond de klok verkennen betekende veel onderhoud en bunkeren, waardoor er gemiddeld 2 of 3 van de 5 kruisers beschikbaar waren en ongeveer 2 van de 8 kleine torpedobootjagers. Genoeg voor één en in het beste geval twee toegangen van de Javazee.

Het 'binden' van de vijand werd door deze smalle toegangen welhaast gegarandeerd. Hier kon men ook het beste 'toeslaan', een overmacht blokkeren zolang die niet al te groot was. Dit betekende een beslissingsslag met als inzet de heerschappij ter zee in de Javazee. Om dezelfde redenen als bij het 'vinden' was het nodig de geplande slagvloot te concentreren: er waren te weinig slagschepen. (Met één in onderhoud in Nederland in het beste geval drie of vier operationeel in Indië.)

De Slag bij Tushima was het grote voorbeeld dat zelfs eind 1944 nog voldeed, toen bij de Filippijnen een machtig Japans eskader zich te pletter voer op een linie Amerikaanse slagschepen die Straat Surigao blokkeerde. Akiyama Saneyuki, die bekend stond als 'de vader' van de Japanse marinestrategie, zag Tushima als een operationele hinderlaag tegen de naderende vijand.[173] Dit is evenzeer van toepassing op de Nederlandse aanpak.

Verslagen van de Staatcommissie en de *Inleiding tot de maritieme strategie en zeetactiek* van Putman Cramer uit 1913 suggereren dat men in de omgeving van het eiland Karamita wilde blokkeren. Verder tonen de zware eisen die hij formuleerde voor een effectieve *fleet-in-being*, hoezeer de waarde ervan voor hem gelijk stond aan effectieve operationele inzet. Een andere aanwijzing is de inzet van de pantserschepen in de Eerste Wereldoorlog. Commandant Zeemacht Pinke en Eskadercommandant Bauduin waren zich bewust van dilemma tussen concentratie en 'alles te beheersen'. Neutraliteitshandhaving, wat veel van dat laatste weg had, was slechts een tussenfase. Zolang er ook maar de kleinste kans bestond dat deze overging in oorlog, wilden zij zoveel mogelijk in de Javazee geconcentreerd blijven.

Er waren uiteindelijk niet meer slagschepen gepland dan er pantserschepen waren. Vaarbereik en vooral kruisvaart van beide scheepstypen waren niet zó verschillend dat hun operationele inzet sterk verschilde. De voor een strategisch defensief noodzakelijke concentratie van verkenning en van slagkracht betekende dat de heerschappij ter zee buiten de Javazee tegen Japan niet kon worden betwist.

Maar er was een groot verschil met de Duitse slagvloot. De kleine Nederlandse kon met maximaal effect worden ingezet wanneer 'make-believe war' plaats maakte voor 'real war', om de termen van Martin van Creveld te gebruiken.[174] Wat waren de oorzaken van deze realistische visie?

Ten eerste werd de Nederlandse keuze van de vijand meer bepaald door reële defensiebehoeften dan door veronderstelde economische concurrenten, in tegenstelling tot de Duitse en, in mindere mate, de Amerikaanse keuze. Ten tweede kwam de Nederlandse vlootopbouw zo laat dat *Naval Strategy* van Mahan een grote invloed uitoefende. Mahan relativeerde hierin zijn navalisme. Ten derde toonde de zeeslag bij Tsushima dat een vloot in het strategisch defensief een grotere vloot kon binden en verslaan door de geografie uit te buiten. Ten vierde had Colijn een militaire strategie afgedwongen: de vloot moest ook de hoofdtaak van het leger op zich nemen. Ten vijfde viel het navalistische streven naar een beslissingsslag samen met de operationele noodzaak. Het zesde punt is zojuist genoemd: eigen ervaring dat weinig schepen concentratie noodzakelijk maakten.

Het Nederlands navalisme leek sterk op dat van Oostenrijk-Hongarije. De slagvloot daarvan kon evenmin zijn pretentie waarmaken in de Middellandse Zee actief te zijn, laat staan de eigen zeeverbindingen erdoor te beschermen, maar had eveneens een uitvoerbare operationele strategie: de heerschappij in de Adriatische Zee behouden. Het land bezat in 1914-1915 ruimschoots de vloot die Nederland ambieerde en had bovendien minder gevaarlijke tegenstanders ter zee.

Als Japan geen invasie wenste, zou een toekomstige strijd in de Javazee wel eens kunnen lijken op die in de Adriatische gedurende de Eerste Wereldoorlog. Een langdurige vijandelijke blokkade op afstand, waarbij de vijandelijke *dreadnoughts* buiten deze zee werden teruggetrokken vanwege verdedigende onderzeeboten. Omgekeerd bezaten de Nederlanders en de Oostenrijkers te weinig licht materieel om hun zeeverbindingen goed te beschermen buiten de kustwateren, zelfs in deze besloten zeeën.

De doelstelling dat de slagvloot geheel Nederlands-Indië kon beveiligen tegen invasies bleef een illusie. Een gevaarlijke, aangezien die tot deconcentratie kon aanmoedigen. In de praktijk kon de Nederlandse risicostrategie vooral voorzien in twee kritieke situaties:

(1) In een oorlog het blokkeren van een invasievloot naar Java die was voorzien van een middelsterk escorte van zware schepen. En zolang dit gevaar uitgesloten was:
(2) bij neutraliteitshandhaving voorkomen dat een buitenlandse operatielijn door het ontbreken van weerstand gemakshalve door Nederlands-Indië liep.

Het materieel werd gepland voor één oorlogssituatie: de invasie tegen Java blokkeren. Het ging om niets méér dan een *minimumvloot* voor een klassieke *fleet-in-beingstrategie*. Een minimumvloot die kansloos was als Japan een beslissingsslag verkoos met de hoofdmacht van zijn slagvloot.

Toch dwingt de vlootwet van Rambonnet bewondering af, doordat hij met zijn bouwtempo tot het uiterste wist te gaan van wat er in Nederland financieel mogelijk was. 'Hoe krachtiger en strijdvaardiger onze vloot is', constateerde de technische subcommissie nuchter,

> des te zwaarder zal de tegenstander de beheersing om de strijd ter zee vallen, des te meer krachten, inspanning en tijd zal die strijd van hem vergen, des te gunstiger wordt het vooruitzicht, dat feitelijke inbezitneming van grondgebied zal worden belet of in ieder geval vertraagd.

Die realistische slotwoorden 'of in ieder geval vertraagd' werden in het uiteindelijke rapport van de Staatscommissie weggelaten...[175]

Hoofdstuk 4

Eerste Wereldoorlog en commissie-Gooszen: alleen onderzeeboten of daarbij ook slagkruisers?

Door het uitbreken van de Grote Oorlog konden de geplande vlootwet en slagvloot van 1914 niet doorgaan. Begin 1915 besloten de marineleiding en de ministeries van Marine en Koloniën dat de onderzeeboot in wezen de kern zou vormen van de Koninklijke Marine. Dit was een dramatische breuk met hun eerdere beleid. Zij meenden dat het besluit tijdelijk was, maar zeer snel werd duidelijk dat deze kern blijvend was.

Wel werd er gedurende de wereldoorlog uitvoerig gediscussieerd: moest de kern van onderzeeboten buitengewoon worden vergroot of moest hij worden aangevuld met een tweede kern van vier zware schepen? Maar in 1921 volgde een vlootplan met de onderzeeboot als enige kern ter opvolging van de vlootwet van 1914.

4.1 Onderzeeboten plus krachtige kruisers, of onderzeeboten plus onderzeebootkruisers?

De slagschepen uit het wetsontwerp voor de vloot van 1914 waren na het uitbreken van de wereldoorlog onmogelijk, maar de kruisers en de onderzeeboten eruit allesbehalve. Op 7 januari 1915 schreef minister Rambonnet van Marine aan zijn collega van Koloniën, T.B. Pleyte: 'om reeds thans materieel speciaal voor de Indische verdediging in aanbouw te brengen, materieel dus dat in het Ontwerp-Vlootwet was opgenomen en waaromtrent geen verschil van gevoelen meer kan bestaan [...]'.[1]

Er bestond inderdaad weinig verschil van gevoelen om de (tegen Japan gerichte) vlootwet van 1914 zo goed en kwaad als het ging alsnog uit te voeren. Wel vroegen de hoogste koloniale bestuurslaag, zoals de Raad van Indië en gouverneur-generaal Idenburg zich af of er in plaats van kruisers niet beter extra onderzeeboten konden komen. 'The council suggest substituting [the] cruiser previously by submarines', telegrafeerde Idenburg op 18 maart naar Pleyte, 'consequently building more submarines.'[2]

Het versturen van dergelijke gevoelige informatie in ongecodeerd Engels was een pijnlijke voorwaarde om Britse telegraafkabels in oorlogstijd te mogen gebruiken, iets wat de bouw van krachtige radioantennes

voor direct contact met Nederland aanmerkelijk stimuleerde. Maar Rambonnet reageerde afwijzend:

> Zolang de snelheid der onderzeeboten, zij het dan ook slechts aan de oppervlakte niet veel grooter is geworden [...], zullen zij de hulp van kruisers en snelle jagers behoeven als steun.[3]

Hierin had hij ongetwijfeld gelijk. Voorafgaand aan hun aanval moesten de onderzeeboten zich in bepaalde zeegebieden concentreren en waren dan uiterst kwetsbaar voor vijandelijke onderzeebootbestrijding. Voor tijdige concentratie was goede verkenning absoluut noodzakelijk. Maar de onderzeeboten waren nog klein en bezaten daardoor een beperkte snelheid boven water, actieradius en bewoonbaarheid.

Niets van dat alles gold voor de nieuwe kruisers, die 30 knopen liepen. Al in 1912 had de Staatscommissie voorgesteld dat als de slagvloot niet zou doorgaan, er kruisers gebouwd moesten worden, om tegen de sterkste moderne Japanse kruisers op te kunnen, het drietal van de *Chikuma*-klasse (3.19).[4] Dit niet doorgaan was de eerste stimulans om het veel zwakker bewapende Nederlandse kruiserontwerp uit 1914 te vergroten.

De tweede stimulans daartoe vormde een praktijktest. De nabij Nederlands-Indië kruisende Duitse *Emden*, die vrijwel dezelfde bewapening als de in 1914 geplande Nederlandse kruisers voerde, werd begin november van dat jaar wrak geschoten door de Australische *Sydney* van 5.400 ton, met exact dezelfde hoofdbewapening als de *Chikuma*. (Zie tabel 4.1) Dit Japanse schip deed zelf overigens óók mee aan de jacht op het Duitse. De Nederlandse kruisers moesten uiteindelijk nog sterker worden dan in 1912 was voorzien en daarmee sterker dan enige bestaande of in aanbouw zijnde moderne kruiser ter wereld.

Minister Rambonnet wilde en kreeg via een wetsvoorstel in 1915 (dat eigenlijk het geactualiseerde van 1914 was) voor Indië 2 kruisers en 4 nieuwe onderzeeboten, wat het aantal onderzeeboten daar op 7 bracht. Maar omdat 6 hiervan nog 'van papier' waren, wilde hij 1 of 2 in Nederland gestationeerde *O*-boten aanpassen voor stationering in Indië. Dat aanpassen bleek moeilijk en verder wilden militaire kringen ze in het door oorlog omringde Nederland houden. Dit leverde hem in 1917 uiteindelijk 3 nieuwe *K*-boten (*Koloniën-boten*) extra op, wat de totale *K*-vloot op 10 bracht.

Deze onderzeeboten vormden de kern van de vloot. De stafeisen (uit maart-april 1915) voor de kruisers van 1915, die *Java* en *Sumatra* werden genoemd, zijn onthullend.[5] Deze schepen stonden in dienst van de onderzeeboten. Van de taken van de kruisers van 1914 – primair verken-

Tabel 4.1 De toenemende snelheid van lichte kruisers

	HOLLAND	**Emden**	**Chikuma**	**Helgoland**	**KRUISERS 1914** (niet gebouwd, opgevolgd door kruisers 1915)	**JAVA (KRUISERS 1915)**
Land	**Nederland**	**Duitsland**	**Japan**	**Oostenrijk-Hongarije**	**Nederland**	**Nederland**
In dienst gesteld	1898	1909	1912	1914	(1917-1919 volgens plan)	1925 (1919 volgens plan)
Type *(formeel)*	Beschermde kruiser *(pantserdekschip)*	Beschermde kruiser *(Kleiner Kreuzer)*	Lichte kruiser *(kruiser 2e klasse)*	Lichte kruiser *(Rapidkreuzer)*	Lichte kruiser *(verkennings-kruiser)*	Lichte kruiser *(verkennings-kruiser)*
Kanons aantal × kaliber	2 × 14,9 cm en 6 × 12 cm	10 × 10,5 cm	8 × 15,2 cm	9 × 10,0 cm	8 tot 10 × 10,5 cm	10 × 14,9 cm
Gewicht 1 granaat	45,5 kg (14,9 cm) 23,8 kg (12 cm)	16 kg	45,4 kg	13,8 kg	16 kg	46 kg
Gewicht 'volle laag' 1 zijde	**162 kg** (2 × 14,9 3 × 12 cm)	**80 kg** (5 × 10,5 cm)	**226 kg** (5 × 15,2 cm)	**69 kg** (5 × 10 cm)	**96 kg** (6 × 10,5 cm)	**322 kg** (7 × 14,9 cm)
Zijpantser (waterlijn)	Geen	Geen	5 tot 8,5 cm	6 cm	circa 6 cm	7,5 cm
Dekpantser	5 cm	2 tot 5 cm	3,7 tot 5,5 cm	2 cm	2 of 3 cm?	3 cm
Snelheid knopen: max. (proefvaart)	**19** (19,6)	**24,0** (24)	**26,0** (26,8)	**27** (29 in 1917)	**28**	**30** (30,8)
Waterverplaatsing Normaal	3.950	3.664	5.029 (4.950 *long tons*)	3.500	4.000	7.050

N.B. – **Zijpantser**: op al deze schepen stond dit verticaal. De Emden bezat bij waterlijn een extra dikke scheepswand, maar geen pantserstaal.

nen voor slagschepen en secundair voor onderzeeboten – ontbrak de eerstgenoemde. De bespreking van 24 maart 1915 geeft als hoofdtaak: 'verkenningsdiensten, vooral ten behoeve van onderzeeboten.' Hoewel de kruisers naast hun hoofdtaken natuurlijk nog andere taken moesten vervullen, laat ook de toelichting bij Rambonnets wetsvoorstel aan duidelijkheid niets te wensen over:

> (1) verkenning voor de Nederlandse onderzeeboten en
> (2) het verjagen van vijandelijke marineschepen die tegen deze onderzeeboten opereerden.[6]

Dit laatste was in die dagen geen overbodige luxe. Eén van de fraaiste acties werd twee jaar later door drie Oostenrijk-Hongaarse lichte – en te licht bewapende – kruisers uitgevoerd onder omstandigheden die sterk deden denken aan de Indische zeestraten. Lange barrières van kleine schepen blokkeerden bij Otranto de nauwe toegang tot de Adriatische Zee tegen onderzeeboten. Na daar stevig te hebben huisgehouden wisten de *Helgoland* en haar 2 zusters dankzij hun hoge snelheid op het nippertje te ontkomen aan een Italiaans-Brits-Franse overmacht.[7] Zekerheidshalve wees Rambonnet erop dat als de slagvloot alsnog mocht worden gebouwd, zijn nieuwe kruisers ook daarvoor konden verkennen.

Twee gebeurtenissen bevorderden de overstap van de Koninklijke Marine op de onderzeeboot. Het tot zinken brengen van 3 Britse pantserkruisers vlak voor de Nederlandse kust op 22 september 1914 door de onderzeeboot *U 9* liet behalve in de betrokken landen ook in Nederland een diepe indruk achter. Wat verder indruk maakte was dat de Britse slagvloot vanwege onderzeeboten en mijnen werd gestationeerd ten noorden van het Schotse vasteland.

Natuurlijk had men ook kunnen kiezen om zoveel mogelijk kruisers te bouwen zoals in de jaren 1890 (de vlootwet van 1914 voorzag er in 5), maar in een kruiservloot geloofde niemand meer. Integendeel, ook na het 'Engelse telegram' van Idenburg waren er stemmen die vroegen of men in plaats van de beide kruisers niet beter grote, snelle en van krachtige artillerie voorziene onderzeeboten kon bouwen, de zogeheten onderzeebootkruisers. (Waarvan de eerste Duitse in 1917 in dienst werden gesteld en de zo tragisch gezonken Russische *Koersk* een hedendaagse variant is.) Maar toen de Raad van State daarom vroeg, antwoordde Rambonnet in 1915:

> Dat de nieuwste Duitse onderzeeboten – volgens de geruchten althans – meer dan 1000 ton meten, is waarschijnlijk het gevolg van den eis van hogere snelheid boven water. Hier omtrent is echter niets met zekerheid bekend en daarmee zou men zich be-

> geven op het gebied der proefnemingen, waarop de Nederlandse Marine zich niet kan wagen.[8]

Hierin had hij ongetwijfeld nog meer gelijk dan hij zou wensen. De komende jaren zou zelfs de bouw van 'normale' onderzeeboten en van de door Krupp Germania ontworpen kruisers ernstige vertraging oplopen. De hoofdtaken van de kruisers van 1915 markeren het begin van de ommezwaai naar onderzeebootstrategie.

4.2 Fisher omarmt de Jeune École: heerschappij ter zee onnodig om invasies af te slaan

Hoewel de Nederlandse opvattingen over onderzeebootoorlogvoering leunden op de Duitse, leefden zulke ideeën in Groot-Brittannië al eerder. Sir Percey Scott, de man die de vuurleiding van de *dreadnoughts* aanzienlijk verbeterde, geloofde desondanks dat de toekomst aan vele onderzeeboten was. Enkele weken voor de wereldoorlog publiceerde hij zijn opvattingen in *The Times* van 5 juni 1914. *Dreadnoughts* waren verleden tijd. Onderzeeboten in de Noordzee en het Kanaal moesten Duitse invasies weerstaan en de Duitse handelslijnen doorknippen. De onderzeeboten moesten worden ingezet via vliegtuigverkenning.

De Britse admiraliteit reageerde met kille woede op Scott en begon onmiddellijk een publicitair offensief om de waarde van de *Dreadnought* te bewijzen en de onderzeeboot af te kammen. Naar nu bekend is kwam deze woede niet voort uit conservatisme, maar uit het tegendeel. Groot-Brittannië naderde het moment om over te gaan op een vloot van minder slagschepen en meer onderzeeboten. Om deze nieuwe strategie zo lang mogelijk geheim te houden en daarmee vijandelijke navolging en andere reacties uit te stellen, wilde men geen ruchtbaarheid. Scott had helaas een krachtige hint gegeven over het nieuwe beleid.[9]

Het beleid was in gang gezet door niemand minder dan de drijvende kracht achter de bouw van de *Dreadnought* en de slagkruisers, *First Sea Lord* 'Jacky' Fisher. Altijd in financiële strijd met leger en overheid oordeelde hij dat een Brits maritiem overwicht waarbij de Duitse slagvloot niet sterker dan 60 procent mocht zijn, te kostbaar kon worden. Bovendien was het concentreren van de slagvloot op één plaats vanwege een beslissingsslag niet de beste investering. De latere keuze voor een blokkade op afstand, waarbij de slagvloot net buiten de uiterste noordwesthoek van de Noordzee werd gestationeerd, maakte de zaak er niet beter op. In de visie van Fisher moest primair de zuidelijker geplaatste voorhoede van slagkruisers en vooral van torpedovaartuigen een Duitse invasie kunnen pareren:

> Derhalve formuleerde hij het concept van 'flotilla defense', een strategie om een zeegebied te ontzeggen die berust op de vuurkracht van torpedoboten en onderzeeboten, waarvan het vermogen om troepentransportschepen en hun escorte zware verliezen toe te brengen een invasie moest afschrikken of voorkomen. 'Flottieljeverdediging' was bedoeld de Admiraliteit een ongekende flexibiliteit te schenken bij het vrijmaken van zware oorlogsschepen voor de dienst in verre wateren, wanneer dat ook maar noodzakelijk was [...].[10]

Dit al in 1905 in gang gezette concept van Fisher was revolutionair en ging nog verder dan admiraal Aube en zijn *Jeune École*. Aube wilde een dergelijke defensie tegen een onverslaanbare slagvloot, maar niet noodzakelijkerwijs als de eigen slagvloot sterker was, en dat is wat Fisher deed. De directe verdediging van Engeland werd losgekoppeld van de heerschappij ter zee. De slagkruisers en slagschepen waren dan vrij om elders binnen en buiten Europa te worden ingezet, evenals zeer grote, niet als kustverdedigers bedoelde, onderzeeboten.[11] (Naast onderzeeboten bestond er nog meer overeenkomst tussen de moderne *Jeune École* en Fisher, aangezien ook hij niet opkon tegen de slagschiplobby, want hij had een vloot van slagkruisers gewild, waarvan hij dacht dat ze als pantserkruisers de oceanen konden doorkruisen.)

Er ontstond daardoor een goede kans dat Engeland werd aangevallen door een overmachtige slagvloot. Vele kleinere onderzeeboten moesten deze ervan langs geven. Maar transportvloten vormden de ernstigste bedreiging. Torpedobootjagers en vooral onderzeeboten moesten deze invasies afslaan. Dat dit afslaan eigen grondtroepen minder noodzakelijk maakte, voldeed aan zijn streven extra geld voor zijn vloot bij het leger weg te halen. Fisher sprak van 'flottilla defense': hij zag in dat onderzeeboten en torpedobootjagers zo'n veeleisende taak slechts afdoende konden vervullen als ze niet individueel opereerden, maar in tactische verbanden.[12]

De latere Nederlandse ideeën lijken hiervan een kopie, maar waren het niet. De strategie van Fisher bleef geheim en werd, ook materieel, maar gedeeltelijk uitgevoerd. Toch slaagde hij erin vanaf zijn aantreden als *First Sea Lord* in 1904 binnen enkele jaren zo'n 60 onderzeeboten te bouwen, meer dan twee maal zo veel als Duitsland. Hij mocht dan de machtigste man van de Britse marine zijn en als een stoomwals het verzet verpletteren tegen de modernisering van de slagvloot, het klassieke *Mahanisme* bleek voor zijn onderzeebootstrategie een forse barricade. Maar hij, zijn opvolger prins Louis von Battenberg – die hij bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zèlf weer opvolgde –, de minister

van Marine Winston Churchill en de commandant van de *Grand Fleet*, Sir John Jellicoe, begonnen die te bestormen.[13]

In zijn tweede ambtstermijn zette Fisher wederom een groot bouwprogramma in beweging dat vele klassen van onderzeeboten opleverde, waaronder enkele revolutionaire. Alleen al de *E*-klasse, die het meest talrijk was, expandeerde hierin van 15 tot 51 boten. Desondanks was er in oorlogstijd geen gelegenheid meer de vereiste tactieken te ontwikkelen en voldoende boten te bouwen. De ingrijpende beleidswijziging ten gunste van de onderzeebootstrategie werd maar gedeeltelijk verwezenlijkt. En zo lang dat het geval bleef, was het rampzalig de *Grand Fleet* van *dreadnoughts* op te splitsen. Dat gebeurde dan ook niet.

4.3 Navalisme wordt realisme: het ontstaan van de onderzeebootstrategie in het Marineblad

Nee, het waren niet de Britten, maar meer de Duitse macht en onmacht ter zee (zie 6.2-6.5) die de Koninklijke Marine inspireerden tot een ommezwaai naar een onderzeebootstrategie, die met name in het *Marineblad* openlijk werd verdedigd en bediscussieerd.

In Nederland beperkte de marine zich vooral tot kustverdediging. Opmerkelijk blijft dat, hoewel Nederland zelf omringd was door oorlog en een aanval op Indië op korte termijn onwaarschijnlijk was, de discussie over nieuwbouw zich primair op de Indische defensie concentreerde!

In Indië richtte de marine zich geheel op het handhaven van de neutraliteit, waarbij eindeloos werd gepatrouilleerd. Het moet ontnuchterend op de vooroorlogse navalistische ambities hebben gewerkt dat de vloot niet de gehele archipel kon beschermen, omdat, zeker bij enkele grote schepen, het principe van concentratie inhield dat alleen Java serieus viel te verdedigen (3.8).

Deze belangrijke discussie in het *Marineblad* wordt hieronder enigszins systematisch weergeven. Allereerst om de Nederlandse prioriteit voor onderzeeboten uit die jaren te verklaren, die in wezen de omvang en samenstelling van de vloot in de volgende wereldoorlog bepaalde, en ten tweede om aan te tonen dat het om meer ging dan de visies van enkele eigenzinnige marineofficieren.

Om te weten hoe zij op elkaar en het strijdverloop reageerden, wordt hieronder vaak het moment vermeld dat ze hun artikel voltooiden. Hun visies vormen een voortdurende en voortschrijdende reflectie op de dogma's achter de slagvloot van 1912-1914, waarbij afstand werd genomen van de claim dat onaantastbare Nederlandse heerschappij ter zee in Indië reëel zou zijn.

Van Verre

Behalve dat de Indische slagvloot niet door kon gaan, ging men in marinekring nu sterk aan de waarde hiervan twijfelen tegen een veel sterkere tegenstander. Het maakte veel indruk dat zelfs de op één na sterkste slagvloot ter wereld in de havens bleef uit angst voor de sterkste.

Luitenant-ter-zee der 1e klasse L. van Verre wees in zijn artikel 'De Defensie van Indië' (door hem gedateerd februari 1915) er terecht erop dat de Duitse slagvloot zelfs in haar havens niet veilig zou zijn voor Britse beschietingen, wanneer die havens niet zouden zijn beschermd door mijnen en onderzeeboten. Uit angst voor beide wapens was zelfs de Britse slagvloot teruggetrokken naar Scapa Flow ten noorden van Schotland.

Hij maakte er geen geheim van dat Rambonnets slagvloot te klein zou zijn tegen 'de grootste maritieme mogendheid van Azië' en dat investeren in een onderzeebootvloot effectiever was:

> Wij zullen steeds de zwakkere zijn; het is ondenkbaar dat een Mogendheid een aanval op Indië zal beginnen zonder maritiem sterker te zijn dan wij.[14]

Dit uitgangspunt zou in 1941-1942 juist blijken. Van Verre onthulde een vergezicht op de nieuwe toekomst van de Koninklijke Marine. Hij poogde de strategie achter de slagschepen van 1912-1914 om te zetten in een voor torpedomaterieel, waarbij hij onderzeeboten als de hoofdverdediging beschouwde. Hij begreep ongetwijfeld dat hun nog beperkte verplaatsbaarheid en radiocommunicatie het noodzakelijk maakte om ze te concentreren bij de beide nauwe zeestraten waardoor de Japanners naar de Javazee konden varen.

Hij wenste gemengde eskaders waarin oppervlakteschepen zowel verkenden voor de onderzeeboten als ze ondersteunden. Het tijdig verkennen van de Japanse transportvloot naar Java bepaalde zonder twijfel de plaatsing van de eskaders. Eén wilde hij te Pontianak op West-Borneo stationeren, dus ongeveer 100 zeemijl ten noorden van Straat Karamita. Verkenning zo ver voorwaarts maakte niet enkel een onderzeebootlinie in deze straat haalbaar, maar waarschijnlijk ook tijdige versterking vanuit Soerabaja.

Een tweede eskader versperde de route ten oosten van Borneo, Straat Makassar. Het moest daar opereren vanuit Samarinda of Balikpapan, met andere woorden 100 of 200 zeemijl ten noorden van de flessenhals bij de Kleine Paternostereilanden. Ook dit maakte voorwaartse verkenning haalbaar voor een linie bij deze eilanden.

Van Verre's bases bezaten ook een nadeel. Ze waren niet diep genoeg voor kruisers. Derhalve moesten veel kleinere 'torpedokruisers' verken-

nen, 4 per eskader, bijgestaan door 16 torpedobootjagers (of desnoods torpedoboten). Natuurlijk moesten deze schepen ook aanvallen, maar daarvoor vertrouwde hij vooral op onderzeeboten van 500 ton, eveneens 16 per eskader.

Een derde eskader was gestationeerd te Soerabaja en kon natuurlijk de door de vijand gekozen toegang tot de Javazee te hulp schieten. Bovendien kon het desgewenst de derde, weinig waarschijnlijke, toegang ten zuiden van Celebes dekken. Dit eskader was even talrijk als de andere, alleen maakte deze grote haven het mogelijk om het met 4 'echte' kruisers uit te rusten (zoals voorzien in Rambonnets vlootplannen). Bij elkaar geteld ging Van Verre uit van niet minder dan 48 onderzeeboten, 48 torpedobootjagers, 8 torpedokruisers en 4 lichte kruisers.

Dit grote aantal oppervlakteschepen wijst op een zeer groot verschil met de voorgaande vlootplannen: de toename van het voor verkenning geschikte materieel. Het dagelijks handhaven van de neutraliteit in Indië zal mede hebben duidelijk gemaakt dat men hier niet licht over mocht denken. Het artikel is (formeel) op persoonlijke titel geschreven, maar alleen al door de uitvoerige bijbehorende tabellen met kostenberekeningen, die sterk doen denken aan die bij de plannen van Colijn en Rambonnet, mag worden aangenomen dat Van Verre meer dan zijn eigen visie binnen de marine vertegenwoordigde.

'S.'

Kort daarop publiceerde een zekere 'S.' het 'Aan den Tweesprong' over de keuze tussen de slag- en onderzeebootvloot.[15] Verhulde deze letter een van de stuwende krachten achter de onderzeedienst, luitenant-terzee der 1e klasse G.L. Schorer of zijn 'eerste man' D. Scalongne? 'S.' legde de vinger op een zwakke plek van Rambonnets slagschepen – hun geringe snelheid – en propageerde slagkruisers. Hoe dan ook, de slagvloot bleef altijd de mindere van de Japanse en: 'Het tekort aan artilleristische kracht zal vergoed moeten worden door de slagschepenkern te doen samenwerken met onderzeeboten.' Slagschepen hadden onderzeeboten nodig, maar onderzeeboten geen slagschepen. Derhalve koos hij onderzeeboten als kern van de vloot. Het was onmogelijk de hele transportvloot tegen ze te beschermen, zeker omdat de overtocht verscheidene dagen duurde.

Verder legde hij zijn vinger op een tweede zwakke plek. Wat te doen als Japan niet direct zou aanvallen, maar geleidelijk via een uitputtingstactiek? In dat geval zouden kruisers de door de vijand veroverde steunpunten nog het beste kunnen betwisten, dus beter dan onderzeeboten, maar anderzijds – en dat zag S. uiterst scherp! – nooit blijvend.

Van Asbeck

'Zullen onderzeeboten een overwegend deel uitmaken van de oorlogsvloten der toekomst?', was de vraag die kapitein-luitenant-ter-zee H.E. baron van Asbeck als titel gebruikte voor zijn artikel (dat hij dateerde met 'Nederlandsch-Indië, 14 september 1915').[16] Hij was lid geweest van de aan de Staatscommissie van 1912 gelieerde *Technische Marine Commissie* en deed een scheut oorlogsrealisme bij zijn navalisme.

De Duitse slagvloot kon de scheepvaartroutes en koloniën niet beschermen, constateerde hij. De Britse slagvloot hoefde niet eens de beslissingsslag te zoeken om dit af te dwingen en de Duitse was te zwak om dat te doen. Hij beriep zich op Colijn die – in weerwil van het eerdere risicodenken! – recentelijk had verkondigd dat een vloot van grote schepen werkeloos zou blijven als de tegenstander over een groter aantal van zulke schepen beschikte. Die Duitse werkeloosheid kwam dus niet door onderzeeboten, meende Van Asbeck, eraan voorbijgaand dat de Britse keuze voor een blokkade boven het zoeken van een beslissingsslag mede was afgedwongen door de Duitse onderzeeboten.

Hij zette zich heftig af tegen Sir Percy Scott, die hij wegzette als een knap technicus, maar niet als iemand die, zoals hij zelf, strategisch behoorlijk onderlegd was. Onderzeeboten hadden tot nu toe grote successen geboekt tegen de koopvaardij of marines, maar nergens beslissende. Het bleven verassingwapens. Grotere oorlogsschepen konden zich door hun snelheid aan ze ontrekken en worden beschermd door torpedobootjagers. Wel konden onderzeeboten hun bewegingsvrijheid beperken. Natuurlijk hadden de Duitsers meer onderzeeboten kunnen bouwen, maar dat ging ten koste van andere, volgens hem eveneens belangrijke, schepen.

Wat betreft Indië besefte Van Asbeck dat een bondgenootschap vooraf lastig was en zijn prijs had. Hij zag de mogelijkheid onder ogen dat Nederland er ook wel eens alleen voor zou komen te staan, de realiteit van de toenmalige neutraliteit, en pas laat op bondgenoten kon rekenen. Alleen kon Nederland de heerschappij ter zee niet bevechten. Onderzeeboten moesten dan de trage vijandelijke schakel aanvallen, de transportvloten, niet alleen die naar Java, maar ook naar andere eilanden. Zo konden ze een fors gebied beschermen. De Koninklijke Marine moest daarom proportioneel meer onderzeeboten tellen dan de grote vloten.

Zonder het expliciet te zeggen helde hij over naar de stroming binnen de Koninklijke Marine, die vond dat onderzeeboten gericht konden worden ingezet tegen een invasiekonvooi en dat zij dus niet enkel gelegenheidswapens meer waren. In lijn hiermee besloot hij zijn artikel met een pleidooi voor de pas ontworpen kruisers, die zowel moesten verkennen voor onderzeeboten als de weg voor ze vrijmaken.

Onderzeeboten konden niet de enige kern van de vloot zijn. Tegen zware schepen, meende hij, was ander materieel vereist. Niet meer de 21-knopen slagschepen van 1914, maar slagkruisers, die snel op een bepaalde plaats aanwezig konden zijn en een overmacht konden ontlopen.

'O.'

Tegelijk verscheen het artikel 'Dreadnought of Onderzeeër', ondertekend met 'Soerabaja 1-9-1915' door een zekere 'O.', achter welke letter mogelijk luitenant-ter-zee der 2e klasse J.S.C. Olivier school.[17] Hij hoopte tegen Japan vooral op een slagvloot, liefst bestaande uit slagkruisers. Maar ook voor deze slagkruisers zou er niets anders opzitten dan te wijken voor een verpletterende overmacht. De defensie van Java hing ervan af, of de tegenstrever van Japan in de Pacific en daardoor onze 'meest waarschijnlijke bondgenoot', de Verenigde Staten, tijdig te hulp kwam.

Die tijdige hulp hing er weer in hoge mate van af, of een bondgenootschap met de Verenigde Staten daadwerkelijk zou zijn gesloten. Als die politieke bereidheid daartoe ontbrak, stond Nederland er te lang alleen voor. In zo'n geval vielen onderzeeboten te verkiezen. 'O.' becijferde dat er in plaats van 4 slagschepen 68 onderzeeboten gebouwd konden worden, wat, vermeerderd met het twaalftal waar naar zijn mening ook de slagvloot niet buiten zou kunnen, het totaal op 80 bracht. Veel te veel om door Japan tijdig te kunnen worden uitgeschakeld, wat een langdurige verdediging mogelijk maakte.

Hij ging dus een stap verder dan Van Asbeck: als men er alleen voor stond konden ook slagkruisers te weinig beginnen. *Dreadnought* of onderzeeër, die keuze vloeide in O.'s ogen voort uit het vooraf willen sluiten van een bondgenootschap. Of dat reëel was gegeven de neutraliteitspolitiek, liet hij in het midden. Hij besefte dat verkenning zeer belangrijk was en wilde die nog noordelijk laten beginnen dan zijn voorgangers, onder meer tussen Taiwan en de Filippijnen. De harde kern van de verkenning zou uit 6 of 7 lichte kruisers moeten bestaan.

Rambonnet

Minister van Marine Rambonnet wilde nog niet kiezen, zo bleek uit zijn Memorie van Antwoord bij de Staatsbegroting voor 1916-1917.[18] Hij hield vast aan zijn 4 slagschepen en 5 verkennings-kruisers uit 1914. Wel moesten deze worden gesteund door aanzienlijk meer onderzeeboten, 25, maar het is niet geheel duidelijk of die allemaal in Indië zouden worden gestationeerd. Ze moesten in tactische verbanden worden ondergebracht, van 3 onderzeeboten plus 4 torpedoboten (of torpedobootjagers) rond iedere kruiser. Hieruit valt af te leiden dat Rambon-

net de taak van de onderzeeboten wilde verlichten door de verkenningskruisers te gebruiken om ze tevens naar de ideale positie dirigeren.

Ferwerda

Ook luitenant-ter-zee der 2e klasse H. Ferwerda wenste niet te kiezen in zijn (met augustus-september 1916 ondertekende) reactie op 'O.', waarin hij met jeugdig optimisme een Indische vloot bepleitte van liefst 4 tot 6 slagkruisers en 40 onderzeeboten: 20 grote en 20 kleinere.[19] Bij de slagkruisers dacht hij aan schepen die in alle opzichten superieur zouden moeten zijn aan de Japanse *Kongo's*.[20] Hij vroeg tegen de 30 knopen snelheid. (Zwaarder bewapend impliceerde bijvoorbeeld 38 cm geschut, zwaarder pantser bijvoorbeeld 30 cm.[21])

Slagkruisers waren noodzakelijk omdat 'we ten opzichte der Jap. slagschepen verre in de minderheid blijven.'[22] De vijandelijke slagvloot was oppermachtig. Slagkruisers konden zo'n overmacht veel beter ontlopen dan slagschepen en wachten op een gunstige gelegenheid om de strijd aan te binden. Verder konden de slagkruisers de eigen verkenningskruisers steunen. Ze konden ook het escorte van een vijandelijke transportvloot verzwakken, waardoor de onderzeebootvloot succesvoller kon aanvallen. Dit heeft veel weg van een 'harmonische vloot'.

Chaillet

Maar luitenant-ter-zee der 2e klasse J.L. Chaillet reageerde in het *Marineblad* (gedagtekend 17 februari 1917) op de ideeën van minister Rambonnet door een volledige onderzeebootvloot voor te stellen.[23] Onderzeeboten konden sneller worden gebouwd dan de dure slagschepen. Een voorhoede van 17 onderzeebootkruisers, waarvan 7 als reserve, kon zelfs de toegangen tot de vijandelijke havens als Yokohama bedreigen. (Bij dit alles moet worden bedacht dat de techniek weer verder was dan in 1915 en de Britse en Duitse vloten nu met onderzeebootkruisers werden uitgerust.) 40 relatief kleine onderzeeboten zouden Indië moeten verdedigen, waarvan 10 in reserve. Met nog eens 6 als mijnenleggers, bracht dit het totaal op 63 boten – dezelfde orde van grootte als 'S.' en 'O.'.

Van Heutsz, Van Heutsz Junior, Van Limburg Stirum, Putman Cramer en Colijn

Deze discussie werd ook buiten de marine gevoerd. Van Heutsz, die 11 jaar eerder als gouverneur-generaal een vloot van onderzeeboten had voorgesteld, stak in januari 1917 niet onder stoelen of banken dat hij een grote vloot wilde van onderzeeboten, met kruisers als verkenners.[24]

Ook zijn toenmalige ambtgenoot, J.P. van Limburg Stirum, wenste een onderzeebootvloot, verspreid over vier bases, waarvan een te Sabang in het westen, een op Ambon in het oosten en twee op Java.[25] Voldoende slagkracht moet alleen mogelijk zijn geweest bij vele tientallen boten.

Van Heutsz Junior, de zoon van de generaal, viel zijn vader twee maanden later in felle bewoordingen bij, zoals de ondertitel van zijn brochure *Indië Weerbaar* aangeeft: *Wien de goden verderven willen slaan zij met blindheid!* De blindeman was, in zijn ogen, in het bijzonder minister Rambonnet. De Duitse slagvloot vermocht namelijk weinig. Van de door deze minister in 1914 voorgestelde vloot viel nog minder te verwachten en des te minder omdat Rambonnet zelf aangaf dat zijn vloot afhankelijk was van buitenlandse steun. Voor de Nederlandse slagkruisers die moesten wijken voor een overmacht, gold hetzelfde. Neen, een grote onderzeebootvloot was de enige optie.[26]

Het zal Rambonnet echter hebben gesterkt (mogelijk werd hij zelfs door hem geadviseerd) dat de leidende Nederlandse zeestrateeg, Putman Cramer, nog in 1917 hoopte op een gedeeltelijke heerschappij ter zee. Onderzeeboten waren uiterst waardevol voor de verdediging van Indië, betoogde Putman Cramer, als er maar genoeg werden gebouwd. Onderzeeboten alleen waren echter niet voldoende. Het waren verrassingswapens. Boven water waren ze zwak en konden ze de eigen zeehandel niet beschermen. Wat nodig was, was een harmonische vloot van scheepstypen die elkaar aanvulden. Slagschepen en slagkruisers waren daarvoor noodzakelijk. Putman Cramer propageerde dus een middelgrote vloot, maar was ook realist:

> Daarom zal de zeemacht in Indië, al zullen de onderzeeboten daarvan een zeer belangrijk deel moeten uitmaken, niet eenzijdig moge zijn samengesteld, maar een harmonisch geheel moeten vormen, waarin ook de grote machtsfactor in de zeeoorlog, het slagschip of de slagkruiser niet mogen ontbreken. Zulks neemt niet weg dat m.i. in de bestaande omstandigheden, de snelste verbetering in onze verdediging ter zee verkregen wordt door de spoedige aanbouw van een grote onderzeebootvloot, mits die aanbouw niet leidt tot algemene overschatting van dit wapen en tot een verwaarlozing van de verdere organen van de vloot.[27]

Hoewel hij ruim drie jaar minister af was, kon Colijn als lid van de Eerste Kamer toch deelnemen aan het debat over de bovengenoemde begroting van Rambonnet. Colijn had in zoverre water bij de wijn gedaan dat hij nu voorstander was van de 'harmonisch samengestelde vloot, zooals de Minster van Marine die ontwerpt' van slagschepen en onderzeeboten 'die op zichzelf beschouwd een grotere gevechtskracht zal ontwikkelen dan elke andere vloot van andere constructie'.[28] Maar

hij koesterde nog zijn navalistische droom van vier jaar eerder. Hij wilde meer dan Java behouden, namelijk de heerschappij ter zee in de Indische wateren:

> Wanneer de Duitsche vloot de macht ter zee had gehad, dan zouden de Duitsche koloniën voor het Duitsche Rijk behouden zijn gebleven. Daar behoeft geen enkel ogenblik aan te worden getwijfeld.[29]

Een bewijs te meer dat Von Tirpitz vanuit navalistisch oogpunt weinig verkeerd deed (2.19).

Maar Colijn werd min of meer gefileerd in een aan hem gewijde brochure van de hand van Van Heutsz Junior. Deze wist heel goed wie de sterke man was binnen de Staatscommissie van 1912 – 'Zelden zal iemand in een Nederlandse commissie een dusdanige domineerende invloed hebben kunnen uitoefenen als de heer H. Colijn in de genoemde'[30]. Van Heutsz Junior liet zien (met zeer goede argumenten) dat het verwerven van die heerschappij ter zee met Colijns slagvloot onmogelijk was.[31]

Van Hengel en nog twee maal Ferwerda

Luitenant-ter-zee der 1e klasse A. van Hengel stelde begin 1917 slagschepen voor van 25 knopen, een compromis (in snelheid en geld) tussen de zwakke slagschepen van 1914 en Ferwerda's krachtige slagkruisers. Van Hengel betoogde dat de vijandelijke slagkruisers voor zijn slagschepen zouden moeten uitwijken.[32] Maar Ferwerda hield (in zijn 'sept. 1917' gedateerde artikel in het *Marineblad*) voet bij stuk: ja, dat zouden die slagkruisers inderdaad doen om daarna 'in vele gevallen' weer vrij spel te hebben.[33] Van Hengels slagschepen waren niet snel genoeg om dat te verhinderen en bovendien geen partij voor de Japanse slagvloot.

Gegeven deze problemen bleven slagkruisers volgens Ferwerda de beste oplossing. Wel deed hij – meer financieel dan militair verstandig – een stap terug in grootte: Nederland kon volstaan met enigszins verbeterde *Kongo's* die de 30.000 ton niet hoefden te overschrijden. Al in zijn eerdere artikel was hij ervan uitgegaan dat Japan zich voorlopig geen nieuwe slagkruisers kon permitteren. (Overigens volkomen ten onrechte – zie tabel 3.2.) Samen met 'goed gedisloceerde' onderzeeboten vormden de slagkruisers de kern van de marine.[34]

In 1919 kwam Ferwerda tenslotte met een laatste tweekernen-variant. Nederland zou met lichte kruisers toekunnen, wanneer er geen Japanse slagkruisers konden verschijnen. Maar dat konden ze wel en daarom moest men zich tegen ze wapenen. Hij prefereerde nog steeds eigen slagkruisers boven snelle slagschepen. Hij wenste een 'verkenningses-

kader' van 4 slagkruisers, gesteund door 2 lichte kruisers, 6 torpedobootjagers, 4 grote onderzeeboten en 2 onderzeebootmijnenleggers.

Daarnaast wenste hij nog eens 16 onderzeeboten, gesteund door 8 torpedobootjagers en 4 lichte kruisers, georganiseerd in 4 'divisiën of groepen'. De onderzeeboten vormden de slagkracht van de groep. De kruiser moest verkennen voor de groep, de onderzeeboten beschermen en hun aanval extra kracht bijzetten. De torpedobootjagers moesten slechts bescherming bieden en de communicatie steunen.[35]

Langelaan

Lang voor Ferwerda's laatste variant was het optimistisch getitelde 'Onze Marine in 1925' verschenen van luitenant-ter-zee der 1e klasse E. J. Langelaan (gedagtekend met 15 mei 1917).[36] Net als twee jaar eerder 'O.' besprak hij de keuze tussen een *dreadnought*vloot en een onderzeebootvloot en zoals Chaillet en Van Verre durfde hij wèl te kiezen.

In tegenstelling tot de Staatscommissie van 1912 hield hij rekening met de voortgaande groottestijging van oorlogsschepen en kwam uit op 40.000 tons slagkruisers voor de Koninklijke Marine: zeer realistisch gezien wat toen in het buitenland op de tekentafels verscheen. Toch was hij er geen voorstander van. Een slagvloot van 4 slagkruisers plus de bijbehorende infrastructuur was zeer duur en bovendien afhankelijk van bondgenootschappen die instabiel konden zijn. Waarom dan niet voor hetzelfde geld Indië verdedigd met onderzeeboten?

Om een behoorlijk voorwaartse verdediging te kunnen voeren, bepleitte Langelaan grote onderzeeboten van 1.200 ton, verdeeld over 6 flottieljes. Elk flottielje telde 6 boten, plus 2 als reserve, plus 2 onderzeebootmijnenleggers, plus nog 1 als reserve. Dit gaf 66 Indische onderzeeboten in totaal, maar dat was nog niet alles. Hij stelde, net als Chaillet, ook nog een zuiver offensieve component voor van grote onderzeebootkruisers, 12 in getal. Als dit plan was uitgevoerd zou Nederlands-Indië in 1925 ter zee krachtig worden verdedigd, concludeerde hij. Een conclusie, waar weinig tegenin valt te brengen.

4.4 Een buitenstaander in de strategische discussie: Bauduin

Enigszins naast de discussie stond het in 1919 voltooide en het jaar daarop gepubliceerde boek *Het Nederlandsch Eskader in Oost-Indië 1914-1916* van F. Bauduin.[37] De titel geeft de periode aan dat hij dit eskader commandeerde en actief de neutraliteit handhaafde. Zijn toekomstvisie lag in het verlengde hiervan. Op politieke gronden mocht de marine niet te duur worden, terwijl alleen een zeer grote slagvloot zin had. Nederland kon niet te veel op bondgenoten vertrouwen, omdat geen ervan

naast de eigen gebieden Indië afdoende kon beschermen. Wanneer de drie grote zeemogendheden in Azië met elkaar in een conflict geraakten, kon de overwinnaar Indië bezetten.[38] Dit is niet het enige bewijs dat een Nederlandse risicostrategie voor Bauduin voltooid verleden tijd was.

Dat eskader van 4 slagschepen in Indië, daarin geloofde hij niet meer. De oorlog had bewezen dat een zwakkere slagvloot weinig kon uitrichten tegen een sterkere. Zo'n eskader kon door een minstens drie maal grotere strijdmacht gemakkelijk worden vernietigd of opgesloten.[39] (Japan bezat in 1919 in totaal 12 *dreadnoughts* en *Kongo's*.) Hij was blijkbaar niet enthousiast voor de variant om met 4 eigen slagkruisers een overmacht te ontlopen, want hij vermeldde die niet eens. Onderzeeboten wees Bauduin radicaal af: de geallieerden hadden deze dreiging door konvooien en dergelijke overwonnen. Torpedobootjagers bezaten te weinig vuurkracht en waren ongeschikt voor voortdurend patrouilleren in Indië. Hierbij liet hij zich (wel heel) sterk beïnvloeden door zijn teleurstellende ervaringen met de zeer kleine *Wolf*-klasse (3.8).[40]

Wat overbleef was een zuivere kruisermarine. In Indië namelijk een eskader van 4 kruisers plus 2 als reserve voor onderhoud en reparatie, en in Nederland nogmaals 4, die ook opleidingen verzorgden, plus 2 als reserve. Het doet denken aan Colijns twee eskaders van 1912, maar met kruisers in plaats van dure *dreadnoughts* en met meer reserveschepen. Bauduin hoopte slechts op het behouden van het 'meesterschap ter zee' in Indische wateren zolang de dreiging bescheiden bleef. (Zoals velen van zijn generatie had hij een verkeerd beeld van dit begrip, want wat hij bedoelde is dat hij de zeemogendheden de exploitatie van de heerschappij ter zee kon ontzeggen zolang ze bescheiden middelen inzetten (2.24).) Voor Indië zelf kwam deze 'derde weg' – die weinig méér inhield dan de modernisering van zijn voormalige eskader van aftandse pantserschepen door kruisers – in feite neer op het handhaven van de neutraliteit.

Met deze toekomstvisie floot Bauduin destijds binnen de vloot een behoorlijk schrille toon. Zonder slagkracht via torpedo's en zwaar geschut leverde hij een welhaast anti-navalistische bijdrage aan een discussie met a-navalistische trekken.

4.5 Conclusie strategische discussie gedurende de Eerste Wereldoorlog

De discussie in het Marineblad omvatte meer artikelen dan deze selectie en liep overigens door tot ongeveer 1925. Natuurlijk werd deze discussie versomberd door de schaduwen van de Britse zeeblokkade en de

Duitse duikbootoorlog en de gevolgen van beide voor Nederland, bijvoorbeeld dat de Nederlandse koopvaardij uiteindelijk moest varen voor de Britten en Amerikanen (6.3).

De discussie wordt in maritiem-historische overzichten slecht weergeven, vaak slechts aan de hand van een of twee deelnemers. In dat geval lijkt het om niet meer dan persoonlijke meningen te gaan. Het gevaar van het reduceren van de discussie – die doorgaans niet eens wordt herkend – tot 'zoveel mensen, zoveel zinnen' ligt dan voor de hand. Dit is even zinnig als dat een reclamebureau wordt gevormd door verschillende persoonlijkheden, maar even onzinnig als dat die geen gezamenlijke publiciteitscampagne zouden kunnen produceren. Samenvattend kan beter worden gezegd dat de navalistische droom uit 1914 om het zeeoverwicht op Japan in Indië te bevechten tijdens de Eerste Wereldoorlog werd vervangen door realistische ambities, die tendeerden naar twee varianten:

- De eerste variant was veel omvangrijker en duurder dan de slagvloot uit 1914. De 4 slagkruisers van de *Kongo*-klasse moesten niet meer worden gepareerd met de 4 zwakke slagschepen van destijds, maar met 4 sterkere – liefst tegen de modernste slagschepen opgewassen – slagkruisers, of in ieder geval met snelle slagschepen. Zulke Nederlandse schepen konden zelf op meerdere plaatsen verkennen of aanvallen. Zij behoefden zich alleen terug te trekken voor een – nu niet meer irreëel geachte – overmachtige vloot. Verder konden zij gaten slaan in de vijandelijke onderzeebootbestrijding.

  Krachtige onderzeebootlinies in zeestraten moesten invasievloten in de richting van Java grotendeels uitschakelen en proberen de Japanse slagvloot uit te dunnen. Hiervoor waren vele onderzeeboten gepland, die geconcentreerd werden ingezet. Deze vloot bezat twee kernen, die elkaar harmonieus aanvulden en ondersteunden.

- De tweede, nauwelijks minder kostbare, variant telde geen zware schepen en kreeg als compensatie extra onderzeeboten. Hiermee concentreerde men zich op de vijandelijke transportvloot en accepteerde men tot op zekere hoogte het doordringen van de *Kongo's* in het eilandenrijk. Anderzijds hoopte men het onderzeebootoffensief tot nabij Japan te kunnen brengen: de onderzeeboten waren beslist niet meer alleen gekoppeld aan de defensie van Java. Deze variant was minder afhankelijk van snelle steun door bondgenoten, aangezien de sterkte van de vijandelijke slagvloot er minder toe deed.

Beide varianten waren zeer duur. Het ging bij beide niet alleen meer om een negatieve keuze voor onderzeeboten bij gebrek aan slagschepen, maar om een positieve keuze. Een artillerievloot als enige kern van de marine was niet meer denkbaar, een onderzeebootvloot als enige wel. Beide varianten bevestigden de keuze voor een onderzeebootstrategie met een bijbehorende vloot van begin 1915.

Uit onverwachte hoek kwam een late bijdrage aan beide varianten. De Duitse marine had commandanten en eerste officieren opgedragen om hun oorlogservaringen vast te leggen in gedetailleerde rapporten, voorzien van adviezen. 'Deze rapporten zijn *zeer geheim*', schreef de Nederlandse marineattaché in Berlijn, kapitein-luitenant-ter-zee L.J.J. Beijnen, aan de marinestaf. Hij kon het weten, want de Duitsers hadden ze hem eind september 1919 toegespeeld en 'in *geen geval*' mocht hij ze 'mededeelen aan personen, die Engelsch gezind zijn'. Hij wilde ze zo snel mogelijk laten overtypen. 'Dit zijn dikke boekdeelen, welke niet te lang afweezig mogen en kunnen zijn van de admiraliteit.'[41] Hun lijvigheid blijkt uit zijn schatting dat een ervaren typist hieraan een maand werk had.

Maar daarna kon Nederland bouwen op de Duitse ervaringen. Hoewel die verschilden, was de rode lijn dat slagschepen nog centraal stonden als ze in harmonie samenwerkten met onderzeeboten. Kleine landen moesten daarentegen vertrouwen op vliegtuigen, onderzeeboten en torpedoboten, geassisteerd door lichte kruisers. Een buitenbeetje op deze algemene teneur was de slagschipgezinde Duitse marineattaché te Den Haag die onderzeeboten met handelsoorlog associeerde en ze Nederland ontraadde contra Japan.[42]

Natuurlijk had men nog een derde variant kunnen kiezen met een kern van kruisers (zoals rond 1895), mogelijk geassisteerd door torpedokruisers en torpedobootjagers. Deze alleen voor het handhaven van de neutraliteit bruikbare vloot had vrijwel geen aanhang. Sinds 1912 was de dreiging tegen Indië niet meer diffuus en streefde men naar zoveel mogelijk beslissende slagkracht. Alleen Bauduin, die geloofde dat die slagkracht geheel onvoldoende was, dat voldoende slagkracht onbetaalbaar en de dreiging tamelijk diffuus was, zag kruisers als noodzakelijk. Temeer omdat zelfs de kruiserbouw toen in gevaar was.

4.6 Vlootopbouw uit de Eerste Wereldoorlog bepalend voor de Tweede

Waar het voorlopig om ging, waren de schepen voor de onderzeebootstrategie waarin het parlement had toegestemd in de loop van de wereldoorlog. Kapitein-luitenant-ter-zee L.J. Quant gaf de stand van zaken weer van april 1919 voor Indië en Holland tezamen: 3 kruisers, 8 torpe-

dobootjagerjagers en 29 onderzeeboten (moet zijn 28, namelijk 15 voor Nederland en 13 voor Indië.) Persoonlijk hoopte hij, net als Van Hengel, bij dit alles nog op de bouw van snelle slagschepen van ongeveer 25 knopen.[43]

De uitvoering van deze goedgekeurde sterkte was nog somberder. De bouw van de beide kruisers werd eind dat jaar stilgezet en pas na harde politieke strijd hervat. De nog te bouwen derde – die al twee jaar eerder was goedgekeurd – dolf daarin het onderspit. Die twee kruisers, de *Java* en *Sumatra*, die in 1916 op stapel waren gezet, zouden pas negen en tien jaar later in dienst worden gesteld. Bovendien konden enkele van die onderzeeboten pas na de oorlog op stapel worden gezet, wat uiteindelijk lukte.

Rambonnets onderzeeboten, de *K II* t/m *K X*, werden tussen 1915 en 1917 op stapel gezet, maar pas tussen 1920 en 1923 in dienst gesteld. Van dit negental stonden er twee al op de begroting van 1913, maar hun bouw was uitgesteld omdat men wilde profiteren van de ervaringen met de *K I*. De begroting 1918 voorzag in nog eens 6 boten extra, de *K XI* t/m *XVI*. Maar in 1919, toen de wapens rustten, werd deze extra sterkte door de parlementariërs prompt gehalveerd tot de *K XI* t/m *K XIII*. Dit drietal werd in 1921 op stapel gezet en kwam in 1925 en 1926 in de vaart.[44] Zoals de laatste boot al aangeeft, bracht dit het Indisch totaal op 13.

De trage verwezenlijking, zelfs van de 1919 ernstig gereduceerde, nieuwbouw moet dan wel niet geheel, maar toch grotendeels zijn veroorzaakt door de beschikbare werfcapaciteit en lange bouwtijden: de sterkte werd immers pas in 1926 bereikt. Ook als het parlement in de oorlog veel meer schepen zou hebben goedgekeurd, ging het daardoor om langdurige naoorlogse bouw. De meeste vertraging ontstond door de Duitse industrie, die zowel voor de kruisers als onderzeeboten onontbeerlijk was. Deze gaf tijdens de oorlog voorrang aan de eigen vlootbouw en werd daarna goeddeels ontmanteld op last van de overwinnaar. Hoe ging het verder?

- Wat Indië betreft: de 13 wèl gebouwde *K*-boten waren er in de praktijk 12, aangezien de laatste boot de *K I* moest gaan opvolgen. Het duurde uiteindelijk elf jaar voor de reductie van 1919 politiek werd teruggedraaid. Het uit 1930 daterende plan-Deckers herstelde min of meer de voorziene sterkte voor Indië uit 1917-1918, 3 kruisers en zelfs 2 onderzeeboten extra – 18 in totaal. Ook zouden de oudste boten worden vangen door moderne. Desondanks bleef de onderzeedienst als geheel nog zwakker dan in 1917-1918 was voorzien, aangezien voor de Nederlandse sterkte geen vervanging werd gebouwd.

- Wat die Nederlandse sterkte betreft: de *O 12* t/m *O 14* stonden al op de begroting van 1917-1918.[45] Daar zou tot de Tweede Wereldoorlog slechts 1 voor Nederland bestemde boot bijkomen, de *O 15*. (De daaropvolgende *O*-boten waren voor Indië.)

De ambitieuze vlootsterkten uit de bovenstaande discussies zouden het, zoals zal blijken, na de oorlog politiek niet redden. Resumerend kan worden gezegd dat de in 1917-1918 parlementair goedgekeurde sterkte goeddeels bepalend zou blijken te zijn voor de daadwerkelijke in de Tweede Wereldoorlog.

4.7 Commissie-Gooszen: onderzeeboot als enige kern van de Koninklijke Marine

Het zal duidelijk zijn dat de politieke strijd in 1919-1920 maar beperkt bijdroeg aan deze bouwvertragingen voor de onderzeebootstrategie. Na 1918 brak echter de tijd aan om zich te bezinnen op de nieuwe vredestoestand.

Verdergaande plannen voor nieuwbouw moesten in volle vredestijd, de gruwelijke Russische Burgeroorlog daargelaten, worden gemotiveerd. De strategische doelstellingen achter de overstap naar onderzeeboten in 1915 werden in 1919 expliciet verwoord door de toenmalige regering:

(1) Verkennen,
(2) het doordringen van 'weinig sterke' vijandelijke strijdkrachten beletten,
(3) de transportvloot naar vermogen verliezen toebrengen en
(4) verbindingen bedreigen.[46]

De tot nu toe voorziene nieuwbouw was duidelijk ontoereikend voor deze doelstellingen. De regering gaf een in april 1920 opgerichte commissie onder kapitein-ter-zee A.F. Gooszen opdracht om een passende vlootsterkte vast te stellen.

In de voorgaande paragrafen is beschreven hoe tijdens de oorlog het inzicht doorbrak dat pogingen om de heerschappij ter zee in Indië tegen Japan te bevechten zinloos waren en dat de discussie zich toespitste op twee varianten: (1) een grote onderzeebootvloot als enige kern, die primair, maar zeker niet alleen, was gericht tegen de transportvloot van het vijandelijke leger, en (2) naast de onderzeebootkern een tweede kern van slagkruisers of snelle slagschepen. Deze, waarschijnlijk nog duurdere, middelgrote vloot was niet enkel gericht tegen de transportvloten, maar ook tegen het doordringen van de Japanse slagkruisers in de archipel.

Gezien de politieke touwtrekkerij om de kostbare verkenningskruisers zal het niet verwonderen dat het kabinet op voorhand had beslist dat de nog meer kostbare dure slagschepen van de baan waren. Een bevestiging dus van de onderzeebootkern die de twee varianten voorstonden, maar verder een teleurstelling. De commissie-Gooszen kreeg uitdrukkelijk opdracht om de vier doelstellingen te verwezenlijken met een 'minimum vloot'.[47]

De voorstanders van één grote onderzeebootvloot die vele gebieden kon verdedigen en offensief tegen Japan kon optreden kwamen er uiterst bekaaid van af en de voorstanders van twee kernen nog meer. Desalniettemin ging het bij de 'minimum vloot' nog altijd om een tamelijk duur plan en latere opmerkingen dat de Nederlandse onderzeebootvloot werd geboren uit financiële nood zijn misplaatst.

De commissie-Gooszen was minder zwaar dan die van 1912 – er maakten geen ministers en hoge militairen deel van uit. Maar ze was breed en interdepartementaal samengesteld en het was de bedoeling om de conclusies te verheffen tot regeringsbeleid. Dat 'interdepartementaal' was een open deur. Aangezien er nog geen ministerie van Defensie bestond, namen de ministeries van Oorlog en Marine eraan deel, evenals van Koloniën dat een groot deel van de Koninklijke Marine financierde, en, begrijpelijkerwijs, van Financiën.

Figuur 4.1 *Antonie Frederik Gooszen (1869-1955) in 1924 als vice-admiraal en commandant Zeemacht Nederlandsch-Indië, dat op de kaart achter hem staat afgebeeld. De commandant Zeemacht was tevens hoofd van het departement van Marine aldaar, en daarmee in wezen een Indische minister van Marine, al was het woord minister uit den boze binnen de kolonie. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie 072775)*

Zijn krachtige persoonlijkheid getrouw, besloot Gooszen alle vier subcommissies persoonlijk te leiden.[48] Voor de marinestrategie was niet alleen hij verantwoordelijk, maar ook dé Nederlandse zeestrateeg ten tijde van de Staatscommissie van 1912, kapitein-luitenant-ter-zee G.W.F. Putman Cramer en last but not least luitenant-ter-zee der 1e klasse Van Hengel. Laatstgenoemde kende de Indische maritieme situatie met alle problemen door en door, want hij had in de wereldoorlog met een collega de dagelijkse staf van de commandant Zeemacht aldaar gevormd, verder had hij, zoals al beschreven, deelgenomen aan de discussies over de toekomstige vloot en ten slotte leidde hij nu de Hoogere Marine Krijgsschool-in-oprichting. Gedrieën moderniseerden deze mannen de strategie van de Staatscommissie uit 1912 volgens de ervaringen uit de oorlog. Aangezien het om een aanpassing gaat, kan het best worden bekeken wat de overeenkomsten en verschillen waren met 1914.

4.8 Politieke en militaire strategie van de commissie-Gooszen

Het rapport van de commissie-Gooszen verscheen in februari 1921. Om delen ervan geheim te kunnen houden, werd het openbaar gemaakt in de vorm van een 'Uittreksel'. Het rapport bevat een materieel deel (de vlootsterkte) en een immaterieel (de strategie).

De politieke strategie bleef vrijwel ongewijzigd. Voorkomen dat Nederlands-Indië betrokken raakte in een oorlog was het voornaamste doel. Mocht dat niet lukken, dan bleef een Japanse aanval het grootste gevaar. Voor hulp vertrouwde men op de grote koloniale mogendheden in de regio, Groot-Brittannië, de Verenigde Staten en Frankrijk. Een groot voordeel was dat de Britse vloot door het verdwijnen van de Duitse slagvloot nu de handen vrij had voor Azië. Anderzijds kon de Franse vloot beslist niet meer tegen de Japanse op.

Ook de militaire strategie bleef ongewijzigd. De strijd om Indië bleef in hoofdzaak een strijd ter zee. De Japanse slagvloot bevond zich veel dichter bij Nederlands-Indië dan die van enig ander land en het KNIL was niet tegen een invasie van Java of andere eilanden opgewassen.

Uiteraard moest de commissie zich ook buigen over de relatie tussen de vlootsterkte in Indië en die in Nederland. In Nederland bleef de marine een verlengstuk voor het leger en slechts gericht op kustverdediging.[49] Als grootste gevaar zag men een legermacht vanuit zee. (Hoewel het Nederlandse leger lastiger was te verslaan dan het Indische, aangezien het groter was en over vele fortificaties beschikte, was het niet erg geschikt was om een landingsleger in zee te jagen.)

Ook in Nederland zou de kern van de maritieme verdediging worden gevormd door onderzeeboten. Dit was een voortzetting van het al vlak

voor de wereldoorlog ingezette beleid. Weliswaar werden er in die oorlog nog vier torpedoboten gebouwd, maar deze kwamen in de plaats van eerder in Duitsland bestelde die bij het begin van de strijd nog niet waren geleverd en bij de *Kaiserliche Marine* ingelijfd. Het waren de allerlaatste.

Het grootste verschil met de Staatscommissie van 1912 was dat men met de keuze voor een onderzeebootvloot officieel afzag van de (irreële) pretentie de heerschappij ter zee te verwerven. Dit betekende dat men ook afzag van de risicotheorie dat Nederland de strijd tussen de Amerikaanse en Japanse slagvloten ten nadele van Japan kon laten doorslaan.

Hoe kon men het eilandenrijk beschermen? Dit werd uitstekend toegelicht door majoor A.F.H. Winter op 29 oktober 1920 voor de Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap. Alle komende verwijzingen naar hem slaan op deze beschrijving.[50] Hij maakte hierin een zeer scherpzinnige – en vrij complete – analyse van de rol van leger en marine. Hij ging ook uitvoerig in op de samenhang van de kwaliteit en kwantiteit van de krijgsmacht met de economische en onderwijskundige ontwikkeling van Nederlands-Indië. Deze veelomvattendheid maakte dat Winter op persoonlijke titel sprak. Maar dat deed er minder toe: hij was lid van de commissie-Gooszen, behoorde tot de generale staf van het KNIL en doceerde kort daarna (in ieder geval in 1923) de verdediging van Nederlands-Indië aan de Hoogere Marine Krijgsschool.[51] 'Een eilandenrijk is alleen afdoende te verdedigen door een krachtige vloot', constateerde Winter in het verlengde van 1912.[52] De omvang ervan speelde een belangrijke rol:

> De sterkte van de vloot bepaalt hoe groot het deel van Indië zal zijn, dat in den kring der defensie kan worden betrokken. Een zoo uitgebreid gebied als Ned. Indië met een leger te verdedigen, is practisch uitgesloten.[53]

Daarbij was ook de preventieve werking van de vloot groter dan van het leger, zei hij, maar dat Nederland ooit sterk genoeg zou worden om het gebied op eigen kracht te verdedigen: 'Die illusie kunnen we ons besparen.'[54] Het beste was die eigen kracht zo sterk mogelijk te maken. Hoe groter de vloot, hoe groter de krachtsinspanning van de vijand om het eilandenrijk te overmeesteren. In dit laatste lag dus de preventie.

Vanwege de opdracht om een 'minimum' vloot te ontwerpen, concentreerde de commissie-Gooszen zich op het hoofdgevaar, een tegen Java gerichte invasievloot. Hierbij stond het behoud van West-Java voorop.[55] Dit continueerde de keuze die de Indische militaire leiding in de Eerste Wereldoorlog had gemaakt (3.8). Op 10 november 1921 somde luite-

nant-ter-zee der 1e klasse J.T. Furstner, die de strategie hielp uitwerken, tijdens de Algemene Vergadering van de *Marine-Vereeniging*, de argumenten op voor de verdediging van West-Java.

> Zodra Bandoeng in 's vijands handen valt, heeft het Nederlandsch gezag in Indië in werkelijkheid opgehouden te bestaan: in de Buitengewesten heerscht vermoedelijk weldra anarchie en zal niet veel tegenweer meer worden geboden. De organisatie is vernietigd en zou alleen weer kunnen hersteld door een herovering van Java.
> Laat dan echter Amerika of wie dan ook dat maar eens proberen – de vijandelijke vloot, steunende op Priok of Soerabaia, zal de heerschappij betwist houden of zoo noodig zich in die havens terugtrekken. De groote verbonden aan den overvoer van een krachtig landingsleger [...], die de Nederlandsche positie eerst zoo voordelig maakten, keren zich nu tegen de met Nederland verbonden mogendheid, die Java zouden willen terugveroveren.'[56]

De herovering van Java zou volgens Furstner een langdurige aangelegenheid worden. De marine verdedigde met verve de al tientallen jaren oude argumentatie van het KNIL!

Net als in 1912 wilde men de invasievloot in een beslissingsslag vernietigen, maar nu met onderzeeboten. Het hoofddoel was de transportvloot zo veel mogelijk te verzwakken voordat deze op Java landde.[57] In Winters woorden:

> Zoodra de vijand-vloot in de Java-Zee is doorgedrongen en wanneer zij uit het N.W. of uit het Oosten of Z.O. komt reeds eerder, zal de kern onzer scheepsmacht zich rücksichtslos tegen de vijandelijke transportvloot moeten keren ten einde deze, voor zij het landingspunt bereikt, zoveel mogelijk verliezen toe te brengen. De Marine zal dan niet mogen aarzelen, desnoods haar laatste onderzeeboot op te offeren, om een vijandelijk transportschip te vernietigen. Wat na deze aanvallen nog van onze vloot over is, is als welkome bate te beschouwen. De resterende schepen zullen dan tegen 's vijands verbinding ageren.[58]

Dit alles was geen grootspraak: in hoofdstuk 6 zal blijken dat deze strategie werd uitgewerkt tot een *rücksichtsloze* tactiek.

De wezenlijke kwaliteit van het plan is, dat het een modernisering is van Mahan. In ieder geval van die elementen uit zijn *Naval Strategy* die

de bouwstenen vormden van de Nederlandse slagschipstrategie. Het plan poogde zo veel mogelijk van deze elementen te bewaren.

Een essentieel element, de geografische ligging, werd gemaximaliseerd. Het uitbuiten van de nauwe zeestraten stond centraal. En bovenal stond de beslissingsslag om Java daarin centraal. Uniek was dat Nederland het waagde deze beslissingsslag te moderniseren. Deze kon worden gewonnen zonder de heerschappij op zee te verwerven. De slag hoefde niet meer direct plaats vinden tegen de Japanse slagvloot, die de kwetsbare transportvloot moest vrijwaren van aanvallen. Die transportvloot kon nu direct beslissend worden verslagen. Tegenover de toenmalige onderzeebootbestrijding was de strijd niet ongelijk, integendeel. Die bestrijding kon een aanvaller, die zeer zware verliezen voor lief nam, niet weerhouden om door te breken. Verdere modernisering vergeleken met het slagschipplan vormden vliegtuigen en luchtverkenning.

Een beslissingsslag als bestaansrecht voor een onderzeedienst was niet uniek. De Amerikaanse onderzeedienst hield er rekening mee tegen de Japanse vloot. Het voornaamste bestaansrecht van de Japanse onderzeedienst in opbouw was de grote beslissingsslag tegen de Amerikaanse slagvloot die zij voorafgaand aan deze slag tot 70 procent moest reduceren.[59]

Net als de technische subcommissie uit 1912 zag de commissie-Gooszen de mogelijkheid onder ogen dat een landing toch kon slagen. Op dat moment was de marine er niet in geslaagd om landstrijd te voorkomen. Nadat een – hopelijk ernstig verzwakt – leger op Java was geland, kwam de hoofdtaak neer op het KNIL.[60] Zo kon een marine, die niet in staat was de heerschappij ter zee te bevechten, de taak van het leger vergemakkelijken. Het bevreemde majoor Winter overigens dat het KNIL niet voor deze taak werd gereorganiseerd en gemoderniseerd.[61] Hij schatte dat het tot minimaal 65.000 man moest worden vergroot – in de wereldoorlog waren het er slechts 35.000 – en hier sprak hij ongetwijfeld als lid van de generale staf van zijn leger.[62]

Hoewel de commissie niet onwelwillend tegenover een sterk KNIL stond, mag men stellen dat dit gegeven de prioriteit van de vloot pas het geval kon zijn bij een zeer ruim – en dus illusoir – defensiebudget. Het ontging Gooszen waarom Soerabaja de hoofdbasis zou moeten blijven. Hij en Putman Cramer waren het met het leger eens dat de vlootbasis in het goed verdedigbare West-Java moest liggen – dat bovendien dichter bij de Straat Karamita lag, de ideale plaats voor de onderscheping van de transportvloot.

Bij zijn hoofdaanval ging Gooszen uit van een beslissingsslag, waarbij de slagschepen waren vervangen door onderzeeboten. Net als Colijn en Rambonnet nam hij aan dat Japan haast zou hebben, en Indië zou

trachten te bezetten voordat potentiële bondgenoten als Groot-Brittannië in staat zouden zijn te hulp te komen. Hij vertrouwde natuurlijk op steun van de Verenigde Staten. [63]

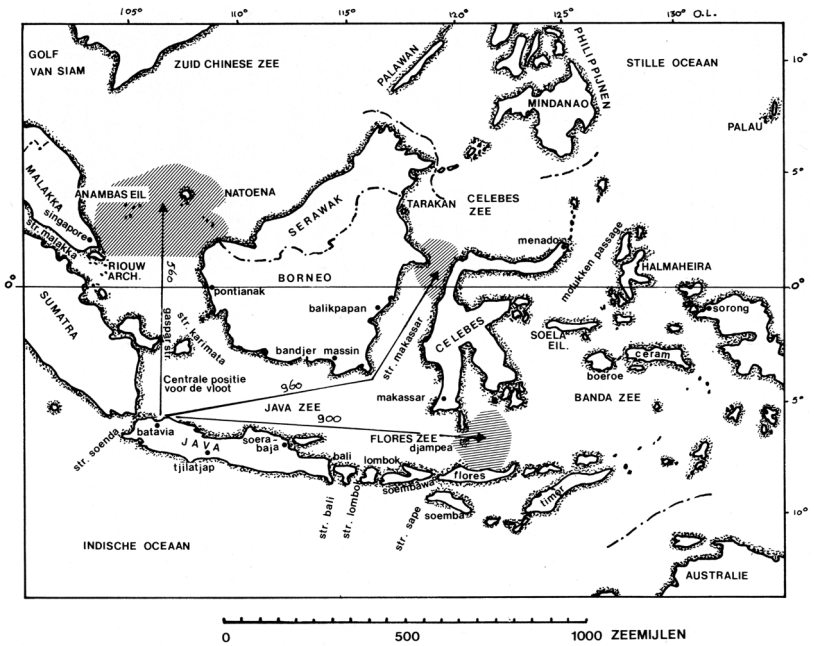
4.9 Waar moest de Japanse invasievloot worden verkend?

De commissieleden Van Hengel en Putman Cramer hadden enkele jaren eerder nog openlijk gevraagd om een aanvulling op de onderzeebootvloot met slagschepen of slagkruisers (4.3). Ook Gooszen bleef ervoor geporteerd. Toch begrepen zij de buitengewone waarde van de onderzeeboot. Gegeven dat er tijdig voldoende boten waren geposteerd op de juiste plaats, moet het ook in hun ogen mogelijk zijn geweest de transportvloot te onderscheppen.

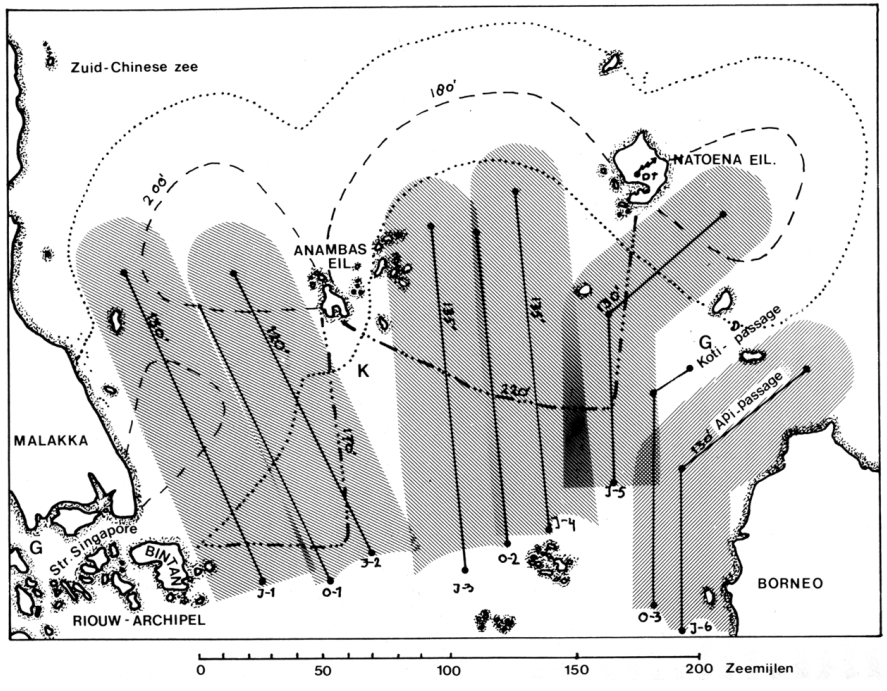
Gezien zijn strategische statuur rond 1913, vormde Putman Cramer misschien de belangrijkste brug tussen de eerdere op Mahan geënte strategie en de modernisering hiervan. Desondanks zijn er ook voldoende overeenkomsten met de visie van Van Verre om te zeggen dat die al in februari 1915 op zijn minst belangrijk 'voorwerk' had weten te verrichten (4.3).

Een groot verschil met 1914, laat staan 1912, was dat de commissie-Gooszen de verkenning veel serieuzer uitwerkte:

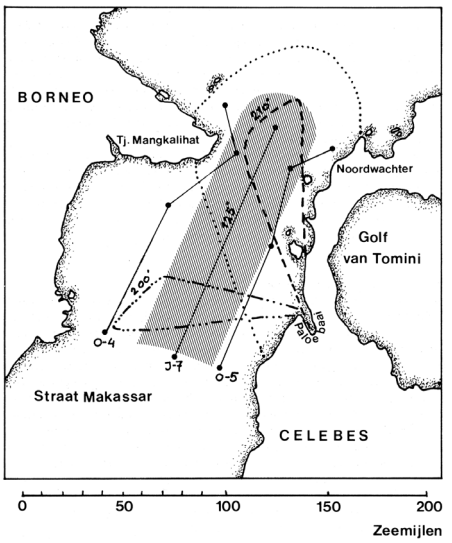
> Bij een aanval uit de richtingen, waaruit deze het meest waarschijnlijk moet worden geacht, zal de vijand zich tijdens de opmarsch zeker eenige dagen in den Indischen Archipel bevinden, waarbij zijn weg voert door nauwere gedeelten en somtijds door zeestraten.
> Het zal daarom voor onze vloot van het grootste belang zijn zoo spoedig mogelijk van 's vijand komst op de hoogte te zijn, ten einde zich tijdig te kunnen concentreren en den vijand gedurende diens opmars zoveel mogelijk schade toe te brengen. Ook voor het leger op Java zal het van groot gewicht zijn zoo spoedig mogelijk omtrent 's vijands komst ingelicht en van zijne verrichtingen tijdens de opmars op de hoogte gehouden te worden.
> Voor het leger toch is, in het door de Regeering aangenomen systeem van verdediging eene zeer belangrijke taak weggelegd, namelijk de verdediging van het hoofdeiland, nadat de vloot naar haar vermogen 's vijand actie zal hebben benadeeld en zijnen opmarsch vertraagd. Door het aanvaarden van dit stelsel is een nauw verband gelegd tussen de handelingen van het vloot en leger [...].[64]



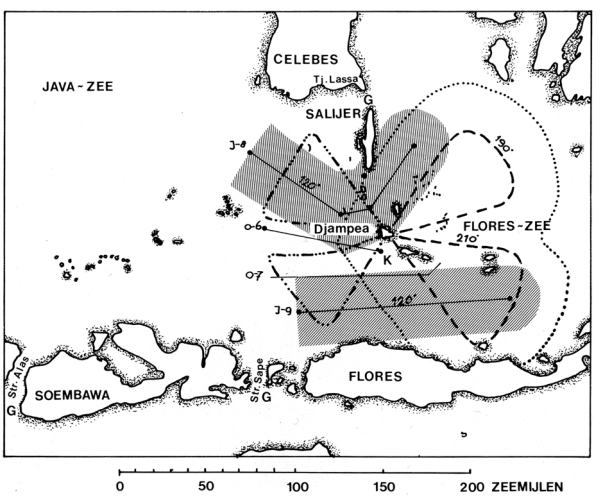
Kaart 4.1 *Overzicht van de drie door de commissie-Gooszen geplande verkenningszones. De zones waren bedoeld om de Japanse transportvloot naar Java met zekerheid te vinden. Daarna werd deze gevolgd tot de plaats van onderschepping. De omvang van het vlootplan werd geheel bepaald door operationele noodzaak. Het voor elke zone benodigde verkenningsmaterieel werd opgeteld, plus een reserve van 100% aangezien ervaring uit de Wereldoorlog leerde dat permanent ingezet materieel snel sleet. Daarbovenop kwam de hoofdmacht om de transportvloot te onderscheppen. (Nederlands Instituut voor Militaire Historie, tekenaar J. Buikhuizen)*



Kaart 4.2 *Verkenningszone tussen Malakka en Borneo ten noorden van Straat Karamita. Deze verkenning was noodzakelijk om de Japanse transportvloot naar Java nabij het eiland Karamita te kunnen onderscheppen, zie kaart 4.5. Bovendien kon zo de ten westen van dit eiland gelegen kust op Sumatra, waarachter het oliegebied bij Palembang lag, worden beveiligd tegen een Japanse overval. (Nederlands Instituut voor Militaire Historie, tekenaar J. Buikhuizen)*



Kaart 4.3 *Verkenningszone in het noorden van Straat Makassar. Deze verkenning was noodzakelijk om de Japanse transportvloot naar Java zuidelijker in deze zeestraat te kunnen onderscheppen, zie kaart 4.6. Bovendien kon zo de vlakbij gelegen oliehaven Balikpapan aan deze straat worden beveiligd tegen een Japanse overval. De oliehaven Tarakan was echter vrijwel onverdedigbaar door zijn noordelijke ligging, noordelijker zelfs dan de verkenningszone. (Nederlands Instituut voor Militaire Historie, tekenaar J. Buikhuizen)*



Kaart 4.4 *Verkenningszone ten zuiden van Celebes. Deze verkenning was noodzakelijk om een Japanse transportvloot naar Java zuidelijker in deze straat te kunnen onderscheppen, zie kaart 4.6. (Nederlands Instituut voor Militaire Historie, tekenaar J. Buikhuizen)*

Uiteraard was een statische onderzeebootlinie zeer afhankelijk van voldoende waarschuwingstijd. Onderschepping nabij het eiland Karimata noodzaakte tot verkennen ten noorden van Singapore. Op een van de Indische eilanden ten zuiden van deze stad zou een speciale basis worden aangelegd voor de zeeverkenning. De verkenning startte ruwweg vijftig zeemijl ten zuidoosten van Singapore. Zes vingervormige verkenningszones strekten en kromden zich tot zo'n honderd zeemijl ten noorden ervan. Naast elkaar bestreken ze het gehele zeegebied tot aan West-Borneo.

Onderschepping in Straat Makassar bij Kaap William (De Kleine Paternostereilanden) noodzaakte eveneens tot noordelijker verkenning. De noordelijke versmalling van deze straat tussen Oost-Borneo en Noordwest-Celebes was welhaast ideaal. Eén 'vinger' was hier al voldoende. Wel moest de zeer noordelijk gelegen oliehaven-in-opkomst Tarakan al bij voorbaat worden opgegeven, maar de grootste, Balikpapan, kon vanuit Kaap William worden gedekt.

Voor het weinig waarschijnlijke geval dat de invasievloot rondom de oostzijde van Celebes naar de Javazee zou stomen, zou er tussen dit eiland en Flores worden verkend. Twee vingers waren hiervoor voldoende.

Twintig zeemijl noodzakelijk zicht naar bakboord en twintig naar stuurboord: Jungslager meende te kunnen beredeneren dat een verkenningszone te breed was om de vijand te kunnen waarnemen.[65] Maar hij ging hierbij uit van de hoogte van een Japans transportschip boven de zee. Hij vergat dat de masttoppen van zo'n schip destijds zó hoog waren dat een onderzeeboot ze al op 20 mijl behoorlijk kon waarnemen en een torpedobootjager op een nog grotere afstand. Wat hij vooral vergat, was dat een transportschip – en zeker een konvooi – zich op nog grotere afstanden verraadde via de rook uit de schoorsteen. Tactische handboeken uit die jaren zijn hierover helder en spreken over zo'n 25 zeemijl. (Zelfs in 1942 voeren vele Japanse transportschepen op steenkool en stootten forse hoeveelheden rook uit.) Dan is zo'n vinger van Gooszen zeker niet te dik.

Wie zich verder in de verkenning wil verdiepen, kan bij Jungslager uitgewerkte schema's vinden.[66] Deze zijn afkomstig uit destijds geheim gehouden delen van het rapport en bepaalden de materiële vlootsterkte, die wel openbaar gemaakt was.

4.10 Verkenning en hoofdaanval bepalen grootte vloot van Gooszen

Veel schepen en vliegtuigen voor de verkenning

De hoeveelheid materieel werd niet meer, zoals bij de slagvloot, bepaald door een momentopname van de Japanse slagvloot in 1912, maar uitsluitend door een beslissingsslag tegen de Japanse transportvloot naar Java. Materieel voor de verdediging van andere eilanden en voor neutraliteitshandhaving kwam niet in het plan voor.

De sterkte van de verkenning – 9 torpedobootjagers en 7 onderzeeboten – werd simpelweg bepaald door de verkenning voor de drie mogelijke naderingsroutes bij elkaar op te tellen. (Namelijk 6 jagers en 3 onderzeeboten voor de westelijke route, plus 1 jager en 2 onderzeeboten voor de oostelijke, plus 2 jagers en 1 onderzeeboot voor de route rondom Celebes.) De onderzeeboten moesten schaduwen als dit voor oppervlakteschepen onmogelijk was, of liever, werd gemaakt.

Deze verkenning werd gesteund door 1 à 2 kruisers en vond dag en nacht plaats. Mede op grond van de afgelopen oorlog werd er van uitgegaan dat het materieel daar maar de helft van de tijd daadwerkelijk aan toe kwam. Dit maakte een reserve van nog eens 9 torpedobootjagers, 7 onderzeeboten en 1 kruiser noodzakelijk.[67] Hier ziet men hoeveel zeeverkenning er nodig was om alleen al Java tegen een aanval vanuit noordelijke richting tijdig te kunnen beveiligen!

Het is opmerkelijk dat men voor het kloppend maken van de verkenningsschema's voornamelijk vertrouwde op schepen. Het geplande luchtvaartmaterieel van 108 vliegtuigen – waaronder 72 verkenners waarvan de helft als reserve – was slechts een aanvulling hierop, vooral 's ochtends en 's avonds.

Materieel voor de hoofdaanval toereikend voor drie zeestraten tegelijk

De eigenlijke hoofdaanval op de transportvloot moest worden uitgevoerd door nog eens 18 onderzeeboten, met steun van 6 torpedobootjagers. Zij waren verdeeld in 3 flottieljes van 6 boten en 2 jagers.[68]

De torpedobootjagers moesten ongetwijfeld de onderzeeboten beschermen tegen onderzeebootbestrijding, zowel tijdens de opmars van de onderzeeboten boven water naar het actiegebied als na aankomst. Als de vijand nabij kwam, konden de snelle jagers bovendien blijven verkennen tot vlak voor de hoofdaanval losbarste. Verdere steun werd verleend door 1 kruiser en 4 onderzeebootmijnenleggers; dit vijftal schepen kon mijnen leggen op de route van de transportvloot en deze vloot natuurlijk bestoken met artillerie en torpedo's.

Het aantal van 3 flottieljes voor de hoofdmacht werd niet toegelicht, maar valt wel te beredeneren.[69] Het betekende even zovele onderzee-

bootlinies. Theoretisch waren die voldoende voor één linie nabij het eiland Karamita, één nabij de Kleine Paternostereilanden en één ten zuiden van Celebes. In het horrorscenario waarin het Japan via de drie naderingsroutes tegelijk naar de Javazee opstoomde kon zo elke route worden afgesloten. Er vielen dan 3 kleinere transportvloten te verwachten in plaats van een grote.

Dankzij een keten van eilandjes hoefde de linie bij Karamita niet meer dan zo'n 75 kilometer vrije doorvaart te blokkeren en die bij de Kleine Paternostereilanden 90. Aangezien de zware rookpluimen van een konvooi op minstens 50 kilometer zichtbaar waren, kon één onderzeeboot middenin de doorgang al volstaan. Waarom dan toch een linie? Eén boot kon soms iets te ver weg liggen voor een aanvalsmanoeuvre of kon bij slecht weer de rook niet zien of kon worden tegengehouden door het escorte, en bezat hoe dan ook te weinig torpedo's om een transportvloot in de grond te boren.

Bovendien schonk een linie de vrijheid om in de omgeving van het smalste punt toe te slaan in plaats van er precies middenin. Daarnaast – in letterlijke zin – was dit van belang in het onwaarschijnlijke geval dat de vijand zich door de eilandketen heen probeerde te wringen. De vertraging die hij daarbij opliep was niet eens zijn grootste euvel. De onderzeeboten moesten weliswaar meer dan één doorgang versperren en in de ondiepe wateren liepen ze veel risico, maar de transportvloot zat als een vis in een fuik. De eilandjes konden, geholpen door riffen en mijnenvelden, de vloot uiteen raspen tot vele ongeëscorteerde prooien en zelfs als hij intact bleef kon hij niet uitwijken voor aanvallen.

Materieel voor de hoofdaanval ook toereikend tegen één grote vloot

Viel Japan via één enkele toegang aan met een zeer grote transportvloot – het geval waarop de aandacht van de commissie gefocust was – dan was zelfs één linie van 6 onderzeeboten beslist onvoldoende. Het ging dan om de grootste vijandelijke machtsconcentratie.

Gegeven de toenmalige tactische stand van zaken kon maar een segment van een linie aanvallen. Drie linies zijn dan aannemelijk, zeker als men bedenkt dat ze soms niet op volle sterkte waren vanwege onderhoud en reparaties. Gegeven de toenmalige tactische ontwikkelingen was een twaalftal boten ter plaatse, in drie incomplete of twee voltallige linies, waarschijnlijk het minimum.

Het ernstigste geval was natuurlijk falende verkenning van de naderende transportvloot. Furstner berekende dat wanneer twee samenwerkende linies noodgedwongen zelf moesten verkennen, desondanks minstens de helft van de onderzeeboten kon aanvallen. Dit gold voor Straat Karamita. In Straat Makassar was de situatie nabij de Kleine Paternostereilanden nog gunstiger (6.5). Bij goede verkenning konden in

beide straten zelfs alle boten aanvallen, meende hij.[70] Die samenwerkende linies werden later 'de onderzeebootlinie' genoemd.

Mogelijk was Furstner veel te optimistisch dat alle boten konden aanvallen, maar de tactiek ontwikkelde zich de jaren daarna zo snel dat van 12 onderzeeboten veel viel te verwachten (zie hoofdstuk 6). Aangenomen dat minimaal 5 boten succesvol aanvielen, dan zouden die met enige steun (van beide torpedobootjagers, de kruiser, het viertal onderzeebootmijnenleggers en de verkenning) in staat moeten zijn om een transportvloot grotendeels uit te schakelen.

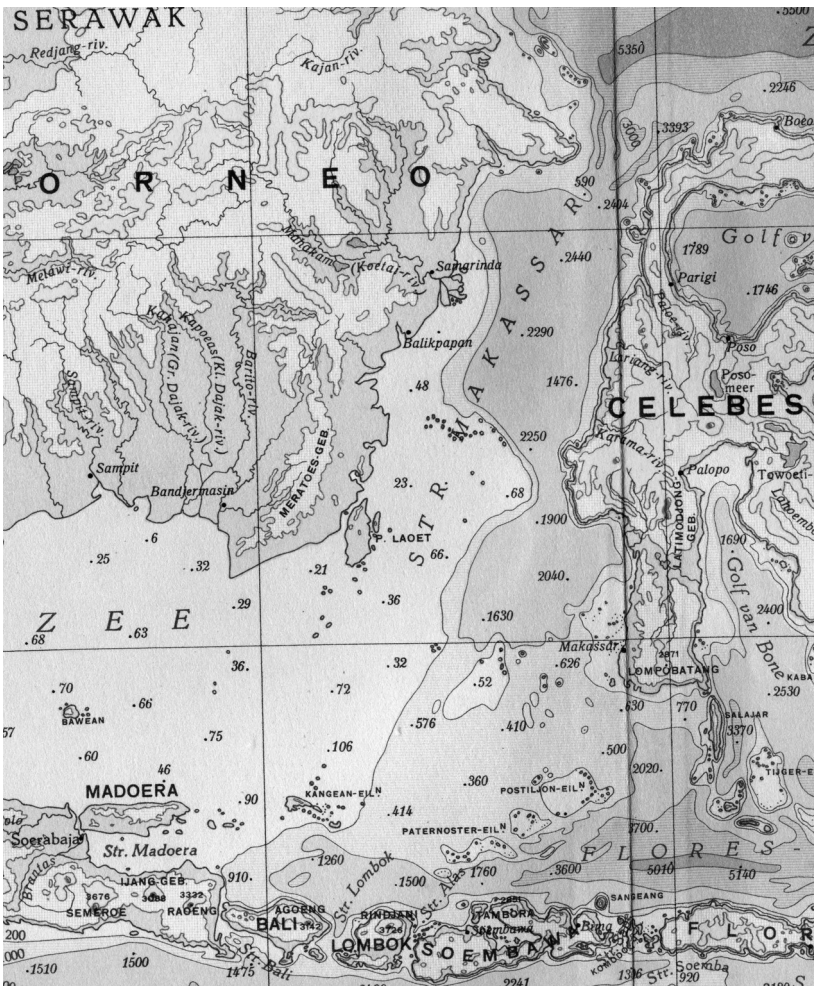
Post Uiterweers afgewezen idee om de hoofdmacht te splitsen

Nog vóór het rapport openbaar was, stelde luitenant-ter-zee der 1e klasse P. Post Uiterweer openlijk voor, namelijk in het *Marineblad*, om de drie flottieljes van de hoofdmacht te deconcentreren.[71] Het eerste flottielje wilde hij ver voorwaarts plaatsen in Straat Karamita, namelijk bezuiden Singapore, en het tweede pal achter Karamita zelf in de Bocht van Sakadana op Borneo. Het derde wilde hij niet al te ver van Straat Makassar stationeren op Borneo's zuidkust.

Aangezien hij tegen 'de transportvloot' twee flottieljes tegelijk wilde inzetten, moesten ze tijdig daartegen kunnen concentreren. Hij had daarvoor twee plaatsen op het oog: het zeegebied bezuiden Straat Makassar en de Gasparstraten ten westen van Karamita. Van daar ging het naar het onderscheppingspunt.[72] Hier valt tegenin te brengen dat dit vooraf concentreren kostbare tijd verslond. Voor één van de twee flottieljes betekende het hoe dan ook een behoorlijke reis, terwijl het derde niet eens kon meevechten. Waren dit de redenen om zijn voorstel niet over te nemen?

Ook Post Uiterweers veelbelovende idee om veel noordelijker te gaan verkennen in het zeegebied ten oosten van Celebes – en wel tussen de noordoostpunt van dit eiland en Nieuw Guinea – werd niet overgenomen. Ongetwijfeld omdat dit veel meer materieel kostte, wat strijdig was met het beginsel van de minimumvloot. Dat had zijn prijs, want hierdoor kon de vijand ongezien en ongestoord zijn gang gaan in de oostelijke archipel.

Kaart 4.5 *Straat Karamita. De Japanse transportvloot kon het beste tussen het eiland Karamita en de eilandenketen ten noorden van Billiton worden onderschept. Natuurlijk kon deze vloot ook via de Gasperstraten ten westen van Billiton proberen door te breken naar de Javazee, maar door de smalte van deze straat zat hij dan als een vis in een fuik. Dankzij de roedel-divisietactiek in de jaren 1930 konden de onderzeeboten veel verder ten noorden of ten zuiden van beide eilanden toeslaan. (Atlas van Tropisch Nederland, 1938)*



Kaart 4.6 *Straat Makassar. Bij de letter M van het woord STR. MAKASSAR liggen de Kleine Paternostereilanden. De smalle doorvaart tussen deze eilanden en Celebes vormde het beste onderscheppingspunt van de transportvloot door de onderzeeboten in de jaren 1920. Door de roedel-divisietactiek in de jaren 1930 kon deze vloot ook ver ten noorden of ten zuiden van deze versmalling worden aanvallen. (Atlas van Tropisch Nederland, 1938)*

De totale sterkte van de vloot van Gooszen vereist een vlootwet

De hoofdmacht van Gooszen stond geheel los van het verkenningsmaterieel – iets wat doet denken aan de opzet van Van Verre uit 1915 – en bracht het totaal op 36 onderzeeboten, waarvan 4 mijnenleggers.

Natuurlijk vergrootte de aanwezige verkenningsmacht deze aanvalskracht. Gooszen had overigens nog een extra reserve in gedachten. Het aanvalsmaterieel voor Nederland zou in de toekomst zelfs uitsluitend uit onderzeeboten moeten bestaan, nog eens 22 in getal, wat het totaal aantal onderzeeboten op 58 bracht![73] De nieuwere Nederlandse boten moesten nu met 'weinig aanpassingen' óók Indië te hulp kunnen snellen.

Tabel 4.2 Voornaamste materieel in Vlootwet 1922[74]

Indië	**Nederland (en Caraïben)**
36 onderzeeboten: 7 in dienst van 333 tot 569 ton 6 'in aanbouw' van 582 tot 688 ton 17 te bouwen van 800 ton 4 te bouwen onderzeebootmijnenleggers van 800 ton	***22 onderzeeboten:*** 6 in dienst van 134 tot 527 ton 3 in aanbouw van 582 ton 8 te bouwen van 550 ton 1 onderzeebootmijnenlegger in dienst van 368 ton 4 te bouwen onderzeebootmijnenleggers van 550 ton
1 onderzeebootmoederschip (aanbouw)	***2 onderzeebootmoederschepen*** (in dienst)
4 kruisers: 2 in aanbouw van 7.050 ton 2 te bouwen van ± 4.000 ton	***1 oud pantserschip*** (in dienst)
24 torpedobootjagers: 8 in dienst van 500 ton (af te stoten) 24 te bouwen van 1.000 ton	
4 kanonneerboten ('flottieljevaartuigen'): 4 te bouwen van 1.400 ton	***5 kanonneerboten ('pantserboten'):*** 3 in dienst van 540 ton 2 te bouwen van ± 1.400 ton
72 verkenningsvliegtuigen	***45 verkenningvliegtuigen***
36 gevechtsvliegtuigen	***15 gevechtsvliegtuigen***

N.B. Het betreft normaalwaterverplaatsingen in tonnen van 1.000 kg.

De regering probeerde het door Gooszen voorgestelde materieel direct vast te leggen in een wetsontwerp voor het komende begrotingsjaar 1922.[75] Weerstand kwam korte tijd, nota bene, van de door de interna-

tionale ontwapening geïnspireerde minister van Oorlog en (ad interim) van Marine, generaal W.F. Pop, die geen onderzeeboten tegen invasies wenste en slechts materieel om een 'weinig sterke' vijand te beletten door te dringen in de archipel. Maar in juni 1921 stapte Pop op vanwege een ander conflict over de dienstplicht.

Het wetsontwerp vermeldde uitdrukkelijk dat de onderzeeboten de kern van de zeestrijdkrachten gingen vormen.[76] Na 12 jaar moest het plan zijn voltooid. (Aangezien de levensduur van de meeste schepen werd begroot op 12 jaar, zouden bovendien alle begin 1922 dienst zijnde onderzeeboten moeten worden vervangen).

Het wetsontwerp wenste in ieder geval de halve sterkte na 6 jaar te bereiken. In deze periode zou de totale begroting van de Koninklijke Marine op 89,5 miljoen gulden per jaar uitkomen, waarvan Nederland er 39,5 voor zijn rekening moest nemen en Indië liefst 50.[77] Dit was vrijwel een verdubbeling van het totale bestaande budget.

4.11 Discussie over de strategie achter het plan van Gooszen

Het door de commissie-Gooszen geplande materieel was te gering om te voldoen aan alle vier voornaamste strategische doelstellingen van de regering:

(1) De vijand verkennen,
(2) Zijn doordringen in het eilandenrijk zo lang mogelijk vertragen. (Een verschil met de formulering uit 1919 – namelijk met 'weinig sterke' vijandelijke strijdkrachten het doordingen *beletten*.)
(3) de transportvloot naar vermogen verliezen toebrengen en
(4) zijn verbindingen bedreigen.

Majoor Winter constateerde een tegenstrijdigheid tussen (2) en (3).[78] Om het doordringen van de vijand te beletten moest de eigen vloot verspreid worden, wat strijdig was met het cruciale principe van concentratie tegen de transportvloot. Winter merkte op dat er nu terecht over 'vertragen' werd gesproken en niet meer 'beletten'. Hij waarschuwde scherp tegen het gevaar om de hele archipel te willen verdedigen door de vloot te decentraliseren.[79] Dit gevaar gold uiteraard ook al voor de slagvloot van 1914, maar het verschil met toen was dat een militair binnen de commissie dat nu niet verzweeg en openlijk toegaf.

Hetzelfde probleem creëerde punt (4). Om verbindingen te bedreigen was verspreiding noodzakelijk. Winter loste dit op door de verspreiding ondergeschikt te maken aan de concentratie. Hij zei dat:

> Het bedreigen der verbindingen komt pas tot zijn recht zodra er *verbindingen zijn*, d.w.z., zoodra het landingsleger is overgevoerd. Die bedreiging zal dus moeten worden uitgevoerd met wat er, na de aanvallen op de beschermde transportvloot, nog van de onze over is.[80]

Militaire verbindingen wel te verstaan. Over de strategische keuzes merkte hij op:

> Zeer terecht wordt nergens gesproken van het voeren van een duikbootoorlog tegen 's vijands handelsschepen. Daarvan zou ook in Indië allerminst sprake kunnen zijn en zulk een wijze van oorlogvoeren zou Indië niet kunnen redden.[81]

Zoals gezegd vloeiden de door hem genoemde tegenstrijdigheden voort uit gebrek aan materieel. Anders gezegd, uit de uitdrukkelijke opdracht om een 'minimum vloot' te ontwerpen. Het mindere kwaad moest voor lief worden genomen.

Tijdens de algemene vergadering van de *Marine-Vereeniging* van 14 december 1921 stelde luitenant-ter-zee der 1e klasse P. Post Uiterweer de hamvraag.[82] Als Japan eerst de omliggende eilanden zou veroveren, wat zou men dan verkiezen: de onderzeeboten geconcentreerd houden bij Java, of ook inzetten tegen de Japanse verbindingen?

Kapitein-luitenant-ter-zee G.L. Schorer – grondlegger en steunpilaar van de onderzeedienst – benadrukte daarop dat de marine niet alleen tot taak had om Java te verdedigen, maar de gehele archipel en om daarbij de Japanse opmars zo lang mogelijk te vertragen. Hoewel hij voorbij ging aan de noodzaak van strategische keuzes, toonde zijn opmerking wel aan dat hij maar moeilijk kon leven met de minimumvloot.[83]

Een van de opstellers van de nieuwe strategie van Gooszen, Van Hengel, antwoordde beide sprekers dat een aanval op Java het grootste gevaar was. En slechts vanuit de veilige bases op dat eiland kon men blijven ageren tegen de vijand elders. Het behoud van met name West-Java was het middel om het doel, verdediging van de gehele archipel, te kunnen bereiken.[84]

Desondanks bleef het probleem knagen dat het plan slechts voor één situatie was uitgewerkt. C.J.W. van Waning herinnerde zich dat jonge officieren op de Hoogere Marine Krijgsschool grote moeite hadden met een 'model operatieplan van de halfgekke vijand, die op een kwade dag, zonder voorafgaande oorlogshandelingen, in één enkele grote transportvloot een leger naar Java zou moeten brengen.'[85] De beslissingsslag

daartegen bleef het leidende beginsel – ook toen de vloot van Gooszen niet doorging.

Van Wanings kritiek is, om binnen zijn terminologie te blijven, een halfgekke. Hij toont een onvolkomen inzicht in de minimumvloot, in de op Mahan geënte Nederlandse strategie, in de Nederlandse prioriteit van een beslissingsslag om Java, in de Japanse prioriteit van een beslissingsslag *überhaupt*, en in een haastige aanval waartoe Japan konden worden aangezet om een opstomende vijandelijke slagvloot voor te zijn – de Britse naar Singapore of de Amerikaanse naar de Filippijnen.

Hierbij moet verder worden bedacht dat Van Waning die kritische jonge officieren pas moet hebben meegemaakt toen hij in 1938-1939 de Hoogere Marine Krijgsschool volgde.[86] In die jaren viel deze school met hem in de voorhoede de strategie van Gooszen keihard aan ten gunste van uiterst navalistisch gedachtegoed (9.1-9.4, 10.11-10.16).

En die transportvloot die verrassend zonder voorafgaande oorlogshandelingen kwam opdoemen? Dit was precies de manier waarop de Japan zijn leger, dat Singapore moest gaan innemen, op 8 december 1941 succesvol deed landen in Malakka! Ten slotte was er nog het simpele gegeven dat een transportvloot ook ná eerdere oorlogshandelingen onverwacht kon opdoemen. Dat laatste maakte begin 1934 zelfs deel uit van een strategische oefening aan de Hoogere Marine Krijgsschool. De oefening ging ervan uit dat Japan steunpunten had veroverd aan de oostzijde van Nederlands-Indië. Aan de westzijde wilde een goed beschermd Japans konvooi passeren. Was het slechts bedoeld voor handel met neutrale staten, of – zoals ten slotte gedurende de oefening duidelijk werd – een transportvloot?[87]

Maar voor de andere helft is Van Wanings kritiek zo gek nog niet. Ja, wat te doen als de Japanners zich niet wilden houden aan het door de Nederlanders opgestelde plan en de beslissende invasie vooraf deden gaan door een geleidelijke opmars? De vijand beletten door te dringen, daarvan mocht niet te veel verwacht worden, wilde men materieel overhouden voor de beslissingsslag. Er viel weinig te ondernemen als de Japanners de tijd namen om steunpunten te bezetten, speciaal rondom Java. Van daaruit konden zij de verdediging van het hoofdeiland verzwakken voor de invasie en de invasie zelf extra ondersteunen. Dat is wat zij in 1941-1942 daadwerkelijk deden.

Wellicht zou deze kritiek te voorkomen zijn geweest als het door Gooszen gewenste materieel was gebouwd. Door grotendeels te vertrouwen op zeeverkenning had hij het zekere voor het onzekere genomen. Zolang 'de hoofdaanval' intact bleef, kon de snel verbeterende luchtverkenning steeds meer zeeverkenning vrij maken voor de twee verwaarloosde doelstellingen: de verbindingen bestoken en het doordringen be-

letten. In goede harmonie met het vliegtuig werd zijn vloot in de loop der jaren wat méér dan een minimumvloot!

4.12 Het Vlootverdrag van Washington 1921-1922

De vlootwedloop van voor de Eerste Wereldoorlog escaleerde na het eind van deze oorlog opnieuw. Hoewel deze zich tot drie grootmachten beperkte, want de omvangrijke Europese vloten en vlootplannen uit 1914 waren verleden tijd. Van de zeer grote nieuwbouwprogramma's van de Fransen en Russen en de wat minder grote van de Italianen en Oostenrijkers waren slechts die slagschepen afgebouwd die bij het uitbreken van de oorlog al zeer ver waren gevorderd. Op de Britse na waren de Europese vloten in 1920 hooguit middelgroot. Twee van de drie grote zeemogendheden bevonden zich nu buiten Europa.

In 1916 meenden de Amerikaanse marine, de president en het parlement, weliswaar nog neutraal, maar gealarmeerd vanwege de wereldbrand en geschoffeerd vanwege het nogal *rücksichtsloze* optreden van de *Royal Navy* tegen de Amerikaanse zeehandel, niet meer te kunnen vertrouwen op de risicotheorie dat hun vloot opgewassen moest zijn tegen de gehavende overwinnaar van een Duits-Britse beslissingsslag (3.14). Een Duitsland dat de oorlog in Europa won, was een welhaast onverslaanbare tegenstander. In een Engeland dat die oorlog won zagen de Amerikaanse navalisten een economische en maritieme rivaal. Zij wensten 'de vrije zee' niet op te geven aan de Britten. Een minstens even sterke vloot eisten en kregen zij: 'a navy second to none'.[88]

Deze ontwikkeling verontrustte de Japanners buitengewoon. De Verenigde Staten – allang de grootse economie ter wereld – en Japan begonnen aan de bouw van grote slagvloten die rond 1927 gereed moesten zijn (tabel 3.2). Ook Groot-Brittannië zag zich nu gedwongen de bouw van een achttal reusachtige slagkruisers en slagschepen voor te bereiden. Maar spoedig werd duidelijk dat ze niet vielen te financieren.[89] In Japan zag de situatie er niet veel rooskleuriger uit. De marineleiding besefte dat de bouw en vooral exploitatie van de nieuwe vloot onhaalbaar was. Het land gaf al zo'n kwart van de totale overheidsuitgaven aan de marine uit.[90]

Tegelijkertijd streefden velen in een oorlogmoede wereld naar ontwapening. De Amerikaanse bevolking leek niet erg genegen om de vlootexpansie te betalen. De afwikkeling van de oorlog culmineerde in 1919 in de voor Duitsland zo vernederende Vrede van Versailles – waardoor het onder meer zijn slagvloot en alle onderzeeboten zou verliezen – en in oprichting van de Volkenbond, de voorloper van de Verenigde Naties. Dit was een groot verschil met de competitieve wereld ten tijde van de Staatscommissie van 1912. Velen verwachtten nu dat de Volkenbond in-

ternationale conflicten zou kunnen beslechten en machtig genoeg zou worden om onwillige staten hardhandig in het gareel dwingen. Zo niet majoor Winter, die in 1920 twijfelde of de Volkenbond ooit meer zou worden 'dan wat zij thans is: een versterkte Entente'.[91] Inderdaad bleek de bond een papieren tijger, alleen al doordat de Verenigde Staten geen lid werden. Die gingen zich steeds meer politiek isoleren van de boze buitenwereld met zijn brandhaarden en oorlogen.

Om de maritieme bewapeningsloop te smoren, werd in 1921-1922 te Washington een ontwapeningsconferentie belegd, waaraan vele landen meededen. Japan was er slechts aarzelend heengegaan, aangezien het niet afwilde van het bondgenootschap met Groot-Brittannië uit 1902. Deze machtsbundeling stond inmiddels onder zeer zware internationale kritiek en sneuvelde inderdaad in de nieuwe verhoudingen.[92] Al hadden veel Britten op voortzetting gehoopt, toch leefde in Japan het idee dat zij de alliantie wegwierpen 'als een paar oude sandalen.'[93]

Het Vlootverdrag van Washington werd de grootste internationale afspraak over maritieme ontwapening ooit. De omvang van de slagvloten werd aanzienlijk gereduceerd: de Britten besloten de hunne grotendeels te slopen en hielden niet veel meer over dan het sinds 1915 in dienst gestelde materieel.

Er bleven maar drie grote zeemogendheden over. Hoewel het verdrag aanvankelijk meer slagschepen en slagkruisers toestond, stabiliseerden na een aantal jaren de Britse en Amerikaanse vloten, vanwege limieten aan de totale tonnage en aanvullende afspraken, zich op ieder 15 schepen.

Deze marines waren vrijwel gelijkwaardig, maar de Japanse mocht 60 procent van de grootte van de Amerikaanse zijn. Voor Japan betekende dat 9 schepen, maar het hield nog een slagkruiser aan als opleidingsschip om bij naderende kwade tijden het aantal op 10 te brengen. Het percentage leidde daar tot rancune. De Keizerlijke Japanse Marine, die 70 procent wenste, vreesde namelijk al bij voorbaat door de Amerikaanse te zijn verslagen (2.15).

De Nederlandse onderzeedienst werd in Washington geconfronteerd met een ernstige bedreiging. Hun ervaringen in de Grote Oorlog indachtig, probeerden de Britten de onderzeeboot internationaal te laten verbieden. Dat zou hun koopvaardij en hun militaire overwicht op andere vloten – op de Amerikaanse na – onbedreigd laten. Zij hadden er geen behoefde meer aan, om zoals rond 1914, de fakkeldragers van dit wapen te zijn voor een op de Jeune École geïnspireerde strategie, met als gevolg dat de Britse onderzeeboottactiek tientallen jaren lang stagneerde.

Maar Frankrijk en Italië, nu nog slechts middelgrote marines met een weinig indrukwekkende slagvloot, wilden dergelijke aanvalswapens niet missen. Ook Japan niet, dat hoopte de Amerikaanse slagvloot daar-

mee tot hanteerbare proporties te reduceren. En Nederland, al was het nog geen volwaardige gesprekspartner, zeker niet.

Het zal duidelijk zijn dat de Britten niet gelukkig waren met de plannen van de commissie-Gooszen. Kapitein-ter-zee K.F. Sluys rapporteerde aan de Minister van Buitenlandse Zaken:

> Ik heb de eer Uwer Excellentie te berichten, dat ik uit gesprekken met officieren van de "Admiralty" den indruk behield, dat men aldaar ons nieuwe vlootplan niet sympathiek gezind is. [...] Kleine landen, zegt men, doen verstandiger hun veiligheid te waarborgen door "agreement" met hun sterkere broeders dan door groote vloten.[94]

Putman Cramer, die deel uitmaakte van de Nederlandse delegatie, stelde in Washington een nota op, die verduidelijkte dat de Nederlandse onderzeedienst niet tegen handelsschepen was gericht, maar tegen een invasievloot. Aan het hoofd van de delegatie stond minister van Buitenlandse Zaken H.A. van Karnebeek. Een van de secretarissen ervan, A.W.L. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer, zal niet hebben vermoed dat hij twintig jaar later als gouverneur-generaal samen met de Britten en Amerikanen Indië moest verdedigen tegen Japan.[95] Toen Van Karnebeek de noodzaak van onderzeeboten mondeling nog eens probeerde uit te leggen aan de Britse minister van Marine, Lord Lee of Fareham, kon hij geschokt aan zijn dagboek toevertrouwen:

> dat de Engelse admiraliteit nooit zal gedogen, dat een ander zich van onze [Nederlandse] koloniën zal meester maken en dat de Engelse vloot met dit oogmerk op zou treden, afgescheiden van welke politieke verhouding tusschen ons land en Engeland en andere Staten. [...] Engeland zou zijn gang gaan, zelfs als wij dit niet wensen![96]

Anders gezegd, Engeland nam desnoods een preventieve oorlog tegen Nederland op de koop toe! Nog anders gezegd, de grote mogendheden zagen Nederland niet staan en de dreumes moest de sfeer niet bederven. Ook in de Verenigde Staten verloor het Nederlandse vlootplan – waar eerder duidelijk positieve interesse voor bestond – toen het verdrag er eenmaal lag klaarblijkelijk politieke steun. In 1923, tenminste, verklaarde Franklin Delano Roosevelt, weliswaar nog lang geen president, maar wel onderminister van Marine, 'openlijk dat de Vlootwet geheel in strijd was met de geest van de conferentie van Washington'.[97]

Een internationale geste naar Nederland was de '9-mogendhedenverklaring', waarin de integriteit van Nederlands-Indië werd toegezegd,

ook door Japan. Maar Van Karnebeek waarschuwde terecht voor het tijdelijke hiervan:

> De mogendheden garanderen ons bezit in Oost-Azië niet, garanderen trouwens elkaar het bezit niet. Zij hebben uitdrukking willen geven aan het vertrouwen dat zij in elkaar stellen, en hebben ons daarin willen betrekken [...] wie evenwel in een dergelijke verklaring een absolute verhindering van de oorlogsmogelijkheid zou willen zien, zij de studie aan te bevelen van de geschiedenis [...].[98]

Furstner schreef, niet zonder cynisme, dat de verdediging van Java tijdwinst opleverde om, door het verlengen van het Nederlands bestuur aldaar, eventuele hulp van buitenaf te bewerkstelligen:

> Door die transportvloot belangrijke verliezen toe te brengen zal men het invasieleger zoodanig verzwakken, dat het bezetten van den zetel van het Nederlandsch bestuur voorloopig uitgesloten zal zijn en daardoor tijd gewonnen wordt om de mogendheden, die belang hebben bij het voortbestaan van de status quo of die zich de Volkenbondsverplichtingen meenen te moeten herinneren, gelegenheid te geven tusschenbeide te komen.[99]

4.13 Buitenlandse steun 1921-1931: Singaporestrategie en War Plan Orange

De negentiende eeuwse Britse veiligheidsgarantie voor Indië gold nu ook tegen Japan – dat had Lord Lee wel duidelijk gemaakt. Kon deze ook worden waargemaakt?

De Amerikaanse, Britse en Nederlandse zeestrategieën baseerden zich alle op dezelfde vijand! Na de Eerste Wereldoorlog bevond Groot-Brittannië zich in een situatie, die verschilde van de voorgaande eeuwen. De Britse vlootsterkte behoefde niet meer op de Europese te worden gebaseerd. De Franse, Italiaanse en Russische vloten konden nu niet meer in de schaduw van de Britse staan, de Duitse was verdwenen.

Oorlog met de Verenigde Staten leek de Britse politici onwezenlijk, al mocht de Britse vloot niet 'definitely inferior' worden aan de Amerikaanse. Dit was het in 1922 bereikte compromis tussen de grote ambities van de *Royal Navy* en de niet minder grote hiertegen ingaande van het ministerie van Financiën. Desondanks vreesde de *Royal Navy* dat toekomstige eigen nieuwbouw financieel moeilijk haalbaar was door te verwijzen naar de 'bevriende' Amerikaanse sterkte.[100] Studies van de

Britse oorlogskansen tegen de Amerikanen maakten de zaak er niet beter op. Groot-Brittannië was zeer afhankelijk van *seapower* – en daardoor zeer kwetsbaar –, terwijl het omgekeerd de Verenigde Staten langs deze weg nooit op de knieën kon dwingen.[101] Een oorlog moest tot iedere prijs worden ontlopen, was de eindconclusie. Met Japan lag dat anders.

Singaporestrategieën tot 1933

Te groot voor elke Europese zeemacht, wijdde het Verenigd Koninkrijk zich aan een maritieme strijd tegen het Japanse keizerrijk.[102] In 1922 liep het wederzijdse bondgenootschap af. Met het verdwijnen van de Duitse slagvloot verdween de noodzaak Japan tot vriend te houden.

De Britten geloofden nog in forten. Na het vlootverdrag concentreerden zij zich op het enorm vergroten en fortificeren van hun vlootbasis Singapore, die nu tegen Japan werd gericht. Volgens adviezen hiervoor uit 1920 zou deze basis niet alleen de ten westen ervan gelegen zeeverbindingen kunnen helpen beveiligen, maar ook die met Australië.

Een interessant Brits oorlogsscenario was 'J I'.[103] Het ging hier om het zwartste scenario, waarin de Britse vloot gebonden was aan Europa. Hoe konden de Britten reageren als Japan, gebruik makend van een Europese crisis, met intimidatie of geweld, concessies afdwong van China en Sumatra ontfutselde aan Nederland? Met duizelingwekkende aantallen schepen. De *Royal Navy* zou vanuit Europa opstomen en als een tsunami van 7 slagschepen, 3 slagkruisers, 3 vliegkampschepen, 5 kruisers, 56 torpedobootjagers en 32 onderzeeboten tussen Java en Sumatra doorbreken naar Singapore. Ongerekend de al permanent in de regio gestationeerde Britse en Australische kruisers. Wanneer de Europese crisis verminderde, zou de tweede golf versterkingen volgen van nog eens 9 slagschepen, 1 slagkruiser, 12 kruisers, 37 torpedobootjagers en 20 onderzeeboten.

Het behoud van de vesting Singapore was essentieel in de Britse strategie. Niet om defensieve redenen, maar omdat het offensief om Japan te verslaan anders niet goed mogelijk was:

> Met Singapore in ons bezit kan de situatie worden rechtgetrokken, zelfs als Hong Kong is gevallen. De veiligheid van Singapore moet dus de grondgedachte van de Britse strategie worden.[104]

In de meeste scenario's zou de vloot eerst te Singapore worden geconcentreerd en van daaruit naar Hongkong vertrekken. Vanuit Hong Kong zou de vloot dan naar de Ryuku eilanden bezuiden Japan opstomen en daar bases vestigen.[105] Konvooien vol materieel moesten Singapore en andere bases geschikt te maken. Voor een wat kleinere vloot was in

1921 ondersteuning gepland door 58 olietankers, met 48 extra voor operaties ver voorbij Singapore. Desondanks was dat te weinig voor een jaar oorlog.[106] De Britten zagen in dat de olieaanvoer vanuit Nederlands-Indië kon stagneren met een boze vijand in de nabijheid en begonnen grote oliedepots te bouwen in de basis.

Gezien hun ervaring dat zelfs de machtige Duitse slagvloot hun slagvloot uit de weg was gegaan, planden de Britten om de zeeverbindingen naar Japan af te snijden. Veel kruisers waren hiervoor essentieel.[107] Het oorlogsdoel was om Japan door een moderne handelsoorlog – een *guerre industrielle* – tot vrede te dwingen. Voor een invasie voelden de Britten zich te zwak.

Wel hoopten zij dat hun wurgende blokkade de vijandelijke slagvloot vroeg of laat tot een beslissingsslag zou dwingen, die de vrede zou kunnen versnellen. Zij twijfelden er namelijk niet aan de slag te winnen, wat gezien de hoeveelheid marinematerieel die zij nog bezaten acceptabel is.

De slag werd herhaaldelijk door grote oefeningen in het Middellandse Zeegebied gesimuleerd, waaraan soms ook de Atlantische vloot deelnam en Gibraltar, bijvoorbeeld, doorging voor Singapore.[108] Dit Britse optimisme werd ook technologisch bewaarheid. Amerikaanse strategische oefeningen toonden aan dat de Britse slagschepen (met dank aan hun reusachtige 38,1 cm geschut) de Amerikaanse aankonden. De Amerikaanse slagschepen schoten letterlijk te kort en hun pantserdekken waren te zwak. In de jaren 1920 tenminste, want vanaf 1926 begonnen de Amerikanen op grond van hun oefeningen hun schepen te moderniseren.[109]

De Singaporestrategieën gingen uit van 60 procent overmacht om Japan te verslaan.[110] Dit land werd echter door de Britse politiek, het leger en zeer zeker de luchtstrijdkrachten veel eerder als vriend dan als vijand gezien. Het ging in die jaren om niet méér dan marinestrategieën, die met de beste wil van de wereld niet als een overkoepelende militaire strategie kunnen worden gezien. Op 9 februari 1925 stelde het *Committee of Imperial Defence* – dat de militaire strategie voor de toekomst uitzette – onomwonden dat Japanse agressie tegen het Britse imperium: 'is not a contingency seriously to be apprehended within the next ten years.'[111] Op hun beurt zagen de Japanners in Groot-Brittannië in het geheel geen vijand en namen zij pas veel later, in de jaren 1930, de mogelijkheid van oorlog op in hun plannen![112]

Maar de Singaporestrategieën bezaten twee 'interne' voordelen. Ten eerste garandeerden ze inderdaad nieuwbouw. De *Royal Navy* zou in de Tweede Wereldoorlog minder kruisers hebben geteld, als alleen van de beveiliging van de zeeverbindingen was uitgegaan.[113] Het was nog moeilijk genoeg om die schepen te verwerven. In weerwil van de nieu-

we strategie lukte het linkse en rechtse ministers van Financiën, onder wie de als altijd daadkrachtige Winston Churchill, om de kruiserbouw danig af te slanken. Churchill postuleerde dat in het weinig waarschijnlijke geval van een Japans offensief zijn landgenoten in drie jaar alsnog een winnende overmacht konden bouwen. Helaas voor de *Royal Navy* bleef hij vijf jaar bewindsman, des te treuriger omdat de economie toen een hoogconjunctuur beleefde. Rond zijn aftreden in 1929 was ook die voorbij.

Ten tweede dwong deze agressieve strategie tot het ontwikkelen van agressieve tactieken. Die werden beoefend en bleken later tegen de Duitsers en Italianen zeer effectief.[114] Over de defensieve kant van de zeeoorlog maakten de Britten zichzelf wijs dat hun actieve sonar elk onderzeebootgevaar aankon.

Lord Lee had geen woord te veel gezegd! Maar iemand als majoor Winter – die men moeilijk kan betrappen op kortetermijndenken – had oog voor het Britse eigenbelang. Wat als:

> Groot-Brittannië niet kan of niet durft over te gaan tot het zenden van het grootste deel zijner vloot naar Oost-Azië? [...] Op zo'n moment zou de vijand gebruik makend van de momentele onmacht van onze bondgenoot kunnen toeslaan.[115]

Anders gezegd, Japan werd dan beschermd door een risicostrategie. En als Engeland toch een zeer kostbare oorlog om Indië zou beginnen wat zou het er dan voor terug willen, vroeg hij zich illusieloos af.[116]

Daarnaast bleef natuurlijk het probleem dat de Britse slagvloot zich in Europa bevond, dus te ver weg om een geloofwaardige *fleet-in-being* te zijn. En als die in Singapore werd gestationeerd? Het probleem, dat pas in 1938 geheel was opgelost, was dat deze basis te klein was om *permanent* een vloot te verzorgen die indruk kon maken op Japan.[117]

Warplan Orange tot 1933

Ook de Amerikaanse steun waarop Gooszen vertrouwde om Indië te redden was in die jaren uitvoerbaar.[118] Binnen de Amerikaanse vloot werd vooral na 1923 het *Through Ticket to Manila* bijna een geloofsbelijdenis (3.15). Getrouw aan Mahans beginsel van concentratie, moest de totale Amerikaanse slagvloot zich binnen twee maanden naar het zuiden van de Filippijnen hebben gehaast voor herovering. Men nam namelijk aan dat Manilla en de andere noordelijke havens zouden zijn uitgeschakeld, hetzij door blokkade, hetzij door inname.[119] De Amerikanen waren tot de conclusie gekomen dat gefortificeerde havens

simpelweg onhoudbaar waren.[120] Japan zou de allereerste fase van de oorlog winnen.

Maar dat deed er niet toe: het *Through Ticket to Manila* zou onvermijdelijk leiden tot een beslissingsslag om de heerschappij ter zee.[121] De herverovering van de Filippijnen vormde de tweede fase, waarna de omsingeling, blokkade en mogelijke invasie van Japan de derde vormden. In 1928 werd al zeshonderd dagen vooruitgepland: dan zou het eiland Tsushima worden veroverd.

De beslissingsslag werd om de vijf jaar in strategische oefeningen gesimuleerd. Die van 1923 toonden aan dat alle 15 Amerikaanse slagschepen de Filippijnen zouden bereiken. (De onvrede van de Japanners in Washington dat hun slagvloot te klein zou zijn, was in deze periode dus gerechtvaardigd.) Maar in latere jaren moesten de Amerikaanse planners steeds meer modern Japans marinematerieel incalculeren: vliegkampschepen, kruisers, torpedobootjagers en onderzeeboten. In de strategische oefening van 1928 arriveerden slechts 10 slagschepen. In 1933 was Japan zo sterk dat nog voor de beslissingsslag 8 van de 15 Amerikaanse slagschepen waren uitgeschakeld.[122] Dit leidde tot een dramatische wijziging van het *War Plan Orange* (13.1).

Mag men, toen de Amerikanen inzagen dat hun slagvloot niet meer tegen de Japanse op kon, van de Britse verwachten dat wel te kunnen? Na het afstoten en slopen van veel ouder materieel rond 1931 was de voor Singapore bestemde Britse vloot zelfs zwakker dan de bovenstaande Amerikaanse. Het ironische is dat juist dat jaar het Britse plan voor een handelsblokkade tegen Japan nader werd uitgewerkt.[123] Achteraf kan men zeggen dat de Amerikaanse en de Britse veiligheidsgarantie voor Nederlands-Indië werkten tot pakweg 1932.

4.14 Een evaluatie: strategie door onderzeeboten vergeleken met de slagvloot van 1914

De *Jeune École*, op haar meest extreme aanhang na, had de Duitse zeestrijd van 1914-1918 al zo'n kwart eeuw eerder goed voorspeld. De sterkste moest streven naar de heerschappij ter zee met een slagvloot. Voor de zwakkere slagvloot was echter de kans op een nederlaag in een beslissingsslag te groot. De zwakkere moest daarom streven naar de onbeperkte industriële oorlog tegen de vijandelijke zeeverbindingen en de uitwerking hiervan was nog ernstiger dan deze school had voorzien.

Het wetsvoorstel van minister Rambonnet uit 1914 bevatte twee elementen. Navalistische pretenties die claimden dat Nederland via een risicostrategie de gehele archipel zou kunnen verdedigen en een nuch-

tere operationele strategie, waarin Java werd verdedigd door een *fleet-in-being*.

De vlootwet van 1914 werd door de vlootwet 1915 en latere aanbouwprogramma's zo goed mogelijk uitgevoerd. De onderzeeboot vormde hierin de kern van de vloot. De parlementair goedgekeurde materiële sterkte van 1918 werd ruwweg die waarmee men de Tweede Wereldoorlog inging. Een reductie van 1919 was in 1930 ongedaan gemaakt.

De keuze voor een geheel operationeel strategische benadering vloeide zeker niet alleen voort uit het niet doorgaan van de slagschepen eind 1914, tonen de Nederlandse discussies in en na de Eerste Wereldoorlog. Ontnuchterd door de onmacht van de reusachtige Duitse 'risicovloot' om heerschappij ter zee naar zich toe te trekken en gestimuleerd door de onderzeebootsuccessen, wenste men sinds begin 1915 de onderzeeboot als kern van de vloot. De discussie ging erover of de onderzeebootkern moest expanderen om gebieden buiten Java te verdedigen en bij Japan toe te slaan of dat die kern moest worden aangevuld met een tweede kern van zware schepen om de gebieden buiten Java te verdedigen tegen de vier Japanse slagkruisers. Dit viertal wilde men niet meer aanpakken met de vier zwakke slagschepen van 1914, maar evenveel sterkere slagkruisers of snelle slagschepen. Beide kernen konden elkaar harmonieus aanvullen.

Hoewel de twee-kernenvloot veel duurder en sterker was dan de vloot van 1914, claimde de Koninklijke Marine geen risicostrategie meer te zullen verwezenlijken, waarmee ze de machtsbalans in de Pacific zou doen doorslaan of waarmee ze binnen Indië onaantastbare heerschappij ter zee zou behouden.

De twee-kernenvloot werd te kostbaar geacht, waardoor alleen de onmisbare kern, de onderzeeboten, overbleef. Zij het in uitgeklede vorm, want de commissie-Gooszen kreeg in 1920 opdracht tot een minimumvloot. Dit betekende dat men zich alleen op het grootste gevaar kon richten, een invasie op Java. Hoewel hiertegen onderzeeboten gepland en in aanbouw waren, was zelfs de in 1918 voorziene sterkte onvoldoende. In extra's als bescherming van de belangrijker wordende oliehavens tegen *coups-de-main* kon ook Gooszen maar matig voorzien. Zoals in 1914 was er sprake van een militaire strategie, waarbij de wereldoorlog, die eveneens samenwerking tussen leger en vloot vereiste, een stevige overbrugging vormde. Het KNIL behield in deze strategie zijn taak Java te verdedigen, maar de dominantie van de vloot daarin bleef gehandhaafd.

Het grote verschil met 1912-1914 was dat men de doelstelling om Java te verdedigen geheel uitwerkte als een operationele behoefte in oorlogstijd. Dit betekende dat voor het eerst verkenning operationeel goed uitvoerbaar werd. Dat bleek veel materieel te kosten, oppervlakteschepen

en onderzeeboten. De verkenning was bedoeld om de hoofdmacht, voornamelijk bestaande uit onderzeeboten, ten aanval te brengen.

Om een invasievloot af te weren vertrouwde ook deze strategie op de beslissingsslag. Maar het was niet meer nodig de vijandelijke slagkruisers te verslaan die de invasievloot beschermden. Het deed het er ook niet meer toe dat de vijand overmachtig werd door extra slagschepen te sturen. De zwakste schakel van de vlootwet 1914 was nu verwijderd, want het ging niet meer om de traditionele heerschappij ter zee boven water.[124]

Waar het om ging, was of Japan de heerschappij onder water in Straat Karamita en Straat Makassar aan Nederland zou kunnen ontzeggen. Dit lijkt niet waarschijnlijk. Men wilde de vijand direct te treffen op het zwakste punt. Net als rond 1914 moest een invasievloot nabij de smalste plaats van de nadering worden geblokkeerd. Voor de statische onderzeebootlinies gold dit des te meer. Gegeven dat deze linies geconcentreerd bleven, waren de kansen om in een beslissingsslag de transportvloot te verslaan veel groter dan met 4 slagschepen.

De operationele uitvoerbaarheid van een strategie valt te beoordelen met het trio vinden, binden, slaan. Wat betreft het vinden en verslaan van de vijand waren de succeskansen van deze nieuwe *fleet-in-being* veel groter dan de pretentieuze van 1914. De hinderlaag-operatie tegen de transportvloot was beter uitvoerbaar dan de hinderlaag-operatie tegen het escorte ervan in 1914.

Maar zowel in het oude als het nieuwe plan vormde de Nederlandse zeemacht voor Japan geen onaanvaardbaar risico. De voornaamste preventie bestond in de praktijk uit de inspanningen die de vijand zich moest getroosten om een aanval te doen slagen. Zolang de hoge kosten daarvan niet tegen de baten opwogen, was men veilig.

Bij beide plannen was de eigen *fleet-in-being* niet sterk genoeg om een risicostrategie af te dwingen. Men kon de balans niet doen doorslaan. Er was daardoor meer sprake van gewone afschrikking: zolang Japan vanwege een aanval op Indië in oorlog met de Verenigde Staten of Engeland kon geraken, zou het niet aanvallen. Furstner zag de strategie om Java te verdedigen, die hij hielp uitwerken, als een middel om een politiek doel te bereiken: hoe langer de zetel van het Nederlandse bestuur bleef bestaan, hoe meer gelegenheid het buitenland kreeg om in te grijpen. Brits-Amerikaanse steun was overmachtig en in de jaren 1920 uitvoerbaar.

Een voordeel was dat de nieuwe vloot veel harmonieuzer was opgebouwd dan die uit 1914. Door het grotere aantal moderne oppervlakteschepen – 3 tot 4 kruisers plus 24 middelgrote torpedobootjagers in plaats van 5 kruisers plus 8 zeer kleine jagers – viel niet alleen het ver-

kennen, maar ook het actief handhaven van de neutraliteit op meer plaatsen waar te maken.

In de praktijk kon de onderzeebootstrategie net als het slagschipplan vooral voorzien in twee ernstige situaties:

(1) In een oorlog het blokkeren van een invasievloot naar Java, maar dit keer ook met een sterk escorte. En zolang dit gevaar uitgesloten was
(2) bij neutraliteitshandhaving voorkomen dat een buitenlandse operatielijn door het ontbreken van weerstand gemakshalve door Nederlands-Indië liep.

Toch kan achteraf geen andere conclusie worden getrokken dat Gooszens 'minimumvloot' net als de slagvloot simpelweg te klein was voor een slepende oorlog, waarin de Japanners de tijd zouden nemen om steunpunten te bezetten, speciaal rondom Java. Zelfs het ideale geval, een nederlaag van de invasievloot, zou wellicht enige weken uitstel hebben betekend totdat een nieuwe was geformeerd. Meer viel er tegen een grote zeemogendheid niet te verwachten.

Dit neemt niet weg dat de onderzeebootvloot van Gooszen dankzij haar asymmetrische en tegelijk meer harmonische samenstelling in alle opzichten – actieve neutraliteitshandhaving, verkenning en de beslissingsslag – effectiever was dan de geplande slagvloot uit 1914.

Hoofdstuk 5

Van verworpen vlootwet tot vlootplan van Deckers
en een schijndode risicostrategie

Ook het hiervoor beschreven plan van Gooszen bracht het tot een ontwerp-vlootwet, die werd verworpen. De instabiele militair-strategische situatie die vervolgens in Indië ontstond doordat leger en vloot ieder de eerste viool wilden spelen, werd gestabiliseerd door de Grondslagen voor de Indische defensie uit 1927. Hierna braken financieel betere tijden aan die leidden tot het plan-Deckers uit 1930 voor een anderhalf maal zo grote vloot als het minimum van de Grondslagen en waarin de onderzeeboot de kern van de vloot bleef.

5.1 De zwarte maand voor de onderzeedienst: de (onderzeeboot)vlootwet verworpen

De commissie-Gooszen overkwam hetzelfde als Colijn en Rambonnet. Juist toen het advies was omgezet in een wetsontwerp dat goede kans maakte te worden aangenomen, bij Gooszen in maart 1922, kwam er iets tussen. Het was hetzelfde liedje als in 1913, verkiezingen, een nieuw kabinet en daarmee uitstel.

Het advies van Gooszen om zijn halve vloot binnen zes jaar te voltooien was nu regeringsbeleid, maar nog geen wet. Het financieel draagvlak kalfde snel af. De nieuwe minister van Financiën, Dirk Jan de Geer, maakte ernstig bezwaar tegen het plan. Wat te doen? Een nieuwe commissie instellen en een lastige beslissing uitstellen.

Tot deze nieuwe 'Vlootwetcommisie' behoorde de inmiddels tot schout-bij-nacht bevorderde Gooszen. Vermeldenswaardig is ook de secretaris, luitenant-ter-zee der 1e klasse Hendrik Ferwerda, dezelfde die in 1917 onderzeeboten plus grote slagkruisers had bepleit en het later zou brengen tot commandant Zeemacht Nederlands-Indië. Gooszen ging hem in deze functie voor, niet lang nadat het rapport van de Vlootwetcommissie gereed was.

Dat rapport verscheen in maart 1923 en was hoogst controversieel vanwege de allang niet meer binnenskamers gebleven krachtmeting tussen de militairen en de financiële deskundigen, die grote bezuinigin-

gen voorstonden.[1] Hoewel deze commissie naar haar voorzitter R.H.J. Patijn werd genoemd, kan men, tot op zekere hoogte, van een tweede commissie-Gooszen spreken. Gooszen wist stand te houden tegen een financieel voorstel van Patijn zelf, die op drie jaar uitstel aandrong van de nieuwbouw en tegen een nog gevaarlijker voorstel van de luchtvaartlobby. Een grote steun voor Gooszen vormde Ferwerda. De luchtvaartlobby werd aangevoerd door Anthony Fokker, de oprichter van een van de belangrijkste Duitse vliegtuigfabrieken, die aan het eind van de Wereldoorlog werd veilig gesteld in Nederland. Fokker claimde dat Nederlands-Indië even goed met vliegtuigen kon worden verdedigd.[2] Het KNIL had hier wel oren naar.

Dat het rapport unaniem was ondertekend, deed er weinig toe. Ook na het verschijnen bleven Patijn en anderen bezwaar maken. De discussie spitste zich steeds meer toe op het voltooien van de helft van de minimumvloot om Java te verdedigen. Met het 'halve minimum' kon uiteraard aan de doelstelling niet meer worden voldaan. Slechts het traditionele handhaven van de neutraliteit was hiermee mogelijk.

Toch leek Gooszen te hebben gewonnen: volgens het vlootwetsontwerp voor 1924 moest zijn halve minimumvloot binnen zes jaar inderdaad zijn gebouwd. Maar deze 'onderzeebootvlootwet', mag men wel zeggen, bevond zich nu geheel in het vaarwater van de Haagse politiek.

Weliswaar stelde Nederlands-Indië stelde in 1921 zijn eigen 'Indische Defensiecommissie' in, waarin Gooszen zelf zitting had, om het rapport van zijn commissie te bediscussiëren.[3] De dat jaar benoemde gouverneur-generaal, Dirk Fock, had echter weinig op met de vlootwet. Maar zijn meerdere, minister van Koloniën Simon de Graaff – die overigens bij de Staatscommissie van 1912 was betrokken – had weer weinig op met Fock en hield hem zo veel mogelijk buiten de Haagse besluitvorming.[4] Voor of tegen, in laatste instantie kwam Indië er, zoals gewoonlijk, niet aan te pas. Het kabinet zag zich gedwongen om tien procent te bezuinigen op de financiën van alle ministeries, op één na. Dat van Marine zou daarvan niet alleen moeten worden vrijgesteld, maar zelfs geen duidelijk plafond kennen. Minister van Financiën De Geer nam dat begrijpelijkerwijs niet, trad af en startte een actie tegen de vlootwet.

Zijn opvolger was niemand minder dan de 'sterke man' achter de Staatscommissie van 1912, die aan een hernieuwde carrière in de politiek was begonnen: Colijn. Eerder had hij dezelfde departementen als in 1912 aangeboden gekregen, oorlog en marine. Hij had ze geweigerd omdat hij ze inmiddels – en in wezen ook het defensiebeleid – politiek niet zwaar genoeg meer achtte. Net als toen verkoos hij de hoofdrol.

Hoe wild zijn slagschipplan van tien jaar eerder financieel bezien ook was, nu was Colijn in beginsel tegen de vlootwet. De opbouw van Ne-

derland, dat in de oorlog zware economische klappen had opgelopen, ging voor. Maar in zijn nieuwe rol als minister van Financiën moest Colijn loyaal het kabinet steunen en daarmee ook het wetsontwerp, wat hij desondanks met verve deed. Het zegt zowel iets over zijn eigen politieke gewicht als dat van zijn ministerie dat hij de financiële overschrijdingen van het ministerie van Marine oploste door een ander ministerie, dat van Oorlog (anders gezegd het leger), te dwingen die op te vangen.

Zoals gezegd was Groot-Brittannië allesbehalve gecharmeerd van het plan (4.12). Zeker is dat meer Nederlanders wakker lagen van het verlagen van de ambtenarensalarissen dan van de Indische defensie. Door het hele land organiseerden linkse partijen acties tegen de wet en tegen Colijn, die werd voorgesteld als 'MusColini', een ongewenste 'gespierde leider' als Mussolini.[5] Daarnaast kan de rivaliteit tussen de protestantse Colijn en de katholieke partijen een rol gespeeld hebben en wat zeker een rol speelde is dat die partijen geen aanvaring wilden met de Katholieke vakbeweging die tegen was. Ze vreesden dat hun vakbeweging zou verzwakken waarvan de socialistische vakbonden zouden profiteren.[6]

Heel Nederland raakte inmiddels gepolariseerd. Links was grotendeels tegen. De scheiding liep dwars door rechts heen: socialisten, vakbonden, katholieken, ambtenaren, van extra belastingen afkerige welgestelden en tegenstanders van een begrotingstekort vonden elkaar.

Al aan het begin van het parlementaire debat, dat twee weken in beslag zou nemen, ging de minimumvloot van Gooszen ten onder. Minister van Marine Westerveld moest toezeggen dat het parlement over zes jaar niet met de tweede helft van de vloot zou worden geconfronteerd – wat uitstel, zo niet afstel betekende. Dit was zijn ultieme concessie om ten minste het 'halve minimum' te redden. Uiteraard moest de minister dit koppelen aan minder pretentieuze militair-politieke strategie. Hij verklaarde dat met de halve vloot (1) de neutraliteit kon worden beschermd en (2) vredestaken konden worden uitgevoerd.[7]

Dit halve minimum was voor de Tweede Kamer nog te veel. Op 26 oktober 1923 verwierp ze de Vlootwet, met één stem verschil. Hierdoor viel het kabinet in feite, maar omdat er geen ander bleek te kunnen worden geformeerd, bleef het toch aan. Dit tot teleurstelling van Colijn, die premier hoopte te worden. Wel was hij binnen enkele maanden de centrale figuur van de Nederlandse politiek geworden.

Oktober 1923 is, hoewel alleen een wetsontwerp sneuvelde, waarschijnlijk de zwartste maand uit de geschiedenis van de onderzeedienst. Het resultaat was dat de positie van de onderzeeboot als kern van de vloot op lange termijn niet onaantastbaar werd tegenover de oppervlaktevloot. Bovendien waren de voorstanders van de oppervlaktevloot niet tevreden

gesteld omdat hun schepen eveneens van tafel waren. Dit bevorderde de stabiliteit binnen de marine niet.

Het zal duidelijk zijn dat dit resultaat voortkwam uit niet-militaire gronden met een hoofdrol voor de man achter de slagvloot van 1912. De vraag waarom Colijn volkomen tegengesteld handelde aan destijds, is wel beantwoord met de opmerking dat zijn kracht lag in zijn concentratie op één idee waaraan hij alles ondergeschikt maakte. Na 1920 was dat een sluitende begroting en sindsdien bleef dat zo.

Bovendien was hij niet de enige. Een eind 1924 aangetreden Britse minister van Financiën zag in de vloot een moddervet bezuinigingsobject, alhoewel hij eens – en wel gelijktijdig met Colijn, maar langer – minister van Marine was geweest en toen nog gedrevener de bouw van *dreadnoughts* had doorgedreven. Dit was de door Colijn hooglijk bewonderde Winston Churchill.[8] Beiden werkten in 1925 samen bij de terugkeer van hun landen tot de gouden standaard en onderhielden daarna vriendschappelijke relaties.[9] Dit koppelen van de waarde van de gulden aan de goudprijs werd ingegeven door de ontwrichtende, ja verwoestende inflatie in Duitsland gedurende de voorgaande jaren, maar zou in de economische depressie na 1929 tot geldtekort leiden en extra bezuinigingen op de marine.

Tabel 5.1 De bijdragen (in miljoenen guldens) aan de gehele marine van Nederland en Indië

Door het verwerpen van de vlootwet vielen de jaarlijkse kosten van de totale marine veel lager uit dan de door de commissie-Gooszen gevraagde 39,5 miljoen gulden voor Nederland en 50 miljoen voor Indië. Met inbegrip van de pensioenen bedroegen de 'zuivere gewone vlootuitgaven':[10]

Jaar	Nederland	Nederlands-Indië	Jaar	Nederland	Nederlands-Indië
1924	26,5	19,5 (42,4%)	**1929**	27,6	30,2 (52,2%)
1925	31	20,4 (39,7%)	**1930**	31,9	30,7 (49,0%)
1926	29,5	25,6 (46,5%)	**1931**	31,9	26 (44,9%)
1927	26,3	26,2 (49,9%)	**1932**	27,1	21,4 (44,1%)
1928	27,1	30,9 (53,3%)	**1933**	25,7	19,6 (43,3%)

5.2 Onderzeebootsterkte in het Atlantisch Gebied

Na met deze aandacht voor de Haagse politiek naar Nederland te zijn teruggekeerd, kan het geen kwaad aandacht te besteden aan de Koninklijke Marine aldaar. De commissie-Gooszen omschreef de taken daarvan als volgt:

> De taak der marine in Nederland bestaat hoofdzakelijk in het verleenen van hulp aan het leger bij de verdediging aan de zeezijde.

> Door de zeemacht alléén zal eene landing niet kunnen worden belet, doch wèl kan zulk eene onderneming door haar worden bemoeilijkt, terwijl de aanwezigheid van maritieme weermiddelen onzerzijds de vijand zal dwingen tot betrekkelijk groote krachtsinspanning en tot vele preventieve maatregelen. Dit laatste geldt in het bijzonder ten aanzien van onze onderzeeboten; een vijand toch, die weet dat wij in het bezit zijn van eene onderzeebootvloot, zal zeer uitgebreide voorzorgen moeten nemen om den overtocht van een landingsleger – de meest gevaarlijke dreiging die ons te wachten staat – veilig te kunnen ondernemen. Uit den laatstelijk gevoerde grote oorlog is wel gebleken hoeveel materieel daarvoor nodig is, en het kan zelfs zijn dat, in verband met onze onderzeeboten, zulk eene prestatie, gelet op de verzorging van de belangen op andere deelen van het oorlogstoneel, boven 's vijands krachten gaat. In dat geval is dus de preventieve werking onzer onderzeebootvloot al zeer groot.[11]

Hierin herkent men een *fleet-in-being*gedachte. Opmerkelijke is het grote aantal onderzeeboten tegen een invasie dat Gooszen plande, 22. Waarom niet meer nadruk op neutraliteitshandhaving? Tegen een invasie van de landzijde stond de marine machteloos. Men zag in dat de marine te klein was om Nederland tegen een invasie uit zee te beschermen. In wezen werd men hiertegen nog steeds beschermd door Britse afschrikking. Als de Britten zelf wilden binnenvallen, kon de marine weinig tegen ze beginnen. Maar niet mag worden vergeten – wat misschien mede dit forse aantal verklaart – dat deze 22 boten ook als reserve voor Indië dienden. Ook dit aantal ging met de vlootwet ten ziele.

Ook in Nederland zelf bleef de onderzeebootsterkte tot de Tweede Wereldoorlog in hoge mate beperkt tot de nieuwbouw die in de Eerste door het parlement min of meer was geaccepteerd, dus in 1917-1918. Wat was deze?

Kort na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog beschikte men over de *O 1* t/m *O 5*. Met hun vaarbereik van 500 mijl (bij 10 knopen) waren ze hooguit goed voor de Noordzee en omgeving. Hoewel ze een anderhalf maal groter bereik bezaten, kan hetzelfde worden gezegd van *O 6* en *O 7*. Beide kwamen in de oorlog gereed, waarin bovendien 2 buitenlandse boten werden overgenomen, de *O 8* en de onderzeebootmijnenlegger *M 1*. In 1926 verschenen er nog eens 3, de *O 9*, *O 10*, *O 11*. Daarmee werd inclusief een piek bereikt van 11 boten, want de *O 1* was direct na de oorlog uit vaart genomen. Vervolgens werden in 1931-1932 ook de oude *O 2* t/m *O 5* vervangen door de *O 12* t/m *O 15*. Dit alles viel binnen de planning uit de wereldoorlog en met de *O 15* was de mobiele verdediging in wezen voltooid. Het was de laatste onderzeeboot die pri-

mair voor Nederlandse wateren werd gebouwd. Primair, aangezien vanaf de *O 9* deze boten tevens waren ontworpen als reserve voor Indië.

Een verschil met de politiek van de Staatscommissie van 1912 is dat de kustdefensie minder afhankelijk was van overtollig Indisch materieel zoals pantserschepen en kruisers. Deze scheepstypen speelden nauwelijks een rol meer – behalve voor havenverdediging – ongetwijfeld omdat men inzag dat ze de confrontatie met modern materieel niet zouden overleven.

Figuur 5.1 *Wellicht de belangrijkste Nederlandse toenmalige zeestrateeg, kapitein-ter-zee Gerhard Joan Wilhelm Putman Cramer (1875-1949) op de Vlootconferentie te Washington in 1922. Met zijn kapsel en oogopslag kon hij doorgaan voor een aristocraat met intellectuele inslag die domicilie hield te Parijs. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie 074491)*

In de Eerste Wereldoorlog gaven enkele van deze pantserschepen permanent *acte de présence* in de Nederlandse Caraïbische bezittingen, maar daarna werd de maritieme presentie spoedig incidenteel. Op 8 juni 1929 overmeesterden zo'n 45 op Curaçao verblijvende Venezolaanse rebellen onder aanvoering van de desperado Rafael S. Urbina moeiteloos het Fort Amsterdam en keerden daarna ongehinderd – de marine schitterde door afwezigheid – terug naar hun vaderland met wapens, de gouvernementskas en zekerheidshalve de gouverneur en militair commandant als gijzelaars, die daarna werden vrijgelaten.[12] De 130 man militaire politie waarover laatstgenoemde beschikte konden met de beste wil geen strijdmacht worden genoemd.

Sindsdien werd de verdediging weer aan de marine opgedragen en is er (ook nu nog) permanent een oorlogsschip gestationeerd; voor en in de Tweede Wereldoorlog doorgaans een kanonneerboot, eerst de *Johan Maurits van Nassau*, later de *Van Kinsbergen*. Voorlopig betekende dit geen verzwakking van de Indische sterkte.

5.3 Strijd tussen KNIL en marine

Nu de verdediging van Nederlands-Indië door het verwerpen van de Vlootwet op losse schroeven was komen te staan, eiste het KNIL een grotere rol voor de verdediging van Indië. Majoor Winter had al in 1920 gewaarschuwd: 'Wordt de vloot tot zeer bescheiden proporties teruggebracht, dan worden de rollen omgedraaid en zal de landmacht behulpzaam moeten zijn bij verdediging van bepaalde delen.'[13] Van de archipel, wel te verstaan. Deze gedachtegang zou ontkiemen tot de wens om het KNIL te laten steunen op krachtige luchtstrijdkrachten. Al tijdens de strijd om de vlootwet bepleitte een krant, tot vreugde van vliegtuigbouwer Anthony Fokker, 500 vliegtuigen.[14]

De commandant van het KNIL, luitenant-generaal K.F.E. Gerth van Wijk, propageerde met klem dat de verdediging ter zee van de gehele Archipel volslagen onmogelijk was. Men moest zich beperken tot de 'vitaal belangrijke delen', West Java en de oliehavens Tarakan en Balikpapan. En als de Japan deze havens zou aanvallen, waarom zou het dan geen zwaar marinematerieel inzetten?

Het getuigde van realisme dat hij twijfelde aan de permanente ontkenning van de marine dat Japan slagschepen zou kunnen inzetten.[15] Minder realistisch is zijn bewering dat het leger de 'vitale delen' (dus ook de totaal geïsoleerde oliehavens) wèl zou kunnen verdedigen. Omdat de vloot dat niet kon, stelde hij, was die goeddeels overbodig![16] Hierdoor – en doordat hij hem persoonlijk aanviel – werd zijn verhouding met de commandant Zeemacht Gooszen zeer slecht.[17] Gooszen toonde zich wederom zeer strijdbaar.

Gerth van Wijk ging nog verder: de onenigheid kwam eruit voort dat Gooszen uit het oog was verloren dat de Indische defensie nog steeds werd gedomineerd door de Grondslagen van 1892.[18] Dit was niet geheel correct. Geheel conform de *grand strategy* van 1912 zag ook het leger in Japan het grootste gevaar, en die strategie was ook de reden achter de vlootuitbreiding in de Wereldoorlog en daarna. Gooszen reageerde natuurlijk in deze zin.[19] Toch ging het KNIL nog jarenlang door met het benadrukken van 1892 in plaats van de heroriëntatie van 1912, omdat het daarin de tweede viool speelde.

1912 was de kern van een probleem dat dieper ging dan het terugdringen van de marine door het KNIL. Het vocht tevens voor zijn bestaan als volwaardige krijgsmacht. Het primaat van de vloot betekende óók dat ontoereikende gelden voor maritieme defensie op het leger werden afgewenteld. Ten tijde van de Vlootwet wilde Colijn het leger immers dwingen de tekorten van de vloot op te vangen.

Hij was niet de enige. De gouverneur-generaal in de jaren 1921 tot 1926, Dirk Fock, moest bezuinigen. De wereldoorlog had geleid tot een prijzenexplosie in Indië en daardoor een overheidstekort. Meer rechtlijnig dan politiek handig wilde hij het onderwijs zo veel mogelijk ontzien. Fock vond dat het KNIL moest worden teruggebracht tot een politieleger.[20] Hij gebruikte de vlootuitbreiding hiervoor als extra argument, maar desondanks was hij ook tegen deze uitbreiding. Zijn standpunten leverden ernstige conflicten op met zijn ondergeschikten, met name Gerth van Wijk en Gooszen wiens voorganger zelfs had moeten opstappen.

Maar Fock was niet almachtig. Minister van Koloniën De Graaff, placht zijn ideeën over defensie te negeren en last but not least voelden na het debacle van 1923 velen sympathie voor de 'verworpen marine'. Men kan zich moeilijk voorstellen dat de zaken zo uit de hand hadden kunnen lopen onder bekwame en doortastende gouverneurs-generaal als Focks beide voorgangers J.P. graaf van Limburg Stirum en A.W.F. Idenburg. Maar nu was het 'separatisme en antagonisme' tussen de krijgsmachtdelen onhoudbaar.[21]

5.4 De Grondslagen van 1927

Om deze strijd te beëindigen – en er niet door te worden gehinderd – besloot de Nederlandse regering om aan Indië een oplossing simpelweg op te leggen. Een zeer zware staatscommissie zoals in 1912? Zoiets stond het kabinet van 1925 beslist niet voor ogen toen het, in de persoon van minister Koningsberger van Koloniën, vroeg aan de koloniale afdeling van de Raad van State om een commissie samen te stellen. De

afdeling antwoordde verrassenderwijs dat een commissie onnodig was en dat ze het zelf wel afkon. Koningsberger en zijn collega Lambooy, minister van zowel Marine als Oorlog, stemden hiermee in en de Raad, of liever de koloniale afdeling ervan, kreeg opdracht om de grondslagen voor de Indische defensie van 1892 te vervangen door nieuwe.[22]

De regering gaf hiermee impliciet aan niet langer voort te kunnen ('willen' is in deze context een minder geschikt woord) bouwen op de ambitieuze Staatscommissie van 1912. Er zat weinig anders op dan te bekrachtigen wat na oktober 1923 met het 'halve minimum' nog haalbaar leek: neutraliteitshandhaving en vredestaken. Hier school geen strategische visie achter, maar een financiële. De Raad van State rapporteerde geheel in lijn hiermee op 20 augustus 1926. De Raad vermeed bij het vaststellen van de nieuwe Grondslagen doelbewust:

> elke gedachte aan deugdelijk voorbereide ondernemingen ter verovering van of meer blijvende vestiging van Java (of een deel daarvan).[23]

Die doelstelling uit 1912 kon simpelweg niet meer waar worden gemaakt en was dus geschrapt. Laten staan impliceerde zoiets als geloven dat de vloot van Gooszen nu wel kans van slagen maakte. Volgens de Raad lieten de financiën – deze reden werd openlijk toegegeven – geen andere doelstellingen toe dan het handhaven van (a) binnenlandse rust en orde en (b) de neutraliteit. En eerlijk is eerlijk, zolang de vlootplannen van 1912 en 1920 nog niet voltooid waren, waren deze taken niets anders dan de al tientallen jaren gangbare praktijk.

Beide doelstellingen werden verwoord in de nieuwe Grondslagen van de Indische defensie. De Grondslagen weerspiegelden de 'toestand in de wereld' van rond 1925 met de Volkenbond, het Vlootverdrag van Washington en pogingen om Japan en Duitsland in democratieën te veranderen.

Wie de Grondslagen bekijkt, ziet direct dat ze uit niet meer bestaan dan enkele korte punten. Punt 1 kan worden gezien als een voorloper van de huidige Nederlandse bijdrage aan internationale vredesoperaties: Nederlandse militairen moesten een bijdrage leveren aan de Volkenbond. Maar punt 3, dat handelt over het handhaven van de neutraliteit in Indië, impliceert dat oorlogen nog geen verleden tijd zijn. Interessant is ook punt 7, dat de verdediging van de oliehavens op Borneo onderstreept tegen een *coup de main*. De laatstgenoemde punten kunnen als een opmaat worden gezien naar de constatering dat Indië ondanks alles toch in oorlog betrokken kon geraken. In dat geval zouden, in afwachting van buitenlandse steun, marine en leger Indië moeten verdedigen. Al wordt dat pas openlijk als 8e en laatste punt genoemd:

> Indien Nederlandsch-Indië ondanks het ernstig pogen om buiten de oorlog te blijven, daarin toch betrokken wordt, zal de aanwezige weermacht met de voorhanden middelen zich zo goed mogelijk tegen elke bezetting van ons grondgebied verzetten, in afwachting van de steun, die ons mocht worden verleend.[24]

Toch moet er voor worden gewaakt om – zoals wel is gedaan – punt 8 te nauw te interpreteren, dus als een uit de hand gelopen handhaving van de neutraliteit. Dat doet afbreuk aan de koloniale afdeling van de Raad van State, met name aan het zwaargewicht onder het drietal leden ervan, Idenburg, die als geestelijke vader van de Grondslagen geldt.[25]

Vóór zijn politieke carrière was hij, net als Colijn, beroepsofficier in het KNIL en daardoor in staat om zaken vanuit een militaire optiek te bekijken. Tijdens de Russisch-Japanse Oorlog, was hij minister van Koloniën en nadien, maar voor korte tijd, nog twee maal. Hij was dezelfde Idenburg die als gouverneur-generaal in de Eerste Wereldoorlog het 'Engelse telegram' verzond dat de bouw van onderzeeboten in plaats van kruisers bepleitte (4.1).

Idenburg werd tijdens het opstellen van de Grondslagen als het ware weer een gouverneur-generaal van Nederlands-Indië die leger en vloot hun plaats wees. De situatie in 1927 verschilde niet veel van die in die laatste oorlog. Ook toen stond neutraliteitshandhaving formeel centraal en was 'dat zoodje oud roest', zoals hij de vloot destijds noemde, niet opgewassen tegen een invasiemacht. Desondanks maakte hij toen een duidelijke keuze de vloot geconcentreerd te houden tegen zo'n invasie ingeval de Indische neutraliteit plaats maakte voor oorlog (3.8).[26]

Idenburg was een idealist, maar een die met beide benen op de grond stond. Als minister had hij de Ethische Politiek gestimuleerd die de kolonie wat betreft scholing en staatsinrichting uiteindelijk wilde verheffen tot het niveau van Nederland en geleidelijk te verzelfstandigen. Dit laatste ging hem na zijn afscheid als gouverneur-generaal in december 1916 te snel, revolutionair snel, en zijn voorzichtige inslag kreeg nu de overhand. In samenwerking met zijn opvolger in Indië, Van Limburg Stirum, had hij als minister van Koloniën eind 1918 en begin 1919 de staatkundige emancipatie gekanaliseerd en ingedamd.[27] Vergeleken hiermee was het bevestigen van de al jaren bestaande koloniale politieke en militaire strategie maar beperkt watermanagement.

De Grondslagen waren zo geconstrueerd dat ze de toenmalige tijdgeest, al juichte Idenburg die toe, konden overstijgen. Alleen al de openlijke erkenning dat déze het gevolg waren van beperkte financiën, impliceerde immers dat bij ruime financiën andere konden worden opgesteld. Dit ontsnappingsluik was niet eens nodig, want al naar gelang de internationale en financiële omstandigheden konden de verschil-

lende punten wat minder of juist extra worden benadrukt: voor meer bewapening bijvoorbeeld punt 8.

5.5 De Grondslagen: continuïteit bestaand beleid

De Grondslagen van 1927 kunnen het beste worden gezien als een tijdelijk herstel van de 'rust en orde' tussen de krijgsmachtdelen, wat mogelijk was doordat ze als een overkoepelende, militaire, strategie waren geformuleerd. Los hiervan deed het er weinig toe of er wel of geen Grondslagen waren. De sterkte van de marine werd er nauwelijks door beïnvloed. Wat meer nadruk op neutraliteitshandhaving – dus meer aandacht voor de integriteit van de hele Archipel – was onafwendbaar in de vreedzame periode 1924-1930. De doelstellingen van de Grondslagen vloeiden voort uit de toenmalige sterkte van leger en vloot, niet omgekeerd.

De Grondslagen deinden mee op het defensiebudget, niet omgekeerd. Bij een stijgende economie nam het budget toe, bij een dalende sterk af. De meeste waarde kregen ze pas begin jaren 1930: hun minimumtaakstelling vormde toen de limiet voor zware bezuinigingen.

De Grondslagen hadden geen ernstige strategische consequenties. Ze wijzigden de militaire strategie hooguit in die zin dat zij de taken van KNIL en marine afbakenden. Het 8-puntenlijstje telde minder woorden dan één pagina uit het lijvige rapport van de Staatscommissie van 1912. De uitwerking van deze 'strategie' werd overgelaten aan de krijgsmachtdelen zelf, waardoor die op de operationele en tactische niveaus vooral trouw konden blijven aan de eerdere strategische inzichten.

Het KNIL werd niet, zoals aan het einde van die eeuw met het Nederlandse leger zou gebeuren, geherstructureerd voor internationale vredesoperaties. Wel leidde de nieuwe taakomschrijving tot een zekere inkrimping. Voor zover de financiën het toelieten, handhaafde men de oorlogstaken van de 'oude' Grondslagen van 1892: verdediging van Java en beveiliging tegen *coups de main* daarbuiten. Maar ook de geest van 1912 keerde nooit geheel terug in de fles en door zich te beroepen op haar grotere geschiktheid voor neutraliteitshandhaving bleef de marine dominant. Toch was de nieuwe militaire strategie vooral gunstig voor het KNIL. Het was uit de gevarenzone, omdat uitbreiding van de vloot voortaan moeilijker op kosten kon gaan van het leger. Bovendien beschermden de Grondslagen het, vanwege bijdragen aan neutraliteit en Volkenbond, tegen degradatie tot een politieleger.

Dat het KNIL en de marine hun 'bestaande' strategieën later, in de jaren 1930, minder goed konden uitvoeren, lag niet aan de Grondslagen,

maar vooral aan bezuinigingen tijdens de grootste economische crisis van de eeuw. Toen er na 1935 meer geld beschikbaar kwam, begonnen beide krijgsmachtdelen hun aanvalspotentieel te vergroten.

De strijd tussen onderzeeboten en artillerieschepen binnen de marine na dat jaar had weinig van doen met de Grondslagen. Integendeel, deze strijd werd verhevigd door de plotselinge beschikbaarheid rond 1939 van veel meer geld. Deze richtingenstrijd had mogelijk kunnen worden voorkomen als de vloot van Gooszen integraal was aanvaard, waardoor de positie van de onderzeedienst binnen de marine én de positie van de marine tegenover het leger vrijwel onaantastbaar zouden zijn geweest (en de Grondslagen van 1927 dus niet zouden hebben bestaan).

5.6 De onderzeeboot blijft kern (1): Nederland en internationale verdragen

Ook op het hoogste niveau, het politiek-strategische, bleef men na de 1927 de onderzeeboot als kern van de vloot beschouwen. Dit wordt duidelijk uit de keiharde Nederlandse opstelling bij internationale verdragen.

Omdat een internationaal verbod op onderzeeboten niet mogelijk was, probeerde Groot-Brittannië de regels voor hun optreden tegen handelsschepen zo scherp mogelijk maken. Niet eerder dan 1937 – en vooral omdat de Spaanse Burgeroorlog afspraken over het begeleiden van deze schepen vereiste – sloot Nederland zich aan bij een internationale overeenkomst over onderzeeboten, die al in 1930 te Londen was gesloten.

Destijds, in 1929 en 1930, te Londen en Genève, steunde Nederland zelfs een Zweeds plan om kleine marines volledig vrij te laten om desnoods voor 100 procent uit onderzeeboten te bestaan! Dit plan haalde het niet, omdat zelfs Nederlands vroegere medestanders, de Fransen en Italianen, beducht waren voor zulke tegenstanders, hoe klein ook.[28]

Verder waren de Nederlanders op hun beurt te Genève beducht voor een plan geen grotere onderzeeboten dan 600 à 800 ton meer te bouwen. De chef van de Marinestaf, schout-bij-nacht J.C. Jager – een voorvechter van tactische vernieuwing binnen de onderzeedienst – meende dat 1.000 ton gewenst was en 900 het minimum. Er kwam geen grens, maar wel financieel gemotiveerde ergernis van het ministerie van Koloniën toen een later Nederlands ontwerp dit minimum overtrof.[29] De instructies aan de Nederlandse delegatie om speciale aandacht te besteden aan onderzeeboten en de kleinere marines hierin vrij te laten, vallen moeilijk te rijmen met neutraliteitshandhaving als hoofdtaak, meer als tussenfase naar een invasie.

5.7 De onderzeeboot blijft kern (2)

De marine ging door op de sinds 1912 en vooral sinds 1915 ingeslagen weg en behield de opgebouwde asymmetrische anti-invasievloot met de onderzeeboot als kern. De financiële realiteit had de opbouw van deze gloednieuwe aanvalsmarine 'bevroren' op de bestaande sterkte. Deze toenmalige sterkte werd daarna in de Grondslagen opgenomen. Te stellen, zoals sommigen doen, dat de Grondslagen de onderzeeboot tot kern van de marine maakten, is de zaak omdraaien.[30]

Dit fixeren van de sterkte toont aan dat de Grondslagen niet 'elke gedachte aan deugdelijk voorbereide ondernemingen ter verovering' van Java lieten varen. Indien de Grondslagen werkelijk het handhaven van de neutraliteit als kerntaak hadden willen opleggen, zouden ze een vloot hebben moeten voorschrijven die daarvoor geschikt was, zoals kleine patrouillevaartuigen, torpedobootjagers en, als ultieme intimidatie, kruisers. Anders gezegd, een vloot die geschikt was om de eigen zeeverbindingen binnen Indië enigszins te beveiligen en om *coups de main* tegen te gaan.

Onderzeeboten, juist aanvalsmiddelen tegen vijandelijke verbindingen, konden dat niet. Zij vormden in het beste geval een aanvulling voor taken waarbij onzichtbaarheid gewenst was. Kort na daarna begon men niet de kern te vervangen. Men breidde deze asymmetrische aanvalsmarine juist uit! Ook het KNIL wilde deze kern handhaven. Zo schonk kapitein P.G.A. Mantel in zijn leerboek voor de Koninklijke Militaire Academie uit 1931 veel aandacht aan landingen en schreef daarin dat de onderzeeboot de kern moest vormen van de (klein materieel) vloot met als hoofddoel: 'vernietiging van de vijandelijke transportschepen'.[31]

Dat was niet alles. Ondanks de Grondslagen bleven veel denkbeelden van Gooszen de basis van de zeestrategie. De uitwerking van zijn strategie in tactiek en doctrines vond deels plaats tijdens de Grondslagen! (Zie beide volgende hoofdstukken.)

5.8 De onderzeeboot blijft kern (3) ... maar kruisers gewenst als restant van risicostrategie

Al voor er sprake was van Grondslagen, begin 1926, publiceerden de luitenants ter zee der 1e klasse C.E.L. Helfrich, leraar aan de Hoogere Marine Krijgsschool, en Ferwerda, voormalig secretaris van de Vlootwetcommissie van Patijn en nu werkzaam voor de Chef van de Marinestaf, ieder een uitvoerig artikel dat beschouwd kan worden als de vi-

sie van de marinestaf te Den Haag op de onderzeeboot na het verwerpen van de vlootwet.[32]

De drie belangrijkste oorlogssituaties waren volgens Helfrich. (1) Een invasie tegen Java, (2) een aanval op de oliehavens en (3) een aanval op de buitengewesten.[33] Hij was – conform de discussie in de wereldoorlog – voor gemengde eskaders. Kruisers en torpedobootjagers zouden kunnen verkennen en optreden tegen neutraliteitsschendingen. Onderzeeboten vormden volgens hem de slagkracht. Voor de sterkte beriep hij zich op het (hierna volgende) artikel van Ferwerda.

Over een invasie tegen Java zei Helfrich dat dit naar zijn mening het grootste gevaar was, maar minder waarschijnlijk dan de beide andere. In die jaren was dat zeker waar. Aangezien de minimumvloot van Gooszen verworpen was, was het nu financieel niet goed meer mogelijk hierin te voorzien. Maar men moest, betoogde hij, naar zoveel mogelijk slagkracht blijven streven, speciaal om een transportvloot tegen Java weerstaan.[34]

Helfrich gaf een overzicht van de analyses van de voorafgaande jaren aan de Hoogere Marine Krijgsschool over de onderzeebootoorlog, die toonden hoe belangrijk de onderzeeboot was. De problemen van dit wapen op de Atlantische Oceaan tegen de Britse konvooien, zoals het verkennen van ze, het concentreren tegen ze en de koersveranderingen van ze, werden opgelost door de smalle Indische Zeestraten. Typerend voor Helfrichs artikel is de volgende passage:

> Neen, wij mogen niet terugkoomen op ons voornemen, de onderzeeboot als kern onzer zeemacht op te bouwen. Zij is het wapen dat ons in staat stelt, binnen het bereik van ons finantieel kunnen behoorlijk voor de dag komen. Zij is het wapen dat, dat niet voor een overmacht hoeft te wijken, dat op post blijft, dat het meesterschap ter zee lange tijd betwist houdt.
>
> Geen kruiser kan dat, zelfs geen Washington kruiser.[35]
>
> Dit is niet geheel juist. Toenmalige onderzeeboten konden niet zozeer dit meesterschap betwisten, behalve misschien in sommige kustwateren om daar bijvoorbeeld de eigen kustvaart mogelijk te maken. Daarbuiten konden ze hooguit de vijand het gebruik van zeeverbindingen ontzeggen. Inderdaad konden zij dat beter dan kruisers.

Verder probeerde Helfrich kritiek van het KNIL te weerleggen dat de vloot zwak was: het ging om de relatieve verschillen tussen de grote zeemogendheden en dan was Nederland niet zo zwak.[36] Dit lijkt een

gevaarlijk overblijfsel te zijn van de risicostrategie uit 1912-1914, als zou Nederland de machtsbalans kunnen beïnvloeden.

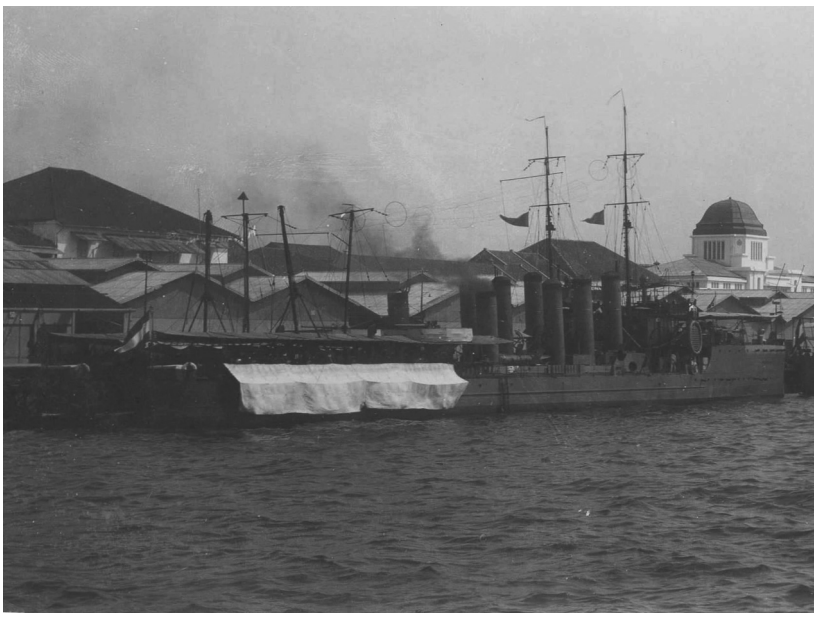
Maar Helfrich was niet de enige. Al in 1921 hadden de luitenants ter zee der 1e klasse J.T.A.J. Bruinsma en P. Post Uiterweer, die de strategie van Gooszen hielpen uitwerken, verkondigd dat ook klein materieel invloed had op de machtsbalans in de Grote Oceaan. Maar het liefst hadden zij zware schepen. Dit kan niet alleen de invloed van Colijn zijn geweest, die zijn risicostrategie tijdens de oorlog bleef uitdragen (4.3 en 10.11) en van de oorlogservaringen van Duitse marineofficieren, waarover de Koninklijke Marine beschikte (4.5). Want ook Von Tirpitz zelf roerde zich. Post Uiterweer had de pas verschenen *Erinnerungen* van deze Duitse admiraal omarmd en oordeelde:

> Ook een kleine slagvloot heeft algemene wereldpolitieke betekenis, vormt dientengevolge een machtig werktuig in de hand der diplomatie [...] Uit een zuiver militair oogpunt beschouwd kan zij door inmenging in den strijd tussen nagenoeg even sterke tegenstanders den doorslag geven.[37]

Ferwerda concludeerde in het in 1925 verschenen *Het Indische boek der zee* over de Vlootwet van Rambonnet uit 1914: 'Het laat geen twijfel of een vloot van deze sterkte zou bij de bestaande machtsverhoudingen steeds de balans naar één zijde kunnen doen overslaan.'[38] Maar hij had beter wel enige twijfel kunnen toelaten: deze conclusie was in tegenspraak met zijn standpunt in de Wereldoorlog dat vier grotere en snellere slagkruisers noodzakelijk waren in plaats van de vier in 1914 geplande slagschepen, omdat vier ten opzichte van de Japanse slagvloot 'verre in de minderheid blijven' (4.3).[39] Bruinsma schreef 'dat wij als bondgenoot het meest te begeren zijn met een vloot bestaande uit zware schepen.'[40]

Zware schepen waren niet meer haalbaar. Post Uiterweer legde uit dat ook kruisers belangrijk waren voor de machtsbalans. Eigen snelle en krachtige kruisers dwongen de vijand tot inzet van een waardevol deel van zijn vloot. Ten tweede hadden eigen kruisers grote waarde voor onze meest waarschijnlijk bondgenoot, waarmee hij de Verenigde Staten bedoelde.

Alleen Ferwerda, die vroeger slagkruisers had bepleit, lijkt wat nuchterder tegen gewone kruisers te hebben aangekeken dan zijn collega's, aangezien hij nauwelijks aandacht besteedde aan hun gehoopte meerwaarde. Machtsbalans, een aantrekkelijke bondgenoot zijn en 'een kleine slagvloot heeft algemene wereldpolitieke betekenis'. Credo's van de oude risicostrategie bij een jonge generatie, die het later voor het zeggen kreeg, maar het nu vooral met kruisers moest doen.



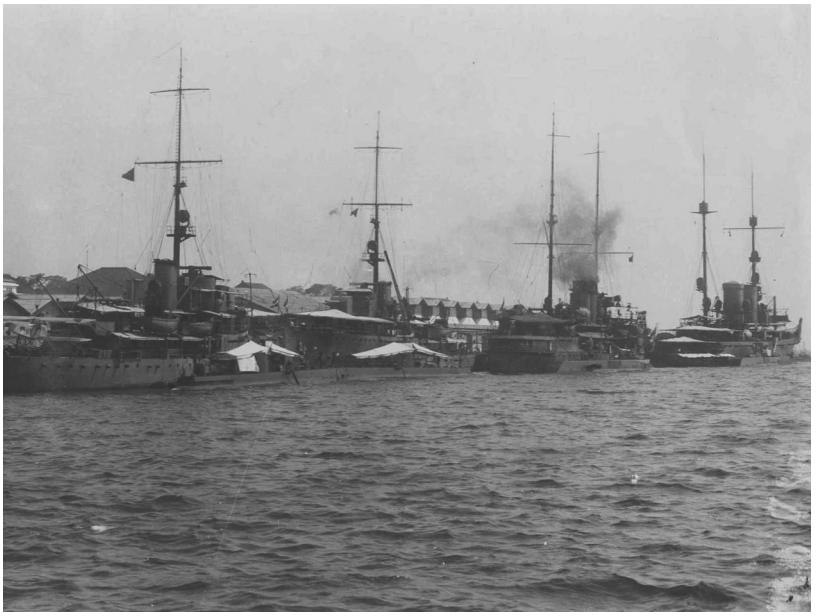
Figuur 5.2 *Oefeneskader van de Koninklijke Marine te Makassar, vermoedelijk in oktober 1927. In het midden de pas voltooide koepel van het door F.J.L. Ghijsels ontworpen gebouw van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Van links naar rechts: de torpedobootjager Panther, die langszij haar zusterschip Lynx verbergt, de kanon-*

Ferwerda schreef in zijn artikel dat de sterkte van de vloot, nu men de sterkte van Gooszen had losgelaten, in de lucht hing.[41] De sterkte om een aanval op Java te pareren, was financieel niet meer haalbaar, maar bescherming van de neutraliteit nog wel:

> Het is daarom beter om niet meer te spreken van een "kern" van onderzeeboten, al zullen de onderzeeboten in een later stadium van den krijg, b.v. indien de vijand zich toch nog tegen Java richt, een soortgelijke rol krijgen te vervullen als door de commissie Gooszen bij hare beschouwingen over den rechtstrekse aanval heeft gegeven.[42]

Kortom, tegen schendingen van de neutraliteit was de onderzeeboot minder geschikt, maar als de situatie daarna escaleerde tot een aanval op Java dan werd deze de kern van de vloot.

Achteraf bezien school hierin het gevaar dat, wanneer men de vijandelijke bedoeling onderschatte, men kans liep dat de toch al te kleine kern tegen een invasie door conflicten in de buitengewesten werd ver-



neerboot Flores met een Van Berkel WA watervliegtuig op het achterdek en met de onderzeeboot K II langszij, de kanonneerboot Soemba met de onderzeeboot K VII langszij, het pantserschip De Zeven Provinciën met de onderzeeboot K VIII langszij en de kruiser Java met de onderzeeboot K IX langszij. (KITLV signatuur 42564)

spreid en uitgedund. Deze spagaat tussen neutraliteit en beslissingsslag zou blijvend blijken te zijn.

Hoe stond het met de verkenning voor de onderzeeboten? Ferwerda betoogde, in lijn met Gooszen, dat vliegtuigen nog te veel tekortkomingen hadden. Het waren hulpwapens, zeker voor verkenning. Kruisers en torpedobootjagers bleven daarom noodzakelijk als verkenners voor de onderzeeboten. Ze konden tevens onderzeebootbestrijding belemmeren, waardoor de eigen onderzeeboten zich sneller konden verplaatsen.

Behalve in het specialistische *Marineblad* legde Ferwerda de toenmalige opvattingen in *Het Indische boek der zee* uit aan een breed publiek en ook hierin liet hij er geen twijfel over bestaan dat de torpedobootjagers en kruisers slechts hulpwapens waren om de onderzeeboten te doen slagen. Nu het moeilijk was om grote invasies te weerstaan, waren onderzeeboten in ieder geval geschikt om kleinere invasies af te slaan, bijvoorbeeld tegen de oliehavens, aangezien daar vaak ook 'enkele transportschepen' bij waren betrokken.[43] De logica hierachter was dus dat, al was de onderzeebootsterkte te gering tegen een groot aantal transportschepen, de marine in ieder geval kleinere aantallen kon aanpakken.

Omdat concentratie noodzakelijk was, adviseerde Ferwerda in het *Marineblad* (conform de ideeën uit de Eerste Wereldoorlog) de vloot samen te voegen tot 'machtskernen', door hem ook wel 'eskadertjes' genoemd. Een eskadertje moest bestaan uit 1 kruiser, 4 torpedobootjagers en 4 onderzeeboten. Zo'n machtskern was zowel geschikt tegen invasies als voor neutraliteitsacties, maar bestond niet uit homogeen materieel. Ferwerda zag dit in, want hij benadrukte dat de onderzeeboten en jagers binnen het eskadertje in hun eigen tactische eenheden, divisies, waren georganiseerd. Hun tactieken waren gebaseerd op de eigen divisie. De Nederlandse divisietactieken, schreef hij, waren het resultaat van eigen oefeningen, waarin ook de oorlogservaring van andere marines was verwerkt.[44]

Hiermee krijgt men inzicht hoe men zich zo'n eskadertje voorstelde: samengesteld uit zelfstandige divisies die een gemeenschappelijk doel nastreefden onder operationele leiding van de eskadercommandant op zijn kruiser. De implicatie hiervan was dat de eskadercommandant wel de oefeningen ontwierp, maar niet meer zoals voorheen de tactiek. Inderdaad verschenen er kort daarna allerlei tactische stafvoorschriften.

Men kan zich een eskader in actie voorstellen als verkenning door de torpedobootjagers en door de kruiser, ver voor de onderzeebootdivisie uit. Verspreid verkennen bood de meeste kans op succes en door snel te concentreren konden de oppervlakteschepen schendingen van de neutraliteit veelal zelf afhandelen. Was de vijand te sterk, dan kon de verkenning zich terug trekken op de rest van het eskader, de onderzeeboten. Bij goed beschermde transportschepen haastte de onderzeebootdivisie zich op grond van de verkenningsberichten naar een onderscheppingpositie. De torpedobootjagers en de kruiser moesten dan voeling met de vijand houden tot zij de onderzeebootlinie bereikten. Daar konden zij de onderzeebootaanval steunen.

Gezien de uitgebreidheid van archipel achtte Ferwerda minimaal twee eskadertjes noodzakelijk. Meer zal hem politiek niet haalbaar hebben geleken. Wel moest hierbij een 'reserve' komen van 50 procent oppervlakteschepen en 100 procent onderzeeboten – men zal zich herinneren dat de commissie-Gooszen grote reserves noodzakelijk achtte ter compensatie van schepen in onderhoud en reparatie. Bij elkaar ging het voor Indië dus om 3 kruisers, 12 torpedobootjagers (in 3 divisies) en 16 onderzeeboten (in 4 divisies).

Ferwerda ging daarnaast uitvoerig in op de defensiebehoefte voor Nederland zelf en begrootte hoeveel de totale Koninklijke Marine kostte tot het jaar 1952. Dat jaar moest de totale vloot bestaan uit 4(!) kruisers, 12 torpedobootjagers en 24 onderzeeboten, waarvan 8 in Nederland.[45] Aangezien die laatste als extra reserve voor Indië bleven fungeren, advi-

seerde hij om voor Nederland voortaan dezelfde boten te bouwen als voor Indië.

5.9 Anderhalf maal meer onderzeeboten tijdens de Grondslagen: het plan-Deckers

Zojuist is gezegd dat de Grondslagen de marine op de al bestaande sterkte bevroren. Wat was die sterkte? Gooszens geplande oppervlaktevloot werd gereduceerd tot slechts 8 torpedobootjagers (een derde) en 2 kruisers (de helft). Wel kon de inmiddels half voltooide vervanging van de oude torpedobootjagers door de nieuwe *Admiraal*-klasse worden voortgezet. Bij de onderzeedienst was het niet minder erg, want van Gooszens 36 boten bleven er 12 over. Want al mochten er toen 13 *K*-boten zijn gebouwd, de kleine *K I* was al jaren eerder van de sterkte afgevoerd.

Hoe kwam, binnen de Grondslagen, de uitbreiding door het zogeheten plan-Deckers tot stand? Om te beginnen dankzij de halsstarrigheid van koningin Wilhelmina. Minister van Koloniën Koningsberger en zijn collega Lambooy van Defensie schaarden zich spoedig achter de Grondslagen. Koningsberger betoogde dat die de meeste status kregen wanneer ze als Koninklijke Aanwijzing aan het KNIL en de marine werden opgelegd. Hiermee betrok hij koningin Wilhelmina in het spel, fervent voorstander van de Vlootwet.[46] Zij weigerde om haar Aanwijzing goed te keuren.

De koningin wenste de Grondslagen uit te breiden met de bepaling dat de vlootsterkte voortsproot uit financiële en personele redenen, maar op termijn onvoldoende was. Dit 'onvoldoende' was voor de regering politiek onaanvaardbaar. In het buitenland kon men gaan denken dat de regering de defensie als ontoereikend beschouwde en in het binnenland konden degenen die meenden dat deze defensie nutteloze moeite was zich gesterkt weten.[47] Het kabinet wist de vorstin over te halen met een concessie. Hoewel de Grondslagen geen plafond voor de vlootsterkte kenden, kenden zij ook geen stevige bodem. Die werd nu keihard: de vlootsterkte werd voorafgegaan door het woordje 'tenminste', in plaats van de eerdere bodemloze formulering 'als regel [...] ten minste'.[48]

De Grondslagen mochten nu koninklijk zijn opgelegd, ze moesten door leger en vloot nog worden uitgewerkt. Bij de marine viel die taak toe aan de opvolger van Gooszen als commandant Zeemacht Nederlands-Indië, H. ten Broecke Hoekstra. Uitwerken was voor hem campagne voeren voor extra materieel in de geest van het 'voorwerk' dat Ferwerda

en Helfrich hiervoor hadden verricht. De vloot in Indië bezat geen reservematerieel. Zich beroepend op een ongedeelde vloot – wat wil zeggen dat de schepen voor groot onderhoud naar Nederland moesten –, wilde hij de vloot in Indië uitbreiden met een reserve van 2 kruisers, 11 onderzeeboten en 4 torpedobootjagers.[49] Vrijwel een verdubbeling van de Indische vloot, uitgezonderd de torpedobootjagers!

Dit plan ging veel verder dan de reductie van 1919 ongedaan maken en was een forse sprong in de richting van de verworpen vlootwet. Het kabinet dat de Grondslagen had opgesteld ging het economisch voor de wind. De in 1923 uit protest tegen die wet afgetreden minister van financiën De Geer was drie jaar later weergekeerd als een premier, die tevens zijn oude ministerpost bekleedde en begrotingsoverschotten wist te creëren. Ook Indië stond er inmiddels financieel veel beter voor.

Maar Ten Broecke Hoekstra had erg hoog ingezet. De gouverneur-generaal en zijn adviesorgaan, de Raad van Indië, vonden de uitbreiding te ver gaan.[50] Dat wil zeggen te kostbaar. Het vlootplan werd ernstig gekortwiekt door de minister van Defensie van het volgende kabinet, L.N. Deckers.[51]

Deze minister verbond zijn naam aan het nieuwe plan, dat in 1930 werd goedgekeurd. Het was op het nippertje: de mondiale economische depressie die tot ongenadige bezuinigingen zou leiden, begon zich al te manifesteren. Het 'plan-Deckers' vergrootte de gewenste sterkte van de Indische vloot tot 3 kruisers, 1 en later zelfs 2 torpedokruisers, 12 torpedobootjagers en 18 onderzeeboten. Het aantal vliegboten groeide evenredig tot 60.

Toch nog een vijftig procent grotere asymmetrische aanvalsvloot als vóór de Grondslagen! Overigens was het weinig meer dan het totaal van 15 à 16 onderzeeboten en 3 kruisers dat in het laatste oorlogsjaar (1918) was goedgekeurd en het jaar daarop was teruggesneden tot 12 boten en 2 kruisers. Maar ook die 18 Indische onderzeeboten waren heel wat minder dan de 32 van Gooszen.

Als er veel waarschuwingstijd was en geen ernstige dreiging in het Atlantisch gebied, dan konden de 8 boten in Nederland waarin het plan-Deckers voorzag, Indië versterken en het totaal daar op 26 brengen. Doordat de oudste boten uit de vaart werden genomen en de grotere oppervlakteschepen – helaas – meer prioriteit kregen, werden die 18 zelfs later nooit gehaald.

5.10 Evaluatie: de onderzeebootstrategie van de Grondslagen en van het plan-Deckers

Door te weinig vlootexpansie bleef er continuïteit van militair beleid met de wereldoorlog, waarin de politiek van neutraliteitshandhaving een tussenfase naar een eventuele oorlog betekende. Het probleem na het verwerpen van de Vlootwet eind 1923 was dat men de doelstelling om het grootste gevaar te bestrijden, een invasie van Java, niet opgaf, maar betwijfelde of deze voldoende uitvoerbaar was. Het gevolg was dat de doelstelling verder verwaterde door het ervoor gebouwde materieel gedeeltelijk 'voortijdig' te gebruiken in de tussenfase van neutraliteitshandhaving om ten minste déze doelstelling wat beter te vervullen.

Het dilemma van eskadercommandant Bauduin in de wereldoorlog dat het handhaven van de neutraliteit met zijn te kleine eskader concentratie en gereedheid tegen een invasievloot uitsloot – en dat hij en zijn superieuren oplosten door een invasie prioriteit te geven – werd hierdoor opnieuw realiteit (3.8). Maar een behoorlijke keuze werd niet gemaakt, zeker niet tijdens de Grondslagen van 1927.

De enige reden om deze Grondslagen af te kondigen was dat het gerucht tussen KNIL en Koninklijke Marine uit de hand begon te lopen. Doordat ze als een militaire strategie waren geformuleerd, brachten ze gewenste stabiliteit tussen leger en marine. Ze bevroren de vloot aanvankelijk op de bestaande sterkte, de in 1919 voorziene, die zijn voltooiing naderde. De vervanging van de pantserschepen door onderzeeboten als kern van de vloot was een feit. Maar ook de 12 Indische onderzeeboten konden op geen enkele manier voldoende risico afdwingen om een zeemacht als de Japanse van een aanval te laten afzien. De gedachte van sommige jonge officieren dat enkele kruisers een soort risicostrategie konden afdwingen, zal weinig indruk gemaakt hebben op de oudere generatie, maar bleef bestaan.

Wat voorlopig overbleef was, nog sterker dan bij het plan van Gooszen, geen risicostrategie, maar simpele buitenlandse afschrikking. De vraag of Groot-Brittannië en Amerika te hulp zouden komen in de jaren 1920 is al bij dat plan behandeld (4.13). Iets anders is de vraag in hoeverre deze kleinere vloot de doelstelling achter het plan van Gooszen nog kon vervullen. Wat was de werkelijke gevechtskracht van de onderzeebootvloot tegen een invasie?

Ten eerste zouden alle onderzeeboten gereserveerd moeten worden voor de hoofdaanval. Dan nog haalde men hooguit tweederde van het door Gooszen benodigde aantal en vermoedelijk veel minder. Om deze aanval te doen slagen, hing af van voldoende verkenning. Met minder dan de helft van het volgens Gooszen hiervoor noodzakelijk aantal sche-

pen, konden alleen moderne vliegboten de geslagen gaten vullen. Dat was waarschijnlijk haalbaar als die niet elders of voor andere taken werden ingezet. Er waren er 43 gepland.

Zonder te veel te willen vooruitlopen op beide komende hoofdstukken kan worden gezegd dat ten tijde van de invoering van de Grondslagen 12 tot 20 inzetbare onderzeeboten nodig waren, 3 tot 5 divisies, om één grote invasievloot van pakweg 40 transportschepen grondig 'af te handelen'. Een twaalftal Indische onderzeeboten moet daartoe niet in staat worden geacht, aangezien lang niet alle inzetbaar hoefden te zijn: enkele boten konden zich in reparatie of onderhoud bevinden, nog ongerekend dat sommige door oorlogshandelingen verloren konden zijn gegaan of voor andere taken konden worden ingezet.

Het vlootplan van Deckers uit 1930 herstelde de ruwweg de in 1918 parlementair goedgekeurde vlootsterkte. Deze sterkte torende lang niet zo hoog boven de bestaande uit als die van Gooszen en zonk in het niet bij de in de Grote Oorlog geplande wolkenkrabbers, maar was toch anderhalf maal zo hoog als die van 1919. Ook de 18 onderzeeboten van Deckers zouden Japan niet afschrikken. Maar hun werkelijke gevechtskracht kon veel sterker zijn dan dit aantal deed vermoeden. Als ze niet voortijdig werden ingezet, zouden er ondanks mogelijke uitval door reparaties voldoende over blijven voor een krachtige hoofdaanval. Zelfs bij Gooszen telde die niet meer dan 18 boten.

Belangrijker was dat de vrij statische onderzeeboottactiek snel veranderde in iets veel beters, de roedel-divisietactiek. Deze gaf de onderzeedienst uitzonderlijke gevechtskracht. Een grote, goed beschermde transportvloot kon rond 1935 zeer effectief worden aangevallen met iets van 8 boten. In beginsel was het dan mogelijk om met 18 boten zelfs in het ernstige geval van twee transportvloten te voorzien. Zeker als men bedenkt dat ze konden worden vermeerderd met de 8 onderzeeboten in Nederland, aangezien die mede waren bedoeld als reserve voor Indië.

Met het plan-Deckers kon dankzij de nieuwe tactiek de kerntaak van het vlootplan van Gooszen naar alle waarschijnlijkheid alsnog worden uitgevoerd. In wezen was het verwerpen van de vlootwet grotendeels ongedaan gemaakt! Hiervoor moest wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- Nog iets meer dan bij Gooszen moesten de onderzeeboten en de luchtverkenning zich beperken tot de hoofdtaak, het grootste gevaar.
- De oorlogstaak moest daarom beter worden ontkoppeld van de tussenfase, handhaving van de neutraliteit. Dit was in 1914-1915 redelijk gelukt.
- De onderzeeboot moest kern van de vloot blijven.

- Het tekort aan zeeverkenning moest worden opgevangen door luchtverkenning. Dit moet mogelijk zijn geweest voor de 60 door Deckers geplande vliegboten; bovendien werden de bestaande later vervangen door hypermoderne.
- De kruisers en torpedobootjagers waren dan voor een deel zelfs vrij om zich in plaats van verkenning te richten op neutraliteitsschendingen. Dit viel goed te verenigen met de ideeën van Ferwerda en Helfrich dat deze schepen daarin de hoofdrol toeviel en onderzeeboten tegen die invasies.
- Ten slotte moesten de 6 extra onderzeeboten daadwerkelijk worden gebouwd, net als de 4 extra torpedobootjagers voor verkenning en secundaire taken.

Deze voorwaarden waren in beginsel uitvoerbaar. Dankzij vervolmaking van de tactiek tegen een invasie stond de onderzeedienst qua 'werkelijke gevechtskracht' op eenzame hoogte en kon zijn hoofdtaak wellicht even goed vervullen als drie maal meer buitenlandse boten. Deze boude bewering kan slechts afdoende worden aangetoond door uitvoerig in te gaan op de tactische – en op de daarmee samenhangende technologische – vooruitgang. De twee komende hoofdstukken zijn hieraan gewijd. Daarna wordt het verhaal hervat, waarbij de vraag aan de orde komt waardoor de marine desondanks niet aan deze voorwaarden voldeed.

Figuur 5.3 *Het symbool van het Nederlands imperialisme, generaal Joannes Benedictus van Heutsz (1851-1924), ten voeten uit. Vooral door en onder hem werd de vestiging van het koloniaal gezag in Nederlands-Indië afgerond. Al begin 1906, toen hij gouverneur-generaal was, bepleitte hij onderzeeboten om de kolonie te verdedigen. Aanvankelijk tevergeefs en pas rond 1930 waren er voldoende ter vervanging van de eerdere kern van pantserschepen. (KITLV signatuur 7235)*

Hoofdstuk 6

Van strategie naar onderzeeboottactiek (1): het ontwikkelen van de hinderlaag-divisietactiek

Aangezien onderzeeboten haar strategische slagkracht vormden, wilde de Koninklijke Marine ze niet afzonderlijk laten strijden, maar in een tactisch verband. Dat reageert effectiever op verkenning en staat groepsaanvallen toe: essentieel om de Japanse invasievloot tegen Java te verslaan. Op zee bestaan tactische verbanden al millennia, maar onder water verhinderden ze de slechte communicatie en lage vaart van onderzeeboten.

Een strategie faalt als die tactisch onuitvoerbaar is. De vraag of deze hindernissen werden overwonnen, valt alleen te beantwoorden door af te dalen van het strategische niveau naar het tactische. Er wordt diep op de Nederlandse onderzeeboottactiek ingegaan, niet alleen om te laten zien waarom deze effectiever was dan elke andere, maar ook waarom deze uitvoerbaar was. Technologische vernieuwing speelde hierin een grote rol.

Diep ingaan op de tactiek weerlegt ook het wijdverbreide idee dat deze was bestemd voor steun aan een kruiser die achtervolgers over een onderzeebootlinie moest lokken.

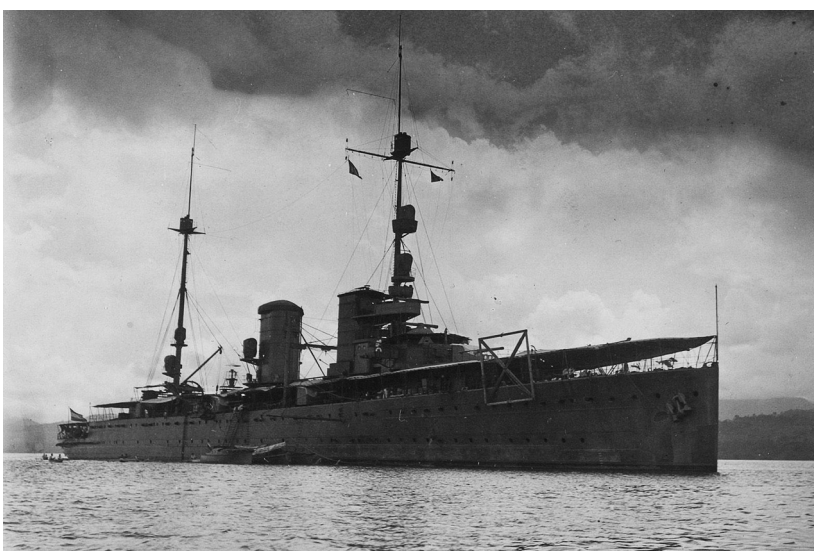
6.1 Technologische symbiose: Germaniawerft en Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw

De technologische samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse marines die in en na de Eerste Wereldoorlog vorm kreeg, zal het overnemen van Duitse ideeën over de oorlogsvoering ter zee hebben vergemakkelijkt en gestimuleerd (4.5). Wat hield deze technologische samenwerking in?

Voor de slagschepen die Rambonnet wilde laten bouwen was de Krupp Germaniawerft te Kiel verreweg de grootste kanshebber. Al gingen ze niet door, het contact bleef bestaan en in 1915 werden de beide kruisers *Java* en *Sumatra* op grond van Nederlandse stafeisen door deze werf ontworpen.[1] Deze complexe schepen werden in Nederland gebouwd, maar wel met intensieve technologische ondersteuning door de Duitsers. De Germaniawerft was een van de leidende Duitse onderzeebootwerven en ook de bouw van onderzeeboten in Nederland was gedu-

rende de Eerste Wereldoorlog afhankelijk van Duitse technologie. Zelfs daarvoor was dat al zo.[2]

Na de oorlog werd deze afhankelijkheid wederzijds. Het Vredesverdrag van Versailles wilde de Duitse wapenindustrie ontmantelen. Een luchtmacht en onderzeeboten werden zelfs geheel verboden. De Duitsers probeerden hun technologie te doen overleven in buitenlandse bedrijven. Hun belangrijkste fabriek van jachtvliegtuigen, genoemd naar de oprichter Fokker, verhuisde naar diens geboorteland Nederland. In juli 1922 creëerde Siemens & Halske samen met de Koninklijke Marine binnen de firma Hazemeyer de N.V. Hazemeyer's Fabriek van Signaalapparaten, waarbij de ontwikkeling van de richtapparatuur voor de *Java* en *Sumatra* een zeer grote rol speelde. De Germaniawerft bleef bij de bouw van deze kruisers betrokken tot ze halverwege de jaren 1920 waren voltooid.



Figuur 6.1 *Hr. Ms. Java in april 1926, vermoedelijk voor Ambon. Het voorste kanon staat verscholen onder het tentzeil tegen de tropenzon. Het grote vierkant met een kruis erin naast dit verscholen kanon is het geraamte van een schietschijf. Uiterlijk deed deze door de Duitse Krupp Germaniawerft ontworpen en met hulp van deze werf bij De Schelde in Vlissingen gebouwde lichte kruiser sterk denken aan de (veel sterkere) Duitse slagkruisers. (KITLV signatuur 52642)*

Eveneens in juli 1922 richtte Germania samen met twee andere Duitse werven het Ingenieurs Kantoor voor Scheepsbouw op, oftewel het IvS, hoewel ook de telegrafische afkorting Inkavos bekendheid verwierf.

Hoewel in Nederland werkzaam, kon dit kantoor pas in 1925 een pand te Den Haag betrekken. In de tussentijd was het geleid vanaf de Germaniawerft. In de leiding van het IvS zaten kopstukken van de werf, waaronder de technisch directeur. Deze was niemand minder dan de bekendste onderzeebootconstructeur uit de wereldoorlog, Hans Techel.[3] Op de achtergrond bevond zich steeds de *Reichsmarine*, de opvolger van de *Kaiserliche Marine*.[4]

Nederlandse onderzeeboten uit de jaren 1920

De door hoofdingenieur J.J. van der Struijff voor Indië ontworpen *K XI, K XII* en *K XIII* bezaten al onmiskenbaar Duitse invloeden, zoals een dubbele romp. On-Duits was hun wonderlijke mengsel van 2 grote lanceerbuizen (voor torpedo's van 53 cm dikte) en 4 kleine lanceerbuizen (voor torpedo's van 45 cm). Om de buizen te laden en te herladen waren er in totaal 12 torpedo's aan boord. Aangezien de boten al in 1921 op stapel werden gezet, waren ze net te vroeg ontworpen om te voldoen aan alle eisen die de commissie-Gooszen aan nieuwe *Koloniënboten* stelde, te weten 800 ton boven water en 6 lanceerbuizen voor 18 grote torpedo's. Maar hun snelheid van 15 knopen 'lang vol te houden', wat 17 knopen maximaal betekende, hun duikdiepte van 60 meter en hun kanon van 8,8 cm voldeden daaraan al wel.[5] Van der Struijffs laatste ontwerp, de uitstekende *K XIV*-klasse, overtrof die eisen zelfs gedeeltelijk, met als grote uitzondering de voorraad van slechts 14 torpedo's.

Wat betreft de primair voor Nederland bestemde onderzeeboten bezaten zijn *O 9* t/m *O 11* eveneens kleine en grote torpedobuizen. Maar doordat ze pas in 1922-1923 op stapel werden gezet, weerspiegelden ze geheel de visie van de commissie-Gooszen op zulke boten.[6] Hoe kleiner de boot, hoe steiler die bij een dieptebomaanval kon wegduiken in de ondiepe Noordzee zonder aan de grond te lopen, en met het oog daarop had de commissie de grootte bij ongeveer 500 ton gelegd. Dat was nog voldoende voor de verdere door haar gewenste eigenschappen: 12 knopen boven water èn als reserve dienen voor Indië. De *O 9*-klasse was dus kleiner en veel langzamer dan de *K*-boten. Dat nam niet weg dat het vaarbereik van deze klasse in vergelijking met de eerdere 'Noordzeeboten' was verveelvoudigd, namelijk tot de 3.500 zeemijlen boven water die de toenmalige Indische boten typeerden.

Spoedig werd het de *Reichsmarine* duidelijk dat de onderzeebootbouw in Nederland te klein bleef om het ingenieurskantoor te doen overleven. Behalve met subsidies om de moeilijke jaren door te komen, steunde deze marine het IvS door in Rotterdam twee boten van het type *UB III* te laten bouwen voor Turkije. De *Reichsmarine* wilde midden jaren 1920

weten of dit begin 1916 ontwikkelde Duitse type in moderne vorm geschikt was voor massaproductie in oorlogstijd.

De kort na dit type gebouwde, door Van der Struijff ontworpen, *O 12* t/m *O 15* vertonen bepaalde overeenkomsten met die boten, al waren hun diesels vergroot ten koste van de elektromotoren. Ongetwijfeld met oog op meer verkenningscapaciteit boven water – 16 knopen vaart en vergroting van de actieradius naar 3.500 zeemijl –, want ook zij waren bedoeld als reserve voor Indië. Voor de Noordzee was de Duitse voorkeur voor meer onderwatervaart wellicht gewenster. Alle torpedobuizen waren nu van groot kaliber. Vanwege dit en hun veel sterkere diesels waren de boten wat groter dan eerdere *O*-boten, maar toch bleken ze onstabiel. Dit werd goeddeels verholpen door het verbreden van de tanks waarmee ze doken aan weerzijden van de drukbestendige romp.[7] Ze waren de laatste primair voor Nederland ontworpen onderzeeboten tot de Tweede Wereldoorlog.

De Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux

Van de Germaniawerft kan worden gezegd dat de Nederlandse connectie haar moeilijke tijden hielp te doorstaan. In de Tweede Wereldoorlog was zij jarenlang de leidende onderzeebootwerf. Behalve de Koninklijke Marine plukte ook anderen de vruchten van de Duitse onderzeebootbouw. In 1920 werkten meer dan 800 Duitse technici in Japan aan onderzeeboten. Maar daar leerde men snel en in 1928 waren allen weer terug in hun *Vaterland*.[8] Eind 1934 en begin 1935 keerden ook veel ingenieurs van het IvS daar naar terug. Hitler liet openlijk onderzeeboten bouwen.[9] Zijn nu zelfbewuste *Reichsmarine*, in 1935 omineus omgedoopt in *Kriegsmarine*, betreurde het dat het IvS niet geheel onder Duitse controle stond, waarop het kantoor dat jaar nevenvestigingen opende in Duitsland!

Tijdens deze leegloop richtten datzelfde jaar vier Nederlandse bij de marinebouw betrokken werven de Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux op, kortweg Nevesbu genoemd, dat introk bij het IvS op de Kneuterdijk 8 te Den Haag, waar nu ruimte over was. De band bleef natuurlijk innig. Een van de werven, Wilton-Feijenoord, had bijvoorbeeld vier belangrijke Duitse ingenieurs dienst, waarvan één, Gemberg, aan het hoofd stond van de tekenafdeling van de Nederlandse onderzeeboten!

Over de ontwerpen van onderzeeboten uit deze latere periode is veel gepubliceerd, al verdient de wisselwerking met Duitsland nader onderzoek. De ontwerpen van de toenmalige Nederlandse kruisers vertonen vele overeenkomsten met Duitse – de plannen voor de in 1933 op stapel gezette *De Ruyter* waren in samenwerking met het IvS gemaakt – en ook de latere slagkruisers stonden onder Duitse invloed. De Britse invloed beperkte zich slechts tot torpedobootjagers en, enigszins, torpedokruisers.

6.2 Deels geslaagde Duitsers tactische experimenten met onderzeeboten, 1914-1916

Gedurende de wereldoorlog ging de Koninklijke Marine ging zich als 'underdog' tegen Japan steeds meer identificeren met een andere maritieme 'underdog' de Duitse, en wilde leren van diens oorlogservaringen. Zoals gezegd kreeg eind 1919 de Nederlandse marineattaché te Berlijn deze ervaringen tot de kleinste details in handen (4.5).[10] Het is daarom onnodig om precies na te gaan wat de Koninklijke Marine wist, waarschijnlijk bijna alles, van de inzet van de Duitse onderzeeboten. Hoe werden ze tactisch ingezet?

Toen de Eerste Wereldoorlog begin augustus 1914 uitbrak, bezat de *Kaiserliche Marine* 28 *U-Boote*. Waarom waren die gebouwd? Vele Duitsers verwachtten dat de Britse slagvloot naar hun vlootbases in de Bocht van Helgoland zou opstomen om daar de beslissingsslag te forceren (2.15). Midden in de nauwe toegang van deze bocht ligt het rotseiland Helgoland. Geholpen door waddeneilanden, ondiepten en mijnenvelden, konden de *U-Boote* deze toegang grotendeels versperren door bijvoorbeeld twee linies te formeren.[11] Eén linie strekte zich dan vanaf het eiland uit in zuidelijke richting, de tweede in noordoostelijke richting. Als de Britse slagvloot passeerde moesten ze die met torpedo's 'uitdunnen'.

Al de eerste dagen van de oorlog probeerde de Duitse marineleiding de statische onderzeebootlinies in beweging te krijgen door ze om te vormen tot tactische verbanden. Ondersteund door 2 kruisers begonnen 10 onderzeeboten, verdeeld in 3 kleine verkenningslinies, een stuk van de Noordzee actief uit te kammen. Terwijl 2 onderzeeboten per radio berichtten dat zij vijandelijke schepen in zicht kregen, gingen 2 andere, die niet tot een radiomelding in staat waren, verloren bij een aanval op de Britse vloot. Dit laatste vernam de Duitse marine pas na de oorlog. Pas toen begreep zij dat liefst 40 procent van de boten de vijand had gevonden, waarvan de helft tot aanval kwam.[12] Dit bewijs dat goede linies behoorlijke aanvalskansen boden kwam daardoor te laat.

De *Kaiserliche Marine* had tot dan slechts begrepen dat ook twee nieuwe pogingen in de herfst van 1914 faalden. Maar dit falen lag aan het slechte najaarsweer en aan dat toen onderzeebootlinies de vijand in weerwil hiervan ontdekten, zij niet konden aanvallen. De onderzeeboten lagen veel te ver van elkaar. Er waren simpelweg te weinig beschikbaar.[13] De tactische verbanden kregen door dat alles geen eerlijke kans.

Aangezien de Britse slagvloot – aangespoord door die Duitse onderzeebootaanval in de eerste dagen van de oorlog! – tot de voorgenomen blokkade op grote afstand overging, kregen de Duitse onderzeeboten spoedig andere taken.[14] Ze bleken zeer succesvol in aanvallen op oudere oorlogsschepen en hoewel ze waren ontworpen voor de kustver-

dediging, bleek hun bereik onverwacht groot. Het hoofd van de onderzeedienst, *Korvettenkapitän* Hermann Bauer, concludeerde dat ze daarom ook de Britse zeehandel konden aanvallen. Hij stelde dat al in oktober 1914 voor, maar zijn idee werd afgewezen, deels uit vrees om neutrale landen als de Verenigde Staten tot vijanden te maken. Een gevaar dat de Fransen dertig jaar eerder al voorzagen in hun discussies over een onbeperkte torpedobootoorlog door de *Jeune École* (2.3).

Bauer kon zijn idee maar beperkt in de praktijk brengen. Een schip mocht alleen zonder waarschuwing worden getorpedeerd als vrijwel vast stond dat het Brits was en niet neutraal. Desondanks gingen daarbij Amerikaanse levens verloren, waarna de onderzeeboten vaak boven water ageerden in een soort kaperoorlog. De neutrale landen konden zo de handel op Groot-Brittannië voortzetten. Het jaar 1915 en het begin van 1916 gingen 'verloren' door dergelijke *rules of engagement*.

'Verloren', dat was in de optiek van de Duitse marineleiding die beslissende slagen wilde toebrengen, of het nu tegen de Britse slagvloot ging of tegen de zeehandel. Op zichzelf was deze handelsoorlog met onderzeeboten succesvol, maar niet genoeg om Engeland op de knieën te dwingen. De Duitse marineleiding achtte alleen de onbeperkte duikbootoorlog doorslaggevend: een onbelemmerde blokkade van Engeland in plaats van een kaperoorlog. De 'falende' handelsoorlog werd daarop verminderd ten gunste van de strijd tegen oorlogsschepen. Geen goede keuze, want zelfs vechten volgens de regels bezorgde de Britse handel dan wel geen dodelijke, maar toch zware verwondingen.[15]

Wel leidde de hernieuwde focus op de vijandelijke slagvloot tot voortschrijdend tactisch inzicht. In de lente van 1916 besloot admiraal Scheer nog eens te proberen om met onderzeeboten het Britse overwicht in slagschepen te reduceren. De gehele Duitse slagvloot moest hetzelfde proberen en wel door de voorhoede van de Britse slagvloot met een verrassende aanval te vernietigen. Hierna wilde Scheer huiswaarts varen voordat de gehele Britse slagvloot ter plaatse was. Onderwijl moesten de onderzeeboten die vloot wat uitdunnen.

Scheer hoopte de voordelen van het onderzeebootdefensief vlak bij de kust verder in zee te kunnen brengen. Dat was makkelijker gedacht dan gedaan. De Duitse slagvloot voer veel later uit dan gepland. Toen dat gebeurde, vingen veel onderzeeboten het radiobericht hiervan niet tijdig op, deels omdat een goede ontvangst soms het dagenlang herhalen van uitzendingen vereiste. Bovendien was, vanwege de als mislukt geïnterpreteerde pogingen uit 1914 om tot een varende linie te komen, elke onderzeeboot ingedeeld in een eigen sector. Dit werkte uiterst belemmerend op het bereiken van een goede aanvalspositie.[16] Alleen het Britse slagschip *Marlborough* werd door de *U-46* getorpedeerd, maar niet dodelijk. Dankzij kennis van de Duitse radiocodes arriveerde de

Britse slagvloot juist op tijd om de voorhoede te ontzetten. In deze Slag bij Jutland moest de Duitse vloot wijken.

De zeeslag kon Duitsland niet verlossen van de wurgende blokkade op afstand. Hoewel de Britse voorhoede zware verliezen had geleden en Scheer daarom in het openbaar van een zege sprak, schreef hij op 4 juli 1916 vertrouwelijk aan zijn keizer Wilhelm II dat de Britse slagvloot onverslaanbaar was, de risicotheorie niet werkte, de bouw van onderzeeboten de hoogste prioriteit verdiende en dat de aanval op de Britse handelsverbindingen zonder beperkende regels de enige manier was om de oorlog te winnen.

Te land zat Duitsland klem. Het drie dagen eerder losgebarsten Britse grondoffensief aan de Somme oefende extreme pressie uit en zolang de daarmee samenvallende, al een maand aan de gang zijnde, nog reusachtigere Russische offensieven bleven doorrollen, zweefde Duitsland boven de afgrond. Scheers voorstel werd uitgesteld, wederom uit angst neutrale landen in vijanden te veranderen, waarvan, naast uiteraard de Verenigde Staten, Nederland en Denemarken met name werden genoemd. Onder deze extreme omstandigheden betwijfelde de Duitse Legerleiding of ze nieuwe, zelfs vrij kleine, landfronten kon houden.[17]

Voor de tweede maal hielp het Veldleger Nederland buiten de oorlog houden (3.15). Daarbij zullen de Duitsers niet zo naïef zijn geweest te veronderstellen dat, wanneer Nederland zich tegen ze keerde, er geen hulp kon arriveren om het land tot een Frans-Brits bruggenhoofd te maken. Voor de Duitsers van 1940 vormde het bij voorbaat elimineren van dit laatste risico zelfs voldoende reden om Nederland te bezetten.[18] De Britse koopvaardijvloot werd dus voorlopig beschermd door een risicogedachte in de landstrijd!

Ondertussen probeerde Scheer een nieuwe, veelbelovende onderzeebboottactiek tegen Britse slagschepen uit. Geen versnippering meer over sectoren zoals bij Jutland. Opnieuw onderzeebootlinies, maar nu verder in zee en minder statisch dan in 1914. Op 19 augustus 1916 waren 17 onderzeeboten in 3 linies geposteerd, terwijl de Duitse vloot doelbewust de Noordzee opvoer. Eén van de boten moest de Britse slagvloot blijven schaduwen wanneer die uitvoer.

Voor het eerst in de geschiedenis slaagde men die dag erin om per radio onderzeebootlinies in beweging te brengen. Dat gebeurde door het hoofd van de onderzeedienst Hermann Bauer vanaf het slagschip *Prinzregent Luitpold* dat over krachtige radioapparatuur beschikte. Helaas werden de onbetrouwbare radiomeldingen door zeppelins over de positie van de Britse vloot aanvankelijk voor waardevoller aangezien dan de accurate die de schaduwende onderzeeboot *U-53* die dag voortdurend uitzond.[19] Ondanks deze ernstige handicap bereikten de eerste en de

derde linie goede aanvalsposities, waarbij liefst 7 van de 10 boten daadwerkelijk ten aanval konden komen. Zij zonden 2 moderne kruisers naar de zeebodem, lastige doelwitten.

Deze succesvolle tactische controle bood goede kansen tegen slagschepen als het tot een zeeslag zou zijn gekomen, maar die bleef uit.[20] Scheer meende dat dit uitdunnen onvoldoende zou zijn en uiteraard schonk de Britse blokkade op afstand weinig gelegenheid ertoe. De Duitse marinestaf concludeerde dat de zeestrijd op deze manier niet viel te beslissen.

6.3 1 februari 1917: tactische wijziging maakt onderzeeboot tot een beslissend wapen

In de herfst van 1916 was het ergste voorbij. Het Duitse leger kon zijn wonden gaan likken, maar voelde zich slechts sterk genoeg voor een defensieve strategie. Van de landstrijd viel weinig meer te verwachten, terwijl de herfst overging in de 'knolrapenwinter' van 1916-1917 waarin de gemiddelde Duitser vanwege de vijandelijke voedselblokkade op 1.200 calorieën per dag moest zien te overleven, ver onder het bestaansminimum.

Pogingen om te onderhandelen over vrede liepen spaak. Van Duitse zijde werden deze pogingen steeds krachtiger gestimuleerd door de wens van rijkskanselier Von Bethmann Hollweg en de Duitse diplomatie om via vrede de 'onbeperkte duikbootoorlog' te voorkomen. Kwam die er, dan was het in hun ogen gedaan met de neutraliteit van de Verenigde Staten. Maar zowel de Duitse legerleiding als politiek werden vanaf eind 1916 gedomineerd door de generaals Paul von Hindenburg en Erich Ludendorff. Zij waren voorstander van de 'totale oorlog' – die overigens al behoorlijk realiteit was – en kregen steeds meer oor voor de admiraals om de strijd succesvol te beëindigen.

Op 22 december droeg de chef van de Duitse marinestaf, admiraal Henning von Holzendorff, argumenten aan, die moesten leiden tot een politiek besluit over de onbeperkte duikbootoorlog. Van groot belang was de rol van de neutrale staten die een groot deel van de zeehandel met Engeland verzorgden. Volgens zijn berekeningen zou Engeland in vijf maanden door de knieën gaan. Meer dan een kwart van de benodigde Britse koopvaardij zou dan zijn vernietigd. Maar volgens hem zou het verlies twee maal zo hoog zijn, want de eveneens door zware verliezen geteisterde neutrale staten zouden de vaart op Engeland opgeven.[21]

Tegenargumenten telden voor Von Holzendorff niet. Eventuele Amerikaanse hulp zou te laat komen. Een mogelijke tactische aanpassing, konvooien, was praktisch niet haalbaar, anders waren die er allang geko-

men.[22] Dit was niet enkel loze praat. De Britse marineleiding geloofde inderdaad niet in konvooieren: als torpedobootjagers de konvooien gingen escorteren zou de Britse slagvloot er veel te weinig over houden en dan nog zouden er veel te weinig escorteschepen zijn, terwijl actief jagen op onderzeeboten effectiever zou zijn dan maar af te wachten of die een konvooi aanvielen.

Verder ontwaarden de Britse ogen in een konvooi op zichzelf allerlei onoverkomelijke bezwaren zoals tijdverlies bij het verzamelen, vaartverlies vanwege het traagste schip en aanvaringen bij zigzagkoersen.[23] Hierachter school de mentaliteit dat de heerschappij ter zee niet mocht leunen op het defensief, hoewel de in 1914 overleden Mahan voorstander van konvooien was geweest. Het was juist Corbett, die, zoals gezegd, de Britse maritieme strategie voor deze oorlog beïnvloedde, in een eerder tijdvak de afkeer tegen konvooien hielp versterken (2.25). Hij kwam niet eerder tot inkeer dan de Britse marine.

Von Holzendorff had succes.[24] Per 1 februari 1917 was zijn advies krijgspraktijk en spoedig leden de Britten ondraaglijke verliezen. De Duitsers hadden verklaard in grote gebieden schepen te zullen torpederen zonder waarschuwing en dat in zo'n geval een Brits schip doorgaans niet van een neutraal kon worden onderscheiden. Hoewel de commandanten dat moesten proberen, was het Duitse plan gebaseerd op de onmogelijkheid hiervan. Een escorteur viel beter te onderscheiden en zij stonden onder order om geen torpedo's ertegen te verspillen. Ook Nederlandse schepen gingen verloren, zelfs als ze met Duitse toestemming vertrokken, aangezien niet alle onderzeeboten hiervan op de hoogte waren vanwege de problematische radio-ontvangst.

De onderzeebootoorlog had na een maand tot een Amerikaanse oorlogsverklaring geleid. De Amerikaanse schout bij nacht Sims herinnerde zich hoe hij op 9 april door de bevelhebber van de Britse vloot, admiraal Jellicoe, werd ingelicht:

> 'Het lijkt erop dat de Duitsers de oorlog aan het winnen zijn', merkte ik op.
> 'Ze zullen winnen, tenzij we deze verliezen kunnen stoppen – en ze spoedig stoppen', antwoordde de admiraal.
> 'Is er geen oplossing voor het probleem?', vroeg ik.
> 'Absoluut geen voor zover we het nu kunnen overzien', verklaarde Jellicoe.[25]

En de verliezen gingen maar door. Na vijf maanden lag de door Von Holzendorff beoogde 3 miljoen ton inderdaad op de zeebodem. Maar Engeland klapte niet in elkaar. De neutrale bijdrage was tegen de Duitse verwachting in slechts met een vijfde verminderd.[26] Als een kat in het

nauw al rare sprongen maakt, waartoe was de gewonde Britse leeuw dan niet in staat? Deze vergreep zich rücksichtslos aan de neutrale tonnage. Engeland dwong neutrale staten om de gevarenzones te blijven gebruiken.

Aan de vooravond van de onbeperkte duikbootoorlog hadden de Duitsers tevergeefs geprobeerd Nederland ertoe over te halen om de vaart op Engeland te staken. Hun afgezant Johannes Kriege wees premier P.W.A. Cort van der Linden op: 'de onmogelijkheid om de neutrale scheepvaart in de spergebieden te ontzien, als onze gehele actie niet denkbeeldig wil blijven.'[27]

De Nederlandse koopvaardij ervoer spoedig dat de Duitse actie niet denkbeeldig bleef. De zeevaart raakte steeds meer verlamd, maar niet alleen door onderzeeboten. Nederlandse schepen in Britse havens werden al vanaf de eerste dag van de onbeperkte duikbootoorlog vastgehouden. Een Nederlands schip mocht pas vertrekken als er een gelijkwaardig voor in de plaats kwam voorzien van lading voor Engeland of Frankrijk.[28] Op zee werden neutrale koopvaarders geïnspecteerd en steeds vaker in beslag genomen. Deze roof ging net als de Britse verliezen maar door en spoedig was een groot deel van de Nederlandse koopvaardijvloot in Britse handen. Sinds 5 oktober 1917 was het vrijwel onmogelijk om nog op Nederlandse havens te varen en omvatte de zeeblokkade tegen Duitsland in feite ook Nederland.[29]

De situatie escaleerde toen op 20 maart 1918 de Amerikanen bekend maakten de Nederlandse handelsvloot in beslag te nemen. Dit kostte 90 schepen. De Fransen en Britten volgden een dag later, wat er nog eens 45 kostte.[30]

Vervolgens streden in Nederland gevoelens van vernedering en woede om de eerste plaats – schepenroof noemde veel kranten en koningin Wilhelmina het. Zij en de meerderheid van de ministerraad wensten de Amerikanen een ultimatum te stellen. Als Washington het verwierp, werd de strijd aan Duitse zijde vrijwel onvermijdelijk. Zoveel was wel duidelijk. Met name de ministers van Financiën M.W.F. Treub, Buitenlandse Zaken J. Loudon en Oorlog B.C. de Jonge wisten, gesteund door Cort van der Linden, met uiterste inspanning het ultimatum af te houden.[31] Zij voorkwamen dat Nederland in oorlog geraakte. Treub schreef:

> Toen echter eenmaal was uitgemaakt, dat, hoe ergerlijk de rechtsverkrachting ook zijn mocht, deze slechts gradueel erger was dan de andere inbreuken, welke men reeds meerdere malen van beide oorlogvoerende partijen had moeten dulden, was daarmede ook beslist, dat men wegens de onvermijdelijke en hoogst ernstige gevolgen, die er van waren te duchten, geen ultimatum mocht stel-

> len. Dat de Verenigde Staten, die uit oorlogsnoodzaak hadden gehandeld, ervoor zouden zijn geweken, was uitgesloten.[32]

Een verder voordeel van deze reddende knieval was dat veel Nederlandse reders en bemanningen in zekere zin buiten Nederland om konden blijven doorvaren, vooral vanuit Nederlands-Indië op de Verenigde Staten, als ze maar de door de Amerikanen en Britten geëiste goederen exporteerden. Desondanks wurgde de zeeblokkade de economie en voedselimport van de kolonie, waar tegen het eind van de oorlog grootschalige hongersnood nabij was.

De Nederlandse koopvaardij voer nu vooral voor de vijanden van Duitsland. In wezen was dit het einde van een zelfstandige Nederlandse politiek als neutrale staat. De Duitse marineleiding en Von Ludendorff zagen dit zeer goed in. Het kostte het Nederlandse kabinet de grootste moeite om hun reacties in neutrale banen te leiden.[33] Maar ook zij verlangden nu dat wanneer een Nederlands schip hun havens verliet een ander het verving.[34]

Het beschermen van de resterende Nederlandse koopvaardij door konvooivorming stuitte op keiharde Britse weerstand. Minister van Marine Rambonnet die als reactie op de schepenroof konvooibescherming toch wilde doorzetten, kreeg te weinig steun en trad medio 1918 af.[35] Dat de Britten en Amerikanen de neutralen het mes zo op de keel zouden zetten, was iets wat de Duitsers bij hun voorziene afname van scheepvaarttonnage onvoldoende hadden ingecalculeerd.

Maar tijdens deze politieke debatten in Nederland was de onderzeebootoorlog voor de Duitsers al lang verloren. Nu de nederlaag ze toegrijnsde, besloten de Britten eind april 1917 om konvooien toch een kans te geven. Bemoedigend was dat het al in januari van dat jaar begonnen konvooieren van Britse kolenschepen richting Frankrijk de verliezen drastisch beperkte. Ook op de oceaan bleek het Britse konvooistelsel vervolgens een zó groot succes, dat op 2 juli zelfs de bedenkingen van de Amerikanen tegen konvooieren werden overwonnen.[36]

In beginsel organiseerde het konvooistelsel handelsschepen in groepen onder bevel van de marine en beschermd door marineschepen. Dit plaatste de Duitsers voor twee problemen. Ten eerste werd de koopvaardij nu beschermd. Ten tweede werden de meeste onderzeeboten buiten spel gezet. Elke *U-Boot* opereerde binnen een bepaald klein vakje van een zeekaart. Individuele koopvaardijschepen voeren verspreid over zeer vele vakjes, maar een konvooi concentreerde ze in één.[37] Bovendien nam een konvooi relatief weinig ruimte in en viel daardoor niet zo gek veel gemakkelijker te ontdekken als één groot schip. De zee was leeg, heel leeg zelfs, want de Britten kenden de Duitse marinecodes en gaven bij gevaar de konvooien opdracht andere koersen te varen.

6.4 Bauers Rudeltaktik: een kans om de onderzeeboot alsnog de oorlog te laten beslissen

Toch staat het niet vast dat de onbeperkte duikbootoorlog bij voorbaat verloren was. Engeland werd pas gered door een tactische reactie die het in de loop van deze oorlog introduceerde, het transatlantische konvooi. Het antwoord op een konvooi, concentratie van de verdediging, was concentratie van de aanval.

Al in april 1917, een maand voordat konvooien definitief verschenen, stelde Bauer een nieuwe tactiek voor. Het was een doorontwikkeling van de beweeglijke linies die op 19 augustus 1916 succesvol de Britse vloot aanvielen. Onderzeeboten moesten worden verenigd in een wijd uitgespreide verkenningslinie onder bevel van één boot die verkenningsberichten doorgaf aan de rest. Vervolgens moesten zo veel mogelijk boten door het escorte breken en het konvooi aanvallen – in zo'n geval werd de concentratie van koopvaardijschepen een nadeel in plaats van een voordeel. Het deed denken aan een roedel wolven die gezamenlijk een prooi omsingelden en werd daarom (maar pas in de volgende wereldoorlog) *Rudeltaktik* genoemd en door de Britten *wolfpack tactic*.

Een essentieel onderdeel van Bauers idee was om elk 'roedel' op afstand te laten leiden door een grote onderzeeboot met krachtige radioapparatuur. Een zestal van deze boten bestond al.[38] Waarschijnlijk mede doordat Bauer slechts twee maanden later afscheid nam, werd zijn voorstel niet in de praktijk gebracht. Zijn opvolger probeerde het veel te laat, in mei 1918, maar zonder 'radioboot'. Wel wees hij één boot – de *U 103* – aan als leider. Dit experiment van zes boten ten westen van het Kanaal mislukte ten eerste door het slechte radiocontact en ten tweede doordat de boten ver uit elkaar lagen om elkaar te steunen. Victor Tarrant, expert op het gebied van Duitse onderzeebootstrategie, stelt daarom dat het slechts een concentratie betrof en nog geen *Rudel*.[39]

Liefst twintig konvooien in het operatiegebied passeerden ongehinderd! Toch gloorde één lichtpuntje: op 18 mei bracht de *U 94* een schip van een konvooi tot zinken, waarnaar ze door een andere onderzeeboot, de *U 55*, was geleid.[40] Op dit ene geval na had de latere *Grossadmiral* Karl Dönitz gelijk toen hij zei dat het destijds niet lukte om ook maar twee boten gemeenschappelijk te laten opereren.[41] Voor de handelsoorlog tenminste, want in de zeestrijd was het in augustus 1916 wel gelukt.

De Duitse marineleiding had slechts oog voor meer *Frontboote* (het aantal onderzeeboten in de strijdgebieden) en was vrijwel blind voor de meerwaarde van tactische vernieuwing. Desondanks was de overwinning eind december 1917 nabij: meer dan de helft – 5,8 miljoen – van de 10,7 miljoen voor de Britten beschikbare tonnage was sinds februari

tot zinken gebracht! Inclusief de nieuwbouw resteerde niet meer dan 6,4 miljoen ton, terwijl 4,8 miljoen het minimum was om alleen al de voedselaanvoer te garanderen.[42] Als de Duitsers dat jaar ruim een derde meer tonnage hadden kunnen vernietigen, hadden ze de overwinning in hun zak kunnen steken.

Tarrant stelt dat de *Rudeltaktik* de strijd in de tweede helft van 1917 had kunnen beslissen. Maar hij ziet over het hoofd, zo werpt H.O. Bussemaker tegen, hoe beperkt de radioverbindingen van onderzeeboten in die tijd waren. Hun zenders waren tientallen malen zwakker dan in de volgende wereldoorlog en vereisten moeizaam op te tuigen masten. De radio's aan boord konden slechts weinig golflengten aan en dan alleen nog door met de hand de spoelen te verwisselen wat veel tijd koste.[43]

Eén grote onderzeeboot per roedel met een krachtige zender kon de radiokwalen maar gedeeltelijk verhelpen. Desondanks zal gebrekkige samenwerking succesvoller zijn geweest dan helemaal geen. Dit is ook het standpunt van Hubert Jeschke die op Duitse onderzeeboten in de Tweede Wereldoorlog diende en goed op de hoogte was van de problematische radio's in de Eerste én de pogingen tot groepstactiek daarin.

Hij beschrijft experimenten uit juni, juli en augustus 1917 om kleinere onderzeeboten met goede zenders te gebruiken als radioboten. De zenders zelf waren niet onsuccesvol, maar de berichten werden veelal opgevangen door onderzeeboten op verkeerde plaatsen.[44] Verder lieten de commandanten, die het liefst individueel opereerden, zich niet vrijwillig leiden door een collega in een radioboot. Jeschke concludeert dat niet de radiotechnologie de doorslag gaf voor de mislukking, maar de Duitse marineleiding die de commandanten niet liet samenwerken in verkenningslinies, zoals ze in augustus 1916 wel was opgedragen.[45] (Kaarten laten zien dat vele onderzeeboten in beginsel dicht genoeg bij elkaar lagen, of konden liggen, om elkaar te steunen.)

Of dat voldoende zou zijn geweest was om eind 1917 de geschiedenis te veranderen, valt helaas moeilijk met een duidelijk nee of ja te beantwoorden.[46] Maar zolang deze onduidelijkheid bestaat, valt niet te bevestigen dat de duikbootoorlog en daarmee de oorlog bij voorbaat was verloren.

De Duitse zege zou dichterbij zijn gekomen als de oppervlakteschepen dat jaar de onderzeedienst, nu die via een langdurige beslissingsslag de oorlog probeerde te winnen, met alle macht hadden ondersteund. Maar ze bleven passief, alsof de risicotheorie nog werkte. Ook als ze verslagen zouden worden bij riskante uitvallen en provocaties, droegen ze hun steentje bij doordat de *Royal Navy* zich niet meer optimaal op de onderzeebootbestrijding kon richten.

Direct na de oorlog verweet de Franse zeestrateeg Castex de Duitsers dit. Deze kwamen al tijdens de oorlog tot hetzelfde inzicht, met aan-

dacht voor de vraag waarom Denemarken en Zuid-Noorwegen niet waren bezet om de vloot in een betere positie te brengen.[47] De Duitsers overwogen dit inderdaad, maar waren niet doortastend, evenmin, wat ze eveneens overwogen, om troepen in Zeeland te stationeren.[48] Ze waren namelijk bang dat Nederland zich niet kon verdedigen tegen een eventuele Britse *coup de main* rondom de Westerschelde. Vanuit dit gebied konden de Duitse onderzeebootbases in België worden aangevallen.[49]

Ook een plan om Duitse slagkruisers via aanvallen op de Atlantische handel Britse strijdkrachten weg te laten lokken, waardoor de onderzeeboten minder door de Britse blokkadevloot werden belemmerd, had het niet gehaald.[50] De grote in 1939 geplande, maar nooit voltooide, Duitse slagvloot was wel vooral bedoeld tegen de Britse verbindingen (9.13).

In 1918 was het te laat voor de *Rudeltaktik*, meen ook Tarrant. De Amerikanen bouwden handelsschepen en torpedobootjagers welhaast aan de lopende band. Behalve meer escorteurs kwamen er veel nieuwe afweermiddelen beschikbaar, dieptebommen en betere hydrofoons, terwijl er werd geëxperimenteerd met actieve sonar.[51] Het belangrijkste afweermiddel was het vliegtuig. Daarvan patrouilleerden er in 1918 zo veel dat ze onderzeeboten tijdig signaleerden, waardoor de konvooien konden wegstomen. Tevens dwongen hun bommen de boten onder water, waar snelheid en vooral vaarbereik veel geringer waren dan daarboven.

Eind 1918 dwongen de massaal overgebrachte Amerikaanse legers Duitsland tot wapenstilstand. De Britten concludeerden destijds ten onrechte dat vooral de nieuwe technologie op de escorteschepen beslissend was, niet het konvooistelsel (de beslissende tactische verandering) geholpen door vliegtuigen en vetgemest door 'Amerikaanse aantallen' koopvaardijschepen plus escorteurs. Dit geloof in technologie zouden de Britten in de volgende Wereldoorlog zeer duur moeten betalen. De Koninklijke Marine trok een gans andere conclusie.

6.5 Furstner: Japanse transportvloten kunnen niet uitwijken in zeestraten

In Nederland hield een aantal marineofficieren zich beroepshalve met de onderzeebootoorlog bezig. Het zat ze mee, want de regering zag in dat de strategische discussie van de laatste jaren blijvende uitwerking verdiende. Derhalve werd de, in wezen al op 1 november 1918 ingestelde, Hoogere Marine Krijgsschool op 7 januari 1921 nu formeel opgericht.

De eerste directeur was een lid van de commissie-Gooszen, luitenant-ter-zee der 1e klasse A. van Hengel.[52] Met vier uitgezochte leerlin-

gen – onder wie J. de Graaff, J. van Reede en J.T. Furstner – kreeg Van Hengel opdracht om het rapport van de commissie te voorzien van een verder uitgewerkte strategische onderbouwing en om te zetten in een daadwerkelijk vlootplan.[53]

Het *Marineblad* publiceerde nog dat jaar 'Het Nut en de Toekomst van de Onderzeeboten voor onze Oost-Indische Koloniën'.[54] Het door Furstner geschreven artikel toont duidelijk aan hoe goed men in Nederland inmiddels op de hoogte was van de Duitse onderzeebootsuccessen en -nederlagen. Hij concludeerde dat een onderzeebootvloot veel kans maakte om de invasievloten tegen Java in de grond kon boren.

Furstner probeerde de strategie van Gooszen uit te werken tot een nieuwe, deels controversiële, aanvalstactiek. De aanval op een transportvloot vormde een principieel verschil met de Duitsers die een 'onderzeeboothandelsoorlog' hadden gevoerd, constateerde hij. Maar een overeenkomst was dat de Japanse transportvloot een konvooi was. Furstner analyseerde scherp:

> Het falen der Duitse onderzeeboten in de wereldoorlog is meer als het gevolg te beschouwen van de invoering van het konvooistelsel dan van de technische ontwikkeling der afweermiddelen.[55]

Hij zag dus in dat het geheim van het Britse succes erin school dat de konvooien de Duitse onderzeeboten wisten te ontlopen. Zijn verklaring was dat de Engelsen dankzij radiopeilingen en spionage doorlopend op de hoogte waren van de posities van de Duitse boten. De Engelsen hielden toen nog angstvallig geheim dat zij dit niet aan spionnen dankten, maar aan het ontcijferen van de Duitse marinecodes.

Zou de Japanse transportvloot niet kunnen uitwijken? Neen, betoogde Furstner, het betrof hier geen handelskonvooi, maar een invasievloot die de Javazee primair kon bereiken door de nauwe vaarwateren ten westen en oosten van Borneo.

Het slechtste geval was wanneer de verkenning voor de onderzeeboten faalde. Furstner berekende dat als twee linies onderzeeboten waren gedwongen om zelfstandig te verkennen in Straat Karamita, toch nog de helft van iedere linie kon aanvallen, zo niet meer. Ten oosten van Borneo was de situatie nog kansrijker, omdat bij de Kleine Paternostereilanden (ten westen van Kaap William) vrijwel zeker de meeste onderzeeboten konden aanvallen.[56] Er was nog een derde toegang tot de Javazee, geheel aan de oostzijde. Maar die was ten zuiden van Celebes niet al te breed en de aanvaller kon die slechts bereiken via de oostzijde van dit grote eiland, wat de verdediger zeer veel waarschuwingstijd schonk.

Furstner ging bij deze aanvalsmogelijkheden uitsluitend uit van verkenning door de onderzeeboten zelf, maar bij behoorlijke verkenning door oppervlakteschepen en vliegtuigen zouden er nog meer onderzeeboten naar het konvooi gedirigeerd kunnen worden. Bij goede verkenning, schreef hij, zou 'een landing op Java een hopeloze onderneming' worden.[57]

6.6 Discussie over trefkansen torpedo's tegen transportvloten: alleen korte afstand?

Hoe stelde Furstner zich de aanval op een transportvloot voor? Allereerst zouden de aangevallen schepen moeten zigzaggen, wat gevolgen had voor de 'hanteerbaarheid' van het konvooi. Dit gaf een indicatie voor de omvang ervan, waarbij hij uitging van maximaal 8 naast elkaar stomende rijen van elk 4 schepen – dus 32 schepen in totaal. Heel wat minder overigens dan de 72 waaraan Gooszen dacht. Maar Furstner constateerde dat de Amerikaanse konvooien er meestal hooguit 30 telden en nooit meer dan 50. (Dit bleek later behoorlijk te kloppen, in 1942. De westelijke Japanse transportvloot tegen Java telde toen 54 schepen en de oostelijke 41.[58])

Furstner wilde het konvooi vanaf 4 kilometer afstand aanvallen. Veel meer dan gebruikelijk. De moderne afweer maakte dichtbij komen, wat werd bemoeilijkt door de geringe snelheid van onderzeeboten onder water, naar zijn mening te gevaarlijk. Maar om de afweerzone rond een konvooi te kunnen verbreden tot 4 kilometer, betoogde hij, zouden uitzonderlijk veel escorteschepen nodig zijn. Indien de onderzeeboten toch ernstige tegenstand ondervonden, ging aanvallen voor ontkomen:

> Dit ontkomen is echter in verband met de grote zekerheid, waarmee het doel zal kunnen worden getroffen, en de korte duur van de door ons te voeren actie ter zee uit strategisch oogpunt van secondair belang.[59]

Kortom, Furstner realiseerde zich dat het hier een beslissingsslag betrof. Hij beschouwde een torpedoaanval van 4 kilometer afstand als efficiënt, omdat het er niet zoveel toe deed of de torpedo het schip waarop gemikt werd trof. Een konvooi van 32 schepen besloeg een gebied van niet meer dan 5 kilometer doorsnede. Daardoor voeren ze dicht bij elkaar. Er waren voldoende herkansingen voor een treffer op een van de andere schepen, allereerst die in dezelfde rij en vervolgens die in de rijen evenwijdig daarachter. Minstens 90 procent van de torpedo's zou volgens hem raak zijn. [60]

Op de algemene vergadering van de Marine-Vereeniging van 10 november 1921 werd Furstners opstel bediscussieerd door marineofficieren, van wie velen later voor de onderzeedienst van grote betekenis zouden worden. Drie luitenants-ter-zee der 1e klasse beten het spits af.

P. Post Uiterweer wees er op dat die 8 rijen van ieder 4 schepen in plaats van naast elkaar ook in een lange rij konden varen. Bij een aanval op lange afstand daalde daardoor de kans op een torpedotreffer tegen een rij schepen naar 30 procent. (Aangezien er geen rijen ernaast voeren voor 'herkansingen'.) Om die daling tenminste gedeeltelijk ongedaan te maken was toeslaan op korte afstand noodzakelijk. Het probleem dat hij aansneed was allesbehalve denkbeeldig: in 1942 vormde de oostelijke Japanse transportvloot eerst een rechthoek, maar later slechts twee lange rijen naast elkaar met anderhalve kilometer tussenruimte.[61]

H. Ferwerda wees de aanval op lange afstand geheel af: behalve geringe trefkansen maakte geoefendheid hierin commandanten te weinig doortastend om het konvooi beslissend aan te vallen. Neen, ze moesten juist proberen om het binnen te dringen: 'Want een feit is het dat die U-booten, welke de moed hadden zich binnen het konvooi te wagen, ook veelal succes hadden.'[62] Ferwerda verwoordde hiermee ongetwijfeld de visie van de marineleiding. Verder wees hij op de noodzaak van luchtverkenning, aangezien niet viel uit te sluiten dat een transportvloot de verkenning door onderzeeboten kon ontwijken of afschudden. Hijzelf en zijn collega A.E. de Vreede hadden namelijk opdracht gekregen om dat uit te zoeken.

De Vreede steunde Ferwerda met het argument dat het de Duitse onderzeeboten verboden was om aan te vallen op grote afstand. Zo'n aanval maakte de vernietiging van een konvooi twijfelachtig, aangezien het vaak zigzagde. Om de aanval dan toch te laten slagen was het noodzakelijk dat een tweede boot 'op het juiste moment de goede plaats inneemt', iets waartoe men tactisch nog niet in staat was. De Vreede doelde daarmee op een roedelaanval om een konvooi in te sluiten.

Wat betreft de aanval op korte afstand had hij nog een advies voor het beoogde binnendringen van het konvooi. De onderzeeboot die dat lukte moest 'vanuit zoveel mogelijk richtingen onmiddellijk lanceren'.[63] Dit maakte baksbare [draaibare] torpedobuizen op het dek zeer gewenst.

Furstner liet zich door zijn critici niet van de wijs brengen: 'Ik geloof dat de heer Ferwerda hier bezig is met een geweldige vuistslag [...] een open deur in te slaan.'[64] Ferwerda had bij 'nauwkeurig lezen' van zijn artikel kunnen weten dat hij het ontkomen van de onderzeeboot van 'secundair belang' achtte. Want zelf was hij, Furstner, ook voor de korteafstandaanval. Maar in gevallen waarin men niet dichtbij kòn komen,

moest men ook kunnen aanvallen. Die 4 kilometer waren niet de ideale afstand daarvoor, maar alleen een uitgewerkt voorbeeld.

Over onmisbaarheid van luchtverkenning was Furstner minder pessimistisch dan Ferwerda en Vreede. Onder water varende onderzeeboten konden een konvooi schaduwen, zeker als er, zoals zij voorstelden, een achttal hierbij was betrokken. Ook met (eenentwintigste eeuwse) wijsheid achteraf lijkt dit juist.

Furstner had herhaaldelijk te horen gekregen dat zijn 90 procent trefkans alleen maar haalbaar was op korte afstand. Zijn antwoord was dat een konvooi in de praktijk veel meer tijd nodig had om af te draaien voor torpedo's dan één enkel schip in theorie. Aanvallen 'met inzet van de boot' vanaf maximaal 2 kilometer afstand – hij deed dus water bij de wijn – beloofde volgens hem een zeer hoge trefkans.[65]

Wat betreft het 'compacte' konvooi, zo verklaarde hij, dit werd door het *Allied Shipping Manuel* aanbevolen als het meest effectieve. Het garandeerde de kleinste omtrek en daardoor de sterkste concentratie van het escorte. De door Post Uiterweer genoemde trefkans op lange afstand van maar 30 procent tegen het in een lange rij varend konvooi, sloeg alleen maar op een groepje van vier schepen eruit. Het konvooi zelf was veel groter. Juist door de grote lengte zouden veel meer onderzeeboten dan bij het compacte konvooi kunnen aanvallen, liefst 60 procent meer! Bovendien raakte vanwege de lengte het escorte sterk verspreid. Hierdoor kon men veel vaker op korte afstand aanvallen. Het aantal treffers zou fors toenemen.[66]

Furstners artikel trok ook buiten de marine aandacht. Hij liet het niet bij een discussie met collega's, maar trok het land in om de publieke opinie via voordrachten rijp te maken voor de vlootvernieuwing.[67]

In 1926 publiceerde luitenant-ter-zee der 1e klasse C.E.L. Helfrich een uitvoerig overzichtsartikel over de door Furstner en zijn collega's behandelde Duitse onderzeebootoorlog en hun interpretatie hiervan. Het artikel toont dat hun interpretatie gemeengoed was, in het bijzonder dat de Duitse problemen met verkenning en wegstomende konvooien vielen op te lossen dankzij de Indische zeestraten. Ook gemeengoed was dat de oppervlakteschepen de onderzeebootoorlog moesten steunen als verkenners. Helfrich beriep zich hierbij op de kritiek van Castex dat de Duitsers ook hierin in gebreke waren gebleven.[68]

6.7 1921-1922: succesvolle experimenten in de Noordzee met divisies en roedeltactiek

In 1921 beschreef Furstner waar de Koninklijke Marine op uit was en zelfs al mee bezig:

> Wij willen een gelegenheidswapen der grote marines als hoofdwapen gebruiken. Wij kunnen dit gelegenheidswapen ongetwijfeld tot een zeer geducht hoofdwapen maken door het aan te passen aan voor ons gunstige bijzondere omstandigheden. Maar dit kan alleen door onze eigen weg te gaan, én wat betreft de opbouw, én wat de oefening van personeel, én, 'last but not least', wat tactische aanvalsmethoden en ontwikkeling der te gebruiken wapens betreft.[69]

Na de wereldoorlog werd het de Nederlanders snel duidelijk dat de Duitsers niet geheel zonder succes hadden geprobeerd onderzeeboten te laten samenwerken.[70] De zeer geheime oorlogservaringen die de Duitsers de Nederlandse marineattaché eind 1919 toespeelden, zullen hier niet vreemd aan zijn geweest (4.5).

In hetzelfde jaar dat Furstner zijn artikel publiceerde in het *Marineblad*, 1921, verscheen daarin een ander artikel met dezelfde titel: 'Het Nut en de Toekomst van de Onderzeeboten voor onze Oost-Indische Koloniën'.[71] Die overeenkomst was het gevolg van een door het blad uitgeschreven prijsvraag, die door Furstner was gewonnen.

Maar ook het artikel van de verliezer, luitenant-ter-zee der 1e klasse J.T.A.J. Bruinsma, was hoogstaand. Hij behandelde hierin uitvoerig de Duitse onderzeebootsuccessen en -nederlagen. Ook Bruinsma concludeerde dat onderzeeboten veel kans maakten om een invasievloot tegen Java in de grond te boren. Hij analyseerde helder waarom de samenwerking tussen Duitse onderzeeboten tegen konvooien was mislukt. Hoe het probleem van de falende verkenning op te lossen?

Om onderzeeboten tijdig te kunnen concentreren voor de aanval, was, volgens hem, verkenning ver voor ze uit noodzakelijk door vele andere, veel grotere onderzeeboten. Een verkenner moest in staat zijn om een ontdekt konvooi te schaduwen en een krachtige radiozender bezitten. Bruinsma was een van de eersten die dit gemis aan goede radio onderkenden.

Maar als een welhaast onoplosbaar probleem zag hij dat er zo weinig Duitse onderzeeboten in de Atlantische Oceaan waren dat bij voldoende verkenning er niet één boot zou overblijven voor de aanval.[72] Dat lag volgens hem aan de omvang van de oceaan en aan de Britse eilanden die de onderzeebootroutes daarheen versperden. Was het probleem van te weinig boten werkelijk zo ernstig? Het stelsel van voorwaartse verkenning dat Bruinsma beschreef was welhaast ideaal en met een eenvoudiger, waarin dezelfde onderzeebootlinie zowel verkende als aanviel, boekten de Duitsers twintig jaar later grote successen.

De nauwe Indische wateren daarentegen, benadrukte hij geheel in lijn met Furstner en de commissie-Gooszen, maakten niet alleen goede verkenning haalbaar, maar ook concentratie. Concentratie tegen 'de

transportvloot' was essentieel. (Zelfs bij de Kleine Paternostereilanden meende Rambonnet in 1917 tien boten in linie nodig te hebben voor 90% zekerheid op onderschepping. Maar deze zekerheid sloeg op een zeer lastige prooi: één snelvarend schip dat zich met 20 knopen voortspoedde, geen grote negen-knopen-vloot.[73])

De Koninklijke Marine waagde het erop en besloot nog in 1921 om onderzeeboten te organiseren in divisies. Anders gezegd, in intensief geoefende concentraties, die veel minder vrijblijvend waren dan de latere Duitse *Rudel*. De divisies konden desgewenst worden samengevoegd tot flottieljes. Met de grootte van de divisie, voorlopig rond vijf boten, werd nog geëxperimenteerd.

In Duitsland en de Verenigde Staten leefden in deze tijd eveneens ideeën over groepsaanvallen.

Doordat de onderzeedienst in Nederland eerder tot stand kwam dan in Indië, is het niet verwonderlijk dat op de Noordzee al in 1921 en 1922 voor het eerst werd geoefend met de nieuwe tactische verbanden:

> 'Zoveel mogelijk is getracht de oefeningen in overeenstemming te brengen met het oorlogsgebruik, dat van materieel in de Nederlandse en Indische wateren gemaakt zal moeten worden', zo opent het rapport van 1921. 'Dit bracht mede, dat onder meer bij de onderzeedienst beoefend moest worden het varen in divisie-flotieljeverband, terwijl alle of sommige dier boten genoodzaakt zijn onder te blijven [...].'[74]

Deze voorkeur voor onderwatervaart was geen toeval. Men moet zich zowel hebben gerealiseerd dat de Japanse onderzeebootbestrijding in nauwe zeestraten intens zou worden en – ongetwijfeld door Duitse ervaringen – dat het vliegtuig zoals in 1918 tot de hoofdrolspelers zou gaan behoren. Deze oefeningen bevestigden dat volkomen: 'De gevaarlijkste vijand van de onderzeeboot is wel het vliegtuig...'.[75] Het opmerkelijkste is dat niet alleen met divisies werd geëxperimenteerd, maar in een adem door óók met roedeltactieken! Varende linies die overgingen in een groepsaanval. Niet zoals de Duitse boven water, maar onder water.

Op deze oefeningen naderde een divisie bijvoorbeeld in linie. Na het onder water gaan moest – vanwege de moeilijke onderlinge communicatie – elke onderzeebootcommandant in beginsel zelfstandig aanvallen.[76] Bij dergelijke aanvallen bestond ook de mogelijkheid dat boten het 'konvooi' binnendrongen. In 1921 werd geconstateerd dat een boot dan zeer goede aanvalskansen had, maar slechte overlevingskansen.[77]

Bij deze oefeningen bleven de boten niet altijd als een passieve linie wachten tot de vijand inzicht kwam. Op 26 juli 1922 werd actief gezocht naar een varend konvooi. Dit gebeurde zowel door luchtverkenning als zeeverkenning in de vorm van de voorwaarts geplaatste *O 4* en *O 6*. Op grond van de verkenningsberichten konden de drie resterende boten van de divisie onder water naderen en ten aanval komen. Deze, de *O 3*, *O 5* en *O 7*, naderden in V-vormig verband.[78] Men kan dit het eerste succesvolle experiment ter wereld met een 'roedel-divisietactiek' noemen en – de Duitse pogingen daargelaten – met de *Rudeltaktik* überhaupt.

Deze combinatie van luchtverkenning en onderzeeboten bleek goed te werken. De radioantennes op het mijnentuig van de onderzeeboten vingen tot op 50 zeemijl radioberichten op van de watervliegtuigen. De vliegtuigen zelf konden overigens wel uitzenden, maar nog niet ontvangen![79] 'Men dient er van doordrongen te zijn, dat het succes van onze weermacht ter zee in oorlogstijd boven alles afhangt van deugdelijke seingemeenschap.'[80]

Met dank aan de Duitse oorlogservaringen stond de Koninklijke Marine al in 1922 op eenzame hoogte: onderzeeboten konden op grond van radioberichten een roedelaanval uitvoeren. Maar men besefte dat deze oefeningen in een zeer beperkt zeegebied plaats vonden, dicht onder de kust bij Den Helder en bij doorgaans behoorlijk weer. Hoe zou het verder van huis toegaan in een veel uitgestrekter gebied? Ondanks de successen luidde de conclusie dan ook dat er onvoldoende resultaten waren om de nieuwe tactiek tegen vijandelijke transportvloot in Indische wateren te kunnen bepalen.[81]

6.8 De invoering van de onderzeebootdivisies in Indië en Maurits' roedeltactiek

Kort daarop waren er ook in de Indische wateren voldoende boten om tijdens oefeningen een gelegenheidsdivisie te formeren. In oktober 1923 toonden – niet toevallig in Straat Karamita gehouden – oefeningen aan dat in een tactisch verband samenwerkende onderzeeboten succesvoller waren dan individueel opererende. Verder bleek een gelegenheidsdivisie minder succesvol dan een permanente.[82]

Al op 1 maart 1924 zag eerste permanente onderzeebootdivisie het tropenzonnelicht. Deze werd aangevoerd door luitenant-ter-zee der 1e klasse W.K. Maurits. Bij oefeningen dat jaar bleek dat de bovenwatervaart van zijn divisie, 12 knopen, ruimschoots voldoende was om 'de transportvloot' van de vijand bij te houden, gespeeld door een 8 knopen lopend konvooi van marineschepen. Toch raakte Maurits de transport-

vloot soms 's nachts kwijt, maar slaagde er dan doorgaans in hem bij het ochtendgloren precies op kop tegemoet te lopen.

Gooszen, inmiddels vice-admiraal en commandant Zeemacht Nederlands-Indië, voelde zich zo betrokken bij 'zijn onderzeebootvloot' dat hij vaak meevoer. Verbaasd vroeg hij Maurits eens hoe hij het klaarspeelde om de transportvloot na de nacht toch weer in het zicht te krijgen. 'Och admiraal', antwoordde Maurits, 'in zo'n geval trek ik een willekeurige lijn op de kaart en dan kom ik de vijand meestal wel weer tegen.' Zo heel willekeurig kan deze lijn niet zijn getrokken, maar sindsdien heette deze tactiek 'de willekeurige lijn op de kaart' of simpelweg 'de Maurits methode'.[83] Deze nachtelijke verplaatsing waarbij een vloot actief werd gevonden – en zelfs op kop werd gelopen – was niets minder dan een roedeltactiek.

In dat beginjaar bleek het niet makkelijk de divisie überhaupt bijeen te houden. Spoedig ging het veel beter, het jaar daarop werd bijvoorbeeld Manilla bezocht, maar desondanks bleef communicatie onder water de zwakke ruggengraat van het divisieverband.[84] De drie methoden om te communiceren kenden alle gebreken:

- Al tijdens de oefeningen op de Noordzee werd duidelijk dat geluidssignalen onder water goed werkten, maar ook voor de vijand zó goed hoorbaar waren dat ze goede waarschuwingen gaven dat onderzeeboten naderden en vaak ook nog uit welke richting. Zelfs het blote oor tegen een scheepswand onder de waterlijn kon al een behoorlijke waarschuwing geven.[85] In de praktijk konden de boten onder water niet communiceren.

- Optische communicatie met vlaggen en lichten werkte inderdaad. Maar doorgaans alleen op zeer korte afstand, waardoor de boten vaak te weinig spreiding kregen voor verkenning en voor een effectieve linie. Radio was dan noodzakelijk.

- Radiocommunicatie binnen de divisie bleef echter in de jaren 1920 vaak niet goed mogelijk. De boten moesten zich alle aan boven water bevinden. De grote radiomasten moesten moeizaam worden uitgedraaid. Dit bemoeilijkte natuurlijk ook snelle ontvangst van verkenningsberichten. Voor contact op grotere afstand, bijvoorbeeld met de wal en oppervlakteschepen, kwam daar als nadeel bij dat de zenders nog vrij zwak waren.

Hoewel een onderzeebootdivisie soms 6 boten telde, stabiliseerde het aantal zich geleidelijk op 4. Meer belemmerde de optische communicatie te zeer.[86] Zo bezien had een divisie veel weg van de vroegere met

torpedoboten, waarvan omvang en spreiding eveneens werden bepaald door zichtafstand.

Bijna alle marines hadden aan het eind van de negentiende eeuw met hun torpedoboten gelijke ervaringen opgedaan: dat een divisiegrootte van 4 tot zes 6 boten optimaal was èn dat divisies gezamenlijk moesten kunnen opereren in flottieljeverband.[87] Ook dit laatste bleek later de Nederlandse onderzeebootdivisies te lukken, en wel onder een flottieljecommandant. Wel concludeerden de oefeningen van 1921 dat: 'Het varen in gesloten formatie, zoals torpedoboten dit doen, natuurlijk is uitgesloten, doch ook geen zin zou hebben.'[88]

Deze eerste onderzeebootdivisies hadden dus de problemen waardoor de Duitse tactische verbanden in mei 1918 waren mislukt – te grote onderlinge afstand en slechte communicatie – weten weg te nemen, maar tegen een zware prijs. Alerte tactische communicatie buiten zichtafstand was problematisch. Dit was des te erger doordat de Nederlandse onderzeeboten – in tegenstelling tot de Duitse – moesten aanvallen onder water, wat hun tactische radioapparatuur onbruikbaar maakte.

Desondanks had men op grond van het veelbelovende roedelexperiment in de Noordzee en Maurits' willekeurige lijn op de kaart' een roedelachtige nadering kunnen voorschrijven. Maar deze vernieuwingen waren onvolmaakt. Als het om een handelsoorlog zou gaan, was het zo nu en dan mislopen van een konvooi wellicht aanvaardbaar. Maar een transportvloot vereiste zekerheid en er zat voorlopig niets anders dan op de divisies op vaste plaatsen te stationeren, waardoor veel flexibiliteit verloren ging.

6.9 De Tactische Leidraad van 1927: de tussenfase van de hinderlaag-divisietactiek

In december 1927 werden 'de grondslagen' vastgelegd 'waarop de onderzeedienstactie zal berusten' en wel in het *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeeboten*.[89] (Inderdaad, Lei*dd*raad.) Met andere woorden, hier werd een tactische doctrine vastgelegd. Dit concept is van de hand van kapitein-ter-zee P. Post Uiterweer en is onthullender dan de definitieve versie ervan, de *Leidraad*, waarin veel meer werd geschrapt dan alleen die dubbele d. Het concept was te lang en vooral te theoretisch voor gebruik aan boord, waar praktische richtlijnen noodzakelijk zijn.[90] Het geschrapte theoretische deel liet zien hoe de tactiek voortvloeide uit het strategisch denken, van de commissie-Gooszen.

Het concept, de *Leiddraad*, vormde de tactische basis van de Stafvoorschriften Onderzeeboten van 1928. Deze stafvoorschriften waren een bindende tactische uitwerking van het strategisch denken. Het voor-

naamste verschil was dat ze omvangrijker waren dan de *Leiddraad*. Maar door dat grotendeels schrappen van het theoretisch deel zagen nieuwe lichtingen onderzeebootofficieren naarmate de jaren 1930 vorderden de tactiek steeds als een op zichzelf staand iets en kregen zij steeds minder oog voor de strategische basis ervan.

De *Leiddraad* bevestigde op pagina 39 dat de hoofdaanval tegen de invasievloot door onderzeeboten moest geschieden. Ook werden er richtlijnen gegeven hoe onderzeebootdivisies moesten aanvallen: onder water en in linie.

Er waren twee soorten aanvalslinies. De *frontaanval* leek op de verkenningslinie. Als een soort zebrapad lagen de boten naast elkaar dwars voor de vijandelijke route. Deze linie garandeerde dat altijd een of meer boten ten aanval konden komen. Er konden nog meer boten ten aanval komen door het zebrapad in te korten en een of meer boten daarachter te stationeren. Bij goede verkenning en met communicatie tot kort voor de aanval, tenminste.

Waren verkenning en communicatie zeer goed, dan kon de linie een kwartslag draaien. Hierdoor kon het konvooi van opzij worden aangevallen. Het zebrapad van boten lag dan parallel aan de route van het naderende konvooi. Het konvooi passeerde de boten nu een voor een, wat betekende dat elke boot ten aanval kon komen. De zijdelingse nadering onder water was natuurlijk alleen mogelijk wanneer het konvooi niet al te ver af passeerde. Deze *flankaanval* werd ook tijdens de latere roedeltactieken als de sterkst mogelijke beschouwd.

De aanvalsafstand moest uiteindelijk zeer klein worden, want lanceringen op lange afstand waren vrijwel taboe. De aanval op een konvooi was in wezen de aanval op een specifiek schip ervan. Op 300 meter werd het uitwijken van het doel onmogelijk geacht. De aanval moest, zo schrijft de *Leiddraad* onomwonden, 'met inzet van de boot plaats vinden.'[91] Begrijpelijk, het betrof immers een beslissingsslag.

Maar zelfs een torpedolancering op bijvoorbeeld 400 meter betekende nog altijd dat de aanvalsmanoeuvre al op zo'n 3.200 meter afstand moest beginnen.[92] Doordat de aanvalsfase onderwater zou moeten plaatsvinden, en de batterijen deels leeg waren, was er weinig tijd voor de stroomvretende maximum onderwatervaart van zo'n 8 knopen.

Zo snel mogelijk in een goede richtpositie komen was daarom noodzaak. Met andere woorden, behalve de lanceerbuizen voor, waren ook de buizen achter geen luxe. Deze buizen waren vast. Veel werd verwacht van de draaibare torpedobuizen midscheeps. De *Leiddraad* concludeerde dat deze dekbuizen – buizen boven de drukhuid, die dwarsscheeps konden worden gebakst – de beste trefkans boden, speciaal op de kortere afstanden. Overigens waren om dezelfde reden vele Britse

onderzeeboten uit de Grote Oorlog voorzien van zulke baksbare buizen.[93]

De *K II* t/m *K VII* waren ermee uitgerust, maar hun ligging bovenop de drukromp maakte ze kwetsbaar. Op de daarop volgende boten ontbraken ze uit vrees dat deze buizen en de torpedo's erin gevaarlijke schade konden oplopen door een uitvinding uit die oorlog, de dieptebom. Na de *Leiddraad* veranderde dit. Vanaf de *K XIV* werden alle onderzeeboten tot de Duitse bezetting weer met draaibare dekbuizen gebouwd, maar wel wat beter beschermde. Mits naar de juiste zijde gedraaid, brachten ze het aantal richtposities van de boot tijdens de aanval op drie.

Gezien het belang van de onderwateraanval waren de draaibare dekbuizen speciaal voor deze aanval bedoeld. Een rapport uit 1933 over proeven met deze buizen op de *K XVIII* geeft aan dat ze goed bruikbaar waren op periscoopdiepte. Doordat ze een andere vorm bezaten dan de overige buizen, moest bij deze proeven extra aandacht worden besteed aan het belloos lanceren.[94]

De *Leiddraad* adviseerde om overdag aan te vallen omdat de doelen anders door de periscoop onvindbaar waren. 'Dagaanval' moet niet te letterlijk worden genomen, want hieronder vielen ook schemering en zelfs helder maanlicht! De hydrofoons waren nog lang niet zo goed als tien jaar later en van een ware nachtaanval werd minder verwacht. De onderzeeboten moesten daarin boven water het konvooi proberen te lokaliseren en zich vervolgens in aanvalsposities zien te manoeuvreren. Mocht ze dat toch lukken, dan werd meer van de baksbare dekbuizen verwacht dan van de vaste boeg- en hekbuizen. In de nachtaanval boven water leken de onderzeeboten dan sterk op de oude torpedoboten, waarvan ze de opvolgers waren.

Aan de aanvalsfase ging een verkenningsfase vooraf. Tijdens de verkenning mocht juist niet 'met inzet van de boot' worden aangevallen. Behalve als het doelwit van de aanval verkenning onmogelijk maakte. Dat was altijd het geval bij vliegtuigmoederschepen, die dan ook in het bijzonder als doelwit werden vermeld.[95] Hieronder verstond men toentertijd zowel moederschepen voor watervliegtuigen alsook, anders dan later, schepen voor vliegtuigen op wielen, dus met een vliegdek. Uiteraard konden wiel- of watervliegtuigen behalve zelf verkennen ook alle Nederlandse verkenning bestrijden, namelijk die hoog boven de zee, die op zee en die onder zee. Daarnaast konden ze de aanvallen helpen afslaan van de onderzeeboten. Geen wonder dat het vliegkampschip de centrale plaats innam in een studie van enkele jaren eerder naar de mogelijkheden en de beperkingen van vliegtuigen om een transportvloot te beschermen tegen onderzeeboten.[96]

In deze verkenningsfase moesten de onderzeeboten een verkenningslinie vormen, waarbij de afstand tussen twee boten hooguit twee maal de afstand mocht bedragen waarop een konvooi nog kon worden gezien vanaf een boot. Volgens de *Leiddraad* kon een boven water varende onderzeeboot grotere schepen dankzij hun hoge masttoppen op maximaal 20 zeemijl waarnemen, terwijl de mast van de onderzeeboot pas op 15 mijl vanaf deze schepen zichtbaar was. De boot kon hierdoor ongezien volgen en niet eens op uiterste zichtafstand.[97]

Op het terrein van actie moest de boot gereed zijn voor snelduiken met 'als regel' een 'neergenomen radiomast', wat tactisch radiogebruik moeilijk maakte.[98] Deze destijds nog hoge masten konden de boot verraden. Was algehele radiostilte raadzaam, dan liep vanwege de visuele communicatie de onderlinge afstand tussen twee boten drastisch terug tot de afstand waarop ze elkaar konden zien en visueel communiceren, slechts 6 mijl. En bij slecht zicht nog minder, wat de verkenningslinie zeer kort en minder effectief maakte, wat overigens in de nauwe toegangen tot de Javazee nog steeds succeskansen bood.

Was een konvooi ontdekt, dan moesten de boten die niet in de directe nabijheid ervan waren onder water naderen en wel op grotere diepte, meer dan 20 meter, om ontdekking te voorkomen.[99]

6.10 Stafvoorschriften Onderzeeboten 1928: flexibele linies voor hinderlaag-divisietactiek

Een hoofdaanval zonder linie was bijna ondenkbaar. Zoals gezegd konden de linies frontaal voor de naderende vijand worden geplaatst of een kwartslag gedraaid voor een flankaanval. De basiseenheid was een divisie in linie.

Een divisie in linie kon een rij vormen van boten naast elkaar, maar zeker bij de frontale linie was dat vaak niet het geval. Er waren formaties met één of meer boten achter de andere, bijvoorbeeld de T-formatie en de V-formatie.[100] De aanval kreeg zo meer diepte. Ook kon een divisie gedeeltelijk in een bepaalde linie worden gelegd. Handig als de divisie incompleet was. Grotere linies konden worden geformeerd door divisies – of delen ervan – samen te voegen. Meerdere divisies stonden in beginsel onder bevel van de flottieljecommandant, de oudste divisiecommandant.

Men kan de toenmalige aanvalswijze achteraf *hinderlaag-divisietactiek* noemen. Door haar veelvormigheid poogde deze tactiek een optimale linie te vinden voor vele situaties.

De hinderlaag-divisietactiek beperkte zich niet tot het innemen van een formatie door de divisie. Er waren ook een viertal verdere aanpas-

singen aan gunstige en ongunstige situaties, of zoals men zei 'verplaatsingen'.

- *Verspreid ageren, zonder centrale leiding en zonder berichtgeving*
  De eerste verplaatsing was geen werkelijke verplaatsing, want het ging om een divisie die het gewenste punt van onderschepping al had bereikt. Sterker nog, doordat elke onderzeeboot zijn toegewezen aanvalspositie in de linie al had ingenomen, lag de divisie verspreid voor de aanval. Dit heette *verspreid ageren*. Omdat de boten daarbij waren ondergedoken, waren radiocontact (*berichtgeving*) en controle (*centrale leiding*), vrijwel onmogelijk. Deze verplaatsing heette dan ook *verspreid ageren, zonder centrale leiding en zonder berichtgeving*.[101] Vlak voor de aanval was dit eigenlijk de enige optie.

- *Verspreid ageren zonder centrale leiding, maar met berichtgeving*
  De tweede verplaatsing was een variant op de eerste, *maar met berichtgeving*. Zoals dit laatste al aangeeft, moesten de onderzeeboten van tijd tot tijd opduiken om verkenningsberichten op te vangen. Op grond daarvan behoorde iedere boot individueel te handelen en aan te vallen.[102] Hierbij kan worden gedacht aan ontoereikende verkenning of aan een voorbarig ingenomen linie.

- *Verspreid ageren met centrale leiding*
  De derde verplaatsing was ook een variant op eerste. Men had ervaren dat wanneer de boten de vijand opwachtten (bij het *verspreid ageren*), de aanvalspositie van elke boot na verloop van tijd minder nauwkeurig werd (door zeestromingen en andere oorzaken). Om de linie op orde te brengen was *centrale leiding* noodzakelijk, vandaar de naam *verspreid ageren met centrale leiding*. Hieraan kleefde het nadeel dat de boten moesten opduiken om te worden geïnstrueerd door de divisiecommandant.[103] Deze verplaatsing kon ook worden gebruikt om de divisie anders te formeren, of als een werkelijke verplaatsing naar een andere locatie.

- *Verzameld ageren: het voorwaarts verspreiden*
  De vierde verplaatsing heette simpelweg *verzameld ageren*. Deze was bedoeld voor boven water varende boten die zich niet hadden verspreid tot een aanvalslinie wanneer de vijand in zicht kwam. Hierbij moet worden gedacht aan onvoldoende voorafgaande verkenning, bijvoorbeeld wanneer de boten zelf verkenden.

> Na direct wegduiken was zeer snel verspreiden onder water noodzakelijk om alsnog een aanvalslinie te formeren. Bij het *voorwaarts verspreiden* waaierden de buitenste boten voorwaarts uit naar bakboord en stuurboord van de vijand, terwijl de binnenste boten vaart minderden. Hierdoor ontstond een u-vormige omvatting van de naderende vijandelijke scheepsmacht. Bij het *achterwaarts verspreiden* minderden de buitenste boten juist vaart bij het uitwaaieren, terwijl de binnenste boten sneller doorvoeren. Dit leverde een n-vorm op.[104]
>
> In 1928 werd zo'n onvoorbereide confrontatie als ongewenst beschouwd. Maar juist deze snelle, flexibele reacties vormden de basis van de latere roedelaanval. In later jaren bleek de u-vorm van het *voorwaarts verspreiden* zeer bruikbaar om een konvooi niet alleen bij een frontale nadering, maar ook bij een achtervolging te omvatten.

Deze verplaatsingen en formaties zijn te vinden in de Stafvoorschriften Onderzeeboten van 1928 en wel in het tweede deel, de Tactische Voorschriften voor onderzeeboten. Dit tweede deel was de 'practische uitvoering' van de Leidraad. De leidraad zelf, de theoretisch ingekorte versie van de *Leiddraad*, vormde het eerste deel. Op de Tactische Voorschriften volgden nog een derde deel met oefeningen 'om boven staande voorschriften in oorlogstijd te kunnen uitvoeren' en een vierde deel dat bevelsvoering, oefeningen op de kaart en de verbindingsdienst omvatte.[105]

Ook voor kruisers, torpedobootjagers en 'gecombineerde strijdkrachten' verschenen ongeveer gelijktijdig zulke vierdelige stafvoorschriften. Voor 1928 bestonden ze hooguit als voorlopige versies en dáár weer voor werden de tactieken in oorlogstijd vooral door de eskadercommandant bepaald. Die van Nederlands-Indië, F. Bauduin, verordonneerde in november 1914 bijvoorbeeld: 'Enige korte aanwijzingen welke als grondslag dienen voor de handelingen der commandanten in gevecht'.[106]

Al deze stafvoorschriften ontmoetten de nodige scepsis, deels omdat het iets nieuws betrof. Verder waren ze de eerste poging en twijfelde men aan boord in hoeverre de 'praktische uitwerking' – vanaf het tweede deel – altijd praktisch was. (Ter vergroting van de flexibiliteit bestonden ze uit ringbanden. Dit maakte het gemakkelijk om een pagina te vervangen door een gewijzigde. De oude pagina moest worden weggegooid, waardoor het moeilijk is te zeggen welke passages precies in de oudste versie stonden. Maar de meeste zullen niet radicaal daarvan hebben afgeweken.) Hoewel de Leidraad beknopter was dan zijn concept, waren de stafvoorschriften voor Onderzeeboten als geheel te lang en te gecompliceerd. Aan boord gebruikte men liever een zeer eenvoudige handleiding van eigen makelij.[107]

Binnen de Koninklijke Marine is de scepsis tegenover doctrines nooit geheel verdwenen, want langdurig en rigide toegepast kunnen ze tot verkalking leiden.[108] Daar staat tegenover dat déze stafvoorschriften door hun veelvormigheid van linies en verplaatsingen een hoge geoefendheid, samenwerking en flexibiliteit hielpen af te dwingen. Bij de onderzeeboten, tenminste. Zonder dit hoge peil zou de latere tactische vernieuwing moeilijker haalbaar zijn geweest. Bovendien waren de verschillende divisieformaties uitvoerbaar en werden ze in de Tweede Wereldoorlog de moeite waard geacht voor opname in het *Tactisch Memorandum*. Dit was een door flottieljecommandant J.A. de Gelder getypte praktische handleiding voor gebruik aan boord (7.8).[109]

6.11 Waarom aanvallen op korte afstand?

Om de (in 4.8 uitvoeriger vermelde) woorden van majoor A.F.H. Winter nog maar eens te herhalen:

> [...] zal de kern onzer scheeps macht zich rücksichtslos tegen de vijandelijke transportvloot moeten keren ten einde deze, voor zij het landingspunt bereikt, zoveel mogelijk verliezen toe te brengen. De Marine zal dan niet mogen aarzelen, desnoods haar laatste onderzeeboot op te offeren, om een vijandelijk transportschip te vernietigen.[110]

De *Leiddraad* bevestigde de eerder gemaakte opmerking dat onderzeeboten zeker moesten zijn van treffers. Hij maakte geen onderscheid tussen lanceerafstanden op individuele schepen of op konvooien: 400 tot 800 meter schonk een vrijwel zekere trefkans. De *Voordracht Onderzeedienst* uit 1930 herhaalde dat 'wij er steeds naar zullen streven, om te komen op een afstand, waarop onze berekeningen aangeven, dat 100 procent trefkans bestaat'. En even later deels in vetgedrukte letters:

> De **afstand** waarop gelanceerd moet worden, is steeds zeer klein. Bij een niet te snel lopend doel kunnen wij tussen tussen 800 en 400 meter een goede trefkans verwachten, boven de 18 à 20 mijlsvaart wordt ook op die afstanden de trefkans niet groot. In het algemeen dus: hoe dichter bij hoe beter, **steeds** binnen 1000 m.[111]

Waarom enkele honderden meters? De achterliggende gedachte om kamikaze-achtige risico's te nemen, ligt voor de hand. Men moest men er op bedacht zijn dat soms – bijvoorbeeld als een linie dwars op de koers van de vijand lag – weinig boten ten aanval konden gaan. Misschien 5 uit 10 boten, nog afgezien van verliezen door onderzeebootafweer. Aan-

gezien een onderzeeboot destijds maar zo'n 12 torpedo's aan boord had en een transportvloot tientallen schepen telde, telde ook elke torpedo.

Elke boot moest als een vos in een kippenhok te keer gaan en als dat niet genoeg was de transportvloot uit elkaar slaan om boten verderop aanvalskansen te geven. In een kippenhok kan deels letterlijk worden genomen. De *Leidraad* hield er rekening mee dat het konvooi werd binnengedrongen. Daarbij werd voor lief genomen – iets wat de oefeningen op de Noordzee in 1921-1922 bevestigden – dat ontsnappen dan zeer moeilijk was. Juist voor die situatie, het passeergevecht binnen een konvooi, werden de dekbuizen ideaal geacht.

Veel marinepersoneel uit de jaren 1920 moet in dat aanvallen 'met inzet van de boot' niets nieuws hebben gezien. Vanwege het kleine aantal torpedobuizen en het kleine torpedobereik was een aanval op een oorlogsschip of een transportvloot door de voorganger van de onderzeeboot, de torpedoboot, dat per definitie.

Ferwerda sprak dus niet alleen voor zichzelf toen hij tegen Furstner opmerkte dat alleen de aanval op korte afstand de commandanten tot doortastendheid dwong (6.6). Het is duidelijk waarom ook de marineleiding vasthield aan de *rücksichtsloze* korteafstandsaanval: alleen deze procedure garandeerde aanvallen 'met inzet van de boot'.

Tegen de snelle, wendbare oorlogsschepen als torpedobootjagers en kruisers viel deze aanvalspositie nauwelijks te bereiken. Als de onderzeeboottactiek daartegen ontwikkeld zou zijn geweest, was de middelbare afstandaanval met twee tot vier torpedo's centraal komen te staan. Nog in 1938 lag de Koninklijke Marine hierin ver achter op het buitenland, evenals het ontwikkelen van de noodzakelijke vuurleiding.[112]

6.12 Baksbare dekbuizen of hoekschoten?

In de loop van de Tweede Wereldoorlog begrepen veel Nederlandse bemanningen niet meer waarom hun onderzeeboten twee draaibare torpedobuizen aan dek bezaten. Die waren niet nodig voor de toen gebruikelijke aanval op middelbare afstand en de torpedo's gingen er snel in achteruit. Zulke 'baksbare dekbuizen' waren zoals gezegd bedoeld voor situaties waarin er te weinig tijd was voor de boot om zijn vaste torpedobuizen op de vijand te richten. Speciaal in de hectiek die ontstond wanneer onderzeeboten een transportvloot van nabij aanvielen of waren binnengedrongen.[113]

Maar waren dekbuizen wel nodig? Sinds 1905 bestonden er toch torpedo's waarvan de gyroscopen althans theoretisch geschikt waren voor een 'hoekschot'? Dit was een vooraf geprogrammeerde bocht van de torpedo. Niet de lanceerbuis draaide in de richting van het doel, maar de

torpedo. Op de vrij kleine, primair voor Nederland zelf bedoelde, onderzeeboten vertrouwde men op het hoekschot via vaste torpedobuizen.

Waarom installeerde men op de grotere Indische onderzeeboten tot en met de *O 21*-klasse naast de gebruikelijke vaste torpedobuizen toch draaibare dekbuizen? Zeker in Indië bleef de riskante aanval op korte afstand het uitgangspunt om te garanderen dat *elke* torpedo raak was tegen een invasievloot.

Om dat ideaal te benaderen moest de torpedo zo betrouwbaar mogelijk zijn. Maar bij hoekschoten was die dat niet. Speciaal niet bij de aanval op korte afstand en bij grotere hoeken. De diepte waarop het wapen moest varen gaf dan problemen (die voortkwamen uit overhellen in de bocht), evenals de koers. Wat die koers betreft, raakte het wapen als het ware in kennelijke staat: het nam de bocht niet geheel correct en – nog erger – het kon daarna zelfs een rechte baan niet meer lijnrecht volgen. Deze 'loodrechte afwijking' van de koers bleek onvoorspelbaar. Luitenant-ter-zee der 1e klasse E.J. van Holthe concludeerde daarom in het *Marineblad* in 1928 over het hoekschot: 'vooral bij een onderzeebootaanval is de fout meestal onherstelbaar, daar gelegenheid tot nogmaals lanceren vaak voorbij zal zijn.'[114]

Niemand minder dan Maurits reageerde hierop dat veel oefenen fouten kon voorkomen. En zeer veel geoefend werd er zeker door de Indische onderzeeboten. Volgens de norm van Maurits zelfs iedere dag. Een van zijn redenen daarvoor was 'de behandeling en onderhoud van de torpedobuizen waarmede – met oog op het onderwatersturen – dagelijks moet worden geoefend...'[115] Geen wonder, want als men de dekbuizen draaide wanneer de boot onder water voer, werkten ze onbedoeld als een soort extra roer.

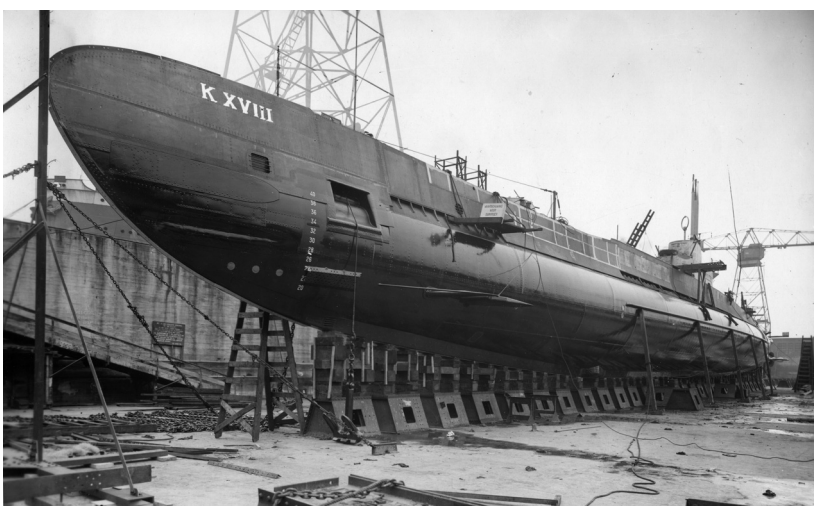
Van Holthe antwoordde hem dat oefenen weliswaar veel fouten kon wegnemen, maar niet die van de torpedo's zelf.[116] Dit werd twee jaar later uitvoerig bevestigd in een technisch exposé van luitenant-ter-zee der 1e klasse C. Hellingman. (Die in de Tweede Wereldoorlog enige bekendheid verwierf als commandant van de Nederlandse onderzeedienst in Portsmouth en Dundee en van het onderzeebootmoederschip *Colombia*.) Ook voorstanders van hoekschoten, constateerde Hellingman in zijn openingszin, moesten toegeven dat:

> zoolang loodrechte afwijkingen bij de hoekschoten belangrijk zijn en niet geheel constant, de tactische waarde van het hoekschot zeer twijfelachtig is.[117]

Nog in 1938 leidden deze 'loodrechte afwijking' en de gebruikte richtmethoden in de nieuwe Stafvoorschriften Onderzeeboten tot een heldere conclusie: 'Hoekschoten bieden een geringere trefkans dan rechte schoten.'[118]

De eerste moderne (Duitse) torpedo's die een bocht tot 90 graden werkelijk goed konden maken, verschenen pas na dat jaar.[119] Tijdens de Tweede Wereldoorlog vergrootten de Duitsers de hoek tot 135 graden. Bovendien kostte het instellen van de hoek kostbare aanvalstijd. Ten slotte had de Koninklijke Marine groot gebrek aan moderne torpedo's; in die tijd was men al blij als men waar dan ook een partij kon bestellen. Eenheid in torpedo's – en daarmee in hoekschoten – was te veel gevraagd.

Dit alles maakt de buizen aan dek op de *O 21* begrijpelijk. Er is wel eens gezegd dat hun draaimechanisme de romp zou verzwakken. Vreemd, want de Nederlandse, Duitse en Amerikaanse rompen hadden wel meer 'verzwakkingen', zoals de openingen voor de vaste torpedobuizen, de toegangsluiken en de zeer zware drukbestendige gepantserde commandotoren bovenop de drukromp. De constructeurs konden deze zwakheden overkomen. Daarenboven hadden ze geen tactische consequenties. De formele maximum duikdiepte lag bij de nieuwere Nederlandse en Duitse boten op 100 meter.[120] Nieuwere Nederlandse boten liepen waarschijnlijk pas op 200 tot 225 meter gevaar te bezwijken, Duitse op zo'n 50 meer.[121] De Nederlandse commandanten, die hiervan onkundig waren, hielden in tegenstelling tot hun collega's bij de *Kriegsmarine* helaas zelfs bij een aanval met dieptebommen de formele duikdiepte aan.



Figuur 6.2 *Hr. Ms. onderzeeboot K XVIII in aanbouw bij Feijenoord in Rotterdam. De drie horizontale stippen helemaal onderaan bij de boeg aan bakboord zijn hydrofoons (onderwatermicrofoons). Zij zijn bestemd voor onderwatertelefonie met behulp van geluidssignalen. Hydrofoons, waarvan de boot er aan elke zijde zes bezit, vormen het belangrijkste middel waarmee de onderzeeboot zelfstandig schepen kan opsporen op grotere afstanden. (collectie H.O. Bussemaker)*

6.13 Torpedo's en geen kanons

Torpedo's groter dan 45 cm waren niet werkelijk noodzakelijk voor korte afstanden. Desondanks onderkende de marineleiding de voordelen van grote torpedo's, maar later dan het buitenland. Voor nieuwgebouwde Britse torpedobootjagers was de 53,3 cm torpedo al sinds 1910 het standaardwapen. In 1915 liep de eerste Britse onderzeeboot met deze wapens van stapel, toch nog drie jaar na de van 50 cm torpedobuizen voorziene Duitse *U 12*.

Grotere torpedo's hadden een grotere springlading, die ze geschikter maakte tegen oorlogsschepen en tegen grotere koopvaardijschepen. Ze hadden ook een groter bereik, wat ze veel geschikter maakte om op grotere afstand aan te vallen (wanneer 'inzet van de boot' niet nodig was), en om na het missen van schepen eventuele schepen daarachter te raken. Natuurlijk stonden grotere torpedo's aanvallen op korte afstand niet in de weg. Ook de Duitse onderzeeboten met 50 cm buizen werden primair geacht zo aan te vallen. Nederlandse onderzeeboten met grotere torpedo's verschenen vanaf 1925. Die eerste 53,3 cm torpedo's waren van Britse herkomst en hadden een bereik van 10 km met 26 knopen vaart. Latere torpedo's haalden dit bereik met een snelheid van 28 knopen of hoger.

Kanons waren bij dit alles niet relevant:

> De reden dat men toch geschut heeft opgesteld op onderzeeboten, terwijl men geen artilleriestrijd wenst, moet daarin gezocht worden, dat men niet wenst, dat een boot onder water gedwongen wordt door elke miniatuur tegenstander, welke enige bewapening heeft. Verder kan het kanon zijn diensten bewijzen voor verdediging, wanneer men om de een of andere reden, bijvoorbeeld averij, verhinderd is te duiken.[122]

Sinds de *K II* voerden de Indische onderzeeboten een kanon van 7,5 cm dat granaten verschoot van 5,9 kg en vanaf de *K VIII* een kanon van 8,8 cm met granaten van 10 kg. Dit laatste wapen stond weliswaar ook op de *O 9*-klasse, maar de andere primair voor Nederland gebouwde onderzeeboten bezaten geen kanons of hooguit zeer lichte. Te beginnen met de *O 12*-klasse waren dat de door Vickers geproduceerde 4 cm's, de bekende *2-pounder* 'pom-poms'. Op deze klasse vormden ze de voornaamste artillerie, maar op de daarna voor Indië gebouwde onderzeeboten slechts de secundaire artillerie. Dergelijk automatisch snelvuurgeschut (voor granaten tot 3 *pounds*) werd al rond 1889 geïntroduceerd om schepen te beschermen tegen torpedoboten.[123]

Hoewel Vickers dit geschut in de Eerste Wereldoorlog aanpaste aan de nieuwe dreiging, vliegtuigen, bleef het op de Nederlandse onderzeeboten bestemd tegen kleine vaartuigen en tegen vliegtuigen slechts als men niet kon wegduiken.

6.14 Hinderlaag-divisietactiek vergeleken met de buitenlandse linietactiek

Wat zijn de voornaamste kenmerken van de Nederlandse hinderlaag-divisietactiek?

- De tactiek was ontworpen voor een aanval op een invasievloot, geen handelsoorlog.
- De tactiek was ontworpen voor nauwe zeestraten.
- De tactiek was ontworpen voor zeer zware onderzeebootbestrijding.
- Het was een echte onderzeeboottactiek, waarin de aanval onder water centraal stond.
- De tactische kern was de divisie – om concentratie te garanderen.
- Communicatie binnen een divisie onder water was vrijwel onmogelijk.
- Het was een linietactiek, maar geen rigide.
- Er werd gestreefd naar zo veel mogelijk flexibiliteit binnen de linies, die meer of minder konden worden geconcentreerd.
- Een groepsaanval onder water was daardoor mogelijk bij gunstige omstandigheden, zij het met geringe mogelijkheden tot verplaatsing.
- Ook de positionering van de linies was flexibel – tijd en plaats hoefden niet vooraf te worden vastgesteld.
- Verplaatsing van de linies was tijdrovend.
- De divisies waren voor hun positionering en concentratie nogal afhankelijk van verkenning door oppervlakteschepen en vliegboten.

Als men naderen en aanvallen boven water voorstond, zoals bij de latere Duitse *Rudeltaktik*, was het actief zoeken van de vijand beter mogelijk geweest. Boven het water was radiocommunicatie gemakkelijker. Maar het grote verschil met de Duitse tactiek was dat de Nederlandse uitdrukkelijk niet ontworpen was voor een handelsoorlog en dat bovenwatervaart als een noodzakelijk kwaad werd gezien.

De Nederlandse tactiek was minder statisch dan de Britse. Die bestond uit *picket lines*, vaak lang van te voren geplande, verstarde linies die de vijand opwachtten. Indien de Nederlandse verkenning zware te-

genslag had, was het resultaat zoiets als een *picketline*. De kans daarop was niet gering, zeker buiten een smalle doorvaart. Maar er was ook goede kans dat de verkenning succesvol was. De statische Britse opwachtingslinie veranderde daar nauwelijks door, maar divisies konden zich beperkt verplaatsen, in een kleiner zeegebied worden geconcentreerd en zich formeren in een T-formatie. Op die manieren konden meerdere boten ten aanval komen. Zeker bij de laatstgenoemde formatie was er sprake van een groepsaanval. De Nederlandse linie veranderde dan in een ware hinderlaag. Indien de verkenning ook maar een sprankje succes had, kon de Nederlandse tactiek het een handje helpen, de Britse niet.

6.15 Samenwerken met zeeverkenning: Stafvoorschriften Gecombineerde Strijdkrachten

Na de Slag bij Jutland – waarin de wederzijdse zeeverkenning goeddeels faalde – zagen de Duitsers in dat verkenning voor hun slagvloot geen kruisertaak meer was, maar primair één van Zeppelins, vliegtuigen en onderzeeboten.

Dit nam niet weg dat oppervlakteschepen voor de Nederlanders voorlopig van enig belang bleven als verkenners voor de eigen onderzeeboten. In ieder geval tot er vanaf 1928 voldoende *Dornier Wal* vliegboten waren. Ook toen bleef er enige ruimte voor zeeverkenning, aangezien deze vliegboten in tegenstelling tot de latere weinig geschikt waren voor nachtelijke verkenning.

De Nederlandse oppervlaktevloot stond al na 1915 in dienst van de onderzeeboten. Het is van belang te bedenken dat het hierbij in de eerste plaats ging om torpedobootjagers, aangezien deze in veel grotere aantallen beschikbaar waren dan kruisers. Kruisers en torpedobootjagers waren in de Nederlandse doctrine daardoor primair verkenners. Zolang de radiocommunicatie op onderzeeboten gebrekkig was, waren kruisers zeer geschikt om verkenningsberichten te ontvangen, te verwerken en door te geven aan de onderzeeboten, die daardoor zo heimelijk mogelijk hun posities konden innemen.

Wanneer verkenning tot achtervolging van de Nederlandse torpedobootjagers en kruisers zou leiden, konden de onderzeeboten op hun beurt assistentie verlenen. De in 1927 verschenen *Stafvoorschriften Gecombineerde Strijdkrachten* schreven dan ook voor dat kruisers en torpedobootjagers zich moesten terugtrekken op de linie van onderzeeboten, ook als dit ten koste ging van de trefzekerheid van hun eigen geschut.[124] In oorlogstijd kon dit de eskadercommandant voor een dilemma plaatsen: zijn eigen schepen opofferen of de aanwezigheid verraden van de linie door zich er-

op terug te trekken? Deze stafvoorschriften gaven hiervoor geen duidelijke aanbevelingen.

De kans dat snel varende en manoeuvrerende oorlogsschepen door de nogal statische linie getorpedeerd zouden worden, was niet groot, maar de torpedobanen zouden de tegenstander ongetwijfeld tot voorzichtigheid, en dus enig oponthoud, dwingen. Er lijkt vanwege dat laatste geen noodzaak te zijn om enkel op korte afstand te lanceren. De *Leiddraad* noemt onderzeeboten in deze situatie een 'beweeglijke mijnversperring', en slechts een 'hulpwapen' in de strijd tegen vijandelijke oorlogsschepen. In de hoofdfase van de strijd werden de rollen omgedraaid en werden de oppervlakteschepen het hulpwapen dat de hoofdaanval op het konvooi moest assisteren.

De periode dat er nog niet voldoende luchtverkenning was, betekende nauwe samenwerking boven en onder water en de *Jaarboeken* van de marine tussen de Wereldoorlogen laten dan ook jaar in jaar uit tactische oefeningen zien van in één enkel eskader verenigde oppervlakteschepen en onderzeeboten. Doorgaans namen één à twee divisies onderzeeboten hieraan deel. Hierbij moet dus primair niet aan onderzeebootbestrijding worden gedacht, al werd ook daar in geoefend.

De symbiose ging zelfs zo ver dat grotere oppervlakteschepen als kruisers, kanonneerboten en enkele torpedobootjagers een dieselgenerator aan boord hadden, die niet alleen bedoeld was voor uitval van de stoomgeneratoren, maar desgewenst ook voor de batterijen van onderzeeboten die langszij lagen.[125]

6.16 Afhankelijkheid van vliegboten en tekortkomingen hinderlaagtactiek

Na 1925 beschikte Japan over genoeg moderne kruisers en torpedobootjagers om verkenning door soortgelijke Nederlandse schepen op zijn minst ernstig te belemmeren. Bovendien waren er na het verwerpen van de Vlootwet te weinig schepen voor sluitende verkenning. Om de onderzeebootlinies in hun blokkadeposities in Straat Karamita of bij de Kleine Paternoster-eilanden te krijgen, was – het is al eerder opgemerkt – tijdige verkenning cruciaal. Gelukkig bood de voortschrijdende luchtverkenning ruimschoots compensatie. Vanaf 1926 werden 46 *Dornier Wal* vliegboten aangeschaft met 2.100 km vliegbereik.

Hoewel bij effectieve luchtverkenning een onderzeebootdivisie zich slagvaardiger kon formeren, stond de gevechtskracht mogelijk niet ver boven een andere geavanceerde linietactiek, de Japanse. De Nederlandse divisies waren namelijk niet geheel uniek. De Japanners bezaten ze ook, van 3 boten. Doordat zij hun onderzeeboten wilden inzetten om de Amerikaanse slaglinie voor de beslissende zeeslag uit te dunnen,

hadden zij eveneens behoefde aan tactische verbanden.[126] Maar deze bestonden uit opwachtingtactieken.

De snelle Nederlandse tactische ontwikkeling zegt iets over de kans die Duitsland in de Grote Oorlog had laten liggen. De hinderlaag-divisietactiek was evenwel slechts een tussenfase naar een roedeltactiek en streefde naar een groepsaanval vanuit een statische positie. De vraag mag worden gesteld waarom er eind 1928 geen roedeltactiek was. Met de 'schuine lijn op de kaart' van Maurits kon een onderzeebootdivisie al varende een konvooi op kop lopen en opvangen, er waren toen voldoende vliegboten en de radiotechnologie was heel behoorlijk. Naderen en aanvallen boven water zoals bij de latere Duitse *Rudeltaktik* waren toen theoretisch mogelijk.

Waarom schreef de tactische leidraad deze tactiek niet voor? Nederland had grotere ambities dan handelskonvooien of kleinere landingen her en der in het eilandenrijk. Ten eerste was het, anders dan bij deze landingen en konvooien, ontoelaatbaar dat de invasiemacht tegen Java niet werd onderschept. Ten tweede wilde men groepsaanvallen terwijl de boten onder water naderden. Er moesten nog belangrijke problemen technologisch worden opgelost. Hoe moest een divisie onder water de transportvloot vinden? Hoe moest een divisie onder water communiceren?

Tabel 6.1 Onderzeeboten voor Nederland en Nederlands-Indië[127]

Naam	In dienst sinds	Waterverplaatsing (tonnen 1.000 kg)			Afmetingen			Bereik (zeemijl à vaart)		Vaart (knopen)		Torpedo's en mijnen (M)	Torpedobuizen
		Standaard	Boven water	Onder water	Lengte over alles	Breedte max. romp	Diepgang	Boven water	Op batterij	Boven water	Onder water		
VOOR NEDERLAND													
O 1 (ex-Onderzeeboot I)	1906	-	105,3	124,6	20,42	4,08	2,79	200 à 8	24 à 6	8,5	8	3	1
O 2 (ex-Onderzeeboot II)	1911	-	133,9	149,4	32,13	3,30	2,73	500 à 10	35 à 7	11	8	4	2
O 3 (ex-Onderzeeboot III)	1913	-	133,9	149,4	32,13	3,30	2,73	500 à 10	35 à 7	11	8	4	2
O 4 (ex-Onderzeeboot IV)	1914	-	133,9	149,4	32,13	3,30	2,73	500 à 10	35 à 7	11	8	4	2
O 5 (ex-Onderzeeboot V)	1914	-	133,9	149,4	32,13	3,30	2,73	500 à 10	35 à 7	11	8	4	2
VOOR INDIË (Door omstandigheden, de 1e Wereldoorlog, bracht de K I enige tijd door in Nederland.)													
K I	1914	-	333	385,9	48,65	4,69	3,22	3500 à 11	30 à 8	17	10	6	3
VOOR NEDERLAND													
M 1 (1915 Duitse UC 8)	1917	-	170,9	187,6	34	3,19	3,01	850 à 10	50 à 4	6	5	12 M	-
O 6	1916	-	192	233	35,69	4,13	3,05	750 à 10	42 à 7	12	8,5	5	3
O 7	1916	168	178,6	209,3	34,24	3,90	2,88	750 à 10	42 à 7	11,5	8,5	5	3
O 8 (1915-16 Britse H 6, 1940-43 Duitse UD-1)	1917	341	368	440,4	46,20	4,86	3,87	1600 à 10	24 à 8	13	8	8	4

Naam	In dienst sinds	Waterverplaatsing (tonnen 1.000 kg)			Afmetingen			Bereik (zeemijl à vaart)		Vaart (knopen)		Torpedo's en mijnen (M)	Torpedobuizen
		Standaard	Boven water	Onder water	Lengte over alles	Breedte max. romp	Diepgang	Boven water	Op batterij	Boven water	Onder water		
VOOR INDIË													
De standaardwaterverplaatsing bestond voor 1922 niet en ontstond uit internationale politieke afspraken.													
(K XIII opvolger van K I). De K II bezat geen 4, zoals soms valt te lezen, maar 6 torpedobuizen (2 boeg, 2 dek en 2 hek).													
K II	1922	507?	569?	649	57,31	5,29	3,82	3500 à 11	25 à 8,5	15,5	8,5	12	6
K III	1920	507?	583?	720,9	64,08	5,43	4,86	3500 à 11	25 à 8,5	16,5	8,5	12	6
K IV	1921	507?	579?	720,9	64,41	5,60	3,56	3500 à 11	25 à 8,5	15	8,5	12	6
K V	1920	507	569	649	57,31	5,29	3,82	3500 à 11	25 à 8,5	13,5	8	12	6
K VI	1921	507	569	649	57,31	5,29	3,82	3500 à 11	25 à 8,5	13,5	8	12	6
K VII	1922	507	569	649	57,31	5,29	3,82	3500 à 11	25 à 8,5	13,5	8	12	6
K VIII	1922	520?	581,9	722,7	64,41	5,60	3,55	3500 à 11	25 à 8	16	8	10	4
K IX	1923	520	581,9	722,7	64,41	5,60	3,55	3500 à 11	25 à 8	15	8	10	4
K X	1923	520	581,9	722,7	64,41	5,60	3,55	3500 à 11	25 à 8	15	8	10	4
K XI	1925	612	687,9	827,6	66,70	6,15	3,78	3500 à 8?	25 à 8	17	8	12	6
K XII	1925	612	687,9	827,6	66,70	6,15	3,78	3500 à 8?	25 à 8	17	8	12	6
K XIII	1926	612	687,9	827,6	66,70	6,15	3,78	3500 à 8?	25 à 8	17	8	12	6
VOOR NEDERLAND, TEVENS RESERVE VOOR INDIË													
De boten werden ontworpen voor het toenmalige Indische vaarbereik van 3.500 zeemijl. (O 11 t/m O 15 opvolgers van O 1 t/m O 5.) De O 12 t/m O 15 waren instabiel. Ze werden verbouwd, wat ze zwaarder maakte, zoals tussen haakjes staat aangegeven.													
O 9	1926	483?	526,5	656,7	54,66	5,70	3,53	3500 à 8	25 à 8	12	8	10	5
O 10	1926	483?	526,5	656,7	54,66	5,70	3,53	3500 à 8	25 à 8	12	8	10	5
O 11	1926	483?	526,5	656,7	54,66	5,70	3,53	3500 à 8	25 à 8	12	8	10	5

Naam	In dienst sinds	Waterverplaatsing (tonnen 1.000 kg)			Afmetingen			Bereik (zeemijl à vaart)		Vaart (knopen)		Torpedo's en mijnen (M)	Torpedobuizen
		Standaard	Boven water	Onder water	Lengte over alles	Breedte max. romp	Diepgang	Boven water	Op batterij	Boven water	Onder water		
O 12 (1943-44 Duitse UD-2)	1931	554	576,9 (610)	714,9 (754)	60,42	6,83	3,60	3500 à 10	26 à 8	16	8	10	5
O 13	1931	554	576,9 (610)	714,9 (754)	60,42	6,83	3,60	3500 à 10	26 à 8	16	8	10	5
O 14	1932	554	576,9 (610)	714,9 (754)	60,42	6,83	3,60	3500 à 10	26 à 8	16	8	10	5
O 15	1932	554	576,9 (610)	714,9 (754)	60,42	6,83	3,60	3500 à 10	26 à 8	16	8	10	5
VOOR INDIË													
Na 13 jaar in Indië eventueel naar Nederland, mede als reserve Indië (regeringsbeleid sinds eind 1936). (Opvolgers K II t/m K VI.)													
K XIV	1933	771	865	1045	73,64	6,51	3,93	10000 à 12	26 à 8,5 80 à 4	18	9	14	8
K XV	1933	771	865	1045	73,64	6,51	3,93	10000 à 12	26 à 8,5 80 à 4	18	9	14	8
K XVI	1934	771	865	1045	73,64	6,51	3,93	10000 à 12	26 à 8,5 80 à 4	18	9	14	8
K XVII	1933	777 of 794	866	1046	73,84	6,52	5,56	10000 à 12	26 à 8,5 80 à 4	18	9,5	14	8
K XVIII	1934	777 of 794	866	1046	73,84	6,52	5,56	10000 à 12	26 à 8,5 80 à 4	18	9,5	14	8

Naam	In dienst sinds	Waterverplaatsing (tonnen 1.000 kg)			Afmetingen			Bereik (zeemijl à vaart)		Vaart (knopen)		Torpedo's en mijnen (M)	Torpedobuizen
		Stan-daard	Boven water	Onder water	Lengte over alles	Breedte max. romp	Diep-gang	Boven water	Op batterij	Boven water	Onder water		
VOOR INDIË													
Na 13 jaar in Indië eventueel naar Nederland, mede als reserve voor Indië (regeringsbeleid sinds eind 1936). Door omstandigheden brachten de O 16 (Spaanse Burgeroorlog) en de O 21-klasse (2e Wereldoorlog) enige jaren, of hun gehele carrière door in Europa. (O 16, O 19 en O 20 opvolgers van O 6, K VII en K VIII.)													
O 16	1936	889?	984	1194	77,53	6,56	3,97	10000 à 12	26 à 8,5 80 à 4	18,5	9	14	8
O 19 (ex-K XIX)	1939	1014,5	1145,5	1561	80,70	7,41	3,87	10000 à 12	27 à 8,5 80 à 4	19,5	9	14 + 40 M	8
O 20 (ex-K XX)	1939	1014,5	1145,5	1561	80,70	7,41	3,87	10000 à 12	27 à 8,5 80 à 4	19,5	9	14 + 40 M	8
O 21 (ex-K XXI)	1940	902	990	1205	77,70	6,80	3,95	10000 à 12	28 à 9 100 à 4	19,5	9	14	8
O 22 (ex-K XXII)	1940	902	990	1205	77,70	6,80	3,95	10000 à 12	28 à 9 100 à 4	19,5	9	14	8
O 23 (ex-K XXIII)	1940	902	990	1205	77,70	6,80	3,95	10000 à 12	28 à 9 100 à 4	19,5	9	14	8
O 24 (ex-K XXIV)	1940	902	990	1205	77,70	6,80	3,95	10000 à 12	28 à 9 100 à 4	19,5	9	14	8
O 25 (ex-K XXV, 1941-45 Duitse UD-3)	1945	902	990	1205	77,70	6,80	3,95	10000 à 12	28 à 9 100 à 4	19,5	9	14	8
O 26 (ex-K XXVI, 1941-45 Duitse UD-4)	1945	902	990	1205	77,70	6,80	3,95	10000 à 12	28 à 9 100 à 4	19,5	9	14	8
O 27 (ex-K XXVII, 1941-45 Duitse UD-5)	1945	902	990	1205	77,70	6,80	3,95	10000 à 12	28 à 9 100 à 4	19,5	9	14	8

Naam	In dienst sinds	Waterverplaatsing (tonnen 1.000 kg)			Afmetingen			Bereik (zeemijl à vaart)		Vaart (knopen)		Torpedo's en mijnen (M)	Torpedobuizen
		Standaard	Boven water	Onder water	Lengte over alles	Breedte max. romp	Diepgang	Boven water	Op batterij	Boven water	Onder water		
VOOR EUROPA EN AZIË													
In 2e Wereldoorlog overgenomen en geleende Britse aanbouw. (Britse long tons van 1016,05 kg herberekend in tonnen 1.000 kg.)													
Dolfijn (ex-Britse U-klasse, P 47)	1942	554	632	735	60,05	4,88	3,87	4000 à 10	30 à 9	12	9	8	4
Zeehond [1] (ex-Britse Sturgeon 1932-1942)	1942	650	730	927	61,60	7,10	4,10	6000 à 10	30 à 10	14	10	10	6
Zwaardvisch (ex-Britse Talent, P 322)	1943	1189?	1346	1596	83,34	8,06	4,50	10000 à 10	circa 30 à 8	15,5	8.5	19	11
Tijgerhaai (ex-Britse Tarn, P 336)	1945	1189?	1346	1596	83,34	8,06	4,50	10000 à 10	circa 30 à 8	15,5	8.5	19	11

Hoofdstuk 7

Van strategie naar onderzeeboottactiek (2): roedel-divisietactiek

De dagen gedurende welke de transportvloot door onzen Archipel vaart, zijn als het ware de dagen, waarvoor onze onderzeeboten gebouwd zijn; belangrijker taak dan op die dagen zullen zij nooit te volbrengen hebben.[1]
J. van Reede

De hiervoor besproken hinderlaag-divisietactiek was in het beste geval een groepsaanval door onderzeeboten vanuit een statische positie. Het doel dat men zich rond 1921 had gesteld, was nog niet bereikt: een langdurige verplaatsing boven water die overging in een groepsaanval onder water om een Japanse transportvloot tegen Java actief te onderscheppen.

Dat lukte pas in 1932 dankzij luchtverkenning en dankzij een radioantenne die het mogelijk maakte om op periscoopdiepte zowel de verkenningberichten op te vangen, als de divisiecommandant zijn onderzeeboten te laten leiden. Nog meer dan het vorige hoofdstuk blijkt hoezeer de roedel-divisietactiek hand in hand ging met technologische vernieuwing. Hoe geavanceerd deze tactiek was, maken vergelijkingen met buitenlandse duidelijk.

7.1 Van hinderlaag-divisietactiek naar roedel-divisietactiek

Bij de beschrijving van de Tactische Leidraad van 1927 is voorgesteld de daarin voorgeschreven tactieken hinderlaag-divisietactiek te noemen. Roedeltactieken kwamen er niet in voor.

In november 1927 kreeg luitenant-ter-zee der 1e klasse J.C. Cornelis opdracht om zijn die maand voltooide *Concept Tactische Leidraad* grondig te toetsen aan de kritiek van 'in de practijk werkzame onderzeebootofficieren'. De cursus onderzeeboottactiek die hij de daaropvolgende winter aan de Hoogere Marine Krijgsschool verzorgde, bood daartoe een goede gelegenheid. Onder de cursisten waren zelfs twee voormalige commandanten van onderzeeboten.[2]

De wisselwerking tussen papieren concept en nuchtere praktijk bleek zeer vruchtbaar.

In 1929 publiceerde Cornelis in het *Marineblad* 'Iets over onderzeebootactiek', met welke titel hij zichzelf 'iets' tekort deed. Hij stelde voor om geen 4, maar 3 boten te gebruiken bij divisieaanvallen.

Hij werkte deze aanvallen uit tegen een konvooi dat liefst 14 knopen liep. Dit was veel sneller dan waarschijnlijk voor een konvooi en benaderde de kruissnelheid van oorlogsschepen. Dit was ook veel sneller dan de onderwatersnelheid van een onderzeeboot. Desondanks kwam Cornelis met iets veel beters dan statische linies, in het bijzonder als de 3 onderzeeboten het konvooi enigszins frontaal naderden. Ondanks die 14 knopen, bleek het mogelijk om één onderzeeboot aan bakboord van het konvooi te krijgen, één aan stuurboord terwijl de derde boot direct naderde.[3] Op die manier veranderde een divisie al varende in een roedel. De manoeuvre werd onder water uitgevoerd. Frontaal naderen was natuurlijk lang niet altijd mogelijk, maar hiervoor is al beschreven dat het divisiecommandant Maurits al rond 1925 vaak was gelukt.

Cornelis nam een invasievloot van 32 schepen nogmaals onder de loep en berekende dat een aanval op een afstand van 4 kilometer toch hoge succeskansen beloofde. Voor één torpedo zou men weliswaar kunnen wegdraaien, maar een tweede wat later gelanceerde torpedo, die op deze bocht anticipeerde, bezat wel degelijk de door J.T. Furstner enkele jaren eerder voorspelde zeer grote trefkans (6.6).

Voor de hoofdaanval op deze transportvloot achtte Cornelis 3 tot 5 onderzeebootdivisies noodzakelijk (van ieder 3 boten).[4] Het was beter, adviseerde hij, om de divisies niet vooraf samen te voegen tot één groot verband. Wanneer dit tijdens de nadering werd ontdekt trok het onderzeebootafweer naar zich toe, terwijl het konvooi kon afdraaien. Meer kans bood een gescheiden opmars van de divisies, waarvan er altijd wel enkele zouden doorbreken.

Tijdens de aanval moesten de divisies wel gaan samenwerken en als dat onmogelijk was, moesten de onderzeeboten binnen een divisie dat doen in linieverband.[5] Wel zag Cornelis in dat dit tijdens een roedelaanval op het laatst onmogelijk werd. Vanwege de toegenomen Japanse afweer, ter zee en vooral uit de lucht, moesten de boten namelijk de laatste 40 zeemijl onder water naderen. Daardoor viel elke boot zelfstandig aan. (Als dat de meeste lukte, ging het om een roedelaanval.) Cornelis besloot zijn artikel met ideeën om in de laatste fase van de aanval zo goed mogelijk de centrale leiding te behouden. In dat opzicht zat hij nog aan het verleden vastgeketend.

Kort daarna begon men in Indië het loslaten van de inflexibele – en door radiogebruik verraderlijke – centrale leiding in de laatste fase juist als een deugd te zien: elke wolf kon zelf het beste bepalen hoe hij zijn prooi aanviel.

7.2 Roedeltactiek en techniek (1): de beslissende doorbraak – radio onder water

Met verbeteringen zoals die van Cornelis was men er nog niet. Een soort uitvoerige synopsis uit 1930 van de Stafvoorschriften Onderzeeboten benoemt, aansluitend op een paragraaf over aanvallen op militaire konvooien, de kern van het probleem:

> Men is reeds lang doende de tactiek uit te werken voor het optreden van een groot aantal onderzeeboten in verband verenigd. De grote moeilijkheid is, dat er geen seinsysteem bestaat tot nu toe, dat betrouwbaar blijft, wanneer de boten zijn ondergedoken.[6]

Gezien de Nederlandse doctrine moest de antenne onder water bruikbaar zijn. In de Nederlandse tactiek lag het zwaartepunt nu eenmaal niet bij de groepsaanval boven water, waar radiocontact veel gemakkelijker was. Geluidssignalen bleven tactisch onbruikbaar, omdat zij de aanwezigheid en richting van de boot verraadden. De oefeningen in de Noordzee uit 1921 hadden al vermeld dat radio onderwater (op de middengolf) nog niet beproefd kon worden.[7] De wens was er dus toen al.

> Ik heb de eer U hoogedelgestrenge te rapporteeren, dat bij de laatste manoeuvres overtuigend gebleken is, dat de geheele actie-in-verband der onderzeeboten staat of valt met een goede communicatie tusschen de onderzeeboten onderling.[8]

Zo begon Furstner, destijds leraar aan de Hoogere Marine Krijgsschool, op 13 juli 1923 een korte nota aan de chef van de Marinestaf. Hij berichtte hierin dat de gloednieuwe *K IX* proeven zou doen – in de Ierse Zee blijkens een krabbel onderaan de nota – met het uitzenden van radioberichten onder water die andere onderzeeboten boven water moesten kunnen opvangen.

Dat men snel begon met experimenteren is begrijpelijk. Radio's en hun antennes waren destijds zeer onhandig en werkten vooral op de lange en middengolf. Op de oudste boten dienden kabelantennes op het anti-mijnentuig (dat wil zeggen kabels die vanaf de boeg naar de bovenzijde van de commandotoren liepen) voor normaal radiocontact.[9] Praktisch, maar met beperkt bereik. Later bevonden zich ook radiokabels erboven, maar voor het grotere bereik moest de telescopische mast, die zich achter de periscopen bevond, met deze kabels en al omhoog worden gedraaid. De boten waren gedurende die periode kwetsbaar. Bovendien kostte het zenden per middengolf relatief veel tijd, wat extra gevaarlijk werd door de snel verbeterende techniek om de positie van de

zender uit te peilen. De antennes waren alleen boven water bruikbaar, hoewel getrimd dieselen het risico enigszins kon beperken.[10]

Radio-ontvangst onderwater was overigens mogelijk. In 1927 bleek het radiopeiltoestel van de *O 10* onder water zeer succesvol bij proeven daarmee in Europa.[11] In Indië was dit in principe al een jaar mogelijk door het in gebruik nemen van de langeafstandszenders op de vulkaan Malabar ten zuiden van Bandoeng.[12] Deze zender waren bedoeld voor directe communicatie met Nederland en met Nederlandse koopvaardijschepen overal ter wereld. Maar doordat ontvangst onderwater alleen mogelijk was (en is) met zeer lange radiogolven, kostte het ontvangen van een kort bericht zeer veel tijd. Voor een onderzeebootdivisie was dit middel totaal onbruikbaar.

Veelbelovend was de kortegolfradio, die zich in die jaren razendsnel ontwikkelde. Maar een experiment om totaal onderwater van de ene boot naar de andere te zenden en te ontvangen mislukte. Vanwege het zendbereik moesten de radiogolven ook door de atmosfeer reizen, zodat ze twee maal het zeeoppervlak moesten passeren, bij het zenden en bij het ontvangen. Helaas kaatste het oppervlak de korte golven terug.

Daarop besloot men in 1929 dat de radioantenne als een periscoop boven het zeeoppervlak moest kunnen worden uitgeschoven.[13] Vanaf oktober werd ermee geëxperimenteerd en met succes.[14] Voor de latere onderzeebootman, die aan zo'n antenne gewend is, is het moeilijk voorstelbaar dat de Koninklijke Marine tot diep in de Tweede Wereldoorlog als enige erover beschikte.

Luitenant-ter-zee der 1e klasse J. Houtsmuller wist een kortegolfantenne te monteren in de navigatieperiscoop van de destijds in aanbouw zijnde *K XIV*-klasse.[15] In die zin bezat deze klasse uiteindelijk drie 'periscopen', al was de achterste, de zogeheten 'radioperiscoop', nu een antenne bovenop een mast die als een periscoop werd uitgeschoven. Deze was ook geschikt voor de middengolf. Foto's tonen dat men in de beginjaren nog geen afscheid nam van de oude vertrouwde, moeizaam uitschuifbare mast dáár weer achter, al was die onder water onbruikbaar. Later werd deze met radiokabels en al verwijderd. Op de *O 19* en latere boten ontbrak hij van meet af aan om ruimte te maken voor een andere uitvinding, de snuiver (7.16). Behalve de moderne antennemast bezaten deze boten nog de gebruikelijke antennekabels boven het antimijnentuig. De antennemast kon desgewenst worden opgetuigd met een piepkleine ra en zijn naam 'radioperiscoop' begon plaats te maken voor 'periscoopantenne'.

Op de al bestaande boten werden de uitschuifbare antennes spoedig ingebouwd door ze voorlangs de commandotoren te plaatsen. Uit instructies voor het gebruik van de 'radioperiscoop' van de toenmalige In-

dische flottieljecommandant Albert Samuel Pinke uit september 1932 valt af te leiden dat die dat jaar algemeen werd ingevoerd.[16]

Eindelijk was het mogelijk om onder water verkenningsberichten op te vangen, die het actief naderen van de vijand mogelijk maakten. Verder werd het mogelijk om de divisiecommandant de centrale leiding over zijn ondergedoken divisie te laten behouden. Wel moest hij zo min mogelijk zenden om de aanwezigheid van de boot niet te verraden.

De antennes bezaten het grote tactische voordeel dat bij het zenden hun reikwijdte kon worden beperkt door ze minder hoog boven zee uit te steken. Bij drieëneenhalve meter hoogte bedroeg het bereik 40 zeemijl, bij anderhalve meter nog maar 10. Aangezien water de radiogolven verstoorde, hing de hoogte ook af van 'het voeten spoelen', de hoogte van de golven van de zee.[17] De hoogte van de eigenlijke antennestaaf was maar 1 meter. Ook voor de ontvangst gold, hoe dichter bij zee, hoe minder bereik.

Uit die instructies van Pinke blijkt dat hij bij onderwatervaart zichtbaarheid vanuit de lucht gevaarlijker achtte dan het uitpeilen van de zenders door de vijand. De boten moesten hun antennes zo laag mogelijk boven water uitschuiven. Aangezien dit de ontvangst niet ten goede kwam, moest de boot die naar ze wilde zenden de zijne even extra hoog uitschuiven voor een krachtiger signaal.[18]

Enige jaren later ontwikkelde luitenant-ter-zee der 1e klasse J.C. Jurrjens de 'zweepantenne' die het zend- en het ontvangstbereik vergrootte, maar niet de zichtbaarheid vanuit de lucht.[19] Deze kwam vanaf 1939 in gebruik. De antennestaaf werd verhoogd met een verend staafje, dat kon scharnieren. De veer kon niet tegen de kracht van de waterstroming op. Onder water drukte de waterstroom van een varende boot het dunne staafje in een horizontale stand, waardoor het minder te lijden had van die stroom en van golfslag. Maar boven water zwiepte het antennestaafje omhoog en was, doordat het niet dikker was dan een haakpen, vrijwel onzichtbaar.[20]

7.3 De Nieuwe School: roedel-divisietactiek

Luitenant-ter-zee 1e klasse Pinke, die in 1932 aantrad als flottieljecommandant, liet zijn divisies oefenen als roedels. Daarbij ging hij weer verder dan Cornelis en natuurlijk de Leidraad. De Indische praktijk kwam hiermee voor te liggen op de Haagse theorie, zo bleek ook tijdens de nabespreking van een oefening met het eskader in september het jaar daarop. De pas benoemde commandant van de divisie torpedobootjagers protesteerde ernstig tegen het afwijken van de tactische voorschriften door de divisie onderzeeboten. Deze commandant wees erop

dat die voorschriften nog onlangs door P. Post Uiterweer waren herzien. Hij zal verbaasd zijn geweest toen de, ook aanwezige, 'Pietje Post', zoals deze kortweg werd genoemd, Pinke steunde:

> Mijnheer Doorman, de divisiecommandant [van de onderzeeboten] heeft beloofd in een serie oefeningen de bruikbaarheid van onderzeeboten als slagwapen aan te tonen. Ik moet toegeven dat hij er tot dusver in geslaagd is zijn woord gestand te doen. Mocht de door de heer Pinke toegepaste aanvalstaktiek ook verder succes hebben, dan zal men naar ik hoop niet schromen ook de tactische voorschriften opnieuw te herzien.[21]

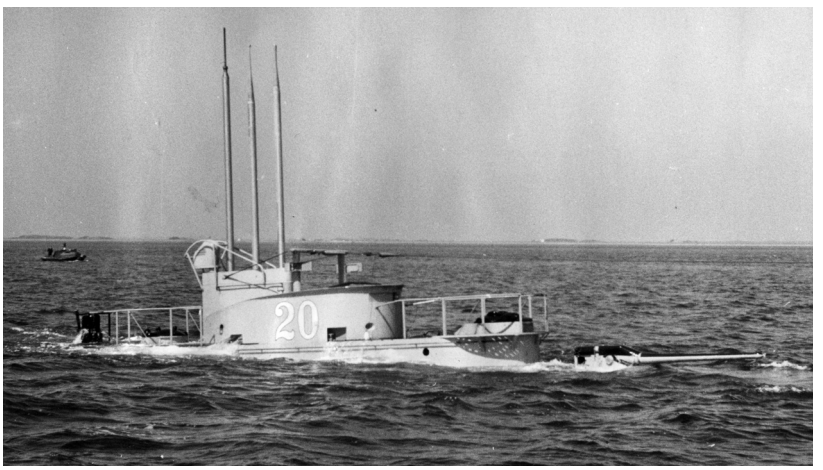
Ja, het ging om Karel Doorman, die zoals later zal blijken, deze les ter harte had genomen (7.8). In deze jaren van tactische vernieuwing was zijn toekomstige superieur C.E.L. Helfrich chef van de Marinestaf in Indië.[22]

Pinke werd ook gestimuleerd door zijn eskadercommandanten, zoals schout-bij-nacht J. Bosma. In 1935 bekritiseerde Bosma in het *Marineblad* de oude tactiek en beschreef de nieuwe. De oude tactiek was immers ontworpen voor vrij kleine en boven water trage onderzeeboten met een bescheiden brandstofvoorraad.[23] De oude was ook te eenzijdig gericht op het afslaan van invasievloten. Deze statische tactiek betekende dat de onderzeeboten de vijand moesten opwachten op de smalste punten, beschermd door oppervlakteschepen tegen vijandelijke onderzeebootbestrijding. Een dergelijke statische concentratie van onderzeeboten vereiste uiterste alertheid en viel niet lang 'ten volle te handhaven' omdat hoog brandstofverbruik en afmatting van het personeel zich ertegen verzetten.

De samenwerking met de verkennende torpedobootjagers en kruisers werd steeds meer een blok aan het been, zo maakte Bosma duidelijk, zeker als ze zich terugtrokken op de onderzeeboten (6.15) om achtervolgers te ontlopen:

> Het zal reeds duidelijk zijn, dat de omstandigheden voor de onderzeeboten bij de boven aangegeven nauwe tactische samenwerking met bovenwaterstrijdkrachten niet veel gunstiger zijn. Het artilleriegeschut, dat het onmisbare begin van deze actie vormt, brengt vanzelf mee, dat de vijand uiterste vaart gaat loopen, terwijl koersveranderingen gedurende dit gevecht veelvuldig zullen voorkomen. Zelfs al zouden dus onze bovenwaterstrijdkrachten er in slagen, den vijand nauwkeuriger over onze onderzeebootlinie heen te voeren, dan nog zou onder deze omstandigheden de kans op een enkelen torpedotreffer minimaal zijn. Verder zal de onderlinge plaatsbepaling tussen boven- en onderwaterstrijd-

krachten spoedig mijlen onnauwkeurig zijn, zodat de kans groot is dat het hele doel gemist [misgelopen] wordt.



Figuur 7.1 *Hr. Ms. onderzeeboot O 20 duikt op tijdens proeven in 1939. De hoge 'periscoop' links is de periscoopantenne, eigenlijk een radiomast. De antennestaaf staat er bovenop en is maar een meter hoog. De bolling onder de staaf dient om deze te isoleren. Dankzij de periscoopantenne konden de onderzeeboten onder water verkenningsberichten ontvangen en met elkaar communiceren. Deze Nederlandse uitvinding was veel belangrijker voor hun tactiek dan de snuiver (snorkel), die direct erachter zichtbaar is tussen twee gebogen buizen. Hoewel hier ingetrokken, is de snuiver ook uitgeschoven niet hoog. (Oudere boten voerden op de plaats van de snuiver een intrekbare mast met radiokabels, die alleen boven water bruikbaar waren.) Rechts van de periscoopantenne staan de twee periscopen, een voor de aanval en een voor de navigatie, welke ook vliegtuigen kan ontdekken. (collectie H.O. Bussemaker)*

Nu oppervlakteschepen dankzij de *Dorniers* veel minder hoefden te verkennen voor onderzeeboten, hadden alle schepen belang bij het verdwijnen van de oude aanpak:

> Neemt men daarbij in aanmerking, dat onze schepen zich hoogst waarschijnlijk artilleristisch nadelen zullen moeten getroosten om hun plan zoo goed mogelijk te volvoeren, dan is het duidelijk, dat hier nadelen aanvaard zouden worden, zonder dat er kans op voordelen tegenover staat.
>
> Ja erger! Door te trachten om de onderzeeboten aldus in nauwe tactische samenwerking met bovenwaterstrijdkrachten te laten optreden, ontneemt men hun veel grootere kans om, zelfstandig agerend, hoofdzakelijk met vliegverkenning, den vijand

> onder voordelige omstandigheden te treffen. [...]
>
> De tot hiertoe geopperde bezwaren hebben er toe meegewerkt om hen, die ik nu maar zal noemen *''de nieuwe school''*, te doen uitzien naar nieuwe wegen.
>
> Uitgangspunt was de gedachte: Als de onderzeeboot moet zijn ''de voornaamste aanvalsmacht" van onze defensieve vloot, dan moet zij ook in staat zijn vijandelijke oorlogsschepen op te zoeken en aan te vallen, overal waar deze zich in verband met de uitvoering van hunne opdrachten bevinden.[24]

Dit overal kunnen aanvallen had te maken met de tijdgeest, die vond dat er te eenzijdig nadruk was gelegd op grote invasies ten koste van de bescherming van de oliehavens tegen *coup de mains*. Deze overvallen konden grotendeels, of geheel worden gepleegd door oorlogsschepen. Bosma beschreef de aanval op oorlogsschepen als het uitgangspunt voor wat hij – met meer dan een knipoog naar de *Jeune École* – 'de nieuwe school' noemde.[25]

Dat is niet geheel juist, omdat deze nieuwe tactiek natuurlijk al sinds 1921 werd ontwikkeld tegen een transportvloot. Bosma wilde de onderzeeboten blijkbaar van het anti-transportvloot imago afhelpen. Hij kan er niet onkundig van zijn geweest dat er in Den Haag steeds meer stemmen opgingen om middelgrote oorlogsschepen, kruisers, tot de 'voornaamste aanvalsmacht' te maken. Het bovenstaande citaat maakt duidelijk dat Bosma geloofde dat deze status nog steeds de onderzeeboot toekwam. Wellicht hoopte hij dit zo te houden door een politiek van geven en nemen ten opzichte van de kruiserlobby.

Wat Bosma verkondigde was een pure roedeltactiek. Luchtverkenning stond centraal en als die goed was zouden de boten deels na elkaar kunnen toeslaan met een los geformeerde, maar geconcentreerde aanval: 'Vanaf het ogenblik van definitief onder water gaan is elke leiding uitgesloten en ageren de commandanten zelfstandig, naar de bij de oefeningen ontwikkelde tactiek.'[26]

Een belangrijke ontwikkeling om tijdens de nadering de vijand te kunnen opsporen waren betere hydrofoons. Rond 1940 konden deze al op honderd kilometer een groter konvooi horen.[27] Zo konden de boten toch *en masse* aanvallen als het divisieverband onder water verloren ging. Ten slotte werd er hard gewerkt om de beperkte batterijcapaciteit te sparen, een probleem voor de onderwatertactieken, door op periscoopdiepte dieselmotoren te gebruiken. Dit resulteerde in de snuiver.

7.4 Stafvoorschriften 1938 (1): roedel-divisietactiek en strategische verplaatsing

De Indische tactische vernieuwing werd officieel door de in Den Haag op 24 februari 1938 verschenen Stafvoorschriften Onderzeeboten, die Pinke had opgesteld.[28] De voorspelling van 'Pietje Post' aan Doorman was uitgekomen. Tijdens de opmars naar de vijand, die *strategische verplaatsing* werd genoemd, voeren de boten van een divisie, net als in de oude tactiek, op zichtafstand van elkaar.

Bijna alles hing tijdens de strategische verplaatsing af van de *berichtgeving* door luchtverkenning. Men onderscheidde strategische en tactische verkenning. De strategische moest nagaan waar de vijand zich bevond en waarnaar hij op weg was. Daarnaast moesten er nog vliegboten worden gereserveerd voor de riskante tactische luchtverkenning, die permanent voeling moest houden met de vijand en de onderzeeboten erheen moest leiden. De trage vliegboten waren dan kwetsbaar voor vijandelijke vliegtuigen en verkenningsversies van snelle landbommenwerpers bleken geschikter.[29] De marine ondernam niets om ze te kopen. Tactische luchtverkenning was essentieel voor de roedel-divisietactiek.

De *Dornier Wal* vliegboten waren spoedig voorzien van bruikbare middengolfradio's, maar kortegolfradio's leverden velerlei problemen op. Pas hun opvolgers, de *Dornier 24's*, bezaten kortegolfradio waarmee betrouwbare directe communicatie mogelijk was.[30] Maar toen de eerste van die radio's verscheen was het al 1938. Ongeveer tegelijk begon men de radio's van de boten te verbeteren, waardoor de periscoopantennes zowel op de korte- als middengolf goed konden zenden en ontvangen. Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, was de roedel-divisietactiek werkelijk volgroeid.

De periscoopantennes dienden vooral voor de *berichtgeving*, het beluisteren van verkenningsberichten. Zelf zenden moest in beginsel worden vermeden, aangezien kortegolfzenders inmiddels snel konden worden gepeild. Werd de kortegolfzender toch gebruikt, dan moest dat uiterst kort en liefst op snel afwisselend frequenties.[31] Waarschijnlijk was het gebruik minder dan in 1932.

Bij volmaakte *berichtgeving* spoedden de boten zich naar het konvooi, doken op het juiste moment diep onder en vielen op het juiste moment aan. Zelf uitzenden was dan eigenlijk onnodig. De werkelijkheid kon echter weerbarstig zijn door onvoldoende luchtverkenning en slecht weer. Ongetwijfeld beperkte men ook dan het onderlinge radiocontact zo mogelijk tot het begin van de aanval, want anders konden de boten niet naar grotere diepte gaan.

Binnen de divisie vertrouwde men tijdens de opmars nog steeds op optische communicatie. Naarmate men de vijand naderde, ging men overdag steeds langduriger onder water varen. Als het dan niet meer lukte bij elkaar te blijven, moest de commandant van de divisie zijn radio wel gebruiken. 's Nachts voer de divisie tijdens de opmars nog boven water, maar omdat lichtsignalen haar konden verraden, werd geadviseerd berichten per sloep over te brengen.[32]

Behalve met haar ogen, de vliegboten, kon een divisie de vijand vinden met haar oren. De latere boten bezaten uitstekende hydrofoons, maar ook daarvan was het bereik aanmerkelijk minder dan van de ogen. Een lawaaierig schip kon tot 30 kilometer worden waargenomen, een klein konvooi op enkele tientallen kilometers en een groot konvooi tot 100 kilometer.

7.5 Stafvoorschriften 1938 (2): roedel-divisietactiek en aanvalslinies

De overgang van de opmars naar de aanval, kenmerkte zich doorgaans door de divisie uit te spreiden tot een linie, waarna de nadering in linieverband werd voortgezet. Veelal gebeurde dit spreiden en vervolgens actief naderen van de vijand onder water, zeker overdag. Het ging dus om een varende linie, of liever linies, want er waren verschillende mogelijkheden.

De divisie kon een *frontlinie* innemen, een korte verkenningslinie waarin de onderzeeboten naast elkaar naar de vijand toe voeren. De linie kon fouten in de *berichtgeving* door de vliegboten enigszins corrigeren. Deze nadering, hoewel doorgaans onder water, had veel weg van torpedoboten in verkenningslinie uit het verleden.[33] Voor de onderzeebootcommandant die als eerste de vijand verkende, zat er soms niets anders op dan de radio te gebruiken om zijn collega's op de hoogte te stellen van de positie en koers van de vijand.

Was de *berichtgeving* zeer goed, dan kon men naderen op een koers die evenwijdig was aan de koers van de vijandelijke scheepsmacht. De boten voeren dan achter elkaar. Als ze in deze positie gelijktijdig hun boegen naar de vijand draaiden ontstond een flanklinie. Deze linie leidde tot een aanval van opzij die, net als in 1928, het krachtigst werd geacht tegen een konvooi. Elke boot kwam dan ten aanval en het escorte van die flank raakte verzadigd.

Een compromis tussen de ideale flanklinie en de vaak noodzakelijke frontlinie was de *geflankeerde linie*. De linie maakte een schuine hoek met de vijandelijke koers. Aangezien de divisiecommandant die hoek naar eigen inzicht bepaalde, sprak men van 'de willekeurige hoek'. Dit moet de linie zijn geweest die Maurits in 1924 beoefende.

Omdat het in al deze gevallen ging om één linie, sprak men, wat formeler, ook wel van *lineaire formatie*. Daarnaast kende men nog de *vlakformatie*. Deze bestond uit combinaties van een *frontlinie* met een *flanklinie*. De frontlinie moest contact proberen te maken, wat voldoende informatie moest opleveren om de flanklinie er achter ten aanval te brengen. Hiertoe behoorden ook de *T-formaties*, die in 1928 zo populair waren, met de frontlinie als het horizontale streepje van de letter T en de flanklinie als het verticale. De T-formaties waren vooral bedoeld als opwachtinglinies in zeestraten.[34] Ze stonden dus het dichtst bij de oude tactiek.

In feite was ook het *voorwaarts verspreiden* een aanvalslinie om een konvooi U-vormig of V-vormig te omvatten. Dit is de aanval die in 1935 in het Skagerrak werd beoefend (7.9).

7.6 Stafvoorschriften 1938 (3): roedel-divisietactiek plus twee oude aanvalstactieken

Al deze linies konden slechts worden geformeerd dankzij de *centrale leiding*. Het doel van de centrale leiding was om met zoveel mogelijk boten te kunnen aanvallen.[35] Dit moest zo goed mogelijk voor de aanvalsfase worden geregeld. Men nam aan dat opheffen van de leiding gedurende aanvalsfase onontkoombaar werd. Er waren drie aanvalstactieken, alle geschikt voor een divisie of flottielje, de nieuwe en twee oudere:

- *De roedeltactiek: verspreid ageren met centrale leiding en met berichtgeving*
  Deze aanvalstactiek ontbrak in de stafvoorschriften van 10 jaar eerder. Wel betekende zoals toen *verspreid ageren*: verspreid in aanvalsformatie, *met centrale leiding*: in divisieverband en *met berichtgeving*: met (lucht)verkenning. De berichtgeving en centrale leiding waren noodzakelijk voor de actieve verplaatsing van de divisie naar de vijand. Dit opzoeken vormde de essentie van deze aanval.

  Had men daarom niet beter, zoals 10 jaar eerder, kunnen spreken van een *verplaatsing*? Ja, en des te meer omdat de eigenlijke strijd er niet veel anders uitzag, namelijk *zonder centrale leiding* en uiteindelijk ook *zonder berichtgeving*. Men ging er nog steeds van uit dat de vijandelijke onderzeebootbestrijding, vooral door vliegtuigen, uitzonderlijk krachtig was. De consequentie van dit luchtgevaar staat op pagina 12: 'het verband kan steeds minder worden gehandhaafd'. Kortom, de *centrale leiding* kon al lang voor de eigenlijke aanval verzwakken. Dit maakte de *berichtgeving* door vliegboten en het luisteren door de hydrofoons des te belangrijker.

Bij het eerste contact van een onderzeeboot met een schip of vliegtuig dat het doelwit escorteerde, zette de gehele divisie de nadering onder water voort. Hoewel met de antennes nog werd geluisterd naar nieuwe verkenningsberichten, ging het divisieverband spoedig verloren:

> het ogenblik van het verkennen van den vijand door één der booten nadert. Dit is het moment, dat de centrale leiding losgelaten moet worden en dat de booten verder zelfstandig moeten ageren met behulp van verkenningsberichten; langer volgehouden leiding zou de voor de onderzeebootcommandanten tot een ,,blok aan het been" zijn; zij moeten verder op eigen initiatief kunnen handelen.[36]

Dit eigen initiatief hield in dat de onderzeeboten zelfstandig naderden op grotere diepte om ontdekking door vliegtuigen te voorkomen, waarbij ze voor de juiste koers vertrouwden op de eerder opgevangen verkenningsberichten en op de hydrofoons. De boten moesten zo min mogelijk naar periscoopdiepte stijgen voor een snelle blik op de omgeving.[37] Ze opereerden nu *zonder berichtgeving*. (Ontoereikende verkenning kon natuurlijk roet in het eten gooien waardoor ze via de periscoopantenne naar extra berichten moesten blijven luisteren.)

Vervolgens koos elke onderzeebootcommandant zelfstandig de beste aanvalspositie. Wel kon de commandant van de divisie vooraf bevelen dat bij een *frontlinie* de boten niet naast elkaar bleven doorvaren tot ze op de vijand stootten. Ze konden op een geschikt punt dwars voor de route van de naderende vijand op en neer gaan varen, totdat hij in zicht kwam.[38] Wanneer dat gebeurde kon de divisie zich, bijvoorbeeld voorwaarts verspreiden.

De Nederlandse tactiek hing niet af van één aanvalswijze. Daarvoor was ze te flexibel vanwege de verschillende naderingslinies en het loslaten van de centrale leiding. Heel opmerkelijk vergeleken met 1928 is dat de nachtaanval nu mogelijk was en zelfs gewenst kon zijn. (De Amerikanen moesten zich later de flexibele roedelaanval zonder centrale leiding met vallen en opstaan eigen maken.) De stafvoorschriften maakten het glashelder dat de nieuwe aanval in open zee de voorkeur verdiende boven de oude opwachtingstactiek.[39]

- *De oude opwachtingtactiek: verspreid ageren zonder berichtgeving.*
  De oude hinderlaagtactiek heette nu *verspreid ageren zonder berichtgeving*. Zonder verkenning derhalve. In dat geval 'zal de vijand noodgedwongen in een nauw zeegebied of nabij strategisch belangrijke punten opgewacht moeten worden.'[40] Juist de plaatsen waar de vijand, volgens de voorschriften, aanvallen zou verwachtten en dus zijn bestrijding zou concentreren. En natuurlijk betekende *zonder berichtgeving* ook een terugkeer naar de oude verkenningslinie, vaak in flottieljeverband:

  > Daar nauwe zeestraten en belangrijke strategische punten bij voorkeur des nachts gepasseerd zullen worden, zijn deze wel gunstig voor eventuele nachtaanvallen. In verband met het zicht is dan toch een vrij groot aantal boten nodig, wil men enige zekerheid hebben dat de vijand niet ongezien passeert.[41]

  In een gunstiger geval konden boten zich formeren tot de T-formaties. Hield het geluk aan, dan moet, aangezien de boten werden geacht zelfstandig te handelen, een roedelachtige omvatting mogelijk zijn geweest.

- *Verzameld ageren*
  De derde aanvalstactiek was de enige die tien jaar eerder onder dezelfde naam voorkwam, het *verzameld ageren*.[42] In 1938 was het niet meer dan een gelegenheidstactiek voor het geval dat onderzeeboten onverwacht op een vijandelijke scheepsmacht stootten: direct onder water en zo goed mogelijk verspreiden voor de aanval.

De nieuwe tactiek was nog afhankelijker dan de oude van verkenning, of beter: luchtverkenning. Was die beperkt of afwezig, dan moest men 'noodgedwongen' terugvallen op linies in nauwe zeestraten, tenminste als men de zekerheid wilde hebben dat de vijand werd onderschept. Bij transportvloten derhalve.

Maar aanvallen in open zee had een groot nadeel. De bestekken van de verkennende vliegtuigen waren daar minder nauwkeurig dan in smalle zeestraten. Dit creëerde het probleem dat de berichtgeving en centrale leiding langer noodzakelijk waren, terwijl het wateroppervlak geen herkenningspunten bezat. De stafvoorschriften wezen er op dat bij eilanden en zeker bij brede zeestraten de situatie gunstiger was doordat de vliegtuigen hun positie daarop konden controleren.[43] Men wilde dus het liefst in een breder deel van een zeestraat of dichtbij een zeestraat aanvallen, natuurlijk ook omdat het konvooi dan nog niet goed kon uitwijken.

Ook wezen de stafvoorschriften er op dat een moderne torpedo op 2.000 meter doorgaans een uitstekende trefkans had om een schip te treffen dat niet van koers veranderde: 86,6 procent.[44]

Deze tamelijk grote afstand was van groot belang voor het behoud van de eigen boot wanneer die een door escorteschepen beschermd schip aanviel: 'Hiervoor komt allereerst in aanmerking een aanval buiten bescherming.'[45] Buiten de bescherming betekende vanaf meer dan 1.000 meter. Men hoefde dan niet eerst de escorteschepen te passeren. Zo'n aanval werd uitgewerkt tegen een doel dat door twee torpedobootjagers werd beschermd.

Maar ook de aanval op kortere afstand, namelijk *binnen* deze bescherming, kreeg aandacht. De onderzeeboot bevond zich dan tussen de escorteschepen en zijn prooi in. Deze aanval was het meest riskant met de boegbuizen, aangezien men daarmee alleen kon lanceren als men op de vijand afvoer. Minder riskant waren de baksbare torpedobuizen aan dek, waardoor men pas halverwege het wegdraaien van de vijand hoefde te lanceren. Het minste risico liep men door de hekbuizen (hek is achterzijde) te gebruiken, aangezien dit alleen kon als de boot geheel was gedraaid en al wegvoer.[46] De bij deze korteafstandsaanval aanbevolen tactieken om beide torpedobootjagers te ontlopen konden natuurlijk ook de overlevingskans vergroten wanneer men aanviel 'met inzet van de boot'.

De nieuwe stafvoorschriften die – zo goed en kwaad als het ging – ook voor Nederland golden, verschilden dus van het oude: aanvallen in open zee, lange verplaatsingen, grotere kans op een groepsaanval, desgewenst op grotere afstanden lanceren, niet enkel geschikt tegen een transportvloot en meer vertrouwen in nachtaanvallen.

7.7 P.J.S. de Jong over het oefenen met de divisie-roedeltactiek in Indië 1936-1937

P.J.S. de Jong, voormalig minister-president van Nederland, is in 2009 de laatste nog in leven zijnde officier, en waarschijnlijk mens, die in deze periode in Nederlands-Indië op onderzeeboten heeft gevaren. Hij vertrok eind 1934 als luitenant-ter-zee der 3e klasse. Hij vertelt hierover het volgende.[47]

Het eerste jaar diende hij op torpedobootjagers en in 1936 en 1937 op onderzeeboten. De opleiding voor de onderzeedienst duurde volgens hem twee jaar, maar deze moet evenwel voor een groot deel op operationele boten hebben plaats gevonden. Aanvankelijk kregen hij en anderen hun opleiding voornamelijk buiten divisieverband, op een individuele onderzeeboot: 'Je leerde de hele boot kennen.' Hij was geplaatst bij de Divisie Onderzeeboten I, die uit moderne boten bestond. De Jong

kan niet exact zeggen van wanneer af, maar uit het *Marineblad* blijkt dat hij op 1 januari 1936 diende op de *K XVII*, vlaggenschip van de divisie die onder bevel stond van A.H.I. Kramers en die verder haar zusterschepen *K XIV, K XV* en *K XVI* omvatte. Op nieuwjaarsdag een jaar later dienden zij beiden nog steeds op de *K XVII*, van waaraf evenwel inmiddels P. Rouwenhorst de divisie leidde.[48] Hij herinnert zich Rouwenhorst, maar zegt desgevraagd dat hij niet onder commando heeft gestaan van J.A. de Gelder. Dit is verklaarbaar aangezien die in de loop van dat jaar de 2e divisie commandeerde. Op 3 februari 1938 keerde De Jong naar Nederland terug.[49]

Figuur 7.2 *Oud-onderzeebootcommandant en oud-premier Pieter Jozef Sietze de Jong (1915, rechts) luistert in 1983 de presentatie op van het boek Baromoters in Beeld van Bert Bolle (1947, links). (Familiearchief Bolle)*

Er werd veel geoefend in Indië, vertelt hij, vaak binnen eskaderverband. Naslag laat zien dat dit laatste nog niet het geval was in oktober 1935 toen zijn 1e divisie oefende nabij Soerabaja en in de daaropvolgende maanden toen de divisie daar in onderhoud lag. Maar op 24 februari 1936 begonnen oefeningen met het eskader. De oefenperiode werd onderbroken door het gebruikelijke halfjaarlijks onderhoud in juni en juli en opnieuw in december en januari. Vervolgens werd geoefend tot juni 1937, toen de Divisie Onderzeeboten I werd onttrokken aan het eskader, dat doorgaans verder bestond uit twee kruisers en twee tot vier torpedobootjagers.[50]

Kapitein-ter-zee Helfrich commandeerde het eskader vanaf zijn kruiser. Over de oefeningen van het eskader zegt De Jong dat elk type schip vaak in zijn eigen divisie oefende, de onderzeeboten uitsluitend in eigen divisieverband. Hij verklaart uitdrukkelijk dat Helfrich de onderzeeboten dan vrij liet om de nieuwe tactiek te beoefenen: 'Waarom zou hij ook? Hij was geen onderzeebootman.'[51]

Er moet hem nog iets van het hart:

> Maar wij hebben de tactiek nooit toegepast in de oorlog. Niet bij Noorwegen, niet in de Middellandse Zee. In de Middellandse zee vielen we de aanvoer van Rommel aan. Dan ging een onderzeeboot vaak alleen tegen een heel konvooi. Ook voeren we bij Genua. In de Indische Oceaan opereerden we individueel vanuit Colombo. Ook in de Pacific [opereerden we alleen].[52]

Over de tactische vernieuwing tijdens de eskaderoefeningen zegt De Jong: 'Ik had wel het idee dat de tactiek toen net in ontwikkeling was.' Er waren stafvoorschriften aan boord van zijn onderzeeboot, 'maar die lagen in een kast. Ze kwamen daar niet elke dag uit. Iedereen wist toch wel wat hij moest doen.' Of er een soort samenvatting voor dagelijks gebruik van was weet hij niet meer, maar hij zegt dat de stafvoorschriften vrij algemeen waren en herhaalt: 'ieder wist toch wel wat hij moest doen.'[53]

Hoe hielden de boten van de divisie al varende contact met elkaar? Boven water vertrouwden ze op vlaggenseinen en 's nachts op de lichtsignalen (via een aldislamp). Onder water verliep de communicatie via de periscoopantenne. Op 30 meter diepte was geen communicatie mogelijk.[54]

Hoe verliepen de oefeningen? Op bevel van de divisiecommandant moesten 'we verschillende linies uitleggen in die en die richting en met die en die vaart.' Wanneer de commandant bevel gaf om deze opdracht uit te voeren, moesten de boten een *crashduik* maken en onder water doorvarend de opgedragen linie uitleggen. Communicatie was dan onmogelijk. Er werd vervolgens onder water doorgevaren, al was de oefening na het uitleggen van de linie vaak ten einde. Er was geen doelschip. En als er wel een konvooi was om op te oefenen? 'Als we informatie hadden via de hydrofoons, dan was het de bedoeling dat je in de richting van het konvooi voer als dat er was.'[55]

Hieruit blijkt dat de oefening er op gericht was om al onder water varende via een van de verschillende linies actief te concentreren tegen oppervlakteschepen. Dit was de tactiek die Pinke toen bezig was vast te leggen in wat de stafvoorschriften van 1938 werden. Maar De Jong stelt uitdrukkelijk dat voor zover hij zich herinnert er geen doelschip beschikbaar was.[56]

In dit opzicht, zo valt hieruit af te leiden, bevorderde Helfrich de oefeningen dus niet: de slotfase van de aanval ontbrak. Dit is des te opmerkelijker aangezien twee jaar eerder zijn pantserschip fungeerde als doelwit voor roedelaanvallen in de Noordzee (7.9). Hieruit valt verder af te leiden dat deze eskadercommandant de onderzeeboten in Indië niet of nauwelijks met kruisers liet oefenen, zelfs niet als doelschip!

Des vrijdags kwam het eskader op oefeningen wel bij elkaar en hield ontvangsten voor bestuurders, artsen, paters en nonnen van eilanden in de nabijheid. Het doorbrak hun eentonige bestaan. Er werd rijsttafel voor ze opgediend op de kruiser en de torpedobootjagers. Op de onderzeeboten ging dat namelijk moeilijker. Toch was de kok op de onderzeeboten altijd een Javaan, om rijsttafels te kunnen maken, vertelt De Jong: 'ik zie hem nòg aan dek zitten en koppen van kippen afhakken.'[57]

Er was inderdaad weinig dinerruimte op een onderzeeboot. De bemanning van de moderne *K XVII* waarop hij in 1936 verbleef telde 38 koppen. Tekeningen tonen dat zij huisden in de voorste helft van de 73,84 meter lange en 6,52 meter brede boot. De woonaccommodatie bestond uit een buis van 4 meter breedte (met een wat smaller vloeroppervlak) en ongeveer 23 meter lengte. Deze was verdeeld in drie waterdichte compartimenten, een voor de officieren, een voor vijftien onderofficieren en een voor de vijftien manschappen.[58] Bovendien moesten de manschappen hun ongeveer 8 meter lange compartiment (in beginsel) delen met vier reservetorpedo's, want zij waren gehuisvest in het deel van de boegbuiskamer waar deze wapens waren opgeslagen en werden onderhouden. Een torpedo minder betekende drie slaapplaatsen meer.

De wetenschap dat deze omstandigheden, waarbij iedereen bijna letterlijk op elkaars lip zat, weken konden duren en dat goed samenleven een absolute voorwaarde op een onderzeeboot was en is – de kleinste nalatigheid als er werd gedoken of het geringste geluid als de boot werd gezocht konden fataal zijn – leidde tot de vraag aan De Jong hoe de leden van de bemanning met elkaar omgingen. Zij bestonden niet alleen uit Nederlanders, maar uit de onderling sterk verschillende volkeren van de kolonie.

Javanen waren doorgaans matroos, zegt hij, maar Madoerezen waren vaker in de machinekamer te vinden. Ambonezen waren er niet veel, die gingen meestal in het KNIL. Hij schat dat er in minder dan 10 inheemsen aan boord van de onderzeeboot waren. Het ging om de lagere rangen, vertelt hij. De communicatie met hen ging in het Maleis, dat sprak iedereen. Hij en de andere officieren hadden het drie jaar lang geleerd op het Koninklijk Instituut voor de Marine. Aangezien niemand familie aan boord had, fungeerde de bemanning van de onderzeeboot gedeeltelijk als elkaars familie. Van de officieren werd dat verwacht. Als

een Javaan trouwde, gingen hij en anderen mee. Javanen waren moslim. Als je in een moskee kwam, trok je je schoenen uit, in een synagoge zette je iets op je hoofd, in een kerk ging het weer anders. De seiner was een 'hele steile' protestant uit Ambon. Over de verschillende geloven zegt hij: 'Er viel nooit een onvertogen woord'.[59]

De divisie oefende ook als het eskader niet op zee was. Wanneer de onderzeeboten niet in onderhoud waren werden er elke week oefeningen gehouden in het lanceren van torpedo's en het varen op de kaart. Lanceeroefeningen vonden dan meerdere malen per week plaats, vaak dagelijks, zegt De Jong. Bij de onderzeedienst in Nederland, waar hij werd geplaatst na zijn verblijf in Indië, ging het anders toe. Er waren daar weinig onderzeeboten en de lanceeroefeningen werden door de boot individueel beoefend, buiten de Haaks ten westen van Den Helder. Hier was doorgaans wel een doelschip.[60]

Over het zeegevecht in die jaren zegt De Jong dat het bestond uit aanvallen met onderzeebootdivisies op oorlogsschepen en ook op konvooien (waarmee hij ook transportvloten bedoelt) en verder was volgens hem de artillerie op kruisers en torpedobootjagers belangrijk. Uit de gesprekken met hem kan met enige voorzichtigheid worden afgeleid dat onderzeebootofficieren in Indië rond 1937 weinig verband legden tussen hun tactiek en de strategie waaruit deze was ontwikkeld. Hun visie oversteeg, zoals men gegeven hun rangen (van luitenant-ter-zee der 3e, 2e of 1e klasse) mag verwachten, het tactische en operationele niveau niet.

7.8 Tactisch-memorandum "Onderzeebooten" en de laatste oefening in roedel-divisietactiek

Hoewel de stafvoorschriften uit de Indische praktijk voortkwamen, bleven ze omvangrijk. Aan boord behielp men zich met een soort eigenhandig vervaardigde samenvatting, die veel tijdrovend naslaan voorkwam. Hiertoe behoorde het *Tactisch-memorandum "Onderzeebooten"* uit februari 1939 van de flottieljecomandant Onderzeeboten, J.A. de Gelder, van toch nog bijna 100 pagina's. Het werd waarschijnlijk ook gebruikt door zijn opvolger A.J. Bussemaker.[61]

Er is twintig jaar praktijkervaring in verwerkt. Meer nog dan de stafvoorschriften geeft het de laatste operationele stand van zaken weer, zoals ook latere wijzingen bevestigen. (Het is in het addendum aan het eind van dit hoofdstuk sterk verkort weergegeven.) Het is zeer gedetailleerd en juist dit geeft aan hoe ver de Nederlandse roedeltactiek was doorontwikkeld.

Het tactisch memorandum gaat bijna geheel over divisies en nauwelijks over individuele tactieken – een bewijs van het belang van de divi-

sietactiek. Het bevestigt de onmisbaarheid van luchtverkenning aan en noemt vele details hierover. Aan de communicatie met bovenwaterschepen wordt nauwelijks aandacht besteed en aan tactische samenwerking daarmee al helemaal niet. Een bewijs te meer dat deze de facto niet bestond. Deze bestond hooguit op het niveau van maritieme operaties, dus als het gelijktijdig concentreren van verschillende scheepstypen op dezelfde plaats en daarin was de Koninklijke Marine bepaald niet de enige.

Iets anders was het opereren van divisies met bovenwaterschepen in eskaderverband. Dit moet nog steeds primair gezien worden als het oefenen in het aanvallen van bovenwaterschepen en in onderzeebootbestrijding. Zo ook de laatste oefening met de roedel-divisietactiek die bewaard is gebleven.

Op 30 september 1941 moesten, in opdracht van eskadercommandant schout-bij-nacht Karel Doorman, twee divisies onderzeeboten een nachtaanval uitvoeren op een klein konvooi, dat onder andere werd geescorteerd door de kruiser *Java*. Het één dag eerder gedateerde operatiebevel van de flottieljecommandant Bussemaker ging uit van luchtverkenning, waarna zijn slechts uit 2 boten bestaande 1e divisie het konvooi moest naderen (een derde boot bevond zich in reparatie). Na vijf uur 's middags moest worden aanvallen, wat een nachtaanval waarschijnlijk maakte. Als aanvallen niet mogelijk bleek, zouden de boten in ieder geval in het donker blijven volgen.[62]

Ondertussen moesten de drie boten van de 2e divisie in verkenningslinie het konvooi naderen en uiterlijk bij zonsondergang contact hebben, want ze moesten 's nachts aanvallen. Bij dat contact werd de verkenningslinie opgeheven en moest – net als bij de oefeningen van 1935 – één boot aan bakboord van het konvooi contact houden, één aan stuurboord, terwijl de derde erachter voer. Hierop volgde een gezamenlijke aanval, waarbij de derde boot 10 minuten na beide andere in actie kwam. Het v*oorwaarts verspreiden*, derhalve. Daarna moesten de boten ook oefenen in het van achteren oplopen van het konvooi. Zeker dit laatste lijkt uitgesloten zonder de hogere vaart bovenwater. Dit alles bewijst dat vijf weken voor de aanval op Pearl Harbor nog in de roedel-divisietactiek werd geoefend!

7.9 Roedeltaktiek in Europa: de Nederlandse onder Furstner en de Duitse onder Dönitz

Aangezien de Nederlandse onderzeebootbouw in een soort technologische symbiose met de Duitse leefde, doet het wat vreemd aan dat Duitse experts van destijds niet zouden weten dat de Nederlanders er in In-

dië als eersten waren geslaagd om Bauers idee van een *Rudeltaktik* uit 1917 in de praktijk te brengen. De latere *Grossadmiral* Karl Dönitz schreef in zijn memoires – wat internationaal nog wordt geloofd – dat hij vanaf de herfst van 1935 was begonnen dit te doen.[63]

Dat jaar, ja, dat daarvoor al, werd de Nederlandse roedeltactiek ook beoefend in Europa. Bovendien was het artikel van Bosma in 1936 in vertaling verschenen in de gezaghebbende *Marine-Rundschau*, inclusief de mededeling dat men in Indië deze tactiek al in 1931-1932 toepaste.[64] Mogelijk zagen sommige van zijn Duitse lezers deze vernieuwing als weinig méér dan een persoonlijke poging. Hubert Jeschke, een ervaren U-Boottofficier uit de Tweede Wereldoorlog, meende jaren later dat Bosma's aanvalswijze nogal gecompliceerd was en te veel beslissingen vereiste.[65] Ongetwijfeld ging Jeschke uit van de veel losser samenhangende Duitse *Rudel,* zonder te beseffen dat hij zaken bekritiseerde (speciaal het voorwaarts verspreiden) die in de intensief oefenende divisieverbanden al jarenlang praktijk waren. Al snijdt zijn kritiek gedeeltelijk hout als het doelwit geen konvooi was, maar een veel moeilijker te benaderen, wat inderdaad zowel snelle als complexe beslissingen vereiste, snelvarend oorlogsschip.

Het grote verschil met de Nederlandse onderwatertactiek was dat Dönitz een nachtaanval boven water prefereerde. De onderzeeboten vielen dan als ware torpedoboten aan. Naar zijn zeggen was deze tactiek uitdrukkelijk geïnspireerd door op die van de eerste – zeer kleine en daardoor slecht zichtbare – torpedoboten![66]

Een nachtaanval tegen konvooien was trouwens al in 1922 uitgewerkt door Wilhelm Marschall die het in tegenspraak met zijn naam later tot *Admiral* bracht.[67] Naast slechte zichtbaarheid was het andere grote voordeel dat actieve sonar om onderzeeboten op te sporen aan het zeeoppervlak vaak minder effectief was.[68]

De Duitse ideeën uit 1927 daarentegen lijken een kopie van de Nederlandse van dat moment. *Kapitän-Leutnant* Lothar von Heimburg stelde groepsaanvallen voor om de steeds efficiëntere onderzeebootbestrijding te doorbreken. De aanvallen moesten zo veel mogelijk diep onder water worden uitgevoerd en zo veel mogelijk blind, zonder periscoop dus, wat een reden kan zijn geweest voor de investeringen van de Duitse marine in passieve en actieve sonar. Voor verkenning was deze onderwatertactiek goeddeels afhankelijk van vliegtuigen, wat voortdurende samenwerking vereiste.[69]

Nederlandse roedeltactiek in 1934

In Europese wateren was Dönitz niet de eerste, niet met de roedelaanval en niet met zijn nachtaanval boven water. Luitenant-ter-zee der 1e

klasse J.A. de Gelder beschreef in het *Marineblad* van 1934 tactische oefeningen die dat jaar van 24 tot 29 september plaats vonden.[70] Het hoofddoel van de reeks oefeningen was 'het onder verschillende omstandigheden ten aanval te brengen van de onderzeebootdivisie'. De divisie werd gevormd door twee Hollandse boten, de *O 14* en *O 15* en twee fonkelnieuwe Indische, de *K XVI* en *K XVII*.[71]

Bij de eerste oefening formeerden de vier onderzeeboten, die opdracht hadden gekregen om een aantal oorlogsschepen te beschermen, zich passief in een wat starre linie evenwijdig aan de Nederlandse kust. De 'vijandelijke vloot' kreeg slechts een aanval van de *K XVII* te verduren. Het kostte De Gelder weinig moeite om dit magere resultaat te verklaren: de onderzeeboten hadden moeten meevaren met de schepen die ze moesten beschermen, of de vijand met behulp van vliegtuigen moeten opsporen om hem uit te schakelen.

Bij de volgende oefening ging de divisie wel op zoek naar de vijand en nu slaagden liefst drie van de vier boten erin aan te vallen. Maar door het slechte weer liep de verkenning, bestaande uit kleine fragiele watervliegtuigen en kleine torpedoboten in het honderd, waarop 'de vijand' toen maar zelf signalen uitzond om de onderzeeboten van verkenning te voorzien!

Bij de derde oefening dwong het weer een drietal torpedoboten hun zoektocht te staken naar de 'twee transportschepen', die werden beveiligd door een escorte waartoe het overjarige pantserschip *Hertog Hendrik* behoorde dat ook bij de twee eerdere oefeningen was betrokken. Kapitein-ter-zee Helfrich commandeerde het schip.[72] De twee torpedobootjagers *Piet Hein* en *Evertsen*, veel zeewaardiger dan torpedoboten, wisten het konvooi wel op te sporen. Hoewel Nederland slechts over torpedoboten beschikte, werden in deze jaren meerdere torpedobootjagers vanuit Indië tijdelijk erheen gestuurd om de door bezuinigingen geplaagde Indische begroting te ontlasten.[73]

De jagers bleven het konvooi schaduwen en hun berichtgeving was zo goed dat de onderzeebootdivisie het kon vinden en zich er voorwaarts van kon posteren. Via een linie werd een roedelaanval ingezet, waarbij wederom drie boten ten aanval kwamen. De *K XVII* probeerde zelfs boven water te naderen, maar moest spoedig wegduiken voor het geschut van de *Hertog Hendrik*.

Bij de vierde oefening speelde dit pantserschip voor een kruiser van de *Java*-klasse, die onder bescherming van de onderzeebootdivisie het zeegat bij Den Helder wilde verlaten dat werd geblokkeerd door een overmacht. Hoewel een nachtelijke uitbraakpoging van 'de kruiser' mislukte, wist de divisie het schip te beschermen. Bijzonder was dit laatste niet, want al tientallen jaren was bekend dat een nabije blokkade van een haven die werd verdedigd door torpedoboten of onderzeeboten niet mogelijk was (2.5, 3.2). Dit toonde hooguit dat ondersteuning van een

kruiser door onderzeeboten in een zeer beperkt zeegebied haalbaar was.

Maar dat was het gebrek van al deze oefeningen, ook de vijfde en laatste: ze werden in een klein zeegebied voor de Nederlandse kust gehouden en alleen al doordat de divisie en de verkenning bescheiden afstanden hoefden af te leggen, waren ze van beperkte waarde voor Indië. Dat maakte ze niet waardeloos, want de *K XVI* en *K XVII* konden al voor hun vertrek daarheen de roedelaanval beoefenen, een leerzame ervaring voor de commandant van de eerstgenoemde boot, dezelfde Kramers onder wie De Jong later diende op de laatstgenoemde boot. Leerzaam waren de oefeningen zeker: ze bewezen hoe essentieel goede verkenning was en bovenal dat een onderzeebootdivisie zijn roedelaanval in slecht weer kon uitvoeren.

Nederlandse roedeltactiek in 1935: ook nachtaanvallen boven water

Een door P. Rouwenhorst – de latere divisiecommandant van De Jong – opgestelde analyse van een oefenreis van 2 tot 12 september 1935 naar Noorwegen en Zweden geeft verder inzicht in de tactische vooruitgang. Net als de Nederlandse oefeningen van 1921, 1922 en 1934 was deze zo opgezet dat men in Indië zijn voordeel kon doen.[74] Er werd nu geoefend in een groter deel van de Noordzee en in het Skagerrak dat heel wat meer gemeen had met een Indische zeestraat. Het 'Skagerrak smaldeel' bestond uit een divisie onderzeeboten bestaande uit de *O 12, O 13 en O 15*.

Het pantserschip *Hertog Hendrik* diende als doelwit, soms in konvooi met andere schepen. Het voerde nu de vlag van eskadercommandant, niemand anders dan de directeur van de Hoogere Marine Krijgsschool, kapitein-ter-zee Furstner. Daarnaast speelde het schip net als een jaar eerder voor kruiser. Ook de stokoude kruiser *Gelderland*, sinds lang een artillerie-instructieschip, en twee mijnenleggers waren van de partij. Als escorte fungeerden soms de torpedoboot *Z 5* en de torpedobootjagers *Kortenaer* en *Van Ghent*.

Watervliegtuigen en torpedoboten moesten verkennen om de onderzeeboten ten aanval te brengen. Maar van meet af aan bleken de kleine watervliegtuigen veel minder bruikbare verkenners dan de grote vliegboten in Indië.[75] Toch leverden ze waardevolle conclusies op: niet zo veel mogelijk verkenningsberichten verzenden was belangrijk, maar zo juist mogelijke. Het ging om heldere en accurate informatie, evenals om goede navigatie, zowel door de vliegtuigen als onderzeeboten.[76] Hoe foutlozer de boten wisten waar zij zelf waren en waar de vijand was, hoe beter ze in de goede richting voeren.

Vervolgens liep een dagaanval, waarbij beide torpedobootjagers moesten verkennen voor de onderzeeboten, op een mislukking uit. Het konvooi dat onderweg was naar Göteborg, werd op de verkennende torpedobootjagers geattendeerd toen ze berichten uitzonden. Hierop probeerde het konvooi door een grote koersverandering aan de onderzeeboten te ontkomen. Dit onderdeel van de oefening onderstreepte de moeilijke samenwerking tussen oppervlakteschepen en roedels. Anders gezegd, de doctrine van de gecombineerde strijdkrachten (6.14) was niet erg geschikt voor roedeltactieken.

De onderzeeboten zelf deden het goed. Bij een van de oefeningen moest hun divisie zelf voeling zien te houden met een vijandelijke strijdmacht. Behalve verkenning ontbrak daglicht, want de aanval was 's nachts gepland. Eén boot hield contact, terwijl de andere zich door 'wijde bogen' aan verschillende zijden plaatsten zodat 'het vijandelijk gros als het ware aan alle kanten ingesloten wordt door Onderzeeboten.'[77] Daardoor kon, ondanks de duisternis, bij een plotselinge koersverandering van het konvooi een andere boot contact houden. Bij een andere oefening bleek dat het 'voorwaarts verspreiden' uit de tactische voorschriften 'de boten na korten tijd zeer voldoende ruimte geeft tot aanvallen.'[78]

Om terug te keren tot de eerdere aanval, men ziet dat de roedel-divisietactiek ook bij nacht slaagde. Omdat het escorte er dan zó grote moeite mee had de nauwelijks zichtbare onderzeeboten te vinden om ze onder water te drukken, dat het soms niet eens meer werd geprobeerd, mag men aannemen dat de boten vaak boven water opereerden. De vraag blijft onbeantwoord waar deze aandacht voor de nachtaanval boven water uit voortkwam. Was die in Indië al gebruikelijk? Wist men van de Duitse ideeën?

Deze oefenreis toont aan dat men in Nederland – hoe slecht materieel bedeeld ook – de Indische vernieuwing volgde en blijkbaar wenste door te ontwikkelen. Niet alleen wat betreft het aanvallen boven water, maar ook iets anders: Furstner meldde in het marinejaarboekje van 1935 over deze oefening dat de onderzeeboten naast 9 schijnlanceringen liefst 15 werkelijke lanceringen uitvoerden, waarvan 4 met 2 torpedo's tegelijk.[79] Die dubbelschoten mogen, misschien wel alle, worden geïnterpreteerd als aanvallen op middelbare afstand, iets wat hij veertien jaar eerder had uitgedragen (6.5).

Zijn verslag in deze openbare bron rept met geen woord over de roedel-divisietactiek, maar het was toen niet gebruikelijk om veel over tactiek in de jaarboekjes te vermelden. Aangezien hij als eskadercommandant deze oefeningen leidde, kan niet worden volgehouden dat hij hiervan niet op de hoogte was.

Furstners bevel over de *Hertog Hendrik*, dat hij op 21 juni 1935 van Helfrich overnam, vormde een drie maanden durend intermezzo binnen zijn directeurschap van de Hoogere Marine Krijgsschool, waar hij vanaf september 1930 zes jaar lang de scepter zou zwaaien.[80] Kort na de oefeningen, op 30 september, keerde hij op deze school terug. Hij had daar zijn eigen agenda: meer kruisers ten koste van onderzeeboten.

Waarom liet hij dan roedelaanvallen beoefenen? Wellicht waren ze onontkoombaar vanwege de nog niet geheel gepensioneerde oude garde van vlagofficieren als Bosma die de onderzeeboot als de kern van de vloot bleven beschouwen. Furstner stond nog niet aan de top van marine. Maar zelfs als hij in de roedeltactiek voortaan niets méér wilde zien dan een effectieve aanval voor meerdere onderzeeboten, vormde dat op zichzelf al een goede reden om erin te oefenen.

Verder was het een oefening in de door hem gepropageerde samenwerking tussen onderzeeboten en bovenwaterschepen, met de torpedobootjagers in hun traditionele rol als verkenners. Dat die samenwerking mislukt was, deed er blijkbaar niet toe. Het interne verslag van deze roedelaanvallen was opgesteld voor zijn Hoogere Marine Krijgsschool, waar hij nadien de doctrine van de gecombineerde strijdkrachten rondom kruisers uitdroeg.

7.10 Tactiek en techniek (2): Belloos diep onder water torpedo's lanceren

Het allesoverheersende luchtgevaar ging samen met tactische aanpassingen. Op periscoopdiepte lagen de Nederlandse onderzeeboten bijvoorbeeld dieper onder water dan bijvoorbeeld de Britse, aangezien één periscoop hoger in de boot kon worden bediend. Dit voordeel hadden ze gemeen met veel Duitse en Amerikaanse onderzeeboten.

Maar minder zichtbaar is nog niet onzichtbaar. In de wat modderige Javazee bleven onderzeeboten nog zichtbaar vanuit een vliegtuig tot op 20 meter diepte, gerekend vanaf de kiel, en buiten deze zee tot op 25 meter. De nieuwere Nederlandse boten waren destijds zeer geavanceerd omdat ze onzichtbaar torpedo's konden lanceren en wel tot een diepte van 30 meter. Dit kan niet anders dan een reactie zijn geweest op krachtige onderzeebootbestrijding. Verder was het na veel experimenteren mogelijk om vanaf 1930 de verraderlijke luchtbel die zichzelf achter de torpedo mee lanceerde, nog in de lanceerbuis weg te zuigen.[81] Uiteraard was dit 'belloos lanceren', dat ook bij andere marines voorkwam, van het grootste belang bij de korteafstandsaanval.

Maar een 'belloze' lancering op 30 meter was destijds ook ver beneden periscoopdiepte. Vooropgesteld dat men goed op koers lag en het doel niets vermoedde, was het mogelijk om na het laatste periscoopcon-

tact enige tijd dieper – en derhalve onzichtbaar – door te varen om zo laat mogelijk te lanceren. De (Concept-)*Leidraad* uit 1927 schreef al voor:

> Nadat ondergedoken is, zal de aanval in het algemeen het volgende verloop hebben:
> Gedurende het naderen zal de boot ter vermijding van ontdekking door vliegtuigen, beginnen met op grote diepte te varen, slechts af en toe op periscoopdiepte komende om zich door middel van de periscoop te verkennen.[82]

Nog mooier zou zijn als de onderzeeboten op 30 meter geheel onzichtbaar naderend 'blind' konden aanvallen zonder naar de gevaarlijke periscoopdiepte hoeven te stijgen. Was hun gehoor daarvoor goed genoeg? Voor de nieuwere onderzeeboten luidt het antwoord ja – maar alleen in principe.

7.11 Tactiek en techniek (3): oudere passieve sonar

De nadruk op naderen en aanvallen onder water, maakte oriëntatie onder water essentieel. Daarvoor waren meerdere hydrofoons (onderwatermicrofoons) te integreren werd het mogelijk om op grotere afstanden de richting van geluiden te kunnen bepalen.

In 1915 verschenen Britse hydrofoons die het geruis van een onderzeeboot op twee mijl konden opvangen, maar geen richting konden bepalen. Gestimuleerd door de onbeperkte duikbootoorlog ging de *Royal Navy* in 1917 over op hydrofoons die dat wel konden. Eind dat jaar bezat ruim een derde van de 5.630 geleverde Britse hydrofoons richtcapaciteit.[83] Deze werd overigens grondig tegengewerkt door de kakofonie van geluiden die een konvooi produceerde. De Britten concludeerden derhalve dat de Duitse onderzeeboten nog meer baat bij eigen richthydrofoons hadden dan zij.

Op de Nederlandse onderzeeboten begon men in 1919 de nieuwste Duitse apparatuur te installeren.[84] Deze hydrofoons waren tevens geschikt voor communicatie onderwater. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat – hoewel de Duitsers traag leverden – hun uitrusting niet *state of the art* was. De in 1921-1922 gehouden Nederlandse experimenten in de Noordzee met divisie- en roedeltactieken zijn anders nauwelijks denkbaar.

Instructies voor Nederlandse onderzeebootcommandanten uit de periode 1925-1930 tonen het belang van hydrofoons aan: langzame vaart om de positie van de eigen boot niet te verraden aan vijandelijke 'luis-

tertoestellen', handbesturing in plaats van de mechanische gebruiken en geen pompen aanzetten. Dit maakte de boot zeer stil. Omgekeerd werden de eigen luistertoestellen hierdoor bruikbaarder, zeker indien het roer zo weinig mogelijk werd bewogen.[85] Maar scheepsgeruis kon destijds minder ver worden gepeild dan met apparatuur van tien jaar later. Mede hierdoor werd de gevechtswaarde, volgens de normen van de Tweede Wereldoorlog tenminste, van de oude *K VIII*, *K IX* en *K X* gering geacht.

7.12 Tactiek en techniek (4): 100 km bereik met passieve sonar op de O 19- en O 21-klasse

De Duitse geruispeilers – die men tegenwoordig passieve sonar zou noemen – lagen duidelijk voor op alle andere. Duitse hydrofoonsystemen voor een nauwkeuriger peiling van de richting werden rond 1930 aan Nederland geleverd door de firma *Electroacoustic* (*Elac)*. Ook Japan behoorde tot de cliëntèle en uit een Duitse proef op een Japanse onderzeeboot in 1933 bleek dat een torpedobootjager nog goed viel te horen en te peilen op een afstand van 10 zeemijl (zo'n 20 kilometer).[86]

Op de *O 12*-klasse waren vermoedelijk aan iedere zijde van de boeg al 6 hydrofoons.[87] Hetzelfde aantal stond op de eerste Duitse onderzeeboten die na de Eerste Wereldoorlog verschenen, in 1935.[88] Ook de *K XIV*-klasse was uitgerust met een dergelijk systeem van de Duitse *Atlas-Werke*.[89]

De apparatuur van de *Atlas-Werke* ging met sprongen vooruit. De *O 16* en de *O 19*- en *O 21*-klassen bezaten vooroorlogse varianten van het zeer geavanceerde *Gruppen-Horch-Gerät* met aan weerszijden van de boeg 9 hydrofoons, waarvan de 3 voorste tevens bestemd waren voor onderwatertelefonie. Op de eerstgenoemde boot lagen ze in een kaarsrechte lijn, maar op de latere boten enigszins in een regenboogvorm, bijna onder het voorste duikroer.[90] De *K XI*, *K XII* en *K XIII* kunnen eind 1939, begin 1940 zijn gemoderniseerd met dergelijke systemen. [91]

Het Duitse *Gruppen-Horch-Gerät* uit 1940 bezat aan elke zijde twee hydrofoons extra. Wanneer de omstandigheden enigszins meewerkten, kon een groter konvooi tot op 100 kilometer worden gehoord. De Nederlandse versie zal hier nauwelijks voor hebben ondergedaan. Gegeven de vele tientallen kilometers lange nadering onder water bij de Nederlandse roedelaanval was dit van zeer grote tactische waarde.

Een klein konvooi kon op enige tientallen kilometers worden gehoord, pakweg 50, en dus geheel buiten zichtbereik. Een niet al te stil individueel schip kon nog op minstens 20 kilometer worden gehoord, een bereik waar Amerikaanse apparatuur pas in 1944 toe in staat was.[92] Misschien nog wel op meer, want een naoorlogse verklaring stelt

dat de Nederlandse geruispeilers veel beter waren dan de Britse en 'heel goede peilingen' van schroefgeruis gaven op een afstand van 10 tot 15 zeemijl (zo'n 20 tot 30 kilometer).[93]

Commandant J.F. van Dulm van de *O 21* beschreef de tactische waarde van zijn passieve sonar om op tientallen kilometers een klein konvooi op te sporen gedurende een actie, die plaats vond op 28 juli 1941 tussen het Italiaanse vasteland en Sardinië:

> Om kwart over twaalf die middag, meldde onze geruischpeiler schroefgeruisch in zuidelijke richting. Met de ervaring, welke wij bij vorige, mislukte, aanvallen opgedaan hadden, rijker, gingen wij er direct toe over de afstand tussen ons en het schip te verkleinen. Toch kregen wij pas een uur later de eerste rookpluimen in zicht. Wij keken om de tien minuten door de periscoop, echter zoo kort mogelijk, om in verband met de grote helderheid van het water hier en de kalme zee, weer dadelijk naar dertig meter diepte te gaan, teneinde de mogelijkheid, door vliegtuigen ontdekt te worden, tot een minimum te beperken. Gedurende de tijd dat wij niet uitkeken, liepen wij halve kracht, zes mijls vaart.

Hij volgde hier de Nederlandse naderingsdoctrine van dertig meter diepte. De eerdere mislukte konvooiaanvallen door niet direct te naderen, vallen wellicht te wijten aan onvoldoende training bij de Britten, bij wie hij operationeel was ingedeeld, aangezien die zulke krachtige sonar niet bezaten. Hij naderde dus al een uur op de sonar voor hij rook zag. Pas toen hij drie uur lang was genaderd, doemden er ook masten op:

> Om twee uur zagen wij eensklaps een watervliegtuig, hetgeen er op wees dat er "een vette hap" aankwam. Toch duurde het nog ruim een uur tot wij eindelijk de masten van enkele in convooi varende schepen ontdekten. Dit konvooi bleek te bestaan uit vijf vrachtvaarders van vier- tot vijfduizend ton elk, die door twee torpedobootjagers van het type "Lampo" beschermd werden. [...] Om 15.40 uur gingen wij op aanvalskoers liggen en dertien minuten later lanceerden wij vier torpedo's uit onze boegbuizen, twee ervan op de voorste groep schepen en twee ervan op de achterste. De afstand was nog rijkelijk groot, ongeveer 4500 meter. [...] Toen, plotseling, dertig seconden over tijd, een dubbele explosie! Die zat! Klaarblijkelijk was de afstand nog iets grooter geweest dan wij geschat hadden.[94]

Het kleine Italiaanse vrachtschip *Monteponi* werd bij deze aanval beschadigd en zonk de volgende dag, al wordt dit succes ook toegeschreven aan de Griekse onderzeeboot *Olympos*.

Maar uitsluitend vertrouwen op de geruispeiler voor gevechtsinformatie bleef een grote gok, zo ervoer Van Dulm op 23 november tijdens een nachtaanval geheel onder water, die des te interessanter is omdat hij daarin beide baksbare buizen aan dek gebruikte:

> Een paar uur later gingen wij, ongeveer op het midden van onze route, weer onder water. Het was wel gewoonte om bij duisternis boven water te varen, doch dit had het nadeel dat wij dan minder ver iets onderscheiden konden, terwijl wij onder water door de geruischpeiler de schepen althans op groote afstand konden horen. Hierdoor voorkwamen wij de mogelijkheid, dat de vijandelijke schepen ons ongemerkt zouden passeren. En inderdaad, nog geen uur later hoorden wij schroefgeruisch, dat recht op ons afkwam. Daar het te donker was om iets te zien, besloot ik over te gaan tot een z.g. blinde aanval, geheel vertrouwend op de geruischpeiler. Ik liet het geluid nog wat dichterbij komen en een half uur later lanceerden wij twee torpedo's uit de deklanceerinrichting. De schatting bleek echter niet juist geweest te zijn, er volgden althans geen explosies. Nadat wij geconstateerd hadden dat het convooi rustig verder voer, en klaarblijkelijk niets van de aanval gemerkt had, besloten wij boven te komen, de schepen voorbij te stoomen en bij de ingang van de Baai van Terra Nova in de vroege ochtend opnieuw aan te vallen.[95]

Of was het toch een succes? Het officiële Italiaanse standpunt is dat de *O 21* bij deze aanval de kleine *Nuovo Sant'Antonio* tot zinken bracht.[96] In de wetenschap dat hij het zonder de zelfzoekende torpedo's en elektronica van een halve eeuw later moest stellen, verdient Van Dulm diep respect. Dat hij het konvooi 's nachts voorbij wilde lopen om het 's ochtends opnieuw aan te vallen, doet denken aan de 'schuine lijn op de kaart' van Maurits. Met zijn ene boot kon hij natuurlijk geen flankerende linie vormen ter onderschepping van het konvooi, maar door het bij de ingang van een baai op te wachten maakte hij toch een goede kans. Vanwege oponthoud zag hij bij het ochtendgloren nog juist hoe het konvooi veilig de baai binnenglipte, van wat tegenwoordig niet meer Terra Nova heet, maar Olbia.

Sonarbereik hing af van de omstandigheden. De Jong, die in de Middellandse Zee oudste officier was op de *O 24*, vertelde dat het voorkwam dat men eerst rook zag en pas daarna iets hoorde.[97]

7.13 Tactiek en techniek (5): Duitse actieve sonar op de O 19- en O 21-klasse

Of Van Dulm bij deze 'blinde aanval' actieve sonar gebruikte? Waarschijnlijk niet, maar het had gekund. Op de *O 19*- en *O 21*-klassen was aan de passieve sonar een zender-ontvanger van *Atlas* toegevoegd.

Deze actieve sonar werd periphoon genoemd, een vertaling van het Duitse *Periphon*.[98] De naam was afgeleid van het woord periscoop, omdat de Duitsers hoopten dat ze nu ook de omgeving onder water konden verkennen en wel met geluid. Ze ontwikkelden hem in 1935 door een echolood niet meer in de richting van de zeebodem te fixeren, maar meer horizontaal en draaibaar. Twee jaar later werd hij beproefd op de *O 16*.[99]

De Nederlandse onderzeeboten bezaten *Typ C* en toen de in aanbouw zijnde *O 26* in mei 1940 in handen van de Duitsers viel, maakten zij een door henzelf geleverde periphoon buit. Toen zij de onderzeeboot in dienst stelden als *UD IV* bleef het apparaat aan boord.[100] Hun eigen onderzeedienst bezat deze actieve sonar niet aangezien die wachtte op meer geavanceerde zoals het *S-Gerät*, maar de eerste daarvan werden pas medio 1940 *enigszins* operationeel.[101]

De periphoon was ontworpen om een schip eerst passief te peilen tot de geluidssterkte maximaal was, waarna desgewenst de zender met 500 Watt vermogen werd geactiveerd. Deze bezat de hoge frequentie van 35 kilohertz. Daardoor klonk de periphoon niet als de galmende 'ping' van de Britse sonar, maar als een korte tik.[102] De Duitsers hoopten de tikken ook te gebruiken voor communicatie onder water, maar dat vereiste een zender die rondom uitzond en daarvoor bleek zijn geluidsbundel veel te smal. Deze eigenschap maakte de sonar wel zeer precies bij het actief opsporen van schepen: volgens de Duitsers bedroeg de afwijking maar 1 graad.[103] Nederlandse oefeningen kwamen uit op 1 à 2 graden en hij werd bruikbaar geacht voor de torpedoaanval binnen de 1.000 meter – hij paste dus volledig binnen het tactisch concept.[104]

Theoretisch konden deze Nederlandse boten dus inderdaad een transportvloot diep onder water naderen en zelfs binnendringen om dan zonder periscoop op 30 meter diepte hun torpedo's te lanceren! Die ambitie was er ook. 'Beschikt de boot over een goede acoustische ontvangstinstallatie', zo vermeldt de Tactische Leidraad uit 1938,

> dan kan de peiling en mogelijk bij gebruik van een periphoon ook de afstand, op grote diepte worden bijgehouden. De aanvalsmanoeuvre wordt dan op grote diepte mogelijk, waardoor de kans om door vliegtuigen te worden ontdekt, wordt uitgeschakeld.

Maar hierop volgt onmiddellijk een beperking:

> Toch zal het niet mogelijk zijn gedurende de hele aanval op grote diepte te blijven, daar de hoek van inzien van tijd tot tijd gecontroleerd moet worden. Zeker kunnen de acoustische instrumenten echter een waardevol hulpmiddel vormen om aan het gevaar van ontdekt worden, te ontkomen.[105]

In 1943 bevestigde luitenant-ter-zee der 1e klasse O. de Booy dat vanwege het luchtgevaar het gebruik van de periscoop tot het uiterste moest worden beperkt, waardoor de onderzeeboten: 'zullen moeten beschikken over de beste geruisontvangsttoestellen'.[106]

In de praktijk bleef zichtcontact onmisbaar, zo maakten ook Duitse aanvallen uit de Tweede Wereldoorlog duidelijk, en nog in 1945 werkten de Duitsers aan sterk verbeterde passieve-actieve sonar. De laatste versie was voor hun revolutionaire *Typ XXI* onderzeeboot en een testaanval in dat laatste oorlogsjaar op een eigen konvooi was zeer bemoedigend. [107]

Binnen de vooroorlogse Nederlandse doctrine was actieve sonar voor een onderzeeboot van minder belang. Oefeningen in Nederlands-Indië uit begin 1941 bevestigden de verraderlijke werking van 'pingen'. De Britse sonar van een 'pingende' escorteur kon zelfs door een boven water varende onderzeeboot 's nachts tot op 10 zeemijl rechtstreeks worden gehoord, ver voor de onderzeeboot ermee kon worden ontdekt. Omgekeerd kon een actieve periphoon van een Nederlandse onderzeeboot door een Britse sonar worden gehoord over een sector van 45 graden.[108]

Duitse onderzeeboten waren terughoudend om hun actieve sonar tegen konvooien te gebruiken, aangezien die de onderzeebootbestrijding alarmeerde en naar deze geluidsbron toetrok.[109] Alle andere onderzeediensten kwamen sindsdien tot dezelfde conclusie. Actieve sonar had vooral zin in de eindfase van een volkomen onder water uitgevoerde aanval. Maar – met uitzondering van sonar waarmee een onderzeeboot mijnen kon vermijden – was deze vinding belangrijker voor escorteurs.

7.14 Tactiek en techniek (6): bestrijding van onderzeeboten met actieve sonar

In het voorgaande is al gesproken van de hoge trefkans op 2.000 meter afstand, maar desondanks werd nog steeds geoefend op de korte afstand. Er waren goede redenen daarin verandering te brengen. Zelfs in de Stafvoorschriften Onderzeeboten uit 1928 stond dat bij verkenning doorgaans niet 'met inzet van de boot' behoefde te worden aangevallen.[110]

Voor zo'n geval had men dus de veiliger zoals elders op middelbare afstand kunnen oefenen. De geringe Nederlandse aandacht voor de handelsoorlog stimuleerde dit blijkbaar niet. Verspilling van torpedo's door missers werd evenmin gestimuleerd doordat er te weinig in reserve waren voor oorlogstijd. De marineleiding hield te krampachtig vast aan de oude doctrine die een doel in zichzelf werd. De angst dat een commandant niet zou aanvallen met inzet van de boot, wanneer dit wel noodzakelijk was, verdween blijkbaar niet snel.

Dit ging wonderlijk samen met de door een jongere generatie gedragen artillerielobby, die pas aandacht voor dit probleem kreeg, toen deze lobby zeker was van de overwinning. Toen was het al te laat.

Het gevolg was dat de Nederlanders aan het begin van de Tweede Wereldoorlog beslist te weinig geoefend waren in de middelbare afstandaanval. Hierdoor bestond de kans dat de onderzeeboot beschadigd werd of zelfs verloren ging door een korteafstandsaanval in situaties waarin deze niet vereist was. Deze kans werd vergroot door vijandelijke actieve sonar.

Bovendien kon men door dit verkrampte vasthouden aan korte afstanden geen goede tactische antwoorden ontwikkelen tegen moderne escorteurs. Dat lag niet enkel aan deze verkramping, maar ook aan de onvoldoende gelegenheid om te oefenen tegen hoogwaardige onderzeebootbestrijding. Door de eenzijdige nadruk bij de bovenwatervloot op verkenning en aanval werd het escorteren verwaarloosd. Dat leidde tot zeer weinig materieel en vooral technologische achterstand: van de oppervlakteschepen bezat slechts de kanonneerboot *Van Kinsbergen* een periphoon.[111]

Verandering hierin ontstond pas in de loop van de Tweede Wereldoorlog door buitenlandse invloeden, waarvan de Britse actieve sonar – of *asdic* zoals de Engelsen destijds zeiden – het belangrijkst was. Deze was veel gevaarlijker dan de periphoon. Aan het eind van de Eerste Wereldoorlog waren al zeven Britse schepen met actieve sonar uitgerust, al was deze nog experimenteel.[112] Sinds 1923 was de Britse vinding operationeel.

De proeven om ontdekking door sonar te voorkomen die de Stafvoorschriften Onderzeeboten uit 1938 noemen, kunnen slechts op periphoons slaan.[113] De Britse sonar en het vliegtuig – dat het voor onderzeeboten steeds lastiger maakte om overdag boven water te varen – baarden Bussemaker zulke zorgen dat hij kort voor zijn vertrek naar Indië als flottieljecommandant zei: 'Wij zijn met onze divisietactiek op de verkeerde weg.'[114] Hij bedoelde daarmee niet dat de divisies op stel en sprong moesten worden opgeheven, maar wel dat hun kracht afnam, doordat er onvoldoende tactische antwoorden waren ontwikkeld.

Hij had maar gedeeltelijk gelijk. Wat betreft het varen overdag, dit werd technologisch aangepakt door de ontwikkeling van de snuiver. Het luchtgevaar was deels een gevolg van de toenmalige pretentie meer eilanden te kunnen verdedigen dan Java, wat langere verplaatsingen betekende en daarmee meer bovenwatervaart.

Maar pas in maart 1941 konden de onderzeeboten in Indië voor de eerste keer oefenen tegen Britse actieve sonar en de 'pingen' troffen de onderzeedienst als donderslagen.[115] Zij bevestigden Bussemakers zorgen. Het rapport van zijn voorganger, J.A. de Gelder, over deze Indische oefeningen loog er niet om.[116] Het gaf actieve Britse sonar een maximum bereik van 2.300 meter. Wel bleek het bereik tot 1.500 meter af te nemen als de pingen een onderzeeboot niet van opzij troffen, maar meer van voor of achter.

De conclusies van De Gelder tonen een zekere tunnelvisie: een onvermogen het resultaat van deze oefeningen aan andere situaties en omstandigheden te relateren. Hierop kan het dogma van de School van Furstner, waartoe hij behoorde, dat sonar onderzeeboten ouderwets maakte van invloed zijn geweest (9.19, 10.13). Hoe dan ook, De Gelder zag niet in dat deze oefeningen onvoldoende waren om veel realistische conclusies aan te verbinden.

Op grond van de oefeningen zelf kon hij moeilijk anders dan de aanval tot op 3.000 meter adviseren, dus op middelbare afstand. Deze werd daarna dan ook aanmerkelijk vaker beoefend. Tijdens de oefeningen was dat ook al gebeurd. Op deze afstand deed het gemis aan moderne richtapparatuur zich voelen.

Anderzijds gaven de oefeningen veel inzicht in mogelijkheden om sonarcontact tijdens de aanval te vermijden en ook kwijt te raken. Desondanks concludeerde De Gelder dat 'De ervaring heeft geleerd' dat een eenmaal door sonar opgespoorde onderzeeboot 'met 50% zekerheid verloren is.'[117] Dit was zelfs nog meer dan de Britse 'vredestijdsuccessen' van 30 tot 40 procent. Hij besefte niet dat hij de vernietigingskans van een onderzeeboot onder oorlogsomstandigheden vreselijk overdreef.

7.15 Tactiek en techniek (7): het gevaar van tactische terugval door actieve sonar

De conclusies van De Gelder dateerden van 8 april 1941, maar lijken wel van jaren eerder te zijn. De Britten hadden kort na het uitbreken van de oorlog in september 1939 ondervonden dat hun vertrouwen in actieve sonar volslagen misplaatst was. Zij ontdekten spoedig dat een maximum bereik van 1.200 meter veel reëler was. Slechts binnen een kleine kring van Britse sonarexperts leefde al vóór de oorlog de onaan-

gename wetenschap dat een onderzeeboot in negen van de tien gevallen een sonaraanval kon ontwijken![118] En aangezien zo'n aanval in oorlogstijd niet altijd succesvol was, kan het sommigen te moede zijn geweest dat de reële succeskans maar enkele procenten moest zijn.

Nog erger, de *U-Boote* reduceerden gedurende de eerste oorlogsjaren de successcore van dieptebomaanvallen tot ongeveer 1 procent: zo'n 4.000 aanvallen resulteerden in 46 gezonken onderzeeboten.[119] Tegen een aanval boven water was sonar meestal, hoewel niet altijd, minder effectief.[120] Onder water vertrouwden de Duitse commandanten op uitwijkmanoeuvres en als dat niet leek te lukken soms op zeer diep duiken tot vlak bij de 'crashdiepte' (6.12).

Na hun aanvankelijke angst voor actieve sonar geloofden de Duitsers al jaren weer in de torpedoaanval op korte afstand. Medio 1935 oefenden zij nog op 3.000 meter, maar admiraal Dönitz wijzigde dit al in de herfst van dat jaar in de korteafstandsaanval met als ideale afstand 600 meter! Hij stelde dat de capaciteiten van de sonar werden overdreven en volgens zijn eigen zeggen bewees de latere oorlog zijn gelijk.[121] Aan het begin daarvan probeerden de Duitse onderzeeboten tegen konvooien ook de dagaanval onder water, maar deze leidde vaak tot achtervolgingen door escorteurs, waardoor Dönitz' geliefde nachtaanval boven water spoedig de voorkeur kreeg. De boten konden dan sneller naderen en ontkomen.[122]

De Duitsers pasten sinds juni 1940 hun *Rudeltaktik* daadwerkelijk toe. Na enige stagnatie – roedels waren niet mogelijk doordat er nog niet genoeg onderzeeboten waren om ze een effectieve omvang te geven en roedels waren niet noodzakelijk doordat er nog zeer vele schepen niet in konvooi voeren – leidde deze vanaf het najaar tot spectaculaire successen.

Interessant is de aanval op het Britse konvooi *SC-7* medio oktober dat jaar, aangezien het erg leek op de door Furstner twintig jaar eerder beschreven Japanse transportvloot (6.6). Beide waren ongeveer even groot en georganiseerd in 8 rijen. Van de 34 Britse schepen werden er 20 tot zinken gebracht, waarvan 6 door Otto Kretschmer, de succesvolste onderzeebootcommandant uit de oorlog. Hij viel tussen de 700 en 1.000 meter aan, dus conform de doctrine op korte afstand.[123] Toch kan niet op zijn Nederlands zijn aangevallen, 'met inzet van de boot'. De 7 aanvallende *U-Boote* leden namelijk geen enkel verlies, al moet daaraan worden toegevoegd dat ze slechts een vijftal escorteurs tegenover zich vonden. Met inzet van de boot zou het konvooi nog meer schepen hebben verloren.

De opvatting van Dönitz moge waar zijn wat betreft de capaciteiten van de sonar, maar dat is niet het hele verhaal. Vanaf midden 1943 begonnen geallieerde escorteurs en vooral vliegtuigen in zulke reusachtige

aantallen te verschijnen dat de middellange afstandsaanval noodzakelijk werd, wilde een onderzeeboot nog een redelijke overlevingskans hebben. Temeer omdat geallieerde opleidingen, tactieken, radar, sonar, radiopeilers en bewapening efficiënter werden. De Britse successcore steeg, al bleef deze ver achter bij de vooroorlogse verwachting.

Deze geallieerde overmacht maakte een einde aan de *Rudeltaktik* aangezien de roedels op hun beurt werden overweldigd. Roedels 'afruilen' tegen een konvooi, zoals bij de Nederlandse anti-invasietactiek, was voor de Duitsers een te hoge prijs. De *U-Boote* moesten voortaan onder water naderen en aanvallen en daar was hun roedeltactiek onvoldoende op berekend. De Duitsers wachtten tot in 1945 een nieuw type onderzeeboot beschikbaar kwam voor zij een zuivere onderwatertactiek ontwikkelden.[124]

Het is een geluk voor de geallieerden geweest dat de vooroorlogse Nederlandse aanpak met periscoopantennes en snuivers niet direct door Dönitz werd vertaald in een tactisch en technologisch arsenaal voor zulke kwade tijden. Dankzij de intensieve technologische contacten was zoiets, desnoods via enig snuffelen in bureaulades, zonder meer uitvoerbaar geweest.

De geallieerden betaalden ook nu al een hoge prijs voor hun overwinning, die Groot-Brittannië alleen niet had kunnen opbrengen. De kosten van de onderzeebootbestrijding worden minstens vier maal zo hoog geschat als die van de Duitse onderzeeboten. Daarbij komen dan nog de schepen die door de onderzeeboten tot zinken werden gebracht. Japan kon deze kosten niet opbrengen zodat de Amerikaanse onderzeeboten de overwinning behaalden. De oorlog met onderzeeboten bleef buitengewoon efficiënt.

Vooropgesteld dat de Nederlandse korteafstandsaanval alleen werd gebruikt als die noodzakelijk was – dus tegen transportvloten, slagschepen en vliegkampschepen – , was er geen aanleiding de Nederlandse doctrine te veranderen. De Amerikaanse *wolfpacks* boekten in 1944 hun grote successen mede met de korteafstandsaanval. Gelukkig liep het Nederlandse pessimisme over moderne onderzeebootbestrijding stuk op de doctrine die rekening hield met zeer zware eigen verliezen en waardoor juist Bussemaker en anderen later dat jaar faam verwierven met hun doortastendheid.

Maar verstoken van Duitse en blijkbaar ook Britse ervaringen overschatten hij en De Gelder actieve sonar. Vanwege het uitbreken van de Pacificoorlog heeft Bussemaker zijn hervormingen van de roedel-divisietactiek niet kunnen voltooien. Maar het is misschien veelzeggend dat zijn laatste roedeloefening 's nachts plaatsvond en hijzelf later de Japanners 's nachts aanviel.

Er bestond bij hem het gevaar – en wellicht bij zijn opvolgers indien de oorlog later zou zijn uitgebroken – dat de vrees voor de sonar de vrees voor het vliegtuig zou gaan domineren. Verlies aan aanvalskracht door te weinig aandacht voor de korteafstandsaanval was dan nog het minste probleem. Gevaarlijker was dat de Nederlandse tactiek onderwater niet zozeer werd aangevuld door de 'Duitse' nachtaanval boven water, maar grotendeels vervangen. Niet alleen doordat tactische luchtverkenning ten behoeve van onderzeeboten 's nachts moeilijker was, maar ook doordat de oorlog toonde dat de Duitse tactiek slecht opgewassen was tegen zeer intensieve onderzeebootbestrijding.

Het wegvallen van de actieve dagaanval beperkte in Indische wateren de gelegenheden voor onderschepping. Wanneer een nachtaanval daar niet uitvoerbaar was, dan zou men wel eens moeten teruggrijpen op kwalijke ouderwetse zekerheden: dichterbij smalle zeestraten opwachten.

7.16 Tactiek en techniek (8): de snuiver

Wat van de telescoopantenne is gezegd, geldt ook voor de snuiver. Vandaag de dag, nu een snuiver behoort tot de basisuitrusting van een onderzeeboot, is het moeilijk voor te stellen dat deze niet bestond. Zoals de periscoop het oog van de ondergedoken onderzeeboot is, zo is de snuiver de neus.

Deze vinding waarmee de dieselmotoren op periscoopdiepte verse lucht konden 'opsnuiven' hing niet zozeer af van technologie – die was in de jaren 1920 met genoeg geld al wel haalbaar – maar van tactische noodzaak. De Italiaanse marine had als eerste bruikbare snuivers ontwikkeld, maar verwijderde die in 1937 omdat ze die noodzaak onvoldoende inzag.[125]

Snuiveren wordt soms verward met het veel langer bestaande 'getrimd dieselen' om de zichtbaarheid te verminderen. De eerste onderzeeboten (de *O 1* t/m *O 7*, de *K II* en de *K V* t/m *K VII*) bezaten uitschuifbare luchtkokers, die rond 1914 tevens geschikt bleken voor 'getrimd dieselen'. De romp lag dan onder water, ja zelfs een groot deel van de brugopbouw. De boot was veel minder zichtbaar en kon sneller duiken. Een extra voordeel, in Indische wateren tenminste, was dat de romp geheel was ondergedompeld in het, vergeleken met de tropenzon, koele zeewater. Latere Nederlandse boten bezaten zulke kokers niet en 'getrimd dieselen' betekende dat hun opbouw boven water uitstak. Dit was een stap terug. Een grote stap vooruit was uiteraard getrimd dieselen op periscoopdiepte.

De basis voor de Nederlandse snuiver werd rond 1930 gelegd door een voormalig onderzeeboot-commandant, luitenant-ter-zee 1e klasse J.J.

Wichers, die zich zorgen maakte over het stroomverbruik van de onderzeebootlinie. Hij zal niet de enige bezorgde commandant zijn geweest. De doctrine ging immers uit van sterke tegenweer, waardoor de onderzeeboten de zeestraten onder water moesten naderen en daar (in ieder geval overdag) ondergedoken moesten blijven. Dat kostte veel elektriciteit die in de beslissende, eveneens onder water te voeren, strijd bitterhard nodig zou zijn. Verder zinde het hem niet dat koopvaardijschepen sneller werden, maar ondergedoken onderzeeboten niet.

Wichers kreeg begin 1933 in Indië contact met J.C. van Pappelendam, officier der 1e klasse van de Marine Stoomvaartdienst.[126] Enkele maanden later stuurde Wichers een brief over zijn idee naar Den Haag, maar moest later ervaren dat de ontwikkeling achter zijn rug om ging. Dit kwam mede doordat zijn aanpak irreëel werd geacht. Hij droomde van liefst 17 knopen onderwatervaart via een lange flexibele buis, waarvan de bovenzijde vlak boven zee moest blijven drijven. (Zelfs driekwart eeuw later ging het eerder om 12 knopen en nam geen enkele marine zijn drijvende slurf serieus.)

Maar Van Pappelendam dacht aan een vaste uitschuifbare buis. Hij werd naar Nederland overgeplaatst en kreeg in december 1934 opdracht van schout-bij-nacht A. Vos, hoofd Materieel van het ministerie van Defensie, om de snuiver daadwerkelijk te ontwikkelen. Dat deed hij met ingenieur M.F. Gunning, directeur van de *Nevesbu*.[127] Hoewel geen kostbaar project, is het veelzeggend dat er diep in de bezuinigingstijd geld voor vrijkwam: de onderzeeboot had op dat moment nog steun op de hoogste niveaus.

Figuur 7.3 *Proef met snuiver Hr. Ms. O 20 in 1939. (collectie H.O. Bussemaker)*

Bij een onderzeebootontwerp telde elke kilo gewicht en de besteding hiervan weerspiegelde de tactische prioriteiten. Een nota uit 1934 stelde dat er meer snelle Japanse koopvaardijschepen verschenen, in het bijzonder tot een vaart van 16 knopen. Voor voldoende snelheidsoverschot was 19 knopen behouden vaart boven water gewenst. Op 27 juli 1936 werd vergaderd over stafeisen voor de *K XIX*- en *K XXI*-klasse (zoals de *O 19*- en *O 21*-klasse aanvankelijk werden genoemd). Ze bezaten een gewichtsreserve ten opzichte van de oudere *O 16*. Besloten werd deze te besteden aan het opvoeren van de vaart boven water tot 19 knopen, het vergroten van de duikdiepte van 80 naar 100 meter om dieptebommen beter te ontlopen – ongetwijfeld vanwege de vele moderne Japanse torpedobootjagers – èn aan het installeren van een snuiver.[128]

De snuiver was een technologisch antwoord op de zeer sterke Japanse capaciteit in de lucht boven de Indische zeestraten. Een nadeel was dat snuiverende boten vanuit de lucht toch zichtbaar waren. Oefeningen in 1939 toonden dat het zog van een periscoop vanaf 2 km hoogte al goed waarneembaar was.[129] Niet alleen doordat de snuiver dikker was dan een periscoop, maar vooral doordat hij niet lang genoeg was. De boot voer noodgedwongen niet diep genoeg onder het zeeoppervlak, waardoor de golfbreker voor de periscopen dit in beroering kon brengen. Het geheel leverde een zogspoor van liefst 300 tot 600 meter lang, zo bleek uit proeven met de *O 19*. En dat bij een vaart van slechts 5 tot 7 knopen, want veel meer liet het plotseling wegvallen van de luchttoevoer door golfslag niet toe.[130]

Ernstiger was dat de periscopen simpelweg niet meer vaart toestonden. 'Bij de vrij grote vaart (van circa 9 mijl) trilt de periscoop nogal en zou een goede waarneming van vliegtuigen onzeker zijn', zo meldde een betrokkene bij de proeven, 'Wij zagen het nut van de installatie voornamelijk als middel voor opladen (des daags) bij zeer langzame vaart op één hoofdelectromotor.'[131] De commandant, K. van Dongen, van de *O 19* schreef zelfs: 'Tactisch had de installatie nog niet veel te betekenen [...]'[132]

Dit oordeel is veel te hard: een vaart van 5 à 7 knopen lag in dezelfde orde van grootte als op batterijen. Sterker nog, wilde men op elektriciteit een enigszins redelijk vaarbereik, dan was pakweg 4 knopen het maximum. Een vergelijking met Duitsland nuanceert dit oordeel nog meer.

In 1940 veroverden de Duitsers met Nederland zelf ook de nog niet geheel voltooide *O 25*, *O 26* en *O 27*. Het jaar daarop testen zij de snuiver van de *O 26*. Uiteraard toonde deze aan dat de korte 'Indische' snuivers minder geschikt waren voor de ruwe Atlantische Oceaan. De luchttoevoer sloot zichzelf af tegen binnendringend water. De geplaagde dieselaandrijving zoog dan lucht uit de boot weg, waardoor er snel

onderdruk ontstond.[133] Geen onoverkomelijke problemen, net als bijvoorbeeld verkleining van het zogspoor en een trillende periscoop.

Het is daarom weinig vooruitziend dat de Duitsers de snuivers verwijderden.[134] Dit kan eigenlijk alleen verklaard worden vanuit hun toenmalige *Rudeltaktik* met zijn nachtaanvallen boven water. De tijdig uit Nederland gevluchte *O 21* t/m *O 24* verging het niet beter: binnen de Britse tactieken waarin ze wachten als 'bewoonde mijnen' was de uitvinding misbaar.

Maar geconcentreerde onderzeebootbestrijding werd later in grote delen van de Atlantische Oceaan realiteit en ook de *Kriegsmarine* kreeg behoefte aan een snuiver. Belangrijke zorgen waren de toenemende aantallen escorteurs en radarapparaten om onderzeeboten boven water op te sporen. De grootste zorg was evenwel (net als in Indië) het vliegtuig. Dit blijkt uit een brief van 19 mei 1943 van Helmuth Walter, die in die tijd werd belast met de ontwikkeling van de Duitse snuiver. Hij was op de hoogte gesteld van de proeven met de *O 26*. Dat hij zo snel een *Schnorchel* produceerde, moet, zo heeft Van den Poll aannemelijk gemaakt, mede berusten op de ervaringen met het Nederlands ontwerp.[135] Maar er is nog meer: Walter had al in oktober 1933 een snuiver voorgesteld.[136] Dit was enkele maanden nadat de brief van Wichers hierover Den Haag had bereikt – en daarmee de afdeling Materieel van het ministerie van Defensie. Mag men gegeven de toenmalige technologische symbiose (zie 6.1) nog aan toeval geloven?

Al in augustus 1943 werd Walters snuiver getest, maar ook de Duitse boten konden niet sneller dan 5 à 6 knopen lopen vanwege ... trillende periscopen![137] De oorlog duurde net niet lang genoeg meer om dit op te lossen. Een tweede probleem was dat het lawaai van de diesels de eigen hydrofoons onbruikbaar maakte. Op Nederlandse boten zal dit niet anders zijn geweest.

Deze nadelen waren de belangrijkste reden dat de Duitse snuiver, in tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, doorgaans maar 4 uur per etmaal werd gebruikt om overdag bij tamelijk lage vaart de batterijen op te laden.

De Duitse *Schnorchel* was wat betreft tactische inzetbaarheid dus nauwelijks superieur aan de Nederlandse. Ondanks de nadelen ten opzichte van de batterijen achtten de Duitsers hem uitzonderlijk waardevol. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de Nederlandse dat ook was. Het ging niet zozeer om een alternatief voor hoge bovenwatervaart, maar voor het beperkte vaarbereik onderwater. In het bijzonder in het 'tussengebied' waarin bovenwatervaart te gevaarlijk was, maar diep onder water varen nog niet noodzakelijk. Men hoefde dan niet per definitie de batterijen uit te putten en men kon zelfs een wat hogere opmars-

snelheid volhouden: een bijdrage van formaat aan de roedel-divisietactiek.

7.17 De strategie van de School van Furstner: ernstige operationele terugval

De Jong merkte al op dat Nederlandse onderzeeboten gedurende de Tweede Wereldoorlog geen groepsaanval uitvoerden (7.7). Waarom werden de onderzeeboten opeens individueel ingezet? In de komende hoofdstukken zal worden beschreven hoe vanaf 1936 Furstner en de zijnen een nieuwe strategie voor de verdediging van Indië introduceerden, die vice-admiraal Helfrich vanaf 1940 aldaar in de praktijk bracht. Daarom komen hier enkel de voornaamste gevolgen voor de onderzeeboottactiek ter sprake.

Ten eerste werd besloten in plaats van onderzeeboten de drie lichte kruisers tot het hoofdwapen van de Indische vloot te maken. In 1940 was de Indische en overige weerstand daartegen neergeslagen. Ten tweede werd besloten een veel groter gebied te gaan verdedigen wanneer neutraliteitshandhaving plaats maakte voor openlijke oorlog. Ten derde werd besloten dit grotere gebied voorwaarts te verdedigen: de marineleiding zette al haar kaarten op het voorkomen dat de vijand hierin diep doordrong. Ten vierde werd definitief besloten dat niet meer moest worden gewacht tot een grote transportvloot verscheen, maar dat allerlei vijandelijke eenheden moesten worden aangevallen, speciaal marineschepen. De waarde van onderzeeboten werd nu vooral afgemeten aan hun verwachte bijdrage aan gevechten tussen oorlogsschepen, in het bijzonder aan het nieuwe hoofdwapen. Ten vijfde verschoof de nieuwbouwprioriteit naar kruisers, wat betekende dat op langere termijn de bestaande sterkte aan onderzeeboten niet meer op een behoorlijk modern peil viel te houden.

De operationele gevolgen van dit nieuwe beleid, waarbij de onderzeeboot geen hoofdwapen meer was, waren rampzalig en werden door flottieljecommandanten als De Gelder en Bussemaker onvoldoende doorzien. De verkenning stond niet zozeer meer in dienst van de onderzeeboten, maar vooral van de kruisers. De onderzeeboten kregen zelfs een verkenningsfunctie voor de oppervlakteschepen in plaats van omgekeerd! De roedeltactiek was zonder luchtverkenning vrijwel onhaalbaar. Er ontstond nu een trend om onderzeeboten in grotere verbanden te formeren die zelfstandig konden verkennen.[138] Dit leek op de Duitse tactiek die van grotere verkenningslinies uitging. Een verdere consequentie was dat de 'centrale leiding' van de onderzeeboten net als in

Duitsland beter vanaf de wal kon plaats vinden: de grotere spreiding en gereduceerde verkenning vereisten meer coördinatie.

De Indische onderzeedienst was tegen deze tegengestelde eisen van concentratie in grote linies en verspreiding over grote gebieden operationeel niet opgewassen. Het aantal enigszins bruikbare onderzeeboten was veel en veel te klein, ongeveer een dozijn. Het gebruik van onderzeeboten als 'ogen van de vloot' betekende zowel verspreiding als het bewaken van allerlei zeegebieden in het enorme eilandenrijk. De grotere gebieden maakten de onderzeeboten vanwege hun langere verplaatsingen veel kwetsbaarder voor luchtaanvallen. Tenzij men een trage zeer langdurige opmars onder water verkoos – maar traagheid stond op gespannen voet met het alert reageren op verkenningsberichten. Het voorwaarts verdedigen en het aanvallen van allerlei schepen in plaats van transportvloten versterkte de deconcentratie. Bovendien was deze inzet slopend voor het materieel, wat na enige tijd veel onderhoud betekende en dus nog minder beschikbare onderzeeboten.

De oude concentratie in divisieverbanden en eventueel in flottieljes moest concurreren met de nieuwe operationele eisen. Bij vele operaties bestond nu een gerede kans dat concentratie en goede luchtverkenning voor de onderzeeboten het kind van de rekening werd en daarmee de roedeltactiek. Nodeloos te zeggen dat de wens van de flottieljecommandanten naar grotere concentraties onwezenlijk aandoet. Hun functie beperkte zich steeds meer tot, zoals men zei, 'oefenmeester' in vredestijd in plaats van coördinator en aanvoerder in de strijd.

7.18 Overzicht Nederlandse roedeltactiek versus Duitse

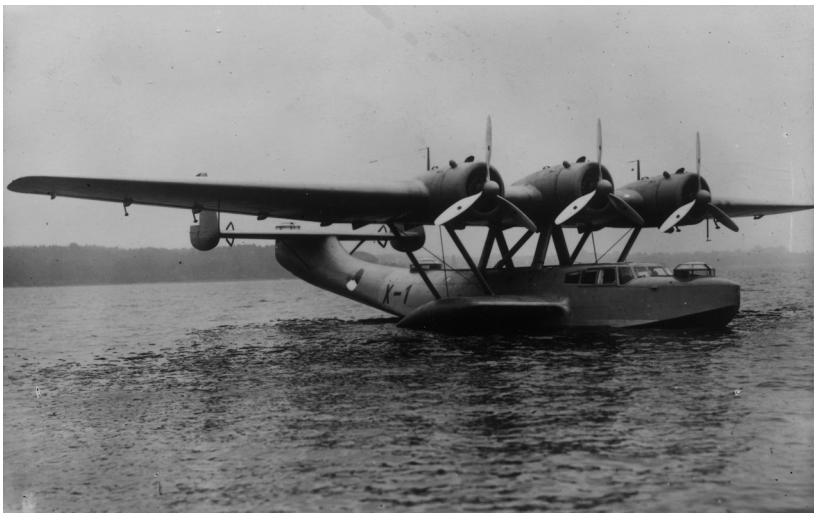
De Nederlandse roedeltactiek van 1939 verschilde aanmerkelijk van de Duitse:

- Ze was ontwikkeld voor brede zeestraten en kleinere zeeën, niet oceanen.
- Ze was afhankelijk van luchtverkenning, de Duitse aanvankelijk nauwelijks (later meer).[139]
- Ze werd gecoördineerd op zee, de Duitse aan wal. (Al tendeerde de Nederlandse naar coördinatie aan wal)
- Ze ging uit van zeer sterke onderzeebootbestrijding, speciaal vanuit de lucht.
- Daarom stonden de nadering en aanval onder water centraal.
- Wel beoefende men de nachtaanval boven water als aanvulling hierop. Aangezien deze aanval spoedig de enige Duitse roedeltactiek werd, was de Nederlandse veel flexibeler.

- Door de nadering onder water was men nog afhankelijker van goede hydrofoons.
- Goede radiocommunicatie op periscoopdiepte was mogelijk, bij de Duitse boten niet. (Pas laat in de Tweede Wereldoorlog kregen zij noodgedwongen dit vermogen).
- Ze was niet gericht tegen koopvaardijkonvooien, maar een transportvloot voor een invasie.
- Het behoud van de boot was volkomen ondergeschikt aan een effectieve aanval hierop. De nadelen van dekbuizen voor een parallelle aanval, liefst binnen het konvooi zelf, werden voor lief genomen.
- De structuur van een divisie – eigenlijk een concentratie vooraf – was sterker dan van een *Rudel*. Een *Rudel* kon, om zelf goed te kunnen verkennen, een omvang bereiken van zo'n 15 boten, ondersteund door één speciale onderzeeboot die als tanker fungeerde.[140]
- De Nederlandse roedels waren mede bedoeld tegen oorlogsschepen (met kruisvaart).
- Het kanon speelde op de Nederlandse boten nauwelijks een rol.

Er waren ook overeenkomsten met de Duitsers:

- Beide tactieken waren ontwikkeld tegen beschermde konvooien.
- De goede passieve hydrofoonsystemen om konvooien op grote afstand te horen.
- Eigen actieve sonar was van minder belang.
- In beide landen stond de korteafstandsaanval centraal voor zoveel mogelijk treffers.
- Onderzeeboten verschoten dan zo mogelijk één torpedo per koopvaardijschip.[141]
- Gedurende de aanval viel de centrale leiding weg.
- De onderzeeboten waren flexibele ontwerpen, waardoor ze ook in andere situaties konden worden gebruikt, de Nederlandse bijvoorbeeld in de handelsoorlog.
- Vaart boven water was belangrijk, omdat de boten zich snel over grote afstanden moesten kunnen verplaatsen. (De Nederlandse vanwege de omvang van Nederlands-Indië en de noodzaak om te kunnen verkennen.)



Figuur 7.4 *Dornier Do 24. Deze speciaal voor Nederlands-Indië ontworpen, maar ook elders succesvolle, vliegboten volgden eind jaren 1930 de oudere Dornier Wal op en waren noodzakelijk als verkenners om de roedel-divisietactiek te doen slagen. Dat was juist in een tijd dat de navalistische vlootpolitiek de onmisbare band tussen vliegtuigen en onderzeeboten begon te verstoren. (collectie H.O. Bussemaker)*

Er waren ook nadelige verschillen:

- De Nederlanders hadden minder inzicht in actieve sonar dan Duitsers, wat leidde tot te weinig tactische antwoorden hierop en tot overschatting ervan.
- Bij de aanval op middellange afstand liepen de vuurleiding en de geoefendheid van de Nederlanders zwaar achter. Hierdoor waren de *U-Boote* geschikter voor de handelsoorlog en aanvallen op marineschepen.

7.19 Nederlandse versus Japanse divisietactiek

Zowel Nederland als Japan zetten hun boten voor een beslissingsslag in en beschikten beide over divisies. De Japanse onderzeedienst werd geacht voorafgaand aan de beslissende zeeslag de Amerikaanse slagvloot tot 70 procent te hebben gereduceerd.[142] In de beste Japanse tradities leidde dit eveneens tot aanvallen 'met inzet van de boot' op zo kort mogelijke afstand. Aangezien marineschepen veel moeilijker tot zinken zijn te brengen dan transportschepen, was dat reden te meer voor tactische vernieuwing.

Maar Japan bleef vasthouden aan een opwachtingstactiek. Divisies werden vooral gebruikt om de boten te verplaatsen. Samenwerking bestond uit niet veel meer dan het informeren van de divisiecommandant en concentratie ná het gevecht op een, door deze commandant bepaald, verzamelpunt.[143] Het gevolg was dat de Japanse onderzeebootvloot, ook doordat die te weinig tegen transport- en koopvaardijschepen werd ingezet, bitter weinig resultaat boekte.

Tijdens de grote zeeslagen vormden de divisies nog steeds opwachtingslinies. Een kaart laat zien dat om de invasie van het eiland Saipan in juni 1944 te keren liefst drie linies achter elkaar lagen.[144] Alleen al de Amerikaanse escorteur *England* bracht hier zes onderzeeboten tot zinken, waarbij ze een linie boot voor boot systematisch oprolde.

7.20 Amerikaanse wolfpacktactiek

Evenals de Nederlanders begonnen in 1921 de Amerikanen te experimenteren met gelijktijdige onderwateraanvallen door twee of drie boten. Op die manier hoopten zij direct deel te kunnen nemen aan de grote zeeslagen tegen Japan in het kader van het *Warplan Orange*.

Maar na enkele jaren gaven zij het op omdat zij het probleem van communicatie onoverkomelijk achtten en de onderzeedienst beperkte zich voortaan tot verkenning op lange afstand en het verzamelen van inlichtingen. Ook was er veel angst voor aanvaringen en elkaar torpederen. Om deze gevaren te vermijden oefende 'divisiecommandant' Charles A. Lockwood in 1936 met een verspreide divisie. Tevergeefs. Toen hij zeven jaar later als vice-admiraal de onderzeeboten van de *Pacific Fleet* commandeerde, beschouwde hij de communicatiekloof nog als onoverbrugbaar. Maar degenen die dat probeerden te veranderen, steunde hij van harte.[145]

In het begin van de Pacificoorlog waren de Amerikaanse onderzeeboten weliswaar georganiseerd in divisies van doorgaans 6 stuks, maar van divisietactiek was geen sprake. De boten opereerden individueel, ook als ze deel uitmaakten van de opwachtinglinie waarin hun divisie vaak werd uitgelegd. Voor de strijd om Zuidoost-Azië waren 29 boten bestemd, verdeeld over 5 divisies (tabel 14.2).[146] Ze waren weinig succesvol, vooral door de doorgaans falende torpedo's.[147]

Een belangrijke reden dat de Amerikanen zich aanvankelijk niet zo'n zorgen maakten om het verlies van de Indische oliebronnen was dat zij meenden de tussenliggende verbinding met Japan snel te kunnen afsnijden. Dat begon, mede door doeltreffende torpedo's, niet eerder dan voorjaar 1944 goed te lukken. Maar aanvallen op tankers hadden toen al zeker een jaar hoge prioriteit, waardoor de Japanners de schepen voort-

varend in konvooien organiseerden. Toen er meer escorteurs kwamen, werden de konvooien algemeen en eind 1943 voer er vrijwel geen Japans koopvaardijschip meer ongeëscorteerd.[148]

De Amerikanen reageerden hierop in november dat jaar met twee experimentele *wolfpacks*. Begin 1944 waren er enkele *packs* actief, die weinig succes boekten. Maar de communicatie tussen de boten en hun aanvalstactiek werden in hoog tempo verbeterd.

Een veilige manier van communiceren boven water was door een staafje uit een geweerloop over te schieten, met een lijn eraan waarlangs, vaak in een fles, berichten werden overgebracht. Een briefje in een fles kon dan een spannende speurtocht op gang brengen.[149] De Nederlandse onderzeeboten bezaten voor dit doel geen geweren, maar speciale handlijnpistolen.

Kort voor de aanval lieten de *wolfpacks* alle radiostilte doorgaans varen: radar en radio begonnen te zenden. De boten bezaten geen periscoopantennes, maar dat kon worden ondervangen. Ondanks het soms te beperkte bereik bleken boven water de ultrakortegolfradio voor spraak, vaak gecodeerd, en onder water ook de *SJ* radar goed bruikbaar. De *SJ* was als een periscoop uitschuifbaar en kon op periscoopdiepte radiopulsen in soort morsecode uitzenden, die de andere boten goed opvingen.[150]

Daarna braken de wolven los. Tussen mei en november 1944 gingen ongeveer 60 *wolfpacks* de zee op.[151] Ongeveer de helft van het onderzeebootbestand werd hierin georganiseerd. De grootte van een *pack*, doorgaans 3 onderzeeboten, was vooral een reactie op de kleine Japanse konvooien, die pakweg 5 koopvaardijschepen telden.[152] Ook *packs* van 5 boten kwamen voor.

Tijdens hun eigenlijke aanval gedroegen de onderzeeboten uit de *wolfpacks* zich doorgaans alsof ze torpedoboten waren, hoewel ze natuurlijk ook vaak onder water toesloegen. Veel onderling oefenen was essentieel om de berichtgeving en aanvalsdoctrine eigen te maken. Aanvankelijk probeerden de Amerikanen vaak één tactiek, die sterk leek op een van de Nederlandse en wel het *voorwaarts verspreiden*: een onderzeeboot aan bakboord van het konvooi, een boot aan stuurboord en een boot erachter.[153] Maar het bleek dat heftig manoeuvrerende Japanse escorteurs de coördinatie konden verstoren.

Hierna werden de Amerikaanse tactieken flexibeler, al naar gelang de omstandigheden: van zeer moeilijke torpedo-aanvallen op lange afstand in de kiellinie van het konvooi, tot zeer riskante op korte afstand met 'inzet van de boot'.[154] Herhaaldelijk toegepast werd het *down-the-throat shot* waarbij de onderzeeboot een aanstormende escorteur van vlakbij op drie of vier torpedo's trakteerde, vaak met succes.[155] Typische lanceerafstanden hierbij waren 800 en 900 meter. Meestal was het een actie

van één boot binnen het *wolfpack*. Zoals de Nederlanders lang daarvoor, ontdekten de Amerikanen dat de centrale leiding in de eindfase vaak beter kon worden losgelaten. Niet alleen vanwege de problematische communicatie, maar ook omdat de commandant van een onderzeeboot zelf het beste inzicht had hoe hij zijn eigen aanval moest uitvoeren.[156]

Nu stegen de successen snel. In juli en augustus 1944 bracht bijvoorbeeld het *pack Donk's Devils,* bestaande uit de *Picuda*, *Redfish* en *Spadefish,* 13 schepen tot zinken, waaronder een torpedobootjager.[157] Eind dat jaar was de Japanse koopvaardij met konvooien en al overweldigd. Ook zeemijnen speelden hierbij een rol. Het land was geïsoleerd en zijn economie grotendeels verwoest. Bij gebrek aan doelen werden de meeste *wolfpacks* opgeheven en vervulden de boten weer individuele taken.

De *wolfpacks* opereerden net als Duitse *Rudels* met weinig luchtverkenning. De Amerikanen zagen de mogelijkheden hiervan, maar de Grote Oceaan droeg zijn naam niet voor niets. Voor intensieve verkenning moesten eerst eilanden dichtbij Japan worden veroverd, bijvoorbeeld het noorden van de Filippijnen. Dat gebeurde pas toen het offensief van de *wolfpacks* ten einde liep.[158] Dat ze toch succesvol waren, kwam doordat de Japanse codes waren gebroken, waardoor ze goede berichtgeving kregen over de vijandelijke scheepsbewegingen. Een nadeel vergeleken met goede luchtverkenning was dat men vaak veelbelovende konvooien liet lopen ten gunste van belangrijke marineschepen, die achteraf te ver weg bleken.

Naderde men het doelgebied, dan kon het doel worden gezocht via passieve sonar met een bereik van ongeveer 15 zeemijl. Buitengewoon waardevol voor opsporing tot ongeveer 10 mijl en om in een goede aanvalspositie te komen bleek de *SJ* radar. Een tweede radar, de *SD*, waarschuwde tegen het niet geringe Japanse gevaar uit de lucht.

De waarde van de nieuwe tactiek werd pijnlijk duidelijk toen een 'oppervlakteadmiraal' het beter meende te weten. In september 1944, toen de Amerikaanse *wolfpacks* triomfeerden, besloot 'Bull' Halsey die de Amerikaanse invasievloot bij de Filippijnen commandeerde, zich met hun tactiek te bemoeien. Hij wilde twee ouderwetse opwachtinglinies bezuiden de Filippijnen. Protesten negerend hakte Bull drie *packs* van drie boten stuk voor stuk in brokken van één en twee boten. De tweetallen voegde hij samen tot een statische 'verkenningslinie' en de afzonderlijke boten tot een tweede statische linie op 100 mijl afstand. De betrokken boten werden '*Zoo*' genoemd (naar de destijds rijkelijk van tralies voorziene dierentuinen) en hun oppasser '*Zoo-Halsey*'. Aangezien de vijand de *Zoo* niet opzocht, presteerden ze in de Slag bij Leyte niets.[159]

Wolfpacks van twee of drie boten die wel onder tactische controle stonden en dus niet hoefden af te wachten of de vijand ze kwam voeren, boekten in deze zeeslag daverende successen, speciaal tegen zware kruisers en vliegkampschepen. Al bracht dit het omgekeerde probleem aan het licht: het was niet gemakkelijk hun agressieve tactiek te combineren met observeren. Om de zware kruisers te torpederen, verlieten onderzeeboten tegen hun instructie in hun verkenningsposities, waardoor krachtige strijdmachten onopgemerkt een zeestraat konden binnen varen.

7.21 De Amerikaanse wolfpacktactic vergeleken met de Nederlandse

- Beide tactieken waren ontworpen tegen beschermde konvooien, maar de Amerikaanse primair voor de handelsoorlog.
- Beide boden mogelijkheden tegen marineschepen.
- De Amerikaanse tactiek was ontworpen voor oceanen en grotere zeegebieden.
- De Amerikaanse tactiek was meer een bovenwatertactiek en leek meer op de Duitse.
- De Amerikanen kregen betrekkelijk weinig berichtgeving via luchtverkenning.
- Zij verkregen veel berichtgeving door het kraken van de Japanse codes, wat zeer gerichte eigen verkenning mogelijk maakte. Hierbij hadden de boten veel nut van hun radar.
- In tegenstelling tot de Nederlandse was de Amerikaanse tactiek niet ontworpen voor gebieden waar de vijand onaantastbare geconcentreerde onderzeebootbestrijding vanuit de lucht bezat. Al moesten de Amerikanen vaak luchtaanvallen verduren.
- Een doorgaans 3 boten tellend wolfpack was ongeveer even groot als een Nederlandse divisie, maar minder coherent.
- Beide tactieken waren zeer agressief, maar de Amerikanen vielen minder vaak aan met 'inzet van de boot'.
- Desondanks was een groot verschil met de Nederlanders en Duitsers dat de Amerikanen de strijd met escorteurs minder schuwden.
- De Amerikanen vielen zowel op korte als lange afstand aan.
- De Amerikaanse tactiek was weinig succesvol tot ze flexibeler werd, iets wat al inherent was aan de Nederlandse. Dit toont het hoge peil van de Nederlandse aan.

7.22 Britse versus Nederlandse onderzeeboottactiek

De Engelsen zagen de onderzeeboot als een soort voorpost van de oppervlaktevloot, met als hoofdtaak verkenning binnen een klein vakje van de zee.[160] Zij hielden nog steeds vast aan opwachtinglinies. Britse onderzeeboten konden niet geconcentreerd optreden in divisies, laat staan in roedels. De Britse onderzeeboten bezaten geen kortegolfantenne voor onder water en geen goede hydrofoons. Er was geen permanente integratie met luchtverkenning. De mentaliteit was minder toegespitst op een alles of niets aanval.

Dit maakte de Britse onderzeeboten minder geschikt voor het afslaan van een Duitse invasievloot, die hun land overigens bleef bespaard. In hoeverre was hun onderzeedienst tegen invasies opgewassen? Deze vraag kan als een soort operationeel ijkpunt kan worden gezien waartegen de Nederlandse specialisatie in de onderzeeboottactiek kan worden afgezet.

De visie van Bussemaker op de Britse tactiek

Bussemaker beschreef een Britse oefening uit 1938 waarin het Britse eiland Wight werd verdedigd tegen een zwaar geëscorteerde uit Gibraltar afkomstige invasievloot.[161] Hij vermoedde dat deze oefening zeer geschikt was voor de verdediging van Singapore. De verdediging bestond uit 10 onderzeeboten, enkele oppervlakteschepenen en vliegtuigen.

De Britse onderzeeboten kwamen niet ten aanval. Bussemaker gaf hiervoor de volgende oorzaken. De Britse verkenningsvliegtuigen maakten 'enorme fouten' bij het doorgeven van de posities van de invasievloot. (In Nederland hamerde men al sinds 1921 op zeer goed oefenen in het maken van bestekken en het controleren ervan aan de hand van bekende punten als eilandjes en dergelijke.) Conform de Britse tactiek voeren de onderzeeboten veelal boven water. Hierdoor werden ze gemakkelijk ontdekt en verjaagd door de vliegtuigen van een escorterend vliegkampschip. Bovendien doken de Britse boten niet snel genoeg en niet diep genoeg. Hun periscoopdiepte was te gering, waardoor ze onnodig goed zichtbaar bleven vanuit de lucht. Nederlandse periscopen konden desgewenst vanaf een veel hogere plaats – namelijk de drukbestendige commandotoren – worden bediend waardoor de romp dieper onder water lag.

Om tot de tactische tekortkomingen terug te keren, de Britten probeerden niet eens om het konvooi 's nachts te schaduwen! En wat overdag niet meewerkte, was het slechte zicht. Maar Bussemaker relativeerde deze tegenslag door te vermelden dat een soortgelijke Nederlandse oefening op de Noordzee datzelfde jaar ondanks slecht zicht toch succesvol was verlopen. (Ondanks de grote materiële achterstand

op Indië slaagden de Nederlandse boten er dus wederom in om een invasievloot te vinden en vast te houden!) Ten slotte zette de Britse verdediging geen schepen in tegen het escorte van de invasievloot om de onderzeebootaanval te ontlasten. Voor Bussemaker reden om het concept van de harmonische vloot te benadrukken.

Hoewel hij het niet openlijk schreef, laat zijn verhaal geen twijfel dat de Britse onderzeedienst tactisch niet verder was dan de Nederlandse in de Eerste Wereldoorlog. Enkele jaren later zou hij dit helaas persoonlijk ervaren in de strijd rond Singapore.

De visie van De Booy

Een op 5 maart 1943 door luitenant-ter-zee der 1e klasse O. de Booy gehouden lezing geeft meer inzicht in de Britse tactische en operationele achterstand.[162] De Britse onderzeeboten fungeerden vooral als 'bewoonde mijnen'. Ze opereerden individueel in een zeer klein zeegebied, zonder stelselmatige verkenning door andere strijdkrachten, zonder toestemming om (binnen bepaalde grenzen) zelfstandig te reageren op verkenningsinformatie, zonder dat verkenningsinformatie doorgaans resulteerde in orders om zich te verplaatsen en, ten slotte, zonder een goede verbindingsdienst die goede samenwerking met andere strijdkrachten mogelijk maakte (doordat het ontbrak aan de systematische verwerking van verkenningsberichten en het doorgeven van belangrijke informatie).

Wel zag De Booy enige verbetering in de Middellandse Zee in 1941. De Britse onderzeeboten probeerden de zeeverbindingen tussen de vijand en diens strijdkrachten in Noord Afrika af te snijden, wanneer er geen vijandelijke actie werd verwacht. Werd die wel verwacht, dan konden ze worden uitgelegd in een ouderwetse opwachtingslinie. Maar in beide gevallen was er tactische vooruitgang. Vliegtuigen verkenden vanaf Malta voor de onderzeeboten. Ook mochten sommige boten verkennen voor anderen. Verkenningsberichten werden nu aan de boten doorgegeven, waarop ze soms zelfs zelfstandig mochten reageren.

Als verklaring gaf hij dat de Britse vloot veel moeite had om zich hier te handhaven en daardoor beter gebruik moest maken van het wapen van de minder sterke.[163] Na de nederlaag van Frankrijk was de steun van de Franse Middellandse Zeevloot immers weggevallen.

Als voormalig commandant van de *O 24* (van juli 1940 tot maart 1942) kon De Booy bij zijn lezing op eigen ervaring terugvallen. Maar hij en anderen wezen ook op de pluspunten van Britse onderzeeboten uit die jaren. Ze bezaten rekenapparatuur voor een aanval op middellange afstand en waren daardoor beter in staat om die uit te voeren.[164] Ze waren beter geoefend tegen met sonar uitgeruste schepen. Pluspun-

ten die van pas kwamen bij de handelsoorlog of een aanval op een oorlogsschip.

De Booy meende dat er voor de Nederlandse roedeltactieken nog een toekomst was weggelegd. (Wat niet zo gek is, want de Amerikanen moesten die nog gaan ontwikkelen.) Volgens hem moest de commandant van het onderzeebootverband de centrale leiding vanaf de wal uitoefenen. Gezien de grote zeegebieden, de verbeterende communicatie tussen wal en schip en de vermindering van het gevaarlijke zenden door een onderzeeboot, bood dit ongetwijfeld voordelen.

Interessant is zijn visie op de Nederlandse tactische voorsprong.[165] Deze voorsprong was tot stand gekomen, merkte hij terecht op, doordat de onderzeeboot 'het slagwapen' was. Bij afwezigheid van slagschepen, verklaarde hij, waren de onderzeeboten bestemd om 'de zware slagen' toe te brengen aan 'sterke vijandelijke eenheden'. Aangezien dit laatste tevens – zo niet voornamelijk – de strijd tegen zwaar marinematerieel impliceerde, zag hij hierin klaarblijkelijk de grondslag van de onderzeedienst. Hij was volkomen te goeder trouw toen hij deze onjuistheid debiteerde. Dit kan als een bewijs worden gezien hoe ver de indoctrinatie van de School van Furstner – die De Booy vanaf eind 1934 doorliep – de onderzeedienst was binnengedrongen, wat uitvoerig aan bod komt in de drie volgende hoofdstukken.

7.23 Conclusies hinderlaagtactiek en roedeltactiek

De begin 1915 gemaakte keuze voor de onderzeeboot als kern van de vloot werd door het verloop van de Eerste Wereldoorlog bevestigd. De Koninklijke Marine wilde de slagkracht van onderzeeboten verhogen door ze te laten samenwerken. Men wist van Duitse experimenten met tactische verbanden. Deze weinige experimenten waren gedeeltelijk gelukt tegen de Britse vloot en mislukt als antwoord op geallieerde konvooien. Deze mislukking valt maar beperkt terug te voeren tot de beperkingen van de radio's aan boord en des te meer tot de onwil van de Duitse marineleiding om roedels te formeren. In de Duitse optiek bestond een roedel uit een beweeglijke verkenningslinie, waarvan zoveel mogelijk boten de vijand moesten aanvallen als die werd gesignaleerd. Kon men deze roedels toepassen op de Nederlandse strategische ideeën om primair Java te verdedigen tegen een Japanse invasievloot?

Rond 1921 waren de Nederlandse opvattingen hierover geformuleerd en probeerde men die te beoefenen. De snelheid en bescheiden middelen waarmee de Nederlandse tactiek tot stand kwam, zegt iets over de kansen die de Duitsers hadden laten liggen. Het vinden, binden en slaan van de vijand werden vergemakkelijkt door de zeestraten. Het vin-

den kwam op 1928 op hoog niveau door de introductie van de vliegboten, die de ontoereikende zeeverkenning grotendeels konden vervangen. De zeestraten maakten het ook makkelijker de vijand te binden, omdat men zich beperkte tot die welke in de Javazee uitkwamen.

Wat betreft het slaan, vanwege het luchtgevaar in de zeestraten koos men van meet af aan (1921) onderwatertactieken. Oefeningen in die periode kwamen overeen met de Duitse ervaring uit 1918 dat het vliegtuig de grootste vijand van de onderzeeboot was. De onderzeeboten werden geconcentreerd in divisies en flottieljes. Rond 1928 probeerde men hiermee vanuit een opwachtingspositie met meerdere boten een vloot aan te vallen. Dit kan men de hinderlaag-divisietactiek noemen.

Het actief opzoeken van de vijand over grote afstanden was niet mogelijk omdat de boten dan boven water zouden moeten blijven. Vanaf 1931-1932 werd het haalbaar doordat de boten de beschikking kregen over radioantennes waardoor ze verkenningsberichten op periscoopdiepte konden ontvangen en een commandant zijn divisie op deze diepte kon leiden. De eigenlijke aanvalsnadering vond over een grote afstand onder water plaats om onderzeebootbestrijding te ontlopen. De uitstekende passieve sonar van Duitse makelij was hierbij onmisbaar. Ook de in ontwikkeling zijnde snuiver was van grote waarde, maar niet onmisbaar zoals de werkelijk doorslaggevende Nederlandse uitvinding: de periscoopantenne.

Destijds sprak men van divisietactiek, maar het grote verschil tussen deze nieuwe en de eerdere maakt het zinvol om dit verschil voortaan te verdisconteren in de naam. Vanwege de naamgeving van soortgelijke Duitse en Amerikaanse tactieken is de nieuwe tactiek voorzien van het woord 'roedel' en de eerdere als contrast met 'hinderlaag'.

Het verschil tussen de hinderlaagtactiek van 1928 en de roedeltactiek zat hem minder in de verschillende vormen van aanvalslinies, want deze linies hingen vooral af van de kwaliteit van de verkenning. Het verschil heeft meer weg van een inktvis die uit een kloof te voorschijn schiet om een dier dat te dichtbij komt met zijn armen te omvatten en een inktvis die rondzwemt om een maaltijd te vinden.

De hinderlaagtactiek was statisch: een reeds geformeerde onderzeebootlinie wachtte af tot schepen dichtbij genoeg waren gekomen om ze te kunnen aanvallen. Bij de roedel-divisietactiek voer de divisie langdurig naar de vijand toe en formeerde al varende een geschikte linie voor de eindaanval. Daarna zette de linie de nadering voort; alleen in de ideale situatie waarin de vijand op de onderzeeboten afvoer kon de linie soms afwachten tot de eindaanval.

Men bleef destijds ook van 'de onderzeebootlinie' spreken, maar net als bij 'divisietactiek' werd de term, die nu actieve onderschepping kon betekenen, niet aangepast. Een vergelijking met de pas eind 1935 uitge-

vonden Duitse *Rudeltaktik* en de latere Amerikaanse *wolfpacktactic* laat zien hoe geavanceerd de roedel-divisietactiek was. Doordat deze Nederlandse tactiek vooral, maar niet alleen, voor onderwater bedoeld was, was ze beter bestand tegen luchtaanvallen dan de meer op bovenwatervaart gerichte Duitse tactiek. De Duitse kon blijkbaar niet snel worden omgezet in een tactiek voor groepsaanvallen onder water. Toen de Amerikanen in 1944 hun tactiek ontwikkelden, begrepen zij met vallen en opstaan dat het centraal leiden van een *wolfpack* in de eindfase van de aanval contraproductief was en een onderzeebootcommandant zelfstandig moest kunnen handelen, iets wat de Nederlanders al voor de oorlog hadden ontdekt.

Aangezien de Nederlandse tactiek was ontwikkeld tegen een grote invasievloot, moest iedere torpedo raak zijn en iedere tegen een ander transportschip. Dit kon uitsluitend door vanaf korte afstand aan te vallen. Tegen snelle, wendbare oorlogsschepen als torpedobootjagers en kruisers kwam een onderzeeboot zelden in die positie. Als de tactiek daartegen ontwikkeld zou zijn, zou de middelbare afstandaanval met twee tot vier torpedo's centraal hebben moeten staan. Het gevolg was dat de Koninklijke Marine niet uitblonk in deze aanval, laat staan daarin de beste ter wereld werd, maar die juist verwaarloosde en nog in 1938 ver achter lag bij het buitenland en bij het ontwikkelen van de noodzakelijke vuurleiding.[166]

De effectiviteit van de Nederlandse boten was wellicht drie maal groter dan bij de statische Britse linies. De tactiek maakte de Javastrategie operationeel uitvoerbaar met een beperkt aantal onderzeeboten.

Addendum: tactisch-memorandum "onderzeebooten"

De roedel-divisietactiek aan boord: Tactisch-memorandum "Onderzeebooten"

De vierdelige Stafvoorschriften Onderzeeboten uit 1938 waren omvangrijk. Aan boord behielp men zich met een soort eigenhandig vervaardigde samenvatting, die veel tijdrovend naslaan voorkwam: het *Tactisch-memorandum "Onderzeebooten"* uit februari 1939 van flottieljecommandant Onderzeeboten De Gelder, dat ongetwijfeld ook door zijn opvolger Bussemaker werd gebruikt.[167]

Er is twintig jaar praktijkervaring in verwerkt. Het geeft de laatste operationele stand van zaken weer, wat handgeschreven toevoegingen bevestigen. Vele punten eruit zijn zowel bruikbaar voor oefeningen in vredestijd als voor oorlog. Nog meer dan de stafvoorschriften geeft het Tactisch Memorandum aan hoe ervaren men was in divisietactieken. Het gaat bijna uitsluitend over de divisies en nauwelijks over een individuele boot. De meeste praktische aanwijzingen en regels erin zijn zinloos zonder divisietactiek.

Hieronder worden een aantal relevante punten uit het memorandum opgesomd – deels letterlijk, deels geparafraseerd, deels samengevat – wat één ding volstrekt duidelijk maakt. Samenwerking met oppervlakteschepen speelde geen grote rol, zoals uit de *Stafvoorschriften Gecombineerde Strijdkrachten* al bleek. Een gemeenschappelijke tactiek met kruisers komt in het memorandum niet voor, wat inhoudt dat deze niet bestond, laat staan domineerde.

Hierbij moet wel worden bedacht dat het woord 'tactisch' destijds behalve 'tactisch' ook 'operationeel' kon betekenen. De Gelder streefde inderdaad naar verregaande operationele samenwerking van onderzeeboten met vliegtuigen en andere schepen, maar er is geen aanwijzing dat de samenwerking met kruisers het niveau van tactische integratie benaderde.

Als tactische integratie of zelfs maar grondige operationele integratie met kruisers zou hebben bestaan, dan was die in de onderzeeboottactiek tot uiting gekomen en zeer zeker in het *Tactisch-memorandum*, aangezien dit ook op de eskaderorders voor onderzeeboottactiek was gebaseerd. De Gelder had in het memorandum namelijk samengevat: (a) het tactisch deel van de Stafvoorschriften Onderzeeboten, (b) de Eskaderorders over de onderzeeboottactiek en (c) de divisieorders van de commandant Flottielje Onderzeeboten.[168] Uit de divisieorders van de flottieljecommandant blijkt juist het belang van de aanval door onderzeeboten op eigen kracht, namelijk met meerdere divisies tegelijk.

Definities

Allereerst bevat het *Tactisch Memorandum "Onderzeebooten"* de nodige definities. Een divisie telde 3 of 4 boten. De boten van een divisie kregen ieder een nummer, doorgaans 1 tot en met 4.
(3) Heel belangrijk is de opmerking van De Gelder dat de flottieljecomandant – dus hijzelf – niet als bootscommandant kan optreden.
(5 en 6) De flottieljecommandant was als regel ingescheept op een onderzeeboot, die zich eventueel los maakte van de overige. (Ongetwijfeld omdat het zenden en beter ontvangen met hoger opgestoken antenne de positie kon verraden. Dit kan als een eerste stap worden gezien naar het stationeren van de flottieljecommandant aan wal.)
(18) Donkere nachtaanval. Deze wordt boven water geleid vanaf de brug.
(19) De lichte nachtaanval. Hierbij is het licht genoeg om onder water te gaan nadat het doel in zicht is en met de periscoop aan te vallen.

Verzamelde formaties, het varen in verband, algemene bepalingen

(31) Marsformatie: boten volgen elkaar met 100 meter afstand. Om aanvaringen te voorkomen volgt de 2e boot rechts van de 1e. De 3e vaart achter de 1e en de 4e achter de 2e.
(36) Verzamelen bij nacht met gedoofde lichten. (Dit duidt op de zeer hoge geoefendheid in de praktijk, aangezien men ervan uitging dat de koersen konden worden gehandhaafd.)
(43) Bij het varen 's nachts met gedoofde lichten moest een (mond)fluit worden gebruikt, andere signalen alleen bij uiterste noodzaak, tenminste als het niet was verboden.
(44) Bij mist en zware regen verband zoveel mogelijk opsluiten tot goed onderling zicht.
(45) Naderbij komen om berichten over te nemen. Noemt in welke volgorde de boten moeten naderen. Berichten worden met een keesje overgeworpen of met een handlijnpistool overgeschoten.
(49) Verspreidingsmanoeuvre. Uitvoeren bij onraad. Geheel uitvoeren betekende dat bij een verspreide formatie alle even genummerde boten naar bakboord voeren en alle oneven naar stuurboord. Gedeeltelijk uitvoeren sloeg op het voorwaarts verspreiden: snelduiksein, waarna innemen verspreide formatie.
Snelduiken: iedere boot mag het sein hiertoe geven. Optisch, of met een fluitsignaal.
(50) Snelduiken en verspreiden. Als boten gevaarlijk dicht bij elkaar zijn, moeten zij aan elkaar twee periscopen boven water later zien tot zij vrij van elkaar zijn. Als dit door dieper duiken niet mogelijk is, dienen de binnenste

boten naar minstens 50 meter diepte te duiken en de buitenboten naar hoogstens 30.
(51) In beginsel bij luchtgevaar naar minimaal 25 meter duiken om niet gezien te worden.
(53) Boven water getrimd varen. Zo min mogelijk drijfvermogen. Eventueel vaartverlies door extra trimdiepte compenseren met meer machinevermogen. (Want extra trimdiepte betekende dat de boot zwaarder was door het zeewater in de duiktanks en dus langzamer voer.)
(58) 'In zee zijnde booten houden de batterij steeds zoo vol mogelijk. Iedere gelegenheid tot batterijladen moet worden benut. Het is in het bijzonder van belang de dagperiode met een volle batterij in te gaan.'

Verspreide formaties

(72) Opsomming van 10 verspreide formaties, die al grotendeels voorkwam in de stafvoorschriften van 1928. *Last but not least* de V-formatie.
(73, 74, 76) Informatie over het seinen tot verspreiden en de in te nemen onderlinge afstanden.
(81) Koersveranderingen en het handhaven van het verband van een verspreide formatie.

De laatstgenoemde en andere punten tonen aan dat dankzij de verspreide formaties – het wezenskenmerk van de oude hinderlaagtactiek – de commandanten verregaand leerden denken en oefenen in divisieverbanden. De samenwerking was in de verspreide formaties al zo intensief dat die in een roedel niet veel groter moet zijn geweest. Dit was van groot belang voor de ontwikkeling van de roedeltactiek: een aanvallend roedel zonder centrale leiding was iets geheel anders dan een concentratie autonome onderzeeboten waartussen nooit een tactisch verband had bestaan.

De strategische verplaatsing

(100) Geheimhouding. Verrassing is de kern van iedere onderzeebootactie:

> Is het gevaar voor ontdekken aanwezig, dan zal de algemeene gedragslijn zijn, dat gedurende een dagperiode bij voorkeur onder water [zal] worden gebleven. De mogelijkheid daartoe wordt bepaald door de capaciteit van de accubatterij en door eventueele bevelen omtrent uit te voeren verplaatsingen

(104) 'Is vijandelijke tegenwerking te verwachten, dan wordt overdag in beginsel altijd verspreid gevaren en [zal] 's nachts alleen worden verzameld.' Er wordt alleen verzameld als de omstandigheden optisch, mondeling, of schrif-

telijk contact noodzakelijk maken. Het radioverkeer wordt beperkt. 'Laten de omstandigheden zulks toe, dan zal overdag bij voorkeur worden gevaren met de booten op zichtgrens van elkaar.'

Er worden 3 strategische verplaatsingen vastgesteld, 1, 2 en 3.

(105) Strategische verplaatsing 1: op eigen gelegenheid zo snel mogelijk naar een bepaalde plaats varen, waarbij de aankomst wordt gemeld. Plaatsopgave alleen op bevel.

(106) Strategische verplaatsing 2: gelijktijdig op een bepaalde plaats arriveren. Bij vijandelijke actie alarmmelding door de betrokken boot, eventueel met verkenningsbericht. Plaatsopgave mogelijk.

(107) Strategische verplaatsing 3: het onderlinge verband wordt zo nauwkeurig mogelijk gehandhaafd. Deze verplaatsing blijft in handen van de afdelingscommandant. Bij luchtgevaar geldt:

> Men streve ernaar alarmmeldingen omtrent in zichtkomende vliegtuigen kort en eenvoudig te houden. Een G-J-No. van de boot-bericht [luchtgevaar plus het nummer] geeft in het algemeen voldoende aanwijzing omtrent de plaats van het verkende vliegtuig. Het melden van de globale koers van het vliegtuig kan gewenscht zijn.
> Het melden van een zelfde vliegtuig door alle opvolgende booten is als regel ongewenscht.
> De noodzaak en de behoefte aan verkenningsberichten over in zicht komende schepen hangt af van de omstandigheden en moet worden overgelaten aan de doctrine.
> In beginsel wordt ook voor rook [van schepen] snelgedoken, totdat meer zekerheid verkregen is omtrent het karakter van het in zicht komende schip.

Het brengen in aanvalspositie

Dit behandelt de al besproken 3 wijzen van aanvallen.

(121) Verspreid ageren met centrale leiding en met berichtgeving.

(122) Verspreid ageren zonder berichtgeving.

(123) Verzameld ageren.

(126) In beginsel altijd: 'aanvallen met volle inzet van den boot.' Maar met de relativering dat de commandant de risico's die hij loopt moet afwegen tegen het mogelijk gevolg van een geslaagde aanval voor het verdere verloop van de strijd.

(127) Voor de korteafstandsaanval gold hetzelfde. Anders middelbare.

(128) 'De beste aanvalstactiek is nog steeds: zorg zoo snel mogelijk in voorlijke positie voor den vijand te komen, opdat de kans dat hij door een koersverandering van u af, ontsnapt zoo klein mogelijk zij.' Dit was dus wat Cornelis in 1929 had aanbevolen (zie 7.1).

(129) Over aanvalkansen:

> Een zich aanbiedende aanvalskans mag nimmer ongebruikt voorbij worden laten gegaan.
> Daarnaast zullen bootscommandanten [...] bij het streven naar een aanvalskans nimmer uit het oog verliezen, dat de onderlinge samenhang in de afdeeling zooveel mogelijk gehandhaafd moet blijven. Ageerende met centrale leiding, mag de post in de formatie, zoolang als de centrale leiding niet is opgeheven, niet worden verlaten tenzij een aanvalskans zich duidelijk aanmeldt.

(130) Aanvallen zonder het opheffen van de centrale leiding. [Vooral bij de oude opwachtingtactiek]. De onderzeeboot dient zich als een punt op de kaart te beschouwen. Op dit punt moet zo nauwkeurig mogelijk post worden gehouden. Als verkenningsberichten daartoe aanleiding geven, mag een boot voor een betere onderschepping een andere positie innemen binnen een cirkel die de helft bedraagt van de afstand tot de volgende boot. [In vredestijd minus 1 zeemijl]. Deze beperking van een halve cirkel geldt niet meer wanneer een boot daadwerkelijk gaat aanvallen. Het moment van aanvallen hangt af van de zigzagkoers van de vijand en de nauwkeurigheid van de eigen verkenningsberichten.
(131) Aanvallen met opheffen centrale leiding [roedelaanval]. Voor iedere boot vervalt de verplichting de onderlinge samenhang in verband te handhaven. Iedere commandant heeft nu nog slechts de plicht om tot het uiterste tot een aanval proberen te komen, ongeacht zijn positie.
(132) Het bevel tot aanvallen (Q) betekent automatisch dat voor de betrokken boten de centrale leiding is opgeheven.
(133) Om verwarring te voorkomen zijn de tot een tactisch verband behorende, maar niet [meer] onder centrale leiding aanvallende boten aan 4 mogelijke [tactische] beperkingen gebonden.
(137) Om met de 4e beperking te beginnen, dit was sein Q, de centrale leiding is opgeheven. De bewegingsvrijheid van de boten is onbeperkt. Wel geldt de bij punt 128 genoemde verplichting.
(134) 1e beperking. De bewegingsvrijheid van de boten is beperkt tot een bepaald gebied.
(135) 2e beperking. De bewegingsvrijheid van de boten is beperkt tot de koerslijn die ze volgen.
(136) 3e beperking. De bewegingsvrijheid van de boten is beperkt tot bepaalde sectoren.
(138) Veiligheidsmaatregelen. In vredestijd verplicht. In oorlogstijd ter discretie van de commandant – dat wil zeggen dat de maatregelen de boten niet mochten verraden. Het streven is dat onder water varende boten elkaar niet dichter dan 1 tot 2 mijl naderen. Indien men besluit dichter te naderen, zo

mogelijk elkaar waarschuwen door elkaar zoveel mogelijk de periscopen te tonen.
(139) Samenwerken met bovenwaterschepen. Dit artikel is zeer kort. Het lijkt niet geschikt voor het uitvoeren gevechtsactie. De boten tonen hun divisienummer onder water door periscopen zoveel malen op en neer te bewegen als het nummer en dergelijke.

De verbindingsdienst

(153) Inhoud berichten kort houden plus opmerkingen coderen. 'Falen van de verbindingsdienst houdt gewoonlijk in, het mislukken van de actie.'
(155) [Daarom] Beter iets te veel energie voor zenden gebruiken dan te weinig.
(154) Wijze van zenden. 'In het algemeen zal er naar gestreefd worden het geven van berichten zooveel mogelijk te beperken tot de eerste 10 minuten van elk uur.' Het bericht wordt 2 maal uitgeseind. Bij belangrijke berichten eventueel na enige minuten opnieuw. Hierna volgen de golflengtes.

Gegevens betreffende de zichtbaarheid (Bijlage 1)

Oppervlakteschepen bleken op grote afstand zichtbaar:

> Indien op een bovenwatervarend schip van een hooge standplaats af rustige observatie met zeer goede kijkers (b.v. artilleriekijkers) mogelijk is, kan bij heldere lucht en gunstige belichting een bovenwatervarende onderzeeboot tot op afstanden van 15' [15 zeemijl] worden ontdekt en gevolgd. Omgekeerd is het voorgekomen, dat onder deze omstandigheden een groot boven waterschip vanaf 20' vanaf een onderzeeboot werd ontdekt. [...] Onderzeeboten bovenwater zien elkaar tot op afstanden van ca. 7'. typen O 19 / O 20 op beslist grootere afstanden, zegge ± 10' afstand! Rook is zeer kenbaar. Zware rook is veelal over afstanden van 25 tot 30' reeds zichtbaar.
> [...] Zoo diep mogelijk geballast varen en zoo smal mogelijk silhouet tonen is voor de onderzeeboot altijd van veel belang. [...] De periscoop van de onderwatervarende boot is 's nachts praktisch onzichtbaar. Bij zeer lichte nacht is hierin eenige voorzichtigheid gehouden.

Oefeningen in 1938 over de zichtbaarheid van onderzeeboten en vliegtuigen toonden het volgende:

> Geheel boven water varende, bij heldere lucht loopt een onderzeeboot kans binnen 10 mijl afstand van een naderend vliegtuig niet meer tijdig te kunnen wegduiken. Zoo diep mogelijk ballasten vermindert de

zichtbaarheid belangrijk [tot dek net boven zee].
De schuimplek van de zogstreep en eventueel ondergedompelde deelen van de bovenbouw zijn bij kalme zee zeer kenbaar, doch worden minder kenbaar naarmate er meer zee staat.
T.o.v. de diverse vliegtuigtypes der MLD. [Marine Luchtvaartdienst] leerde de ervaring t.a.v. de kansen op wederzijds ontdekken als volgt:
1. De oudere Dornier-Wal [vlieg]booten en bommenwerpers T IV, worden, mede door hun donkere beschildering en geringe snelheid als regel tijdig vanaf een onderzeeboot ontdekt.
2. Met de veel snellere, lichter geschilderde moderne bommenwerpers T IV staan de kansen ongeveer gelijk, zodat daartegenover grooter voorzichtigheid van de onderzeebooten vereischt wordt.
3. Tegen de kleine, lichtgeschilderde en snelle boordvliegtuigen van kruisers zijn onderzeebooten practisch kansloos.
4. Tegenover de moderne driemotorige Dornier-vliegtuigen [Do 24] zijn de omstandigheden voor de onderzeebooten als regel gunstig. Deze zeer groote vliegtuigen waren, ondanks hun lichte beschildering, tot op, afstanden van ruim 12 mijl met het bloote oog te volgen.
[...] Bij in 1939/I gehouden oefeningen behaalden de vliegtuigen inzake het ontdekken van onderzeebooten zeer veel succes door op groote hoogte te vliegen. (2000 m.) Bij helder weer werden boven water varende booten geregeld ontijdig ontdekt en zelfs werden meerdere op periscoopdiepte varende booten verkend aan de zogstreep van de periscoop.
O.w. [onder water] varende booten zullen daarom het beste doen, zoover de radio-verbinding dit toelaat, op grooten – en op periscoopdiepte (indien niet geseind hoeft te worden) zoo diep en langzaam mogelijk te varen.
Het ontdekkende van hoogvliegende vliegtuigen vanaf de brug is lastig, doch door de periscoop bijzonder moeilijk.
[...] De minimum diepte tot welke een onderzeeboot moet duiken om zekerheid te hebben, dat zij niet door een overvliegend vliegtuig zal worden ontdekt bedraagt in Ned. Indië 25 was meter.

De tactische verkenning ten behoeve van een onderzeebootverband (Bijlage II)

(300) Als onderzeeboten ageren onder omstandigheden waarin stationair afsluiten van een zeegebied niet gewenst of mogelijk is, is steun van verkenning onmisbaar. De aanvalskansen hangen dan af van tijdige luchtverkenning. De mogelijkheid om hierin met andere onderzeeboten te voorzien is beperkt en gaat ten koste van de aanvalskracht. [Dit toont aan dat de onderzeeboten als slagkracht werden gebruikt, niet verkenners.] De meest aange-

wezen verkenningsorganen ten behoeve van een onderzeeboot zijn wel vliegtuigen, doch veelal zal het gewenscht of noodzakelijk zijn deze aan te vullen met bovenwaterschepen.
(301) De verkenningsstrijdkrachten moeten een helder inzicht hebben in onderzeeboottactiek. Alleen dan zullen ze de behoefte van onderzeeboten op de juiste wijze kunnen interpreteren. Bij verkenning gaat het erom 'doorslippen' van de vijand te voorkomen. Het is daarom beter een beperkt terrein af te zoeken dan een groter terrein waarin gaten vallen. Het allerbelangrijkst is de verkenning in de periode van de dag waarin onderzeebootaanvallen te verwachten zijn. [Dit moet wel op tactische verkenning slaan.]
(302) De inhoud van de verkenningsberichten omvat: de plaats van de vijand, de richting waarin hij zich beweegt, zijn samenstelling, zijn opstelling en zijn handelingen (bijvoorbeeld het overgaan op het nabij beschermen van schepen door torpedobootjagers). De berichten kunnen op vaste tijdstippen worden verzonden, bijvoorbeeld hele en halve uren. De onderzeeboten zullen direct moeten reageren op vijandelijke koers- en vaartveranderingen. Dit geldt niet alleen voor schepen. 'Vooral de kennis van bewegingen van de vijandelijke vliegtuigen is voor de onderzeebooten van zeer veel belang.'
(308) Zo goed mogelijke posities doorgeven in de bestekken:

> Verkenningsstrijdkrachten zullen immer doordrongen zijn van de noodzaak van zoo groot mogelijke nauwkeurigheid in de meldingen omtrent 's vijand plaats en bewegingen. [...] Fouten in bestekken zullen als regel niet meer te herstellen zijn, waar zij immers als regel niet eerder aan het licht zullen komen dan op het oogenblik, dat de vijand in zicht loopt van de onderzeeboten en de booten dus definitief onder water worden gedrukt.
> Vooral voor verkennende vliegtuigen is dit een zeer moeilijke opdracht en het is zeer wel denkbaar, dat zij op een bepaald oogenblik voor de wenschelijkheid komen te staan een verkenningsactie tijdelijk onderbreken voor verbetering van het bestek. [...] Een aflossende voelinghouder moet als regel een verbeterd bestek medebrengen. In bepaalde gevallen zal het daarom aanbeveling verdienen terwille van nauwkeurige bestekken veelvuldiger van voelinghouder [met de vijand] te wisselen, dan m.h.o. [met het oog op] de brandstofvoorraad werkelijk noodzakelijk is.

Bijlage IV

A. Tactische seinen. De meeste hadden te maken met tactisch verband.
B. Seinen voor vliegtuigen die een verkenning uitvoerden voor een verband onderzeeboten.

Hoofdstuk 8

Naar een Haagse kruiserstrategie

De Grondslagen voor de Indische defensie van 1927 en het plan van minister Deckers uit 1930 voor vlootuitbreiding bevestigden de onderzeeboot als hoofdwapen. Dit plan werd doorgezet. Het werd evenwel vertraagd door de mondiale economische depressie en discussies over materieelreducties, waarin het hoofdwapen zo veel mogelijk werd ontzien.

Het hiermee samenhangend strategisch streven om Java te vrijwaren van een invasievloot begon echter te verwateren. De depressie trof Indië hard en zijn tijdelijk kleinere bijdrage aan de marine leidde tot blijvend kleinere invloed. Tegelijk radicaliseerde de Hoogere Marine Krijgsschool te Den Haag. Deze legde vanaf 1935 de Grondslagen minimaal uit: als krachtige neutraliteitshandhaving, waarbij zij de Javastrategie opgaf. Zij wenste de kruiser als hoofdwapen, hoewel zo'n schip minstens even duur was als zeven onderzeeboten. Zij neigde, vooral toen bommenwerpers een alternatief leken voor kruisers, naar een risicostrategie via artillerie. Zij begon onderzeeboottactiek daarom voor te stellen als een bijdrage aan zeeslagen, vooral voor steun aan kruisers.

8.1 De grote depressie en vertraging van onderzeebootbouw

De marinetaak van neutraliteitshandhaving was in het uitgebreide eilandenrijk in beginsel veel omvattender dan de legerdoelstelling van rust en orde. Het KNIL probeerde zijn beperkte taak uit te breiden door bommenwerpers te vragen voor het bestrijden van schendingen van de neutraliteit. Vooralsnog leken de vooruitzichten niet gunstig.

Vanaf 1929 begon de grootste economische depressie van de twintigste eeuw, die vier jaar later het dieptepunt bereikte. Het zeer van export afhankelijk Nederlands-Indië werd nog harder getroffen dan het moederland en de belastingsopbrengsten stortten in. Bedroegen de middelen van de Indische overheid in 1929 nog 523 miljoen gulden, in 1935 waren dat er slechts 283. Gouverneur-generaal De Jonge herinnerde zich hierover[1]:

> Ook was het vaststellen van een vastomlijnd bezuinigingsplan volkomen onmogelijk. Van welke basis moest men uitgaan? Een terugslag van *f* 100 miljoen? Het leek niet te optimistisch; wij

> stelden ons dus in op een werkbasis van *f* 400 miljoen. Maar het bleek veel te hoog gegrepen. Dan maar nog eens *f* 100 miljoen lager geraamd! Dus werd *f* 300 miljoen als werkbalans aangenomen, maar ook dat bedrag was nog eens *f* 50 miljoen te hoog! Waar blijft men dan met zijn plannen?!
>
> Neen, wij beleefden een aardbeving en het huis, waarin wij ons bevonden, begon ineen te storten. Dan legt men geen mooie vellen papier op tafel om een fraai plan voor herstel te ontwerpen, maar men draagt palen aan om te stutten wat wellicht nog staande kan blijven. Het was pompen om niet te verzuipen. Het ging niet om de vraag waarop we zouden bezuinigen, want we moesten op *alles* bezuinigen.

Deze bezuinigingen vormden de mest waarop een blijvende verwijdering tussen KNIL en Koninklijke Marine opbloeide. De gouverneur-generaal, misschien zijn eerdere functie van secretaris van de Staatscommissie van 1912 indachtig, vertelde de Legercommandant, dat als die niet extra wilde bezuinigen, het KNIL om te zullen vormen tot een politieleger en de defensie voortaan aan de marine over te laten![2] De legercommandant koos het minste van de twee kwaden.

En de vloot? Ook deze kreeg een bittere pil te slikken, aangezien Indië vrijwel de helft van de totale begroting van de Koninklijke Marine voor zijn rekening nam. Wat betreft de onderzeedienst stelde de Indische commandant zeemacht, schout-bij-nacht J.F. Osten, voor om de vervanging van de *K II*, *K III* en *K IV* (door de *K XIV, K XV* en *K XVI*) uit te stellen.[3] Dat was in januari 1932, toen de nieuwe schepen allang in aanbouw waren, en zijn idee sorteerde weinig effect.

Dit maakte andere, zwaardere, bezuinigingen des te noodzakelijker. Wat het probleem verergerde was dat de salariskortingen verschilden: die van de inheemse opvarenden werden door Indië vastgesteld, die van hun Europese collega's, hoewel indirect door Indië betaald, uiteindelijk door Den Haag. Het moet gezegd worden dat deze inheems opvarenden veelal de halve bemanning van de oppervlakteschepen vormden.[4] Zelfs op de *K*-boten maakten zij toen bijna een derde van de bemanning uit.[5] In latere jaren iets minder (7.7). Dat zij in boeken en artikelen over onderzeeboten uit die tijd doorgaans schitteren door afwezigheid, komt omdat hierin meestal uitreizen met Europeanen naar Indië worden beschreven.

Fikse, niet altijd even handig geïntroduceerde, kortingen volgden elkaar op. Het protest daartegen ontaardde op 4 februari 1933 in een muiterij op het oude pantserschip *De Zeven Provinciën*. Haastig gevechtsklaar gemaakte schepen behoefden niet meer in te grijpen. Zes dagen later smoorde een bom van een vliegboot de muiterij in bloed.

8.2 De commissie-Idenburg: zoveel mogelijk slagkracht handhaven

Niet lang na de muiterij trad een nieuw kabinet aan, waarin Colijn, als premier èn als minister van Koloniën, zichzelf verantwoordelijk achtte voor zowel de financiën in Nederland als in Nederlands-Indië. Het schrikbeeld van de maatschappelijke ontreddering in Duitsland tien jaar eerder door inflatie deed deze oud-minister van Financiën doorslaan naar deflatie om de economische crisis te lijf te gaan. Het werd zoiets als sterven door uitdroging in plaats van verdrinking.

Net als in 1912 richtte hij niet lang na zijn aantreden een commissie op, maar dit keer om te bezuinigen: De Commissie voor de reorganisatie van de Weermacht. Internationaal gezien – althans door Colijn zijn ogen – rechtvaardigde het bestaan van de Volkenbond deze reorganisatie van beide legers en vloot. Dat Japan tekeer ging in China, waarover hij zich ernstige zorgen maakte, en dat in Duitsland Hitler zojuist aan de macht was gekomen, waarbij hij rustig verder sliep, verstoorden zijn bezuiniging niet.[6]

Net als in 1912 had Colijn haast. Als voorzitter van deze commissie koos hij niemand minder dan zijn goede oude vriend Idenburg, de geestelijke auteur van de Grondslagen van 1927. Die stelde hem niet teleur, zo bleek al op 6 januari 1934. De commissie-Idenburg ontvouwde toen bezuinigingsplannen voor de legers in Nederland en in Indië.[7]

Ook de marine – die in de commissie werd vertegenwoordigd door kapitein-ter-zee C.E.L. Helfrich en luitenant-ter-zee der 1e klasse P.J.M. Cikot – ontkwam daar niet aan. Het uitgangspunt voor Nederlands-Indië vormde voor Idenburg de oorspronkelijke sterkte van 'zijn' Grondslagen van 1927: 12 onderzeeboten, 2 kruisers en 8 torpedobootjagers. Dit was niets méér dan de al gebouwde 'zeegaande vloot' voor Indië.

Dit stond op gespannen voet met het plan-Deckers voor een precies anderhalf maal zo grote toekomstige vloot met daarbovenop nog 1 tot 2 torpedokruisers. Deze vlak voor de crisis bedachte en in 1930 goedgekeurde vlootvergroting was bedoeld als reserve voor Indië, al behoefden niet alle schepen daar te zijn. Voor Nederland zelf beperkte het plan zich door de 10 al bestaande onderzeeboten te reduceren tot 8. Die dienden tevens als extra reserve voor Indië (6.1).

De door Deckers geplande vloot was volgens Idenburg nu niet meer haalbaar, met uitzondering wellicht van 'de derde kruiser' die enkele dagen na het aantreden van zijn commissie op stapel was gezet.[8] Hij wilde Colijn daarom laten kiezen uit twee goedkopere vlootplannen.

In Plan 1 telde de Indische 'zeegaande vloot' 2 torpedobootjagers minder dan in de oorspronkelijke Grondslagen, maar bleef verder even

groot. Een forser verschil was dat bijna de helft van deze vloot werd opgelegd, maar dat was in feite de door de bezuinigingen al bestaande situatie. De 2 eraan onttrokken torpedobootjagers moesten echter in Nederland zelf worden gestationeerd, evenals 1 kruiser wanneer 'de derde kruiser' gereed kwam. Dit was in die zin een vooruitgang, omdat dergelijk modern materieel hier tot dan structureel ontbrak. Daar stond weer tegenover dat de Nederlandse onderzeebootvloot werd gehalveerd, tot 5 '*O*'-boten.

Al die schepen in Nederland waren, op 1 *O*-boot in reserve na, bestemd voor opleidingen en in dreigende dagen als versterking voor Indië.[9] Stationeren en opleiden in Nederland liet het 'Staatse' karakter van de marine intact, iets wat voor Den Haag na de muiterij zwaarder woog dan ooit. Waarschijnlijk daarom had dit plan de voorkeur van de commissie-Idenburg.

Plan 2 was evenwel goedkoper. Toch handhaafde het de oorspronkelijke Indische sterkte van de Grondslagen, nog vermeerderd met de derde kruiser: 12 onderzeeboten, 3 kruisers en 8 torpedobootjagers in totaal.[10] Maar dit was tevens de totale 'zeegaande vloot'. In Nederland zelf ontbraken dergelijke schepen, met inbegrip van de onderzeeboten die allemaal werden afgestoten! Wat resteerde was materieel voor locale kustbescherming: kanonneerboten en mijnenleggers.

De marine als geheel werd daardoor 5 onderzeeboten kleiner dan in Plan 1. Daarenboven leverde het deels loslaten van het Staatse karakter, door de vloot te concentreren in de Oost, een zeer forse besparing op. Maar er werden precies evenveel schepen 'vrijgesteld' voor opleidingen als in Plan 1 en van de overige lag de helft in reserve, herstel en 'conservatie'. Vanwege die opleidingen telde de zeegaande vloot – officieel, althans – slechts tweederde van de werkelijke totale sterkte.

Dat inzetten van modern materieel voor opleidingen in de twee plannen was het gevolg van het wegbezuinigingen erin van de – voor weinig anders meer geschikte – stokoude pantserschepen. (Uit het oogpunt van gevechtskracht blijft het trouwens vreemd dat de marine 'dat zoodje oud roest', zoals Idenburg deze relatief grote schepen al in 1915 noemde, niet allang had verkocht aan de sloper, want door het wegvallen van hun hoge exploitatiekosten had men extra torpedobootjagers en onderzeeboten kunnen bouwen en in de vaart houden.)

Elk plan kende bovendien een goedkopere variant, waarin alle torpedobootjagers èn kruisers *voortijdig* werden afgedankt en opgevolgd door torpedokruisers, te weten 8 in Plan 1 en 6 in Plan 2.[11] Goedkopere? In plaats van bezuinigen betekenden de varianten op korte termijn kostbare nieuwbouw van torpedokruisers, die pas na lange tijd was terugverdiend door hun verwachte lagere exploitatielasten.

Idenburg wist overigens wel raad met dit nieuwbouwnadeel, aangezien hij ook rekening hield met het doemscenario voor nog dieper snijdende bezuinigingen. Mogelijkheid 'A' halveerde daartoe botweg het aantal torpedokruisers van elke variant.

Zijn commissie verklaarde dat zo'n kleine oppervlaktevloot de doelstelling (van neutraliteitshandhaving) niet kon uitvoeren. Vervolgens torpedeerde zij ook dit restant van de doelstelling door als mogelijkheid 'B' een geheel uitgekleed Plan 2 voor te stellen, zonder zeegaande oppervlaktevloot! Alleen de 12 onderzeeboten in Indië bleven over, maar wèl in combinatie met extra bommenwerpers.

Deze gepurifieerde aanvalsvloot was niet geschikt om de neutraliteit actief te beschermen en viel niet te rijmen met de Grondslagen. Maar de commissie verklaarde dat deze nieuwe combinatie wellicht 'een nuttiger rendement' opleverde – dat wil zeggen maximale slagkracht per gulden – 'dan met een sterk besnoeide, harmonisch samengestelde zeegaande vloot'.[12] Bij dat laatste dacht zij niet alleen maar aan mogelijkheid 'A'. Ondanks haar voorkeur voor Plan 1 adviseerde zij namelijk de 'onderzeeboot-vliegtuig' combinatie verder te laten uitwerken.

De commissie-Idenburg wilde dus hoe dan ook de slagkracht in Indië zo veel mogelijk bewaren ten koste van schepen die geschikter waren voor het actief handhaven van de neutraliteit. De commissie schreef weliswaar handhaving ten doel te hebben, maar die bleek voor Indië naast 'bewaking' te bestaan uit 'verkenning' en 'bescherming' van zeegebieden.[13] Een uitleg waarmee men alle kanten op kon.

Idenburg had hetzelfde gedaan toen hij in 1927 de Grondslagen opstelde. Hij had hierin eveneens het handhaven van de neutraliteit vastgelegd – iets anders was politiek onmogelijk –, terwijl hij op het materiele niveau de bestaande maritieme strategie van maximale slagkracht was blijven nastreven. In dit opzicht bleef punt 8 van de Grondslagen voor hem en de toenmalige marineleiding even wezenlijk als de overige punten: als Indië in oorlog geraakte moest het zich zo goed mogelijk verzetten tegen het bezetten van grondgebied.

Dit alles was consistent met zijn optreden als gouverneur-generaal in de Eerste Wereldoorlog, waarin vlootconcentratie tegen een invasie op Java belangrijker was dan verspreiding voor het handhaven van de neutraliteit als er ook maar de kleinste kans bestond dat dit handhaven plaats maakte voor oorlog. Bovendien had hij, toen de marine begin 1915 overging op onderzeeboten, gevraagd in zijn 'Engelse' telegram of er niet beter 'onderzeebootkruisers' in plaats van kruisers konden worden gebouwd. In de jaren daarvoor had hij Colijns grote slagvloot verdedigd en was zeer teleurgesteld dat die niet doorging.

Wat het heden betreft, was Idenburg net als Colijn zich er ongetwijfeld van bewust dat, in weerwil van het weinige materieel, Indië zo

weerbaar mogelijk moest worden tegen de vanaf 1931 toenemende Japanse agressie (8.3, 12.1). Zijn onderzeeboot-vliegtuigcombinatie, dat wil zeggen een strategische integratie van vloot en luchtstrijdkrachten, is minder verrassend voor wie bedenkt dat zijn commissie ook moest bezuinigen op de legers in Indië en Nederland. Zijn aanpak lag niet enkel op het niveau van de marinestrategie, maar van de overkoepelende militaire strategie.

De uitvoering van de plannen van de commissie-Idenburg kan men meersporenbeleid noemen. Colijn volgde niet alleen de voorkeur van de commissie, Plan 1, maar meer dan dat: hij hield vast aan de vlootuitbreiding van minister Deckers uit 1930. Wel werd om de Indische begroting te ontlasten de actief varende vloot tijdelijk gehalveerd, maar dat was financieel al onontkoombaar.

Idenburg vond ook gehoor voor zijn tweede spoor: het uitwerken van de onderzeeboot-vliegtuigvariant van Plan 2. Waarom had hij dat niet door zijn commissie laten doen? Waarschijnlijk uit tijdgebrek omdat Colijn zijn rapport binnen vier maanden verwachtte.[14] Maar vervolgens ging bijna een vol jaar verloren totdat half december 1934 een nieuwe commissie aantrad onder J.B. Kan, oud-minister en lid van de Raad van State.

Oorspronkelijk was het KNIL niet gecharmeerd van de onderzeeboot-vliegtuigvariant omdat die kon leiden tot een zelfstandige luchtmacht, waardoor het leger niet met één, maar met twee krijgsmachtdelen zou moeten concurreren.[15] De Koninklijke Marine was, om dezelfde reden, het hiermee roerend eens: er mocht niet zoiets als een zelfstandige imperiale luchtmacht komen. Daarmee was het gevaar geweken. Vervolgens claimden beide partijen het alleenrecht op de extra vliegtuigen.

Voor het KNIL was de commissie-Kan een uitgelezen kans om gelijkwaardiger te worden aan de marine. Vanwege de bescheiden vlootsterkte en twijfelend aan de haalbaarheid van de defensie te land van Java, laat staan daarbuiten, zocht luitenant-generaal M. Boerstra, bevelhebber van het KNIL, politieke steun voor bommenwerpers die uitdrukkelijk tegen invasievloten waren bedoeld. Boerstra verklaarde in een krantenartikel later publiekelijk: 'De zware vliegtuigbommen – van enige honderden kilogrammen – zijn in staat handelsschepen die zouden dienen als transportschepen tot zinken te brengen.'[16]

Maar gezien de nog wankele financiën kon hij deze steun voor zijn 'Slagluchtmacht' alleen verwerven met een beroep op de hoofddoelstelling van de Grondslagen, bescherming van de neutraliteit in de Archipel. Derhalve wilde hij ook ver buiten Java vliegvelden. De kritiek van de marine was niet mals: omdat zulke vliegvelden moeilijk verdedigbaar waren, legde men ze in wezen voor de vijand aan. Boerstra's verweer

dat de vliegvelden onklaar konden worden gemaakt, klonk ongeloofwaardig in marineoren en bleek in 1942 grotendeels onjuist.

De marine wilde vliegtuigen die het zonder vliegveld konden stellen, vliegboten. Niet zozeer voor verkenning, maar om de taak van de bommenwerpers over te nemen. Hier werd met recht tegenin gebracht dat vliegboten voor die taak veel minder efficiënt waren: de aanpassingen aan het water gingen ten koste van de bommenlast en vooral de snelheid. Voor deze argumenten bleef de vloot Oost-Indisch doof.

'Wat Kan kan, kan Kan alleen', grapte cabaretier Wim Kan over zichzelf. Maar zijn vader kon het niet alleen: de militaire strategie afdwingen, waarvoor zijn commissie toch was ingesteld. Het zal duidelijk zijn dat de uit het leger afkomstige leden, onder wie Boerstra zelf, weinig steun kregen van die van de marine als kapitein-luitenant-ter-zee L.G.L. van der Kun en de kapiteins-ter-zee H. Ferwerda en J.T. Furstner.

Zelfs al had hij het gewild kon Idenburg geen rol achter de schermen spelen in wat men zijn nalatenschap mag noemen: hij overleed in februari 1935. In de zomer van dat jaar presenteerde de commissie-Kan een verdeeld advies. De Indische slagkracht liep geen gevaar. Alle leden wilden de 18 geplande onderzeeboten en 12 torpedobootjagers uit het plan-Deckers handhaven – wat mag worden uitgelegd als dat ook het KNIL nog steeds oog had voor het anti-invasiepotentieel van de onderzeeboot. De minderheid wilde het drietal kruisers van dat plan behouden en de Marine Luchtvaartdienst uitbreiden. Maar de meerderheid wilde juist alle kruisers wegbezuinigen en de legerluchtmacht versterken met 108 bommenwerpers.[17]

Het meerderheidsstandpunt was zinloos: minister Deckers van Defensie zag het uiteraard als ondermijning van zijn vlootplan en Colijn van zijn steun aan de 'derde kruiser'. De Vereniging Onze Vloot kwam, vermoedelijk in november of december 1935, in actie met de brochure *Oordeel van eenige gezaghebbende gepensionneerde vlag- en hoofdofficieren van de Koninklijke Marine over de verdediging van Nederlandsch Indië*.[18] Zoals de titel aangeeft werd het verzet tegen het afschaffen van de kruisers gesteund door gepensioneerde kopstukken, met name Gooszen en Ten Broeke Hoekstra. Zij beseften dat de Grondslagen nu bescherming boden tegen nog diepere bezuinigingen. Zij legden deze terughoudender uit dan voorheen, met nadruk op de neutraliteitshandhaving, het sterke punt van de oppervlakteschepen ten opzichte van de onderzeeboten. Dat kon probleemloos omdat de onderzeeboten werden ontzien.

De tweede helft van 1936 zei Colijn vaarwel tegen zijn deflatiepolitiek, wat het economisch herstel bespoedigde. Vrijwel gelijktijdig verklaarde hij dat het plan-Deckers zou worden voltooid. De afgelopen jaren werd het al, de beide commissies ten spijt, langzaam maar zeker uitgevoerd:

de derde kruiser was gereed, de *O 19* en *O 20* stonden op stapel, evenals de torpedokruiser die zelfs een zusterschip zou krijgen.

Voor deze generositeit heeft de marine zich weinig genereus betoond jegens de politiek: zij kon het niet verkroppen dat de slagkracht in de lucht het KNIL was toegevallen. In februari 1936 had Colijn besloten de knoop zelf grotendeels door te hakken: de toenemende Japanse agressie liet in zijn ogen geen uitstel toe. Dat gouverneur-generaal De Jonge niet warm liep voor bommenwerpers, kon geen spanning veroorzaken tussen de minister van Koloniën en die van Defensie. Toen hij ten gunste van het Indische leger besliste, was Colijn beide en, niet te vergeten, premier. Deckers was inmiddels bewindsman op Landbouw en Visserij. Al op 27 februari begon Indië in de Verenigde Staten bommenwerpers van het type *Glenn Martin* te bestellen, maar in kleine aantallen.

De beslissing om er meer aan te schaffen besteedde de premier gedeeltelijk uit en wel aan de Britse militaire en politieke top! Hiermee hoopte hij een eind verder te komen op de marathon die hij vijf jaar geleden was begonnen naar samenwerking met de Britten bij de verdediging van Indië (12.1, 12.2). De Britse ambassadeur Sir Hugh Montgomery rapporteerde in april:

> Zijn keuze zal afhangen van wat hij denkt of weet dat Engeland prefereert wat hij doet. Ik zeg dit omdat hij zeer openlijk verklaarde dat naar zijn mening het bestaande karakter van Nederlands-Indië van even groot, zo niet van groter belang is voor Engeland dan voor Holland.'[19]

De Nederlandse marine-attaché te Londen, A. de Booy – niet te verwarren met zijn neef de eerder genoemde onderzeebootcommandant O. de Booy – bleek een uitstekend netwerker. Aanvankelijk kwamen er enigszins tegenstrijdige geluiden uit de Britse hoofdstad, waar een soortgelijke controverse woedde tussen *seapower* en *air power*.[20] Maar men schaarde zich daar achter het standpunt van Colijn: de verdediging van Nederlands-Indië was 'a major British interest'.

De Britse *Chiefs of Staff* zagen slagschepen als doorslaggevende wapens, maar konden die niet toezeggen. Uiteindelijk adviseerden zij op 27 juli 1936 het volgende. Op zoek naar olie zou de Japanse vloot op Borneo kunnen afgaan, maar uit strategisch oogpunt daarna ook op Java, hetzij direct, hetzij geleidelijk.[21] In de strijd tegen deze overmacht waren de (weinige) Nederlandse oppervlakteschepen slechts een speelbal van goed geluk – anders gezegd gelegenheidswapens. De marine moest zich daarom concentreren op onderzeeboten en motortorpedoboten.

Vanaf vliegvelden opererende Nederlandse bommenwerpers vormde volgens de *Chiefs* de beste offensieve wapens. Hoewel het niet zeker was dat ze ook Japanse oorlogsschepen succesvol konden aanvallen, konden ze een invasie tegengaan, speciaal in georkestreerd optreden met onderzeeboten, motortorpedoboten en mijnenleggers. Bovendien gaven de benodigde vliegvelden gelegenheid voor schaalvergroting van de luchtaanvallen op de Japanners door er bij het uitbreken van de strijd Britse vliegtuigen te stationeren.[22]

Dit advies van de *Chiefs of Staff* voor een vliegtuig-onderzeebootcombinatie stond haaks op de politiek van de Koninklijke Marine. Zelfs als het niet woordelijk werd overgebracht is het volstrekt duidelijk dat Colijn absoluut geen aanmoediging ontving van Londen om op zijn zojuist ingeslagen weg naar een 'Slagluchtmacht' halt te houden ten faveure van meer kruisers. Om deze schepen te behouden benadrukte de marine sinds kort hoe onmisbaar ze waren om de neutraliteit te kunnen waarborgen in grote zeegebieden. Dit werkte averechts, want wat bij Colijn zwaar woog, was dat de vloot daardoor kon verbrokkelen:

> Die vloot heeft te bewaken de toegangen naar de Chinese Zee, heeft te bewaken de toegang door Straat Makassar, heeft te bewaken het gebied ten oosten van Celebes. Die vloot is dus aanmerkelijk verspreid...[23]

Tegen een vijand die van die verbrokkeling gebruik wist te maken om een steunpunt in te richten, zag hij nog maar één krachtig middel: 'een massale aanval van een grote macht van landbommenwerpers.'[24] Maar voor de verkenning bleven de vliegboten van de marine verantwoordelijk – ook voor die van de bommenwerpers!

In december 1936 verdedigde Colijn zijn besluit in de Tweede Kamer en sindsdien volgden jaarlijks nieuwe bestellingen *Glenn Martins* tot, de reservetoestellen inbegrepen, een totaal van 120. Net als in 1912 dacht hij vanuit een militaire strategie die was gericht op zo veel mogelijk slagkracht. Maar wat hij met 'zijn' Staatscommissie de vloot toen extra had gegeven, had hij nu weer grotendeels teruggenomen: de uitkomst was dat hij de balans binnen de militaire strategie wijzigde. De vloot voelde zich overvleugeld. Wat betreft de expliciete taak, handhaving van de neutraliteit, en de impliciete taak, beveiliging tegen invasies, was het KNIL bijna gelijkwaardig aan de marine.

8.3 De Japanse dreiging tegen de oliehavens en de onderzeeboten

De Koninklijke Marine was zelf ook begonnen te sleutelen aan haar strategie. Enkele dagen na het bloedig einde van de muiterij op 10 februari 1933 werd de marine opnieuw in paraatheid gebracht. Niet tegen onlusten, maar tegen Japan.

Dit land was al ruim een jaar bezig Mansjoerije in Noordoost-China te veranderen in een vazalstaat. Mede om China tot instemming dwingen, rukten Japanse troepen bezuiden de Chinese Muur op, terwijl Sjanghai werd aangevallen. Toen de Volkenbond op 21 februari 1933 een compromisvoorstel wilde, kondigde Japan aan de bond te verlaten. Het leek er op dat de Volkenbond zou terugslaan via sancties.

Japan was zeer afhankelijk van olie, met name uit de Verenigde Staten. De Nederlandse gezant in Tokyo, J.C. Pabst, meldde dat Japan de bevoorrading van zijn vloot wilde veiligstellen door Nederlandse oliehavens te bezetten.[25] Tarakan en Balikpapan leken het meest kwetsbaar voor zo'n *coup de main*. Ze lagen aan de oostzijde van Borneo – anders gezegd aan Straat Makassar – dus aan een van beide hoofdtoegangen tot de Javazee.

Elf onderzeeboten, vrijwel de gehele Indische sterkte, werden onmiddellijk oorlogsgereed gemaakt. De oude *K II* en *K VIII* vertrokken op 23 februari ter lokale verdediging van Balikpapan, terwijl twee andere boten bij Tarakan werden geposteerd. De rest, dat wil zeggen twee divisies onder bevel van flottieljecommandant Pinke, wachtte de vijand op in Straat Makassar, gesteund door oppervlakteschepen. Helaas is niet duidelijk of zijn roedeltactiek al voldoende was ontwikkeld om met zo'n groot aantal te worden gebruikt. In ieder geval was één divisie deze al behoorlijk meester. Deze harde kern van de vloot bleef ook gedurende de economische crisis uitzonderlijk goed geoefend, in tegenstelling tot de oppervlaktevloot. Maar de nieuwe tactiek hing mede af van goede samenwerking met luchtverkenning en of die samenwerking ook voldoende ontwikkeld was, staat niet vast.

De verdediging te land werd gezamenlijk ter hand genomen door het KNIL en een detachement van de marine. Op 28 februari vertrok het eerste transportschip met troepen uit Soerabaja, later gevolgd door andere en mijnenleggers. Ook zou kustartillerie worden geplaatst. De crisis liep met een sisser af. Hoewel hun bondgenootschap met Japan voltooid verleden tijd was, toonden de Britten binnen de Volkenbond nog veel begrip voor dit land.[26] Toch geraakte Japan door zijn steeds agressievere politiek steeds meer in een isolement.

Figuur 8.1 *Op deze foto van Erich Salomon bekijken premier Colijn en zijn kabinet foto's die deze fotograaf van ze heeft gemaakt. Colijn zit in het midden, met links van hem minister van Binnenlandse Zaken Pieter Jacobus Oud. Geheel rechts zit Laurentius Nicolaas Dekkers, die, aangezien de foto uit maart 1936 stamt, minister van Landbouw was en niet meer van Defensie. Sinds september 1935 nam premier Colijn, al minister van Koloniën, Defensie op zich. (Berlinische Galerie – Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz te Berlijn)*

'Wanneer de sneeuw in Mansjoerije begint te smelten, begint ook een nieuwe Japanse oorlog, zei men in de Koninklijke Marine' – zo verhaalt Van Waning.[27] Een lenteoffensief van de Japanners kon hun behoefte aan olie vergroten. Hij suggereert dat dit een belangrijke reden was dat de grote reparatiebeurt van de Nederlandse vloot jaren achtereen gereed moest zijn op 1 maart. De vrees voor een *coup de main* tegen de oliehavens bleef.

Het voorjaar van 1936 bracht gouverneur-generaal De Jonge nieuwe schrik: 'De 21e April ontving ik plotseling een zeer alarmerend telegram van onzen Gezant te Tokio, niet meer of minder in uitzicht stellend dan een Japanse aanval!' De Jonge telegrafeerde onmiddellijk naar Colijn, die overwoog om zo spoedig mogelijk 5 *O*-boten naar Indië te zenden.[28] Daar kwam het niet van, want ook deze keer bleek Von Pabst vals alarm te hebben geslagen. Sindsdien had hij de reputatie van paniekzaaier.

Toch keerde met het toekennen van deze reputatie niet alle rust terug, zo toonden de diezelfde maand begonnen en tot juli durende Ne-

derlandse oefeningen in de oostelijke archipel aan. Twee divisies onderzeeboten namen eraan deel, de ene als verdedigende 'blauwe' partij, de andere als 'rode' aanvallende. Ter hoogte van het eiland Ternate bleek er onverwachte versterking voor de 'rode partij' op te duiken. Deze derde onderzeebootdivisie behoorde werkelijk tot de Japanse marine.[29]

Eén groot gevaar zag men eind 1934 al goed in binnen defensiekringen, in het KNIL, op de vloot, in Den Haag en in Batavia. Japan expandeerde economisch en militair, maar het land produceerde nauwelijks olie en moest het leeuwendeel ervan uit de Verenigde Staten importeren. Bij een ernstige economische wedloop vanwege Azië of bij een dreigende militaire confrontatie – waarop de kans na 1936 toenam aangezien Japan zich dan niet meer aan internationale vlootbeperkingen wenste te houden –, zouden de Amerikanen naar het wapen van de olie grijpen. Gebeurde dat, dan zou Japan ten strijde trekken om de olie bij Borneo te bemachtigen.[30] Zeven jaar later zou deze Nederlandse verwachting bewaarheid worden.

8.4 Hoogere Marine Krijgsschool (1): nieuwe uitleg Grondslagen ten koste onderzeeboten

Het incident van 1933 leidde ook tot strategische oefeningen aan de Hoogere Marine Krijgsschool over een mogelijk verovering van de oliehavens en andere buitengewesten. De reactie hierop werd vaak in brede samenhang met bondgenootschappelijke steun bezien.[31] Hierbij werd ook enige aandacht besteed aan aanvallen door de Sovjet-Unie. Tegen de betrekkelijk zwakke Sovjetvloot viel zeker iets te doen, maar Japan, dat was een andere zaak.

Uit deze kleine Haagse strategische oefeningen, die werden gehouden in het cursusjaar 1933-1934, bleek keer op keer dat leger en vloot de oliehavens niet konden houden tegen een serieuze Japanse aanval. Ook vijandelijke infiltratie elders bleek lastig te pareren. De luitenants-ter-zee der 1e klasse J.W.F. Nuboer en J.A. de Gelder onderzochten de vraag hoe een voortgezet Japanse offensief er zou uitzien. Wat betreft een mogelijke aanval op Java zag De Gelder in – en achteraf bezien juist – dat Japan het eiland eerst zou isoleren door het bezetten van omliggende eilanden.[32]

Maar het houden van enkele oefeningen op papier in een cursusjaar is heel wat anders dan het opstellen van een goede operationele strategie en het integreren van verschillende doctrines voor de onderzeedienst daarin. Zo'n strategie moet ook keuzes bevatten van de hoeveelheid materieel dat tegen de verbindingen mocht worden ingezet. Die oefenin-

gen bekijkend, koos men alleen ingeval van een *gelijktijdige* aanval op Java. In dat geval kreeg het eiland alle middelen!

Maar verder was de verdediging van de Buitengewesten te veel een doel op zichzelf. Er werd nog steeds geen duidelijke keuze gemaakt tussen deze verdediging en de beslissingsslag om Java. Het verschil met de Eerste Wereldoorlog was dat men toen de Buitengewesten niet wilde verdedigen wanneer het handhaven van de neutraliteit overging in oorlog. Alles werd dan geconcentreerd bij Java en zelfs het handhaven was hier ondergeschikt aan.

Het grootste gevaar bestond – op de krijgsschool – dus alleen maar als het tegelijkertijd optrad met het meest waarschijnlijke gevaar. Een des te absurder standpunt omdat ook een aanval op Java voorafgegaan kon worden door het bezetten van steunpunten buiten het eiland. Een opmerkelijk verschil met de commissie-Gooszen die – met veel meer materieel – slechts het doordingen van wilde beletten van 'weinig sterke' vijandelijke strijdkrachten. Hiervan lagen in Den Haag steeds minder mensen wakker.

Dat er iets begon te veranderen ten tijde van deze strategische oefeningen, wordt duidelijk uit de nota van 19 december 1934 die kapitein-luitenant-ter-zee Van der Kun aan de chef van de Marinestaf zond. Hij reageerde hiermee op een beschouwing van luitenant-ter-zee der 1e klasse C.J.W. van Waning:

> Zijn [Van Wanings] historische terugblik naar 1920 [toen de onderzeedienst begon tactieken te ontwikkelen tegen de Japanse transportvloot] en de daaraan vast geknoopt beschouwingen vooral, zijn aanvechtbaar. ' De transportvloot' verviel met de doelstelling 1927; terecht of ten onrechte hier komt het op neer: met de overkomst van een grote transportvloot – naar Java dan wel te verstaan – behoefde sedert 1927 geen rekening meer te worden gehouden. Dat de oefeningen, welke zich toch naar de doelstelling te richten hebben, dientengevolge niet onbelangrijk anders ge-oriënteerd werden, ligt in de rede. [33]

Dit ontkennen van een invasie om aan de doelstelling van de Grondslagen van 1927 te voldoen ligt minder 'in de rede' dan het lijkt. Als er iemand wist wat die doelstelling inhield, was dat wel Idenburg, die de Grondslagen had opgesteld, daarin zo veel mogelijk slagkracht tegen invasies wenste en in zijn recente bezuinigingscommissie de onderzeeboten hoe dan ook wilde behouden. Ook hij had liever onvoldoende slagkracht dan geen slagkracht.

Toch lag politiek bezien de conclusie van Van der Kun op dat moment enigszins in de rede. Vier dagen voor hij zijn nota schreef was de

commissie-Kan ingesteld, waarvan hij, zoals vermeld, lid was. Destijds, in het dal van de economische crisis, moest de vloot worden beschermd tegen drastische taakinkrimping en om die te voorkomen werden de bestaande taken bescheiden geïnterpreteerd.

Minister Deckers kreeg tijdens zijn bezoek aan Indië in 1932 – het enige dat een Nederlandse minister voor de Tweede Wereldoorlog ooit aan dit Rijksdeel bracht! – van gouverneur-generaal De Jonge te horen dat de Defensiegrondslagen onbetaalbaar waren en moesten worden herzien. Deckers wees dit af en zei, namens het kabinet, dat het beter was de uitvoering van de bestaande plannen te vertragen of uit te stellen.[34] De Koninklijke Marine begreep ongetwijfeld dat zij met een brede interpretatie van de Grondslagen haar hand overspeelde.

Daarmee was nog niet alle gevaar geweken. Zoals gezegd wilde ook de commissie-Kan in 1935 de slagkracht tegen invasies, de onderzeeboten, volledig behouden, maar in meerderheid wel de kruisers wegbezuinigen. Dat marineleiding en krijgsschool in dit duistere perspectief het volle licht lieten schijnen op de kruisers en op taken buiten Java zoals neutraliteitshandhaving en bescherming tegen *coups de main*, en de onderzeeboten in het donker lieten, ligt voor de hand. Helaas was Van der Kuns visie niet bedoeld voor het dal van de crisis, maar permanent.

De nadruk op de kruisertaken kwam de Hoogere Marine Krijgsschool goed uit. De marineofficieren aldaar wilden de kruiser tot hoofdwapen te maken in plaats van de onderzeeboot. Deze jonge generatie probeerde zich te ontrekken aan de gemeenschappelijke strategie met het leger van zo veel mogelijk slagkracht in oorlogstijd tegen invasies. Het ironische is dat ze daarbij de Grondslagen van 1927 gebruikten, die boven alles een militaire (gemeenschappelijke) strategie waren, een strategie die alleen maar was opgesteld om een eind te maken aan de uit de hand gelopen strijd tussen de marine en het KNIL. Het was de jonge generatie marineofficieren die deze koerswijziging naar meer neutraliteit wenste ten koste van de slagkracht, niet de oudere generatie en zeker niet de politiek. Elke bezuinigingscommissie liet de onderzeeboten onverlet.

Deze koerswijziging naar een marinestrategie die zich heimelijk onttrok aan de militaire strategie werd begunstigd door het bezuinigingsdebat, aangezien de wijziging meehielp bezuinigingen te voorkomen. Maar de nieuwe kruiserstrategie was beslist geen bezuinigingsstrategie. De jaarlijkse exploitatiekosten van een kruiser in Indië waren twaalf maal zo groot als van een onderzeeboot: 740.000 gulden tegen 60.000. Wanneer de bouwkosten en levensduur werden meegerekend nog altijd zeven maal.[35] Het was een strategie voor als de economie weer aantrok en er veel meer geld beschikbaar kwam voor bewapening.

Wat hield deze Haagse – en niet zozeer Indische – koerswijziging in? Voor afweer van een *coup de main* waren, zoals gezegd, onderzeeboten minder geschikt dan oppervlakteschepen. Zo'n coup was veel meer een strijd tegen oorlogsschepen, die hem dankzij hun talrijke bemanningen en ingescheepte troepen vaak goeddeels zelfstandig konden uitvoeren. Er waren hooguit enkele kwetsbare transportschepen nodig. Het leek er op dat men een beetje met de tegen deze schepen gerichte onderzeeboten in de maag zat. Men kon op drie manieren van de boten gebruik maken:

- Als verkenner of bewaker van allerlei gebieden waar de vijand kon opdoemen.
- Als verdediging van een bedreigd punt tegen een landing, wat de onderzeeboten (en hun divisies) degradeerde tot de locale verdedigers van vóór de Eerste Wereldoorlog. Op de strategische oefeningen op de Hoogere Marine Krijgsschool kreeg elke divisie in zo'n geval vaak een andere plaats toegewezen.[36] Dit betekende deconcentratie.
- Als ondersteuning van de bij die verdediging betrokken kruisers en torpedobootjagers. Hier boden de *Stafvoorschriften* voor *Gecombineerde Strijdkrachten*, die aangaven hoe verkennende oppervlakteschepen zich terugtrokken op onderzeebootdivisies, voldoende ruimte. Men zal zich herinneren dat volgens deze *Stafvoorschriften* de onderzeeboot in zo'n situatie als het 'hulpwapen' van de kruisers en torpedobootjagers gold (6.15).

Dit nieuwe gebruik maakt het begrijpelijk dat Van der Kun het argument van Van Waning voor 19 knopen behouden bovenwatervaart voor toekomstige onderzeeboten steunde, echter uit het oogpunt van samenwerking met oppervlakteschepen en niet, zoals Van Waning, vanwege de aanval op de transportvloot. Die liet zich overigens spoedig tot het nieuwe credo bekeren.

Ondanks het gevaar om te struikelen over Van der Kuns schrijfstijl, loont het risico om zijn bovenstaande citaat te hervatten waar het werd afgebroken:

> Het aanvallende karakter, het actieve dat de – volgens hem [Van Waning] – nieuwe onderzeeboottactiek zou kenmerken, moet – daar stuurt hij het op aan om tot zijn betoog voor snelheid te komen in den aanhef – gezien worden in het meer en meer in onderling verband van onderzeeboten.
>
> Dit argument voor grootere te behouden vaart komt mij voor juist te zijn, maar men moet daarbij, ook al billijkheidshalve tegenover de voorgangers, de gewijzigde doelstelling, die van 1927,

vooral niet uit het oog verliezen.

De 'nauwelijks verplaatsbare mijnenvelden' zijn n.mm. [naar mijn mening] nog onverzwakt gebleven; eens ondergedoken is een verband van onderzeeboten of zelfs een enkele onderzeeboot niet veel anders. Alleen het aantal plaatsen voor die mijnenvelden werd nu oneindig groot.

Het verschil, waarop gedoeld wordt, ziet v.W. vermoedelijk – en dat zie ik dan zoo mèt hem – in het feit, dat het verband bovenwater en onderwater schepen meer vanzelfsprekend is geworden'[37]

Van der Kun was blijven steken in de jaren 1920 toen hij enkele *K*-boten commandeerde. Hij begreep de roedeltactiek maar half, of wenste deze maar half te begrijpen, iets dat symptomatisch werd voor de Hoogere Marine Krijgsschool. Hij stelde deze nieuwe tactiek onjuist voor door het belangrijkste element weg te laten: de actieve nadering boven en onder water, op periscoopdiepte en daarbeneden. Volgens hem konden onderzeeboten zich onder water nauwelijks beter verplaatsen dan mijnenvelden, alleen konden die nu op veel plaatsen worden gelegd! Ook voor de nachtaanval boven water had hij geen oog.

De krijgsschool zag de roedel-divisietactiek niet meer als de vrucht van het feit dat onderzeeboten het hoofdwapen waren. Het verband (dat wil zeggen de samenwerking) tussen 'boven water en onder water schepen' waar Van der Kun op doelde, betekende spoedig dat onderzeeboten een onderdeel vormden van het zeegevecht tussen oppervlaktevloten. De zin van onderzeebootverbanden lag in hun bijdrage aan dit gevecht.

In 1936 publiceerde luitenant-ter-zee der 2e klasse W.H. van Zadelhoff een uitgebreid overzicht van voornamelijk Duitse pogingen om onderzeeboten te organiseren in tactische verbanden. Maar dat blijkt niet uit de titel van zijn overzicht; die spreekt, als men dat van artikelen mag zeggen, boekdelen: 'Tactische samenwerking tusschen bovenwaterschepen en onderzeebooten in den Grooten Oorlog 1914-1918'.[38] Hij richtte zich hierbij niet op de pogingen om de *Rudeltaktik* in de onbeperkte duikbootoorlog toe te passen, maar op de aanvallen van Duitse onderzeeboten, in eigen tactische verbanden, tegen de Britse vloot gedurende operaties van de Duitse slagvloot (6.2).

Zulke samenwerking tussen 'bovenwater en onderwater schepen' was nu inderdaad, zoals Van der Kun schreef, 'meer vanzelfsprekend geworden' dan voorheen. De veel betere luchtverkenning, radio's, onderzeeboottactiek en toenemende vaart van onderzeeboten maakten betere operationele coördinatie mogelijk dan in de Grote Oorlog. Een operationeel verband bestaat slechts voor de duur van een operatie of een reeks van operaties. Het kan een eskaderverband zijn, maar is dat vaak niet.

Binnen het operationele verband opereren vliegtuigen, onderzeeboten en oppervlakteschepen in hun eigen afzonderlijke tactische verbanden. De operatie bestaat uit het op het juiste moment inzetten van elk tactisch verband. Een harmonische operatie opende destijds bijvoorbeeld met tactische luchtverkenning, gevolgd door aanvallen van oppervlakteschepen op vijandelijke escorteschepen, terwijl onderzeeboten zich roerden met torpedo-explosies.

Hierbij moet volstrekt helder zijn dat 'tactisch' bij de Koninklijke Marine in die jaren zowel 'tactisch' als 'operationeel' kon betekenen. Als men zich tactisch zou beperken tot strikt 'tactisch', veranderde de situatie drastisch. Een directe koppeling van kruisers aan onderzeeboten in één tactisch verband werkte verlammend. De taak van de onderzeeboten werd dan de kruisers van het eigen tactisch verband steunen, terwijl die steun de bewegingsvrijheid van de kruisers begrensde. Dit had alleen zin bij een statische operatie als de locale verdediging van een (olie)haven. Maar ook dan was dit tactisch verband onnodig, aangezien het dankzij de geringe afstanden automatisch uit een goed functionerend operationeel verband voortvloeide.

De tweeslachtigheid dat het woord tactisch nu eens tactisch, dan weer operationeel betekende, werd door de Hoogere Marine Krijgsschool spoedig uitgebuit ten gunste van kruisers.

8.5 Hoogere Marine Krijgsschool (2): risicostrategie ten koste van onderzeeboten

Aangezien deze koerswijziging te koste van de onderzeeboten niet goed valt te verklaren uit de Grondslagen en de bezuinigingen, waaruit dan wel? Eind 1930 stelde J.T. Furstner, directeur van de Hoogere Marine Krijgsschool, zich de strijd om een oliehaven als volgt voor:

> Stel één der oorlogvoerenden neemt Tarakan, waar de stookolie, zóó uit de grond, zonder enige bewerking in de bunkers der schepen kan worden geladen. De Nederlandsche onderzeeboten zullen onmiddellijk eene blokkade instellen en alle uit Tarakan uitlopende tankschepen torpeederen. Om dit te beletten moet de schender van onze neutraliteit groote hoeveelheden licht materieel, z.g. duikbootjagers en snelle bewapende motorbooten aanvoeren. Tegen dit lichte materieel treden onze jagers op, waaruit volgt dat de schender ook voor jagerflottieljes zal moeten zorgen om onze jagers af te wijzen. Deze jagerflottieljes vallen echter onherroepelijk ten offer aan een der Nederlandsche kruisers, die door zwaarder geschut en pantsering een ware slachting zou aanrichten onder al het lichtere materieel. Een onafwijsbaar gevolg

> voor de schender hiervan is, dat hij moet verschijnen met eenige en zwaardere kruisers om zijn licht materieel daarvoor te behoeden. Maar nu zijn daarmede op het terrein van actie verschenen groote, kostbare schepen, die zeer goede doelen vormen voor de aanwezige Nederlandsche onderzeeboten.[39]

Een soort 'voedselketen' waarin grotere schepen kleinere schepen als het ware verslonden. Een merkwaardige redenering, waarin tactieken en operationele strategieën van ondergeschikt belang waren aan materieel. De kracht van kruisers werd hierin zwaar overschat. Kruisers, daar ging het eigenlijk om. De kern van zijn betoog was zijn bewering dat Japan, gegeven de sterkte van andere vloten, niet genoeg kruisers kon detacheren en:

> Men ziet dat, vooral in het licht der Londensche conferentie, waar iedere kruiser, meer of minder, als het ware in een goudschaaltje werd gewogen, de kansen tot bereiking van het hoofddoel van den oorlog voor een land als b.v. Japan zeer kan worden beïnvloed door de gevechtswaarde van de Nederlandsche vloot in Indië.[40]

Hier komt opnieuw de gedachte naar voren dat de sterkte van de Koninklijke Marine moest liggen in het verschil tussen twee veel grotere oorlogsvloten. Een ondeugdelijk overblijfsel uit de risicostrategie van 1912, maar nu gekoppeld aan kruisers (5.8). Het onderliggende verlangen naar het 'opperroofdier', een slagschip, lag nog verscholen in dromenland.

De vraag die Furstner nog niet stelde, maar uit zijn denken voortvloeit, was waarom relatief veel onderzeeboten eigenlijk nog nodig waren. Hun waarde lag uiteindelijk in de aanval op vijandelijke kruisers. Konden dan niet beter direct meer eigen kruisers worden gebouwd, temeer omdat met meerdere kruisers ook een eigen blokkade van een veroverd Tarakan mogelijk was? Waarschijnlijk stelde hij die vraag niet omdat die niet in goede aarde zou vallen bij de marineleiding.

Voor de onderzeeboten was dit alles een geweldige tactische en operationele terugval. Flexibel bewegen over grote afstanden op grond van luchtverkenning was er niet meer bij. De onderzeeboten waren nu gebonden aan de oliehavens en aan de verplaatsing van de oppervlaktevloot. Los hiervan liep men in Den Haag enigszins achter op de operationele realiteit in Indië. De roedelaanval van een divisie verschilde in zo'n statische situatie weinig van de oude hinderlaag-divisietactiek, nog afgezien van het betrekkelijk geringe vermogen van onderzeeboten om snel vele kruisers en torpedobootjagers uit te kunnen schakelen. Dat konden ze wel, maar in een langdurige oorlog. De hiermee samenhan-

gende degradatie van de onderzeeboot – tot hulpwapen en verkenner – stond op gespannen voet met de verdediging van Java en met de Indische tactische vooruitgang.

8.6 Hoogere Marine Krijgsschool (3): 'De School van Furstner'

Er bestonden nu twee 'scholen' naast elkaar, de 'Nieuwe School' van de roedeltactiek en de nog nieuwere die de onderzeeboot als hoofdwapen ondermijnde en waarvoor de naam *School van Furstner* toepasselijk lijkt. Waarom dat laatste?

Deze bovengenoemde strategische oefeningen vonden ongetwijfeld plaats onder auspiciën van Furstner, die in 1930 aantrad als directeur van de Hoogere Marine Krijgsschool, en deze oefeningen in zijn persoonlijk archief heeft bewaard.[41] Hij was allang niet meer de Furstner die tien jaar eerder de onderzeeboottactiek van Goosen moest helpen onderbouwen (6.4-6.5.) Zijn toch al theoretische interesse op dit gebied had allang plaats gemaakt voor maritieme strategie in het algemeen. Na een tweejarige opleiding hierin te Parijs bij onder anderen admiraal Castex torende hij hoog boven andere marineofficieren uit.

Wat moet men zich bij de Hoogere Marine Krijgsschool voorstellen? De school fungeerde in grote mate als een steun voor de marinestaf.[42] Vandaar dat de nota van Van der Kun uit december 1934 was gericht aan de chef van de Marinestaf. Deze school was zeer klein, eerder een miniklasje. Hoewel men er al ten tijde van het slagschepenplan van 1912-1914 hierop aandrong, startte de school op 1 november 1918 als een zelfstandige opleiding.[43] Ze was met de Hogere Krijgsschool verbonden, tot de formele oprichting op 7 januari 1921. Wel bleven beide scholen op de Nieuwe Uitleg 1 in Den Haag gehuisvest. Jaarlijks werden drie luitenants ter zee der 1e klasse toegelaten. Aangezien de cursus twee jaar duurde, ging het om zes leerlingen in totaal. Sommige jaren weken hier vanaf.[44] In beginsel ging het om zeer talentvolle officieren.

Hoewel het aantal leerlingen niet toenam, tonen de steeds hogere rangen van de directeuren, te beginnen met Furstner tijdens zware bezuinigingen op de marine, dat hij (en anderen?) de status van dit Haagse bolwerk poogde te verhogen. De directeuren waren:

(1) Kapitein-luitenant-ter-zee A. van Hengel (informeel 1918 – 7 januari 1921; formeel 7 januari 1921 – 6 augustus 1926).
(2) Kapitein-luitenant-ter-zee J. van Reede (6 augustus 1926 – 15 september 1930).
(3) Kapitein-luitenant-ter-zee, tussentijds promotie tot kapitein-ter-zee en vervolgens tot schout-bij-nacht, J.T. Furstner (15 september 1930 – 1 juli 1936).

(4) Kapitein-ter-zee G.W. Stöve (1 juli 1936 – 16 november 1937).
(5) Kapitein-ter-zee, tussentijdse promotie tot schout-bij-nacht, C. E.L. Helfrich (16 februari 1938 – 1 augustus 1939).
(6) Doordat het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog de continuïteit in de weg stond, als een soort van waarnemend directeur, luitenant-ter-zee der 1e klasse J.F.W. Nuboer (1 augustus 1939 – 10 mei 1940, toen de Duitse inval een einde maakte aan de school).

Vanaf Furstners aantreden bepaalden zijn strategische denkbeelden de maritieme discussie steeds meer en sprak men wel van de School van Furstner. Een generatie officieren werd hierdoor gevormd, over wie Bosscher schrijft:

> Men krijgt echter de indruk dat de oud-cursisten van de HMKS in het algemeen zo geïsoleerd in de Marine stonden dat hetgeen zij zich via de School eigen gemaakt hadden niet optimaal vrucht kon dragen voor de organisatie.[45]

Geen wonder, tussen deze theoretisch geschoolden en de zeegaande vloot lag minstens een halve wereld van verschil: de afstand tussen Den Haag en Batavia. Maar na zijn vertrek als directeur in 1936 om chef van de Marinestaf te worden, geraakten Furstner en de zijnen door promoties in posities om hun denkbeelden aan de marine als geheel op te leggen.

8.7 Toenemende Nederlandse imperiale dominantie over Indië

De School van Furstner zou mogelijk wat minder strategische en materiële gevolgen hebben gehad als de Indische invloed in Den Haag gelijk was gebleven. Maar dat was niet zo. Om dit te begrijpen moet worden teruggegaan naar de commissie-Idenburg. Deze commissie reguleerde ook de door de reusachtige Indische bezuinigingen verstoorde machtsbalans met Nederland.

Indië had de afgelopen tien jaar bijna de helft van de totale marinebegroting opgebracht: gemiddeld 46,5 procent (zie tabellen 5.1 en 8.1).[46] Het betaalde de helft van de bouwkosten van het aldaar te stationeren materieel, van de sinds 1915 gebouwde kruisers en torpedobootjagers bijvoorbeeld, om van de *K*-boten maar te zwijgen. Ook de exploitatiekosten van de schepen in Indië waren voor Indische rekening – op omvangrijke moderniseringen na. Die vonden doorgaans in Nederland plaats.[47] Modernisering viel onder 'reparaties'.

Een beperkt deel van de Koninklijke Marine werd zelfs volledig door Indië gefinancierd en heette veelzeggend de 'Indische Marine', met destijds als grootste vertegenwoordigers de kanonneerboten *Flores* en *Soemba*. Opmerkelijk genoeg was de vrijwel identieke *Johan Maurits van Nassau* de grootste vertegenwoordiger van de geheel door Nederland gefinancierde (en voor het Atlantisch gebied bestemde) vloot.

Tabel 8.1 Verdeling totale kosten Koninklijke Marine over Nederland en Indië[48]

1866	**Nederlands-Indië:**	De Indische Militaire Marine wordt opgericht: het geheel door Indië betaalde en uitsluitend voor Indië bestemde deel van de Koninklijke Marine. De voornaamste reden was om de 'Nederlandse' slagkracht in Indië – het Auxiliair Eskader – te ontlasten, opdat die geconcentreerd kan blijven.[49]
1868-1897	**Indië:**	alle kosten van de schepen uitsluitend bestemd voor de dienst in Indië (de Indische Militaire Marine), plus brandstof en machinekamerbehoeften van de andere marineschepen aldaar (dat wil zeggen het Auxiliair Eskader).
	Nederland:	overige kosten van de laatstgenoemde schepen, plus alle overige kosten Koninklijke Marine.
1897-1915	**Indië:**	alle kosten van de Indische Militaire Marine, plus 'normale' kosten van de andere marineschepen aldaar (het Nederlands Eskader in Oost-Indië).
	Nederland:	overige kosten van de laatstgenoemde schepen, plus overige kosten Koninklijke Marine.
Vanaf 1915	**Indië:**	helft bouwkosten* van kruisers en K-boten, plus 'normale' kosten van deze en andere marineschepen in Indië, plus alle kosten Indische Militaire Marine.
	Nederland:	overige kosten Koninklijke Marine.
Praktijk 1924-1933	**Indië:**	helft bouwkosten* van kruisers, K-boten en torpedobootjagers, plus aanschaf materieel Marine Luchtvaartdienst, plus alle bedrijfskosten zeemacht in Indië (behoudens 'grote', d.w.z. in Nederland uit te voeren, reparaties aan kruisers en torpedobootjagers), plus de locale verdediging, de hulpdiensten en maritieme inrichtingen aan wal van Indië.
	Nederland:	overige kosten Koninklijke Marine (gemiddeld 52,5 procent van de totale marinebegroting.).

Zonder Indische bijdragen zou bij het begin van de Tweede Wereldoorlog de Koninklijke Marine in haar totaliteit dus niet veel meer dan half zo sterk zijn geweest. (Zie ook tabel 5.1.)

* De Indische bijdragen aan de bouwkosten liepen in beginsel via het ministerie van Koloniën.

Na de commissie-Idenburg werd de marine imperialer. Er vloeiden vele financiële voordelen voort uit een gesplitste marine, maar daar had zijn bezuinigingscommissie geen boodschap aan. Het vasthouden aan de 'Staatse' marine betekende veel extra reiskosten en het bundelen van de voortgezette opleidingen in Nederland betekende dat daar duizend man meer marinepersoneel rondliep dan in oorlogstijd noodzakelijk was. Teleurgesteld concludeerde de Raad van Indië dat 'andere dan financiële overwegingen' deze commissie Plan 1 'hadden doen kiezen.'[50] Dit plan liet de staatse marine het meest intact. Tot deze overwegingen behoorde ongetwijfeld de muiterij op de *Zeven Provinciën*, die als een zeebeving het staatsgezag had doen trillen.

Door uiteindelijk slechts twee miljoen gulden extra van de geplaagde Indische marinebegroting over te nemen – een onderzeeboot was veel duurder – verwierf Nederland een onaantastbaar 'imperiaal belang' binnen de Koninklijke Marine.[51] Dit werd niet meer teruggedraaid, ook niet toen Indië daarna weer meer ging bijdragen aan de totale marinebegroting. In 1937 bedroeg deze 57,3 miljoen. Ter vergelijking, het KNIL kostte toen 51 miljoen en de Koninklijke Landmacht 57,6. Dit alles zonder pensioenlasten.[52] In later jaren stegen deze bedragen aanzienlijk.

8.8 Kruiser De Ruyter: verdere achterstand voor de onderzeedienst

Hoewel de bommenwerpers in hoge mate dezelfde taak als de onderzeedienst hadden, liep deze door de variant met onderzeeboten en bommenwerpers toch schade op. Extra gelden voor het KNIL betekenden minder extra voor de marine.

Het tekort aan onderzeese slagkracht was al eerder vergroot toen op politieke gronden de toekomstige derde kruiser – die ternauwernood was goedgekeurd – zekerheidshalve prioriteit kreeg boven de rest van het vlootplan van Deckers.[53] Zelfs toen de constructie al goed en wel op dreef was, dreigde deze toekomstige kruiser *De Ruyter* te worden geofferd aan de commissies Idenburg en Kan.

De marine sloot de gelederen en ook de onderzeedienst verdedigde loyaal de bouw, die, zoals bekend, doorging. Er was inderdaad geen keuze, nu die allang aan de gang was. Stopzetten was een kostbare aangelegenheid, gezien de reusachtige schadeclaims die de werf ongetwijfeld zou indienen.[54] Van wat er daarna nog aan besparingen resteerde, staat niet vast of dit in het bezuinigingsklimaat aan de onderzeedienst ten goede zou zijn gekomen.

Iets anders is de vraag of het juist was, hoe begrijpelijk ook, om de kruiser nieuwbouwprioriteit te geven. Dit leidde tot een achterstand in de

onderzeebootbouw, die toen de strijd tegen Japan uitbrak nog niet was ingelopen. Al voor de bouw van de kruiser had Deckers' voorganger, J. M.J.H. Lambooy, gehoopt deze prioriteit om te draaien ten gunste van de slagkracht onderzee.[55] Deze prioriteit toont hoe Lambooy aankeek tegen de Grondslagen van 1927, die werden opgesteld en opgelegd toen hij bewindsman was – eerst gelijktijdig op Oorlog en Marine en vervolgens, vanwege het samengaan van deze ministeries, op Defensie. Maar onder Deckers veranderde dat.

Men kan zich zelfs afvragen of de kruiser er überhaupt had moeten komen. Vlak voor zijn vertrek naar Indië als commandant Zeemacht verdedigde kapitein-ter-zee J.F. Osten de bouw openlijk in *Het Vaderland* (een Haagse kwaliteitskrant) van 4 september 1930. De vloot moest bestaan uit een kern van onderzeeboten, een voldoende aantal torpedobootjagers en enige kruisers. De bouw van kruisers mocht volgens hem niet leiden tot een reductie van de beide andere typen.

Over de luchtverkenning was hij terughoudend: 'Wel is waar zullen de vliegtuigen eveneens als verkenningsorganen kunnen worden gebruikt, doch deze kunnen bedoelde taak niet onder alle weersomstandigheden vervullen en missen de nodige gevechtskracht.'[56] Naast andere taken was de kruiser vooral nodig voor verkenning en om de onderzeeboten, te dekken tegen aanvallen van vijandelijke oppervlakteschepen. De onderzeeboten: 'vormen nog steeds de hoofdmacht, die slechts in samenwerking met de andere typen van vaartuigen hunne gevechtskracht naar behoren kunnen ontplooien.'[57] Het was niet de bedoeling om de strijd van kruiser tegen kruiser aan te gaan: 'Het schip kan gesteund door een linie onderzeeboten den strijd tegen sterkere tegenstanders gerust opnemen.' Hij beweerde hierbij uit eigen ervaring te spreken.

Gezien de volwassenheid die de onderzeeboten, hun tactiek, de radio en vooral de luchtverkenning hadden bereikt, is Ostens redenering – in tegenstelling tot 15 jaar eerder toen de kruisers *Java* en *Sumatra* werden voorgesteld – uiterst twijfelachtig. Als men in zijn vertrouwen in de onderzeebootlinie als kruisersteun méér wil zien dan een verkoopargument, is het een raadsel waarop het dan is gebaseerd. Vanwege de luchtverkenning door *Dornier Wal* vliegboten beperkten de voordelen van zeeverkenning zich slechts tot slecht weer en tot tactische verkenning dicht bij de linie. Twee moderne torpedobootjagers extra konden dat ook. De 'kern' zou beslist beter zijn bediend met vergroting door extra onderzeeboten.

Natuurlijk kwam in de Eerste Wereldoorlog een tweede kern van slagschepen of slagkruisers aan de orde, maar geen derde 'kern' van kruisers. Waar kwamen de bevrediging en genoegdoening die de kruiser aan sommigen schonk dan vandaan? Van iets heel anders: frustratie

over de verworpen vlootwet en vooral over het definitief niet doorgaan in 1919 van de bouw van de *Celebes*, het geplande zusterschip van beide eerdere kruisers. Het nieuwe schip werd in het interview met Osten zelfs betiteld als *Ersatz-Celebes* (*Ersatz* = vervanger).[58] Natuurlijk kwam dit alles ook de School van Furstner goed uit. Het schip was in hoge mate een zoethouder voor de slagschiplobbyisten, die 1914 nooit waren vergeten. 'De kruiser hield voor hen nu', zoals Teitler het uitdrukte, 'de gedachte aan het zware artillerieschip levend.'[59]

8.9 Vlootplan van Deckers: de bouw van O-boten, maar alleen voor Indië

De Nederlandse financiële dominantie leidde er mede toe dat de School van Furstner de strategische discussie zou gaan overnemen. Alvorens die discussie te vervolgen, zal eerst de nieuwbouw van de onderzeedienst worden behandeld, die begon toen de derde kruiser goed op dreef was en kan worden gezien als de zwanenzang van de oude strategie, het in Indië uitgedachte plan-Deckers.

Al direct kwam de nieuwe Nederlandse dominantie tot uiting in de naamgeving. Indië was niet meer in staat om de helft van de geplande *K XIX* en *K XX* te betalen, waardoor vanuit de wèl beschikbare Nederlandse helften slechts één boot voor Indië kon worden gebouwd, waarvan de kiel in 1934 werd gelegd. Over wat toen gebeurde, klinkt in het gedenkboek van de onderzeedienst uit 1967 de bijtend geformuleerde onvrede door van de eerste commandant van deze boot, niemand anders dan Van Waning: 'Met alle pijnlijke nauwgezetheid van een fantasieloze boekhouder krijgt de nieuwe onderzeeboot een andere "genummerde kwitantie" op haar neus geplakt, "O 16".'[60]

Inderdaad werd deze voor Indië bestemde boot opeens niet *K(Koloniën) XIX* genoemd, maar – onder het motto geheel door Nederland te zijn betaald – *O 16*. Die 'genummerde kwitantie' zal de Haagse marinetop steeds beter zijn bevallen, aangezien hij de gewenste 'imperiale eenheid' van de vloot benadrukte. Het '*O 16*' vertroebelde immers het verschil tussen *K*- en *O*-boten. Dat werd uitgebuit toen na deze boot dankzij Indisch geld de *K XIX* en een *K XX* alsnog op stapel konden worden gezet. Ze werden in 1939 'imperiaal' hernaamd door de K om te zetten en in een O en door – wel heel fantasieloos – hun Romeinse nummers domweg te schrijven in Arabische cijfers, *O 19* en *O 20* dus. Het gevolg van déze 'boekhouderij' was namelijk dat er nooit een *O 17* en *O 18* zijn geweest! Ook de in aanbouw zijnde *K XXI* t/m *K XXVII* werden toen gewijzigd in *O 21* t/m *O 27*.

Al was de *O 16* dan voor Indië ontworpen, toch duurde het, mede door de escortetaken in de Spaanse Burgeroorlog, tot 1939 voordat ze

daar werd gestationeerd. De toenmalige asymmetrische aanvalsvloot voorzag niet in wat van 1945 tot 1991 de maritieme hoofdtaak zou worden, het escorteren van de koopvaardij over langere afstanden. In 1937, tijdens de Spaanse burgeroorlog, was slechts de kanonneerboot *Johan Maurits van Nassau* daar redelijk geschikt voor, wat de situatie zó acuut maakte dat drie onderzeeboten (behalve de *O 16* ook de *O 13* en *O 15*) als escorteur dienst deden!

En nieuwbouw voor Nederland? Eind 1936 verklaarde Colijn – minister van Defensie, van Koloniën en tevens premier – dat van de onderzeebootbouw voor Nederland zelf 'voorshands afgezien' werd. Met 'voorshands' bleek hij 'definitief' te bedoelen: er zou voortaan uitsluitend voor Indië worden gebouwd.[61] Dit doet vreemd aan in de financieel betere tijden die nu waren aangebroken. Het was een aanpassing van de regering aan Furstner, die sinds kort chef van de Marinestaf was: de bouw van torpedokruisers en de modernisering en de bouw van kruisers kreeg prioriteit. De begroting van 1938 maakte duidelijk dat de plannen voor vervanging van de *O 8* t/m *O 15* van tafel waren.

Het was niet Colijns wens om de onderzeedienst in Nederland compleet af te schaffen. De levensduur van onderzeeboten bood enig soelaas. Al in 1933 was er op gewezen dat de boten van de Koninklijke Marine langer meegingen dan buitenlandse, 16 tegen 13 jaar.[62] Nog langer leek bij nieuwbouw mogelijk. Als men nu elke Indiëboot na 13 jaar bleef vervangen door een nieuwe, dan ontstond dankzij de toenemende levensduur een overschot, dat de Nederlandse sterkte van het plan-Deckers haalbaar maakte: 8 onderzeeboten naast de 18 in Indië. De gedachte was om 8 *K*- en *O*-boten naar Nederland te zenden, die hun 13-jarige *tour of duty* in Indië hadden uitgediend.[63] Daar zouden ze, net als de oudere oppervlakteschepen, worden opgevaren.

8.10 Haagse strategische discussie eind jaren 1930: onderzeeboot aan leiband kruiser?

Japan werd steeds agressiever en bevond zich vanaf midden 1937 in oorlog met China. Het gevaar van Japanse invasievloten werden met de maand actueler. Daardoor, de tactische vernieuwing, en met 9 boten in aanbouw, leek de onderzeedienst in 1939 een gouden toekomst tegemoet te gaan. Niets was minder waar.

Het citaat indachtig dat de kruiser de gedachte aan het zware artillerieschip levend hield, kan men zeggen, dat deze kruiser ook de wegbereider naar het latere Slagkruiserplan was. Was de derde kruiser, de *De Ruyter*, in 1930 verdedigd als noodzakelijke assistentie voor de onderzeebootvloot, bij de vervangers van de eerste en tweede kruisers, waar-

voor het lobbyen begon toen de *De Ruyter* in 1936 dienst kwam, verdween dit argument spoedig naar de achtergrond. Het belangrijkst werden de argumenten in het kader van krachtige neutraliteitshandhaving. Eigen kruisers dwongen de vijand tot de inzet van soortgelijke schepen, beveiligden dankzij hun snelheid en vaarbereik grote delen van de Archipel, inclusief de vooruitgeschoven vliegvelden, en bezaten een zekere waarde ter bescherming van de koopvaardij.

Maar toen deze vervangers op stapel werden gezet was het al 1938. De veiligheid van Java stond sinds twee jaar (althans impliciet) weer hoger op de agenda. Hoe had de strategische discussie zich in beide jaren ontwikkeld?

Op 26 oktober 1937 werd voor leden van de *Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap* te Den Haag de voordracht gehouden, getiteld: *Welke zee- en luchtstrijdkrachten zijn voor de verdediging van Nederlandsch-Indië benodigd*?[64] De spreker, leraar aan de Hoogere Marine Krijgsschool, luitenant-ter-zee der 1e klasse F.S.W. de Ronde, ontvouwde de volgende visie. Het doel van de vijand was om de 'strategische grondstoffen' in handen krijgen.[65] Het bezetten van de desbetreffende gebieden was daartoe slechts een hulpmiddel. Hoofdzaak was dat de grondstoffen Japan bereikten. Maar de verbindingen voor het vervoer van grondstoffen waren kwetsbaar voor acties vanuit Java. Derhalve moest het hoofdeiland op de knieën worden gedwongen: hetzij door een invasie, hetzij door een blokkade van het eiland of van Nederlands-Indië.[66]

Het was zeer realistisch Java te koppelen aan het beveiligen van de veroverde grondstoffen en de latere Japanse aanval heeft het gelijk van De Ronde bewezen. Minder realistisch was zijn bewering dat slechts twee legerdivisies – min of meer de bestaande sterkte – Java al konden beschermen tegen een invasie. Zo'n sterk leger dwong volgens hem twee transportvloten af, welk aantal hij eveneens juist voorzag. Maar zijn uitleg dat twee vloten veel meer kans liepen dan één om zware verliezen te leiden doet zeer geforceerd aan.[67] Des te meer omdat al in 1912 de Staatscommissie had geconcludeerd dat Japan uiteindelijk veel meer troepen in veel meer transportvloten kon overbrengen.

Het opvangen van de uitgedunde Japanse invasiemacht was de enige taak die het KNIL in zijn ogen aankon. Het marinebeleid was er minder dan ooit op gericht het leger te versterken. De luchtstrijdkrachten hoorden bij de marine thuis.

Voor de beveiliging van de archipel, de strijd om de zeeverbindingen, de strijd tegen een blokkade en tegen de transportvloten, verlangde De Ronde 'kruisergroepen'. Waaruit moest zo'n groep bestaan? Uit 1 kruiser, 4 torpedobootjagers en 4 onderzeeboten en 12 vliegtuigen. Met deze kruisers kon men, erkende hij, natuurlijk niet met 'kracht tegen

kracht' de vijand bestrijden. Maar een langdurige inzet van de zwaarste vijandelijke eenheden was zeer onwaarschijnlijk. Dit maakte het mogelijk, volgens hem, de heerschappij ter zee te betwisten of opnieuw te verwerven.[68]

De kracht van de kruisergroepen lag in hun samenwerking, zei hij. De strategische manoeuvre met verrassende concentraties was daarbij hoofdzaak.[69] Het doel was om de eigen verbindingen te beschermen en om de vijand de heerschappij ter zee door verrassing te betwisten, waarbij goede luchtverkenning van groot belang was.

De kruisergroepen leken erg op de door Ferwerda en Helfrich in 1926 voorgestelde eskadertjes, met dit verschil natuurlijk dat de onderzeeboten toen hoofdwapen tegen een serieuze aanval waren, en dat de toen gloednieuwe kruisers noodzakelijk voor verkenning waren aangezien er nog geen vliegboten rond vlogen. Een veelzeggend verschil was dat De Ronde in plaats van 'eskadertje' sprak van 'kruisergroep'. Hij meende drie van deze groepen nodig te hebben, plus een vierde om de eigen verbindingen te beveiligen. Zij voorzagen meer in een soort algehele regiobeveiliging. Geheel en al de School van Furstner van neutraliteitshandhaving: opsplitsing van de onderzeedienst over verschillende regio's en koppeling aan oppervlakteschepen.

Dit betekende voor Indië dus 4 kruisers, 16 torpedobootjagers en 16 onderzeeboten. In Nederland moest dan nog een vijfde groep worden gestationeerd van 1 kruiser (voor opleidingen), 4 torpedobootjagers (de oudste), met 10 onderzeeboten en 1 nieuwe flottieljeleider. Bij elkaar opgeteld, zo rekende De Ronde de aanwezigen voor, moesten er na voltooiing van het plan-Deckers nog 2 kruisers en 8 torpedobootjagers extra worden gebouwd, maar géén extra onderzeeboten.[70]

De balans sloeg dus steeds meer door naar de oppervlaktevloot. Dit alles weerspiegelde ongetwijfeld de visie van de marineleiding, temeer omdat De Ronde een term als 'heerschappij ter zee' niet schuwde en hij betreurde dat de 'imperiale marine' te weinig aandacht kreeg.

8.11 De Ronde, Helfrich en Mantel: kruisers versus bommenwerpers

Nadat De Ronde was uitgesproken, namen een aantal toehoorders het woord. Kapitein P.G. Mantel van de generale staf van het KNIL liet de bescheiden rol van zijn strijdmacht niet op zich zitten. Mantels tegenwerping kwam, min of meer in zijn eigen woorden, hier op neer. Wij Nederlanders gingen ervan uit dat we naast bondgenoten vochten èn tegelijk dat de resulterende strijd maritiem kon zijn. Wij gingen derhalve uit van een groter strategisch verband. Maar in groter strategisch ver-

band kon ook 'onze tegenstander' bepalen hoe hij aanviel. Het vermogen daartoe konden wij hem nu eenmaal niet ontnemen. Als zijn aanval leidde tot gebiedsbezetting, was de strijd niet zuiver maritiem meer.

Mantel zette hierbij het zwaarste toenmalige marinegeschut in, Castex: die onderkende immers het belang van de landstrijd en had er ook op gewezen dat Japan, als enige van drie grote zeemogendheden, het leger niet verwaarloosde.[71] Natuurlijk vergat Mantel het luchtwapen niet. Wat betreft het onderbrengen van de bommenwerpers bij de marine: die werden enorm gekortwiekt indien ze slechts de kruisergroepen moesten ondersteunen. De torpedovliegtuigen van de marine spaarde hij niet: deze waren kwetsbaar. (Inderdaad gebruikte de marine de trage, met drijvers voor een landing op het water uitgeruste, *Fokker T VIII* als torpedovliegtuig.)[72] Ook met wijsheid achteraf valt er weinig op Mantels reactie af te dingen.

Het verweer van De Ronde was zwak: ook hij was voor een sterk leger. Het KNIL was volgens hem al sterk. De torpedovliegtuigen 'beschermde' hij met het argument, dat men ook elders daarin veel investeerde. (Hiertegen kan, al werd dat bij deze bijeenkomst blijkbaar niet gedaan, worden ingebracht dat het elders niet zozeer om watervliegtuigen ging, maar vooral om snellere vliegtuigen die van een vliegveld of vliegkampschip opereerden.)

De Ronde werd bijgesprongen door luitenant-ter-zee der 1e klasse A. J. Bussemaker. Die stelde dat de verdediging van Indië niet, zoals bij Gooszen, moest bestaan uit afwachten, maar offensiever moest worden.[73] Het was goed, zei Bussemaker, om de verbindingen beter te beveiligen, terwijl kruisergroepen snel troepen naar de Buitengewesten konden vervoeren.[74] Bommenwerpers waren daarentegen gevoelig voor het weer. Ook Bussemaker leek meer gespitst op *coups de main* dan invasies van formaat.

Op 25 maart 1938 was het de beurt van kapitein Mantel om een voordracht voor de Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap te houden getiteld: *Harmonie in de Weermacht in Nederlandsch-Indië*.[75] Inderdaad bepleitte hij de harmonie ter zee, te land en in de lucht.[76] Hij besteedde veel aandacht aan een aanval op de transportvloot, waarvoor speciaal bommenwerpers geschikt waren.[77] Deze moesten ook andere doelen aanvallen. Hij bleek een voorstander van de in de jaren 1930 zeer populaire gedachte dat de bommenwerpers 'er altijd door kwamen'. De vijandelijke vliegkampschepen waren zeer kwetsbaar, want jachtvliegtuigen, ook die ter zee, waren te licht bewapend om bommenwerpers veel schade toe te brengen. (Dat vonden ontwerpers van jachtvliegtuigen ook en enige research had Mantel kunnen leren dat zij bezig waren hun ontwerpen aan te passen.)

De aanwezige marineofficieren reageerden eendrachtig op Mantel. Het hevigst de pas aangetreden directeur van de Hoogere Marine Krijgsschool, kapitein-ter-zee Helfrich.[78] Hij herhaalde de oude argumenten. Eilanden noopten tot een maritieme visie. De luchtstrijdkrachten waren slechts middelen om de waarde te verhogen van 'actie òp zee'.[79] Want ook een vliegkampschip of een transportvloot bevonden zich 'op zee'. Een zelfstandige luchtmacht was een gevaar, vond hij, omdat die strategisch los kwam te staan van leger en vloot.[80] De marine had zelf al een slagluchtmacht in de vorm van vliegboten.

En als repliek op de keuze van Colijn voor de bommenwerpers als aanvulling op een verspreide vloot: het was 'eene simplicistische gedachte' dat de marineleiding de vloot zo ver zou uitrekken dat deze niet tijdig kon concentreren tegen aanval.[81] Bovendien kon zelfs de Britse vloot niet alles bewaken, zei Helfrich. De landbommenwerpers moesten zich vooral beperken tot de verdediging van Java, mede doordat de marinebasis Soerabaja hetzelfde was als het 'doel' in voetbal.[82] Een voorin spelende doelverdediger verstoorde de harmonie van het elftal.

Het is zeer opmerkelijk dat Helfrich de verdediging van Java niet als 'doel' op zichzelf zag, maar koppelde aan de vlootbasis. Wat hij zei over de bommenwerpers lijkt zeer interessant, dat ze een Javastrategie moesten volgen, maar het ging hem er uiteraard om dat de vloot dan minder concurrentie kreeg buiten het eiland.

De eveneens aanwezige De Ronde viel zijn directeur uiteraard bij. Hij verwoordde een geografische omslag in het marinedenken: de voorwaartse strategie. De vloot zou zich inderdaad niet bij Java hoeven te bevinden, maar in de Buitengewesten of zelfs buiten Indië met bondgenoten de oprukkende vijand kunnen keren![83]

Ook de luitenants ter zee der 1e klasse H.A. van Foreest en A.J. Bussemaker vielen Helfrich bij. Naast het gebruikelijke deuntje tegen de visie van het leger – waarbij hij zich evenwel niet bediende van 'simplicisme' en voetbalretoriek – toonde Bussemaker ongebruikelijk veel oog voor het luchtwapen. Hij waarschuwde dat torpedovliegtuigen steeds gevaarlijker werden en zijn voorbeelden daarvan sloegen niet op watervliegtuigen, maar op wielvliegtuigen. Dit impliceerde, al sprak hij dat niet duidelijk uit, dat vliegkampschepen gevaarlijker werden. Wel zei hij duidelijk dat jachtvliegtuigen ter verdediging van vliegvelden noodzakelijk waren: vliegkampschepen konden bijvoorbeeld 's nachts naderen om bij daglicht toe te slaan.[84]

Dat was precies wat de Japanners nog geen vier jaar later bij Pearl Harbor deden. Het was een gewaagde uitspraak van Bussemaker, want vliegkampschepen waren bij de marineleiding evenzeer taboe als landbommenwerpers. De marinevlieger J.M. Uytenhoudt benadrukte daar-

om nog maar eens dat de slecht verdedigde vliegvelden buiten Java vijandelijke steunpunten werden.[85]

Dissidente geluiden tolereerde de toenmalige marine niet. Ferwerda, inmiddels commandant Zeemacht van Nederlands-Indië, noemde vice-admiraal buiten dienst J.C. Jager een landverrader.[86] Een kwaadwillende benaming, al had het woord in 1937 nog niet de fatale lading die het tijdens de Duitse bezetting zou krijgen. Ferwerda was niet de eerste die zich heftig uitte, maar het opmerkelijke is dat hij een van de meest ervaren en kritische marinegeesten was van die jaren.

Jager had grote verdiensten. Hij was als de eerste commandant van de (Kazerne) Onderzeedienst in Den Helder zeer nauw betrokken bij de eerste oefeningen met de roedeltactiek in 1921-1922 (6.6).[87] Later had hij als chef van de Marinestaf het plan-Deckers helpen opstellen. De trage uitvoering ervan en het niet versterken van de Marine Luchtvaartdienst deden hem andere wegen inslaan.

Zijn 'landverraad' was dat hij sinds eind 1934 de Slagluchtmacht van het KNIL als veel doelmatiger beschouwde dan kruisers. Deze schepen konden al door een middelgrote strijdmacht onschadelijk worden gemaakt, maar vele bomenwerpers zouden Japan tot een grote krachtontwikkeling van zijn marineluchtmacht dwingen en daardoor tot een grote aanval. Kruisers bezaten niet voldoende slagkracht om de onderzeeboot als kern van de vloot te vervangen. Het gezichtspunt van Jager – dat daarom moeilijk als kortzichtig valt te diagnosticeren – viel dus min of meer samen met dat van de Britse *Chiefs of Staff* (8.3).

Wat betreft de maritieme strategie betichtte Jager de toenmalige marineleiding ervan de verdedigende hoofdtaak (in de woorden van De Bles): 'naar de achtergrond te willen schuiven door de strijd op de handelsverbindingen van de vijand (en de rol van kruisers daarin!) te benadrukken.'[88]

Men kan Jager zien als een van de laatsten die nog vasthielden aan een militaire strategie met zo veel mogelijk werkelijke slagkracht tegen een grootscheepse aanval. Ferwerda, die destijds binnen de commissie-Kan de kruisers van de slopershamer probeerde te redden, zal de opstelling van Jager als oncollegiaal hebben gevoeld. In publicaties schaarde Jager zich openlijk achter het standpunt van de meerderheid van de commissie dat bommenwerpers de voorkeur verdienden boven kruisers. Hij kon toen nog niet weten dat Colijn er uiteindelijk in slaagde beide wapens te handhaven. Weinig zal Ferwerda hebben vermoed dat hijzelf spoedig door de steeds krachtiger wordende artillerielobby in de rol van het zwarte schaap zou worden gedrukt.

8.12 Verouderde Nederlandse doctrine voor de inzet van kruisers en torpedobootjagers

Een van de belangrijkste gevolgen van de eenzijdige nadruk op kruisers, of liever hun artillerie, was dat torpedo's op oppervlakteschepen werden miskend. Het gevolg daarvan was dat de doctrines waarmee de kruisers en torpedobootjagers de Tweede Wereldoorlog ingingen – in schril contrast met de onderzeedienst – niet best waren. Eigenlijk waren ze alleen goed voor de artilleriestrijd tijdens het daggevecht, op twee minpunten na.

Hoewel de artillerie op de nieuwe kruiser *De Ruyter* een bereik had van minstens 24 km en aanslagwaarneming op 20 km mogelijk was, werd er hooguit geoefend op 17 uit vrees voor munitieverspilling.[89] Hoe groter de afstand, hoe kleiner de trefkans. Typerend was dat men zich afsloot voor de vraag in hoeverre men hierdoor in het nadeel was tegen buitenlandse marines die deze kans voor lief namen of er in slaagden deze te vergroten. In dit kader werd het gebruik van boordvliegtuigen, die de aanslagwaarneming tot minstens 22 km konden verhogen, nauwelijks relevant geacht. Op Nederlandse kruisers dienden ze voor het bestrijden van onderzeeboten en voor aanslagwaarneming hooguit als de vijand zich verschool achter een rookgordijn.

Wat betreft de torpedobootjagers werd er nauwelijks geoefend met torpedolanceringen op middelbare afstanden. De oude *Stafvoorschriften* voor torpedobootjagers bleven zeer lang in gebruik.[90] Ze verschenen in 1926, toen er nog nauwelijks ervaring was met nieuwere torpedobootjagers. Ze werden gebaseerd op de oude en opgevaren jagers van de *Wolf*-klasse die niet tot een langeafstandsaanval in staat waren, aangezien ze ieder slechts twee buizen bezaten voor gedateerde torpedo's van 45 cm. Deze oude voorraad werd trouwens ook door de nieuwe jagers gebruikt om te oefenen, want torpedo's waren kostbaar en schaars. Deze jagers werden niet geacht ze te verspillen op middelbare afstanden met hun kleinere trefkansen.

Naast de artillerielobby was ongetwijfeld ook de onderzeedienst, die de torpedodienst domineerde (alleen al doordat de onderzeeboten op veel meer torpedo's aanspraak konden maken dan de torpedobootjagers), weinig genegen om hierin verandering te brengen. Teveel aandacht voor grotere afstanden kon de onderzeedienst immers op verkeerde ideeën brengen wat betreft het aanvallen van een invasievloot.

De Nederlandse kruisers en torpedobootjagers richtten zich op *hit-and-run*aanvallen tegen een sterkere vijand. De meeste gelegenheid voor zo'n verrassingsaanval bood de duisternis. Mede door de ideologie van de artillerie faalde de doctrine van het nachtgevecht.

Een Nederlandse nachtactie werd met hoge snelheid uitgevoerd. Er was door de hoge snelheid slechts weinig tijd voor verkenning. De tweede miskleun was dat de kruisers verkenden. De kruisers moesten voorop varen en zich met hun artillerie een weg banen. De tweede kruiser moest bovendien wachten met het vuur openen op een bevel van de leidende. Voortijdig vuren kon de verrassing verstoren. Het was zaak te wachten of er naast kleinere doelen als torpedobootjagers geen belangrijke doelen als kruisers opdoemden. Dit betekende dat de vijandelijke torpedobootjagers enige tijd ongemoeid werden gelaten... Pas nadat het kanon begon te spreken, mochten de eigen achteraan varende torpedobootjagers vanuit de flanken opkomen om te zien of er gelegenheid was tot torpedoaanvallen. Deze in zichzelf gekeerde doctrine, die rond 1926 nog begrijpelijk was door het oefenen met verouderde torpedobootjagers en gebrek aan ervaring met de nieuwe snelle kruisers, garandeerde later welhaast mislukking.[91]

Het failliet van deze doctrine wordt duidelijk als ze wordt vergeleken met de Japanse. Zo mogelijk moesten de watervliegtuigen van de Japanse kruisers verkennen en de aanval steunen met lichtfakkels. Zeker als het aan goede vliegtuigverkenning ontbrak achtten de Japanners het raadzaam niet met maximum vaart te naderen. Dit had twee voordelen. Het gereduceerde machinelawaai verraadde de schepen veel minder aan vijandelijke hydrofoons. Maar er was vooral meer tijd om te verkennen.

Het belangrijkste was om de eerste klap uit te delen met torpedo's. Zonder dralen. Want in een nachtgevecht waren er geen 'onbelangrijke doelen' en zeker vijandelijke torpedobootjagers waren dat niet: hun torpedo's waren op de vrij korte gevechtsafstanden dodelijk raak. Zolang de eigen torpedo's onderweg waren, was er extra tijd om te verkennen. Ondertussen kon men manoeuvreren om eventuele vijandelijke torpedo's te ontlopen, of om nieuwe klappen uit te gaan delen met torpedo's en artillerie. Pas rond de tijd dat de torpedo's doel troffen kon de artilleriestrijd desgewenst beginnen.

Voor de Amerikanen hield een dergelijke nachttactiek in dat er een aantal torpedobootjagers vooraan of bijna vooraan moesten varen, aangezien hun kruisers niet (meer) over torpedobuizen beschikten. Bij goede verkenning konden de jagers op de flank van de eigen strijdmacht varen waar men de vijand verwachtte.

Nederlandse kruisers beschikten evenmin over torpedo's.[92] Het zou al een zekere vooruitgang zijn geweest als een gebruikelijke dagformatie van het Nederlandse eskader, waarin de torpedobootjagers in een soort pijlpunt vóór de kruisers uitvoeren ter afweer van onderzeeboten, op de een of andere manier 's nachts werd gecontinueerd. De Britse nachttactieken leken meer op de Japanse, de Amerikaanse hingen mo-

gelijk tussen de Britse en Nederlandse in. Na enkele gevoelige nederlagen kregen de Amerikanen een glasheldere order van admiraal Nimitz: 'Training. Training. Training.' Daarna merkten de Japanners dat de rollen omgekeerd waren.

Functie nieuwste Nederlandse torpedobootjagers blijft verkennen

Een torpedobootjager was voor de Koninklijke Marine iets anders dan voor de Britten en Amerikanen. Bij de grote zeemogendheden hadden torpedobootjagers als hoofdtaken het beschermen van de eigen vloot tegen vijandelijke soortgenoten, het verrichten van andere escortewerkzaamheden, speciaal tegen onderzeeboten, en het aanvallen van vijandelijke schepen met torpedo's.

Een torpedobootjager bleef in Nederlandse ogen – zoals in 1908, 1912 en 1920 – vooral een verkenner. Dat gold ook voor het nieuwste viertal, de dankzij het plan-Deckers in 1940 in aanbouw zijnde *Philips van Almonde* klasse, waarvan de *Isaac Sweers* later grote faam verwierf. Luitenant-ter-zee der 1e klasse A.S. Pinke schreef over deze nieuwe jagers begin 1937:

> Onze jagers zullen in hoofdzaak op moeten treden in verkenning en andere zelfstandige opdrachten. De overige taken, dagaanval en convooi(vloot)bescherming komen in de tweede plaats. De hoofdtaak vereist dus groote jagers.'[93]

Dit optreden zonder andere schepen verklaart mede hun uitstekende lichte luchtafweer. Al aan het begin van zijn artikel maakte Pinke duidelijk dat bij verkenning het kanon de hoofdbewapening was: 'De torpedo zal slechts zelden ter sprake komen.'[94]

Toch was – mede dankzij de inspanningen van Pinke die in 1938 en 1939 divisiecommandant werd van de Indische torpedobootjagers – de Nederlandse doctrine over de inzet van torpedo's niet geheel statisch. In de nacht van 6 maart 1938 werd de moderne zware kruiser *Baleares* tot zinken gebracht door torpedobootjagers. Dit grootste Republikeinse maritieme succes uit de Spaanse Burgeroorlog maakte ook indruk in Nederland.[95] Een maand later werd een commissie torpedovuurleiding en torpedobatterijen ingesteld, waarin Helfrich en Bussemaker zitting hadden.

Eind dat jaar kwamen beiden met aanbevelingen. Op de nieuwe kruisers waren torpedo's gewenst, zowel voor het daggevecht als het nachtgevecht. Speciaal bij een nachtstoot tegen konvooien (dat wil zeggen tegen transportvloten) beloofden 'torpedo's meer succes dan artillerie'![96] De torpedobootjagers moesten bij voorkeur lanceren op middelbare af-

stand. Ook 's nachts. Zij moesten dan zo snel mogelijk lanceren zonder belangrijke, dat wil zeggen tijdrovende, eigen koersveranderingen.[97] Dit gaf de vijand minder tijd om te reageren met een tegenaanval of uitwijkmanoeuvres. Snel handelen betekende ongetwijfeld meer eigen initiatief. Overigens lag men in Indië tijdens de Japanse aanval tactisch nog achter op de Britten en Japanners.

Al waren deze aanbevelingen een stap in de goede richting, tegelijkertijd trok de artillerielobby alle nieuwbouw naar zich toe.

8.13 Enkele conclusies over de Haagse kruiserstrategie

In de Haagse discussies van 1937-1938 vallen enkele zaken op. De marine leek vooral geïnteresseerd in de verdediging buiten Java. Ze reduceerde dit eiland meer tot een vlootbasis. Het bolwerk van deze nieuwe visie was de Hoogere Marine Krijgsschool, waar Van Der Kun in december 1934 adviseerde zich niet langer op een invasie van Java te richten. Deze School van Furstner was geobsedeerd door kruisers. Torpedobootjagers en onderzeeboten speelden nauwelijks een rol in de nieuwe visie.

Inmiddels had de oorspronkelijk in Nederland uitgedachte onderzeebootstrategie voor Nederlands-Indië geleid tot de ontwikkeling van de roedeltactiek. De eens geplande vliegboten voor de luchtverkenning van de onderzeedienst waren nu realiteit. De oppervlakteschepen die sinds 1915 voor de onderzeedienst moesten verkennen, konden nu andere taken vervullen. Een voor de hand liggende taak was het doordringen van de vijand in de Archipel belemmeren. Zij hoefden daarvoor nu niet meer de verplaatsingen van onderzeeboten als uitgangspunt te nemen. De roedelstrategie bevorderde dus een onafhankelijke kruiserstrategie buiten Java.

Waar kwam deze Haagse afkeer van de onderzeeboot als hoofdwapen dan vandaan? Ten dele doordat kruisers moeilijk te financieren schepen waren. De kruiser *De Ruyter* moest worden voltooid en vervolgens moesten de oude *Java* en *Sumatra* worden gemoderniseerd en daarna worden vervangen door nieuwe kruisers. Hun onmisbaarheid moest politiek worden bevochten. Daarbij kwamen de Grondslagen van 1927 goed van pas. Die werden zeker na 1934 door de Hoogere Marine Krijgsschool anders geïnterpreteerd: de nadruk kwam te liggen op materieel voor het handhaven van de neutraliteit, kruisers. Op die manier hoopte men mede deze schepen financieel veilig te stellen tegen luitenant-generaal Boerstra van het KNIL, die met de Grondslagen in de ene hand, zijn andere hand ophield voor een kostbare *Slagluchtmacht*.

Maar kruisers waren in tegenstelling tot bommenwerpers geen slagwapen. De *De Ruyter* was nog ontworpen met de bedoeling om de kern van de vloot, de onderzeeboten, te helpen dekken, in het bijzonder tegen vijandelijke torpedobootjagers. Als de vijand te sterk bleek, moest het schip zich zien te redden, bijvoorbeeld door zich terug te trekken op een onderzeebootdivisie. Dit was theoretisch uitvoerbaar dankzij de Stafvoorschriften Gecombineerde Strijdkrachten (6.15).

Maar toen deze gloednieuwe kruiser in 1937 naar Indië vertrok, vormde zij met de beide oudere kruisers de kern van de vloot. Volgens Den Haag tenminste, niet volgens Indië. Naast weerstand in Indië waren de verdere probleem om dit nieuwe hoofdwapen in te voeren dat de marine opgescheept zat met veel onderzeeboten, met het plan-Deckers dat er nog meer wilde en met 'de oude garde' van onderzeebootstrategen. De commissies van Idenburg en Kan werden nu niet meer beperkt gewaardeerd, omdat zij hoe dan ook de oude strategie van slagkracht in Indië door onderzeeboten hadden willen veiligstellen in tijden dat Japan steeds agressiever werd, maar verguisd omdat zij zich in tijden van bezuiniging hadden willen vergrijpen aan de kruisers.

Om de waarde van deze schepen te benadrukken, suggereerde men dat hun slagkracht werd versterkt dankzij het al bestaande materieel: de divisies van onderzeeboten moesten de kruisers ondersteunen. En naarmate de kruisers belangrijker werden, werd dit steeds meer als de belangrijkste onderzeeboottaak voorgesteld.

Als kruisers de kern van de vloot konden worden door deze fictieve tactische symbiose met onderzeeboten, dan moest dat maar. De enige oorlogssituatie waarin zoiets zinvol was, was een tamelijk statische verdediging, in alle andere beperkte dit ketenen aan kruisers de bewegingsvrijheid van onderzeeboten enorm. Maar ook de kruisers zouden zich als trage vissersboten moeten voortbewegen door hun vangnet van onderzeeboten dat zij achter zich aan sleepten. Hoe groter de afstand, hoe moeilijker tijdige steun. Hooguit zou men kunnen proberen kruisers en torpedobootjagers meer te integreren, aangezien deze oppervlakteschepen elkaar in snelheid minder ontliepen.

Een harmonische vloot was minimaal een middelgrote vloot, zoals de Franse, met naast een slagvloot zeer vele lichte strijdkrachten. De kleine Koninklijke Marine kon dat simpelweg nooit zijn. Zij moest kiezen, of zeer vele onderzeeboten of in plaats daarvan een handjevol grote schepen. Anders werd zij een vloot die van alles een beetje had – en daar was zij hard naar op weg. Het is daarom onjuist dat zij zichzelf een 'harmonisch vloot' noemde. In wezen bedoelde zij daarmee slechts het concentreren van verschillend materieel gedurende een bepaalde operatie.

Bij dat laatste moet worden bedacht dat de marine destijds met 'tactisch' ook 'operationeel' kon bedoelden. Uit de context wordt doorgaans wel duidelijk om welk van beide het gaat. Operationele samenwerking is iets heel anders dan tactische integratie. Tactische integratie is bijvoorbeeld een watervliegtuig dat op een kruiser wordt geplaatst om het schip te waarschuwen tegen onderzeeboten. Operationele samenwerking houdt bijvoorbeeld in dat bommenwerpers van de luchtmacht en onderzeeboten beide een transportvloot aanvallen. Hoogstaande operationele samenwerking ter zee, waarin luchtverkenning, onderzeeboten en oppervlakteschepen gecoördineerd optraden, zoals eskadercommandant G.W. Stöve van begin 1938 tot medio 1940 liet beoefenen, maakte het geheel sterker dan de som der delen.[98]

Natuurlijk waren kruisers en onderzeeboten tijdens oefeningen vaak wèl nauw aan elkaar gebonden. Het eskader bestond in die periode doorgaans uit twee kruisers, vier torpedobootjagers en, in divisieverband, zes onderzeeboten. Maar hun samengaan had hierin een ander doel. De oppervlaktevloot speelde vaak een klein konvooi met escorte. De onderzeeboten leerden het konvooi aan te vallen en het escorte leerde het te verdedigen. Ook voor wederzijdse communicatie – en daarmee voor een harmonische vloot – waren de oefeningen van belang.

Den Haag deed uiteraard weinig moeite om Indië uit te laten zoeken of het aan elkaar ketenen van kruisers en onderzeeboten de belangrijkste tactische bouwsteen kon worden van toekomstige oorlogsoperaties. Ongetwijfeld besefte men dat dit niet best zou uitpakken. Tot en met de Tweede Wereldoorlog opereerden de onderzeeboten in onafhankelijke eigen divisies en juist hierdoor ontwikkelde de roedeltactiek zich. Vastgeketende wolven kunnen niet hollen (7.3).

Maar de belangrijkste reden om de kruisers tot hoofdwapen te maken was iets anders. Furstner had al in 1930 een risicogedachte ontwikkeld, waarin de waarde van Nederlandse onderzeeboten er uiteindelijk op neerkwam dat ze vijandelijke kruisers konden aanvallen. De waarde van eigen kruisers was, volgens hem, dat ze de vijand dwongen tot het inzetten van meer kruisers. Er zouden niet voldoende van deze Japanse schepen zijn, wat Indië zou beschermen. Furstner betoogde dat de sterkte van de Koninklijke Marine slechts gebaseerd hoefde te zijn op de verschillen in Azië tussen de grote vloten. De foutieve kerngedachte van de risicostrategie van 1912-1914, derhalve, maar nu beperkt tot kruisers.

Onderzeeboten waren in zijn ogen nu nog slechts gelegenheidswapens. De logische stap die hij pas rond 1938 – toen hij de machtigste man van de marine was – durfde te verkondigen was om de onderzee-

boten over te slaan en direct meer kruisers te bouwen, liefst zo sterk mogelijke. Aangezien een kruiser minstens zeven maal duurder was dan een onderzeeboot, was de aanvankelijk als neutraliteitshandhaving verkochte kruiserstrategie veel duurder dan de bestaande onderzeebootstrategie. Maar de gouden tijden die vanaf 1938 aanbraken voor de marinebegroting, maakten het Furstner gemakkelijker om die stap te zetten, zo tonen de drie komende hoofdstukken.

Hoofdstuk 9

Anarchistisch navalisme (1): Slagkruiserplan en nieuwe Duitse strategie

Men zou hopen dat een filosofie, die altijd 'werk in uitvoering' blijft, wordt beïnvloed door de feiten. Daardoor is er een constante wisselwerking tussen wat ik denk en waarom ik dat denk *[...] Ideologie is een stuk gemakkelijker, omdat je niet iets hoeft te kennen of naar iets hoeft te zoeken. Je weet het antwoord op alles al. Feiten kunnen er niet in doordringen. Het is absolutisme.*[1]
Paul O'Neill, Amerikaans minister van Financiën (2001-2002)

Kruisers waren volgens De Ronde, in zijn in het vorige hoofdstuk beschreven voordracht van eind 1937, voldoende om de vijandelijke heerschappij ter zee te betwisten. Hij stelde uitdrukkelijk dat Nederlandse slagschepen hiervoor niet noodzakelijk waren. Niemand protesteerde en zelfs eind maart 1938 bepleitte geen marineofficier een eigen slagvloot. Kort daarop gingen velen om als een blad aan een boom.

Dit resulteerde in het Slagkruiserplan. Hoe vaag het ook was, het is mogelijk om het in een strategisch kader te plaatsen. De discussie binnen de Koninklijke Marine werpt er licht op, evenals de overeenkomsten en verschillen met de strategische discussies in het buitenland. Opmerkelijk genoeg wijkt het plan ernstig af van de ideeën van admiraal Castex, maar vertoont het grote overeenkomsten met het Duitse denken. Dit wortelde net als het Nederlandse in een onverwerkte falende risicostrategie.

9.1 Terug naar de Staatcommissie van 1912: heerschappij ter zee met zware schepen

Al eind 1936 legde luitenant-ter-zee der 1e klasse A.S. Pinke in het *Marineblad* de strategische ommekeer uit.[2] In plaats van Java tegen een invasie te verdedigen met onderzeeboten, wilde men voortaan gaan optreden tegen het kleinere maar meer waarschijnlijke gevaar van aanvallen op andere eilanden. Nieuw was echter dat hij zich niet zozeer beriep op het handhaven van de neutraliteit, maar op de heerschappij ter zee die

de Staatscommissie van 1912 had uitgedragen. Dankzij deze heerschappij kon men volgens hem heel Indië tegen invasies beschermen en bovendien de eigen zeeverbindingen.

Pinke gaf een vertekend beeld van deze commissie door te beweren dat die strategisch lijnrecht tegenover het leger stond dat de verdediging van Java als hoofdzaak zag. Ondanks zijn navalisme was zijn toon verzoenend, waarschijnlijk ook doordat hij bezig was de roedeltactiek voor onderzeeboten vast te leggen in nieuwe stafvoorschriften. Hij meende dat kruisers naast vliegtuigen van leger en vloot konden bestaan. Over de door de Staatscommissie verlangde slagschepen repte hij echter niet, hoewel de commissie als de slagschepen niet doorgingen niet kruisergeschut, maar torpedo's als slagkracht zag.

1938 werd het jaar van de verandering. Nu de vrede verduisterde en de economie aantrok, kwam er veel meer geld voor defensie in zicht. Al in april dat jaar bepleitte de vereniging Onze Vloot een lening voor de marine van 250 miljoen gulden. Oktober 1938 werd de maand van het Verdrag van München waarin Engeland en Frankrijk ter wille van de vrede Tsjecho-Slowakije offerden aan Duitsland.

De lobby voor slagschepen ontwaakte. Velen werden herinnerd aan de 'door omstandigheden' afgeblazen plannen voor slagschepen van een kwart eeuw eerder. Begin oktober vroeg het *Soerabaiasch Handelsblad*, dat tot ver buiten de marinehaven werd gelezen, ze alsnog te bouwen.[3] Dit bleek het begin van een perscampagne. Vele Indische kranten namen er aan deel. Nederlandse volgden spoedig, met name de *NRC*. Men had ongeveer hetzelfde aantal slagschepen als destijds Rambonnet voor ogen, 4 tot 5, hoewel er ook 3 werden bepleit.[4] De *NRC* zag zelfs in één al een stevig Japans probleem. Geen enkele Japanse zware kruiser kon zich handhaven met een slagschip in de buurt.[5] Dit blad verkondigde dus de 'voedselketen' van Furstner met het slagschip als opperroofdier.

Typerend voor deze campagne was het artikel in het *Nieuws van den Dag voor Nederlandsch-Indië* van 24 oktober 1938.[6] De subkopjes daarin droegen titels als 'Heerschappij ter zee, kwestie van leven of dood', verderop kortweg 'Heerschappij ter zee' en als laatste het slagwoord 'Slagvloot!' De inhoud leunde zwaar op het rapport van de Staatscommissie van 1912 – of liever de samenvatting ervan – waaruit stevig werd geciteerd:

a. De vloot kan tegen elke vijandelijke actie, waar deze ook dreigt, onverwijld met vol vermogen optreden. Zij geniet vrijheid van handelen, verzekert dus de voordelen van initiatief en verrassing en heeft dus de keuze van tijd en plaats voor de beslissingsstrijd.
   Het leger, onmachtig tot enige handeling ter zee is bovendien aan

de eilanden gebonden. Het is het orgaan der passieve plaatselijke verdediging: snelle concentratie eener grootere macht in een willekeurig deel van de Archipel is uitgesloten. Verdeeld over de meest waarschijnlijke aangrijpingspunten van ons grondgebied, zou het nergens in voldoende sterkte aanwezig zijn.

b. Het leger kan mitsdien geen voldoende waarborgen bieden tegen inbezitneming van grondgebied. Maar de vijand kan tot deze handeling eerst overgaan, als hij de zee volkomen beheerscht, onzerzijds kan **slechts door een vloot** deze heerschappij ter zee worden betwist.

Vervolgens citeerde het dagblad dat de Staatscommissie tot de conclusie kwam 'dat de minimumsterkte der in Indië aanwezige zeemacht moet bedragen' 5 slagschepen, 6 torpedokruisers, 8 torpedobootjagers, 8 onderzeeboten en 8 torpedoboten.

Een aantal dingen zijn opmerkelijk. Allereerst dat er blijkbaar een samenvatting van het rapport van de Staatscommissie van 1912 werd verspreid en wel om als richtsnoer voor de toekomst te dienen. Ten tweede het ronkende navalisme dat uit 'de heerschappij ter zee' spreekt. Ten derde het schoppen tegen het KNIL. Ten vierde dat men zich er niet van bewust was dat de commissie eigenlijk 9 slagschepen (voor Indië) had voorgesteld, geen 5. Ten vijfde dat men niet wist dat het niet bij een rapport was gebleven, maar dat dit zich had ontwikkeld tot het wetsontwerp van minister Rambonnet met 4 tot 5 slagschepen en 5 lichte kruisers. Ten zesde dat men niet wist deze inzichten zich hadden doorontwikkeld in de Eerste Wereldoorlog tot een vloot met in ieder geval een kern van onderzeeboten, al dan niet aangevuld met een tweede kern van 4 zware schepen. Vooral gezien deze laatste lacune van inzicht in de vlootontwikkeling, was het ijkpunt 1912 een uitglijder terug in de tijd. Al deze lacunes waren symptomatisch voor de discussie zoals die zich hierna ontwikkelde.

Wie bracht de Indische pers zo krachtig op het spoor van een slagvloot? De Indische vlootvoogd Ferwerda? Maar de man die twee maanden na het begin van de campagne liet weten dat deze vloot te duur was, liever 30 onderzeeboten, 6 kruisers en 24 torpedobootjagers wenste, en hechtte aan een goede relatie met het leger, ligt niet voor de hand.[7] Geschikter lijken leden van de ook in Indië actieve navalistische vereniging Onze Vloot, evenals het *Marineblad* een spreekbuis van de Haagse marineleiding.[8]

Deze leiding steunde deze campagne van meet af aan en waarschijnlijk al daarvoor. Furstner, inmiddels vice-admiraal en chef van de Marinestaf, ontpopte zich in deze dagen tot de stalen regisseur van het marinebeleid die hij tot einde van zijn loopbaan zou blijven. Hij streefde nu, zoals in 1912 werd aanbevolen, naar niets minder dan naar de heer-

schappij ter zee met slagschepen. Zijn heftige voorkeur voor kruisers was opeens verleden tijd, wat doet vermoeden dat deze schepen voor hem wisselgeld waren geweest voor grotere. Verwonderlijk snel, in november 1938, een maand na het begin van de perscampagne, achtte Furstner het opportuun om slagschepen te vragen. Te snel, want minister J.J.C. van Dijk van Defensie wees het verzoek om slagschepen prompt af.[9]

Furstner viel niet voor één gat te vangen. Nog geen maand later, tijdens een bijeenkomst in een Haags woonhuis in de namiddag van 17 december 1938, bogen drie briljante jonge luitenants ter zee der 1e klasse zich over de nieuwe strategie, van wie de namen al herhaaldelijk zijn gevallen: J.F.W. Nuboer, A.J. Bussemaker en C.J.W. van Waning.[10] Zij fungeerden als een soort persoonlijke staf voor Furstner. Die bezat er vrijwel geen, maar dat hij zo om adviseurs verlegen zat, had ook te maken met zijn afwijzing van de expertise in Indië.

De drie waren het erover eens dat het ging om de heerschappij ter zee in Zuidoost-Azië. Ze waren het ook eens dat vliegtuigen en onderzeeboten die niet konden bevechten. Alleen schepen met zware artillerie konden dat. Zij geloofden niet meer dat de Britten een vloot van 5 slagschepen in Singapore konden stationeren (wat niet vreemd is gezien de grootse vlootplannen in Duitsland). Maar Nederlandse slagschepen waren onhaalbaar en zware kruisers te klein.[11] Het idee rees om dan maar 3 kleine snelle slagschepen te bouwen, zoals die op dat moment in Frankrijk en Duitsland in de vaart kwamen en die door sommige handboeken als 'slagkruisers' werden aangeduid.

Bussemaker en Van Waning waren onderzeebootcommandanten, maar allen oordeelden geheel volgens de indoctrinatie van Furstner. Hierin was geen plaats voor het vaststellen van de Indische defensiebehoeften, deze vervolgens uit te werken tot een operationele strategie en tot slot het zoeken van passend materieel daarbij. De ideologie van *seapower* was allesoverheersend. Men ging uit van het abstracte begrip heerschappij ter zee.

Men vatte deze heerschappij op als een tactische eigenschap van een schip: hoe sterker het schip, hoe meer heerschappij men bezat. Vervolgens werden de sterkste politiek haalbare schepen hierbij gezocht. In een achtermiddag – in de letterlijke zin des woords – was een nieuwe strategie opgesteld. De tijd van de onderzeeboot was voorbij.

In januari 1939 begon Furstner zijn offensief voor de slagkruisers. Op 17 februari werden de stafeisen opgesteld en de dag daarop gaf minister Van Dijk, die onder toenemende druk van het parlement kwam te staan, opdracht om het eerste ontwerp te onderzoeken.[12] Dit 'slagkruiserplan' verdient veel aandacht, want zoals de nooit gebouwde slagvloot

van 1914 de basis hielp leggen voor de onderzeebootstrategie, zo zouden nieuwe zware schepen, de slagkruisers, deze onderzeebootstrategie geheel ondermijnen. Hoewel óók die slagkruisers, vanwege de Duitse inval in Nederland, nooit zouden worden gebouwd.

9.2 Het Slagkruiserplan: Furstner overheerst het KNIL

Een groot verschil met eerdere keuzes voor een sterke marine was de weinig sturende houding van de regering in 1939. Allereerst moet hier de sterke man van de Staatscommissie van 1912 worden genoemd, Colijn, maar déze keer omdat hij schitterde door afwezigheid. Ondanks dat hij nu premier was en ondanks dat zijn interesse in defensie eenzijdig genoeg was om zijn biograaf te doen spreken van: 'Colijns fixatie op de bedreigingen van Nederlands-Indië van de kant van Japan, onder relatieve verwaarlozing van de bedreigingen van Nederland door Duitsland.'[13] Ondanks, zelfs, dat hij even over slagschepen sprak. In de woorden van Bob de Graaff:

> In april 1939 ten slotte deed Colijn nog een weinig oprechte poging de Britten te interesseren voor de Indische defensie door de Britse gezant in Den Haag N. Bland mee te delen dat Nederland bereid was drie slagschepen van de Britten te kopen tegen contante betaling, wel wetende dat het Londense vlootverdrag van 1935 tussen Duitsland en Groot-Brittanië dit aan de Britse regering niet toestond en dat de Nederlandse regering de vereiste middelen niet bijeen zou hebben kunnen brengen. Door een dergelijke doorzichtige poging haar te committeren aan de defensie van Indië liet de Britse regering zich natuurlijk niet verleiden.[14]

Inderdaad bleef, ook in april 1939, Colijns nòg grotere fixatie dan de Indische defensie de Rijksbegroting. Mede doordat zijn minister van Financiën krachtig bezuinigen noodzakelijk achtte, escaleerde een maand later een politieke crisis die eindigde met de val van zijn kabinet.[15] Als het idee van een nieuwe doortastende Indische defensiecommissie zoals in 1912 of 1921 al door Colijns brein heeft gespeeld, moet het zijn geweken voor de onwil om kostbare verplichtingen aan te gaan.

Waartoe leidde de afwezigheid van een nieuwe zware defensiecommissie? Er werd geen duidelijke politieke strategie gedefinieerd. De onderliggende militaire strategie werd niet uitgewerkt. Het KNIL werd namelijk buiten de deur gehouden, waardoor zijn experts als P.G.A. Mantel niet als voorheen door hun kritiek bij machte waren de marinestrategie op hoger plan te brengen. Met alle kwalijke gevolgen van dien. Voor de

navalisten vormde de herinnering aan 1912-1914 blijkbaar voldoende onderbouwing. Heerschappij ter zee, slagschepen en vervolgens de slagkruiserstrategie doken bijna uit het niets op. Naarmate de slagkruisers politiek reëler werden, begonnen beide krijgsmachtdelen met de ellebogen te werken. Er werd daardoor geen wezenlijke afweging gemaakt voor de maritieme middelen bij deze militaire strategie.

Hoe het KNIL over het Slagkruiserplan dacht, blijkt uit een lezing die Bussemaker in februari 1940 te Soerabaja hield. De *Indische Courant* schreef dat er 'zeer grote belangstelling bestond' en dat hij veel bijval kreeg van de aanwezigen, onder wie belangrijke civiele autoriteiten en kopstukken van de Indische marineleiding, en vervolgde extra gespatieerd:

> Behalve verder nog een aantal res. [reserve] officieren en een kapitein der infanterie s c h i t t e r d e d e l a n d m a c h t d o o r a f w e z i g h e i d, hoewel ook zij uitgenodigd was.[16]

Zelfs de marineleiding in Nederlands-Indië had weinig invloed op dit toch voor haar bedoelde vlootplan. In de 'imperiale' opvattingen over de marine, die al in 1935 werden verwoord door Helfrich, diende de Indische marinestaf de ervaringsfeiten aan te dragen. Maar het wikken en wegen hiervan moest in Nederland gebeuren. Den Haag bepaalde voortaan het strategisch en tactisch beleid, waarbij de Hoogere Marine Krijgsschool, al was dat niet de bedoeling, bijna tot de marinestaf behoorde. De Indische marinestaf kreeg niet veel meer dan een uitvoerende taak, het voorbereiden van omvangrijke vlootoperaties.[17] Indië werd strategisch buitenspel gezet. Het Haagse strategisch beleid kwam zo nog losser van operationele strategieën te staan dan al het geval was.

Door dit alles valt Furstners plan helaas niet alleen te herleiden tot strategische analyses. Er kleefden ook andere doelstellingen aan. Hij zelf erkende dat hij met dit plan het KNIL – dat via de bommenwerpers naar gelijkwaardigheid streefde – er onder wilde houden: 'met de slagkruisers in de Ned. Marine is iedere poging tot machtsusurpatie van het Indisch leger in de kiem gesmoord.'[18]

9.3 Imperiale 'Staatse' marine: het Koninkrijk der Nederlanden wordt navalistisch

In augustus 1939 startte een nieuw kabinet met als premier D.J. de Geer, de man die vanwege de Vlootwet in 1923 was afgetreden als minister van Financiën. Wat er voorbij de Nederlandse grens gebeurde was hem vreemd. Zijn toenmalige minister van Buitenlandse Zaken omschreef hem als iemand 'wiens horizon in Zevenaar ophield.'[19] De Geer en zijn

minister van Defensie vormden geen partij voor Furstner, die het marinebeleid naar zich toetrok. Zeker toen een maand later de Tweede Wereldoorlog uitbrak, welke financieel ruim baan maakte voor het slagkruiserplan. Furstner had het koninkrijk alleen.

Het merkwaardige is dat juist de vlootplannen voor Indië van 1912 en 1939 werden gemotiveerd als een uiting van de ongesplitste imperiale taak van de Koninklijke Marine. Zeker in oorlogstijd opereerde de commandant Zeemacht Nederlands-Indië goeddeels zelfstandig, zij het onder de gouverneur generaal. Dit was destijds de enige manier om gezien de afstand tot Europa flexibel te kunnen handelen. De Eerste Wereldoorlog had dit bewezen en later, gedurende de Tweede, zou het niet anders zijn. Bovendien kon de oppervlaktevloot niet zonder inheemse bemanningsleden. Indien schepen naar Nederland terugkeerden, voerden ze slechts een Europese kernbemanning.

Figuur 9.1 *Kapitein ter Zee Johannes Theodorus Furstner (1887-1970) halverwege zijn directeurschap van de Hoogere marine Krijgsschool in 1933 geschilderd door Jan Bogaerts. (Marinemuseum Den Helder A/001/211)*

Nadat het belang van Indië door de bezuinigingen op zijn marinebegroting na 1934 was verzwakt, kwam er steeds meer nadruk op de ongedeelde imperiale marine te liggen. Deze werd ook wel Staatse Marine genoemd, suggererend dat de bestaande te weinig onder de staat viel en dat de glorieuze Staatse Vloot uit de zeventiende eeuw enigszins zou herrijzen. (Die de verdediging van de Aziatische koloniën overigens aan de Verenigde Oost-Indische Compagnie overliet.) Zowel in Indië als Nederland ontstond een klimaat, waarin de angst om invloed te verliezen op de kolonie de voornaamste raadgever was.

De 'imperiale marine' werd langzamerhand een uiting van een groeiend fenomeen onder de maatschappelijke elite aan de Noordzee, de rijkseenheidsgedachte. Volgens deze ideologie, die ook Colijn niet onberoerd liet, waren Oost en West zó verschillend dat het niet 'vruchtbaar' was de Oost snel te verheffen in de vaart der volkeren, laat staan tot zelfstandigheid. Eenheid boven alles.[20] Zoals Bob de Graaff schreef:

> De rijkseenheidsideologie was in principe een zuiver Nederlandse ideologie. Met enige overdrijving zou gezegd kunnen worden dat het de ideologie was van de oud-Indischgasten, die 'hun' Indië niet konden en wilden vergeten, en van een handjevol Nederlanders dat er nooit was geweest, maar meenden dat het koloniale bezit een noodzaak was voor Hollands welvaren en politiek prestige.
>
> In Indië was de belangstelling voor de rijkseenheidsgedachte gering, zelfs onder de Nederlanders. De Vaderlandsche Club benadrukte weliswaar de rijkseenheid tussen Nederland en Indië als 'onaantastbare en niet voor bespreking vatbare grondslag der Nederlandse staatkunde.' Maar in de jaren twintig en dertig was onder Nederlanders in Indië het autonomiestreven sterker en groeide het koloniale ressentiment tegen moederlandse aanspraken.[21]

Bij dit alles moet niet worden vergeten dat vanaf 1926 *alle* in Nederlands-Indië uitgegeven Europese dagbladen in het teken stonden van de band met Nederland.[22] Deze overgang verliep bij hun lezers, de Europeanen in Indië, tamelijk vloeiend. De eerdere 'ethische politiek' ging uit van emancipatie van de inheemse bevolking tot geleidelijke ontvoogding. Maar doordat het hier ging om een streven op lange termijn, kon het brutaalweg worden omgedraaid tot de noodzaak van bevoogding voor onbepaalde tijd.[23]

De ideologie van rijkseenheid was méér nog dan een reactie op de ethische politiek er een op de ontwikkeling die Indië had doorgemaakt in de Eerste Wereldoorlog. De kolonie stond toen vrijwel eigen benen. De kabelverbindingen met Nederland – die per radio waren er nog net

niet – werden steeds minder toegankelijk. Door de Britse blokkade en de duikbootoorlog waren de import en export verschoven in de richting van Japan, het Britse Rijk en de Verenigde Staten. Nederland was niet meer de belangrijkste handelspartner en deze verschuiving was blijvend: in 1929 ging nog slechts 16 procent van de Indische export naar 'het moederland', 231 miljoen van 1.443 miljoen gulden, terwijl de import vanuit Nederland nog minder voorstelde, 138 miljoen.[24]

In 1940 leefden er in Indië 70,5 miljoen mensen, van wie 48,4 miljoen op Java.[25] Het gezag lag bij 0,3 miljoen 'Europeanen', van wie de meeste overigens Indo-Europeanen waren, dus van gemengd bloed. Deze dunne laag en het moederlandje ver weg met zijn 8,8 miljoen inwoners werden allang geregeerd door de vrees hun greep op de reusachtige kolonie te verliezen.

De na de Russisch-Japanse Oorlog ontstane stromingen voor inheemse emancipatie en onafhankelijkheid waren door het isolement in de Eerste Wereldoorlog verbreed en tegen het eind daarvan door de 'voorbeeldige' revoluties in Europa en China gedeeltelijk geradicaliseerd. Zij namen geen genoegen meer met de Volksraad. Dit in 1919 ingestelde 'parlement' waarin de verschillende bevolkingsgroepen vertegenwoordigd waren kon geen ongewenste gouverneurs-generaal terugsturen naar Holland en was niet gekozen volgens het destijds in Nederland geïntroduceerde algemeen kiesrecht, waarvoor zelfs Java onrijp werd geacht.

In die periode waarin inheemse stromingen ontkiemden en groeiden als kool, gebeurde hetzelfde met organisaties van Nederlandse ondernemers in de kolonie en van belanghebbende ondernemers in Nederland. Zij waren tegen 1919 in conservatieve richting geradicaliseerd.

Berichten over de politieke ontwikkelingen op de Filippijnen, die vanaf 1934 op weg waren naar onafhankelijkheid in het volgende decennium, 'werden bij voorkeur in Indië niet gepubliceerd'.[26] De groeiende inheemse verlangens en de compromisloze pogingen van de overheersers om deze weg te snoeien, zeker in de jaren 1930, deden de verwijdering steeds dieper wortelen.

Furstner was niet alleen een groot voorstander van de rijkseenheid, hij maakte er ook dankbaar gebruik van. Hoe zag deze Nederlandse stroming het verband met de vloot?

Zoals de meeste zeestrategen die de vloot in Indië wilden versterken, was Putman Cramer principieel voor de imperiale marine als instituut. Na zijn loopbaan bij de marine was hij vanaf eind 1922 vijftien jaar lang secretaris van de machtige Ondernemersraad voor Nederlands-Indië.[27] Hij was een van de sprekers op een bijeenkomst in Den Haag op 9 november 1925.[28] Hun woorden verschilden niet van die ten tijde van de slagkruisers. Splitsing der marine? Nederland zou gezag uit han-

den geven, stelde Putman Cramer, door vrijwillig een band met Indië door te snijden. Ook staatkundig was dat ontoelaatbaar. Maar een andere spreker oordeelde milder. Een onafhankelijk Indië was een ramp, maar de splitsing van marine was in wezen al realiteit en die moest men onder ogen zien: bemanningen en materieel waren anders. Een zekere P.J. de Kater bestreed deze visie met het schrikbeeld dat een verindischte marine onder het ministerie van Koloniën zou komen.

Het zwaargewicht was M.W.F. Treub, de voorzitter van de Ondernemersraad voor Nederlands-Indië. Hij was meer dan eens minister was geweest, onder andere ten tijde van Rambonnet, verklaard tegenstander van de *ethische politiek*, weinig gecharmeerd van de Europese parlementen met hun 'futloze gepraat', maar ook een minister die hielp voorkomen dat Nederland na de Amerikaans-Britse 'schepenroof' van 1918 aan Duitse zijde zou gaan meevechten (6.3).[29] In een administratieve splitsing van de vloot zag Treub geen probleem, maar daar ging het niet om. In veel Nederlands-Indische kringen wilde men los van Nederland, dat was het gevaar. Dan zou men aan de Indische autoriteiten moeten vragen of de marine ook voor Nederlandse belangen mocht worden gebruikt! Nederland als een deel van Indië! Deze woorden werden begroet met 'luide en aanhoudende' toejuichingen. Mede dankzij deze bijeenkomst in Den Haag lukte het de marineleiding destijds om het regeringsvoornemen uit 1924 de marine te splitsen uiteindelijk de nek om te draaien.[30]

Hameren op een koloniaal imperium was een van de belangrijkste bouwstenen om een nieuwe navalistische marinepolitiek te creëren. Eind jaren 1930 werd die politiek realiteit. De Nederlandse koloniale lobby maakte zich sterk voor een krachtige Indische defensie.[31] Hoewel splitsen toen niet meer aan de orde was, bereikte de rijkseenheidsgedachte het hoogtepunt. Het ziet ernaar uit dat Furstner zijn gehamer op de imperiale marine gebruikte om alle macht naar Den Haag te trekken. De commandant Zeemacht van Nederlands-Indië, Ferwerda, eveneens tegenstander van splitsing, had het idee dat hij buiten spel werd gezet: hij bleef geloven in onderzeeboten.

De imperiale lobby had een moeilijk te overschatten invloed op het terzijde schuiven van de onderzeedienst. Deze tegelijkertijd navalistische lobby hechtte veel meer aan zichtbare imperiale dominantie van zware artillerieschepen. Complexe zware schepen ondersteunden ook beter haar wens om opleidingen, industrie en grote reparaties zo veel mogelijk in Nederland te concentreren – al was dit vaak onnodig kostbaar en operationeel onverstandig.

Een rationeler argument, dat wel moet hebben meegespeeld, al werd het niet genoemd, was dat men hierdoor het Nederlandse volk en regering kon motiveren om het kostbare plan mee te helpen betalen.[32] Dit

betekende dat één van de slagkruisers wegens onderhoud vaak in Nederland zou verblijven: even nutteloos tegen een Japanse aanval als een Duitse inval![33] De kritiek van Mahan en Putman Cramer dat een vloot in Europa te ver weg was om als *fleet-in-being* tegen Japan te dienen, gold nog even zeer als aan het begin van de eeuw.

De Nederlandse koloniale lobby wenste besluiten over 'imperiale aangelegenheden', speciaal economische, zoveel mogelijk door Den Haag te laten nemen en niet door Batavia.[34] Zij ervoer dat de macht van Batavia niet gemakkelijk kon worden teruggedraaid, maar boekte op één punt succes. Professor J.A. Eigenman, die al in oktober 1923 aan de Hoogere Marine Krijgsschool juridisch onderwijs verzorgde en die een krachtig voorstander was van de rijkseenheid, begon de imperiale marine in 1939 staatsrechterlijk op te tuigen.[35]

Een van zijn argumenten kreeg verstrekkende gevolgen. In zijn optiek van het staatsrecht was het onverdedigbaar dat de commandant Zeemacht in Nederlands-Indië niet onder de minister van Defensie stond, maar onder de gouverneur-generaal en daarmee onder de minister van Koloniën. Dit betekende dat de marineleiding te weinig zeggenschap had over de wereldwijde inzet van schepen.[36] Inderdaad bepaalde Koloniën – dat wil zeggen Indië – tot op grote hoogte deze dispositie van de schepen, maar dat was gezien de stationering van de hoofdmacht van de vloot aldaar begrijpelijk.

De oplossing van Eigenman oversteeg dit competentieprobleem. Hij stelde een nieuwe – en zinvolle – functie voor, waarin Duitsland overigens al in 1923 was voorgegaan, bevelhebber der Zeestrijdkrachten. Deze bevelhebber was slechts verantwoording verschuldigd aan de voorzitter van de ministerraad, dat wil zeggen aan de premier en regering als geheel. Na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog doofde het verlangen naar heldere leiding elke discussie hierover en bij Koninklijk Besluit van 27 september 1939 werd bepaald dat de chef van de Marinestaf 'als bevelhebber der Zeestrijdkrachten' in de uitoefening van zijn taak slechts verantwoording aan de regering verschuldigd was.[37]

Dat de minister van Defensie hiermee opnieuw buiten spel stond, was blijkbaar geen probleem voor Eigenman. Ook stond Furstner hierdoor in wezen boven de minister van Koloniën en diens ondergeschikte, de gouverneur-generaal.

Ten slotte was er het Britse voorbeeld. Zoals de *Royal Navy* het Britse imperium wereldwijd verdedigde, zo moest in de ogen van Furstner de Koninklijke Marine dit doen met het Koninkrijk der Nederlanden. Dit was een soort aanvulling naast *the British Empire*. Tijdens de Tweede Wereldoorlog bespoedigde deze visie van Furstner, welbewust van eigen zwakte en Britse sterkte, de integratie van de Koninklijke Marine bin-

nen een echte imperiale. Juist omdat Nederland vergeleken met Engeland en Japan een *underdog* was en bleef, is zijn vooroorlogse concept van een eigen imperiale marine merkwaardig. Dit concept ontkende immers de *underdog*positie.

Wat betreft de imperiale verbindingen, Nederland bezat in het geheel niet de middelen om zijn koopvaardij te beveiligen, of zelfs maar de route naar Indië. Men leefde niet meer in de zeventiende eeuw, hoeveel publicaties ook naar die gouden tijd verwezen. Maar nog los van die middelen betrof het in Groot-Brittannië een militaire strategie, die in 1937 door de drie krijgsmachtdelen gemeenschappelijk was vastgesteld.[38] In Nederland was het niet meer dan een navalistische marinestrategie.

9.4 Slagkruiserplan: terug naar een risicostrategie

Op 10 juli 1939 definieerde Furstner de doelstelling van de Koninklijke Marine:

> De imperiale taak met als hoofdeis voor dat deel der marine, dat Nederlands-Indië verdedigen moet, dat deze verdediging op eigen kracht gedurende langere tijd moet kunnen worden volgehouden.[39]

Hoe zou Nederlands-Indië die verdediging op eigen kracht langer tijd volhouden? Begin 1940 ontving het Nederlandse parlement een *Memorie van Toelichting* bij de voorgenomen verhoging van de begroting. Aangezien deze toelichting de laatste versie van de maritieme strategie weergeeft, lijkt het beste deze als basis te nemen.

De internationale ontwikkelingen maakten, zo stelde deze toelichting, een einde aan de Grondslagen van 1927. De tijd dat de Volkenbond een zekere mate van collectieve veiligheid waarborgde was voorbij, evenals een 'normale, vreedzame ontwikkeling van ons gebied in Oost-Azië'. Furstner verklaarde die 10e juli dat het nu niet meer ging 'om het opvangen van de eerste stoot, in de verwachting dat daarna daadwerkelijk hulp van buiten komt.'[40] Hij suggereerde dus dat Nederland op eigen kracht een aanval moest kunnen afslaan.

Een andere belangrijke bron is het eindrapport van de door Furstner geleide Technische Commissie uit september 1939. Hoewel dit rapport van juist na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog dateerde, nam hij de 'klassieke' mogelijkheid dat Japan tijdens een Europees conflict zou toeslaan minder serieus dan zijn voorgangers en de Britse strategen. Waarom zou de kans hierop groter zijn, vroeg de commissie reto-

risch, dan een aanval op de Filippijnen in 1946? Deze eilanden zouden dat jaar onafhankelijk zijn, wat een Japanse aanval kon uitlokken.[41] Het grote Japanse vlootprogramma van 1939 zou dan zijn voltooid. Nog belangrijker was iets anders. De commissie zag in dat de zowel isolationistische als idealistische Amerikanen afwilden van de verantwoordelijkheid de eilanden te verdedigen. Dit was een belangrijke reden om ze onafhankelijk te maken.

Dit jaar van gevaar 1946 was de rechtvaardiging voor de bouw van de slagkruisers, die niet veel eerder dan dit jaar operationeel konden zijn. De commissie zou ongetwijfeld niet gediend zijn geweest van het commentaar dat haar retorische vraag impliceerde dat de kans op een veel eerdere aanval wel eens even groot kon zijn...

De marine wierp zich volledig op haar oude verlangen heel Nederlands-Indië te verdedigen. Alle imperiale propaganda ten spijt kwam ook de relatie met de maritieme behoefte in Europa niet ter sprake. Laat staan met de Nederlandse landmacht. De genoemde Memorie van Toelichting gaf onverbloemd toe dat de slagkruisers voor Indië waren bedoeld.

Maar de toelichting gaf ook toe dat een 'beheersende maritieme machtspositie in en bij de Indische Archipel' voor Nederland niet was weggelegd. Hoe wilde men dan de strijd zonder heerschappij ter zee langere tijd zelfstandig voortzetten? Door de vloot zodanig te versterken dat de tegenstander toch zijn zwaarste machtsmiddelen moest inzetten. Als de Nederlandse vloot nu in weerwil daarvan intact kon blijven, zou ze een voortdurende bedreiging blijven.

Dit was niets anders dan een risicostrategie. Japan zou zijn slagvloot in tweeën moeten splitsen, legde Van Waning uit, waardoor Nederland in eigen wateren de heerschappij ter zee behield zolang tegenstander de slagvloot daar niet kon inzetten.[42]

Werkelijke preventie veronderstelde derhalve sterke bondgenootschappelijke *fleets-in-being* in Zuidoost-Azie of nabij Japan. Over wat er in dat geval zou gebeuren zweefde men tussen allerlei optimistische visoenen. Had De Ronde vroeger niet gewezen op de mogelijkheid dat zelfs de Nederlandse lichte kruisers met de bondgenoten buiten Indische wateren tegen Japan zouden strijden (8.10)? Vanzelfsprekend schitterden de visioenen hierover bij de voorstanders van het slagkruiserplan nog sterker: Nuboer schreef dat Engeland en de VS samen Japan spoedig met grote zeeslagen in het defensief zouden dringen waarbij slagkruisers een rol konden spelen.[43] Zij hoopten dat Nederland zo een aantrekkelijke bondgenoot zou worden.

Net als bij de risicostrategie van Rambonnet was het slagkruiserplan afhankelijk van Europese, en in ieder geval Amerikaanse, steun. De Britse leek zelfs even nabij als hun steunpunt Singapore. Voor de Ame-

rikanen zou een aanval op Indië vast wel voldoende reden tot oorlog zijn. De Amerikaanse vloot zou, zo nam het aan, Zuidoost-Azië te hulp komen. Deze Nederlandse ideeën kunnen het beste in samenhang met deze steun, of liever het gebrek eraan, worden behandeld.

Aangezien de slagkruisers niet de heerschappij ter zee op de Japanse slagvloot konden bevechten, waarin lag dan hun dreiging? Uiteindelijk toch in een aanval op het zwakste punt van de vijandelijke verbindingen. 'Het doel van ons optreden moet zijn convooivernietiging', stelde Furstner.[44] Konvooi sloeg zoals voorheen op transportvloot.

Het was geen vergeetachtigheid dat het woord 'Java' niet eenmaal in deze Haagse toelichting voorkwam. Door het ontbreken van een overkoepelende militaire strategie was er geen noodzaak aandacht te besteden aan de oorlogstaak van het leger, de verdediging van het hoofdeiland. Men kon dan ook verrassend kort zijn over de opbouw van het KNIL: 'dit deel van het weermachtsapparaat zal binnen afzienbare tijd zijn voltooid.' Bij de marine was dat anders. Die moest 'evenzeer worden aangepast' aan de gewijzigde omstandigheden.[45]

In werkelijkheid beschouwden Furstner en de zijnen, onder wie Helfrich, de maritieme verdediging van Java als gevaarlijk voor hun vlootplan en stelden botweg dat Japan het nooit kon veroveren (9.19). Voor het grote publiek formuleerden zij dit echter omfloerst: er stond veel meer op het spel dan het behoud van Java. In hoeverre kon het slagkruiserplan aan zijn doelstellingen voldoen?

9.5 Mahan gemoderniseerd: Daveluy en vooral Castex

Voordat het slagkruiserplan in een strategisch kader wordt geplaatst, is het nodig om uitgebreid stil te staan bij de Franse admiraal Raoul Victor Patrice Castex, die leefde van 1878 tot 1968. Simpelweg omdat hij de belangrijkste maritiem-strategische denker tussen de wereldoorlogen was en velen zich op hem beriepen of met hem in verband worden gebracht. Furstner droeg de theorieën van Castex in Nederland uit.

Castex: modernisering en systematisering van Mahan

Al in zijn artikel uit 1920 over onderzeeboten verwees Furstner naar een studie over onderzeese oorlogvoering in de wereldoorlog, waarmee Castex destijds naam maakte.[46] In 1927 en 1928 verbleef Furstner in Parijs om een voortgezette opleiding in marinestrategie te volgen van aanmerkelijk hoger niveau dan op de Hoogere Marine Krijgsschool, en wel aan de *École de Guerre Navale*.[47] Daar en aan het *Centre des Hautes Etudes Navale* doceerde Castex, die in 1932 van beide instellingen ook

directeur werd.[48] Dit was midden in de tijd dat hij zijn vijfdelige *Théories Stratégiques* schreef, die in 1935 werden voltooid.[49]

Dit levenswerk van Castex kan men zien als een uitbreiding, modernisering en vooral samenhangend maken van Mahans opvattingen – iets wat deze zelf niet was gelukt (2.26). Waar Putman Cramer, Gooszen en anderen rond 1920 erin slaagden op één terrein, een gedeelte van Mahans *Naval Strategy* te moderniseren tot een onderzeebootstrategie, doet Castex dat met diens gehele strategie – zij het op theoretisch niveau.

Het gaat Castex vooral om strategische beginselen waarmee een middelgrote vloot als de Franse haar voordeel kon doen. Hij bouwt voort op de Franse zeehistorici en Gabriel Darrieus en René Daveluy, beiden aanhangers van Mahan.[50] Volgens hem is Daveluy de enige die evenveel diepgang bezit als de Amerikaan.[51] Net als zij probeert Castex lessen uit het verleden te trekken. Daartoe rekent hij ook het recente verleden van de Eerste Wereldoorlog, inclusief de onderzeeboot en het vliegtuig. Ook meent hij dat voor grote landingen vanuit zee een toekomst is weggelegd. Hij verwerpt Mahans scepsis hierover en de Tweede Wereldoorlog zou hem later gelijk geven.

Castex bepleit een sterke onderzeebootvloot, die harmonieus samenwerkend met een krachtige oppervlaktevloot en vliegtuigen een sterkere, maar eenzijdiger samengestelde, zeemacht eendrachtig verslaat. Hij hecht dus minder aan het slagschip dan Mahan. Zijn visie harmonieert met de toenmalige Franse marine. Deze marine was gericht tegen Italië en tegen een toekomstige Duitse herbewapening. Gesteund door Groot-Brittannië zou er relatief weinig gelegenheid tot strijd zijn tegen de vijandelijke zeehandel. De harmonisch samengestelde Franse vloot bestond uit schepen met artillerie en vele schepen met torpedo's – *la liaison des armes*. In de visie van Castex valt harmonische integratie nadrukkelijk niet te rijmen met de eenzijdige voorstanders van artillerie die torpedo's slechts als gelegenheidswapens zagen.[52]

De kern van Castex: de strategische manoeuvre

Wie Castex leest, merkt dat hij Mahans samenhang tussen zee- en landoorlog veel breder en beter uitwerkt. Hij haalt Nelson aan die klaagde 'It is regrettable, for us Englishmen , that the fate of nations is not decided on the sea.'[53] Castex brengt daarbij in herinnering dat Engeland enkele maanden na de beslissingsslag bij Trafalgar vrede wenste. Slechts de veeleisendheid van Napoleon verhinderde dit.

Ook wat betreft het belang van de zeeverbindingen gaat Castex iets verder dan Mahan. Heerschappij ter zee definieert de Fransman, aangezien die nooit volledig kan zijn, als controle over essentiële verbindingen.[54] Maar ook dan gaan zeeslagen voor handelsoorlog. Bovenaan staat

namelijk, zoals bij Mahan, het vernietigen van de vijandelijke vloot. Die vloot noemt hij – zoals Darrieus al deed – veelzeggend *la force organisée*. Dit geeft aan dat het hem om méér gaat dan schepen, namelijk hun georganiseerde inzet. Is die vijandelijke bedreiging weggenomen, betoogt Castex, dan wordt de handelsoorlog bijvoorbeeld veel effectiever. Het verslaan van de vijandelijke vloot vormt het fundament van heerschappij ter zee. Wie daartoe niet bij machte is, moet ten minste beletten dat de vijand de heerschappij verkrijgt.[55]

Hoe valt dat fundament te leggen? Via de (strategische) *manoeuvre*. De materieel zwakkere moet er altijd naar streven de sterkere uit te manoeuvreren. Hierdoor kan de balans toch naar de zwakkere zijde doorslaan. Castex baseert zijn kernbegrip op de prestaties van vele historische voorbeelden, onder wie zijn grote drie: De Ruyter, Suffren en Nelson. Hij definieert dit begrip als volgt: de geplande strategische manoeuvre is de worsteling om vanuit een verspreide positie de omstandigheden te creëren waardoor men superieur is op het punt, waar men de beslissing zoekt.[56]

De kern van Castex' strategische manoeuvre is wat Mahan het strategisch object noemt en hij het *object principale*: de maritieme macht concentreren op die plaats, welke de sleutel is tot alle andere. Het gaat daarbij om het beslissende krijgstheater en om de beslissende vloot.[57] Wat beslissend is, hangt af van het strategisch doel wat men wil bereiken. Dat doel hoeft niet per se militair te zijn, maar kan ook politiek zijn of zelfs public relations.[58]

In dat laatste is hij veel moderner dan Mahan. Wel is hij het geheel met de Amerikaan eens dat alles afhangt van concentratie.[59] Zonder tijdige concentratie geen strategische manoeuvre. Snelheid, actief optreden en verrassing, daar ging het om – de Fransen investeerden dan ook zwaar in scheepstypen om de vijand krachtig te verrassen als onderzeeboten en zeer snelle torpedokruisers.

Maar eigenlijk is dat alles niet de essentie van de strategische manoeuvre. Dat is het veiligstellen ervan: de zekerheid creëren dat de manoeuvre daadwerkelijk kan worden uitgevoerd en niet wordt verstoord door omstandigheden of vijanden. Een toenmalige Britse recensie van zijn werk verwoordde kernachtig wat dat veiligstellen omvat: 'Alles – patrouilles, inlichtingen, een verdediging opzetten – dat beveiligt en verzekert tegen een onaangename verrassing.'[60]

Keer op keer schrijft Castex dat de veiligheid van de manoeuvre wordt bepaald door goede inlichtingen over de positie van de vijandelijke strijdkrachten. Daarnaast moet men de manoeuvre proberen te verbergen. Dit houdt meer in dan zich op het beslissende zeegebied richten. Men moet ook oog hebben voor eigen strijdkrachten in secundaire zeegebieden. Niet alleen om daarmee de strategische manoeuvre uitein-

delijk direct te steunen, maar vooral om hem veilig te helpen stellen. Bijvoorbeeld door in deze zeegebieden klappen uit te delen die de vijand afleiden.[61] Het uitgangspunt moet zijn dat deze indirecte steun de kans van slagen van de manoeuvre verhoogt, anders is het uitzenden van schepen ter afleiding zinloos. Het afleiden moet zo min mogelijk eigen schepen omvatten en geen krachtige.[62]

Al met al rijst de manoeuvre als een krachtige structuur op uit een ongedifferentieerde massa van keuzemogelijkheden.[63] De structuur ontleent zijn kracht aan asymmetrie. Dit klinkt nogal artistiek, als een klomp klei die tot een voorwerp wordt gekneed: net als Von Clausewitz en Mahan beschouwt Castex strategisch inzicht als een kunst. Onder die asymmetrie verstaat men in de oorlogsvoering vaak het aangrijpen van de vijand op zijn zwakke punten. Castex geeft hiervoor alleen algemene principes. Zelf schrijft hij dat zijn werk alleen strategisch van aard is, en geen tactische (dus praktische) vraagbak.[64]

Castex: strategisch defensief en geografie

Indien men krachtig genoeg is, bepleit Castex, als Mahan, vurig het strategisch offensief. Castex verwerpt in zijn algemene behandeling hiervan de opvatting van Von Clausewitz – die overigens op de grondoorlog slaat – dat het defensief krachtiger is dan het offensief (2.7). Men levert de zee uit aan de vijand, men kan die vijand daardoor nooit meer krachtig raken, hooguit hinderen, en een voortdurend defensief ondermijnt het eigen moreel. Een riskante aanval is beter, vooral omdat die het moreel stimuleert.[65]

Tegelijkertijd moet men heel goed de keerzijde hiervan inzien. De zwakkere kan doorgaans de heerschappij ter zee niet ontnemen aan de sterkere en maakt kans direct te worden verslagen als hij dat probeert. De zwakkere kan in open zee niet, zoals te land, gebruik maken van het terrein om zijn zwakte te compenseren.[66] (Met land in de buurt ligt dat anders.) Castex waarschuwt ernstig tegen de 'mystiek' van het offensief. Het moet steunen op een zorgvuldig geplande manoeuvre om de zwakte te compenseren.[67] Hij waarschuwt met klem tegen blindelings in het offensief gaan, als een absolute doctrine.[68] Evenzeer waarschuwt hij, in een vergelijking met de landstrijd, over het offensief door de zwakkere:

> Ter zee is de situatie nog eenvoudiger. De zwakkere oppervlaktevloot kan niets doen op het tactische niveau. Niet alleen is het offensief onhaalbaar, maar het riskeert uit te lopen op een catastrofe. De vloot kan niet steunen op het terrein, en elke strijdende terugtocht eindigt spoedig in een ramp. Op strategisch niveau bezien is het vooruitzicht niet bemoedigender. De offensieve mo-

> gelijkheden voor de numeriek kleinere vloot zijn daardoor bijna nihil.[69]

Hij illustreerde dit gevaar met een voorbeeld:

> Dit was het geval bij de aanvang van de oorlog van 1914 toen het Franse Tweede Lichte Eskader uit Het Kanaal naar de Straat van Dover werd gezonden om de verpletterend superieure *Hochsee-flotte* van de Duitsers aan te vallen. Een *beau geste* misschien, maar de gevolgen zouden ernstig geweest zijn als de deelname van Groot-Brittannië aan de oorlog de maritieme balans niet direct had hersteld. Onze zeestrijdmacht werd ongetwijfeld geïnspireerd door het 'hoe zwakker men is, hoe meer men aanvalt', maar zijn handelswijze lijkt bij nader inzien niets anders dan heroïsche en gevaarlijke dwaasheid.[70]

Deze algemene beschouwingen van Castex over het offensief werden welhaast axiomatisch voor de School van Furstner – op zijn waarschuwingen na.

Castex verwerpt weliswaar de visie van Von Clausewitz dat het defensief sterker is dan het offensief, maar doet dat, zoals Eugenia Kiessling opmerkt, zonder rechtstreeks in te gaan op de argumenten van de Duitse strateeg.[71]

Hieraan moet, na lezing van deze strateeg, worden toegevoegd dat zijn defensief slaat op de landstrijd en bovenal een tegenaanval is die wordt uitgesteld tot een kansrijke gelegenheid. Castex vermag hier weinig wezenlijks tegenin te brengen. Integendeel, ongetwijfeld beseffend dat zijn algemene beschouwingen over strategie algemeenheden blijven als ze niet vallen te koppelen aan reële situaties, gaat hij vervolgens diep in op het maritieme defensief en benadert daarbij de visie van de Duitser.

Het belangrijkste hierbij is, voor de Nederlanders tenminste, Castex' uitgebreide aandacht voor de zwakkere partij ter zee, doorgaans de verdediger. De zwakkere moet de geografische omstandigheden benutten en een strategische manoeuvre plannen.[72] De verdediger dient nog meer op de manoeuvre te steunen dan de aanvaller.[73] De verdediging wordt de zwakkere opgedrongen. Dat levert een wezenlijk verschil op met de sterkere. Een mislukte aanvalsactie maakt het voor de aanvaller moeilijker om opnieuw het initiatief te nemen. Een mislukte verdediging leidt echter tot een catastrofe.[74] Met Mahan verzet Castex zich ertegen dat alleen een passief blijvende *fleet-in-being* afdoende is. De vijand kan alsnog tot actie overgaan.[75] De beslissingsslag blijft belangrijk.

Het doel van de verdediger moet juist zijn om de vijandelijke militaire beslissing te verhinderen. De strategische manoeuvre van deze verdediger berust op: (1) locale defensie plus (2) resoluut offensief.[76] De verdediger moet het krijgstheater in zijn eigen wateren kiezen, zo dicht mogelijk bij de eigen bases, waardoor de vijand zover mogelijk van de zijne verwijderd raakt. De verdediger moet een thuiswedstrijd spelen: de Slag bij Tsushima is een goed voorbeeld. Castex ziet het opwachten van de naderende Russische vloot in deze zeestraat door de Japanners als offensief, aangezien deze een uitstekende plaats is voor een beslissingsslag op Japanse voorwaarden. Voor hem is die meer dan geschiedenis:

> In onze tijd zou Japan in geval van oorlog met de Verenigde Staten er goed aan doen de gebeurtenissen zo te ordenen dat de voornaamste operaties uitsluitend in Aziatische wateren plaats vinden.[77]

Bij dit alles staat de geografie centraal. Castex definieert geografische invloed primair als de inwerking van het land op de zee.[78] Niet omgekeerd, zoals een navalist zou doen. Maar die inwerking is puur passief en blijft nutteloos zolang de verdediger er geen gebruik van maakt. Pas als ze wordt aangewend voor tegenaanvallen die interfereren met de hoofdstoten van de vijand wordt dat anders. En dan, waarbij hij zich beroept op Von Clausewitz, liever geen tegenaanvallen die niet meer dan een soort schild vormen tegen die hoofdstoten, maar felle tegenstoten.[79]

De veel zwakkere verdediger kan de aanval niet beslissend verhinderen, hooguit hinderen. Hij moet daarbij bovenal sterkere vijandelijke concentraties ontwijken en de vijand met kleine offensieven lastig te vallen in een soort guerrillaoorlog. Het doel hiervan is de vijand tot zo veel mogelijk deconcentratie te dwingen.[80]

Castex en Daveluy over de onderzeeboot

Aansluitend op het voorgaande hecht Castex veel waarde aan de onderzeeboot. Speciaal in een klein krijgstheater krijgen onderzeeboten aanzienlijk meer waarde, aangezien ze daar een redelijke kans hebben om de vijand te ontmoeten.[81] Hierbij zullen vele oudere Nederlandse marineofficieren instemmend hebben geknikt.

Uit historische voorbeelden toont hij aan dat een handelsoorlog gesteund moest worden door acties tegen de vijandelijke vloot om succes te hebben. Dit kleurt ook zijn visie op de onderzeebootoorlogvoering.[82] Hij is voor de legitimiteit van de onbeperkte duikbootoorlog. Vanwege dit standpunt wordt hij het middelpunt van een rel met de Britse minis-

ter van Marine, Lord Lee of Fareham, ten tijde van het Vlootverdrag van Washington.[83]

Castex' visie liegt er niet om. Onderzeeboten die moeten opduiken omdat ze schepen op dezelfde manier als kruisers moeten aanhouden, zijn niet weerbaar boven water. Ze zijn er niet opgewassen tegen bewapende koopvaardijschepen en lopen het gevaar dat onbewapende schepen per radio hulp oproepen van zee- en luchtstrijdkrachten. De te Washington getekende resoluties die de onderzeebootinzet beperken, 'reppen met geen woord over het vliegtuig, hoewel, vanuit een humanitair gezichtspunt, de problematiek van het redden van opvarenden nog moeilijker oplosbaar is [...]'

Castex betoogde dus dat het behoud van de bemanning van een vijandelijk schip een gelegenheidsargument was: als men afwilde van het ene wapen, de onderzeeboot, dook het argument op, als men het andere, de bommenwerper, wilde behouden bleef het onzichtbaar als lucht.

Hoewel hij een lans breekt voor de onderzeeboot, heeft de Duitse marine er in zijn visie te veel op vertrouwd. Hij verwijt de Duitse slagvloot maar weinig steun te hebben geleverd aan de onderzeebootoorlog. Hij meent dat onderzeeboten de oorlog niet zelfstandig hadden kunnen winnen. Maar daarnaast ziet hij het – waarbij men wederom aan het betwisten van de Britse heerschappij ter zee moet denken – tevens als een fout dat de Duitse onderzeeboten niet méér tegen de vijandelijke vloot werden ingezet.[84] Hier kan achteraf tegenin worden gebracht dat dit weinig succesvol bleek. Het was ook het uitgangspunt van de Japanse onderzeebootstrategie die in de Tweede Wereldoorlog verkeerd bleek.

Castex' visie is ook een doelbewuste barrière tegen een eventuele op de Duitse successen geïnspireerde naoorlogse radicale *Jeune École*. Hij was voorstander van een sterke onderzeebootvloot, maar wel als deel van een 'harmonieus' opgebouwde vloot, waarop bijvoorbeeld Gooszen en Putman Cramer tot 1920 hoopten. Maar hoe aantrekkelijk wellicht voor een middelgrote marine als de Franse, de veel kleinere Koninklijke Marine had dat jaar moeten kiezen. Japan was nu eenmaal boven water dermate sterk dat eigenlijk als enige optie overbleef om – net als de Duitsers in de loop van beide Wereldoorlogen deden – onder het vijandelijke zeeoverwicht door te duiken.

Castex had in zijn jonge jaren publicaties gelezen van de *Jeune École*, toen hij onder invloed stond van heftige tegenstanders daarvan als Daveluy en Mahan. Jammer genoeg vertrouwt hij bij schrijven van zijn *Théories Stratégiques* op zijn herinnering en kan hij het niet opbrengen om de *Jeune École* te bestuderen in het licht van de zeestrijd in de Grote Oorlog.

Uitgerekend Daveluy komt in 1919 tot een radicaal andere conclusie. Deze is niets minder dan een synthese tussen zijn oude *Mahanisme* en de *Jeune École*! Wel verzet hij zich nog steeds tegen claims dat onderzeeboten in staat zouden zijn om oorlogsschepen uit de oceanen te verjagen. Gegeven de toenmalige stand van de technologie heeft hij gelijk.

Daveluy werkt evenwel het verschil uit tussen de heerschappij over het zeeoppervlak en de heerschappij onder water. Een land dat afhankelijk is van zijn koopvaardij, moet de heerschappij ter zee verwerven om zijn zeehandel te kunnen beschermen met oorlogsschepen. Uiteraard doelt hij op Engeland. De zwakkere tegenstander van dit land, die daardoor is veroordeeld tot het defensief, doet er beter aan om zoveel mogelijk te vertrouwen op onderzeeboten. Die kunnen de zee aan de Britse koopvaardij ontzeggen en verhinderen dat het doel van de heerschappij ter zee, de bescherming van de koopvaardij, wordt bereikt. Als Duitsland wat minder slagschepen had gebouwd en de daarmee uitgespaarde kapitalen aan onderzeeboten had besteed, oordeelt Daveluy, zou de overwinning dichterbij zijn gekomen.[85]

Hervé Couteau-Bégarie, biograaf van Castex, zegt dat deze visie theoretisch – dat wil zeggen strategisch – superieur is aan die van Castex.[86] Daveluy formuleert een strategie van het ontzeggen van het zeeoppervlak aan een sterkere tegenstander.[87] En dat is precies wat de Koninklijke Marine in die tijd (1919) doet.

Castex: de binding tussen politiek en strategie en belang van militaire strategie

Voor Castex' opvattingen over Corbett geldt het zelfde als over de *Jeune École*. Hij had ooit Corbetts *Some Principles of Maritime Strategy* gelezen en keek als voorstander van een slagvloot en beslissingsslag er op neer. Wat dit nog versterkte was zijn wrevel dat Corbett maar een burgerman was die militairen met praktijkervaring ging vertellen hoe zij hun professie moesten uitoefenen. Die Corbett, nee die was maar een studeerkamergeleerde, hooguit goed als bewaker tegen sommige al te extreme conclusies van Mahan.

Later vertrouwt Castex meer op dit oude beeld dan op nieuwe onbevooroordeelde studie. Maar Couteau-Bégarie concludeert dat hij ongewild zeer vaak tot dezelfde gedachtegang komt als Corbett en noemt hem een verkapte navolger.[88] Een juiste conclusie en niet vreemd, want Castex staat zeer dicht bij de 'gematigde' Mahan uit de *Naval Strategy* (2.26-2.28). Hieraan kan worden toegevoegd dat *Some Principles* zich in veel opzichten laat lezen als een soort prenatale synopsis van Castex' opvattingen (2.23-2.25).

Een belangrijke overeenkomst met Corbett is de relatie tussen politiek en strategie, waaraan beiden veel aandacht besteden. Zij baseren

zich op Von Clausewitz, die door Castex overigens maar beperkt schijnt te zijn bestudeerd. Castex is vooral geïnteresseerd in het vertalen van een politieke strategie in een militaire. De militaire strategie bepaalt weer de krachtsverhouding tussen leger, luchtmacht en vloot. Hij is beslist geen navalist voor wie het primaat van de marine voorop staat.

Integendeel, vanaf 1936 leidt hij het zo pas opgerichte *Collège des Hautes Etudes de Défense Nationale*, de hoogste opleiding voor leger, vloot en luchtmacht gezamenlijk. De bedoeling is om de Franse oorlogsinspanningen coördineren.[89] De inspiratiebron hiervoor vormt het *Imperial Defence College*, dat ongetwijfeld de onderlinge strijd in Engeland tussen de hogere kaders van leger en vloot milder heeft gemaakt – en op zijn minst niet zo desastreus – als in de Verenigde Staten en Japan.

Castex staat in deze tijd in zeer hoog aanzien en is naast admiraal François Darlan de enige serieuze kanshebber voor de belangrijkste functie van de Franse Marine, chef van de Marinestaf.[90] Maar op 1 januari 1937 verschijnt deze aanduiding voor Darlans naam. Twee jaar later verwerft Darlan bovendien de speciaal voor hem gecreëerde positie van opperbevelhebber van de marine. Hetzelfde verhaal als bij Furstner dus en het gaat nog verder op, aangezien zij beiden niet lang daarna tevens minister van Marine werden. Eind 1939 ontstaat blijvende verwijdering met Darlan nadat Castex op eigen gezag, dat spoedig door Darlan wordt ontkracht, de Franse president adviseert om troepen aan de kust landinwaarts te verplaatsen tegen het grootste gevaar, het Duitse leger.

9.6 De invloed van Castex op de Koninklijke Marine

Furstner zorgde ervoor dat gedeelten van Castex' *Théories Stratégiques* verplichte lesstof waren aan de Hoogere Marine Krijgsschool, wat leidde tot een moeilijk bevonden examen. Helaas hebben deze *Théories Stratégiques* geen coherente invloed op de Koninklijke Marine uitgeoefend. Furstner verbleef zoals gezegd in 1927 en 1928 in Frankrijk. Wellicht verschenen zij te laat, tussen 1929 en 1935, dus na zijn verblijf in Frankrijk. Hun invloed lijkt niet veel verder te gaan dan wat algemeenheden, bijvoorbeeld uit het inleidende eerste deel over de zeeverbindingen. De harmonische vloot van Castex werd geperverteerd tot een alibi om van de artillerie het hoofdwapen te maken.

Daarnaast beperkte de School van Furstner zich vooral tot de algemene ideeën van Castex over het strategisch defensief, 'vertaalde' die in een voorwaarts tegenoffensief, maar verdiepte zich niet in de daaropvolgende veel diepgravender behandeling van dit defensief, die, zoals beschreven, de noodzaak van een strategische manoeuvre aantoonde. Een

niet minder wezenlijk verschil is, dat de deze extreem navalistische school geen militaire strategie voorstond, maar juist ondermijnde.

Dat Furstner college bij Castex gelopen zegt ook niet alles, want als docent had de Fransman zijn beperkingen. Hij verwachtte van zijn gehoor dat het de officiële doctrine slikte en zich niet overgaf aan abstracties en theorieën.[91] Bovendien is college lopen niet hetzelfde als het diepgaand bestuderen van iemands theoretische geschriften in latere jaren. Achteraf mag men zeggen dat Furstner wellicht veel van zijn leermeester heeft geleerd, niet zozeer op krijgskundig gebied, maar over de wisselwerking tussen militaire en politieke strategie. Furstner werd een meester in het heftig manipuleren van marineofficieren en politici om zijn maritiem-strategische opvattingen door te drukken.

Wel leidden Castex' organisatorische inzichten tot een, door kapiteinter-zee C.E.L. Helfrich in 1935 uitgewerkt, reorganisatieplan voor de beide marinestaven in Den Haag en in Batavia. Vier jaar later was in ieder geval de staf te Den Haag gereorganiseerd volgens het 'weten, willen, kunnen' [vechten] van Castex in de drie bureaus: inlichtingen, operatiën en organisatie.[92] Hij had zijn inzichten hierover in 1923-1924 gepubliceerd.[93]

Ook op andere landen had Castex invloed. Zijn hoofdwerk verscheen geheel of gedeeltelijk in vertaling in Argentinië, Griekenland, Joegoslavië, Rusland en Japan. In Duitsland schreef *Vizeadmiral* Otto Groos een systematische reeks artikelen over hem in de *Marine-Rundschau*.[94] In Brazilië las men hem net als in Nederland in het Frans. Maar doordat zijn boeken destijds niet in het Engels werden vertaald, is hij door de latere Anglo-Amerikaanse dominantie in de maritieme geschiedschrijving langdurig in de vergetelheid geraakt. Die vertaling liet tot 1994 op zich wachten.

9.7 De Duitse kruiserstrategie tot 1935: pantserkruiserstrategie

Net als in 1912 en 1920 kwamen de Nederlandse strategische ideeën vooral de eigentijdse in Duitsland het meest nabij. Recentelijk, in 1938, werd daar de al bestaande strategie tegen de handelsverbindingen gecombineerd met een risicostrategie. Bovendien waren de slagkruisers geïnspireerd op soortgelijke Duitse ontwerpen – meer nog op de snelle uit 1939 dan op de *Scharnhorst* – en was hun bouw afhankelijk van de Duitse industrie. Het Duitse denken kan als analysekader dienen voor het Haagse.

De Duitsers waren niet vrijwillig, maar noodgedwongen overgegaan op een kruiseroorlog. Na de Eerste Wereldoorlog was de heerschappij ter zee volkomen in handen van de overwinnaars.

Het vredesverdrag van Versailles verbood de Duitsers om moderne slagschepen en onderzeeboten te bezitten. Dit betekende het einde van de risicostrategie èn van de moderne handelsoorlog. Als de Duitse marine meer ambieerde dan zuivere kustverdediging, dan zat er niets anders op om terug te keren naar een strategie waarin beide moderne scheepstypen niet bestonden. Die van kruisers.

De meest waarschijnlijke vijanden waren de buurlanden Frankrijk en Polen. De Franse vloot was sterk genoeg om de Duitse Noordzee- en Oostzeekust te blokkeren, zeker in samenwerking met Polen. De Duitse industrie was buitengewoon afhankelijk – veel meer dan de Franse bijvoorbeeld – van de invoer van grondstoffen. Grootste prioriteit was het beschermen van de Duitse konvooien, met name naar Groot-Brittannië. De Duitsers namen aan dat de drie grote zeemogendheden neutraal zouden blijven.[95]

Een eventuele Franse blokkade van de Duitse kust werd gehandhaafd door kruisers, onder bescherming van *dreadnoughts*. Hiertegen waren de Duitse *pre-dreadnoughts*, die het vredesverdrag toestond, kansloos. De Duitsers, die verder slechts tamelijk kleine kruisers mochten bezitten, waren niet tegen de Franse zware kruisers opgewassen. Wat te doen? Volgens het verdrag mocht Duitsland zijn *pre-dreadnoughts* vervangen door schepen ter grootte van een zware kruiser. In de jaren 1870 was de pantserkruiser door de Russen ontwikkeld tegen de Britse handelsverbindingen.[96] Zestig jaar later bouwden de Duitsers weer drie schepen volgens het oude pantserkruiserconcept: sneller dan de Franse slagschepen en veel sterker dan alle andere Franse schepen.

Van dit drietal zogeheten pantserschepen – de term pantserkruisers zou veel beter zijn geweest – werd de *Admiral Graf Spee* het bekendst. De andere heetten *Admiral Scheer* en *Deutschland*. In een tactisch verband met de lichtere kruisers bleken ze zeer geschikt om Duitse konvooien te beschermen. Bescherming van de kwetsbare eigen handel stond voorop. Een langdurige blokkade van Duitsland was alleen haalbaar als de verouderde Franse *dreadnoughts* niet tezamen optraden, maar elkaar aflosten. Gedrieën, was de gedachte, maakten de pantserschepen kans om met hun moderne 28-cm geschut er eentje te verslaan. Als het niet mogelijk was om een zeer sterk schip te bouwen, dan moesten enkele kleinere het als het ware evenaren.

Gezien hun geringe aantal moesten de pantserschepen zo lang mogelijk op de Noordzee blijven. Dat kon door ze in plaats van stoomketels dieselmotoren te geven die veel minder brandstof verbruikten.[97] Een neveneffect was dat hun grote vaarbereik ze zeer geschikt maakte voor acties tegen de Franse handel. Dit laatste werd zeer belangrijk toen de Duitse marinestrategie na 1935 een veel offensiever karakter kreeg. Deze offensieve geest werd in hoge mate beïnvloed door het beeld van

Von Tirpitz' risicostrategie zoals zich dat in de jaren 1920 uitkristalliseerde.

9.8 Castex wijst de Duitse risicostrategie van Von Tirpitz af

Castex werd ook door de Duitsers uiterst selectief gelezen. Hoe succesvol en onderschat de Franse strijd tegen de Britse verbindingen in de zeiltijd was geweest, hij had er de uitdrukkelijk de beperking aan toegevoegd dat die ongeschikt was om de Britse heerschappij ter zee aan te tasten.

Castex was ook buitengewoon kritisch over de risicostrategie van Von Tirpitz, die dit met een kleinere slagvloot pretendeerde te kunnen. In zijn soms spottende stijl wees de Fransman er uitvoerig op dat de risicostrategie niet het beoogde resultaat had. Hij oordeelde dat een risicostrategie uiteindelijk psychologie is (en dus in laatste instantie afhangt van de ideeënwereld van je tegenstander en je eigen inlevingsvermogen daarin). Groot-Brittannië werd in 1914 niet verlamd door de angst een tweederangs zeemacht te worden en verklaarde Duitsland de oorlog. Hierdoor raakte juist de Duitse slagvloot verlamd: een beslissingsslag op Duitse voorwaarden of niets. Het gebruik van deze machtige slagvloot hing af van twee dingen. Een 'rekensom' – afwachten in de ijdele hoop dat de Britse slagvloot zo zou verzwakken dat de Duitse gelijkwaardig was. Ten tweede van het 'toeval' – hopen op een gunstige gelegenheid om toe te slaan.

Het gevolg was dat de Duitsers jaar in jaar uit tevergeefs poogden om stukjes van de Britse slagvloot af te hakken. Castex toonde aan dat deze pogingen succesvoller zouden zijn geweest als die onderdeel waren geweest van een 'strategische manoeuvre' die dit beoogde. En hoewel de Duitse marinetop aan het begin van de oorlog ideeën hierover ontwikkelde, hield die zich niet daaraan.[98] De grootste tekortkoming van hun strategie was, oordeelde Castex al in 1920, dat de Duitsers vooraf geen strategische manoeuvre hadden uitgewerkt om als kleinere zeemacht Groot-Brittannië in oorlogstijd afbreuk te doen.[99] Zelfs na hun overgang op onderzeeboten bleven ze dat te weinig doen.

9.9 De conclusie van Rosinski: de onverwerkte risicostrategie leidt tot nieuw navalisme

Hoe ontwikkelde het Duitse *strategisch* denken over een kruiseroorlog zich in die jaren? Hiervoor zijn twee visies van belang, van de zeestrateeg Herbert Rosinski en admiraal Erich Raeder, hoofd van Hitlers *Kriegsmarine*.

Om met Rosinski te beginnen, deze was bevriend met de Franse filosoof Raymond Aron (in wie de door Rosinski gezaaide inspiratie voor Von Clausewitz ontkiemde tot een grootse studie) en later Jan Romein. Rosinski doceerde onder meer op de Duitse *Marine-Akademie*. Zijn talent ontging admiraal Raeder niet. De Duitse marinestaf, of liever, Raeder persoonlijk, vertrouwde hem de opdracht toe om een uitvoerig overzicht van de *Théories Stratégiques* van Castex in het Duits te geven. Deze arbeid was vrijwel af, toen Rosinski in 1936 vanwege een Joodse grootvader besloot om Hitler de rug toe te keren. Hij emigreerde naar Groot-Brittannië en later naar de Verenigde Staten.[100]

In beide landen werd Rosinski bijna onmiddellijk herkend als een van de belangrijkste denkers over Duitse en andere strategieën.[101] Met hoge Nederlandse marineofficieren kreeg hij langdurige contacten die 'een bron van voortdurende voldoening' waren, maar pas na de Tweede Wereldoorlog.[102] Voor directe invloed op het Slagkruiserplan was dit natuurlijk te laat, maar het is nooit te laat om het te toetsen aan zijn inzichten.

Vanaf 1939 werd hij vermaard door zijn publicaties in het Britse *Brassey's Naval Annual*. Zijn kritiek op de Duitse risicostrategie, waar de Britten en Amerikanen toch al weinig mee op hadden, is sindsdien de internationale maatstaf.

De ideeën van Castex bevestigden en verhelderden niet alleen wat Rosinski al dacht, maar openden ook nieuwe perspectieven.[103] Hieraan zal de manier waarop Castex de Duitse risicostrategie fileerde niet vreemd zijn geweest. Zij beiden waren *Mahanisten*, die meenden en betreurden dat hun grote voorbeeld intuïtief aangevoelde samenhangen onvoldoende kon integreren tot een theorie. Hierdoor kon Mahan, deels door eigen schuld, door anderen onjuist worden opgevat.

Zo'n foute interpretatie, betoogde Rosinski, leidde tot de risicostrategie van admiraal Von Tirpitz. Deze Duitse strategie had Groot-Brittannië niet buiten de Eerste Wereldoorlog weten te houden en bereikte weinig in de strijd. *Kapitän zur See* Wolfgang Wegener droeg al tijdens die oorlog moedig uit, zo moedig dat hij een publicatieverbod kreeg, dat de Duitse strategie had onderschat hoezeer Groot-Brittannië door zijn ligging Duitsland afsneed van de oceanen. Als oplossing bepleitte Wegener om Noorwegen te bezetten en zo mogelijk Franse havens. Maar deze woorden tot verbetering van de Duitse geografische positie werden niet gevolgd door daden. Nederland blokkeerde bijvoorbeeld een Duits initiatief, dat mede voortkwam uit vrees dat de Britten de provincie zouden bezetten, om Duitse troepen in Zeeland te stationeren.[104]

Ook na deze oorlog bleef Von Tirpitz volgens Rosinski het grote probleem. De inmiddels gepensioneerde admiraal, die de bui zag hangen,

wilde zijn critici voor zijn en publiceerde razendsnel zijn memoires, geleidelijk gevolgd door handig geselecteerde documenten. Hij wist zo zijn straatje schoon te vegen en de discussie te sturen. Rosinski noemde dit 'Tirpitz's second propaganda campaign'.[105] Het gevolg was dat ernstige tekortkomingen van zijn strategie wel naar buiten werden gebracht, maar beurtelings benadrukt. Niemand in Duitsland integreerde ze en zijn risicostrategie bleef buiten schot.

Wat men had moeten integreren, betoogde Rosinski, waren de Britse geografische voorsprong, de Britse numerieke voorsprong en het onvolkomen Duitse strategische inzicht.[106] Het kernpunt was dat de Duitse vloot veel te zwak was voor de pretenties van Von Tirpitz. Volgens deze admiraal moest die vloot sterk genoeg zijn om in een strategisch defensief opgewassen te zijn tegen de Britse. Rosinski was het met hem, Mahan en Corbett eens over de kracht van het strategisch defensief ter zee: de Duitse vloot kon daardoor zwakker zijn dan de Britse.

Maar de essentiële fout was, betoogde Rosinski, dat het niet om een Duits strategisch defensief ging. Door zijn geografische ligging, vóór het Europese vasteland, domineerde Groot-Brittannië de eigen Atlantische routes en sneed de Duitse af. Uitschakeling van de Duitse vloot was daarvoor niet nodig. Neen, àls de Duitse vloot de Britten tot neutraliteit wilde dwingen, had die zelf in het strategisch offensief moeten gaan. Om dit redelijkerwijs te winnen had die niet zwakker, maar veel sterker moeten zijn dan de Britse slagvloot die nu op zijn beurt op een strategisch defensief kon vertrouwen.

Rosinski wees erop dat de Duitse marine deze voor de hand liggende conclusie – de doodsteek voor Von Tirpitz' risicostrategie – niet wilde trekken. Dit betekende weer dat men zich niet realiseerde dat Von Tirpitz het begrip *seapower* had misbruikt. En dat, betoogde Rosinski, was de reden dat ook de latere Duitse vlootpolitiek op verwarde uitgangspunten berustte.

9.10 Kriegsmarine vanaf 1935 (1): Rosinski en de 'anarchistische' kruiserstrategie

De aanpak van de *Reichsmarine* – in 1935 omgedoopt in *Kriegsmarine* – stond lijnrecht tegenover die van het leger, waar opperbevelhebber generaal Hans von Seeckt had geëist dat de oorlog objectief werd bestudeerd, hoe onwelgevallig de uitkomst ook mocht uitpakken.[107] De officiële lijn van de marine werd uiteindelijk dat de risicostrategie juist was geweest, maar was gesaboteerd door de civiele autoriteiten die geen beslissingsslag tegen de Britten aandurfden.[108]

In samenhang hiermee zag Rosinski vanaf 1935-1936 een nieuwe Duitse marinestrategie ontstaan. Deze was nog steeds ontworpen tegen

Frankrijk, maar hief de eerdere Duitse achterstandspositie op. Dit was een gevolg van het Brits-Duitse vlootverdrag van 1935, waarbij Duitsland een vloot mocht bezitten die gelijkwaardig was aan de Franse. De Duitse vloot mocht weer slagschepen en onderzeeboten bouwen.

In geval van oorlog betekende de relatieve zwakte van de Fransen en Duitsers dat hun eigen zeehandel slechts beperkt kon worden beschermd. Dat was geen ramp. De aanname was nog steeds dat de drie grote zeemogendheden – De verenigde Staten, Engeland en Japan – neutraal bleven en daardoor belang hadden bij onbelemmerde neutrale zeehandel in het algemeen. Rosinski haalde Castex aan, volgens wie de belangrijke Duitse handelsroutes inderdaad niet konden worden afgesneden.[109]

Het belang dat de drie grote zeemachten bij neutraliteit hadden, sloot elke krachtige – dat wil zeggen onbeperkte – duikbootoorlog uit. Iets wat Rosinski blijkbaar van zo vanzelfsprekend achtte dat hij deze niet eens noemde en zich direct op kruisers richtte. Want tegelijk maakte de relatieve zwakte ter zee van beide tegenstanders een hevige kruiseroorlog tegen elkaar aantrekkelijk, om te beginnen op afgelegen routes. Ook Duitslands andere potentiële tegenstander, niet Engeland, maar de destijds ter zee weinig sterke Sovjet-Unie, kon hiermee worden aangepakt.

Maar met hun nieuwe marinestrategie gingen de Duitsers veel verder. Deze werd door kapitein-ter-zee Von Waldeyer-Harz als volgt verwoord:

> De toekomstige marinestrateeg zal zijn operatieplannen niet langer laten afhangen van puur militaire overwegingen; hij zal daarentegen zichzelf en zijn strijdkrachten in de eerste plaats in dienst stellen van economische oorlogsvoering. [...] De huidige 'Oceanische School' verschilt totaal van die uit de zeiltijd. Laatstgenoemde had het zoeken en vernietigen van de vijandelijke strijdmacht als einddoel, waarbij het aanvallen van de vijandelijke en het beschermen van de eigen zeehandel onder het motto ondergeschikte operaties viel. [...] Het aanvallen van de vijandelijke handel en de bescherming van de eigen handel, dat zijn de beslissende taken waaraan al het andere ondergeschikt zal gaan worden. Het resultaat zal onvermijdelijk een wijde verspreiding van marinestrijdkrachten zijn .[110]

De strijd om de heerschappij ter zee op zichzelf was volgens Von Waldeyer-Harz een achterhaalde tussenstap. In 1938 verscheen het boekje *Neuzeitliche Seekriegführung* van Ernst Wilhelm Kruse dat dit nog eens accentueerde. In de moderne zeeoorlog ging het volgens Kruse om de eigen strijd tegen de vijandelijke verbindingen en de vijandelijke strijd

tegen de eigen verbindingen. Gevechten beperkten zich tot de kruiseroorlog. Grote zeeslagen om de heerschappij ter zee zouden niet meer plaats vinden! Zeestrijdkrachten zouden wijd verspreid over vele zeeën opereren.[111]

Uiteindelijk werden strategisch defensief en strategisch offensief zelfs doelbewust verwisseld. Zoals Rosinski schreef:

> Oneindig meer interessant, evenwel, is het andere geval van een conflict tussen een 'semi-oceanische' zeemacht en een superieure. Want hier brengt Kruse – waarbij hij discreet de vraag achterwege laat hoe de zwakkere de defensieve kant van zijn taken in zulke omstandigheden nog mag hopen te vervullen – plotseling de ontstellende suggestie naar voren dat de zwakkere partij zich moet concentreren op de aanval, en wanneer hij dat doet, in feite duidelijk de overhand krijgt op de sterkere.[112]

Na dit met een citaat uit Kruse te hebben verduidelijkt, oordeelde Rosinski:

> Deze verbijsterende uitdaging van alle fundamentele doctrines over heerschappij ter zee kan niet direct worden weggewuifd, hoe gek het ook mag klinken, want er zit methode in deze idiotie. Het beeld dat hij schetst van de onzekerheden en gevaren die de verdediging van de sterkere teisteren, is een terecht beeld van hoe handelsverdediging er uit zou zien, wanneer er geen 'heerschappij ter zee' bestond; de fout ontstaat pas door zijn uitgangspunt dat zulke 'anarchie' in de zeeoorlog onvermijdelijk is, en door het totale onvermogen om in te zien dat precies om de door hem geschetste situatie te ondervangen seapower zich in de loop der eeuwen heeft ontwikkeld tot een systeem van defensie ter zee dankzij 'heerschappij' [...].[113]

Hoewel Rosinski het bovenstaande over 'deze idiotie' verduidelijkte met een lange passage uit Kruse's boekje, vermeldde hij niet waar die staat. Dat is op pagina 15, toont zo'n boekje, afkomstig uit een Leids antiquariaat, wat een vroegere Nederlandse lezer plausibel maakt. Deze lezer heeft met rood potlood een deel van die lange passage onderstreept. Zonder twijfel instemmend, want ook andere zinnen heeft hij voorzien van één of zelfs meerdere parallelle rode strepen in de marge.[114] Zij doen denken aan de dogma's in het *Marineblad* van 1938-1940: meesterschap ter zee, het verdedigen van kusten is legerstrategie, zeeverbindingen *über alles*, admiraal Nelson die meer fregatten (kruisers) wilde, enz.

Hoewel Rosinski het niet noemde, ligt het voor de hand dat het negeren van de heerschappij ter zee het gevolg was van de onderzeeboot, die zich er bij zijn strijd tegen de verbindingen gedeeltelijk aan kon onttrekken. Blijkbaar hoopte de kruiserlobby dit voordeel van de onderzeeboot te claimen. Het waren de jaren dat de Duitsers vanwege hun vlootverdrag met Engeland weer onderzeeboten mochten bouwen, waardoor hun kruiserbouw geduchte concurrentie kreeg.

Het voornaamste kenmerk van de 'nieuwe strategie' was dat de strijd om de zeeverbindingen werd verward met de strijd om de heerschappij ter zee. Dit laatste werd zo een leeg begrip.

De oorzaak was volgens Rosinski de foutieve interpretatie van Mahans begrip *seapower* door Von Tirpitz waardoor beide zaken aan elkaar werden gelijkgesteld: een sterke Duitse slagvloot betekende automatisch heerschappij over de verbindingen. Aangezien dit had gefaald, bestond de 'remedie' eruit dat men deze toverformule omdraaide.[115]

Het begrip navalisme gebruikte hij niet, aangezien dit zelden werd gebruikt. Voor deze nieuwe vorm lijkt 'anarchistisch navalisme' passend. Het doet denken aan de meest extreme kruiseroorlogvariant van de *Jeune École*. Rosinski schreef terecht dat men Mahan niet had begrepen; hij had zich ook op Corbett en Castex kunnen beroepen die op het grote onderscheid wezen. Natuurlijk werd ook het onderscheid tussen militaire en civiele zeeverbindingen hierdoor vertroebeld. Bijtend schreef Rosinski dat deze nieuwe strategie:

> niets meer of minder was dan de bewuste verwerping van de traditie van vier eeuwen van maritieme oorlogsvoering in rationele vorm geformuleerd door mensen als Mahan en Corbett.[116]

Hij benadrukte in lijn met Corbett hoe belangrijk het behoud van de heerschappij ter zee was, speciaal bij de verdediging van de eigen zeeverbindingen en tegen invasies (2.24). Deze heerschappij was daardoor veel meer dan een offensief tegen vijandelijke oorlogsschepen:

> Deze kardinale functie van 'de heerschappij ter zee' als maritieme *defensie* werd compleet over het hoofd gezien door de nieuwe Duitse school van marinestrategie die, aangezien zij het streven naar de 'heerschappij' ten onterechte gelijkstelde aan een *militair* offensief tegen de strijdkrachten van de vijand, geloofde dat de zeeoorlog in de toekomst geheel zonder zo'n 'militaire strategie' kon worden gevoerd, als een 'wederzijdse handelsoorlog' die werd gekenmerkt door het aanvallen en verdedigen van konvooien.[117]

9.11 Overeenkomsten van de Duitse met de Nederlandse kruiserstrategie

Het negeren van de strijd om de heerschappij ter zee tijdens een strijd om de verbindingen en daarbinnen tevens van het onderscheid tussen handels- en militaire verbindingen typeert ook het denken achter de 'nieuwe kruiserstrategie' in Nederland die rond 1937 een grote vlucht nam en voorspiegelde dat kruisers ver van Indië tegen Japan konden opereren. Voor de latere slagkruiserstrategie gold dit alles des te meer.

De bijdrage van De Ronde aan de kruiserstrategie – die kruisers propageerde als instrumenten om de heerschappij ter zee te behalen – is al besproken (in 8.11). Deze strategie werd in 1938, met ondersteuning van Onze Vloot, voor een breed publiek tamelijk helder geformuleerd door P. de Jong en M.A. Cageling in hun fraai geïllustreerde boekje *Onze Strijdmacht ter Zee*.

Het moet wel gaan om P.J.S. de Jong – de latere minister-president – die echter ontkent het boekje te hebben geschreven.[118] Hij had destijds interesse in artillerie en diende op torpedobootjagers en vooral onderzeeboten (7.7). Hij oppert de mogelijkheid dat hij door Cageling over de technische onderwerpen – die een fors deel van de tekst beslaan – is geïnterviewd en uit dank op het titelblad prijkt. Hij kende Cageling wel, die was een journalist.

Maar wat *Onze Strijdmacht ter Zee* zo interessant maakt, het nieuwste Nederlandse maritiem-strategisch denken, daarvan ontbreekt de bron. Of misschien toch niet. Aangezien vrijwel niemand in dit denken goed was ingevoerd, gooit degene die het boekje inleidt hoge ogen: Furstner. *Onze Strijdmacht ter Zee* ademt geheel zijn geest en niet alleen zijn inleiding over de noodzaak van vlootbouw: 'maar nu moet het publiek ook weten, waaraan het beschikbare geld wordt besteed.'[119]

Cageling, of liever de School van Furstner, wijst op de toenemende economische, handels- en militaire expansie rond de Grote Oceaan. Dan wordt de, als nuchtere realiteit opgediende, imperiale gedachte uitgeschonken:

> Doch wie met een nuchter oog de werkelijkheid beziet, constateert iets anders, namelijk dat de Nederlandsche staat evenzoveele onderdanen telt als het Duitsche Rijk na den „Anschlusz" [inlijving van Oostenrijk in maart 1938] en zelfs iets meer dan het nieuwe Italiaansche imperium, te weten bijna 75 miljoen.[120]

Hierna volgen het economische belang van Nederland en zijn koloniën, het netwerk van hun handelsverbindingen en de noodzaak van onder-

linge zeeverbindingen. Kortom, de elementen die Mahan in *seapower* onder vredesstrategie rangschikt.

Daarna komt de oorlogsstrategie aan bod. Hierin worden de Nederlandse militaire prioriteiten als volgt gerangschikt: (1) beveiliging van de verbindingswegen, (2) beveiliging van de afzonderlijke gebiedsdelen en (3) verdediging van kusten en vlootbases. De verbindingen staan bovenaan en krijgen bijna alle aandacht:

> in den zeeoorlog is niet zoo zeer het doel de 'bezetting' van zeegebieden, zoals in de landoorlog landgebieden, maar veeleer het afsnijden van de zeeverbindingswegen tussen de landgebieden [...]. Langdurige verbreking van dit verband heeft doorgaans de economische en veelal ook de staatkundige ineenstorting van een staat ten gevolge.[121]

Na dit onversneden navalisme wordt de kruiseroorlog gepropageerd:

> de slagvloot, waarvan de slagschepen de kern uitmaken, is in de eerste plaats berekend op het stellen van kracht tegenover kracht, terwijl het lichtere materieel in de eerste plaats de lijn van de minste weerstand zoekt. Hieruit volgt dat de licht-materieel-vloot in hoofdzaak een bewegingsoorlog zal voeren [....]. Het meest geschikte materieel voor de operaties van het lichtere materieel zijn de groote, open zeegebieden (oceanen bijv.), waar de tegenstander voor de bescherming van zijn lange verbindingswegen uiteraard weinig of geen zwaarder materieel kan uitzonderen, daar hij dit in de eerste plaats noodig heeft voor de operaties in de nauwere zeegebieden.[122]

Hierna komt de inwisselbaarheid van heerschappij ter zee en zeeverbindingen:

> Het effect blijft echter strategisch hetzelfde. Of men nu met het zwaardere materieel opereert in de nauwere zeegebieden of met het lichtere materieel in de oceanische zeegebieden, in beide gevallen kan het tot gevolg hebben: de afsnijding van de verbindingswegen van den tegenstander, welke voor hem een levensbelang vertegenwoordigen. In het groote verband van een wereldconflict gedacht kan zelfs een door den vijand met zwaarder materieel toegebrachte stoot door een tegenstoot met lichter materieel gelijkwaardig worden beantwoord, mits dit op de juiste plaats en op het juiste ogenblik geschiedt met voldoende eenheden. Op deze wijze kan in bepaalde gevallen niet alleen een slag in het eene deel der wereld in een ander deel der wereld gepa-

> reerd worden, maar ook een aanvaller noodzaken om zwaardere eenheden aan zijn aanvalsformaties te onttrekken, ten einde zijn vitale verbindingswegen te beschermen.[123]

Dit is, gedeeltelijk, een omkering van Castex, die schreef:

> Tegenslagen die men op de ene plaats oploopt zullen vaak de successen elders tenietdoen. In het geval dat men algeheel in de minderheid is, zal het effect van de verspreiding van middelen waarschijnlijk leiden tot een algehele nederlaag.[124]

Dat laatste kon de Koninklijke Marine in haar zak steken, maar ze deed dat niet. Het zal verder duidelijk zijn dat de kern van Cagelings betoog niet zozeer een handelsoorlog is, maar de strijd van marineschepen tegen elkaar, namelijk het effect wat de inzet van kruisers heeft op vijandelijke oorlogsschepen. Het woord is weer aan hem:

> Hoe grooter het aantal stooten is, dat men op de verbindingswegen van den tegenstander kan toebrengen, dus hoe meer materieel men kan inzetten, des te meer zwaarder materieel zal de tegenstander aan zijn aanval moeten ontrekken. En met het oog op het betrekkelijk geringe aantal van slagschepen en zware kruisers, waarover de verschillende mogendheden beschikken, is er spoedig een grens aan de aanvalskracht gekomen en zal de adspirant-aanvaller liever van zijn voornemen afzien, indien hij weet, dat zijn tegenstander voldoende lichter materieel bezit.'[125]

Maar steun van een welgezinde slagvloot was nodig als Nederland in oorlog geraakte:

> Een en ander in de veronderstelling natuurlijk, dat de directe aanloopwegen van de eigen gebiedsdeelen door een slagvloot worden gedekt. [...] hierbij zijn practisch slechts twee gevallen onder de oogen te zien: n.l. in het eene geval blijft Nederland neutraal, en dan behoeft het voor de convoyeering van zijn koopvaardijvloot en voor neutraliteitshandhaving geen zware schepen, en in het andere geval wordt Nederland in een conflict betrokken, maar dan zal het zich steeds aan de zijde van een of meer mogendheden moeten scharen, die wel over een slagvloot beschikken [...].[126]

Het gaat hier niet zozeer om een Frans-Duitse kruiseroorlog, het gaat hier primair om de Koninklijke Marine. Rosinski had ook hieruit zijn argumenten kunnen putten in plaats vanuit Duitse bronnen. Er is wei-

nig aan te wijzen in dit betoog waarop zijn kritiek niet van toepassing is (9.10).

Cageling doet soms sterk aan Castex denken. Het lijkt er op dat hij niet veel verder is doorgedrongen dan de eerste bladzijden van het hoofdstuk waarin Castex de strategische manoeuvre in algemene zin beschrijft. Maar ook definieert:

> Daar waar een succesvolle actie de vijand direct in een kritieke situatie zou plaatsen, kan men de balans doen doorslaan. Men moet zijn kracht concentreren op dit punt dat de sleutel is tot alle andere. Dit punt is het hoofdobject. Om het hoofdobject te vinden is niet altijd gemakkelijk. [...] Fundamenteel hangt de beslissing af van de individuele omstandigheden van de situatie. Er is geen algemene regel.[127]

De essentie van Castex denken is namelijk dat men de strijd maximaal structureert conform dit object, en niet vertrouwt op anarchie ter zee. En zeker niet op vage algemeenheden.

Zowel de Duitse kruiserstrategie als de, ook door De Ronde verwoordde, Haagse tegen Japan komen vanaf 1936 sterk naar voren. De overeenkomsten zijn opmerkelijk:

- Een militaire strategie – die de taken van leger en vloot definieert en integreert – is verleden tijd. Het uitwerken van een daaruit voortvloeiende maritieme strategie ook.
- De heerschappij ter zee en de heerschappij over de zeeverbindingen worden volstrekt onvoldoende van elkaar onderscheiden.
- De heerschappij ter zee wordt als locaal voorgesteld. (Al bewijst men lippendienst aan Mahans uitspraak dat de zee een en ondeelbaar is.)
- Het belang van een slagvloot wordt gereduceerd tot een bijdrage aan de verbindingen.
- Men hoeft niet meer te streven naar beslissende zeeslagen.
- De strijd om de verbindingen van de tegenstander staat centraal.
- Deze strijd is mondiaal.
- Het eigen strategisch offensief kan daarom het strategisch defensief vervangen.
- Kruisers zijn het belangrijkste middel hiertoe, met steun van onderzeeboten.
- Het onderscheid tussen handelsverbindingen en militaire verbindingen wordt genegeerd.

Daarnaast is Cageling extreem navalistisch. De heerschappij ter zee – maar nu in het jasje van zeeverbindingen – is essentieel voor het voortbestaan van staten. De dreiging van lichter materieel kan vijandelijke slagschepen dwingen tot defensieve spreiding over de verbindingen. Een veel sterkere vijandelijke slagvloot kan zo worden verlamd. De machtige tegenstander kan daardoor afzien van agressie. Anders gezegd, een risicostrategie is zelfs mogelijk met een vloot die over lichte schepen beschikt. Op voorwaarde, zo beweert hij, dat de slagvloot van een bondgenoot de verbindingen bij de Nederlandse gebieden dekt.

Dit ging verder dan de jonge Nederlandse officieren als Helfrich die begin jaren 1920 door het gedachtegoed van Von Tirpitz waren beïnvloed en 'slechts' dachten in termen van een machtsbalans (5.8). Ja, de ooit gezaaide sporen van de oude risicostrategieën ontkiemden in het verschijningsjaar van het boekje, 1938, tot een nieuwe.

9.12 Verdere overeenkomsten: harmonische vloot, snelheid en verrassing

Ook op operationeel niveau zijn er opmerkelijke overeenkomsten met de Duitse kruiserstrategie. Nu zij geen *dreadnoughts* meer bezat, kon de Duitse marine de aloude tactiek van de slaglinie gemakkelijk van zich afschudden. Voor twee of drie pantserschepen was die niet de beste optie. Al eind jaren 1920 begon de Duitse marine te experimenteren met *Kampfgruppen*. Geen starre linies meer, maar kleine beweeglijke taakgroepen waarvan de verschillende scheepstypen elkaar aanvulden. Met één of meerdere pantserschepen als kern hoopte men zo zelfs sterkere Franse eskaders te overwinnen.[128]

Deze taakgroepen werden gestimuleerd door Admiraal Erich Raeder, sinds 1928 *Chef der Marineleitung* van de *Reichsmarine*. Tot 1943 bleef hij aan het hoofd van de marine, die in door Hitler 1935 veelzeggend werd omgedoopt in *Kriegsmarine*. Het jaar daana werd hij *Generaladmiral* en weer drie jaar later, net als ooit Von Tirpitz, *Grossadmiral*. Raeder beschouwde de *Kampfgruppen* als kleine beweeglijke *fleet-in-beings*. Ze moesten locale controle ter zee uitoefenen, met name in de Oostzee en nabij de Noorse kust. Zij moesten ook ontregelende acties op de Noordzee uitvoeren. In 1938 werden deze taakgroepen uitvoerig getest in een strategische oefening.[129] Gezien de goede contacten met Nederland is het niet uitgesloten dat deze aanpak het denken van Furstner versterkte.

Als snel verplaatsende *fleets-in-being* konden Raeders harmonische eskaders vele vijandelijke eenheden afleiden en binden, opdat ze niet konden worden ingezet tegen de Duitse schepen die de handelsoorlog tegen de Fransen of Engelsen voerden. Hier was weinig mis mee, zolang

men er maar niet te veel van verwachtte: een beperkte operationele strategie tegen de vijandelijke verbindingen.

9.13 Kriegsmarine vanaf 1935 (2): Raeder, schatplichtig aan Daveluy en Von Tirpitz

Het opdoemen vanaf 1938 van een nieuw land waarmee Duitsland in oorlog kon geraken, Groot-Brittannië, dat de heerschappij ter zee kon afdwingen, betekende het failliet van de Duitse kruiserstrategie, maar niet van door Rosinski besproken verwarring.

Wel nam men meer afstand van de kruiseranarchie op zee. Hoe kon een zwakkere vloot zijn defensieve taken vervullen en tegelijk de Britse verbindingen krachtig aanvallen? In de genoemde ontwikkeling van de kruiserstrategie tegen Frankrijk speelde Erich Raeder een hoofdrol. Maar zijn strategische opvattingen zijn uitsluitend afdoende te verklaren als wordt uitgegaan van een confrontatie met Engeland.

Zoals zoveel marineofficieren van zijn generatie bleef hij altijd heilig overtuigd van het navalisme van Von Tirpitz en daarmee van de noodzaak van *seapower*, slagschepen en koloniën. In de jaren voor De Grote Oorlog had hij zich actief ingezet om dit navalisme te verspreiden. Groot-Brittannië en later mogelijk de Verenigde Staten bleven voor hem de ware rivalen. Zij belemmerden de Duitse *Weltgeltung*: nooit mocht Duitsland opnieuw van de oceanen worden afgesneden zoals in die oorlog.[130] Hij was het later volstrekt oneens met Hitlers aanval op de Sovjet-Unie in 1941. Waarom het bondgenootschap met dit land verbroken? Dit was niet de ware vijand: Hitler begreep *seapower* niet.[131]

Raeder wilde van meet af aan de vloot van Von Tirpitz opnieuw opbouwen. Maar met een operationele strategie die wel voldeed. Raeder bouwde voort op pogingen tot operationele vernieuwing in de Eerste Wereldoorlog. Om het tegen de sterkere Britten er zo goed mogelijk af te brengen, wenste de commandant van de slagvloot, admiraal Scheer, gecoördineerde acties van oppervlakteschepen, zeppelins, mijnen en onderzeeboten.

Raeder was destijds betrokken bij het vermetele plan van de commandant van de slagkruisers, admiraal Von Hipper, om met deze schepen Britse strijdkrachten weg te lokken via aanvallen op de Atlantische handel. Duitse onderzeeboten en andere schepen werden dan minder belemmerd door de Britse blokkade. Zo kon men de onderzeebootoorlog winnen. Von Tirpitz, die zijn 'risicovloot' voor een beslissingsslag niet wilde verzwakken, zei nee.[132]

Erich Raeder was een man van groot intellect en zijn eredoctoraat had evengoed een werkelijk doctoraat kunnen zijn. In zijn jonge jaren had hij Franse zeehistorici bestudeerd, met name Darrieus en Daveluy, en net als Castex werd hij sterk door beiden beïnvloed. Rond 1904 had Raeder een boek van Daveluy over zeestrategie in het Duits vertaald en correspondeerde nog jaren daarna met hem. Hij vond voorbeelden van iets wat de Britse geschiedschrijving doorgaans negeerde. De Britten leden enorme economische schade wanneer de Fransen efficiënt tegen de verbindingen opereerden.[133] De Britse heerschappij ter zee verlamde weliswaar de Franse vloot, maar de kapers onvoldoende.

Voor beide Fransen, tijdgenoten en aanhangers van Mahan, bleven daarnaast beslissingsslagen met slagschepen centraal staan. De zwakkere kon in zo'n slag alleen succes hebben als de hoofdvloot van de sterkere verspreid raakte. Krachtige middelen daartoe waren: (1) vergroting van het operatiegebied en (2) concentraties van eigen kruisers, waardoor de vijand zware schepen moest detacheren om zijn verbindingen te beschermen. Hierdoor kon een gunstige gelegenheid ontstaan voor de beslissingsslag tegen de verzwakte hoofdvloot.[134]

Daveluy combineerde aldus de handelsoorlog met het betwisten van de heerschappij ter zee. Anders gezegd, Mahan met de kruiseroorlog van de *Jeune École*. Zijn invloed was blijvend. Kort na de Eerste Wereldoorlog las Raeder de kritische 'officiële' geschiedschrijving van Corbett over de Britse Marine in deze oorlog. Ook verdiepte hij zich in diens *Some principles of Maritime Strategy* (2.23). Hij was nu meer dan ooit overtuigd van het belang van de verbindingen in de zeestrijd.[135]

Raeder was in hoge mate verantwoordelijk voor de Duitse kruiserstrategie zoals die eerder is geformuleerd. Al in 1922-1923 verscheen zijn tweedelige *Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern*.

Hij schrijft hierin dat een kruiseroorlog onvoldoende is en een slagvloot essentieel blijft. Hij beroept zich op admiraal De Ruyter die het lukte de handelsoorlog ondergeschikt te maken aan de algehele zeestrijd en die uiteindelijk het belang van de strijd om de heerschappij ter zee inzag. Hij verwijt de Fransen dat ze zich te lang aan de vergissing van een handelsoorlog vastklampten.[136] Maar Raeder geeft zich er, net als Darrieus en Daveluy, te weinig rekenschap van dat Groot-Brittannië weliswaar in de tijd van de zeilschepen niet door een handelsoorlog kon worden verslagen, maar dat dit land door de industriële revolutie veel afhankelijker van de zee was geworden (2.1-2.6). Hij heeft er geen oog voor dat de handelsoorlog door onderzeeboten het land bijna op de knieën wist te brengen (6.3).

Wat Raeder voorstelt in zijn *Kreuzerkrieg* is dat de toenmalige kruiseroorlog waardevoller, dat wil zeggen beslissender, zou zijn geweest:

> wanneer een geïntegreerde, strakke leiding zowel slagvloot als kruisereskader – in heldere erkenning van de wisselwerking tussen hun operaties – volgens een geïntegreerd plan aangestuurd had.[137]

Hij benadrukte dit letterlijk door de drukker naast bijna elke letter spaties te laten zetten. Het volgende vormt de crux van zijn opvattingen (zoals verwoord door Rahn):

> Alle maritieme theaters vormen een homogeen geheel, waaruit volgt dat elke operatie moet worden bekeken vanuit het beïnvloeden van andere zeegebieden. Zodoende waren de kruiseroorlog overzee en de operaties van de slagvloot in de thuiswateren integrale delen van één maritieme strategie die, door het afleidende effect uit te buiten, probeerde de maritieme kracht van de vijand te verzwakken en zijn handel te verbreken.[138]

Korter kan ook Furstners denken, of dat van Cageling, over het slagkruiserplan niet worden verwoord. Raeders visie kwam voort uit het idee dat mondiale zeeverbindingen niet alleen de sterkte van het Britse Rijk konden zijn, maar ook de zwakte.

Deze latere admiraal meende de mondiale samenhang te kunnen aantonen via de zeeslag bij de Falklandeilanden in 1914, waar twee Britse slagkruisers twee Duitse pantserkruisers tot zinken brachten. Die Britse slagkruisers waren aan de sterkte op de Noordzee onttrokken. De Duitsers bezaten hier nu evenveel slagkruisers, die een uitval deden. Maar de slagschepen volgden niet doortastend. Als dat wel was gebeurd, concludeerde Raeder, had men een belangrijk segment van de Britse vloot kunnen uitschakelen.[139] Vervolgens maakte de Duitse slagvloot een goede kans de hoofdmacht van de Britse te verslaan.

Wat hier tegenin kan worden gebracht, is dat het toeval een grote rol speelde. Deze Britse detachering werd niet afgedwongen. Het was niet *noodzakelijk* om de slagkruisers te sturen. Minister van Marine Winston Churchill nam dit risico om een pijnlijke gebeurtenis zo snel mogelijk uit te wissen. Tijdens een eerdere zeeslag hadden twee Duitse pantserkruisers – waarvan de namen *Scharnhorst* en *Gneisenau* door beide latere Duitse 'slagkruisers' werden geëerd – twee Britse pantserkruisers tot zinken gebracht. De Britten hadden ook hun verlies kunnen nemen en hun verbindingen nog enige tijd kunnen laten teisteren. Verder bezaten zij zeer sterke pantserkruisers, zoals de *Minotaur*, die, in samenwerking met de eveneens gedetacheerde *pre-dreadnought*, de klus waarschijnlijk hadden kunnen klaren.

Raeder heeft ongetwijfeld gelijk – en Castex bevestigt dit – dat de Duitsers deze tijdelijke verzwakking in de Noordzee hadden moeten uitbuiten om de Britten daar enige klappen toe te brengen. Desondanks blijft onduidelijk hoe een *aanvallende* Duitse slagvloot eind 1914 opeens de Britse kon verslaan. De geïntegreerde strategie die Raeder wenste kon niet eventjes binnen een paar herfstdagen van dat jaar worden geïmproviseerd. Men kan zich niet aan de indruk onttrekken dat hier sprake was van wensdenken dat slechts kon bestaan zolang het niet via een serie realistische strategische oefeningen (*Kriegsspiele*) was getest.

Mondiale samenhangen in de zeestrijd komen natuurlijk voor. Een schip of een vloot kan nu eenmaal niet op twee plaatsen tegelijk zijn. In 1942 en 1943 bezat de Amerikaanse marine bijvoorbeeld veel te weinig tankers en het stationeren van een aantal in het Atlantisch gebied kortwiekte de operaties in de *Pacific* aanzienlijk. Toen de Amerikanen eind 1944 hun tankertekort in de Pacific hadden weggewerkt was deze samenhang met de Atlantische Oceaan verleden tijd, zoals vele Japanners aan den lijve ondervonden.

Over het algemeen wordt Raeders mondiale samenhang als een voorloper gezien van de ideeën van Castex hierover.[140] Recentelijk is deze in verband gebracht met passages van Castex als deze:

> Operaties in secundaire krijgsgebieden kunnen boven verwachting verlopen en een succes opleveren dat grote gevolgen heeft voor het belangrijkste krijgstheater, waar alles twijfelachtig verloopt, hoewel de geplande strategische manoeuvre exact het tegenovergestelde resultaat voorzag.[141]

Maar bij deze passage wordt iets over het hoofd gezien. De essentie van Castex is namelijk het structureren van de zeestrijd door middel van een strategische manoeuvre om de rollen van toeval, anarchie en onmacht zo klein mogelijk te maken.

Eén manier, die Castex beschrijft, is het beslissende krijgstheater gunstig beïnvloeden door acties in minder belangrijke. Maar alleen als men door deze eigen verspreiding *een nog grotere* kan bereiken bij de vijand. Men moet deze grotere verspreiding min of meer kunnen afdwingen, anders is men in het beslissende theater extra zwak! Castex zou huiveren bij de gedachte dat alle theaters min of meer beslissend zijn.

Daarnaast laat Castex zien dat acties verder weg soms *onvoorziene* gevolgen hebben: het toeval laat zich niet volledig temmen. Soms *kan* een elders (door de zwakkere) behaald succes beslissend zijn voor het totale verloop van de strijd. Daarom moet men bedacht zijn op de samenhang tussen verschillende krijgstheaters. Daarop slaat zijn passage. Wat Cas-

tex absoluut niet bedoelde is dat men zich voor succes in het *beslissende* theater kan verlaten op gelukkig toeval, waar dan ook.

Castex werd, zoals gezegd, in Duitsland geïntroduceerd via artikelen in het gezaghebbende tijdschrift *Marine Rundschau*, maar zijn invloed was beperkt: Raeder was eerder. Het door Rosinski geschreven overzicht van Castex werd in 1937, toen hij al in Engeland verbleef, in kleine oplage in Duitsland uitgebracht en voorzien van het opschrift 'Alleen voor officieel gebruik'.[142] In die tijd wenste Raeder zijn mondiale visie allang niet meer ter discussie te stellen, wat zijn vriendschap enigszins vertroebelde met de meer op het Atlantisch gebied georiënteerde Wegener.

In de beste traditie van Von Tirpitz trachtte hij kritiek op de risicostrategie monddood te maken. Deze kwestie was niet alleen maar geschiedenis, meende hij, want Duitsland zou spoedig een soortgelijke uitdaging onder ogen moeten zien. Critici 'konden gemakkelijk zo'n toekomst voor de voeten lopen.'[143]

9.14 Kriegsmarine vanaf 1935 (3): Raeders risicostrategie met slagschepen en slagkruisers

Hoewel in zijn brein altijd oorlog woedde, sloot Hitler strijd met Groot-Brittannië goeddeels uit, zeker toen in 1935 een wederzijds vlootverdrag werd getekend. Midden 1938 riep zijn expansiezucht te land evenwel zoveel Britse weerstand op dat hij zijn marine opdracht gaf een groot vlootplan te ontwerpen, het *Z-Plan*. Hoewel het simpelweg alfabetisch volgde op een *Y*-plan, sprak men spoedig van *Ziel-Plan* (Doelstellingsplan), wat deed herinneren aan de 43 jaar eerder ingestelde *Z[iel] Commission* die de weg vrijmaakte voor Von Tirpitz.[144]

Waar kwam Hitlers navalisme vandaan? Sinds zijn aantreden werd hij bewerkt door Raeder en anderen. Sinds enkele jaren werd hij hevig gegrepen door een uit 1926 daterend memorandum van de inmiddels tot *Vizeadmiral* gepromoveerde Wegener, die opnieuw betoogde dat Von Tirpitz de kracht van de Britse geografische positie had onderschat. Maar net als Raeder bleef hij trouw aan de risicopolitiek en bleef de Britse (over)macht ter zee het ware gevaar. Dit geschrift werd spoedig betiteld als 'Hitlers marinebijbel'.[145]

Raeder droeg *Fregattenkapitän* Helmuth Heye op een nieuwe strategie te ontwerpen. De *Kriegsmarine* was misschien één pot nat, maar er pruttelden stromingen in die meer naar kruisers of meer naar slagschepen neigden. Heye's inzicht in het falen van de Duitse slagvloot benaderde dat van Rosinski: om de voordelige ligging van Groot-Brittannië te compenseren, was een sterkere slagvloot nodig dan de Britse. Zoiets was en

bleef onhaalbaar.[146] Evenmin als vroeger kon Duitsland de Britten de heerschappij ter zee ontnemen. Ook niet indien het Noorwegen bezette.

Heye bleef bij de eerdere opvatting dat àls de strijd tegen Engeland al zou kunnen worden beslist, dat alleen via de zeeverbindingen kon.[147] Hij concludeerde dat alleen een kruiseroorlog zin had. Onderzeeboten zag hij voornamelijk als stationaire wapens. Derhalve moesten vele moderne pantserkruisers – waarvan de grootte beperkt bleef tot 19.000 ton bij 34 knopen snelheid wat voldoende moest zijn om vijandelijke kruisers te verslaan[148] – en andere kruisers wereldwijd de Britse handelsverbindingen bestoken. Om dit goed te kunnen doen had Duitsland mondiale steunpunten nodig. Het land moest er naar streven zijn in 1914-1918 verloren gegane koloniën terug te krijgen.

Ondanks deze imperiale inslag en ondanks dat Heye ook slagschepen had moeten opnemen in zijn strategie, lag het zwaartepunt bij een voortzetting van de kruiseroorlog. Dit was onvoldoende voor de meer traditionele en door Hitler zelf gesteunde stroming: de Britse heerschappij ter zee aantasten. Een wereldwijde oorlog tegen de Britse zeeverbindingen, ja, maar een waarin slagschepen de strijd met de Britse moesten aangaan.

Uiteindelijk wilde Raeder met een nieuwe Duitse slagvloot het plan van Von Tirpitz alsnog gaan verwezenlijken. Duitse *Weltgeltung* met een nieuw overzees koloniaal rijk en veilige Duitse Atlantische routes:[149] 'Diese Flotte muss eine ,,Risikoflotte" im Tirpizschen Sinne sein'.

Maar er werd betwijfeld of dit ideaal spoedig haalbaar was.[150] Raeder begon er ondertussen steeds meer rekening mee te houden dat de strijd wel eens vroeger kon uitbreken dan later en hij wilde de bouw van kruisers en onderzeeboten voorrang geven boven de tijd en materieel verslindende slagschepen. Voorlopig verwachtte hij meer van Heye's pantserkruiseroorlog, maar in november 1938 trok hier Hitler een streep doorheen. De *Führer* aller Duitsers verzekerde Raeder dat de oorlog niet eerder dan over een jaar of zes zou uitbreken en eiste in plaats van kruisers en 'zwak bewapende' slagschepen, zoals hij de *Bismarck* zag, veel grotere en sterkere schepen en wel op zo kort mogelijke termijn. Hij bond enigszins in toen Raeder, naar eigen zeggen, dreigde met ontslag, waardoor er meer ruimte ontstond voor het lichtere materieel.[151]

Wat betreft zware schepen steunde het uiteindelijke *Z-Plan* nu op twee poten, (1) slagschepenconcentratie en (2) pantserkruiserstrategie. Over de eerste poot kan men kort zijn. De twee juist voltooide 'slagkruisers' *Scharnhorst* en *Gneisenau* waren redelijk bepantserd. Door ze met het ooit geplande zwaardere geschut (van 38-cm) te verwapenen, had men 2 snelle slagschepen. Verder waren de vrijwel even snelle slagschepen *Bismarck* en *Tirpitz* in aanbouw. Dit viertal was oorspronkelijk tegen

Frankrijk ontworpen. Tegen de Britten was het te weinig: er zouden 6 aanzienlijk grotere slagschepen bijkomen die werden aangeduid als de *H*-klasse. Alles bij elkaar voldoende voor drie of vier geconcentreerde eskaders slagschepen, die alle 30 knopen haalden.

Figuur 9.2 *Grossadmiral Erich Raeder (1876-1960) in een pose die laat zien dat hij en zijn Kriegsmarine niet wilden onderdoen voor de maarschalken van Lufwaffe en Wehrmacht. Zijn strategische visie inspireerde zowel Furstner als Churchill. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie 079640)*

De tweede poot was de bijbehorende (pantser)kruiserstrategie. Raeder vroeg hierover advies en zijn vertrouweling admiraal Rolf Carls stelde vier grote *Kampfgruppe* voor, elk bestaande uit een slagkruiser, een vliegkampschip, kruisers, torpedobootjagers en onderzeeboten.[152] Klaarblijkelijk leefde ook bij de Duitse marinestaf het idee om onderzeeboten te koppelen aan oppervlakteschepen. Eerdere varianten van het plan gin-

gen uit van maximaal 12 nieuwe pantserschepen. Raeder ging er echter steeds meer voor voelen om in plaats van deze zwakke schepen enkele veel sterkere slagkruisers te bouwen, mede doordat dit kleinere aantal het dreigende tekort aan scheepswerven verminderde.

Raeders denken wortelde diep in het plan uit de Eerste Wereldoorlog om met slagkruisers de handelsoorlog te ondersteunen. Het snelheidsverschil tussen slagschepen en slagkruisers was toen groot. Ongeveer 22 knopen tegen 27 tot 28, dus zo'n 25 procent. Voldoende om een overmachtige slagvloot te ontlopen. Zoiets hoopte hij opnieuw tegen de Britse vloot te bereiken.

Raeder wilde 3 moderne slagkruisers extra, die diep op de oceaan tegen Britse konvooien konden optreden. Ze zouden Britse slagschepen door hun snelheid moeten ontlopen. Maar er waren twee verschillen met de Duitse slagkruisers uit de Eerste Wereldoorlog. Het snelheidsverschil met zeer snelle slagschepen was nu vrij klein: 30 tot 33 knopen tegen de 33 tot 34 van Raeders slagkruisers. In een ongunstig geval dus 0 procent verschil en in het beste 13 (tabel 11.1). Bovendien vereiste het weer in het Atlantisch gebied vaak vaartreducties, met als eerste slachtoffer extreme snelheid.

Het tweede verschil was veel ernstiger, alleen al vanwege het betrekkelijk geringe aantal slagschepen van het *Ziel-Plan*. Hoewel Duitsland in de Eerste Wereldoorlog veel slagschepen bezat, waren de toenmalige slagkruisers uitdrukkelijk ontworpen om het tegen slagschepen op te nemen. Maar konden Raeders als *O, P en Q* aangeduide slagkruisers dat? Sommige deskundigen spraken van 'Ohne Panzer Quatsch' (zonder-pantser-zotheid).[153] Het drietal leunde op het in de Slag bij Jutland zo fataal gebleken Engelse dictum van 'snelheid is pantser'.

Weliswaar kregen ze 38 cm geschut, maar vanwege hun uitzonderlijk zwakke bepantsering moesten ze voor elk Brits slagschip wijken (tabel 11.1). Hun pantser was precies sterk genoeg om een zware kruiser te weerstaan. Het was voor Raeder al voldoende dat een slagkruiser zo'n kruiser gemakkelijk aankon. In zijn optiek dwong dit *die Engländer* om hun slagvloot te verspreiden over vele handelskonvooien. Dat bracht het *risico* met zich mee dat Duitse slagschepen, die geconcentreerd optraden, na het escorte te hebben overweldigd konvooi na konvooi gingen afslachten. Een andere mogelijkheid was, dat een slagkruiser dit deed – geholpen door onderzeeboten – terwijl de Duitse slagschepen de Britse bonden. Raeder ging er van uit dat de handelsoorlog vooral neerkwam op de 6 zeer grote snelle slagschepen met groot vaarbereik.[154] In wezen waren het deze schepen die als slagkruisers fungeerden.

Bij zijn beschrijving van het plan verkondigt Bird, auteur van de in 2006 verschenen biografie over Raeder, dat Rosinski deze admiraal zag

als een eenzijdig voorstander van de handelsoorlog. Hij leidt dit af uit een publicatie uit 1940, waarin Rosinski de Duitsers bekritiseerde dat ze hun zware schepen verspreid inzetten. Dit slaat evenwel *niet* op het *Z-Plan*, maar op de reële Duitse marineoperaties met een veel kleinere vloot.[155] Juist daarom kan de cruciale vernieuwing van het plan – geconcentreerde eskaders slagschepen – Rosinski zeer hebben aangesproken.

Uit een Duitse strategische oefening begin februari 1939 bleek dat de aanwezigheid van twee of drie Duitse slagschepen in de Atlantische Oceaan de Britten en Fransen dwong hun konvooien van slagschipbescherming te voorzien en dat het aantal konvooien werd gedicteerd door het aantal beschikbare slagschepen.[156] (Zie ook 10.4) Het risico voor de Britten school dus in deconcentratie van hun slagvloot. Raeder speelde in op de Britse zwakke plek die Corbett reeds in 1911 aan de orde had gesteld: 'However our war plan may press for close concentration, the need of commerce protection will always be calling for dispersal.'[157]

9.15 De tekorten van het Z-Plan (1): tijdsdruk en twijfelachtige risicostrategie

Het *Ziel-Plan* was bezielend: de nu van navalisme doordrenkte Hitler beval, zoals vaker ongeremd, dat deze oceanische vloot in 1946 moest zijn voltooid, welk optimisme zelfs bij blijvende vrede irreëel lijkt. Zelfs als men weet dat hij het nu als zijn belangrijkste bewapening beschouwde en voorrang eiste boven leger en het eerdere troetelkind, de luchtmacht.[158] Het plan was niets minder dan een middel om de *Kriegsmarine* aan beide gelijkwaardig te maken, wat tot zware spanningen leidde.

Het *Z-Plan* had de bedoeling om evenals, en even speculatief als, Von Tirpitz de Duitse vloot zo sterk te maken dat de Britten het risico van oorlog niet (licht) namen.[159] Ze moesten erdoor worden beangstigd en aangelokt tegelijk, het liefst – waarbij Raeder vertrouwde op Hitlers staatsmanskunst – tot een bondgenootschap.[160] De overeenkomsten met zijn voorganger waren dat ook Raeder een slagvloot wilde die een aantrekkelijke bondgenoot zou zijn voor andere zeemachten en dat ook hij wilde dat de Duitse vloot de strategie desnoods alleen kon uitvoeren.

Het grote verschil was dat Raeder bereid was zijn slagschepen naar het gevaar te laten varen in plaats van ze ervan te vrijwaren. In tegenstelling tot de oude risicostrategie viel het plan wel te combineren met operationele strategieën. In die zin probeerde hij tegemoet te komen aan de kritiek van bijvoorbeeld Castex dat de Duitsers als zwakkere ma-

rine een operationele manoeuvre dienden te hebben om de sterkere afbreuk te doen.

Raeder volgde vooral de denkbeelden van Daveluy van voor de Eerste Wereldoorlog. Maar de Fransen hadden niet de pretentie gehad om de Britse vloot bij voorbaat tot neutraliteit te kunnen beangstigen. Het plan viel zeker om te zetten in goed uitvoerbare operaties, maar de vraag is of die de strategie konden doen slagen. Keith Bird noemt het *Z-Plan*:

> een vermetele offensieve strategie die de potentie had om de Britse commerciële oorlogsvoering te ontregelen tot het punt waarop de vijand zich ofwel zou neerleggen bij de Duitse continentale expansie ofwel zou buigen voor vrede.[161]

Is dat zo? Het is raadzaam de gebreken, die hij niet alle onderkent, op een rij te zetten. Het was niet anders dan bij oude risicostrategie. Duitsland had opnieuw maar één belangrijke maritieme bondgenoot, nu Italië. De Japanse vloot was veel te ver weg om als een *fleet-in-being* de Britse te binden. Het effect was eerder omgekeerd: doordat Raeder veel Britse en Amerikaanse schepen aan het Atlantisch gebied bond, schonk hij Japan een risicostrategie! Net als in 1914 was de Duitse dreiging te land het grootste Britse probleem en groot genoeg om opnieuw tegen Duitsland ten oorlog te trekken.

De Duitse vloot was net als toen te klein. Admiraal Dönitz zag de zware schepen niet als doorslaggevend, omdat de Britten een grote voorsprong bezaten, en met nog meer nieuwbouw zouden reageren.[162] Raeders risicostrategie hield inderdaad net als de vorige nauwelijks rekening met Britse en Franse reacties erop. De geallieerde reactietijd werd nog verlengd door de welhaast onvermijdelijke uitloop van het plan.[163] Raeder bestreed deze kritiek door het op papier zetten van megalomane dromen, het Derde Rijk waardig, om het ooit door Von Tirpitz begeerde aantal van 60 tot 80 slagschepen en slagkruisers alsnog te bouwen, maar veel grotere dan toen, plus 235 kruisers.[164] Hierin was weinig plaats voor de onderzeeboot als Britse nachtmerrie.

Ten slotte was er natuurlijk nog de rol die de neutrale staten speelden in een handelsoorlog en in het garanderen van de vrijheid ter zee. De belangrijkste waren de Verenigde Staten. Zij streefden naar een vloot die tegelijk de Japanse en de Duitse kon verslaan.[165] Zij wilden bijvoorbeeld 15 vlootvliegkampschepen extra, dat was nog eens wat anders dan de 3 die Raeder naast zijn ene in aanbouw zijnde verlangde. Al ver voor Pearl Harbor voerden zij een semi-oorlog tegen de *U-Boote* en beschermden hun slagschepen konvooien. Die slagschepen zouden niet werkeloos toezien wanneer grotere Duitse schepen zo'n konvooi aanvielen. Als Duitsland het te bont maakte in de handelsoorlog, liep het net als in 1917 groot risico een Amerikaanse oorlogsverklaring aan zijn broek te krijgen.

Duitsland vroeg opnieuw te veel van zijn vloot: deze kon evenmin als zijn luchtmacht garanderen dat de Britten zich buiten de Duitse landoorlogen hielden.

9.16 De tekorten van het Z-Plan (2): de 'imperiale' afkeer van onderzeeboten

Over de zwaktes van het *Z-Plan* valt nog meer te zeggen, vooral wat betreft materieel. Een zeer ernstige zwakte was dat – in tegenstelling tot de drie grote zeemogendheden – het gewenste aantal grote vliegkampschepen, 4, marginaal was. De *gewenste* Britse sterkte uit 1937 laat een heel andere verhouding zien, 20 slagschepen en slagkruisers tegen 15 vliegkampschepen, waarvan 3 in reserve.[166]

Naast het vliegkampschip wantrouwden de Duitse kanonadepten de onderzeeboot, waarin ze een gevaarlijke concurrent herkenden.[167] Degenen die op vroegere slagvloot hadden gediend domineerden Hitlers marinestaf. Afkeer en miskenning van de onderzeeboot gingen bij hen sinds de *Jeune École* hand in hand.[168] In de Eerste Wereldoorlog werd hun houding versterkt doordat de onderzeedienst talentvolle ingenieurs en officieren opslokte ten koste van de zware schepen. De strijd om de verbindingen moest daarom geschieden door een 'uitgebalanceerde vloot':

> Een kruiseroorlog, die door alle typen, van onderzeeboten tot zware schepen met in inbegrip van de marineluchtvaartdienst, wordt gevoerd [...], zal meer resultaat hebben dan een kruiseroorlog met maar enkele typen [...].
> Van een alleen maar door onderzeeboten offensief gevoerde zeeoorlog mogen niet al te verregaande successen verwacht worden.[169]

Zelfs iemand als Heye, die meer geloofde in zeestrijd met kruisers dan slagschepen, was behept met de gangbare vooroordelen: de Britse sonar dwong onderzeeboten welhaast tot stationaire inzet, internationale afspraken maakten de onbeperkte duikbootoorlog onmogelijk en, *last but not least*, met onderzeeboten kon Duitsland zich niet imperiaal laten gelden.[170]

In 1934 schreef Von Waldeyer-Harz, zich beroepend op een Britse opvatting, over deze oorlog:

> De rol van één wapen dat de zeeoorlog beheerst is uitgespeeld. [...] Ook hier zijn de afweermaatregelen en afweermethoden uitgevonden en uitgeprobeerd, die de uitzichten op succes sterk beperken.[171]

Men had nauwelijks oor voor het argument van de topman van de Duitse onderzeedienst, Karl Dönitz, dat de Britse sonar *niet* de doodsklok van het Duitse onderzeebootwapen luidde. Zoals in voorafgaande jaren moest dit wapen blijven strijden tegen het stigma 'achterhaald'.[172]

In 1932 had Raeder opdracht gegeven tot het beschrijven van de onderzeebootstrijd in de Grote Oorlog. Hieruit kwam helaas naar voren dat onderzeeboten zelfs in de handelsoorlog van 1915 met restricties (die in het bijzonder de neutrale scheepvaart op Groot-Brittannië ontzagen) doorgaans behoorlijk succesvol waren geweest (6.2). Een zorgvuldige, maar ongewenste conclusie. Om verdere discussies te voorkomen werden de exemplaren die het jaar 1917 en de onbeperkte duikbootoorlog behandelden direct na hun verschijning in 1938, in de beste traditie van Hitlers rijk, door de *Kriegsmarine* uit roulatie genomen.[173] Ruim baan voor de kruisers.

Hoe het geweest zou zijn wanneer niet Raeder in 1928 als hoofd van de marine was aangesteld, maar de 'tegenkandidaat' Hermann Bauer, die elf jaar eerder de *Rudeltaktik* had voorgesteld, blijft een open vraag. In ieder geval betekende de voorkeur voor zware schepen dat Dönitz aan het begin van de oorlog in totaal 57 onderzeeboten bezat, waarvan er slechts 23 groot genoeg waren voor de Atlantische Oceaan.

Het *Z-Plan* verviervoudigde het totaal, maar aangezien er nog steeds vele onderzeeboten voor de kustverdediging bestemd waren, bedroeg het aantal 'Atlantische' slechts 162. Hoe indrukwekkend desalniettemin, het betekende niet dat Dönitz het pleit aan het winnen was. Hierachter school de banale constatering van de navalisten dat hun geplande bovenwatervloot op zichzelf niet groot genoeg zou zijn voor de veeleisende mondiale handelsoorlog. Aanvulling door de goedkope onderzeeboten was gewenst. Bovendien dwongen die aantrekkelijke prooien af voor de zware schepen: konvooien. In dat opzicht waren onderzeeboten hulpwapens. Omdat het plan het aantal kruisers tot 65 wilde verhogen en er vele torpedobootjagers moesten worden gebouwd, claimde Raeder, niet geheel juist, een harmonische vloot te creëren.

Dönitz was teleurgesteld. De zware schepen moesten zo snel mogelijk gereed komen ten koste van alle andere. Een strategische oefening uit het begin van 1939 toonde dat er twee maal zo veel 'Atlantische' onderzeeboten nodig waren, minimaal 300. En die konden alleen effectief zijn in de onbeperkte duikbootoorlog.[174] Er hadden er nog meer gebouwd kunnen zijn, als van enkele slagschepen en slagkruisers was afgezien. Tegen zo'n massa zou de Britse koopvaardij – en daarmee Groot-Brittannië – zonder directe Amerikaanse steun ongetwijfeld niet zijn opgewassen.

Hoe dan ook, het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog zette het *Z-Plan* op zijn kop. De prioriteit boven leger en luchtmacht was voorbij. Vanwege de tijdrovende, moeizame en pantserstaal verslindende con-

structie van slagschepen, kregen onderzeeboten noodgedwongen voorrang. Maar de massaproductie ervan moest nog op gang komen, waardoor ze in deze oorlog nooit met 300 tegelijk konden strijden. Zij raakten verspreid in de tijd. Bovendien was dit aantal te laag toen de Verenigde Staten zich in de strijd mengden.

9.17 Britse invloed op het Nederlandse Slagkruiserplan?

Maar schermde het publiciteitsoffensief voor het Slagkruiserplan niet vooral met de imperiale marine? Dat doet toch denken aan het Britse imperium? Wat betreft het gelijktijdig tot voorbeeld nemen van dat imperium als de Duitse vloot, dit was destijds, toen Engeland en Duitsland juist een vlootverdrag hadden gesloten, minder tegenstrijdig dan door naoorlogse bril bezien. Het Britse imperium was het voorbeeld voor bijna ieder navalisme en zeker voor het Duitse. Pas in de loop van 1938 werd de confrontatie tussen beide landen onheilspellend, maar dat betekende in de ogen van velen nog geen (langdurige) oorlog.

Toch valt een pantserkruiserstrategie absoluut niet te rijmen met de nieuwbouw van de Britse imperiale marine, die geloofde in moderne slagschepen, vliegkampschepen, lichte kruisers en torpedobootjagers. Het Britse antwoord op de Japanse tegenhangers van de Nederlandse slagkruisers was niet iets soortgelijks, maar het snelle slagschip *Vanguard*. Wel is er een overeenkomst met een strategisch minderheidsstandpunt bij de Britten.

In maart 1939 had de voor korte tijd uit zijn pensioen teruggekeerde admiraal Sir Reginald Drax voorgesteld om in plaats van de Britse slagvloot *a flying squadron* van 2 slagschepen, of 2 slagkruisers, naar Singapore te zenden, gesteund door een vliegkampschip, enkele kruisers en een achttal torpedobootjagers. Drax meende dat deze de handelsverbindingen in de Indische Oceaan – die als belangrijker gold dan Zuidoost-Azië – konden beveiligen tegen Japanse schepen en die daar konden achtervolgen. Verder kon deze strijdmacht vanuit bijvoorbeeld Hong Kong, een ernstige bedreiging vormen:

> voor Japan zelf en zijn verbindingen met China, gegeven dat hij voldoende mobiel was om de Japanners nog eens te laten nadenken voor ze zich zuidwaarts waagden en hun vitale belangen in het noorden kwetsbaar maakten voor een aanval.[175]

Dit verschilt nauwelijks van de manier waarop Furstner zijn slagkruisers dacht in te zetten. Ook Drax meende dus dat een kleine mobiele strijdmacht preventief kon werken tegen een invasie van Zuidoost-Azië. Het was een soort noodplan ingeval de Britse slagvloot in Europa moest

blijven, waar het steeds meer op ging lijken. Bovendien ging het bij hem om gebruik van bestaand materieel, niet als richtsnoer voor de Britse nieuwbouw. De Britten wilden snelle slagschepen, geen zwakke tussentypes.

Het 'noodplan' van Drax werd spoedig door de nieuwe *First Sea Lord* Sir Dudley A. Pound en de rest van de admiraliteit afgewezen. Om Japan tot een voldoende grote splitsing van zijn vloot te dwingen, was veel meer zwaar materieel nodig, minimaal 6 tot 8 Britse slagschepen. De strijdmacht van Drax kon acties van Japan tegen Singapore – en daarmee tegen Zuidoost-Azië – niet stoppen en zou zich spoedig moeten terugtrekken op Ceylon of Australië.[176]

Hieruit volgt ook dat zij twee of drie 'halfsterke' Nederlandse schepen als volkomen onvoldoende zag voor een splitsing. De Britse admiraliteit, niet belast door een halfverwerkte Duitse risicostrategie, verwarde de strijd tegen de Japanse verbindingen niet met die om de heerschappij ter zee.

9.18 Furstner over de nieuwe Duitse risicostrategie

Nederlandse marineofficieren waren later uiterst zwijgzaam over hun vooroorlogse contacten met de Duitsers. De technologische symbiose is langzamerhand boven water gekomen, maar het strategische contact blijft vaag. Bij innige de technische contacten over kruisers, slagkruisers en onderzeeboten moeten minimaal de contouren zijn verschenen van hoe de Duitsers zelf zulke schepen operationeel wilden inzetten.

Hoe angstig goed ook de niet-technische contacten met Duitsland waren, toont de plotselinge Duitse aanval op Denemarken en Noorwegen op 9 april 1940. Nog diezelfde maand wist een niet bij name genoemde Nederlandse marineofficier hierover zeer gevoelige informatie los te krijgen van een gepensioneerde admiraal, 'die nog steeds voor het Marine-amt werkzaam is en die in vakkringen een figuur van internationale bekendheid is'.[177] Dit blijkt uit de documenten van de toenmalige marineattaché in Londen, A. de Booy. Met welke Duitse admiraal de marineofficier sprak blijft duister, net als zijn eigen naam.

De naamloze admiraal gaf als reden voor de Duitse actie dat de Britten en Fransen een inval in Noorwegen en Zweden aan het plannen waren om zijn land af te snijden van het Zweedse ijzererts. Deze aanval wilde men voor zijn. (Na de oorlog bleek dat de geallieerden een riante voorsprong hadden, maar dat reeds ingescheepte Britse troepen niet uitvoeren toen de tweede beweegreden voor de geallieerde inval plotseling wegviel, gewapende steun aan Finland. De Finnen, die in oorlog waren met de Sovjet-Unie, hadden een wapenstilstand gesloten. On-

enigheid tussen de Britten en Fransen over nieuwe aanvalsplannen leidde tot uitstel, wat de Duitsers de tijd gaf om toe te slaan.)

De admiraal was betrokken bij de planning van deze Duitse invasie in Noorwegen en betreurde het dat die al aan de gang was. Als er was gewacht tot mei, zei hij, was er voldoende voorbereidingstijd geweest voor de gelijktijdige aanval op Zweden die door deskundigen was bepleit. Tien tot twaalf Duitse divisies moesten landen in het noorden van dit land. Dat het ministerie van Buitenlandse Zaken tegen de aanval op Zweden was, vormde volgens de admiraal een belangrijke reden om niet langer te wachten, maar niet de enige: 'In de marineleiding waren zeer vele bekwame lieden, die het niet altijd met den Admiraal Raeder eens waren, weggewerkt, zeer wel tot schade van de marine. Raeder was nu omgeven door ja-knikkers [...]'.[178]

De admiraal was somber over de kans van een Duitse overwinning op de geallieerden en hoopte dat Churchill en Anthony Eden de dienst zouden gaan uitmaken in plaats van de voorzichtige premier Chamberlain, want die zouden zich in militaire avonturen storten welke Duitsland kansen schonken. Dat was goed gezien, van die avonturen van dit tweetal, maar die schonken in 1941 vooral Japan kansen. (Zie hoofdstukken 13 en 14.) Zonder Churchill ging Eden nog verder en stortte Engeland eind 1956 in een oorlog met Egypte die hij verloor toen de Sovjet-Unie en de Verenigde Staten de terugtocht eisten.

Een andere reden voor Hitlers haast, die de admiraal mogelijk niet bekend was, was dat de Engelsen hadden besloten, nadat ze de Noorse neutraliteit al eerder hadden geschonden, om in de tweede week van april mijnenvelden in Noorse territoriale wateren te leggen. Deze moesten de Duitse kustvaart op Scandinavië belemmeren.

Nog een reden werd een maand na het begin van de Duitse invasie zonneklaar, tijdens de dageraad van 10 mei: het talloze malen uitgestelde grote Duitse offensief tegen Frankrijk, Belgie en Nederland barstte daadwerkelijk los. De hoop van de admiraal was toen juist in vervulling gegaan, want uit onvrede over de strijd om Noorwegen, die de beperkingen van de Britse heerschappij ter zee toonde, waren de Britten op zoek gegaan naar een ware oorlogsleider. De admiraal kon niet vermoeden dat het grote Duitse offensief de Britten zo in het nauw bracht, dat het leiderschap van Churchill onmisbaarder voor ze bleek dan de verliezen door diens dolle avonturen.

Er is weinig bewaard gebleven van Furstners opvattingen over de nieuwe Duitse risicostrategie. Een uitzondering – en daardoor een belangrijke schakel – is zijn 11 pagina's tellend concept uit april 1939 van een nota, die was bedoeld voor de minister van Defensie:[179]

Geheim

Aangezien het mij herhaaldelijk blijkt, dat de maritiem-strategische belangrijkheid van de reis van een Duitsch eskader, z.g. [zogenaamd] voor oefeningsdoeleinden, naar de Spaansche kust onjuist wordt beoordeeld, moge ik de volgende beschouwingen onder de aandacht van Uwe Excellentie brengen.

De oorlog 1914 – '18 heeft voor Duitschland wel heel sterk het licht doen vallen op de ongunstige strategische positie die de verzamelde Duitsche vloot in de Noordzee inneemt. [...] een soort binnenzee, van waaruit de, voor Engeland vitale, handelsroutes slechts door onderzeeboten en dan nog met groot risico waren te bereiken.

De geheele Duitsche strategische litteratuur na 1918 geeft blijk, dat de Duitsche marine-strategen de onderbreking van de militaire en economische verbindingslijnen van het Britsche Rijk onderkennen als een factor, ten aanzien waarvan de aanwezigheid van de Duitsche vloot het meeste politieke effect kan opleveren. De positie, vanwaar uit die onderbreking het beste mogelijk gemaakt wordt, is dus de gunstigste aanvangspositie voor die vloot in een periode van spanning.

Blijkbaar heeft de Duitsche marineleiding in samenwerking met de politieke leiding voorbereidselen getroffen om in een oorlogsgeval, van de Noordwestkust van Spanje uit, een actie te kunnen décharcheeren op de economische verbindingslijnen van het Verenigd Koninkrijk. [...]

Een actie op de economische verbindingen van het Vereenigd Koninkrijk vanuit Ferrol [aan de Spaanse Noordwestkust] zal uiterst moeilijk door de Britsch-Fransche marine zijn tegen te gaan. [...]

Een ander belangrijk punt is de samenstelling van het Duitsche eskader. De kern bestaat uit twee slagschepen [waarmee pantserschepen worden bedoeld] van het "Deutschland" type, de z.g. pocket-battleships. [...] Er zijn dus in totaal slechts 5 eenheden bij de tegenpartij, die een jacht op de Deutschland met kans op succes kunnen entameeren. [...]

Een bijzonder zware vergroting van de moeilijkheden der Britsche marine wordt [...] nog verkregen door toevoeging aan het Duitsche eskader van 3 flottilles (vermoedelijk 18) onderzeeboten. De aangewezen afweer tegen het onderzeebootwapen toch is convooi-vorming. Deze is inderdaad van Britsche zijde thans voorbereid, doch als de convooien niet alle voldoende beschermd zijn door oorlogsschepen (en daarvoor zijn in dit geval slagschepen nodig) dan is het middel nog erger dan de kwaal. Een te zwak be-

schermd convooi, dat overvallen wordt door twee "Deutschlands", wellicht vergezeld door twee lichte kruisers, zou vrijwel zeker vernietigd worden en wellicht 20 à 30 schepen tegelijkertijd verloren doen gaan. Gaat Groot-Brittannië niet over tot convooi-vorming, dan zullen de onderzeeboten de aanlooproutes van Kanaal en Ierssche Zee onveilig maken en onder de, dan onmogelijk afdoende te beschermen, individueel varende, handelsschepen ongetwijfeld vele slachtoffers maken.

De conclusie is niet te gewaagd, dat deze Duitsche zet een algeheele verandering in de dislocatie van de Britsche vloot ten gevolge zal moeten hebben, waarbij de 15 aanwezige slagschepen voor een groot deel ter bescherming van de handelswegen zullen moeten worden gereed gesteld. Dat de handelsbescherming van de 5 Britsche slagschepen in de Middellandsche Zee daardoor onmogelijk zal blijken te zijn, is niet onwaarschijnlijk. [...]

Overigens is het niet onwaarschijnlijk dat na langeren tijd, door systematische operaties van ten slotte overmachtige strijdkrachten, de uitgezonden Duitsche eenheden geleidelijk zullen worden uitgeschakeld, maar dit zal vele maanden kosten. [...]

Het is verre van mij de Duitsche expeditie te willen voorstellen als een begin van oorlogshandelingen maar zij mag zeker niet worden beschouwd als een feit van geruststellende aard.

Voorlopig mag de conclusie m.i. niet anders zijn dan dat Duitschland een nieuw politiek drukmiddel gevonden heeft, dat de Britsche Regeering wel eens zou kunnen brengen tot een wederom tegemoetkomende houding wanneer opnieuw Duitsche eisen zouden worden aangediend.

De Chef van den Marinestaf

24 april 1939

Deze nota laat weinig te raden over. Furstner doorgrondde de marinestrategie van de Duitsers tegen Engeland volkomen. Hij deelde hun analyse dat hun grootste strategische tekortkoming in de Eerste Wereldoorlog was dat de 'verzamelde Duitsche vloot' opgesloten zat in de Noordzee. Uit het onderstrepen van het woord verzamelde blijkt dat dit opsluiten in zijn ogen kwam door deze vloot te concentreren. Hij was op de hoogte van de recente discussie binnen de *Kriegsmarine* of Ferrol als basis kon worden verworven als tegenprestatie voor de Duitse steun in de Spaanse Burgeroorlog.[180]

Hij zag de Duitse onderzeeboten – net als het *Z-Plan* – vooral als een hulpwapen dat via konvooivorming grote prooien creëerde voor grotere schepen. Hij achtte 18 Atlantische onderzeeboten hiervoor al voldoende – overigens het aantal dat Indië zou bezitten na voltooiing van het plan-

Deckers. Furstner meende dat met een Duitse kruiseroorlog zeer grote successen vielen te boeken en dat twee pantserschepen een groot deel van de 15 Britse slagschepen maandenlang konden binden. Een beperkt deel van de Duitse vloot rondom twee pantserschepen, dus zonder grote slagschepen en zonder *Z-Plan*. Zonder de 'slagkruisers' *Scharnhorst* en *Gneisenau* zelfs, want hij meende dat zij tezamen met één pantserschip in de Oostzee noodzakelijk waren tegen de Russische slagvloot.[181]

Zelfs de flottieljecommandant van de onderzeeboten J.A. de Gelder verkondigde een half jaar later in het *Marineblad* over de pantserschepen:

> En in dit licht beschouwd zal men de beteekenis van de schepen der z.g. ,,Deutschland"-klasse, ook al zijn het er slechts weinige, moeilijk kunnen overschatten. [...] Gebruikt Duitschland echter deze schepen ,,rücksichtslos" op de Britsche zeeverbindingen, dan zullen zij tot in de uithoeken der aarde door hun zeer groote werkingssfeer en hun artilleristische overmacht over iederen kruiser, de zeeën letterlijk kunnen terroriseeren en slechts de Britsche slagvloot zal daaraan een einde kunnen maken en dit dan nog alleen ten koste van een ongetwijfeld groote krachtsinspanning.[182]

Maar Rosinski oordeelde over deze pantserschipschrik in *Brasseys Naval Annual* van 1941:

> De plannen, die door Duitse marinepublicisten vlak vóór de oorlog zo triomfantelijk werden aangekondigd voor de grootschalige vernietiging door de drie Duitse pantserschepen van de Britse transatlantische konvooien – die het onderzeebootgevaar noodzaakt te formeren –, zijn, in tegenstelling tot de markante successen van onderzeeboten en vliegtuigen, volledig tekortgeschoten in het bewerkstelligen van zowel de beoogde verwachtingen als schrik. De tocht van Graf Spee was in dit opzicht geheel vruchteloos en niet veel succesvoller in elk ander; terwijl het enige geval waarin een pantserschip er onlangs in slaagde om een konvooi midden op de Atlantische Oceaan daadwerkelijk te lokaliseren, voornamelijk opviel door de beperkte schade die zelfs onder de meest gunstige omstandigheden werd aangericht. Zonder twijfel ziet het ernaar uit dat het afleidende effect van deze aanvallen, wanneer ze feitelijk plaats vinden, op het Britse defensiesysteem ter zee als geheel veel kleiner is geweest, dan algemeen vóór de oorlog werd verwacht.[183]

Het lijkt er zelfs op dat Furstner nog grotere verwachtingen van deze strategie koesterde dan de Duitsers zelf. Want het allerbelangrijkste was dit: hij geloofde dat de Duitse vloot van 1939 al ruimschoots voldoende was om een risicostrategie af te dwingen die het Britse politieke beleid jegens Duitsland inschikkelijk kon houden.

9.19 Het Slagkruiserplan als risicostrategie

Het Duitse denken stimuleerde en bevestigde op zijn minst Furstners eigen ideeën. Er kwam geen signaal van de Oosterburen dat er iets fundamenteel mis was met kruiserstrategieën en risicostrategieën, integendeel, ze bloeiden opnieuw op. Het Slagkruiserplan heeft overeenkomsten met de voorstanders van artillerieschepen in het *Z-Plan*:

- Men vervalt in het extreme navalisme van voor de Eerste Wereldoorlog.
- De tegenstander is een van drie grote zeemogendheden.
- Men confronteert deze met een risicostrategie.
- Deze strategie is een doorontwikkeling van de strijd tegen de vijandelijke verbindingen met oppervlakteschepen.
- Deze strijd omvat grote gebieden.
- Het krachtigste middel hiertoe zijn slagkruisers van 33-34 knopen, die de vijandelijke slagvloot zouden kunnen ontlopen.
- Een slagkruiser vormt de kern van een taakgroep, bestaande uit kleinere schepen en onderzeeboten. (Bij de Koninklijke Marine was zo'n taakgroep beslist niet zeker.)
- Onderzeeboten worden dus deels gekoppeld aan oppervlakteschepen.
- Vliegkampschepen zijn zwak en kwetsbaar (hoewel de Duitsers er eentje in elke taakgroep wensten.)
- De taakgroepen worden direct of indirect gesteund door een slagvloot.
- Onderzeeboten zijn niet meer van wezenlijk belang: ze zijn ongeschikt voor imperiale politiek – *Weltgeltung* – en veel te kwetsbaar.
- De divisietactiek en de *Rudeltaktik*, die de 'concurrentiepositie' van de onderzeeboot kunnen versterken, worden genegeerd.
- Raeder en Furstner wensen geen kritische discussie in eigen kring.
- Het vlootplan is zo kostbaar dat het uitsluitend ten koste van leger en luchtwapen kan worden doorgedrukt, die daardoor als tegenstanders worden gezien.
- Dit sluit een gemeenschappelijke (dus militaire) strategie uit.

- Het slagen van het vlootplan hangt daardoor af van het overtuigen van de politieke leiding en juist niet van militaire consensus.

Het doet tegenstrijdig aan dat Furstner de eerdere pantserkruiserstrategie – het gevolg van de Duitse onmacht ter zee – overnam om een risicostrategie af te dwingen tegen een grote zeemacht. Zelfs na voltooiing van het slagkruiserplan bleef de Koninklijke Marine aanzienlijk zwakker dan de *Kriegsmarine* in 1939, ook al vergeleken 'de spreektrompetten van Furstner', zoals Gooszen ze spottend noemde, Soerabaja met Wilhelmshaven.[184] De hoon van Gooszen sloeg ongetwijfeld op Helfrich, Nuboer, Van Waning en Bussemaker. Ze bliezen ongetwijfeld hoog van de toren door Soerabaja gelijk te stellen aan deze grote Duitse vlootbasis.

Admiraal Raeder zag tenminste in dat een pantserkruiserstrategie niet voldeed als risicostrategie. Nederland neigde meer naar de kruiserstrategie waarmee Heye het *Z-Plan* had willen invullen. Een alternatief voor het slagkruiserplan, dat door Furstner werd verworpen, waren pantserschepen van 16.000 tot 18.000 ton (ongeveer wat Heye had voorgesteld) en zelfs zijn slagkruisers waren in wezen grote kruisers. Begin 1940 leek de Koninklijke Marine naar Raeders visie over te hellen:

> Echter, het zenden van een belangrijk aantal kapitale schepen, een deel dus van haar slagvloot, naar de Nederlandsch-Indische Archipel zal, voor welke zeemogendheid ook, betekenen, dat zij elders haar positie in aanzienlijke mate verzwakt, hetgeen haar kan nopen om van een maritieme onderneming als hier bedoeld af te zien.[185]

Aldus de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp voor het Slagkruiserplan. Maar een splitsing zou voor Japan alleen minder aantrekkelijk zijn als er een *fleet-in-being* van slagschepen in de nabijheid was. Het was derhalve noodzakelijk dat de Britse en Amerikaanse slagvloten de rol van *fleet-in-being* vervulden, die de Japanse slagvloot eveneens tussen twee vuren plaatste.

Dit werd voor Furstner des te belangrijker zolang de slagkruisers er nog niet waren en hij op zijn lichte kruiserstrategie wilde vertrouwen. In 1940 en 1941 had hij fantasieën over zo'n geallieerde slagvloot die Japan zeer spoedig in het defensief zou dwingen. De slagvloot van de Britten leek welhaast even nabij als hun steunpunt Singapore. Voor de Amerikanen zou een aanval op Indië vast voldoende reden tot oorlog zijn. De Amerikaanse vloot zou dan, zo nam het aan, Zuidoost-Azië te hulp komen.

Nog rond begin 1941 ging Furstner, zo blijkt uit zijn beschouwing *De defensie van Nederlands-Indië*, ervan uit dat, hoewel de Britse vloot in Singapore te zwak zou zijn vanwege de oorlog in Europa, de Amerikaanse vloot goeddeels vrij zou zijn om zich de naar de Indische Archipel te verplaatsen. Singapore zou een goede basis zijn.[186] Hij concludeerde dat de steun van Nederlands-Indië afhing van Amerikaanse steun en van Singapore (13.26).

Men was optimistisch. In Nuboers woorden:

> Anders staan de zaken echter, zoodra er bondgenoten in het spel komen. In dat geval hangt het bezit van Indië af van de vraag, of ónze partij dan wel de vijand de heerschappij ter zee daar zal verkrijgen. Een Nederlandsche zeemacht, welke slechts een fractie van de sterkte van de vijand heeft, zou in zulk geval tóch het verschil kunnen beteekenen tusschen overwinning en nederlaag, tusschen behoud en verlies van Indië. *Aan die Nederlandsche vloot moet dan echter als eisch worden gesteld, dat zij van betekenis is voor den strijd om het meesterschap ter zee. Want dit alleen beslist over het lot van ons Indië.*[187]

Het kunnen doen doorslaan van de machtbalans kenmerkt een risicostrategie. Hoe veilig zou Indië hierdoor worden? Zelfs de bestaande Nederlandse vloot leverde al 40 procent preventie tegen een Japanse aanval, zo spiegelde Furstner koningin Wilhelmina voor. Deze vloot kon dus al bijna in de helft van het benodigde materieel voorzien. Twee slagkruisers leverden volgens hem 80 procent preventie.[188]

Had De Ronde vroeger niet al gewezen op de mogelijkheid dat zelfs de Nederlandse lichte kruisers met de bondgenoten buiten Indische wateren tegen Japan zouden strijden? (8.11) Vanzelfsprekend leefde visioenen hierover bij de voorstanders van de slagkruisers nog sterker: Nuboer schreef dat Engeland en de VS samen Japan spoedig met grote zeeslagen in het defensief zouden dringen waarbij slagkruisers een rol konden spelen.[189] Zij hoopten dat Nederland zo een aantrekkelijke bondgenoot zou worden: dat wil zeggen imponerend genoeg om een bondgenootschap mee te beginnen. Wederom een typisch kenmerk van een risicostrategie.

Het optimisme kwam waarschijnlijk ook hieruit voort dat de generatie, die de verbijsterende Japanse prestaties van 1905 zeer bewust had meegemaakt, was gepensioneerd. De latere was zich meer bewust van de kwantiteit dan van de kwaliteit van de Japanse strijdmacht.[190]

Furstner en de zijnen zochten niet naar bewijzen van het tegendeel. Maar ook in een ander opzicht bestond er een belangrijke samenhang

tussen de Nederlandse strategie en het *Z-Plan*. Wat men er ook van Raeders plan mag denken, wanneer het zou zijn voltooid, bond het op zijn minst het grootste en modernste deel van de Britse slagvloot. Dit verzwakte de Nederlandse maritieme positie tegenover Japan aanmerkelijk.

Nog meer dan de Staatscommissie van 1912 negeerde Furstners plan dat de Japanse slagvloot de centrale positie innam – deze lag immers veel dichter bij Zuidoost-Azië dan de Amerikaanse en de Britse. In 1913 had Van Gijn al betwijfeld of die twee vloten Japan tijdig onder druk konden zetten.

In werkelijkheid hadden de Amerikanen Zuidoost-Azië in 1935 opgegeven. Dit was wel het grootste verschil met de jaren 1920 toen zij met hun gehele slagvloot te hulp wilden komen. Ook de Britse Singaporestrategie bleek illusoir. De Amerikanen en Fransen, Castex inbegrepen, hadden daar nooit veel vertrouwen in gehad. Aangezien die geallieerde steun zo'n integraal deel van het slagkruiserplan was, komt die uitgebreid ter sprake (in hoofdstuk 13), wat tevens de opmaat vormt tot de strijd in de Pacific. De Nederlandse invloed op die steun – Furstner hielp mee de Britse uiteindelijk te bewerkstelligen! – zal in samenhang ermee worden behandeld.

Bezien in het licht van de bijtende kritiek van Castex op de Duitse risicostrategie diende ook het slagkruiserplan af te hangen van een strategische manoeuvre, dus van eigen kracht. Zo niet, dan hing een risicostrategie af van zaken die Furstner niet in de hand had, namelijk wat Castex schamper afdeed als een 'rekensom' (hopen dat de Japanse slagvloot zo zou verzwakken dat zijn slagkruisers konden toeslaan) en 'toeval' (hopen op een gunstige gelegenheid daarvoor). Bestond er zo'n manoeuvre?

9.20 De Technische Commissie van 1939

Het meeste inzicht in het verband tussen het slagkruiserplan en hun operationele inzet biedt de *Technische Commissie*, die midden 1939 werd benoemd en moest nagaan waarom slagkruisers noodzakelijk waren en of er alternatieven waren.

Waarom noemde deze commissie zich 'technisch'? Was het om andere wapensystemen dan slagkruisers af te kunnen wijzen? Het was bepaald geen commissie van technici. Hij bestond primair uit drie kopstukken van de marine, onder wie de schouten-bij-nacht Jolles (commandant Zeemacht in Nederland) en Helfrich (directeur Hoogere Marine Krijgsschool). Met Furstner als voorzitter stond de uitkomst bij voorbaat vast.

Hoewel premier Colijn de nuchterheid prees van Ferwerda, die weinig ophad met het plan, en zich erover verbaasde hoe lichtzinnig de voorstanders van zware schepen met de financiële gevolgen omsprongen, legde hij, zoals Teitler schrijft, 'zich zowel bij deze commissie als bij Furstner's voorzitterschap neer.'[191] Een groter contrast, zowel in zijn oordeel over de financiële gevolgen als in regie, met de Colijn van 1912 is niet denkbaar. Hier stond niet meer de man van toen die de toekomstige tekorten op de exploitatie van zijn slagvloot wegwuifde met de dooddoener dat ze wel zouden worden opgevangen door de economische groei van Indië.

Bij het begin van de eerste vergadering, op 10 juli, stelde Helfrich de vraag: 'waarom deze commissie eigenlijk nog nodig is.' De zaak was toch al van alle kanten bekeken?[192] Furstner antwoordde dat nog niet alles op schrift was gesteld. (Het was zijn bedoeling het eindrapport te gebruiken voor discussies met overheidsinstanties als de Raad van State.)

Helfrich had nog meer vragen. Was met slagschepen een harmonische vloot nog financieel haalbaar? Furstner antwoordde van niet. Helfrich wees er ook op dat de snelheid van slagschepen steeds groter werd. Furstner wierp tegen dat slagkruisers nog steeds sneller zouden blijven.[193] Bovendien waren Nederlandse slagschepen niet nodig omdat grote konvooien (invasievloten) steeds in Japan zelf zouden moeten worden uitgerust. De lange verbindingen maakten ze kwetsbaar. Furstner benadrukte nogmaals dat een slagkruiser in beginsel individueel moest opereren.

De Indische marineleiding was niet in deze commissie vertegenwoordigd. Niet aanwezig op deze eerste bijeenkomst waren luitenant-ter-zee der 1e klasse J.E.A. Post Uiterweer (niet de roedeltacticus, maar zijn broer) en kapitein-ter-zee L.A.C.M. Doorman (niet Karel, maar zijn broer) die als voormalig commandant van de Onderzeedienst te Den Helder en van de onderzeeboten te Soerabaja goed op de hoogte moet zijn geweest van de roedeltactiek.

Maar die tactiek schitterde door afwezigheid in het eindrapport, waarin beiden wel werden betrokken. Dit rapport werd op 12 september voltooid, anderhalve week na het begin van de Tweede Wereldoorlog. Desondanks nam Furstner de in het verleden zo gevreesde mogelijkheid dat Japan tijdens een Europees conflict zou toeslaan niet serieus! Volgens dit rapport zou 1946 in Azië het meest kritieke jaar zijn. Dan zouden de Filippijnen zelfstandig worden en de Japanse vlootplannen van 1939 zijn voltooid. Met bizarre logica werd gesteld dat de kans op oorlog in de tussenliggende jaren niet groter was – alsof dit een bewijs was dat deze kans klein zou zijn en het probleem van eerder toeslaan niet urgent.

9.21 De Technische Commissie: Japan kan ter zee niet concentreren

Het verslag van de eerste vergadering en het eindrapport van de Technische Commissie geven een kijkje in de keuken van Furstner. Het doel van de Nederlandse strategie was de vijandelijke transportcapaciteit aanvallen. Niet alleen transportvloten, maar bovendien de koopvaardij.

Het plan legt een verband tussen de risicostrategie en de Japanse aanvalsoperaties. Dit kan worden gezien als een uitwerking van het argument dat het plan meer preventie tegen een aanval zou bieden dan onderzeeboten doordat Japan nu ook zijn schaarse zware schepen moest zien vrij te maken. Volgens het plan zouden de Japanners bij de verovering van Nederlands-Indië 6 verschillende 'objectbewegingen' gelijktijdig moeten beschermen. Transportschepen om de objecten te kunnen veroveren, schepen met materieel voor de basisverdediging van de objecten, hulp- en reparatieschepen, materieel voor exploitatie en herstel van de oliebronnen, tankschepen. Het zou ononmogelijk zijn zoveel en zulke verschillende schepen in 1 enkel konvooi samen te brengen. Er zouden 4 tot 5 belangrijke konvooien nodig zijn.

Elk van deze konvooien zou moeten worden beschermd door 'een strijdmacht welke gelijk of sterker in gevechtswaarde is' dan de geconcentreerde Nederlandse vloot. De aanvaller zou in Nederlands-Indië een drie- tot viervoudige overmacht moeten hebben. Hiervoor zouden, waarbij men er blijkbaar van uitging dat 2 slagkruisers inzetbaar waren, 6 of 7 Japanse slagschepen op zee nodig zijn. Gegeven dat er ook aflossing, onderhoud nodig was, zou de gehele Japanse slagvloot ter verovering van een strategisch object in Indië betrokken worden. De conclusie werd voor alle duidelijkheid nog eens onderstreept:

> 'Het vervoer van een groot expeditieleger voor meer uitgebreide ondernemingen, b.v. naar Java, zou een bescherming eisen, welke volkomen het kader van het mogelijke te buiten gaat.'[194]

Hierbij moet worden aangetekend dat eind 1941 Japan 7 slagschepen zou bezitten. Kwam hier het getal van 80 procent veiligheid voor Indië vandaan?

Als er nu meer invasievloten waren dan slagschepen zou Indië veilig zijn. Dit is hetzelfde stramien als de Duitse strategische oefening van begin februari 1939, waaruit bleek dat het aantal handelskonvooien werd gelimiteerd door het aantal als escorte beschikbare geallieerde slagschepen.

De commissie had bij de sterkte van de Japanse slagvloot de 4 slagkruisers van de *Kongo*-klasse buiten beschouwing gelaten. Die verschaften volgens haar maar een kleine marge van veiligheid. Deze schepen

verschilden namelijk niet veel van de Britse slagkruisers van de *Queen Mary*-klasse: 'waarvan de onvoldoende bescherming reeds gedurende den wereldoorlog proefondervindelijk is bewezen.' Dit Britse schip vloog in 1916 bij de Slag bij Jutland in de lucht. Daarom zou Japan er niet aan ontkomen om ook slagschepen in te zetten.

Zelf prees de Technische Commissie zich gelukkig slagkruisers te bouwen die meer op de Duitse zouden lijken, waarvan het incasseringsvermogen bij Jutland enorm groot was.[195] Maar die Duitse waren in wezen snelle slagschepen. Ze waren uitdrukkelijk ontworpen om tevens tegen (gelijktijdig gebouwde) slagschepen te vechten (3.10). De Nederlandse slagkruisers juist niet. Ze waren daarvoor onvoldoende bepantserd en bewapend. Wel moesten ze bestand zijn tegen hun eigen geschut – dus niet alleen maar tegen dat van zware kruisers, zoals soms wordt beweerd. De commissie meende overigens dat 23,5 cm dik zijpantser volstond. Vreemd, want dit was slechts 1 cm meer dan dat van de versmade *Queen Mary*, die niet bestand bleek tegen het Duitse geschut van 30,5 cm en zelfs niet van 28,3 cm. Het moderne Nederlandse geschut overtrof kwalitatief de beide oudere.

Ook bij een blokkade van Java – 'een enkele blik op de kaart bewijst het reeds' – zouden meer slagschepen nodig zijn dan waarover de vijand beschikte.[196] Java stond of viel, volgens dit bewijs op het eerste gezicht, niet met een invasie, maar met het geheel van zeeverbindingen en eilanden dat het eiland omgaf. Van Waning, die het plan publicitair begeleidde, verkondigde dat een geïsoleerd Java verloren was en vervolgens: 'In het bewaren der eenheid naar binnen en naar buiten spelen de verbindingen een allesoverheersende rol.'[197]

Het betrof hier niet enkel aanvallen op de vijandelijke verbindingen. De slagkruisers moesten ook de eigen verbindingen door en naar Nederlands-Indië beveiligen. Zowel de militaire als de economische. Beschermde konvooien konden de import en export in stand houden.[198]

Ten slotte noemde de commissie nog de mogelijkheid van 'een zuivere zeeoorlog, waarin het Nederlands grondgebied niet werd bedreigd'. Hiermee werd de strijd om de heerschappij ter zee bedoeld. Een elastische verdediging met offensieve stoten zou dan het beste zijn. Men moest de vijand niet de gelegenheid geven de Nederlandse vloot met één slag te vernietigen.[199] Anders gezegd, de Nederlandse vloot moest dan een beslissingsslag vermijden.

9.22 Risicostrategie Furstner leidt tot het (verwaar)lozen van operationele strategie

Het slagkruiserplan vertegenwoordigde een hoogst navalistische misinterpretatie van Mahans *seapower*. Kenmerkend was het goeddeels gelijkstellen van de strijd om de verbindingen met de heerschappij ter zee. Net als in Duitsland werd deze heerschappij nu als een soort gevolg van de strijd om de verbindingen gezien. Maar ook een rotatie terug naar de klassieke interpretatie van Von Tirpitz, waarin de heerschappij ter zee de verbindingen verving, was mogelijk. Admiraal Raeder balanceerde tussen beiden. Gegeven Furstners in de knop gebroken verlangen naar eigen slagschepen en zijn verlangen dat geallieerde slagschepen de heerschappij ter zee zouden bevechten, was het moderne gelijkstellen voor hem waarschijnlijk een tweede keuze.

Dit goeddeels gelijkstellen had grote consequenties. De enige relevante structuren waren hooguit de zeeverbindingen en konvooien. In dit wonderlijke Nederlandse denken hoefde de strijd ter zee nauwelijks te worden gestructureerd. Men deed het zelf niet meer. Wat even belangrijk was: men behoefde zich er niet meer in te verdiepen of eventuele vijanden dat zouden kunnen doen. De zeestrijd was een vormloos geheel – precies het tegendeel van wat Castex voorstond. Zelfs een grote zeemacht als Japan kon de zeestrijd niet structureren. Deze vormloze visie stond oneindig ver af van de Japanse, Britse en Amerikaanse (zoals hoofdstuk 13 toont).

De kern van de Nederlandse redenering was dat Japan niet voldoende transportvloten zou kunnen escorteren. In die zin was de extreem hoge snelheid van de Nederlandse 'slagkruisers' geen criterium. De redenering kon even goed op moderne slagschepen slaan en was ongetwijfeld geërfd van Furstners, door de politiek afgewezen, verlangen naar zulke schepen. Temeer omdat een *Kongo* dáártegen inderdaad moeilijk stand hield – overigens met een goede kans dat de overwinnaar zodanig was toegetakeld dat die de operatie moest afbreken.

Binnen deze 'anarchie ter zee' was zeestrijd namelijk zoiets als duels tussen individuele schepen, zoals eerder gezegd, een soort voedselketen waarin een kleiner schip als het ware werd verslonden door een groter (8.6). Hierbij zou het zeer belangrijk zijn dat het eigen schip wat sterker was, of anders sneller. De waarde van 20 cm geschut op een kruiser werd in Duitsland en Nederland enorm opgespeeld en als van wezenlijk belang voorgesteld.[200] Kon geen machtig schip gebouwd worden, dan kon een 'harmonisch eskader' van kleinere schepen het als het ware vervangen. Zoals een Brits eskader van drie kruisers het sterkere Duitse pantserschip *Admiral Graf Spee* klem zette.

Door deze nadruk op losse tactische 'scherven', namelijk op grote schepen of enkele samenwerkende schepen, in plaats van op uitgewerkte operationele integratie kon men welhaast iedere vloot 'harmonisch' noemen. Maar Castex bedoelde hiermee eerder op het vermogen van een vloot als geheel om het een numeriek sterkere vloot het strategisch lastig te maken.

Met drie schepen, die geen van alle tegen een Japans slagschip waren opgewassen, moderne pantserkruisers eigenlijk, dacht de *Technische Commissie* de gehele Japanse slagvloot van elf schepen te kunnen binden. Zonder dat er geallieerde slagschepen aan te pas kwamen. Een risicostrategie die niet uitging van de 67 procent van de vijandelijke sterkte van Von Tirpitz, maar van minder dan 20 procent van de vijandelijke vuurkracht!

Dit heeft veel weg van Furstners analyse van 24 april 1939 dat een tweetal Duitse pantserschepen vele sterkere Britse slagschepen konden binden. De leden van de commissie vielen qua denken terug op 1914 en eerder. Als ze in die jaren hadden geleefd hadden ze de grote marines veel geld hebben kunnen besparen, want volgens hun logica zouden vele *dreadnoughts* kunnen worden 'geneutraliseerd' door drie oude pantserkruisers zolang die maar wat sneller waren.

Het lijkt erop dat Furstner na de verschijning van het rapport van zijn commissie hierop enigszins terugkwam. De zware kritiek erop – van bijvoorbeeld het ministerie van Koloniën – kan een reden zijn geweest en een andere misschien wel het feit dat de uitwerking van de pantserschepen op de Britse marine en politici lang niet zo krachtig was als zijn analyse had voorspeld. Begin 1940 draaiden hij en de zijnen naar zoiets als het uiteindelijke *Z-Plan*. Twee of drie slagkruisers konden misschien niet de hele Japanse slagvloot binden, maar wel een flink deel. Japan zou dat deel niet kunnen missen indien een Britse of Amerikaanse slagvloot het land bedreigde.

Maar desondanks bleef Furstners strategische redenering innerlijk volslagen tegenstrijdig. Twee of drie slagkruisers bonden een belangrijk deel van de Japanse slagvloot, terwijl de beide geallieerde vloten de handen vrij hadden. Maar wanneer, nog steeds binnen deze redenering, twee of drie Duitse pantserschepen al een fors deel van de Britse slagvloot bonden, wat konden daarbovenop de vier veel grotere Duitse zware schepen dan wel niet doen? Verder vielen de zes slagschepen van (potentiële) vijand Italië absoluut niet weg te cijferen. Het is juist vanuit Furstners denktrant onverklaarbaar dat de Britse slagvloot überhaupt buiten het Atlantisch gebied zou kunnen optreden en de Amerikaanse grotendeels erbuiten.

Een 'minpunt' van het *Z-Plan* was dat het afzag van een strategie voor een invasie in Engeland. In dit opzicht was het voorlopig ongestructureerd. Als die strategie er wel was geweest, zou er wellicht bij de Nederlanders meer aandacht voor invasies zijn geweest. Voor Furstner vormde slechts de strijd tegen handelskonvooien de basis om invasievloten te ontmoedigen.

De geslaagde Duitse invasie van Noorwegen, waarbij de *Kriegsmarine* uitzonderlijk grote risico's moest nemen, aangezien die in zeer korte tijd welhaast moest worden geïmproviseerd in plaats van zorgvuldig gepland, kan evenwel Furstner en Helfrich hebben gesterkt in hun opvatting dat wie het grootste risico aandurfde, won.

Binnen het pretentieuze navalistische slagschipplan van 1912 werd van de eerste bijeenkomsten af aan het fundament gelegd voor een veel bescheidener operationele strategie ter verdediging van de Javazee. Bij het slagkruiserplan ontbrak zo'n strategie. Deze zou men vroeg of laat moeten ontwerpen. In welke mate viel het slagkruiserplan *achteraf* te combineren met een behoorlijke operationele verdedigingsstrategie voor Nederlands-Indië?

Hoofdstuk 10

Anarchistisch navalisme (2): Slagkruiserplan operationeel uitvoerbaar?

een knap man, maar te veel theoreticus [...] hij kent Indië niet en overziet ook niet de grootte van de Archipel.
Gooszen over Furstner[1]

Het ontbreken van een operationele strategie in het slagkruiserplan was een groot voordeel voor het propageren ervan: de eerdere strategie ter verdediging van Java en de bijbehorende onderzeebootoperaties konden operationeel worden aangevallen, terwijl het eigen plan ongrijpbaar bleef.

Die aanvallen komen uitvoerig aan bod, maar om een ongrijpbaar plan met eerdere strategieën te kunnen vergelijken is wel wat meer nodig, namelijk antwoord op de volgende vraag: was het mogelijk om naderhand nog een goede operationele strategie onder het slagkruiserplan te schuiven, zoals bij de slagvloot van 1914 van meet af aan was gedaan? Wat deze vraag des te noodzakelijker maakt, is dat het plan een operationeel wonder voorspiegelde: Japan zou een drie- tot viervoudige overmacht moeten bezitten.

10.1 De slagkruisers als fleet-in-being contra een operationele inzet volgens Castex (1)

De Technische Commissie concludeerde in haar eindrapport dat als het slagkruiserplan werd uitgevoerd 'de aanvaller een drie- à viervoudige overmacht noodig zal hebben om onder de in Nederlandsch-Indië vigeerende omstandigheden zijn doeleinden te kunnen bereiken.'[2]

Het Nederlandse plan bevatte ook de voor de holistische benadering van *seapower* zo kenmerkende desinteresse in geografie. De slagkruisers konden bijna overal tegelijk zijn, ja dat gold blijkbaar zelfs voor de 'geconcentreerde Nederlandse vloot', waarvan ze de kern vormden. Dat was natuurlijk niet zo. Het ging tegen alle redelijkheid in invasievloten vrij spel te geven door de slagkruisers voor een *guerre industrielle* tegen de vijandelijke handelsverbindingen in te zetten of tegen een minder belangrijke invasiemacht.

Een analysekader voor een operationele inzet bieden de in het vorige hoofdstuk besproken theorieën van admiraal Castex (9.5-9.6). Dit kader is des te belangrijker aangezien hij door de Koninklijke Marine als de strategische autoriteit bij uitstek werd afgeschilderd. Daardoor kan de marine worden geanalyseerd aan de hand van begrippen die haar destijds bekend waren. Belangrijke begrippen voor Castex waren de zeeverbindingen, de wisselwerking tussen land- en zeestrijd, de keuze van het strategisch object en de beslissende strijd hierom, zo mogelijk door een strategische manoeuvre. Bovendien was Furstner zoals gezegd een leerling van hem en had ervoor gezorgd dat diens werk examenstof was aan de Hoogere Marine Krijgsschool.

Furstner had gezegd dat het Slagkruiserplan noodzakelijk was om de verdediging van Indië langere tijd te kunnen volhouden zonder steun van buitenaf. Omdat men later desondanks op die steun rekende, zal in dit hoofdstuk op het veel gunstiger geval worden ingegaan waarin de Japanse slagvloot in hoge mate werd gebonden door een geallieerde slagvloot. (Wat in de praktijk beslist niet zo was.) Het rooskleurige geval dus waarin niet de gehele Japanse slagvloot desgewenst invasies kon steunen, maar 'slechts' de voorhoede van die vloot.

Deze aanpak bevordert bovendien een vergelijking met de plannen van 1912-1914. Toen werd immers aangenomen dat Japan invasievloten naar Indië kon laten escorteren door de voorhoede van zijn slagvloot, die werd gevormd door de 4 slagkruisers van de *Kongo*-klasse. Het hele verdedigingsplan was er zelfs op gebaseerd deze voorhoede te weerstaan. Daartoe moest een beslissingsslag plaatsvinden.

Eveneens 4 Nederlandse slagschepen moesten de *Kongo's* materieel evenaren en de invasievloot blokkeren in nauwe zeestraten. Het blokkeren daar bood ook enige kans op succes indien men tegen een bescheiden overmacht stond. Voor de verkenning waren 5 kruisers gepland. Het plan van 1912-1914 was tactisch en materieel gebaseerd op een strategische *manoeuvre*. Putman Cramer schreef toen:

> De gevechtskracht der vloot moet dus zoodanig zijn, dat zij, hetzij afzonderlijke vijandelijke eskaders, hetzij een eskader dat een transportvloot beschermt, met goede kans op succes kan aanvallen.
> Voldoet een vloot niet aan deezen primairen eisch, dan kan zij nooit een 'fleet in being' zijn.[3]

In 1941 was de Japanse voorhoede veel sterker dan destijds. Behalve de 4 slagkruisers telde deze 6 vlootvliegkampschepen (dit zestal vormde de sterkste maritieme aanvalsmacht ter wereld). Bovendien ze werden

door veel meer kleinere schepen ondersteund dan destijds, in 1914. Deze strijdmacht was in februari-maart 1942 in Indische wateren actief (op 1, soms 2 vliegkampschepen na). In 1946 zou deze nog meer vliegkampschepen hebben geteld.

Het slagkruiserplan was er slechts op gericht een slagschipescorte te ontwijken en over de *Kongo's* maakte men zich weinig zorgen.

10.2 Operationele inzet contra Castex (2): defensief contra een veel sterkere vijand

Nederland was in het strategisch defensief tegen Japan. Castex was een groot voorstander van mobiliteit van de verdediger. Hij propageerde een actieve verdediging op grond van zijn afkeer van een nutteloze vloot, hoe klein ook:

> Als de middelen ter zee en in de lucht zo inferieur zijn dat ze iedere hoop op succes uitsluiten tegen de vloot van de vijand, vormt het aanvallen van zijn zeeverbindingen de enige manier om hem schade te berokkenen, wat hinderend werkt op het exploiteren van zijn heerschappij, en daardoor vertragend op de onweerstaanbare nederlaag. Dit is speciaal de aangewezen methode als de vijandelijke verbindingen kwetsbaar zijn.[4]

Castex koppelde het strategisch defensief tegen een grote overmacht expliciet aan een *hit-and-run manoeuvre* waarvan de essentie bestond uit:

> een beslissingsslag vermijden, terwijl de vijand onophoudelijk wordt geteisterd door beperkte offensieven bij iedere gunstige gelegenheid die zich aandient.[5]

Castex was voorstander van een offensieve instelling maar waarschuwde, zoals gezegd, ook voor het gevaar:

> Maar men moet tegelijkertijd de onmogelijkheid ervan inzien om in het offensief te gaan wanneer men maar en op welke manier men maar wil, blindelings, als een absolute doctrine, op elk moment en elke plaats.[6]

Kortom, mobiliteit, hit and run, dat was wat Castex adviseerde bij een zeer kleine oppervlaktevloot tegen een grote overmacht. Het waren de Nederlandse aanvalstactieken uit die jaren – zowel voor lichte strijdkrachten als voor de slagkruisers. Men kon en kan ze verdedigen door zich op Castex te beroepen. Maar Castex was meer, hij was een synthe-

tisch denker. Hij ordende tactieken naar hun mogelijkheden en stelde hoge eisen aan de strategie die men koos.

Castex maakte ook duidelijk dat dit een pretentieloze en onmachtige vorm van verdediging was. Maritieme defensie in de vorm van een offensief tegen andermans zeeverbindingen had weinig kans van slagen:

> Welke voordelen kan men verwachten van defensieve operaties? Materieel zullen ze klein zijn. Men zal zeker de vijand pijnlijk treffen en hem verliezen toebrengen; soms zal men hem ernstig ongemak bezorgen, maar het resultaat zal doorgaans ver afstaan van het omverwerpen van zijn overwicht.[7]

Speciaal wees hij op het volgende:

> De strijd om de verbindingen kan niet worden behandeld als een afzonderlijke operatie gescheiden van de rest van de militaire strijd. [...] In het bijzonder moet men niet de illusie koesteren dat de aanval op de verbindingen zelfstandig en zonder andere operaties tot een beslissende overwinning zal leiden.[8]

Zeer strijdig met Castex was derhalve het gebrek aan onderscheid bij Furstner tussen de strijd om de verbindingen en de heerschappij ter zee. Corbett had er al nadrukkelijk op gewezen dat 'No principle of naval warfare, is so much ignored in the ordinary discussion, as that you cannot command the sea with a battlefleet.'[9]

Het door zware schepen behaalde zeeoverwicht beschermde op zichzelf nauwelijks de verbindingen, maar vormde de paraplu waaronder kruisers en escorteurs veilig konden opereren (2.24).

Een bizarre aanname van het Slagkruiserplan was dat de Japanse zware schepen zelfs dat niet konden bewerkstelligen: de paraplu van Corbett was blijkbaar uiteengerafeld. Maar omgekeerd pretendeerde het plan dat de Nederlandse slagkruisers de zeeverbindingen door Nederlands-Indië konden veiligstellen en zelfs die daarheen! Terwijl men wist dat er nauwelijks Nederlandse zeegaande escorteurs waren. Nuboer maakte het in zijn propaganda voor imperiale marine en slagkruisers nog bonter door te suggereren dat men bij een gesplitste marine de tussenliggende zee (van Nederland tot Indië) opgaf – terwijl het juist om de heerschappij daarvan moest gaan.[10]

Men moest maar hopen dat een echte imperiale marine, de Britse, de Nederlandse verbindingen naar Europa kon beveiligen. Bij de Spaanse Burgeroorlog was immers al gebleken dat er, alleen al om Nederlandse schepen rondom Gibraltar te begeleiden, een schreeuwend tekort aan escorteurs bestond. De slagkruisers, die de bouw van torpedobootjagers

financieel uitsloten, verergerden dit cruciale probleem juist. De geplande zeer kleine 'duikbootjagers' waren slechts bedoeld als escorteurs in kustwateren, in het bijzonder voor operaties van de slagkruisers daar.

Zo net is de naam van Corbett gevallen, maar het was in het navalistische 1939 niet de bedoeling dat men zich in deze relativerende strateeg ging verdiepen. Luitenant-ter-zee der 1e klasse J.J.L. Willinge bekritiseerde in 1939 de Italiaanse vice-admiraal Oscar di Giamberardino die had gewaagd dit te doen in een beschrijving van de Italiaanse nederlaag bij Lissa (3.20):

> De constructies van Corbett zijn dikwijls gewild en achter de studeertafel gevonden; het lijkt er ook in dit geval veel op, maar als de zaak zich zoo heeft afgespeeld als hier wordt beschreven, dan moet men dat toch zeker in Italië weten.
> Men zal zeggen wat doet ertoe? Dit: de historie verdraaien terwille van een reeds bedachte strategische theorie is niet alleen een zonde tegen de geschiedenis, het is het paard achter den wagen spannen. Het maakt de theorie zèlve verdacht.[11]

Met dit antwoord, dat vooral tegen Corbett bedoeld lijkt, verwoordde Willinge onbewust, maar exact, wat hijzelf en de andere voorstanders van het slagkruiserplan aan het doen waren.

Hoewel Willinge onmiskenbaar goed onderlegd was op strategisch gebied, liet hij na om zijn kritiek met enigerlei argument te staven en moet het wel gaan om het blindelings reproduceren van een halfbegrepen verwijt van Castex aan het adres van Corbett (9.5). Wat Willinge ook naliet te vermelden toen hij zijn recensie van Di Giamberardino's boek opstelde vanachter zijn studeertafel, en wat gezien zijn breedvoerigheid evenmin aan plaatsgebrek kan worden geweten als zijn herhaalde nalatigheid om de tweede r te vermelden in de lange naam van de Italiaan, is dat die weliswaar sceptisch stond tegenover onderzeeboten, maar meende dat hun waarde aanmerkelijk toenam als ze in tactische verbanden zouden kunnen opereren.[12]

10.3 Operationele inzet contra Castex (3): beperkte inzet door beperkte verkenning

Een zeer zwak punt van het Slagkruiserplan was ook de gebrekkige verkenning. Hierover lijkt, wat gezien het negeren van geografische omstandigheden verklaarbaar is, weinig te zijn nagedacht.

Furstner wenste 96 vliegtuigen als verkenning. Later verminderde hij dit tot 72 vliegboten (waarvan slechts 48 bemand!). Dit was exact het aantal dat Gooszen in 1921 wenste als aanvulling op zijn zeeverkenning

in de drie toegangen naar de Javazee. Hoewel de vliegboten veel capabeler waren dan destijds was dit aantal veel te gering voor Archipelwijde verkenning. Op permanente basis – wat zeer veel vergde van materieel en nog meer van personeel – kon niet veel meer worden verkend dan deze drie gebieden, zeker nu de voor zeeverkenning beoogde vloot van Gooszen ontbrak.

Het enige wat de Technische Commissie deed was onderscheid maken tussen strategische en tactische verkenning. De tactische verkenning diende permanent bepaalde vlooteenheden te schaduwen. Het is niet duidelijk waar deze structureel vandaan moest komen, wanneer men archipelwijde strategische verkenning wenste.

Pas nadat hij in Indië was aangekomen begon Helfrich in te zien dat dit aantal onvoldoende was. In 1941 stelde hij voor om boven de 36 *Dorniers* en de al gevraagde 48 Amerikaanse *Catalina*-vliegboten nog eens 48 vliegtuigen aan te schaffen.[13] Het was evenwel niet duidelijk waar de bemanningen vandaan moesten komen. Overigens was dit totaal nog steeds veel te mager voor het enorme eilandenrijk.

Alleen al de onmogelijkheid om permanent zeer grote gebieden strategisch te verkennen, belemmerde de archipelwijde inzet van de slagkruisers. Het niet beschikbaar zijn van voldoende tactische verkenning, hoewel de vliegboten hiervoor waren uitgerust, maakte efficiënte inzet van de slagkruisers nog beperkter mogelijk en gelijktijdige roedeltactieken onwaarschijnlijk.

10.4 Operationele inzet contra Castex (4): weinig onderscheid militaire en handelsverbindingen

De Duitse pantserkruiserstrategie werd door Furstner als het ware op de situatie in Zuidoost-Azië geplakt. Het grote verschil met de *Scharnhorst* en *Gneisenau* was dat de Nederlandse slagkruisers werden geacht de Japanse expansie te kunnen keren. Furstner ging hierbij uit van een 'halfgekke vijand', die niet alleen vanuit Japan direct kwam aanvaren, maar zich ook op de lange route gemakkelijk liet bestoken.

De slagkruisers konden mogelijk door de bescherming van een klein handelskonvooi of zelfs een kleine troepentransportvloot breken. Volgens Bosscher kan onderzoek naar de strijd van Duitse zware schepen tegen Britse konvooien leerzaam zijn voor de inzet van de slagkruisers.[14]

Maar van de Duitse zware schepen valt niet veel opwekkends te leren. Ze hebben weinig succes geboekt tegen konvooien en geen enkel tegen goed beschermde. En dat terwijl die konvooien in de eerste oorlogsjaren weinig of geen luchtdekking bezaten – een groot verschil met de strijd in Zuidoost-Azië. De *Scharnhorst* en *Gneisenau* moesten Atlantische

konvooien aanvallen, maar gingen deze uit de weg wanneer ze werden geëscorteerd door één traag oud Brits slagschip. Ze hadden hiertoe opdracht vanwege hun zwakke bewapening. Nooit slaagden ze erin een konvooi binnen te dringen door zo'n Brits slagschip – dat minder snel was dan de gemoderniseerde Japanse slagschepen – uit te manoeuvreren.

De operationele inzet van de zware Duitse schepen tegen de Britse konvooien die om Noorwegen heen oorlogsmaterieel naar Rusland brachten, biedt zeker geen afdoende vergelijking met de inzet van de Nederlandse slagkruiser. Deze geallieerde konvooien werden weliswaar vaak gedekt door een slagschip en een vliegkampschip, maar de uitschakeling of verlies van deze belangrijke schepen door Duitse lucht- en onderzeebootaanvallen werd door de Britse admiraliteit belangrijker geacht dan het behoud van één konvooi. Ze hadden opdracht om terug te keren voordat het noorden van Noorwegen gerond was en het konvooi in de steek te laten.[15] Dat door deze operationele strategie van terugtrekken bijvoorbeeld konvooi *PQ 17* verloren ging, leidde niet tot een wijziging van deze opdracht.[16]

Een (denkbeeldige) geallieerde invasievloot om het noorden van Noorwegen met zijn vliegvelden en Duitse vlootbases te veroveren lijkt meer op de dreiging die de Nederlandse schepen stond te wachten. Een invasiemacht kon niet als de konvooien in de verblindende sneeuwstormen van het winterseizoen opstomen, maar alleen in de lente of zomer. Er zou uitgebreide tactische luchtverkenning zijn om de Duitse zware schepen te volgen. De transportschepen zouden door meerdere slagschepen en kruisers worden beschermd en tegen onderzeeboten door vele torpedobootjagers en escorteurs. Deze bescherming zou niet voortijdig omdraaien. Er zouden meerdere geallieerde vliegkampschepen zijn verschenen om de Duitse luchtmacht, luchtverkenning en marine te decimeren, wellicht gesteund door bommenwerpers met groot vliegbereik.

In het geval van Furstner ging het ook om invasievloten, waarvan de Japanners de bescherming doorgaans aanpasten aan de dreiging. Zoals eerder gezegd, wilde de Japanse marine daarbij slechts sterk genoeg zijn om te verhinderen dat zijn tegenstander het escorte kon verslaan. Castex was Mahan en Corbett bijgevallen dat dit voldoende was, in plaats van een volledig zeeoverwicht.[17] Japan zou daardoor minimaal eigen slagkruisers inzetten. Die laatste vormden dan ook het uitgangspunt van het vlootplan van 1912.

Furstner mocht vinden dat van twee van zijn slagkruisers een geweldige dreiging uitging, Japan kon de zeestrijd structureren. Japan kon zijn escorte concentreren door het aantal invasievloten te reduceren, of door de vloten na elkaar op zee te sturen. Het kon dan zijn escorte als

het ware hergebruiken. Het deed dat later ook door een belangrijk deel van het escorte van de invasie van Malakka de daarna geplande invasie van de Filippijnen te laten versterken.

Met de vier *Kongo's* kon Japan twee transportvloten tegelijkertijd goed beschermen tegen twee slagkruisers. Hetzelfde gold voor de geplande Japanse slagkruisers die de oude *Kongo's* zouden gaan vervangen en een antwoord op de Nederlandse schepen waren. Om nog te zwijgen van Japanse vliegkampschepen, slagschepen, torpedobommenwerpers aan wal en van het nabijheidsescorte – en dat escorte bestond uit heel wat meer dan een enkele torpedobootjager die met 35 mijl een gelegenheidsaanvalletje probeerde, zoals de Technische Commissie dit probleem bagatelliseerde.[18] En zelfs als er maar weinig jagers waren, ervoeren aanvallende Duitse zware schepen herhaaldelijk dat die efficiënte verdedigers konden zijn, die men niet te nabij moest komen. Tijdens de strijd om Noorwegen in 1940 leidde kamikaze-achtige zelfopoffering van twee kleine Britse torpedobootjagers tot een zware torpedotreffer op de *Scharnhorst*, die geëscorteerd door haar zusterschip *Gneisenau*, direct zeer moeizaam huiswaarts moest keren.

Op 8 december 1941 zette Japan één grote transportvloot in tegen Malakka, bedoeld om Singapore op de knieën te brengen. Dit was een 'harmonische vloot' bestaande uit een nabijheidescorte van kruisers en vele torpedobootjagers, een dekkingsstrijdmacht rondom twee *Kongo's*, liefst 99 torpedobommenwerpers als extra slagkracht tegen zware schepen, twee onderzeebootlinies die niet alleen verkenden, maar nog meer slagkracht leverden tegen aanvallen vanuit Singapore en *last but not least* mijnenvelden tegen zulke aanvallen.

Het is volslagen onduidelijk hoe de slagkruisers zo'n transportvloot moesten binnendringen, als ze door zeer gelukkig toeval heelhuids in de nabijheid kwamen. Zelfs grote konvooien van 40 tot 50 koopvaardijschepen namen rechthoeken in beslag van bijvoorbeeld 2 bij 10 kilometer, of van 3 bij 5 kilometer, gebieden die gemakkelijk vielen te overzien en te bewaken door oorlogsschepen die vaak 60 km per uur konden halen.[19] Een transportvloot handhaafde zijn formatie gedisciplineerd. Zolang het grootste deel van het escorte ervan niet was verslagen of uitgemanoeuvreerd, zou men nooit het dramatische bevel tot verspreiden geven.

Het beste wat een slagkruiser kon doen om afstand te houden tot het escorte was het konvooi vanaf grote afstand beschieten, al viel het dan moeilijker te raken, zeker als er rookgordijnen werden gelegd. Maar ook dan kon zo'n schip zich niet *tegelijkertijd* serieus verweren tegen een gealarmeerd escorte. Want wat de gevechten tegen de konvooien rondom Noorwegen aantoonden, was hoezeer de artilleriestrijd door

zware schepen en kruisers werd beïnvloed door de wetenschap – zowel bij de Duitsers als bij de Britten – dat de vijandelijke kruisers en torpedobootjagers torpedo's bezaten. Admiraal Sir John Tovey, die als bevelhebber van de Britse *Home Fleet* verantwoordelijk was voor de bescherming konvooien, besefte dit zeer goed.[20] Eén of twee treffers betekenden het verschil tussen overwinning of nederlaag.

Tovey beschouwde 12 tot 16 agressief gehanteerde torpedobootjagers zonder steun van sterkere schepen als voldoende bescherming tegen de Duitse zware schepen, nadat de ondergang van konvooi *PQ 17* in juli 1942 de behoefte aan bescherming tegen die schepen toonde.[21] Tovey's ongetwijfeld aan oorlogsoperaties ontleende inzicht ondermijnt de conclusie van de Duitse strategische oefening uit februari 1939 dat elk Brits konvooi noodzakelijkerwijs beschermd moest worden door een slagschip wanneer Duitsland over enkele zware schepen beschikte (9.14).

De Japanners hadden de Britse ervaringen niet nodig, want ze waren al jaren bezeten van torpedoaanvallen om slagschepen en kruisers met torpedo's te elimineren. (Nog afgezien ervan dat de nieuwste Japanse torpedo's bijna hetzelfde bereik bezaten als zware artillerie.) Kwam het tot een nachtgevecht met zijn verrassende karakter en kortere gevechtsafstanden, dan waren de torpedo's van een verdediger nog kansrijker dan overdag.

Los van dit alles was er nog het probleem van het geringe, door de Technische Commissie gespecificeerde, vaarbereik. Het aan hoge snelheid eigen extreem hoge brandstofverbruik – verdubbeling van snelheid betekende minimaal verachtvoudiging van het machinevermogen – maakte de slagkruisers weinig geschikt voor een tactiek van herhaaldelijk snel aanvallen en snel terugtrekken in de hoop 'een opening' te vinden in het escorte.[22] Zeker wat verder van huis. Ook het 'afschudden' van vijandelijke schepen die voeling probeerden te houden met de slagkruisers verslond brandstof.

10.5 Operationele inzet contra Castex (5): geografie en beslissingsslag ontbreken

Het kernbegrip van Castex was de strategische manoeuvre. Deze bepaalde hoe men de strijd moest voeren. Hiervoor waren een aantal zaken van belang, het strategisch object en in samenhang daarmee geografie, de harmonieuze aanval en de beslissingsslag.

Hoewel Castex had gezegd dat men het strategisch object zeer zorgvuldig moest kiezen, had Furstner dat niet gedaan. Overal tegelijk kunnen zijn was geen keuze, zeker niet van de zwakkere. De pretentie alles te willen spoorde met het zo typerende gebrek van de Hoogere Marine

Krijgsschool om prioriteiten te vertalen in een heldere rangorde van tactische scenario's en doctrines.

Het doel van elke verdediging was volgens Castex, in navolging van Von Clausewitz, te verhinderen dat de tegenstander de strijd besliste.[23] (Behalve als men zo zwak was dat men niet veel meer kon doen dan via *hit and run* acties wat aan de kleren rukken van de onweerstaanbaar naderende tegenstander.) Men moest daarom het eigen strategisch object zorgvuldig kiezen. Waar ging het eigenlijk om? Om de strijd tezamen met bondgenoten – dus om andermans object –, om het behoud van de Archipel, om het behoud van de oliehavens, of om het behoud van Java?

Het ageren van de marine tegen de strategie van het KNIL valt totaal niet te verklaren uit Castex. Die had uitdrukkelijk gewezen op de wisselwerking tussen land- en zeestrijd:

> Macht ter zee is belangrijk voor zover ze bijdraagt tot de overwinning te land; alleen in uitzonderlijke gevallen bereikt het de complete overwinning zelfstandig. [24]

Dit was geen uitzondering. Men hoefde geen visionair te zijn – Furstner had het in 1920 zelf voorspeld – dat Japan zijn veroveringen alleen afdoende kon beveiligen door Java te bezetten. Dit had een aanwijzing moeten zijn wat het uiteindelijke vijandelijke strategisch object was, waarop men net als destijds de eigen strategie had kunnen baseren. Inderdaad was Java niets minder dan het *hoofddoel* van de Japanse expansieplannen.[25]

Zuidoost-Azië was met zijn vele kustgebieden, zeestraten, eilanden en eilandjes ideaal om Castex' beginsel van de invloed van het land op de zee uit te werken. Was het zinvol of juist gevaarlijk deze schepen in smalle zeestraten in te zetten?

Er is geen enkele aanwijzing dat er scenario's, laat staan doctrines, werden uitgewerkt van plaatsen buiten of binnen de Archipel waar de strijd zou plaats vinden. Waarom gebeurde dat niet? Omdat dit de illusie vernietigde van de eenzame slagkruiser die, bijvoorbeeld gestationeerd in een voorwaartse basis als Hong Kong of Manilla, vervolgens ongehinderd schepen aanviel, die op weg waren naar een concentratiepunt voor een transportvloot, of deze vloot zelf?

Maar in de praktijk zouden de slagkruisers zich bij een serieuze Japanse aanval niet te ver van de belangrijkste oliehavens en Java kunnen verwijderen, als ze die gebieden serieus wilden beschermen tegen *coups de main* of transportschepen. De pretentie grote delen van het reusachtige eilandenrijk daadwerkelijk te beschermen viel niet waar te maken – dit zou tot deconcentratie leiden.

Verspreiding van de slagkruisers om de gehele Archipel te verdedigen, betekende dat de eilanden en verbindingslijnen kwamen bloot te liggen en dat het escorte van een invasievloot geen, of hooguit één, slagkruiser tegenover zich kon vinden. Het verlies of stevige gevechtsschade aan één slagkruiser bij de verdediging van een afgelegen deel van het eilandenrijk, betekende bovendien dat die een belangrijker deel niet meer kon verdedigen. Dit dwong tot prioriteiten.

Moderne slagschepen, zo bleek in de Tweede Wereldoorlog, waren moeilijk tot zinken te brengen. Al toonden de drie grote zeemogendheden in die oorlog dat zij daartoe in staat waren. Maar wat betreft niet-dodelijke gevechtsschade, hierover moet niet licht worden gedacht. Het kan niet genoeg worden benadrukt dat slagschepen door relatief weinig schade – bijvoorbeeld de brandstofvoorziening, de vuurleiding, water in het kwetsbare voorschip of in het nog kwetsbaardere achterschip, een zware torpedotreffer – veelal werden gedwongen hun operaties af te breken.

Door het bovenstaande was het bijna zeker dat de slagkruisers toch in de Indische zeestraten zouden moeten vechten. Ook een meer geleidelijke opmars waarbij Japan eerst enige tussengelegen steunpunten zou bezetten – en dat was precies wat het van plan was – dwong daartoe. De vijandelijke verbindingen konden dan tot diep in Indië worden beveiligd. De schepen zouden waarschijnlijk als een magneet luchtaanvallen vanaf de wal en van vliegkampschepen aantrekken. En als ze daarna nog operationeel bleven?

Een andere reden om in de Indische zeestraten te vechten was dat de vijand in de eerdere fasen ontweken moest worden, bijvoorbeeld als vijandelijke slagschepen werden ingezet, of als de *Kongo's* werden gesteund door veel licht materieel. Zelfs als die ondersteuning ontbrak, waren de Nederlandse schepen niet sterker dan de Japanse slagkruisers, wat het verwerven van het zeeoverwicht *binnen* de invasievloot of een concentratiegebied ervan twijfelachtig maakte. Uiteindelijk was de kans groot dat men de vijandelijke aanval – zoals in het slagschipplan van Rambonnet – juist in een zeestraat probeerde te blokkeren.

Castex had het belang van het beslissende gevecht benadrukt:

> Al met al bestaat er geen manoeuvre zonder gevecht aan het eind, direct of uitgesteld. Elke manoeuvre die niet aan deze voorwaarde voldoet is hol en waardeloos.[26]

De aanvaller drong met zijn aanvalsmanoeuvre de verdediger de beslissende strijd dus vroeg of laat op. De verdediger, schreef Castex, kon zich niet permitteren te verliezen. Hij moest alles op alles zetten om

met een eigen beslissende manoeuvre te winnen: hij was er nog afhankelijker van dan de aanvaller.[27] Als de verdediger daarvoor te zwak was, moest hij verhinderen dat de aanvaller een beslissing bereikte. Hij moest zijn strategisch object nog zorgvuldiger bepalen. Het verslaan van een militaire overmacht met een harmonische vloot was de essentie van Castex' denken. Het Slagkruiserplan kon dit in het geheel niet operationaliseren.

Het concept van een beslissingsslag ontbrak inmiddels in het Nederlandse denken, wat niet voor flexibiliteit moet worden aangezien, omdat men ermee rekening had moeten houden dat men die kreeg opgedrongen. Waarschijnlijk zouden ook de slagkruisers gedwongen worden de vijand op te wachten in zeestraten, en daardoor mogelijk niet op de gunstigste plaats.

De slagkruisers moesten het uiteindelijk 'symmetrisch' uitvechten met vijandelijke zware schepen. Die laatste maakten niet alleen een goede kans de Nederlandse aanval af te slaan, maar ook, harmonieus gesteund door andere strijdkrachten, op een overwinning.

Maar de slagkruisers drukten de andere nieuwbouw weg en daarmee een harmonische vloot. Deze term werd uitgehold tot het gelijk stond aan het woord ondersteuning. Zelfs als de Nederlandse kruisers en torpedobootjagers betere doctrines bezaten, wat buitengewoon onwaarschijnlijk is, dan konden er toch te weinig worden geconcentreerd om de slagkruisers harmonieus te steunen.

Japanse kruisers en torpedobootjagers waren extreem efficiënt oorlogstuig. In zeestraten (en kustwateren) voorzag het Slagkruiserplan slechts in bescheiden bescherming tegen onderzeeboten door zeer kleine 'duikbootjagers' en nog veel kleinere motorboten. Nog afgezien of dit escorte wel effectief was, hadden de vijandelijke kruisers en torpedobootjagers weinig moeite met deze scheepjes, die bovendien langzamer waren. Dit maakte de slagkruisers kwetsbaar voor torpedo's, van oppervlakteschepen en van onderzeeboten. Diep in zee vertrouwden ze tegen dit laatste gevaar blijkbaar op hun hoge kruissnelheid van 20 knopen en hun watervliegtuigen. Om nog te zwijgen van mijnen. De grootste vijanden van de slagkruisers waren wel de Japanse luchtverkenning en luchtsteun, vanaf schepen en bases aan wal.

10.6 Slotbeschouwing (1): operationele inzet contra Castex (6): meer Duits dan Frans

Het moet ook duidelijk zijn dat er weinig van Castex valt terug te vinden in het Slagkruiserplan – het Duitse gedachtegoed biedt een beter kader. In de breedsprakige memoires van Helfrich, die handelen over

zijn eigen strategisch en tactisch optreden voor en in de Tweede Wereldoorlog, komt de naam Castex niet één maal voor. En Helfrich was bij het uitbreken van die oorlog directeur van de Hoogere Marine Krijgsschool. Met Castex in de hand of enkel met gezond verstand kan men zeggen dat de slagkruiserstrategie geen alternatief vormde voor een harmonische vloot, of een beslissingsslag tegen een invasievloot.

Het plan was zeer navalistisch en bedoeld om Nederland een plaats op de oceanen te geven naast andere mogendheden. De verdediging van Indië was hieraan ondergeschikt. De operationele mogelijkheden tegen een doortastende Japanse aanval op Indië waren uiterst summier. Strategische prioriteiten, concentratie, het intact houden van de *fleet-in-being* tegen het grootste gevaar en het zeer geringe aantal schepen betekende dat het gebied dat krachtig kon worden verdedigd nauwelijks groter was dan in 1914. Ook de luchtverkenning moest worden geconcentreerd, wilde deze op permanente basis effectief zijn.

Maar de gevechtskracht van de vijand was vele malen groter dan in 1914. Deze schepen zouden waarschijnlijk al zijn uitgeschakeld voor zij die van de vijand beslissend konden belemmeren. De succeskansen van deze *fleet-in-being* waren daardoor uitzonderlijk afhankelijk van het toeval. Dat maakte de slagkruisers tot ware gelegenheidswapens.

De slagkruisers werden geacht het zwaartepunt te vormen van de verdediging van Nederlands-Indië, maar het is niet waarschijnlijk dat ze als *fleet-in-being* operationeel in staat waren om ook maar één belangrijke invasievloot – tegen Singapore of Java – te verlammen of te weerstaan, laat staan vier of vijf gelijktijdig.

Het was niet mogelijk, zoals in 1914, om onder de navalistische megalomanie een bescheiden 'oorlogsplan' te schuiven. Het Slagkruiserplan zou door de mand zijn gevallen wanneer het moest worden uitgewerkt tot verdedigingsoperaties. Maar juist dit gebrek aan operationele uitwerking maakte het plan zo geschikt om bestaande strategieën ter verdediging van Indië aan te vallen. Een operationele vergelijking met die andere strategieën was daardoor niet mogelijk. Die andere – de harmonische vloot en de onderzeebootvloot – konden worden ontmanteld terwijl de eigen strategie ongrijpbaar bleef.

10.7 Ruim baan voor de slagkruisers (1): een harmonische vloot onmogelijk

Uitleggen dat het Slagkruiserplan strijdig is met Castex, geeft echter onvoldoende antwoord op de vraag hoe die beide andere strategieën precies werden ontmanteld – operationeel, tactisch en materieel. Allereerst wat het plan betekende voor de operationele strategie die niet werd ver-

guisd, maar juist door de School van Furstner werd gepropageerd. In hoeverre viel het slagkruiserplan, desnoods achteraf, nog te combineren met een harmonische vloot?

De materiële sterkte spreekt boekdelen. Tijdens de eerste bijeenkomst van de Technische Commissie antwoordde Furstner op een vraag van Jolles of men aan het drietal slagkruisers was gebonden, dat, hoewel de propaganda gericht was op 4, hij het kabinet inderdaad 3 had voorgesteld.[28]

Als Indische sterkte wenste Furstner 2 slagkruisers, 2 lichte kruisers, 2 torpedokruisers, 12 torpedobootjagers, 18 onderzeeboten en 96 vliegtuigen. In Nederland wenste hij als reserve voor Indië 1 slagkruiser, de oude kruisers *Java* en *Sumatra* en de moderne *De Ruyter*. Hier kwamen nog 8 onderzeeboten in Nederland bij. Dit was niets anders dan de al gebouwde en in aanbouw zijnde vloot – op de 3 slagkruisers na.

Verder moest het aantal motortorpedoboten in Indië op 20 worden gebracht, maar nadat Helfrich nog eens het gevaar van vijandelijke onderzeeboten had benadrukt, zei Furstner toe 12 ervan te bestemmen voor de bestrijding van onderzeeboten.[29]

Het plan voorzag niet in nieuwe torpedobootjagers of onderzeeboten, wat snelle veroudering met zich meebracht van de bestaande vloot. Ook kwamen er geen lichte kruisers bij. Deze verschrompeling stond ver af van de harmonische vloot. Het nu bijna voltooide plan-Deckers uit 1930 werd nu voorgesteld als een bruikbare 'omlijsting' die moest worden aangevuld met slagkruisers. Nuboer nam nog een stapje verder door te verklaren dat de vloot uit niets dan omlijsting bestond, waaraan nu een kern moest worden toegevoegd.[30] Het lijdt geen twijfel dat men onder een harmonische vloot verstond, naast samenwerking tussen verschillende typen schepen: van zo veel mogelijk typen wat.

Wat een harmonische vloot was, blijkt uit de langetermijnplanning van de Fransen uit 1924, waarin hun vloot in 1943 zou moeten bestaan. Niet minder dan 52 procent lichte oppervlaktestrijdkrachten, 14 procent onderzeeboten, 9 procent vliegkampschepen en slechts 25 procent slagschepen.[31] Hoewel het percentage slagschepen ernstig werd beperkt door het Vlootverdrag van Washington, heeft deze opbouw niets van doen met die van Furstner. Diens 3 slagkruisers namen veel meer tonnage in beslag dan alle lichte strijdkrachten – kruisers, torpedobootjagers, duikbootjagers en onderzeeboten – tezamen! Het is ondenkbaar dat de door Castex geschoolde Furstner niet wist hoe zeer zijn vloot afweek van de Franse. Maar tegen de voorstanders van de harmonische vloot had hij een manoeuvre in petto.

10.8 Ruim baan voor de slagkruisers (2): Ferwerda en Gooszen worden buiten spel gezet

Ferwerda, nog steeds commandant Zeemacht Nederlands-Indië, wilde een evenwichtiger vloot voor Indië, ongeveer zoals Gooszen rond 1920 voorstond, maar liefst met 6 kruisers, 24 tot 32 onderzeeboten en maximaal 24 torpedobootjagers. Ferwerda hield vast aan de onderzeeboot als kern. Op zichzelf had hij niets tegen de slagkruisers: 'Onze positie in Oost-Azië zal door deze vlootversterking een belangrijke wijziging ten goede ondergaan.'[32] Maar toch kwam in zijn toekomstige vlootplan geen slagkruiser voor, want hij twijfelde er zelfs al aan of de door hem gewenste zware kruisers financieel haalbaar waren. Ferwerda had zijn standpunt voor een grotere harmonische vloot zonder slagkruisers in een memorandum vastgelegd.

De secondanten van Furstner ageerden steeds heftiger. Er was nog iemand die zich daaraan ergerde en die zich 'ernstig zorgen maakte over de mentaliteit in de een marine waarin een zo verdienstelijke marineofficier als Ferwerda als een zwart schaap uit de kudde werd gestoten.' Die was niemand anders Gooszen zelf.[33] Hoewel hij waarschijnlijk zoals Ferwerda diep in zijn hart hun oude droom uit de Eerste Wereldoorlog koesterde over een grote harmonische vloot met twee kernen – onderzeeboten èn slagkruisers, maar dan waarachtige slagkruisers – begreep Gooszen, zoals hij al in 1920 had gedaan, dat er hooguit één kern mogelijk was en steunde het zwarte schaap.

Helaas was Gooszen reeds lang gepensioneerd en zijn invloed achter de schermen was onvoldoende om de regisseur te doen wankelen. Niemand kon dat. Ook de gouverneur-generaal en het ministerie van Koloniën niet. Zij zagen veel meer in Ferwerda's opvattingen, al weifelde minister Welter van Koloniën enigszins. De afdeling Land- en Zeemacht van zijn ministerie gaf de slagkruisers niet meer dan 100 dagen overlevingskans.

Maar Indië werd *overruled* door Den Haag en op 5 februari 1940 ging de ministerraad akkoord met het slagkruiserplan.[34] De Volksraad van Nederlands-Indië had in wezen geen andere optie meer dan ja zeggen, wat op 29 april gebeurde.

Ferwerda was al veel eerder uitgemanoeuvreerd. Hoewel hij er geen lid van was, zat de Technische Commissie, zo blijkt uit het overleg van 10 juli 1939, toch ernstig met hem in haar maag: 'eenheid van mening' was politiek effectiever. Nu had Ferwerda geschreven dat wanneer zijn harmonische vloot was voltooid, er vervolgens slagkruisers aan bod mochten komen.[35] (Zijn oude ideaal van twee kernen, zie 4.3.) Hieruit goochelde Jolles als formule van eenheid: 'dat in wezen admiraal Ferwerda ook vóór aanbouw van slagkruisers geporteerd is, zij het dan ook, dat deze eerst lichter materieel wenste.'[36]

Figuur 10.1 *Schout-bij-nacht Hendrikus Ferwerda (1885-1942) was van maart 1936 tot december 1940 commandant Zeemacht in Nederlands-Indië. Hij was de laatste van de oude 'mastodonten' op een belangrijke marinepositie die zich tevergeefs verzetten tegen Furstners nieuwe navalisme dat vanaf 1936 opgeld deed. (collectie H.O. Bussemaker)*

In eerste instantie ging deze verdraaiing Helfrich te ver: Ferwerda zou de vraag of er slagkruisers moesten komen zonder licht materieel met neen beantwoorden. Het was de aanwezigen – net als Ferwerda –

zonneklaar dat de combinatie van slagkruisers en substantieel meer licht materieel financieel vrijwel onhaalbaar was. Toch werd Jolles' formule niet lang tegengesproken. Men had immers allang gekozen! Hiermee gaf men in wezen tevens toe dat een werkelijk harmonische vloot met de slagkruisers onmogelijk was. Dat Helfrich in dit verband zijn al besproken vragen over slagschepen stelde, was slechts voor de vorm.

Het zal duidelijk zijn dat Ferwerda een andere keuze maakte. Bosscher, die meent dat Ferwerda het slagkruiserplan 'strategisch goed gefundeerd' achtte, maar 'vooralsnog' de voorkeur gaf aan een vlootuitbreiding met lichter materieel, lijkt Jolles' formule onvoldoende te doorzien.[37] Juist doordat het slagkruiserplan geen onderdeel kon zijn van een harmonische vloot, achtte Ferwerda de strategie van Furstner zo verkeerd.

10.9 Ruim baan voor de slagkruisers (3): beperkte escorte tegen torpedoaanvallen

Nederlandse torpedobootjagers waren nodig voor de volgende taken: verkenning, patrouilleren, bescherming van grote schepen op afstand tegen onderzeeboten en artilleriesteun aan kruisers.

Aangezien er geen sprake was van een harmonische vloot, bleef het grote tekort aan eigen torpedobootjagers bestaan. De Technische Commissie zag in dat de slagkruisers zonder deze bescherming kwetsbaar waren voor vijandelijke torpedobootjagers, temeer omdat de secundaire bewapening van de slagkruisers aan de lichte kant was. Twee *leaders* – waarmee de juist voltooide torpedokruiser *Tromp* en de bijna voltooide *Jacob van Heemskerck* werden bedoeld – moesten maar voldoende escorte zijn tegen Japanse torpedobootjagers! (Adepten van 'anarchie ter zee' verwachtten, zoals gezegd, zeer veel van een iets sterker individueel artillerieschip.) De vraag of er geen derde bij kon worden gebouwd, wimpelde Furstner af met de opmerking:

> van de [vijandelijke] massa-torpedoaanval moet door ons worden afgezien. Het doel van ons optreden moet zijn convooivernietiging. Is het risico van de begeleidende macht van de vijand te groot, dan zal moeten worden afgedraaid.'[38]

Het escorteren van de slagkruisers, dat in kustwateren niet viel te vermijden, werd de sluitpost van het plan. Helfrich wees daarbij op het gevaar van onderzeeboten: het verlies van een slagkruiser door onvoldoende bescherming was onaanvaardbaar.[39] Furstner vond torpedobootjagers te groot als escorte (ongetwijfeld doordat de slagkruisers het onmogelijk maakten nieuwe te financieren), wat Helfrich beaamde en daarop kleine 'duikbootjagers' voorstelde.

Hij dacht aan scheepjes van 600 tot 800 ton standaard. Deze waren blijkbaar nog te duur, want het eindrapport van de Technische Commissie voorzag in 383 ton en slechts 24 knopen vaart.[40] Dat was zo'n 10 knopen minder dan torpedobootjagers en slagkruisers haalden. Bij slecht weer werd het snelheidsverschil met de jagers en grote schepen ongetwijfeld groter.

Daarnaast verwachtte Furstner in open zee veel van de 4 vliegtuigen – opeens had hij vertrouwen in dit wapen – die elke slagkruiser aan boord kreeg tegen onderzeeboten. Toen Helfrich betwijfelde of dit alles genoeg was, antwoordde Furstner dat in nauwe zeestraten motortorpedoboten extra beveiliging konden bieden. Deze zouden al worden gebouwd en toen Helfrich voortging met aandringen, voelde Furstner er wel voor om 12 van deze boten te laten herontwerpen voor onderzeebootbestrijding.

Uit het eindrapport blijkt dat het hier ging om Duitse *Schnellboote* van 100 ton. De onderzeebootbescherming door deze combinatie mocht volgens het rapport: 'als verzekerd worden beschouwd.' Opmerkelijk, alleen al doordat deze *Schnellboote* te klein waren voor de toenmalige actieve sonar. Het onderschatten van de onderzeeboot werkte dus in twee richtingen!

10.10 Ferwerda's volmaakte vloot en de nieuwe volmaakte vloot van Furstner

In 1939 leek Ferwerda's volmaakte vlootopbouw zeer sterk op zijn ideeën van twintig jaar eerder (4.3). Een harmonische vloot met twee kernen, waarvan de eerste bestond uit 4 snelle 'volwaardige slagschepen' (geen zogenaamde slagkruisers dus), gesteund door 1 vliegkampschip (een revolutionair voorstel binnen de marine, hoewel het aantal toont dat ook hij onvoldoende oog had voor dit wapen), 6 lichte kruisers en 24 torpedobootjagers. De tweede kern bestond uit 'tenminste' 24 tot 30 onderzeeboten. Maar zo'n slagvloot was naar zijn mening een onbereikbaar ideaal.[41] Vandaar zijn harmonische vloot zonder zware schepen.

Furstners inzichten rijpten enigszins in Londen, waarheen hij was uitgeweken vlak voordat de Nederlandse strijdkrachten capituleerden voor de Duitse. Maar dit is ook de zwakte; het is niet aannemelijk dat hij zijn slagkruiserplan ingrijpend had gewijzigd als Nederland neutraal had kunnen blijven.

Exact een half jaar nadat deze capitulatie een feit was, overwoog hij 3 'zware' schepen, verder 1 vliegkampschip met nog 1 onbemand als reserve, 2 zware kruisers, 3 lichte kruisers en niet minder dan 24 torpedo-

bootjagers. Verder nog 32 van de kleine onderzeebootjagers. Deze vloot was dus wat harmonieuzer dan de voorgaande. De onderzeedienst kwam er bekaaid af met 21 boten voor Indië en Nederland tezamen, 5 minder dan in het plan-Deckers en zelfs 6 minder dan in het wetsontwerp voor zijn slagkruiserplan (waarin de geplande *O 28* en *O 29* de totale sterkte op 27 brachten).[42] De oorlog toonde volgens Furstner hoe effectief de onderzeebootbestrijding was![43]

Uit dit 'zware' schepen blijkt dat hij nog steeds droomde van slagschepen en dus bereid was zijn slagkruiserstrategie even makkelijk weer in te ruilen als hij deze had opgedaan!

Dat zware schepen de kern vormden van elke zeemacht stond voor hem buiten kijf. De onderzeebootbestrijding, die ten tijde van zijn plan, eind 1940, juist opmerkelijk *ineffectief* was (7.15), had zich blijkbaar maar daaraan aan te passen. Wel had hij in Londen ontdekt dat het vliegkampschip méér was dan een kwetsbaar doelwit voor bommenwerpers, maar toch verliep zijn bekering schoorvoetend. Van 1 operationeel schip mocht niet te veel worden verwacht tegen Japan. Hij wenste het voornamelijk als verdediging tegen luchtaanvallen, wat ook blijkt uit de verhouding van 36 jachtvliegtuigen en 24 torpedovliegtuigen die hij wilde aanschaffen.[44] Bovendien was dit aantal van 60 voor een toekomstig vlootvliegkampschip in die dagen aan de lage kant.

Zijn rapport dateert van 15 november 1940, toen Londen nog juichte over het succes van de *Illustrious*.[45] Vier dagen eerder had dit Britse vliegkampschip haar naam eer aangedaan door in de haven van Taranto 3 Italiaanse slagschepen uit te schakelen. Zorgvuldige planning vormde de basis voor deze verrassingsaanval in volle oorlogstijd. De misleiding was mogelijk doordat de Britse marine vrijwel gelijktijdig liefst 9 andere operaties in het Middellandse Zeegebied ondernam en vooral doordat de vliegtuigen van de *Illustrious* in de voorafgaande dagen het luchtoverwicht rondom hun schip behaalden, waardoor er een zwart gat ontstond in de Italiaanse luchtverkenning. Dit laatste ondermijnde de Italiaanse berekeningen dat de luchtmacht vroeg genoeg waarschuwingen ontving om tegen zo'n aanval in actie te komen.[46]

Maar Furstner bleef de noodzaak van luchtverkenning zwaar onderschatten. Deze moest bestaan uit de gebruikelijke 72 vliegboten (waarvan slechts 48 bemand!). Dat was gelijk aan het aantal dat Gooszen in 1921 noodzakelijk achtte als aanvulling op zijn zeeverkenning uitsluitend voor de verdediging van Java. De nu in Indië gestationeerde Helfrich zag inmiddels ook wel in dat er wat meer nodig waren. Daarnaast bepleitte hij torpedovliegtuigen zolang het vliegkampschip nog niet gereed was.[47] Al kwalificeerde Furstner de gewenste vlootsterkte als een 'urgentieplan' waarvoor hij steun van de Britten zocht, toch zal hij hebben ingezien dat het vooral een naoorlogse vloot betrof.

De slagkruisers vergingen, als onkruid, niet snel. Direct na de oorlog, het moment dat de oorspronkelijke gereed hadden moeten zijn, bloeiden ze weer op, maar nu met zes 38 cm kanons als de Duitse *O*, *P* en *Q* – blijkbaar werd de meerwaarde van dit kaliber vergeleken met dat van 28 cm nu ingezien – en, om hun bestaansrecht te vergroten, aangevuld met geleide wapens. Hun escorte bestond uit meerdere tamelijk kleine vliegkampschepen. Het was nog steeds de omgekeerde wereld: Nederlands bondgenoten opteerden nu voor vlootvliegkampschepen, minimaal zo groot als slagkruisers, met als escorte grotere of kleinere artillerieschepen. Wat grote schepen betreft, waren de Britten en Amerikanen inmiddels tot de conclusie gekomen dat alle nieuwbouwfondsen uitsluitend aan vliegkampschepen besteed moesten worden.

Al in november 1945 besefte de Nederlandse marinestaf dat slagschepen en grote vliegkampschepen nog even moesten worden uitgesteld.[48] Van de variant zonder de slagkruisers werd slechts één licht vliegkampschip realiteit – Hr. Ms. *Karel Doorman*. Het enige wat van de slagkruisers restte was de drie eskaderstructuur, die doorgaans als ideaal bleef gelden in de naoorlogse Atlantische escortevloot.

10.11 Ruim baan voor slagkruisers (4): de aanval op de strategie om Java te verdedigen

In Furstners slagkruiserplan van 1939-1940 werd de nadruk gelegd op het vermogen van de Koninklijke Marine om oorlogsschepen te bestrijden.

Kwalijk was dat de voorstanders om hun kostbare plan er doorheen te jagen, de al bestaande middelen voor de verdediging van Indië poogden te bagatelliseren. Allereerst werd een bommenwerper met extra kostenposten belast, die bij de slagkruisers werden vergeten, en vervolgens ook erfelijk belast, want bij elke toekomstige generatie zou dat niet anders zijn, met een levensduur van maar vijf jaar, vijf maal minder dan een slagschip. Dit laatste maakte het mogelijk het aantal bommenwerpers dat men voor een slagschip kon kopen nog eens door vijf te delen, waardoor men uitkwam op 53 tegen één schip.

Deze navalistische boekhoudkunde verdween niet in de prullenbak met het uitbreken van de oorlog in september 1939. De gepensioneerde vice-admiraal M.H. van Dulm, de directe voorganger van Ferwerda als commandant Zeemacht in Indië en de vader van de befaamde onderzeebootcommandant, kwam het jaar daarop in het geweer tegen het voortdurende kleineren van luchtaanvallen door Nuboer.[49] Van Dulm had het geloof in het slagschip niet verloren: de bommenwerper maakte weliswaar steeds grotere zeegebieden hoogst onveilig, maar zeer ver in zee kon hij niet komen. Beide wapens waren volgens hem noodzakelijk.

De Duitse en Britse luchtaanvallen op schepen en havens leverden volgens Nuboer gedurende 1939 maar magere resultaten op en zware verliezen aan vliegtuigen. Hij schreef die zware verliezen vooral toe aan het luchtafweergeschut aan boord van oorlogsschepen. Daarop analyseerde Van Dulm de 22 door Nuboer genoemde luchtaanvallen welhaast als een accountant die ziet dat er iets grondig mis is met de cijfers. Om te beginnen zaten er 2 zuivere luchtgevechten bij en 3 aanvallen die in het geheel niet gericht waren tegen oorlogsschepen. Uit de resterende 17 luchtaanvallen concludeerde Van Dulm dat het inderdaad ging om magere resultaten, maar ook om magere verliezen aan vliegtuigen: in totaal werden er slechts 9 Duitse en maar 5 Britse neergehaald door het geschut op de schepen en aan wal tezamen!

Vervolgens slaagde hij erin om deze magere resultaten en verliezen te verklaren: van 9 van die 17 resterende aanvallen was het aantal vliegtuigen bekend gemaakt. Slechts een derde van de aanvallen werd door 15 tot 30 vliegtuigen uitgevoerd, de rest door veel minder, soms niet meer dan 1 of 2. Het ging dus doorgaans om kleine aanvallen. Van Dulms gevolgtrekking loog er niet om: de Duitse luchtmacht was niet uit op vernietiging van de Britse vloot, maar werd in reserve gehouden voor iets anders.

Na de bommenwerpers namen de voorstanders van de slagkruisers de onderzeedienst op de korrel. Hoewel officieren als Nuboer, Van Waning, Vromans, De Booij, De Gelder en Bussemaker te jong waren om aan de discussie van rond 1921 deel te nemen, gold dat niet voor Helfrich die dat jaar aan de Hoogere Marine Krijgsschool arriveerde, terwijl Furstner de rijzende ster van die discussie was geweest. Zij beiden wisten, net als oudere officieren, dat het om veel meer ging dan onderzeeboten op zichzelf, omdat de commissie-Gooszen een *strategie* voor de verdediging van Nederlands-Indië had ontwikkeld. Een strategie waarin de onderzeeboot de kern van de vloot was. Een strategie die ook na het verwerpen van de Vlootwet zo goed mogelijk werd gecontinueerd.

Wilde men de onderzeeboot als kern van de vloot uitschakelen, dan moest dit op drie niveau's gebeuren: strategisch (de verdediging van Java), operationeel (de potentie van de roedel-divisietactiek om een marinestrategie te kunnen verwezenlijken) en tactisch (de eigenschappen van de onderzeeboot).

Hoe de strategie werd aangevallen, wordt duidelijk uit twee publicaties van een van de breinen achter het slagkruiserplan en de schelst klinkende 'spreektrompet' van Furstner, Nuboer. Hoewel zijn artikelen uitvoerig waren, verschenen ze niet na elkaar, maar, ongetwijfeld omdat uitstel ongewenst was, tegelijk in het *Marineblad* van september 1939.[50] De maand waarin het rapport van de Technische Commissie gereed

kwam, dat soortgelijke aanvallen niet schuwde. Het was duidelijk dat de marineleiding een breder draagvlak wilde dan de weinigen die dit geclassificeerde stuk onder ogen kwam.

Het begin van Nuboers betoog lijkt buitengemeen op de perscampagne van 1938. Hij beriep zich uitvoerig op de risicostrategie van de Staatscommissie van 1912 en op de woorden vier jaar daarna waarmee de nog steeds navalistische Colijn zijn risicostrategie probeerde levend te houden:

> Wanneer mijn vloot het meesterschap ter zee heeft, en die heeft ze noodig om den overgang van mijn leger van het eene eiland naar het andere te dekken, dan had ik ook van dat meesterschap gebruik kunnen maken om den vijand het overbrengen van zijn leger te beletten.
>
> Wanneer een vijand Celebes in bezit wil nemen en hij komt met een vloot tot dekking van zijn transportvloot en landt 100.000 man, en ik heb een leger van 150.000 man beschikbaar om over te brengen van Java naar Celebes, dan is het toch duidelijk, dat, als ik dat kan, ik ook het andere had gekund, en met de vloot den overvoer van een landingsleger [naar Celebes] had kunnen beletten. De vijand kan met zijn transportvloot niet komen, zoolang hij mijn vloot niet vernietigd heeft. Dat is een noodzakelijke voorwaarde voor het zenden van een transportvloot over zoo grooten afstand naar een aanvalsobject. [...]
>
> Wanneer de Duitsche vloot de macht ter zee had gehad, dan zouden de Duitsche koloniën voor het Duitsche Rijk behouden zijn gebleven. Daar behoeft geen enkel ogenblik aan te worden getwijfeld. [...]
>
> Nu is ook wel het denkbeeld geuit: Jawel, als gij dan maar alleen Java verdedigt en Java behoudt, laat dan desnoods de rest van den Archipel genomen worden. Zoolang gij Java hebt, hebt ge alles! Zoolang Java niet genomen is, zoolang de zetel van het bestuur is behouden en niet is gevallen, zijt gij nog niet in het bezit van het geheele gebied.
>
> Ik acht een dergelijke bewering weinig anders dan dwaasheid. Waarom zou iemand, die zich meester zou willen maken van Borneo, van Celebes, van de Molukken b.v. zich druk moeten maken om een leger dat op Java zit, en dat niet gesteund wordt door een krachtige vloot? Dat leger kan toch niet over den oceaan zwemmen om den vijand te gaan aanvallen en hem zijn bezit te gaan ontrooven.[51]

Nuboer ging voorbij aan het feit dat Colijn destijds dacht vanuit een militaire strategie en de strijd tegen een transportvloot als het grootse gevaar zag, niet de strijd tegen marineschepen.

Het slagkruiserplan was een wezen een sprong terug vergeleken met de ontwikkeling van het strategisch denken binnen de marine gedurende de Eerste Wereldoorlog. Met voorbijgaan aan deze ontwikkeling – 'De regering van 1920 legde het rapport der commissie 1912 rustig terzijde'[52] – oordeelde Nuboer over de opdracht van de commissie-Gooszen:

> Uit deze opdracht blijkt, dat de regering de verdediging van Nederlands-Indie weder beperkte tot die van het eiland Java alleen – want alleen daar was een leger, dat een transportvloot zou kunnen aantrekken – en zich voorts de illusie maakte dat deze verdediging mogelijk zou zijn, zonder het bezit van de heerschappij ter zee. Zij meende dus te kunnen volstaan met den afweer tegen vijandelijke landingspogingen op Java. In wezen reduceerde zij de marine tot een voorpost van het leger, in een machteloos defensief wachtende op de slagen, welke de vijand haar zou toebrengen. *Zij miskende daarbij volkomen de betekenis, welke de zeeweg economisch en militair voor Nederlandsch-Indië heeft* [...]. De vijandelijke vloot had voor haar geen betekenis, de heerschappij werd zonder meer den vijand toegedacht, zelfs geen poging werd onder het oog gezien hem die te betwisten. De zee was slechts vóórterrein van de kust, no-man's land. Kortom, het was de oude conceptie van de zee als *vijand*.[53]

Verderop nam hij de (Indische) Volksraad onder vuur die aan versterking van het leger de voorkeur gaf boven versterking van de vloot:

> De opmerking van Schout-bij-Nacht Helfrich in zijn lezing voor de Marine-Vereeniging op 23 Maart j.l. dat met name t.a.v. Nederlandsch-Indië de overwegende betekenis van de heerschappij ter zee niet meer algemeen schijnt te worden ingezien, is dan ook niet te weerspreken.[54]

Onderzeebootoorlog werd door Nuboer dus gemutileerd tot een vorm van kustverdediging.

Ook het sterke punt van de commisie-Gooszen, de verkenning, ontkwam niet aan zijn kritiek. De door de commissie geplande verkenning door oorlogsschepen en vliegtuigen in de toegangen tot de Javazee tegen een transportvloot was te gedegen om te worden bekritiseerd en hij liet deze onvermeld.

Maar deze commissie was realistisch genoeg geweest te erkennen dat *individuele* vijandelijke schepen soms door de verkenning heen konden slippen. Dit leverde het verwijt van Nuboer op dat die individuele schepen korte metten zouden maken met het lange kordon van verkenningslinies.[55] Het ging hier echter niet om de geplande verkenning door oorlogsschepen en vliegtuigen. De commissie wenste zich namelijk niet totaal op Java te concentreren en wilde voor waarschuwing en verkenning ver daarbuiten zowel koopvaardijschepen inschakelen – wat destijds de gewoonste zaak ter wereld was – als de Gouvernementsmarine, die niet meer dan politiële waarde bezat. Het risico om slachtoffer te worden van de vijand liepen soortgelijke aan de koopvaardij en visserij onttrokken voorposten van grote buitenlandse marines ook.

Daar bleef het niet bij: 'Ook in ander opzicht hebben de misvattingen van het rapport 1920 ernstige schade toegebracht aan de weerbaarheid van het Nederlandsche Rijk in Indië.'[56] Nuboer doelde hiermee op de kosten van het Indisch leger. Terwijl in werkelijkheid het leger dreigde te worden weggedrukt door het kostbare vlootplan van Gooszen, verkondigde Nuboer dat eigenlijk het omgekeerde het geval was. Zijn 'bewijs' was dat Indië in de jaren 1930 – dus veel later – meer geld besteedde aan het KNIL dan aan de vloot. Dat deze versterking van het leger de reactie was op de zwakte van de vloot na de verwerping van dit vlootplan in 1923 door het parlement bracht hij niet ter sprake.

Gooszen werd dus verweten heldere keuzes te hebben gemaakt – een oorlogsstrategie tegen het grootste gevaar. In de slagkruiserstrategie was de zeestrijd nu eenmaal structuurloos.

Nuboer sprak herhaaldelijk over de heerschappij ter zee in de Archipel. Maar, zoals Corbett had gezegd, deze heerschappij slaat niet op het zeeoppervlak zelf, maar altijd op de heerschappij over een bepaalde tegenstander. Japan bezat in Nuboers tijd de heerschappij ter zee in Zuidoost-Azië evengoed, ja zelfs meer dan de Britten in het Atlantisch gebied. Om die Japan op korte termijn te ontnemen was een beslissingsslag tegen de Japanse vloot noodzakelijk, waarvan niet de locatie telde, of het nu Singapore of de Baai van Tokio was, maar alleen het resultaat.

Twee of drie Nederlandse slagschepen waren daarvoor veel te weinig, evenmin als twee tot vier van dergelijke Duitse schepen het Atlantisch gebied konden ontfutselen aan de Britten. Neerlands enige, ongetwijfeld ijdele, hoop in bange dagen mocht zijn die heerschappij te betwisten in een deel van de Indische wateren. Dat Nuboer zo op de heerschappij ter zee hamerde, óók door veelvuldig naar de Staatscommissie van 1912 te verwijzen, terwijl hij in dit met 'juli 1939' beëindigde stuk allang wist dat er geen slagschepen, maar hooguit 'slagkruisers' kwamen, kan niet anders dan voortkomen uit de gelijkstelling van deze heerschappij met die over de verbindingen.

10.12 Ruim baan voor slagkruisers (5): de aanval op de onderzeeboot als kern van de vloot

Na de strategie volgde de onderzeeboot zelf. Deze werd door Nuboer – tegelijk met het vliegtuig – aangepakt in zijn volgende artikel, door hem beëindigd met 'augustus 1939' en begonnen met de veelzeggende titel 'De kern van de harmonische vloot.' Daarin schreef hij:

> Zooals reeds in een vorig artikel werd opgemerkt, heeft de marine eenige jaren de dwaalwegen van de Commissie-1920 bewandeld, doch kwam zij tot het inzicht, dat vijandelijke oorlogsschepen altijd het normale doel van de strijdmacht ter zee moeten vormen. Men trachtte dus een tactiek te ontwikkelen waarin de hoofdmacht van onderzeeboten bruikbaar zou zijn in het zeegevecht. Zooals begrijpelijk is uit het voorgaande, hadden de pogingen in deze richting slechts matig succes; men kwam tot het inzicht dat, dat de onderzeeboot zich zeer slecht leende tot de rol van hoofdmacht in het zeegevecht. De kruiser bleek als 'kern' niet te vervangen.[57]

Opnieuw de al herhaaldelijk beschreven, door Rosinski geconstateerde, misvatting van het begrip *seapower* van Mahan, waardoor de heerschappij ter zee werd gereduceerd tot de strijd tegen vijandelijke oorlogsschepen. Hierdoor werd dus de kruiser opeens tot de kern van de 'harmonische vloot' gepromoveerd – wat op zich al strijdig is met het begrip harmonische vloot –, niet als vlaggenschip maar als ruggengraat. Hetgeen volgens Nuboer een terugkeer naar de kruiser als kern van de vloot was.

Dit is niet waar. Al vijf jaar voor de door Nuboer gewraakte commissie werden de kruisers van de *Java*-klasse op stapel gezet als verkenning en ondersteuning voor de onderzeebootvloot. Zijn verhaal valt ook niet te rijmen met de door hem omhelsde Staatscommissie van 1912, die als kern slagschepen adviseerde en wanneer dit onmogelijk was als kern een grote torpedobootvloot, gesteund door 7 kruisers. De kruiser als kern van de vloot, daarvoor moet men terug tot voor 1896. Hij en de zijnen beriepen zich verder op het voorstel van Bauduin uit 1919-1920 om een kruisermarine te bouwen (4.4). Natuurlijk zonder te vermelden dat Bauduin deze schepen verkoos om de neutraliteit te handhaven, aangezien die een Nederlandse slagvloot kansloos achtte tegen een Japanse aanval.

Het dooreen hutselen van de heerschappij ter zee en zeeverbindingen, maakte dat Nuboer als een dolfijn van lichte kruisers kon overspringen naar slagschepen en desnoods alle typen daartussen: 'De kern van de

vloot kan dus alleen uit groote bovenwaterschepen – slagschepen of kruisers – worden gevormd [...].'[58] De vraag is dan, vervolgde hij, of men veel grote bovenwaterschepen (kruisers) wil bezitten of weinig (slagschepen).

Uit de op zichzelf juiste technische redenering dat grotere schepen relatief sterker waren dan kleinere, wat bepaalde tactische voordelen meebrengt, trok Nuboer vervolgens de conclusie dat 'grotere schepen' gewenst waren. Onzinnig, want het zijn strategische en operationeel-strategische behoeften die bepalen hoe zwaar een bepaald tactisch voordeel weegt. Niet omgekeerd.[59] Maar wanneer zijn denktrant nog even wordt gevolgd, waarom verkoos hij dan drie moderne pantserkruisers boven twee veel sterkere snelle slagschepen? Toen Scheltema de Heere hem wees op het overwicht van zulke slagschepen, had hij geen weerwoord (11.6).

'Dit zijn *public relations*', kan men zeggen, 'Nuboer besefte heus wel dat hij overdreef.' Ja, dat laatste besefte hij, als een van de bedenkers van het slagkruiserplan, vast wel. Afkomstig uit de schimmige inlichtingenwereld waar hij zich bezig hield met afluisteren en breken van Japanse codes was hij zich, vriendelijk geformuleerd, wellicht iets te zeer bewust van de strategische en tactische waarde van het verzwijgen, verdraaien en verhullen van informatie. Maar hij en zijn medestanders zullen ervan overtuigd zijn geweest dat ze in wezen goede waar verkochten. In de ogen van Furstner zulke goede waar, dat hij hem koos als opvolger van Helfrich voor het directeurschap van de Hoogere Marine Krijgsschool. Vanaf augustus dat jaar nam Nuboer deze functie waar.[60]

Achteraf wist hij wel beter: als geen andere Nederlander heeft hij zich er na de Tweede Wereldoorlog zich erin verdiept hoe Japan de zeestrijd om Zuidoost-Azië structureerde, wat tot uitvoerige publicaties in het *Marineblad* leidde, waaraan ook het boek wat u nu leest veel heeft te danken.[61]

'Zuiver maritiem-krijgskundig gesproken, lijdt het geen twijfel, of Groot Nederland zou een slagvloot moeten hebben.' Hooggestemde woorden van Helfrich, door luitenant-ter-zee der 1e klasse De Gelder instemmend geciteerd in 'Een vlootplan gevraagd'.[62] Dit was hetzelfde artikel waarin De Gelder zijn loftrompet uitstak voor de Duitse pantserschepen (9.18). Nergens wordt de verwarring van jonge officieren als Bussemaker, Van Waning en Willinge duidelijker dan bij hem, die in dit ene artikel dingen verlangde die voor een kleinere vloot strategisch onverenigbaar waren. De Gelder eiste het primaat van de artillerie, bepleitte tegelijkertijd een harmonische vloot èn hoopte de onderzeeboottactiek superieur te houden:

> In den oorlog van 1914-1918 was het de onderzeeboot, welke de oude, historisch-gegroeide principes schijnbaar een ogenblik aan het wankelen bracht. In de huidige decennia ervaren wij, hoe illusionisten het oogenblik gekomen achten, het begrip: heerschappij ter zee plaats te doen maken voor de heerschappij in de lucht. Door alle tijden heen hebben de door hun verantwoording tot nuchterheid verplichte leiders der vlootpolitiek in de wereld het besef behouden, dat historisch-gegroeide principes, welke bijna met natuurwetten zijn te vergelijken, zich nu eenmaal niet laten dwingen. En er is geen enkele maritieme natie in den wereld, welke niet de overtuiging blijft toegedaan, dat alle nieuwe wapens een machtige hulp kunnen beteekenen, doch dat, wanneer het gaat om de heerschappij ter zee, in welken vorm ook, het woord toch in de eerste plaats is aan het kanon, dus aan het artillerieschip.[63]

Wel erkende hij dat de onderzeeboot als hoofdwapen een superieure tactiek had voortgebracht:

> Met de vlootwet 1920 beginnende, gaven wij het kanon als hoofdwapen prijs en brachten, onder de bekoring van de successen der Duitschers in den wereldoorlog, het zwaartepunt over naar den onderzeeboot, welke tot hoofdwapen werd geproclameerd. Jarenlang is de onderzeeboot het troetelkind geweest en alhoewel men het artillerieschip niet geheel negeerde, in den Nederlandschen gedachtegang was het kanon toch niet meer dan een ruggesteun, welke de onderzeeboot in staat stelde haar doel te bereiken. Eén voordeel heeft deze gedragslijn gehad: zij voerde tot de ontwikkeling van een onderzeeboottactiek, welke, naar dezerzijdsche overtuiging zijn weergave niet heeft. Ter gelegenheid wordt hierop teruggekomen.
>
> Maar zelfs deze speciale Nederlandsche onderzeeboottactiek heeft niet ongedaan kunnen maken de aloude waarheid, dat, in een krachtige, voor-operatieve-doeleinden-geschikte vloot het kanon de krachtskern moet uitmaken.[64]

De Gelder was toen hij dit schreef flottieljecommandant Onderzeeboten en bezig de Indische roedel-divisietactiek op nog hoger peil te brengen dan die al stond (7.8)! Hij had niet door, zoals Furstner en Helfrich dat wel hadden, dat deze tactiek de strategische sluitpost vormde wanneer de onderzeeboot geen hoofdwapen meer was (7.17).

10.13 Ruim baan voor slagkruisers (6): de aanval op de onderzeeboottactiek

Nuboer was vaag over wat hij onder onderzeeboottactiek verstond, samenwerking met kruisers, zelfstandig opererende roedels, of beide, maar in ieder geval had deze tactiek in zijn woorden: 'matig succes'.

Door hem en door anderen werd ijskoud beweerd dat onderzeeboten gelegenheidswapens waren, waarvan de tegenstander bepaalde waar ze toesloegen.[65] Nuboer gebruikte hiervoor uitvoerige lijsten van schepen die door Duitse onderzeeboten in de Eerste Wereldoorlog waren getorpedeerd – en die ook iets zeiden over de vele *niet* getorpedeerde oorlogsschepen.[66] Een overigens voortreffelijk procedé om de onderzeeboot, met al zijn technologische en verdere tactische vooruitgang sinds 1916, in zijn schulp te laten kruipen. Hij paste hetzelfde procedé toe op vliegtuigen: door zich op hun effectiviteit in die oorlog te concentreren wiste hij hun enorme ontwikkeling daarna als het ware uit.

Door deze achterwaartse sprong naar de tijd van vóór de roedel-divisietactiek was hij weer terug bij het 'bewoonde mijnenveld'. Nuboer ging niet in op de uitvoerige analyses van diezelfde onderzeebootoorlog en op de tactische lessen die de Koninklijke marine daaruit trok van 1920 tot 1922. Deze lessen waren bijvoorbeeld beschreven door Helfrich, nu ongetwijfeld tot zijn eigen spijt, in 1926 (6.5). Derhalve kon de moderne tactiek worden genegeerd en dus ook de operationeel-strategische kracht ervan: het met behulp van luchtverkenning uitschakelen van vijandelijke invasievloten.

Het zou echter overdreven zijn om te zeggen dat men achterwaarts wegsprong van alle technologische vooruitgang sinds die oorlog. Vooral de moderne onderzeebootbestrijding genoot zeer veel vertrouwen, zelfs nog meer dan het luchtafweergeschut! Zeer zeker bij de Technische Commissie, die in haar eindrapport benadrukte dat 'de onderzeeboot in den strijd ter zee een ondergeschikte rol speelt' en dat:

> alhoewel de [Eerste] wereldoorlog aan Duitsche zijde een gebruik van onderzeeboten op ongekende schaal vertoonde, heeft ook hier de uitsluitende inzet daarvan op den duur niet het gewenschte gevolg gehad. En thans gaan er stemmen op, welke ten gevolge van de geperfectioneerde afweermiddelen van dit gevaar er ernstig aan twijfelen of men met den aanbouw van onderzeeboten wel op den goeden weg is, ja, welke zelfs den onderzeeboot liever geheel zien verdwijnen.[67]

Dat Nuboer niet alleen *public relations* bedreef, maar domweg niet in staat was om de eigentijdse onderzeebootstrijd behoorlijk tactisch te analyseren, blijkt uit een latere nota die hij op 28 februari 1941 voor

Furstner opstelde te Londen, waarheen zij waren uitgeweken vanwege de Duitse bezetting van Nederland.[68] Geen woord over de potentie van de *Rudeltaktik*, die de Duitse successen kon vermenigvuldigen, en mogelijke Britse antwoorden daarop, maar alleen over meer of minder 'frontbooten' (met *Frontboote* bedoelden de Duitsers het aantal onderzeeboten in de operatiegebieden), alsof het om de onderzeebootoorlog van 1917-1918 ging (6.3).

Zelfs Bussemaker ontkwam niet aan ernstig relativeren. Onderzeeboten waren zeer gevaarlijk, betoogde hij, indien ze nabij de koerslijn van de vijand werden gebracht, wat evenwel door vele oorzaken kon mislukken. Zijn kritiek, die de operationele onmacht benadrukt om onderzeeboten in te zetten, is slechts begrijpelijk vanuit een navalistische visie die veel meer zeegebied wilde beheersen dan ter bescherming van Java en enkele oliehavens.[69]

10.14 Ruim baan voor slagkruisers (7): Ferwerda en Gooszen beschermen de onderzeeboot

Helfrich ging veel verder dan Bussemaker of De Gelder. Geheel in tegenspraak met de kort daarvoor in de Stafvoorschriften Onderzeeboten vastgelegde realiteit omschreef hij anno 1939 de taak van onderzeeboten als een linie waarover de eigen vloot primair vijandelijke oorlogsschepen moest lokken![70]

Ferwerda ergerde zich buitengewoon aan Helfrich: 'De moderne onderzeeboottactiek gaat in een heel andere richting'. Hij deed dit soort uitspraken toen hij Helfrich van 18 oktober tot 19 december 1939 inwerkte als zijn opvolger.[71] In die periode fulmineerde Ferwerda namelijk, in een voor de gouverneur-generaal bedoelde nota, tegen 'het gepraat' van Helfrich dat men dankzij slagkruisers uit de ban van het kleine materieel kon geraken.

Ferwerda stelde nog eens vast dat de slagkruisers geen slagschepen waren, en ergerde zich bijzonder aan Helfrichs opvatting dat kruisers en onderzeeboten gezamenlijk moesten optreden. Die was allang achterhaald. Helfrich had dit moeten weten, verweet Ferwerda hem, als zijn aanstaande opvolger en als voormalig commandant van het eskader in Indië.[72] Helfrich had het eskader van december 1935 tot december 1937 gecommandeerd en wel onder Ferwerda die in maart 1936 aantrad als de Indische commandant Zeemacht!

Inderdaad was de verkenning voor onderzeeboten door kruisers en torpedobootjagers zeker sinds 1928 grotendeels overgenomen door vliegboten. Vier jaar later was de roedel-divisietactiek operationeel. Zelfs Furstner leidde in 1935 een oefening daarmee (7.9).

Het is ondenkbaar dat de krachtige Ferwerda, die als commandant Zeemacht in Indië de toenmalige chef was van Helfrich, deze tactiek niet liet beoefenen, al hoefde dat niet noodzakelijkerwijs in strak verband met het eskader.[73] Zoals gezegd maakte Helfrich al in 1934 roedelaanvallen op de Noordzee mee, legde hij als eskadercommandant in Indië de onderzeebootdivisie niets in de weg om de moderne divisietactiek te beoefenen en trachtte juist hij niet onderzeeboten tactisch te koppelen aan een kruiser en liet ze zelfs niet eens oefenen in het aanvallen van kruisers (7.7, 7.9)![74]

Het is zelfs de vraag of hij destijds in Indië, hoewel hij weinig oog had voor onderzeeboten, al volkomen was bekeerd tot Furstners opvattingen, aangezien die pas in deze periode in Den Haag begonnen te domineren. Kort daarvoor maakte Helfrich deel uit van de commissie-Idenburg, die het rapport opstelde waarin de onderzeeboot het hoofdwapen bleef, geheel in lijn met zijn eerdere opvatting dat het dat was (5.8, 8.2). In 1941, toen hij Ferwerda was opgevolgd, liet hij toe dat eskadercommandant Doorman en Bussemaker de roedeltactiek beoefenden.

Ook Ferwerda ging oefeningen niet uit de weg. Eind september 1937 leidde hij persoonlijk een grote bij de Molukken, waarbij het eskader, vliegtuigen en extra onderzeeboten onder zijn bevel waren gesteld.[75]

Hij moet de onwetendheid van Helfrich over moderne onderzeeboottactiek als voorgewend hebben beschouwd. En àls Helfrich het wist, fulmineerde Ferwerda verder, waarom bleef hij dan dat verouderde denkbeeld rondbazuinen? Maar Ferwerda wist natuurlijk dat hier Haags beleid achter stak: 'Het bevreemdt mij dat de Marine leiding in Nederland deze nieuwe tactische inzichten ter zijde schuift.' En nog sterker: 'Ik zal nimmer mee kunnen gaan met een richting, die uitbreiding van het onderzeebootwapen tegenhoudt.'[76]

Dat laatste raakte de kern van de zaak. De Nederlandse zware schepenlobby vertoonde overeenkomsten met de Duitse, die onderzeeboten en hun *Rudeltaktik* als minderwaardige, maar gevaarlijke concurrentie zag. Toch voorzag het *Z-Plan* in een groot aantal *U-Boote* omdat ze de vijand dwongen tot het vormen van konvooien, de prooien voor de zware schepen. Hieruit volgt dat voor Furstner onderzeeboten nog minder noodzakelijk waren dan voor Raeder, omdat invasievloten altijd konvooien zijn. Ook Gooszen 'had zich', in de woorden van Teitler, 'gestoord aan het voortdurende laatdunkende gepraat over de onderzeeër. De eerste maanden van de huidige oorlog toonden al aan hoe verkeerd dat was.'[77]

Gezien hun kritiek moeten Ferwerda en Gooszen zich bewust zijn geweest van het sluipende gevaar van dit laatdunkende gepraat. Namelijk dat in oorlogstijd de marineleiding zich zou concentreren op de inzet van slagkruisers, en, zolang die nog niet klaar waren, op de inzet

van kruisers, terwijl de slagkracht werd verwaterd door onderzeeboten als gelegenheidswapens in te zetten.

10.15 Slotbeschouwing (2): wat was de beste strategie, slagkruisers of onderzeeboten?

Was het slagkruiserplan een vooruitgang ten opzichte van de nadelen van de onderzeebootstrategie? Om te beginnen was het slagkruiserplan een terugval vergeleken met de discussie uit de Eerste Wereldoorlog, waarin een sterke onderzeebootvloot de kern van de vloot was, en die zich toespitste of deze kern nog verder moest worden vergroot, dan wel moest worden vergezeld door een tweede kern van 'echte' slagkruisers, voornamelijk om doordringen van de Japanse slagkruisers in de Archipel te weerstaan.

Los hiervan was er sinds 1914 een kwart eeuw verstreken en wàs er een middel Indië te beschermen, de onderzeebootvloot – zij het dat deze te klein was.

Figuur 10.2 *Christiaan JanWillem van Waning (1901-1989) als kapitein-ter-zee, welke rang hij in september 1947 verwierf. Deze talentvolle en doortastende marineofficier was typerend voor zijn generatiegenoten die eind jaren 1930 op leidinggevende posities kwamen en die onvoldoende beseften dat hun liefde voor de moderne onderzeeboottactiek onverenigbaar was met het nieuwe navalisme dat zij omarmden. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie 075061)*

Slagkruiser of onderzeeboot. Welk van beide scheepstypen kon het best een invasie afslaan? Ze waren beide niet bedoeld om dat met 'kracht tegen kracht' te doen, maar met asymmetrische oorlogvoering tegen het zwakste punt van de vijand, zijn transportvloten.

De moderne onderzeedienst maakte daarbij gebruik van de geografie, zeestraten die de koersen van invasievloten afdwongen. De slagkruisers konden dit sterkste punt van de eigen verdediging minder uitbuiten. Integendeel, zij waren in zeestraten zeer zichtbaar en kwetsbaar voor vliegtuigen, torpedobootjagers, onderzeeboten en vliegtuigen. Ook onderzeeboten waren kwetsbaar hiervoor, maar konden deze dreigingen beter ontduiken. Zowel slagkruisers als onderzeeboten waren uiterst kwetsbaar in de smalste delen van zeestraten, maar de roedel-divisietactiek was er juist op gericht die te vermijden.

De verdere voordelen van de onderzeebootstrategie golden onverkort. Deze was werkelijk asymmetrisch, waardoor het er in beginsel niet toe deed hoe sterk de Japanse artillerievloot was. De onderzeedienst was niet afhankelijk van geallieerde slagvloten. Al in 1915 raakte de zich met zijn initiaal 'O.' aanduidende marineofficier de kern van het probleem, toen hij stelde dat wanneer door gebrek aan Amerikaanse steun Indië er te lang alleen voor stond, onderzeeboten de voorkeur verdienden: de onderzeedienst kon de strijd werkelijk zelfstandig voeren (4.3).

Waar het om ging, was of Japan het overwicht onderzee aan Nederland kon ontzeggen nabij zo'n transportvloot. Dit lijkt uiterst onwaarschijnlijk gezien de Nederlandse specialisatie in naderen en aanvallen onder water, gesteund door soms unieke technologie, verder het beginsel van 'één torpedo, één treffer' en de bereidheid desnoods de meeste boten op te offeren. Met de divisie-roedeltactiek waren twee of drie, divisies voldoende om 'met inzet van de boot' een grote transportvloot te vernietigen.

Al eerder is betoogd dat als alle onderzeeboten die in het plan-Deckers waren voorzien, geconcentreerd zouden zijn gehouden voor zo'n beslissingsslag, waarschijnlijk twee grote transportvloten konden worden uitgeschakeld (5.10). Voor minder geld meer *real war*.

Wat voor de onderzeedienst gold, dat het vliegtuig de grootste vijand was, gold voor de slagkruisers des te meer. Werd deze dienst al sinds 1920 aangepast aan de luchtdreiging met onderwatertactieken, van de 'slagkruisers' kan dat niet worden gezegd. Voor deze schepen met hun bescheiden luchtafweer – en ook als deze massaal was – kon het luchtoverwicht alleen worden gegarandeerd door vliegkampschepen. Want eenmaal gelokaliseerd, zouden ze als een magneet luchtaanvallen naar zich toetrekken. In de jaren vanaf 1946, waarin ze gereed moesten zijn nog meer dan in 1941 en met betere vliegtuigen.

Het onvermijdelijke verlies van Nederlandse slagkruisers door luchtactie, onderzeeboten of andere oorzaken zou, althans op het Nederlandse moreel, ongetwijfeld een nog verpletterender uitwerking hebben dan het verlies van de *Repulse* en *Prince of Wales*. Verliezen van de tientallen malen kleinere onderzeeboten kwamen minder hard aan en des te minder naarmate er meer boten waren.

Volgens Furstners Technische Commissie was de onderzeeboot door zijn langzame verplaatsing van weinig nut wanneer meer dan Java moest worden verdedigd.[78] Was dat zo?

Bij een objectieve vergelijking tussen een slagkruiserstrategie en onderzeeboot-strategie, moet ook de mogelijkheid worden betrokken dat het voor de slagkruisers benodigde geld ook in iets anders kon worden geïnvesteerd: de bouw van vele tientallen onderzeeboten extra. In dat geval zouden er zoveel onderzeeboten zijn geweest dat de meeste niet voor de defensie van Java nodig waren, gegeven moderne tactieken en voldoende luchtverkenning. De kritiek dat de onderzeeboten zich beperkten tot deze defensie ging dan niet meer op. Het grootste deel kon op meerdere plaatsen ver voorwaarts worden gestationeerd om andere gebieden verdedigen of even verwoestend als de *U-Boote* ageren tegen de vijandelijke verbindingen. Nu was het wachten tot de Amerikaanse onderzeedienst dit karwei in 1944 opknapte.

Twee of drie slagkruisers konden hooguit op twee of drie plaatsen tegelijk zijn. Zeker, ze waren sneller dan onderzeeboten, maar juist bij grotere afstanden betrekkelijk weinig sneller omdat ze dan op kruissnelheid of nog aanzienlijk minder moesten terugvallen. Ze konden op veel minder plaatsen toeslaan dan extra onderzeeboten. Natuurlijk waren enkele voorwaartse (geheime?) bases voor onderzeeboten duur, maar dat was de infrastructuur voor de slagkruisers met droogdokken en al ook.

Het zal duidelijk zijn dat de Haagse strategie met lichte kruisers die vooraf ging aan de slagkruisers, nog minder serieus kan worden genomen als alternatief voor een onderzeebootstrategie. De strategisch gebrekkige uitwerking van de slagkruiserstrategie was de erfenis van deze eerdere kruiserstrategie. Tegen een grotere transportvloot waren de kansen van lichte kruisers vrijwel nihil. Japan paste zijn aanvalsmacht aan het niveau van de dreiging aan. Voor zover er nog enige ruimte was voor een handelsoorlog, dan waren, zo toonden de wereldoorlogen, onderzeeboten een veel dodelijker investering dan kruisers.

Voor neutraliteitshandhaving, 'make believe war', lagen de zaken veel minder duidelijk. Ongetwijfeld maakten slagkruisers daarbij meer indruk dan onderzeeboten. Anderzijds kon de talrijker oppervlaktevloot van torpedobootjagers en kruisers in de plannen van Ferwerda en van

de commissie-Gooszen actieve neutraliteitshandhaving op meer plaatsen daadwerkelijk afdwingen.

Wanneer Japan toch aanviel, beloofden deze twee plannen en zelfs dat van Deckers minder slechte kansen. Bovendien was Nederland rond 1939 in staat om onderzeeboten zelfstandig te bouwen, in grotere aantallen en binnen de geplande tijd. Van de slagkruisers kan dat beslist niet worden gezegd.

10.16 Slotbeschouwing (3): anarchistisch navalisme

In Duitsland werd de oude risicostrategie van Von Tirpitz – die kan worden gezien als een extreme vorm van navalisme – nooit goed verwerkt en afgezworen. Daarmee bleef eerbied ontstaan voor extreem navalisme en artillerieschepen als het instrument daartoe. De grootste tekortkoming van Von Tirpitz was dat hij onvoldoende onderscheid maakte tussen heerschappij ter zee (door een slagvloot) en heerschappij over de eigen en vijandelijke zeeverbindingen. De Duitse handelsoorlog was zeer succesvol, hoewel Groot-Brittannië de heerschappij ter zee bezat.

Het Duitse navalisme verdween niet, maar kwam op zijn kop te staan. Heerschappij over de verbindingen werd nu aangezien voor heerschappij ter zee. Slagschepen deden er niet zoveel meer toe, kruisers, die de verbindingen moesten bestoken, waren het aangewezen instrument. Deze zeer extreme vorm van het door Furstner uitgedachte (of uit Duitsland gekopieerde) navalisme domineerde vanaf 1937 de Nederlandse marineleiding in Den Haag.

De schatplichtigheid aan de oude risicotheorie blijkt eruit dat men zowel in Nederland als in Duitsland met een kruiseroorlog de vijand zodanig meende te kunnen treffen, dat zijn verbindingen als het ware verlamd raakten. Hij zou hierdoor het risico van oorlog moeilijk nemen. Onderscheid tussen handelsverbindingen en militaire verbindingen als invasievloten was bij dit alles niet wezenlijk meer. De strijd om de verbindingen leverde heerschappij ter zee op, in welk begrip men zich rondwentelde, ook de kleinere marine.

Voor deze ideologie is hier de term 'anarchistisch navalisme' geïntroduceerd. De essentie hiervan was dat ook de grote zeemogendheden de zeestrijd nauwelijks konden structureren. Dit ging gepaard met een voorkeur voor de kruiser, waarvan Nederland sinds 1936 er drie bezat. De onderzeeboten moesten ondergeschikt worden gemaakt aan deze nieuwe kern van de vloot. De relatie tussen onderzeeboot en kruiser (die door de komst van luchtverkenning was verbroken) werd opnieuw ingesteld. Maar in omgekeerde vorm: onderzeeboten werden steeds meer voorgesteld als steun aan de nieuwe kern. Bovendien zouden krui-

sers geen gelegenheidswapens zijn, maar – wat tegen Castex inging – onderzeeboten en torpedo's wel.

Dit legde een tijdbom onder de Nederlandse roedeltactieken, aangezien de verkenning in de lucht en ter zee niet meer ondergeschikt werd gemaakt aan de onderzeeboten. Verder werden onderzeeboten niet meer geconcentreerd in reserve gehouden als slagkracht. Zonder goede verkenning en zelfs voorwaarts ingezet als verkenners voor kruisers en daarbij verder verspreid over grote gebieden, werden de onderzeeboten inderdaad in hoge mate gelegenheidswapens...

In Indië dacht men hier anders over en bungelden de opvattingen halverwege de oude strategie ter verdediging van Java in – die onderzeebootconcentraties vereiste – en de nieuwe Haagse. In Indië zag men een vloot met de onderzeeboten als voornaamste kern en de bestaande kruisers als tweede kern. Dat veranderde toen vice-admiraal Helfrich eind 1939 naar Indië vertrok om de Haagse strategie op te leggen en Indië uit de ban van het klein materieel te halen.

Hoewel de slagkruisers er vanwege de Duitse aanval op Nederland niet kwamen, werden de lichte kruisers in Indië het hoofdwapen en daarmee in plaats van de torpedo het kanon van 14,91 cm (dat granaten van 46 kg verschoot tegen bijvoorbeeld granaten van 674 kg door de hoofdbewapening op de oudere Japanse slagschepen): 7 kanons op de *De Ruyter*, 10 op de *Java* en 6 op de flottieljeleider *Tromp*.[79]

Admiraal Raeder, die in Duitsland een dergelijke kruiserstrijd had gepropageerd, vond deze langzamerhand te extreem worden. Eind 1938 verkoos hij een nieuwe risicostrategie in een meer gematigde vorm met twee kernen: een slagvloot en een kruiservloot. Deze kruiservloot werd steeds meer een slagkruiservloot. Hiermee hoopte Raeder Engeland in de handelsoorlog klem zetten: de slagkruisers dwongen de Britten hun slagvloot te verdelen over de konvooien, waardoor deze vloot kwetsbaar werd voor geconcentreerde Duitse eskaders van slagschepen.

Eveneens eind 1938 stak in Nederland en Indië het slagschepenplan van een kwart eeuw eerder weer de kop op, maar alleen de navalistische pretenties ervan en niet de meer bescheiden onderliggende operationele strategie ter verdediging van Java. Dit navalisme leidde, toen slagschepen politiek onhaalbaar bleken, tot drie Nederlandse slagkruisers die niet tegen slagschepen opkonden en eigenlijk moderne pantserkruisers waren. (Zoals in het volgende hoofdstuk wordt beschreven.)

Het anarchistisch navalisme werd hier tot de uiterste consequentie doorgetrokken. De marineleiding meende op eigen kracht alle invasies te kunnen weerstaan. De Nederlandse risicostrategie kon het zonder bondgenoten stellen. In deze structuurloze opvatting van de zeestrijd zou Japan zijn slagvloot gaan verdelen over talloze invasievloten, wat de krachten van het land te boven ging. Een invasie van Java was daardoor

simpelweg onmogelijk. Om deze bizarre redenering kloppend te krijgen, moest men (zonder enige grond) stellen dat Japan al deze vloten simultaan zou uitzenden in plaats van na elkaar.

Begin 1940 lijken Furstner en de zijnen enigszins te zijn gaan twijfelen. In ieder geval begonnen zij er weer op te vertrouwen dat een geallieerde slagvloot een deel van de Japanse slagvloot zou binden.

Extreem navalisme pretendeert offensief te zijn en het Nederlandse van destijds was bovendien geobsedeerd door mobiliteit. De 3 slagkruisers waren bedoeld om vele Japanse zeeverbindingen min of meer gelijktijdig te verlammen. Binnen Furstners navalisme konden de Britse en Amerikaanse slagvloten, of grote delen ervan, Japan spoedig onder druk zetten. De Amerikaanse vloot was blijkbaar mobiel genoeg om de Pacific even over te steken en de Britse de halve wereld.

Om de innerlijke tegenstrijdigheid van de Nederlandse redenering te beseffen, moet men voor ogen houden dat de Japanse slagschepen hierin als het ware forten waren die de zeeverbindingen bij eigen huis dekten. Maar de reden dat forten niet geschikt waren om heerschappij ter zee te verwerven en een slagvloot wel, was dat slagschepen mobiel waren. Slagschepen konden zich concentreren en naar een zeegebied varen om daar de heerschappij te bevechten. Hoewel de machtige Japanse slagvloot veel dichter bij Indië lag dan de twee andere, bleef alleen de Japanse vloot, volgens de Nederlanders tenminste, als het ware geketend aan het eigen land. Die slagvloot bezat dus geen wezenlijke heerschappij ter zee en beide andere wel.

De drie grote marines zelf zagen heel wat minder verschil tussen elkaars slagvloten en waren zich er zeer goed van bewust dat buiten de Atlantische Oceaan de Japanse vloot de sterkste ter wereld was (hoofdstuk 13).

Een verschil met andere marines was dat de benadering van de zeestrijd door de Haagse marineleiding werd begunstigd door de organisatorische splitsing van de marine. Het was geen toeval dat het *Z-Plan*, ondanks alle feilen, veel samenhangender was om zijn strategisch doel langs operationele weg te bereiken dan het slagkruiserplan. De Duitse marine vertrouwde net als de Japanse en Amerikaanse marines primair op strategische oefeningen bij het vaststellen van de daadwerkelijke operaties. Hierin probeerde zowel de eigen partij als de tegenstander te winnen. Strategische oefeningen vormden vaak een reeks die bedoeld was om inzicht te krijgen in de zeestrijd als geheel tegen een (mogelijke) vijand. Ze vielen uiteindelijk onder de afdeling operaties en vormden de uitwerking en toetssteen van wat er praktisch haalbaar was. ‘Die wichtigste Abteilung der Marinekommandoamtes war die Operationsab-

teilung, während des Krieges 1. (Abteilung der) Seekriegleitung genannt', schrijft Gemzell over de *Kriegsmarine*.[80]

Bij de Koninklijke Marine daarentegen waren de operaties een zaak van het departement van Marine in Indië, dat werd geleid door de commandant Zeemacht aldaar. Furstner distantieerde zich van deze operationele expertise en probeerde deze weg te drukken door een soort persoonlijke staf te creëren en alle beslissingen naar zich toe te trekken. Hij verkoos op de Hoogere Marine Krijgsschool te leunen, maar de oefeningen 'op de kaart' werden daar door dermate weinig mensen uitgevoerd dat – bij alle bewondering van wat klaarblijkelijk soms één officier aan werk wist te verzetten – de oefeningen geen behoorlijke toetssteen konden vormen voor de relatie tussen de nieuwe strategie en operaties of voor de relatie tussen operaties en tactiek, laat staan voor de relatie tussen strategie en tactiek.

Zowel de Duitse marineleiding als de Haagse beschouwde de onderzeeboot als een gevaarlijke tegenstander voor hun navalisme. De marineleidingen poogden tactische vernieuwingen van de onderzeeboot te negeren en profileerden de beperkingen ervan, terwijl ze de onderzeebootbestrijding als uiterst effectief voorstelden. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog dwong de *Kriegsmarine* evenwel om de veel sneller te produceren onderzeeboten te verkiezen. De oorlog was ook de kans voor admiraal Dönitz om zijn *Rudeltaktik* in de praktijk te brengen.

De Koninklijke Marine bezat geen dergelijke hoge verdedigers van de onderzeeboot in actieve dienst meer. De oude garde van vlagofficieren als Gooszen, Ferwerda, Van Dulm en Jager kon na hun pensionering weinig meer dan even kritisch als machteloos commentaar leveren. (Al helde Jager steeds meer naar bommenwerpers over, omdat de propaganda over de almachtige actieve sonar zijn vertrouwen in onderzeeboten wegvrat.) Van de gepensioneerden steunde vice-admiraal L.J. Quant, die de slagschepen van 1912 nog had helpen propageren, wellicht het meest de nieuwe risicostrategie met 'snelvarende slagschepen'. Mogelijk dacht hij daarbij óók aan de *Scharnhorst*, want hij waarschuwde, wat bij ware slagschepen overbodig was, dat ze een vijandelijke 'tusschenklasse' moesten kunnen overwinnen.[81]

De jonge marineofficieren zagen de oude garde als te vastgeroest in zijn keuze voor kleinere schepen. In Nederland herschreven zij de recente maritieme geschiedenis in navalistische zin, met name Nuboer rond 1939 en later H.A. van Foreest, wiens 'Vijftig jaar vlootpolitiek' uit 1956 welhaast exemplarisch is, een kwalificatie die ook past bij het in 1963 verschenen boek *Zeegaande Vloot* van M.A. Cageling.[82] Van Foreest verbleef op de Hoogere Marine Krijgsschool toen de overgang op de artillerie als hoofdwapen aldaar definitief werd, vanaf 1935 als cursist en direct daarna als leraar tussen 1 november 1937 en 16 februari 1938.[83]

Typerend voor de School van Furstner was tevens – wat niet verwonderlijk is gegeven de desinteresse in operationele strategie – de verregaande onderschatting van verkenning. Een grootscheepse uitbreiding van de onderzeebootvloot om veel meer gebieden dan Java te verdedigen en om buiten Indië de Japanse koopvaardij en marine aan te vallen kwam niet aan de orde. In de Eerste Wereldoorlog durfde de marine dit alternatief wel onder ogen te zien. Die uitbreiding was zeer wel mogelijk als men van de slagkruisers afzag: de exploitatiekosten van een slagkruiser waren ruwweg twintig maal zo hoog als van een onderzeeboot. In plaats daarvan kon men lezen dat de oude strategie gelijk stond aan kustverdediging. Het slagkruiserplan ontleende zijn aantrekkelijkheid aan het ondermijnen van de oude, aan operationele haalbaarheid gekoppelde, strategie ter verdediging van Java.

Het slagkruiserplan was ongrijpbaar voor kritiek juist doordat het operationeel niet was uitgewerkt. Was dit wel gebeurd, dan zou blijken dat het gedoemd was te mislukken tegen een behoorlijk gestructureerde Japanse aanvalsmacht, zelfs bij de versmade verdediging van Java: het vinden, binden en slaan van de vijand was met deze schepen nauwelijks mogelijk. Omgekeerd kon Japan deze drie zaken zeer wel afdwingen als de schepen er niet snel vandoor gingen.

Hoofdstuk 11

Anarchistisch navalisme (3): geen werkelijke slagkruisers, maar grote pantserkruisers

Als eerste van zijn vier criteria voor een effectieve *fleet-in-being* noemt Putman Cramer 'werkelijke gevechtskracht'. Bij de slagkruisers staat deze zelfs centraal, aangezien de slagkracht was beperkt tot drie schepen, of met een in onderhoud in Holland, twee. De ratio hierachter was dat een schip met tactisch superieure eigenschappen de uitkomst van een zeeoorlog bepaalde. Een van de ontwerpers vroeg of snelle slagschepen niet beter waren. Zijn vraag zou in 1912 zinloos zijn geweest, want destijds waren slagkruisers dat in wezen. Dit hoofdstuk toont hoe zwak de 'slagkruisers' van 1940 waren naast een vrijwel even snel modern slagschip: slechts moderne pantserkruisers.

Desondanks leverden hun ontwerpers een indrukwekkende prestatie. Dat deze schepen geen succes zouden zijn geworden had niets van doen met hun ontwerpers, maar met het dubieuze operationele concept waaruit ze ontsproten.

11.1 Materieel om deze strategie te verwezenlijken: de 'slagkruisers'

De taak van de voorhoede van een slagvloot was verkennen. De oorspronkelijke slagkruisers vormden gedurende de Grote Oorlog de slagkracht van deze verkenning. Geleidelijk moest de voorhoede ook een bijdrage leveren aan de luchtverdediging.

Deze drie taken van de voorhoede – verkenning, slagkracht en luchtverdediging – vielen bij de grote zeemogendheden langzaam maar zeker toe aan vliegtuigen. Het vliegkampschip was de ware opvolger van de slagkruiser. Ten tijde van het Slagkruiserplan was men al zeer dichtbij 1941, het jaar waarin – achteraf bezien – het vliegkampschip ook het slagschip van de troon stootte.[1] Maar zoals gezegd koesterde de Koninklijke Marine vooroordelen tegen vliegkampschepen die niet minder kolossaal waren dan de schepen zelf.

Slagkruisers, snelle slagschepen en pantserkruisers

'Tussen snelle slagschepen en slagkruisers bestaat geen verschil', schreef Furstner aan vice-admiraal Ferwerda op 12 april 1939. Een maand later, op 18 mei, bleek hij opeens van mening te zijn veranderd. Hij maakte Ferwerda duidelijk dat er iets aan de hand was met zijn slagkruisers: 'We spreken nu niet meer van snelle slagschepen maar van slagkruisers.'[2]

Furstners zogeheten slagkruisers kwamen er omdat slagschepen te groot en te duur werden geacht. De slagkruisers waren aanmerkelijk kleiner. Dit geeft al aan dat met 'slagkruiser' iets anders werd bedoeld dan 25 jaar eerder. In 1914 was een slagkruiser minstens even groot als een *gelijktijdig* gebouwd slagschip, maar met ongeveer 80 procent van de bewapening daarvan en veel sneller (3.10). De dat jaar ontworpen Nederlandse slagschepen waren zelfs kleiner dan hun voorbeeld, de Japanse slagkruiser *Kongo*. Dat kwam omdat ze de vuurkracht en (verondersteld) pantserdikte van hun voorbeeld exact moesten evenaren, maar de hoge snelheid niet. Tegenover gelijktijdig ontworpen en zelfs vele al voltooide of op stapel staande slagschepen staken ze offensief en defensief zeer ongunstig af. De eveneens in 1914 ontworpen Duitse slagkruisers van de *Mackensen*-klasse waren even zwaar bewapend, maar aanmerkelijk zwaarder bepantserd en veel sneller dan de Nederlandse slagschepen.

Het meest op moderne 'echte slagkruisers' in de jaren 1940 leken nog de Amerikaanse reuzenslagschepen als de *Iowa* en *Missouri*, die iets *sneller* waren en iets *dunner* zijpantser hadden dan de ongeveer even grote Britse *G-3* slagkruisers die kort na de Eerste Wereldoorlog waren besteld.[3] De *G-3*'s werden nooit gebouwd vanwege het Vlootverdrag van Washington. Ze waren ruim een derde groter dan het verdrag toestond. De traditionele slagschepen en slagkruisers waren samengesmolten tot de snelle en zeer snelle slagschepen uit de Tweede Wereldoorlog. De Amerikaanse reuzenslagschepen waren expliciet bedoeld om met snelle vliegkampschepen samen te werken. Ze waren iets eerder ontworpen dan de drie Nederlandse slagkruisers.

De Nederlandse schepen waren alleen in naam 'slagkruisers'. In feite stonden ze qua grootte en vooral gevechtskracht tussen zware kruisers en snelle slagschepen in. Hun concept lijkt daardoor sterk op dat van de oude pantserkruisers. Furstner, die zich van hun beperkte gevechtskracht bewust was, hoopte dat ze dankzij hun snelheid konden vermijden wat hij 'kracht tegen kracht' noemde, strijden tegen slagschepen.[4] Ferwerda, die twintig jaar eerder 'echte' slagkruisers had bepleit (4.3), omschreef de nieuwe schepen zeer juist als 'snelle gepantserde kruisers met 9 kanonnen van 28 cm' – als moderne pantserkruisers.[5]

Tabel 11.1 Dubieuze gevechtskracht 'slagkruisers' vergeleken met snelle slagschepen[6]

	Mogami (na verbouwing 1939)	**Scharnhorst**	**'O, P, Q'**	**ONTWERP 1047**	**Richelieu**	**Missouri**	**Prince of Wales**
Land	***Japan***	***Duitsland***	***Duitsland***	***Nederland***	***Frankrijk***	***USA***	***Gr. Brittannië***
Ontwerp	1931	1934	1939	19 april 1940	1935	1938-1940	1936
Type	**Zware kruiser**	**'Slagkruiser'**	**'Slagkruiser'**	**'Slagkruiser'**	**Slagschip**	**Slagschip**	**Slagschip**
Bewapening: kanons x kaliber	10 × 20,3 cm	9 × 28,3 cm	6 × 38 cm	9 × 28,3 cm	8 × 38 cm	9 × 40,6 cm	10 × 35,6 cm
Gewicht 1 granaat	126 kg	330 kg	800 kg	330 kg	890 kg	1.225 kg	721 kg
Gewicht 'volle laag' 1 zijde	**1.260 kg**	**2.970 kg**	**4.800 kg**	**2.970 kg**	**7.120 kg**	**11.025 kg**	**7.210 kg**
Zijpantser / hoek schuinstand.	10 – 14 cm / hoek 20 graden	35 cm / verticaal	19 cm / verticaal	22,5 cm / hoek 15 graden	33 cm / hoek 15,5 graden	31 cm / hoek 19,5 graden	34,8 - 37,4 cm / verticaal
Equivalent aan verticaal pantser	**ca 14 – 19 cm**	**35 cm**	**19 cm**	**ca 30 cm**	**ca 43 cm**	**44 cm**	**34,8 – 37,4 cm**
Hoofdpantserdek	3,5 – 4 cm	8 cm	6 cm	10 cm	15 – 17 cm	15,3 cm	12,4 – 15,0 cm

	Mogami (na verbouwing 1939)	**Scharnhorst**	**'O, P, Q'**	**ONTWERP 1047**	**Richelieu**	**Missouri**	**Prince of Wales**
Snelheid: knopen / knopen proefvaart	**33 / 34,9**	**30 / 31,6**	**33,5**	**33 – 34**	**31 / 32,6**	**32,5 / 34** (later)	**28 / 31,5** (later)
Machinevermogen	152.000 pk	157.000 pk	176.000 pk	180.000 pk	150.000 pk	212.000 pk	110.000 pk
Vaarbereik zeemijl / knopen	ca 7.250 / 14	8.800 / 19	14.000 / 19	5.500 / 20 [of meer]	7.750 / 20	15.900 / 17	7.000 / 10
Brandstof ton	**2.179**	**6.146**	**6.300**	meer dan **2.770**	**7.040**	**8.8410**	**3.750**
Waterverplaatsing							
Standaard – *officieel*	8.500	26.000	–	–	35.000	45.000	35.000
Standaard – *reëel*	12.400	31.848	28.857 – 30.500	27.988	37.832	48.425	ca. 38.500
Normaal	13.923	34.840	31.152 – 32.200	30.900	42.785	55.424	ca. 42.000
Vol toegelaten	14.853	38.900	35.377 – 38.200	33.000?	47.721	57.540	43.786

N.B. – **Waterverplaatsing en brandstofvoorraad** in tonnen van 1016,05 kg. Bij de ***slagkruisers O, P en Q*** tonen de hogere (onofficiële) cijfers de gewichtsstijgingen van hun ontwerp.
– **Zijpantser:** het percentage extra weerstand van een schuin geplaatste pantserplaat was op 21 kilometer gevechtsafstand ongeveer twee maal zo groot als de hoek.[7] **Bij twee pantserdiktes** is de dunste bij de machines, de dikste bij de munitie.
– **Bij het pantserdek** is alleen het zuiver horizontale deel genomen.
– ***De Prince of Wales*** was soms zeer snel, eind september 1941 liep ze 31,5 knopen.[8] Anderzijds bleek het vaarbereik bij 10 knopen de helft van de beoogde 14.000 mijl!

Voorbeelden van grote pantserkruisers

Het Nederlandse concept kwam niet uit de lucht vallen. Al jarenlang verschenen op de Franse, Italiaanse, Duitse, Russische, Amerikaanse en Japanse tekentafels zeer snelle schepen, die in grootte, bewapening en bepantsering tussen kruisers en slagschepen in stonden. Vele ontwerpen evolueerden van minder dan 20.000 ton – wat overal te klein bleek – tot ongeveer 30.000.[9] Twee Europese ontwerpen werden daadwerkelijk gebouwd, de Franse *Dunkerque* en de Duitse *Scharnhorst*. Daarna gingen beide marines over op snelle slagschepen.

Gezien de Duitse technologische invloed op Nederland, is het niet verwonderlijk dat deze *Scharnhorst* een belangrijke bron van inspiratie vormde. Maar ze liep 30 tot 31 knopen. Het in 1935 op stapel gezette Franse slagschip *Richelieu* en de geplande Duitse reuzenslagschepen van de *H*-klasse waren ongeveer even snel als de *Scharnhorst* en de Amerikaanse *Iowa* en *Missouri* zelfs sneller.

Een nog belangrijker inspiratiebron dan het Duitse schip moet daarom het concept zijn geweest van de drie als *O*, *P* en *Q* aangeduide Duitse 'slagkruisers'. Sinds april 1939 bestond er contact met Duitsland over het Nederlandse ontwerp. Dit moet wel de verklaring zijn voor Furstners opmerkelijke ommezwaai, die tussen 12 april en 18 mei 1939 plaats vond, als zou een moderne 'slagkruiser' toch wat anders zijn en sneller zijn dan een snel slagschip! Admiraal Raeder beschouwde namelijk dit drietal Duitse slagkruisers – dat vlak voor het Nederlandse drietal was ontworpen – als doorslaggevend sneller dan snelle slagschepen. Dit was het grote verschil met de *Scharnhorst*.

Raeders schepen moesten met hun 33,5 knopen slagschepen kunnen ontlopen, maar dankzij hun krachtige artillerie zware kruisers kunnen verslaan. Door dit laatste vooruitzicht zouden slagschepen de konvooien moeten gaan beschermen, wat de vijand voor de onmogelijke keuze plaatste zijn slagvloot vanwege de vele konvooien gevaarlijk te versnipperen of van bescherming af te zien. Furstner vroeg met dezelfde argumenten om dezelfde snelheid.

Helaas kwamen rond de jaarwisseling 1939/1940 berichten binnen dat soortgelijke Japanse schepen werden ontworpen ter vervanging van de oude *Kongo*-klasse. Furstner werd erop gewezen dat deze nieuwe schepen transportvloten konden beschermen, maar hij besloot desondanks door te zetten.[10]

Vergeleken met de Nederlandse schepen was het Japanse ontwerp *B-65* wat groter, zwaarder bewapend, maar zwakker bepantserd, vrijwel even snel en bedoeld voor een veel groter vaarbereik. Na het uitbreken van de Pacificoorlog werd dit Japanse project gestaakt ten gunste van belangrijkere schepen. Aangezien de Amerikanen dat niet wisten, wer-

den tegen het eind van de oorlog twee van hun antwoorden hierop in dienst gesteld, de *Alaska* en *Guam* van 27.800 ton.[11] Deze schepen waren daarnaast uitdrukkelijk ontworpen tegen de *Scharnhorst*. De Amerikaanse marine beschouwde de *Alaska's* nooit anders dan als *'large cruisers'* – in tegenstelling tot haar echte *'battlecruisers'* uit 1920 – en de Japanners hun schepen slechts als 'superzware kruisers'.[12]

Verstandiger waren de Britten, die op het Japanse ontwerp reageerden met een snel slagschip, de *Vanguard*.[13] Dit was zoiets als een Britse *Richelieu*.

11.2 Een moderne schuinstaande bepantsering voor de Nederlandse schepen

Het ontwerpen van de Nederlandse schepen begon eind 1939 en werd in eerste instantie beïnvloed door verouderde Duitse ideeën, onder andere over het zijpantser. Nadat men deze had afgeschud, onder meer door bezoeken aan Italië, kon het ontwerp in april 1940 de toets met soortgelijke buitenlandse gemakkelijk weerstaan.

Om te beginnen bezaten de schepen een schuinstaand pantser. Welk effect had dit? Op ongeveer 21 kilometer afstand doken granaten van slagschepen onder een hoek van rond de 20 graden naar beneden.[14] Voor de meeste toen in aanbouw zijnde slagschepen gold deze afstand, of iets meer, als de ideale gevechtsafstand. Wat de schuinstand van het pantser nu deed, was de dalingshoek van een granaat als het ware vergroten. Het Nederlandse pantser bijvoorbeeld van 20 graden tot 35. Zo'n grote hoek betekende een drastische vermindering van de voor de doorboring beschikbare energie.

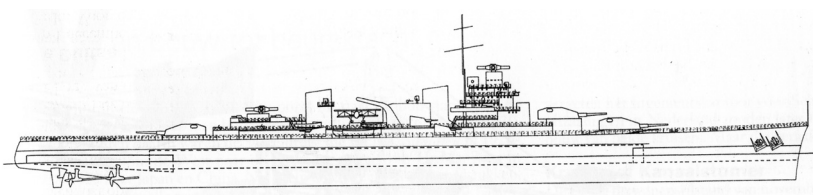
Hoe groter de schuinstand van de pantserplaat, hoe groter de weerstand. Het percentage extra weerstand was op 21 kilometer afstand ongeveer twee maal zo groot als de hoek van de pantserplaat.[15] Indien de gevechtsafstand afnam, nam echter ook de extra weerstand echter geleidelijk af.

Het Nederlandse pantserschema geleek de modernste versie van het Franse *caisson blindé* systeem, al ontbrak mogelijk directe invloed. Het leek in dwarsdoorsnede buitengewoon op dat van de *Dunkerque*. Dit Franse schip bezat een zijpantser van 22,5 cm onder een hoek van 11,3 graden. Het Nederlandse zijpantser was precies even dik, maar stond nog schuiner: 15 graden (zie figuur 11.2). Het pantser van de *Dunkerque* werd door haar ontwerpers geacht gelijkwaardig te zijn aan een geheel verticaal van 28 cm.[16] Het Nederlandse moet een weerstand bezeten hebben van bijna 30 cm rechtopstaand.[17]

Doordat het Franse pantser uitdrukkelijk tegen modern Duits 28,3 cm geschut was ontworpen, kon het pas onder zo'n 18 kilometer af-

stand daardoor worden doorboord. Het Nederlandse pantser bezat dus minimaal dezelfde eigenschap. Anders gezegd, de Nederlandse slagkruisers waren, zoals de Technische Commissie verlangde, tegen hun eigen geschut beschermd. Dus niet alleen maar, zoals soms wordt beweerd, tegen zware kruisers. De fout van de commissie, die meende dat de verlangde bescherming tegen het eigen geschut met slechts 23,5 cm verticaal pantser viel te bereiken, was hersteld.

Het grootste nadeel van de schuinstand woog letterlijk niet tegen de extra bescherming op. Hoe meer schuinstand, hoe verder de onderzijde van het pantser af kwam te liggen van de zijwand van het schip. Zoals een verder opengaande deur een grotere kier vormt, gaf dit granaten meer ruimte om onderlangs te passeren. Zo'n zijpantser moest aan de onderzijde worden verdiept.[18] Dit maakte het zwaarder. Gezien de hoek zal het 22,5 cm dikke Nederlandse pantser hetzelfde gewicht hebben bezeten als een geheel verticaal van ongeveer 25 cm. (De grotere dikte van een even zwaar verticaal pantser wordt soms verward met de grotere weerstand van het schuinstaande!)



Figuur 11.1 *Zijaanzicht van een Nederlandse slagkruiser. Hoewel het concept achter deze schepen, vanwege de balans tussen vuurkracht en bepantsering, deed denken aan de Duitse Scharnhorst, was het vooral beïnvloed door de geplande Duitse slagkruisers O, P en Q. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)*

Het afscheid van de Duitse ideeën betekende ook dat het hoofdpantserdek van de Nederlandse slagkruisers niet alleen dikker (10 cm) werd, maar ook een dek hoger kwam te liggen. Een veel groter deel van de romp werd nu beschermd èn beter. Om te voorkomen dat niet alle machines of alle stoomketels tegelijk door één treffer konden worden uitgeschakeld, wisselden deze elkaar af. Ze waren ook hierin moderner dan de Duitse zware schepen, evenals hun secundaire bewapening, die zowel op schepen als vliegtuigen kon vuren.

Desondanks was de Duitse greep op het ontwerp zo groot, dat de lengte van de voortstuwingsruimten in de ogen van Nederlandse ingenieurs te kort uitviel, terwijl hun Duitse collega's volhielden van niet. De Nederlanders vermoedden dat alleen de compacte Duitse ketels daarin pasten en die muntten vanwege hun te hoge stoomdruk allesbehalve uit

door betrouwbaarheid. De Nederlanders hielden voet bij stuk en zelfs de grotere lengte bleek wat aan de krappe kant![19]

De invloed van de Duitsers op deze schepen was niet uniek en bij het ontwerpen van de *O 21*-klasse was bijvoorbeeld ook sprake van een lengtedebat. Maar toen wist hun Ingenieurs Kantoor voor Scheepsbouw door te drukken om 7,40 meter lange torpedobuizen te installeren op deze onderzeeboten, al vonden de Nederlanders dat te veel. Achteraf bleek er een commerciële overweging te spelen: ook de nog in ontwikkeling zijnde Duitse torpedo van het type G 7a paste hierin.[20]

De conclusie is dat de Nederlandse slagkruisers niet alleen uitstekend bestand waren tegen zware kruisers, maar ook behoorlijk tegen schepen van ongeveer gelijke bewapening en zelfs matig tot redelijk tegen de *Kongo*-klasse. Wat waren de kansen van de slagkruisers in een duel tegen deze Japanse en andere schepen?

11.3 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (1): vergelijking met moderne snelle slagschepen

Al met al hadden de ontwerpers de stafeisen in een fraai, ook uiterlijk, scheepsontwerp weten om te zetten, dat niet noemenswaardig zou kunnen worden verbeterd. Alleen deugden de stafeisen niet – of liever het concept erachter. Om dit in te zien, is het noodzakelijk het concept te vertalen in 'werkelijke gevechtskracht'.

Van de Japanse zware kruisers is in de tabel de moderne *Mogami* gekozen, aangezien haar zijpantser (naast de munitiemagazijnen althans) sterker was dan dat van de eerdere Japanse kruisers en zelfs alle buitenlandse. Toch was het overwicht van een Nederlandse slagkruiser ook op deze kruiser enorm: een moderne 28,3 cm granaat sloeg tot op zo'n 29 kilometer afstand door 19 cm verticaal zijpantser heen. Omgekeerd was het Nederlandse pantser bijna onkwetsbaar voor het geschut van een zware kruiser. Vergelijkt men het offensief vermogen in termen van granaatgewichten, dan was een granaat van een Nederlandse slagkruiser met 330 kilo tweeëneenhalf maal zo zwaar als van de *Mogami*. Ook het zijpantser was minstens anderhalf maal sterker.

Maar vergelijkt men de Nederlandse slagkruisers met een modern zeer snel slagschip als de Franse *Richelieu* of de Amerikaanse *Missouri* dan moge duidelijk zijn dat Nederland beter 2 van dergelijke schepen had kunnen bouwen dan 3 zogenaamde 'slagkruisers'. Temeer omdat het snelheidsverschil relatief klein was (minder dan 10 procent), aangezien beide slagschepen sneller waren dan de *Scharnhorst*. De *Richelieu* verschoot niet alleen ruim tweeëneenhalf maal zo zware granaten als de Nederlandse schepen, maar bezat ook een bijna anderhalf maal dikker

zijpantser. Anders gezegd, het overwicht van een modern snel slagschip op een 'slagkruiser' was even groot als van een 'slagkruiser' op een zware kruiser!

Al in december 1939 wees ingenieur F. Scheltema de Heere, een van de ontwerpers van de slagkruisers, tijdens een lezing van Nuboer op de potentie van de latere *Missouri*:

> Een 45.000-tonner kan men naar verhouding met minder extra-machinevermogen 33 mijl laten lopen, dan een 35.000 tonner. Hij meende dus [Nuboer] te moeten waarschuwen voor de mogelijkheid, dat in de toekomst de snelheid der slagschepen niet 30, doch 33 mijl zou bedragen.[21]

Dit voorbeeld was niet toevallig. In de wetenschap dat Japan zich niet meer bij de 35.000 tons limiet neerlegde, hadden de Amerikanen aangekondigd dat zij 45.000 tons schepen van 33 knopen zouden bouwen. Het Nederlandse ontwerp was hooguit 1 knoop sneller. De *Missouri* was een van die reuzenslagschepen, of liever is een van deze, want ze is behouden gebleven als museumschip.

Nuboer moest wel toegeven 'dat het bij grote schepen naar verhouding gemakkelijker is een grote vaart te verkrijgen', maar boog dit om naar de dooddoener dat Nederland dus niet te kleine schepen moest bouwen. De eveneens bij de lezing aanwezige ingenieur M.F. Gunning kwam hierop Nuboer, zoals het *Marineblad* het omschreef, 'te hulp'.[22] Zeer grote slagschepen, doceerde Gunning, konden niet veel meer dan 30 mijl lopen omdat anders hun voortstuwing te lang zou worden en hun bepantsering te dun.

Dit was onzin en Scheltema de Heere – als grootste toenmalig kenner van de scheepsbouwkundige aspecten van de internationale slagschipbouw – moet dit hebben beseft.[23] Een groter schip, Nuboer gaf het al toe, heeft relatief minder machinevermogen nodig voor een vaart van 33 tot 34 knopen dan een kleiner. Dit schenkt het grotere schip een relatief kortere voortstuwingsruimte en daardoor juist een relatief *dikker* pantser. Nog afgezien van het feit dat het 'uitgespaarde machinegewicht' ook kon worden omgezet in pantser.

Het zal nu, ingenieur Gunning ten spijt, niemand verbazen dat het zijpantser van de zeer grote *Missouri* liefst anderhalf maal zo sterk kon zijn als het Nederlandse: 12,2 inch (31 cm) onder een hoek van 19 graden, wat volgens haar ontwerpers overeenkwam met 17,3 inch (44 cm) verticaal.[24] Toch liet Scheltema de Heere het er maar bij, mogelijk omdat hij zijn plaats wist. Gunning was als directeur van *Nevesbu*, waar het slagkruiserontwerp voor een groot deel werd uitgewerkt, in hoge mate verantwoordelijk voor het project.[25]

Vergeleken met de snelle, maar niet uitzonderlijk snelle, gelijktijdige slagschepen voor de Pacific die ruim twee maal groter waren dan de 'slagkruisers' – de Amerikaanse *Montana's* en de Japanse *Yamato's* – was het verschil in gevechtskracht nog dramatischer.

11.4 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (2): moderne, maar zwakke zware artillerie

Waar kwam de relatief zwakke Nederlandse hoofdbewapening vandaan? Blijkbaar doordat men zich aanvankelijk liet inspireren door de *Scharnhorst* en *Gneisenau*, die nu eenmaal zo bewapend waren. Maar de Duitse marine hoopte deze zusterschepen, die tegen de beide Franse *Dunkerques* waren ontworpen, ieder te bewapenen met 6 kanons van 38 cm. De *Kriegsmarine* beschouwde dit kaliber als volslagen superieur, wat later door schietproeven werd bevestigd.

Maar Hitler wilde voor de nieuwe schepen 9 kanons van 28,3 cm – het aan Duitsland bij de Vrede van Versailles gedicteerde maximum kaliber – met het oogmerk politieke spanningen vermijden. In 1935 plukte hij hiervan de vruchten tijdens zijn geslaagde onderhandelingen over het Brits-Duitse vlootverdrag, dat de Duitse vlootopbouw 'legaliseerde'.[26] Aangezien het kaliber te zwak was tegen een Engels slagschip kon de dictator de Britten gerust stellen dat zijn vloot niet tegen ze was gericht.

Zo kalmerend als de uitwerking van dit geschut op de Britse admiraals was, zo onrustbarend was het op Duitse. Ten tijde dat het Nederlandse project op de tekentafel vorm kreeg, plande de *Kriegsmarine* zijn beide reeds gebouwde schepen alsnog met 6 kanons van 38 cm te verwapenen. Het beloofde een tijdrovende klus te worden, want alleen door de rompen aanmerkelijk te verlengen konden ze de veel zwaardere bewapening nog dragen. Het uitbreken van de oorlog gooide roet in het eten.[27] De *Scharnhorst* ging op kerstnacht 1943 ten onder, waarbij ze machteloos bleek tegen de *Duke of York*, een zusterschip van de *Prince of Wales*.[28]

Nederlandse slagkruiser versus de Kongo

Toch blijft het opmerkelijk dat de hoofdbewapening van de Nederlandse slagkruisers ver onderdeed voor de 8 kanons van 35,6 cm van de *Kongo*-klasse. Des te meer als wordt bedacht dat de Nederlandse slagschepen van 1912-1914 expliciet waren ontworpen om die bewapening exact te evenaren. Ook het pantser van de slagkruisers hoefde volgens de stafeisen slechts bestand zijn tegen de eigen artillerie.[29]

Kwam het tot een slagkruiserduel, dan waren de in de loop der jaren versterkte pantserdekken van de *Kongo's* een fors obstakel. Ondanks hun zwakke artillerie waren de Nederlandse slagkruisers niet kansloos doordat de *Kongo's* slechts 20 cm zijpantser bezaten. Dit kon door het moderne Nederlandse geschut tot op een afstand van liefst 27 kilometer worden doorboord, al lag erachter lichter pantser. Aangezien het Nederlandse zijpantser anderhalf maal zo sterk was, bood het redelijk weerstand tegen de onvoldoende gemoderniseerde Japanse granaten, die het *hooguit* tot op zo'n 22 kilometer afstand konden doorboren.[30] Anderzijds konden die het 10 cm dikke Nederlandse hoofdpantserdek doorboren op afstanden groter dan zo'n 23 kilometer. Hieruit volgt dat een Nederlandse commandant het duel het beste rond de 22 kilometer kon voeren: het zijpantser kon dan niet meer worden doorboord, het dek nog niet.

11.5 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (3): moderne, maar zwakke luchtafweer

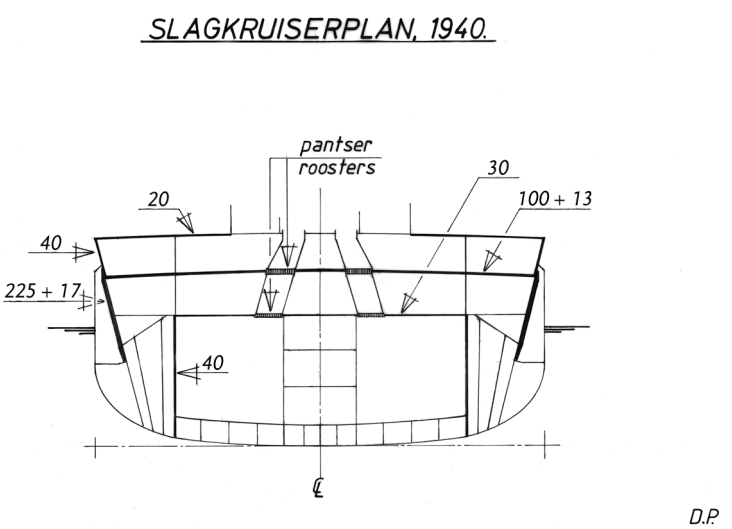
Een ander zwak punt van de Nederlandse schepen – maar dat gold voor alle schepen in 1940 – was de luchtafweer. De toch al niet talrijke zware luchtafweer, die uit 12 kanons van 12 cm bestond, telde slechts 2 richttoestellen. De nabijverdediging bezat er eveneens slechts 2, al waren die, net als de bijbehorende 14 kanons van 40 mm, de beste ter wereld voor deze verdediging.

Wat kon deze lichte luchtafweer? De Nederlanders hadden een variant van hun Hazemeyer 40 mm dubbel(loops)opstelling ontwikkeld, waarbij de vuurleiding op de opstelling zelf was gemonteerd. De Britten bouwden deze na, inclusief de 40 mm *Bofors*kanons die veel beter waren dan hun eigen 40 mm *pom-poms*. In 1943 concludeerden zij dat één Hazemeyer dubbelopstelling, die op een torpedobootjager was geplaatst, 20 procent kans had om een vliegtuig op 1.450 meter afstand neer te halen. Dit vormde de reden om hun *Battle*-klasse torpedobootjagers vier dubbelopstellingen te geven.[31]

De slagkruisers bezaten een zwaardere oplossing. Tenminste, als men hetzelfde deed als bij de kort tevoren ontworpen lichte kruisers. De vuurleiding was daar niet op de opstelling zelf gemonteerd, maar in een apart richttoestel. Zo'n toestel bood meer ruimte en had minder last van rook en schokken bij het afvuren van het geschut. Elk richttoestel controleerde drie tot vier dubbelopstellingen. Het toestel kon twee of drie hiervan tegelijk op een vliegtuig richtten en bovendien ging het richten beter doordat grotere schepen minder beweeglijk waren dan torpedobootjagers. De kans om met één richttoestel een vliegtuig op 1.450 meter afstand neer te halen was ongetwijfeld enkele malen groter dan 20 procent. Maar aan-

gezien er niet meer dan twee richttoestellen op een slagkruiser waren, kon het schip hooguit twee en vaak niet meer dan één vliegtuig tegelijkertijd doeltreffend aanvallen met de 40 mm kanons.

Als men de dure oplossing verkoos om op elke dubbelopstelling toch eigen vuurleiding te monteren, konden in het meest 'gunstige' geval, bij een aanval van beide zijden tegelijk, 7 vliegtuigen tegelijk worden bestookt. Ook dan valt niet in te zien, zelfs als in aanmerking wordt genomen dat de mindere beweeglijkheid van de schepen de trefkans verhoogde, hoe de totale trefkans boven de 200 tot 300% uitkwam, dus 2 tot 3 vliegtuigen. Bij een aanval van één zijde was het percentage minder. De slagkruisers waren daarom kwetsbaar voor simultane luchtaanvallen, het specialisme van met torpedo's uitgeruste vliegtuigen.



Figuur 11.2 *Doorsnede van een Nederlandse slagkruiser, stand van zaken op 10 april 1940. De schuinstand van 15 graden maakte het 225 mm dikke hoofdpantser even sterk als bijna 300 mm geheel rechtopstaand pantser. Het was gemonteerd op 17 mm flexibel staal, met 50 mm teakhout tussen beide stalen lagen. (tekenaar D. Pilkes)*

Nadat het nieuwe Britse slagschip *Prince of Wales* op 10 december 1941 door vastberaden Japanse torpedobommenwerpers tot zinken was gebracht, deed de Nederlandse marineliteratuur het voorkomen alsof het vanzelfsprekend was dat zo'n schip onder een forse paraplu van eigen vliegtuigen opereerde. Dit was wijsheid achteraf. Bij de Nederlandse slagkruisers speelde luchtdekking geen rol. Ze werden geconcipieerd vanuit de ideologie – maar niet de wetenschap – dat vliegtuigen ze weinig schade konden toebrengen en dat hun luchtafweer ze zeer effectief kon beschermen.

Als een nawee hiervan is wel gesuggereerd dat hun luchtafweer superieur zou zijn aan het Britse schip. Is dat zo? Eind 1941 bezat de *Prince of Wales* vermoedelijk de sterkste luchtafweer ter wereld, waarvan de opsomming even vermoeiend als indrukwekkend is: 48 verouderde *pom-pom's* van 40 mm, gecontroleerd door 6 richttoestellen, waarvan 4 al met hun eigen vuurleidingradars, verder een zware luchtafweer van 16 kanons van 133 mm, die door 4 richttoestellen werden bestuurd, eveneens met hun eigen vuurleidingradars, en tot slot nog 8 kanons van 20 mm en 1 van 40 mm zonder vuurleiding.[32] Van de *Prince of Wales* kan worden gezegd dat het lichte luchtafweergeschut veel kwantiteit bezat, maar te weinig kwaliteit, van de Nederlandse schepen het omgekeerde.

De Tweede Wereldoorlog toonde aan dat het niet ging om kwaliteit of kwantiteit, maar om kwaliteit plus kwantiteit: op de *Missouri* stonden bijvoorbeeld tegen het einde van de oorlog 80 *Bofors*kanons van 40 mm, voorzien van 20 richttoestellen, plus 4 voor de zware luchtafweer.[33]

Hoewel de interne bescherming van de Nederlandse schepen tegen torpedo's beter was, was hun overlevingskans niet of nauwelijks groter dan van het Britse slagschip.

11.6 Dubieuze gevechtskracht slagkruisers (4): beperkt vaarbereik... of toch niet?

Een zeer zwak punt was het geringe vaarbereik van de slagkruisers, 4.500 zeemijl bij 20 knopen vaart. Deze lichte eis van de marinestaf was beïnvloed door de veel kleinere in aanbouw zijnde lichte kruisers. Dit maakte de slagkruisers minder geschikt in de strijd tegen de verbindingen! De iets grotere *Scharnhorst*, expliciet daartegen ontworpen, voerde meer dan twee maal zo veel brandstof mee. Het Duitse ontwerp uit 1939 voor de 'slagkruisers' *O*, *P* en *Q* voorzag zelfs in 14.000 zeemijl vaarbereik bij 19 knopen. Nog meer voorbeelden? Ook het Japanse ontwerp *B-65* en de Amerikaanse *Alaska* voerden veel meer brandstof.

Dit toont dat de marineleiding, die de stafeis opstelde, een (handels) oorlog met slagkruisers in afgelegen gebieden niet erg serieus nam. Hun vaarbereik was zelfs veel geringer dan men voor hun grootte mocht verwachten. Een vergelijking met even grote schepen leert nog meer: dat de 2.700 ton brandstof op de Nederlandse genoeg was om aan de stafeis te voldoen. Ook Scheltema de Heere wees achteraf op deze beperkte actieradius.[34] En toch ... is er iets niet in orde.

Een blik op de laatst gemaakte gewichtstabel – die van 19 april 1940 – doet vermoeden dat het ontwerp deze stafeis overtrof. Oorlogsschepen kenden verschillende condities van belading. Met alle brandstof en voorraden aan boord was 'vol toegeladen'. Men kende ook deelbeladingen,

die normaalwaterverplaatsing en standaardwaterverplaatsing heetten (en nog heten). De gewichtstabel noemt een 'normaal vol toegeladen' waterverplaatsing van 31.396 ton van 1.000 kg (dus 30.900 van 1.016,05). Dit is niets anders dan een maximale normaalwaterverplaatsing, een maximale deelbelading. Maar het vergelijken van de gedetailleerde gewichtsverdelingen van het ontwerp laat geen andere conclusie toe, dan dat die 2.700 ton brandstof niet gedeeltelijk, maar volledig in deze normaalwaterverplaatsing was opgenomen.[35]

Men behandelde dus de voor de stafeis benodigde brandstof alsof het een deelvoorraad betrof. Dit impliceert een marge voor een veel grotere brandstofvoorraad, namelijk in de 'volledige' vol toegeladen conditie. Vermoedelijk gaven de ontwerpers de schepen een brandstofvoorraad en een vaarbereik die veel beter pasten bij hun grootte. Veelzeggend is een Duits ontwerp voor de Nederlandse schepen van juli 1939 op grond van dezelfde stafeisen. Dit ontwerp is overigens het enige dat ook de 'volledige' vol toegeladen waterverplaatsing vermeldt, van 33.000 ton. De maximale brandstofvoorraad daarin bedroeg 4.600 ton voor een vaarbereik van 5.500 zeemijl![36]

Met dit alles in gedachten lijkt (bij 20 knopen vaart) voor de slagkruisers een bereik van minimaal 1.000 zeemijl meer dan de stafeis nog aan de lage kant.[37] In die zin waren ze minder ongeschikt voor de oceanische oorlogsvoering die Furstner voor ogen stond. Maar zelfs dan ziet ernaar uit dat hij en de zijnen de stafeis voor de brandstofvoorraad op dit punt onverschillig formuleerden vergeleken met de overeenkomstige buitenlandse schepen.

Om niet in mineur te hoeven eindigen over het Nederlandse concept: tegen 1900 achtte men eigen pantserkruisers te groot en te duur voor het bestrijden van de vijandelijke pantserkruisers. Daarom verkoos men pantserschepen – als het ware pantserkruisers waarvan de voortstuwing grotendeels was weggelaten. Waar vriend en vijand van zware schepen het al jaren over eens waren was dat dergelijke schepen misschien in de Scandinavische landen thuishoorden als kustverdedigers, maar niet bij de Koninklijke Marine. Furstners schepen waren tenminste volwaardige moderne 'pantserkruisers'.

11.7 Nazi-Duitsland: noodzakelijke bondgenoot voor de bouw van de slagkruisers

Al zouden de slagkruisers in Nederland worden gebouwd, de onontbeerlijke steun van Duitsland maakte het plan eigenlijk onuitvoerbaar. De facto was Duitsland hierin noodzakelijkerwijs jarenlang een industriële bondgenoot van Nederland. Ook Bosscher heeft dit vermeld.[38]

Sinds april 1939 bestond er over deze schepen contact met de *Kriegsmarine*, waarbij, de dat jaar tot *Vizeadmiral* gepromoveerde, Karl Bartenbach als liaison-officier fungeerde.[39]

Ongetwijfeld behoorde Furstner tot degenen die meenden dat Duitsland en Groot-Brittannië naast elkaar konden bestaan. Het kan zijn dat hij zich blind staarde op de *Kriegsmarine*, die tamelijk vrij was van Nazi-invloeden. Maar de Duitse marineleiding werkte van harte mee aan een reusachtige strijdmacht tegen de Britten en besliste in het geheel niet over oorlog en vrede.

Zware artillerieschepen verschilden van alle andere schepen doordat hun bouwtempo afhing van de langdurige en zeer moeilijke productie van het dikke geharde pantserstaal, de reusachtige geschutstorens en het geschut. (Waardoor de bouw van vliegkampschepen en onderzeeboten tijdens de oorlog niet enkel uit militair, maar ook uit industrieel oogpunt veel aantrekkelijker was.) In tegenstelling tot lichter geschut of een paar honderd ton dunne pantserplaten, kon men, als de keuze eenmaal was gemaakt, niet meer elders gaan 'winkelen'.

Het gaat hier dus om heel wat meer dan het produceren van tekeningen en dergelijke.

Hoewel Furstners interesse in techniek beperkt was, nam hij al jarenlang deel aan de technische discussies over de stafeisen waaraan te bouwen schepen moesten voldoen.[40] Hij bevond zich hiermee op het snijvlak van tactiek, techniek en industriële politiek. Als geen ander was hij in een positie om de problemen van zijn keuze te overzien. Toch nam hij het risico om met Duitsland in zee te gaan. Hoe groot was dit?

Furstner wilde de slagkruisers gereed hebben tussen eind 1944 en eind 1945, omdat de Filippijnen in 1946 onafhankelijk zouden worden en Japan een gok kon wagen. Maar dit was ook het jaar waarin het reusachtige *Z-Plan* gereed moest zijn om de Duitse vloot te vergroten. Deze vloot zou in laatste instantie ongetwijfeld voorgaan, zoals ook in de Eerste Wereldoorlog was gebeurd.[41] En zelfs over het *Z-Plan* viel de slagschaduw van de grondoorlog. Toen die heviger werd, moest Hitler, al zijn toezeggingen ten spijt, de voorkeur geven aan, bijvoorbeeld, pantserstaal voor tanks.

Als Nederland langer neutraal was gebleven, zou het waarschijnlijk verstoken zijn gebleven van dik gehard pantserstaal, en lag er hooguit voor het geschut en de geschutstorens een gedeeltelijke oplossing voor de hand. Aangezien de *Kriegsmarine* de *Scharnhorst* en *Gneisenau* met 38 cm geschut wilde herbewapenen, konden hun overtollige kanons en torens in principe worden overgenomen door twee slagkruisers. Al kan men zich moeilijk voorstellen dat Japan dit niet zou trachten te traineren. Deze bondgenoot was voor Hitler veel belangrijker (net als voor Engeland in 1914) dan een buurlandje waarvan zelfs het voortbestaan hem

koud liet. Tegen zijn militaire top – en voor alle duidelijkheid: inclusief die van zijn *Kriegsmarine* – verklaarde hij al op 23 november 1939:

> Mijn beslissing is onomkeerbaar. Ik ga Frankrijk en Engeland op het meest gunstige moment aanvallen en zo snel als het kan. Het schenden van de neutraliteit van België en Holland vormt geen enkel probleem. Niemand zal ernaar vragen wanneer we hebben overwonnen.[42]

Dit besluit haalde natuurlijk Furstners plan onderuit. Hij kon dit niet weten, althans niet zeker, maar hij had op zijn minst, zoals bij de slagschepen van 1914 waarvoor naast Duitse ontwerpen een Brits 'tegenontwerp' was gemaakt, kunnen proberen de industriële problemen te ondervangen.[43]

Het enige land ter wereld met genoeg industriële overcapaciteit om tijdens de toenmalige bewapeningswedloop spoedig aan de Nederlandse vraag te voldoen, waren de Verenigde Staten. Maar Furstner speelde niet op zeker door deze potentiële bondgenoot in de arm te nemen. Dit land had mogelijk kunnen voorzien in de ruim 36.000 ton pantserplaten voor de drie schepen, op voorwaarde dat de order op tijd kwam. Moeilijker lag de zaak bij het 28,3 cm scheepsgeschut en hun geschutstorens. Ze werden buiten Duitsland niet geproduceerd en het zwaardere Amerikaanse 30,5 cm geschut betekende niets minder dan een herontwerp van de romp en waarschijnlijk een forse vergroting ervan.[44] Dit zou des te ernstiger zijn als de bouw van schepen al was begonnen. Een Amerikaanse toren woog namelijk 200 ton meer dan een Duitse, wat door de hoge plaatsing boven de waterlijn tot onoverkomelijke stabiliteitsproblemen zou leiden.

Het zou een wonder zijn als ook maar twee schepen in 1946 gereed waren, zelfs als Nederland neutraal bleef. Om dat te voorzien hoefde Furstner slechts achterom te zien naar de door de in de Grote Oorlog zo ernstig vertraagde bouw van de lichte kruisers *Java* en *Sumatra*. Wat echter geen wonder was, was dat Winston Churchill deze slagkruisers verwierp vanwege hun afhankelijkheid van de Duitse industrie (13.4).

11.8 Slotsom: geen slagkruiser maar een grote pantserkruiser

De Technische Commissie – een alias van de marineleiding – meende dat de 3 Nederlandse 'slagkruisers' leken op de Duitse slagkruisers uit de Eerste Wereldoorlog. Maar de bepantsering van de toenmalige Duitse slagkruisers was expliciet ontworpen tegen gelijktijdige slagschepen. Die van de Britse slagkruisers was onvoldoende, wat ze kwetsbaarder maakte in artillerieduels. Aangezien de Japanse *Kongo*-slagkruisers des-

tijds in Engeland waren ontworpen, zouden de Nederlandse een soortgelijke superioriteit bezitten, meende men. Dit was twijfelachtig omdat de *Kongo's* waren gemoderniseerd.

Het Nederlandse ontwerp dateerde van dertig jaar later dan dat van al deze buitenlandse slagkruisers en moet in zijn eigen tijd worden bezien. Het was te zwak bepantserd tegen de granaten van een eigentijds slagschip, ja zelfs van een oud. Het volgde daarin dus niet de vroegere Duitse slagkruisers, maar de allereerste Britse. De artillerie van zo'n vroegere slagkruiser deed weinig onder voor een gelijktijdig ontworpen slagschip. Van de Nederlandse slagkruisers kan dit niet worden gezegd, ook niet vergeleken met een oud Japans slagschip.

Vergeleken met een gelijktijdig gebouwd slagschip was een vroegere Duitse slagkruiser een zeer snel slagschip en een vroegere Britse slagkruiser ook, maar te zwak beschermd, maar een Nederlands schip niet meer dan een soort moderne pantserkruiser. Het overwicht in artillerie en bepantsering van een modern snel slagschip als de *Richelieu* op een moderne Nederlandse 'slagkruiser' was even groot als van deze 'slagkruiser' op een Japanse zware kruiser als de *Mogami*.

Ook het in Nederland gangbare idee dat het ontwerp veel beter luchtaanvallen kon afslaan dan de *Prince of Wales* valt bij een vergelijking door de mand. Dat neemt niet weg dat het Nederlandse ontwerpteam een uitzonderlijke prestatie leverde. Hoewel het team klein was, evenaarde zijn resultaat soortgelijke moderne buitenlandse ontwerpen en overtrof wellicht de stafeisen. Het ontwerp was kleiner, maar sneller dan de Duitse *Scharnhorst*, het hoofdpantserdek sterker en het zijpantser niet zo gek veel zwakker. Desondanks had het concept meer weg van de geplande Duitse slagkruisers *O*, *P* en *Q*: het verschil was dat de snelheid bij deze *Ohne Panzer Quatsch* vooral ten koste ging van de bepantsering en bij het Nederlandse trio vooral van de bewapening.

Dat deze grote Nederlandse pantserkruisers een kat in de zak zouden blijken te zijn àls ze überhaupt waren voltooid, valt niet het ontwerpteam te verwijten, maar het dubieuze operationeel-strategische concept dat aan hun ontwerp ten grondslag lag. Vanwege dit concept doet de hoogst ongebruikelijke term *cruiserkillers* waarmee deze schepen soms worden aangeduid nog merkwaardiger aan. Hun doel was niet om op andere kruisers te jagen maar om Japan te dwingen transportvloten met slagschepen te escorteren.

Hoofdstuk 12

De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (1): Brits-Nederlandse toenadering, 1932-1939

De door premier Colijn vanaf 1932 in gang gezette geheime en bescheiden Nederlandse strategische toenadering tot Engeland kwam niet voort uit vrees dat Duitsland zich zou vergrijpen aan Nederland, maar Japan zich aan Nederlands-Indië. Hoewel er nota bene niet één Brits slagschip permanent in Singapore was gestationeerd en de dreiging van Duitsland en Italië noodzaakten er steeds meer in Europa te houden, waren de Britse planners nog in 1937 merkwaardig optimistisch dat zij het grootste deel van de slagvloot naar Singapore konden sturen.

12.1 Nederland op zoek naar bondgenoten

Door de eenzijdige concentratie van de Royal Navy op de Singapore strategieën viel het Britse belang in Zuidoost-Azië vrijwel samen met het Nederlandse. Zoals gezegd ging het hier niet om een defensief om het Britse Rijk inclusief Australië en Nieuw Zeeland te verdedigen, maar om een offensief dat een gevaarlijk geworden Japan door een zeeblokkade tot deemoedigheid moest dwingen. Groot-Brittannië was in de jaren 1920 weer, net als in de negentiende eeuw, de meest betrouwbare bondgenoot van Nederlands Indië. Ja, zo betrouwbaar dat Groot-Brittannië zou ingrijpen bij agressie, zelfs als Nederland dit niet zou wensen (4.12). Zeker zolang als de Britten iets terug kregen of verwachtten te krijgen voor hun ingrijpen Na 1931 werd Japan offensief zo sterk en Groot-Brittannië zo zwak, dat een Britse overwinning ter zee twijfelachtig moet worden genoemd en een winnende blokkade van Japan voltooid verleden tijd.

Hoewel de Nederlandse verdediging van Indië gebaseerd was op afschrikking door Britse en Amerikaanse steun, voerde Nederland in Azië een strikte neutraliteitspolitiek. Deze politiek maakte elk bondgenootschap onmogelijk. De redenen waren om bij een mogelijke oorlog wederom buiten schot te blijven en om Japan niet uit te dagen. Om beide redenen wilden ook de Verenigde Staten geen bondgenootschappen in Zuidoost Azië aangaan. Men vreesde – en niet geheel ten onrechte –

dat Japan zich door een defensieve coalitie bedreigd en buitengesloten kon voelen en daardoor makkelijker het oorlogspad kon inslaan.

Dit kwaad voorkomen deden de Amerikanen overigens nauwelijks. Door de Japanse agressie in Mantsjoerije in 1931, het ten gevolge van de kritiek daarop verlaten van de Volkenbond in 1934 en de oorlog tegen China vanaf 1937 leek een oorlog tegen de Westerse koloniën steeds waarschijnlijker

Dit verbod op een bondgenootschap in politiek-strategische zin, nam niet weg dat er op de lagere militaire niveaus incidentele contacten ontstonden. In juni 1934 werd de Britse commandant van de troepen in Malakka, generaal-majoor E.O. Lewin, bij een bezoek aan Java officieus op de hoogte gesteld van details over Indische voorzorgsmaatregelen bij een conflict.[1] Datzelfde jaar bezocht een Australische *goodwill*-missie onder leiding van J.G. Latham Japan om de betrekkingen te verbeteren. De leden van de missie deden ook Nederlands-Indië aan, waar ze vriendschappelijk werden ontvangen.[2] Gouverneur-generaal De Jonge was aanvankelijk tegen hun komst uit angst dat die een precedent zou vormen waardoor hij missies van minder welgezinde staten niet meer kon afweren. Een dergelijke tweeslachtigheid was typerend voor de Nederlandse politiek als geheel.

Hoe zat met het kopstuk van de politiek in Nederland, Colijn? In februari 1932 nodigde de Britse premier Ramsay MacDonald hem uit voor een lunch op zijn buitenverblijf Chequers te Londen, waar beiden onder andere spraken over Zuidoost-Azië, alwaar ze Japan als bedreiging voor de vrede zagen.[3] Eind 1934 begonnen Britse overheidskringen zich zorgen te maken over een mogelijke Japanse penetratie in Indië en kregen zij van Nederlandse zijde informatie over de Japanse economische activiteiten aldaar.

Rond de kerst van 1935 schreef Colijn in de marge van een verslag over de Nederlandse gezant in Rome: 'wat een nonsens'. Duitse marinekringen waren in het algemeen van mening, zo was de gezant toevertrouwd door de Duitse marineattaché, dat Indië volstrekt onvoldoende werd verdedigd en zij achtten verovering door Japan in de nabije toekomst 'onontkoombaar'.[4]

Maar Colijns commentaar moet vooral op het aplomb van deze bewering hebben geslagen. Hij maakte zich wel degelijk ernstige zorgen, zo blijkt uit zijn lange brief aan gouverneur-generaal De Jonge van twee maanden eerder, oktober, waarin hij zijn mening over de internationale situatie uiteenzette. Italië veroorzaakte die maand een internationale crisis door het onafhankelijke keizerrijk Ethiopië te bezetten. Hij analyseerde in zijn brief dat Italië speculeerde op het wederom weinig doortastende optreden van de Britten. Maar dat laatste kon veranderen, wat

tot een internationale boycot van Italië zou kunnen leiden. Italië zou daardoor toenadering zoeken tot Duitsland en Japan.

Colijn hield dus rekening met de mogelijkheid van samenwerking tussen Japan en de beide Europese fascistische dictaturen. Een door een olie- en andere schaarste geteisterd Italië kon dan naar de wapens grijpen en worden gesteund door Duitsland. Als de handen van Groot-Brittannië waren gebonden in het westen, redeneerde Colijn vervolgens, kon dit Japan verleiden om zich agressief op te stellen waardoor ook Indië gevaar liep. Het was dus noodzakelijk om de defensie van Indië te versterken.[5] Dit wilde hij doen met de bommenwerpers voor het KNIL.

Wat kan men hieruit concluderen? Colijn vertrouwde op de Britse veiligheidsgarantie èn zag zeer goed in dat een zware crisis in Europa deze garantie uitbeende waardoor Japan een oorlog tegen Nederlands-Indië kon aandurven.

Colijn wist bovendien dat er nog een tweede route naar zo'n oorlog was, die los stond van een Europese crisis. Een jaar eerder, in november 1934, had majoor R.Th. Overakker van de generale staf van het KNIL, die bij het ministerie van Koloniën was gedetacheerd, een zeer geheime nota geproduceerd. Vanaf eind 1936 zou Japan in een bewapeningswedloop geraken met de Verenigde Staten. Japan was niet van zins de dan aflopende internationale vlootverdragen te verlengen. Het land was echter afhankelijk van Amerikaanse olie. Gedurende een economische oorlog of bij een naderende echte oorlog zou Japan proberen eerst Indië te overrompelen voor het de strijd met Amerika aanging.[6]

Dit scenario, met onmiskenbaar realistische elementen, begon door te werken in de Nederlandse politieke en militaire strategieën. Colijns voornaamste militaire zorg was en bleef de Indische defensie, anders gezegd Japan. 1905 en 1912 stonden in zijn geheugen gegrift. Hij uitte vanaf 1935 zijn zorgen meerdere malen tegen de Amerikaanse president Franklin Delano Roosevelt. Colijn richtte zich hierbij op twee vrienden van de president, de Amerikaanse gezant in Den Haag en een zakenman die regelmatig Nederland en andere landen aandeed en als een officieuze afgezant van Roosevelt gold.[7]

Over een Duitse inval in Nederland maakte Colijn zich minder zorgen. Duitsland was verreweg Nederlands belangrijkste handelspartner. Nederland zou net als vroeger waarschijnlijk wel neutraal kunnen blijven. 'Indië en Europa, in die volgorde' wordt zijn prioriteitstelling letterlijk betiteld in zijn biografie.[8]

12.2 Britten zien het behoud van Nederlands-Indië als 'a major British interest' ...

In mei 1936 verklaarde Colijn aan de ministerraad dat er geen sprake kon zijn van formele besprekingen met de Britse regering over de verdediging van Azië. Hij moest dit wel zeggen gezien de neutraliteitsgeest. Maar op lager niveau was hij in het diepste geheim een offensief begonnen voor verdere toenadering. Hij wilde Brits advies over het aanschaffen van meer bommenwerpers voor het KNIL, dan wel andere wapens (8.3). In maart en april dat jaar sprak hij drie maal in Den Haag met de Britten, namelijk militaire vertegenwoordigers en de gezant. Hij verklaarde dat formele besprekingen uitgesloten waren, maar dat 'a certain liaison in peace' wederzijds voordeel opleverde.[9]

Voor Indië was Britse steun onmisbaar. Omgekeerd waren de Britten overtuigd van het belang van Nederlands-Indië voor hun koloniale rijk. Het aan de punt van het schiereiland Malakka gelegen Singapore stak diep in de Nederlandse kolonie. Als Indië verloren ging, was Singapore afgesneden en daardoor ieder offensief tegen Japan, dat al meer dan vijftien jaar de ruggengraat van het Britse marinebeleid vormde, onuitvoerbaar. Ook zouden Australië en Nieuw Zeeland moeilijk bereikbaar zijn en zelfs overrompeld kunnen worden.

De Britse regering vatte de woorden van Colijn terecht op als een initiatief tot samenwerking. Ze besloot het initiatief voor te leggen aan het *Committee of Imperial Defence* en daarmee in wezen aan het hoogste Britse militaire orgaan, de *Chiefs of Staff*. Deze schaarden zich achter het standpunt van Colijn dat de integriteit van de Nederlands-Indische eilanden niets minder was dan een 'major British interest'. Zij gaven hiervoor de volgende redenen: (1) mogelijke vijandelijke bases nabij Singapore konden de gehele Britse positie in het verre Oosten ondermijnen. (2) Japanse controle over de olie bij Borneo was een hoofdvoorwaarde voor Japan om een oorlog te kunnen blijven volhouden. (3) In bezit van Nederlands-Indië (dat wil zeggen van de Maleise Barrière) kon Japan de Britse verbindingen naar Australië en Nieuw Zeeland versperren.[10]

Dit pro-Nederlandse standpunt van de *Chiefs of Staff* werd op 15 juli door het *Committee* overgenomen en daarna zelfs door de Britse regering. Op 21 juli informeerde de Britse minister van Buitenlandse Zaken, Anthony Eden, in Londen Colijn mondeling over dit succes. Maar politiek-strategisch wilde de Britse regering geen bindende afspraak maken, evenmin als de Nederlandse. Allianties zijn nu eenmaal een soort militair huwelijk met een ander land, waarin men zijn vrijheid kan verliezen van zelfstandig diplomatiek optreden en om zijn strijdkrachten in te zetten waar en wanneer het uitkomt.

Toch maakte dit niet alle toenadering onmogelijk. Beide mannen spraken af dat hun landen elkaar op de hoogte zouden houden over hun militaire voorbereidingen in Zuidoost-Azië. De samenwerking tussen de koloniale overheden nam hierdoor inderdaad toe.[11] Ook enige militaire contacten ontsproten in dit kader. *Last but not least* zagen de Britten meer kruiserartillerie niet als slagkracht en adviseerden om bommenwerpers voor het KNIL te bestellen (8.3).[12]

12.3 ...maar Europa wordt voor de Britten steeds belangrijker

Maar tijdens zijn verblijf in Londen begreep Colijn dat de Britse regering vooral oog had voor de verslechterende situatie in Europa.[13] Hij bezat voor een Nederlands politicus uit die jaren ongewoon goede 'oude' contacten onder Britse politici, met de destijds uitgerangeerde Winston Churchill zelfs zeer vriendschappelijke. Colijn voelde de Britse intenties goed aan, ook als ze hem niet uitkwamen. De buitenlandse politiek van Italië en Hitler baarde de Britten veel zorgen.

Om de Duitse herbewapening ter zee te reguleren, sloot de Britse regering op 18 juni 1935 het geheime vlootverdrag met de Duitsers, waardoor de Duitse oppervlaktevloot even sterk mocht worden als de Franse. Deze herbewapening en de toenemende sterkte van de Japanse marine zetten de Britse Singaporestrategie op losse schroeven.

In december 1936 nam Colijn, zoals gezegd, na contact met de Britse *Chiefs of Staff* mede op hun advies de beslissing ten gunste van het KNIL om meer landbommenwerpers aan te schaffen voor de verdediging van Indië.

De internationale vlootverdragen vervielen op de laatste dag van dat jaar. Hoewel Japan niet meer wilde meedoen, probeerden de Britten toch een verlenging in de wacht te slepen. Op 26 maart dat jaar ondertekenden zij met de Fransen en Amerikanen het Tweede Vlootverdrag van Londen. Dit legde niet veel meer dan de kruiserbouw aan banden.

12.4 Weifelende reacties op de Japanse oorlog tegen China

Vertegenwoordigers uit de alle hoeken van het Britse wereldrijk kwamen in 1937 vanwege de internationale dreigingen te Londen bijeen. De Britse *Chiefs of Staff* stelden toen de volgende lijst op in volgorde van belang. (1) Veiligheid – en wel wereldwijd van de verbindingen van het Britse Imperium. (2) Veiligheid van Groot-Brittannië tegenover Duitsland. (3) Veiligheid van de koloniën in Azië, inclusief Australië en Nieuw Zeeland, tegenover Japan. (4) Veiligheid van de belangen in de

Middellandse Zee en het Midden Oosten. (5) Veiligheid van India tegenover de Sovjet Unie.

Verheugend was dat de Nederlandse zeeverbindingen ongetwijfeld konden 'meeliften' met het belang dat de Britten aan hun eigen hechtten. Maar de veiligheid van Azië scoorde niet hoger dan de derde plaats. Vanwege de onveiligheid in een Europa betekende dit steeds meer een financiële en materiële derde prioriteit. In de praktijk wankelde zelfs die prioriteit steeds meer ten gunste van de Middellandse Zee.[14]

Op 7 juli 1937 deed Japan het jarenlange gewapende conflict met China escaleren tot volledige oorlog. Te land poogde het zijn onmetelijke buurland te veroveren, ter zee was de blokkade van de gehele Chinese kust twee maanden later voltooid. Japan verhoogde het militaire budget en schakelde over op een oorlogseconomie die de Europese landen pas in de jaren 1940 bereikten.

Hoe China te steunen? De negen landen die betrokken waren bij het overleg in Washington in 1921, besloten nu een conferentie te beleggen. Nederland stelde Brussel voor, want België behoorde tot deze negen en werd niet belast door Aziatische Koloniën.

In september 1937 besprak Colijn, inmiddels óók minister van Buitenlandse Zaken *ad interim*, met zijn Britse ambtgenoot Eden opnieuw zijn zorgen over de verdediging van Nederlands-Indië. Indië exporteerde steeds meer olie naar Japan en het was pijnlijk om zo de aanval op China te moeten ondersteunen. Een olieboycot zou echter een Japanse aanval op Indië kunnen uitlokken.

Colijn zette nu voorzichtig in door niet om militaire steun te vragen, maar coördinatie van beleid. Zelfs deze bescheiden vraag leidde tot niet meer dan een vage Britse toezegging, die bovendien nauwelijks werd nagekomen. Er stond echter weinig tegenover: Londen wist dat Nederland zijn neutraliteitspolitiek niet wilde laten varen. Dit betekende dat de Britten van hun kant nog steeds geen verplichtingen tegenover Nederland wilden aangaan.[15]

Ondanks dat het dwarse Japan ontbrak in Brussel, sleepte de conferentie zich voort van 3 tot 24 november zonder veel resultaat, laat staan een olieboycot. Wat betreft zo'n boycot wachtte Den Haag begrijpelijkerwijs af totdat Londen en Washington het voortouw namen en daarbij garanties voor de verdediging van Nederlands-Indië wilden geven. Londen, steeds meer geketend aan het Europese continent, wilde op zijn beurt alleen meedoen als Washington wilde.

Washington kon de Japanse oliekraan werkelijk dichtdraaien en was juist daarom huiverig. Japans eigen oliewinning dekte slechts een tiende van de behoefte. Van de rest kwam viervijfde uit de Verenigde Staten. Een Japan in het nauw zou rare sprongen maken. De Verenigde Staten zaten niet te wachten op strijd in Azië, niet alleen omdat de be-

volking isolationistisch was, maar ook omdat Duitsland steeds meer buiten het internationale gareel begon te marcheren.[16]

12.5 Colijn en Furstner: geringe kans op oorlog met Duitsland

Natuurlijk werkte dit door op de Koninklijke Marine. Vlak voor de conferentie te Brussel, op 30 oktober 1937, schreef Furstner aan minister Van Dijk van Defensie:

> Gelukkig is de positie in den internationalen toestand zoodanig, dat onze Nederlandsche oorlogsvoorbereidingen zich kunnen beperken op een oorlogsgeval, waarin het Britse Rijk aan onze zijde staat [...] Aan den directeur van de Hoogere Marine Krijgsschool is opdracht verstrekt om [een] oefening op de kaart te houden, waarin Nederland en Engeland zich met Duitschland in oorlog bevinden.[17]

De Duitse propaganda citeerde tijdens de bezetting van Nederland uit deze brief, die al is hij verdwenen, toch voor echt wordt gehouden, om de ongeloofwaardigheid van de eerdere neutraliteit 'te bewijzen'.[18]

Het gaat veel te ver om – zoals de door deze oorlogspropaganda wellicht gesterkte goede vaderlanders misschien deden – dit alles aan te zien voor een vooruitziende blik van Furstner over de Duitse inval. In zijn algemeenheid kan worden gezegd dat Furstner net als Colijn met de internationale ontwikkelingen rekening moest houden als de consequenties ernstig genoeg waren. Ook de in hun ogen wat minder waarschijnlijke gevolgen: had Colijn twee jaar eerder niet even gevreesd dat een olieboycot van Italië kon escaleren tot agressie van Japan en Duitsland? Op het moment van Furstners schrijven hing een ander van dit drietal landen zo'n boycot boven het hoofd.

Globaal gezien waardeerden beide mannen het internationale gevaar gelijkelijk. Niets was zeker, maar zoals in 1914 zou Duitsland een neutraal Nederland waarschijnlijk wel met rust laten. Een jaar later, midden tijdens de crisis om Tsjecho-Slowakije, zei Colijn tegen een contactpersoon van de Amerikaanse president dat Nederland voor '98% safe' was als de Duitsland in oorlog raakte.[19] Japan was het meest waarschijnlijke gevaar en daarom was maritieme samenwerking met de Britten noodzakelijk. Dit was ook belangrijk aangezien die de zeeverbindingen binnen Europa domineerden.

12.6 Algemeen Memorandum voor den Marinestaf – 1939

Op 6 juli 1939 stelde de minister van Defensie een nieuw Algemeen Memorandum voor den Marinestaf vast.[20] Het verving het gelijknamige uit 1926 en met recht herkent A.N. de Vos van Steenwijk, die van 1960 tot 1964 commandant der Zeemacht was, erin het geestesmerk van Furstner.[21]

Het memorandum houdt rekening met meerdere mogelijke conflicten. Furstner definieert hierin niet alleen de rol van de marine ten opzichte van de landstrijdkrachten in Indië, maar ook in Nederland. Belangrijk voor dat laatste is punt 3:

> Is Nederland in een gewapend conflict betrokken, dan is de taak der Koninklijke Marine:
> a. het openhouden der zeewegen voor eigen gebruik;
> b. het beletten c.q. belemmeren van het gebruik der zeewegen in de meest uitgebreide zin voor de vijand;
> c. het op bepaalde fronten steunen van de landstrijdkrachten bij het gebruik van de landstrijdkrachten bij de verdediging van het zeefront.[22]

De interpretatie van De Vos van Steenwijk dat in Europa handelsbescherming nu op de eerste plaats stond en de steun van de marine aan het leger dus niet meer, is echter onjuist. Wel probeerde Furstner zich zoveel mogelijk aan deze steun te onttrekken. Het memorandum is ongetwijfeld mede zijn antwoord op de instructie van twee maanden eerder aan de (overigens pas op 28 augustus ingestelde) opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, die zeggenschap kreeg over de inzet van de marineschepen in Nederlandse wateren.[23]

Furstner stelde in punt 3a in wezen dat veel eenheden aan deze opperbevelhebber moesten worden onttrokken om de zeeverbindingen in Europa open te houden. Hierin had Furstner gelijk, zeker zolang er geen grote invasie dreigde vanuit zee. Bovendien was het oppervlaktematerieel hiertegen sowieso kansloos, wat andere taken zinvoller maakte, en moderne onderzeeboten hiertegen waren er veel te weinig.

Een landing kon van beide partijen komen: (a) van de Duitsers, maar zij verkozen geen landing vanuit de zee maar uit de lucht en (b) van de Britten en Fransen, die bijvoorbeeld een invasie tegen Noorwegen planden. Koningin Wilhelmina was bang, zo herinnerde zich haar dochter, 'dat wij aan de verkeerde kant in oorlog zouden geraken.'[24] In dat geval was ongetwijfeld de meest waarschijnlijke 'beschermheer' van Nederland Hitler en van Nederlands-Indië keizer Hirohito van Japan.[25]

Maar te stellen dat handelsbescherming 'op de eerste plaats' was gekomen gaat veel te ver. Nederland bezat, net als toen, nauwelijks escor-

teurs voor Europese wateren. 'Op de eerste plaats' betekent niets anders dan voordat directe steun aan het leger noodzakelijk werd in de vorm van kustverdediging. Eigenlijk ging het slechts als in 1914-1918 om het openhouden van de toegangen tot de zeegaten plus zeer beperkt escorteren in open zee.

Net als toen werd de Indische sterkte aan torpedobootjagers niet noemenswaardig verzwakt om de nood in Europa een klein beetje te lenigen. Daar had de opperbevelhebber van Land- en Zeemacht geen zeggenschap over. Punt 5 van het memorandum stelt namelijk dat de bijzondere ligging van Nederlands-Indië de aanleiding is dat een groot deel van de vloot onder bevel van de gouverneur-generaal is geplaatst. Bovendien was er al op 22 juni een zeer geheim oorlogsmemorandum uitgegaan speciaal voor Nederlands-Indië.

Dat handelbescherming niet op de eerste plaats stond, blijkt uiteraard het meest uit Furstners materieelbeleid. Zoals bekend ging de bouw van de slagkruisers ten koste van alle andere scheepstypen. Er kwam daardoor in Nederland en in Indië juist geen extra materieel voor het openhouden van zeewegen. Alleen uiterst kleine escortevaartuigen (de 'duikbootjagers') die niet voor hoge zee geschikt waren. Voor de Nederlandse kustverdediging waren zeven gepantserde kanonneerboten in aanbouw of gepland. Hun enigszins verhoogde bakdek maakte ze tevens geschikt als escorteur. Maar hun bescheiden aantal en hoofdtaak hebben niets te maken met handelsbescherming als nieuwbouwprioriteit.

Furstner zag Engeland als de natuurlijke bondgenoot, maar dan vooral vanwege Azië. Inderdaad had hij in 1937 opdracht gegeven tot een strategische oefening op de Hoogere Marine Krijgsschool waarin Nederland en Engeland gezamenlijk tegen Duitsland streden, maar dat was, zoals gezegd om op alle eventualiteiten voorbereid te zijn.

Furstners zorgeloosheid, men mag het niet anders noemen, over een mogelijke Duitse inval in Nederland blijkt duidelijk uit zijn ambitieuze tegen Japan gerichte slagkruiserplan, waarmee hij in 1939-1940 welbewust verkoos om materieel, technisch en technologisch jarenlang afhankelijk te zijn van de Duitse wapenindustrie.

De interpretatie van De Vos van Steenwijk dat 'oorlogsgeval A' – waarin Nederland in oorlog was met Duitsland – aantoonde dat Furstner vooruitziend was en de premier en de legerleiding niet, met name luitenant-generaal I.H. Reijnders niet, kan dus niet juist zijn.[26]

Er is nog een tweede reden hiervoor: juist Reijnders, die aan de vooravond van de oorlog werd aangesteld als opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, had al in 1935 ernstig betwijfeld of Nederland ten gevolge van de toenemende reikwijdte van moderne offensieven, in het bijzon-

der van de luchtoorlog, buiten schot kon blijven bij een Duits offensief. Sindsdien hamerde hij op versterking het leger.[27]

Ten derde onderscheidde Furstner, zoals zijn 'oorlogsgeval A' al aangeeft, er meer: geval B nam aan dat Nederland in oorlog was met Groot-Brittannië(!), geval C dat Nederland in oorlog zou geraken in Azië, geval D dat Nederland binnen een Europese oorlog neutraal bleef en geval E dat Nederland binnen een Aziatische oorlog neutraal bleef. C en D zullen voor Furstner het waarschijnlijkst zijn geweest.

Het beschermen van de eigen koopvaardij in Europa in oorloggeval A, en niet te vergeten geval D, kon absoluut niet worden waargemaakt door het bestaande materieel en door het slagkruiserplan. Men was afhankelijk van Groot-Brittannië en Frankrijk.

Het openhouden van de zeewegen voor eigen gebruik met eigen middelen kan slechts worden uitgelegd als voor bepaalde kustwateren in Nederland en Indië. Vanzelfsprekend probeerde het memorandum dit zo goed mogelijk te regelen. Na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd, zoals in de Eerste, ervan afgezien konvooien te vormen tegen de Brits-Franse blokkade. Wederom om incidenten te vermijden.[28] Bovendien stond het volkenrecht toe om schepen te inspecteren. Deze blokkade, die vaak het karakter had van het opbrengen van neutrale schepen naar een haven voor inspectie, veroorzaakte grote financiële schade.

12.7 De Britse Singaporestrategie sinds 1932

Nederland en Australië werden door de Britten nog steeds gerustgesteld met de Singaporestrategie. Maar was dat terecht?

De Britse Singaporestrategie tot 1932 is al eerder behandeld. Het bleef zelfs de belangrijkste maritieme Britse strategie tot de Tweede Wereldoorlog uitbrak, maar toen was het *Schluss*. Vanaf 1935 kwam de uitholling goed op gang door het Britse vlootverdrag met Hitler. Aangenomen dat de Franse vloot de Italiaanse in bedwang hield, kon het niet door de Duitsers 'gebonden' deel van de Britse vloot hopelijk nog tegen Japan worden ingezet.

Het verpletterende Britse overwicht van 15 jaar eerder was verdwenen. Het was niet meer mogelijk om een Europees conflict uit te vechten en tegelijkertijd Japan dat dit conflict misbruikte in een wurgend defensief te dringen. Het Britse materieel van toen was vanwege de vlootverdragen gesloopt, de rest onvoldoende gemoderniseerd en Japan was veel sterker dan toen. Tactisch en technologisch ging het Aziatische land tot het uiterste om een sterkere tegenstander te verslaan. De Singaporestrategie veranderde spoedig van een offensieve om Japan zelfstan-

dig te verslaan in een defensieve om Zuidoost-Azië te verdedigen. Al geloofde men dat Amerikaanse hulp dit snel zou veranderen.

Dit Britse defensief was eind 1935 beleid. Een actieve *fleet-in-being* moest in oorlogstijd:

> het Oosten beschermende kracht bieden, stand houden in een zeeslag met Japan als het zo'n slag zou riskeren en voorkomen dat het een grotere operatie tegen Australië, Nieuw-Zeeland of Borneo zal ondernemen zolang als onze *fleet-in-being* bestaat. Onze vloot moet daarnaast voldoende sterk zijn om zich het detacheren van kleine offensieve strijdkrachten te veroorloven, die ten doel hebben de Japanse vloot last te bezorgen.[29]

Groot-Brittannië realiseerde zich dat dit niet mogelijk was in een oorlog met Duitsland, omdat een stevig overwicht op dit land dan prioriteit kon krijgen. Wat slagschepen en slagkruisers betreft beschouwden de Britten in Azië een anderhalf maal zo sterke vloot als Japan als gewenst, wat bijna de totale toenmalige Britse sterkte was, en daarbovenop in Europa ongeveer de Duitse sterkte.[30] Zij wilden dus zichzelf promoveren van een *One-Power* naar een *Two-Power Standard*, wat hoogst optimistisch lijkt aangezien hun twee tegenstanders ook doorbouwden.

In 1937 planden de Britten vreemd genoeg toch om vrijwel hun totale *toekomstige* slagvloot oostwaarts te sturen: 14 slagschepen en 3 slagkruisers.[31] Daar zou het tiental Japanse zware schepen niet tegenop kunnen, meenden zij, onbekend met de Amerikaanse conclusies van enkele jaren eerder (13.1). Daarbij rekenden de Britten zich rijk: het ging het om 2 slagschepen meer dan zij in 1937 überhaupt bezaten, uiteraard moesten zij vele daarvan tegen Duitsland en Italië reserveren en bouwde Japan extra slagschepen. Bovendien rekenden zij zeer navalistisch vooral in zulke zware schepen en was deze voor Singapore bestemde vloot in alle andere typen inferieur aan de Japanse.

Het werd dat jaar verder duidelijk dat Singapore zeer kwetsbaar was voor een noordelijker gelande invasiemacht. Wat de landstrijd betreft beschermde Malakka Singapore, niet omgekeerd![32] De verdediging van de marinebasis Singapore werd plotseling en in hoog tempo een nieuwe en omvangrijke taak voor het Britse leger. In november 1939 concludeerden de Britten dat Malakka en Singapore het minimaal vier maanden konden uithouden.[33] Singapore was dus niet meer dan een goede, tijdelijk verdedigbare en grotendeels lege oorlogshaven.

12.8 Conclusie

De opvatting van Colijn, de toonaangevende Nederlandse politicus uit de jaren 1930, was een voortzetting van de zijne uit 1914. Hij probeerde opnieuw in het geheim maritieme steun van Groot-Brittannië te verwerven en opnieuw niet tegen Duitsland, maar tegen Japan (zie 3.15).[34] Vanaf 1931, toen dat land zich agressief opstelde zocht hij herhaaldelijk toenadering tot Groot-Brittannië. Hoewel het wederzijds begrip groeide, leidde het niet tot afspraken over Britse steun omdat beide partijen terugdeinsden voor een bondgenootschap. Colijn liep ver voor de muziek uit. Nog in februari 1938 deelde de minister van Buitenlandse Zaken in zijn regering, C.H.R. Patijn, een scherpe terechtwijzing uit aan de Nederlandse gezant te Londen, voormalig gouverneur-generaal J.P. van Limburg Stirum, die het had gewaagd om voor te stellen informatie uit te wisselen over de verdediging van Zuidoost-Azië. Pas het jaar daarna kwam de samenwerking met mondjesmaat op gang.[35]

Bovendien werd de Britse steun minder beslissend. De oude offensieve Britse Singaporestrategie uit de jaren 1920 om Japan via een blokkade tot overgave te dwingen was verleden tijd. Ten eerste doordat Japan steeds sterker werd (wat enigszins vertraagd tot de Britten doordrong) en ten tweede doordat – wat de Britten en Colijn inzagen – de opkomst van Duitsland dwong tot splitsing van de Britse vloot. Met andere woorden, Japan werd dan gedeeltelijk beschermd door een risicostrategie. Colijn en Furstner wilden de defensie in Azië versterken aangezien zij het Japanse gevaar doorzagen, maar meenden dat Duitsland net als in 1914-1918 Nederland vermoedelijk met rust zou laten. In de ochtend van 10 mei 1940 deed Hitler de Nederlanders uit hun droom ontwaken, wat de Britten tot bondgenoten maakte. In Europa, wel te verstaan.

Singapore was een middel voor een offensief tegen Japan. Een middel waarmee bases dichtbij Japan konden worden veroverd voor blokkadevloten. Maar toen de Britse strategie tegen Japan defensief werd, werd het behoud van Singapore een soort politiek-strategisch doel in zichzelf. Het is twijfelachtig of zo veel verdediging (ook te land en in de lucht) van Zuidoost-Azië juist in deze vooruitgeschoven basis moest worden geconcentreerd.

Hoofdstuk 13

De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (2): Amerikaans War Plan Rainbow Five bepalend

De Amerikaanse maritieme strategie werd bepaald door de haalbaarheid van de geplande operaties. Dit leidde in 1935 tot het opgeven van Zuidoost-Azië. Het gebied was derhalve óók onhoudbaar als de politieke bereidheid er zou zijn geweest om het te verdedigen. Het criterium van haalbaarheid leek even te zijn losgelaten, toen de *US Navy* suggereerde om haar slagschepen te stationeren in Singapore. Maar hieraan lag rivaliteit met het leger ten grondslag, dat aan de marine een mondiale defensieve strategie wilde opleggen. Vervolgens gaf het op operationele haalbaarheid gebaseerde Amerikaanse *War Plan Rainbow Five* Zuidoost-Azië definitief op.

Daarna kreeg de strategie voor dit gebied van Churchill veel gemeen met die van Furstner. De Britse premier zag eveneens, tot afkeer van de admiraliteit, heerschappij ter zee meer als een politiek instrument dan een militair. Operationele zwakte was daardoor niet doorslaggevend meer. Churchill testte in wezen zowel het Slagkruiserplan operationeel als Furstners idee dat een slagvloot de kans deed keren. De tests mislukten.

13.1 Mei 1935: de US Navy geeft Zuidoost-Azië op om een totale nederlaag te ontgaan

Bij de Amerikanen reguleerde het *War Plan Orange* de samenwerking tussen leger en vloot, al speelde de vloot de eerste viool. Het plan viel onder de *Chief of Naval Operations,* die sinds jaren 1930 tot op de dag van vandaag verantwoordelijk is voor de operationele marinestrategie en deze zeker destijds ook oplegde.

Het *War Plan Orange* dacht jaren vooruit over de stijgende eigen oorlogsproductie en de daarmee haalbare offensieven, waarvan de militaire operaties en series van operaties voortdurend werden uitgewerkt of geëvalueerd. Zoals eerder gezegd lagen de Filippijnen te dicht bij Japan om de slagvloot daar veilig te plaatsten, want deze zou te gemakkelijk opgesloten worden in zijn bases en de Japanse invasielegers waren veel te sterk. Het plan voorzag daarom in het *Through Ticket to Manila,* het zo snel mogelijk zenden van de totale Amerikaanse slagvloot naar de Filippijnen aan het begin van een oorlog met Japan.[1]

Louis Morton, die de officiële geschiedenis van het Amerikaanse leger in de Tweede Wereldoorlog beschreef, wees er rond 1960 op dat *Orange* al in 1926 werd gewijzigd. Direct opstomen naar de Filippijnen was te riskant en de *Pacific Fleet* moest eerst de tussenliggende Japanse eilanden veroveren om bases aan te leggen. Rond 1935 werd dit beleid bevestigd: de Filippijnen konden nooit lang genoeg stand houden voordat de gefaseerde tegenaanval ze bereikte, verder wenste de Amerikaanse politiek, als de toezegde onafhankelijkheid een feit was, verlost te zijn van de verdediging ervan en zo van oorlog met Japan, en ten slotte verslechterde de situatie in Europa.[2] Maar als legerhistoricus wist Morton onvoldoende dat er een diepere oorzaak was waardoor de *Pacific Fleet* sinds 1935 de Filippijnen niet te hulp wilde komen.

Het *Ticket Through to Manila* had twee problemen. Ten eerste was niet alleen het doel, maar ook de route van de Amerikaanse vloot voorspelbaar.[3] Ten tweede werd die route tussen Pearl Harbor en de Filippijnen versperd door de Marianen, een ten zuiden van Japan gelegen eilandenketen. Deze was sinds de Eerste Wereldoorlog in Japanse handen. De Amerikanen moesten er omheen proberen te varen of er doorheen breken. Dankzij hun luchtverkenning vanaf de Marianen en vanaf schepen konden de Japanners de naderende Amerikaanse vloot op een geschikt punt onderscheppen. Die kon dan voor de beslissende zeeslag stevig worden 'uitgedund'.

In de Amerikaanse strategische oefeningen aan het *Naval War College* van 1923 bereikten desalniettemin alle 15 Amerikaanse slagschepen veilig de Filippijnen. Dit was de totale toekomstige Amerikaanse slagvloot: men had de kritiek van Mahan ter harte genomen dat Rusland in 1904 niet direct zijn gehele vloot tegen Japan had geconcentreerd. Maar Japan bouwde meer en meer moderne vliegkampschepen, onderzeeboten, torpedobootjagers, kruisers en verkenningsvliegtuigen. Bij de Amerikaanse oefeningen van 1928 arriveerde nog maar tweederde van de slagvloot.

Een groot probleem, toonden andere analyses, was dat Amerikaanse bevoorrading volslagen te kort schoot als levenslijn voor een slagvloot daarheen, wat werd verergerd door onvoldoende reparatiefaciliteiten. De Japanse slagschepen konden de heerschappij ter zee zelfs zonder slag of stoot verwerven door als een *fleet-in-being* pressie uit te oefenen en simpelweg te wachten tot de instortende logistiek de Amerikanen dwong huiswaarts te varen.

Op 2 juli 1932 begonnen nieuwe Amerikaanse strategische oefeningen die een klein jaar duurden, tot 20 mei 1933.[4] De cruciale oefening resulteerde in een ramp: 8 van de 15 slagschepen werden tot zinken gebracht vlak vóór de beslissingsslag tegen de Japanse slagschepen. Vooral nachtaanvallen door torpedobootjagers werkten verwoestend.[5] (Een jaar

later hielden de Japanners een soortgelijke oefening en concludeerden dat ze zelfs overdag 10 Amerikaanse slagschepen konden uitschakelen, voordat de meeste eigen gevaar liepen. Dat valt te betwijfelen, aangezien de oefening minder solide was dan de Amerikaanse.[6] Dat neemt niet weg dat zij de slag wensten èn zich erop toelegden vooral 's nachts toe te slaan.)

Massale steun aan de Filippijnen, concludeerde het *Naval War College*, was: 'pure fantasy [...] not feasible [...] it could not be done.'[7] De marine oordeelde vervolgens dat het plan *Orange* was 'founded on quicksand'. Het leger haakte hier spoedig op in. De in de Filippijnen gestationeerde brigadegeneraal Stanley G. Embick, die kort daarna vertrok om hoofd planning van de Amerikaanse strijdkrachten worden, vergeleek het opstomen van de slagvloot naar Zuidoost-Azië met de Russische 'suicidecruise' uit 1905 en noemde het 'literally an act of madness'.[8] In zijn nieuwe functie vatte hij zijn visie eind 1935 samen als:

1. Het stationeren in de Filippijnen van strijdkrachten die voldoende zijn om een basis te verdedigen is totaal onuitvoerbaar [...] die zou direct na het uitbreken van vijandelijkheden verloren gaan.
2. Tenzij we onze vitale belangen in gevaar brengen, kunnen we Japan pas confronteren met een strijdmacht die beslissend optreedt na de stapsgewijze verovering van de eilanden die onder het Japanse mandaat vallen [in de westelijke Pacific]. Dit houdt in dat:
   a. We een basis op de Filippijnen niet vroegtijdig te hulp kunnen snellen.
   b. We de Filippijnse eilanden niet kunnen beschermen tegen invasie en bezetting.[9]

Kortom, een militaire strategie van grootscheepse steun aan Zuidoost-Azië was operationele zelfmoord. Men moest Japan geen nieuw Tsushima gunnen. In mei 1935 werd het *War Plan Orange* dan ook gewijzigd. Zuidoost-Azië zou aan zijn lot worden over gelaten, waarbij slechts vertragende gevechten werden geleverd. De stafchef van Embick, generaal Douglas MacArthur, moest dat jaar wat betreft de Filippijnen een document van die strekking ondertekenen.[10] (Later begon hij, zoals bekend, het Filippijnse leger op te bouwen). In de eerste fase van de oorlog – die zes maanden tot een jaar kon duren – zou men in het defensief gaan.[11]

13.2 Amerikaanse tegenoffensief niet meer via Zuidoost-Azië, maar de Centrale Pacific

Maar ongewijzigd bleef de Amerikaanse *grand strategy* om Japan ingeval van oorlog militair totaal te verslaan, tot het smeekte om vrede. De essentie was niet langer een beslissende zeeslag om Zuidoost-Azië, maar het reusachtige toenmalige Amerikaanse industriële overwicht. Een *guerre industrielle*, waarbij de Britse Singaporestrategieën uiteindelijk verschrompelden. Stapels statistieken over jarenlange oorlogsproductie vergezelden de plannen. Door de gigantisch hoeveelheden voorraden en materieel werden de Amerikanen zich steeds bewuster van het doorslaggevende belang van de militaire verbindingen. Hoe korter deze waren, hoe efficiënter. Tijdens de eerste fase was de belangrijkste Amerikaanse zorg defensief: de eindeloze verbindingen tussen de Centrale Pacific en de Verenigde Staten beveiligen tegen onderzeeboten en kruisers.

De Amerikaanse planning richtte zich, nog meer dan voorheen, op de tweede fase. Het tegenoffensief moest plaats vinden via de kortste en snelste route naar Japan en dat was niet Zuidoost-Azië, maar de Centrale Pacific. Daar zou van eiland naar eiland worden gesprongen. De belangrijkste eilandengroepen tussen Hawaï en de Filippijnen waren in Japanse handen. De meeste oostelijke hiervan, de Marshalleilanden, konden zelfs al vroeg in de eerste fase worden aangevallen. Deze vormden de springplank voor het hoofdoffensief dat pas veel later goed op gang zou komen.[12]

De Amerikanen waren ervan overtuigd dat mariniers en leger daarbij elk eiland zouden kunnen veroveren, hoe gefortificeerd ook. Maar ze meenden dat de Japanners dit in het begin van de oorlog, omgekeerd, óók zouden kunnen met de Amerikaanse fortificaties op de Filippijnen en met het Britse Singapore![13] Om dit Amerikaanse hoofdoffensief door de Centrale Pacific veilig te stellen voor flankaanvallen, werd het in de Tweede Wereldoorlog voorafgegaan (en deels gecombineerd met) een beperkt offensief in de zuidelijke en de westelijke Pacific.

De tweede fase eindigde wanneer de Amerikanen zich in superieure sterkte zouden hebben genesteld in de Filippijnen, gereed voor nieuwe offensieven.[14] Ergens in deze fase, of hooguit het begin van de derde, zouden de Japanners hun slagvloot in de strijd *moeten* werpen, welke uiteindelijk zou worden vernietigd. Na vier of vijf jaar oorlog – zo voorspelden berekeningen uit 1933 – zou Japan ter zee en in de lucht simpelweg zijn overweldigd. Het maakte dan niet meer uit wat het had gepresteerd of nagelaten.[15] (Geheel conform deze verwachting kwam in de Tweede Wereldoorlog het hoofdoffensief in de Centrale Pacific pas na ruim tweeëneenhalf jaar strijd werkelijk op gang, tegelijk met een

zondvloed van nieuwe schepen en troepen, en conform deze verwachting vorderde dit offensief steeds sneller naarmate de overmacht groter werd.[16]) Ontelbare bommenwerpers moesten de vijandelijke infrastructuur verwoesten. Aangezien de derde fase het land *politiek* op de knieën moest dwingen, kon die enkele jaren voortduren. Een zeeblokkade kon zelfs zeer tijdrovend worden, een invasie zeer bloedig.

Het nieuwe *War Plan Orange* kan men ook zien als een gedeeltelijke weerlegging van Von Tirpitz' risicostrategie. Amerika durfde het risico van een beslissingsslag tegen de zwakkere Japanse slagvloot niet aan. De risicogedachte van Von Tirpitz in optima forma! Maar Amerika zag daardoor niet af van oorlog, integendeel, het was uit op een totale overwinning.

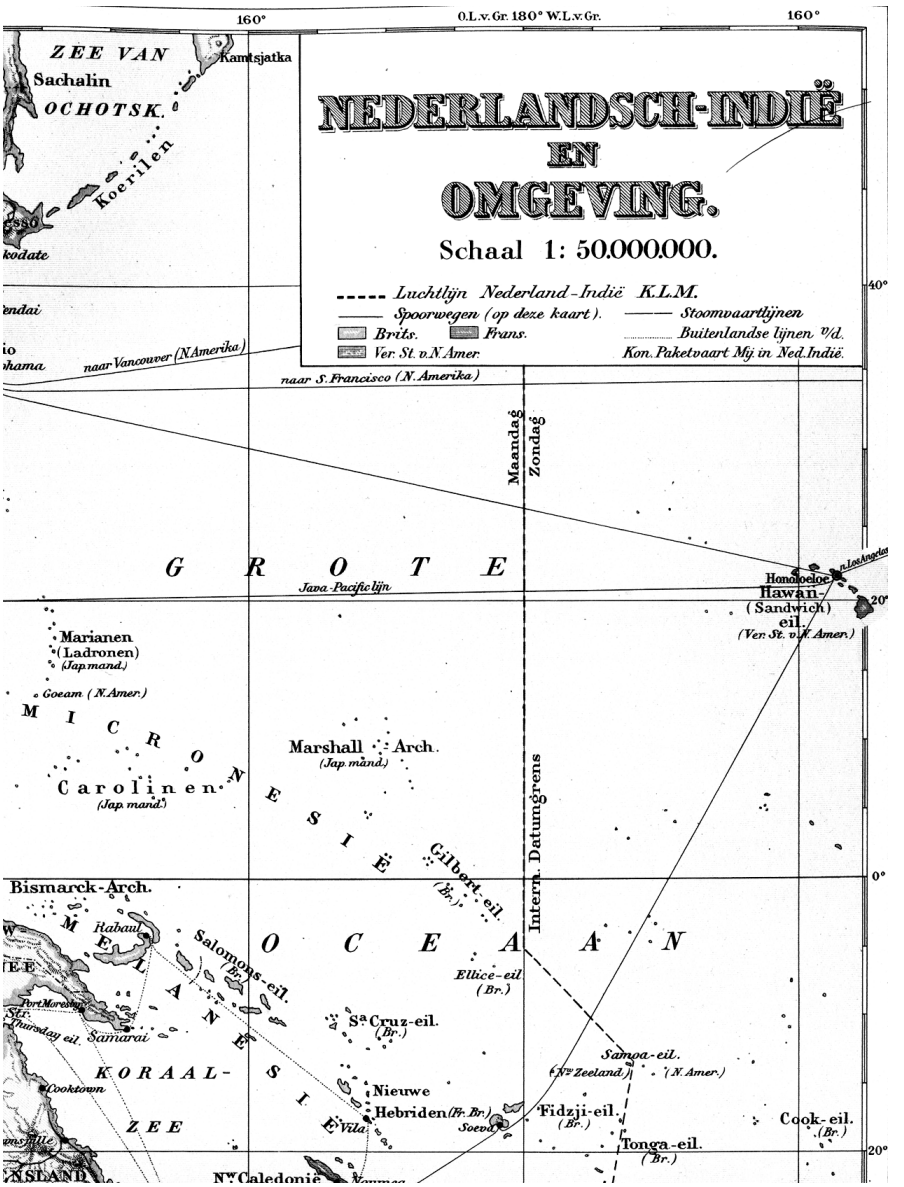
Japan – gefixeerd op het winnen van een beslissingsslag op korte termijn – bleek in de Tweede Wereldoorlog geen antwoord op deze langetermijnstrategie te hebben. Of er een grote zeeslag kwam, hing voortaan af van de Japanse reactie op het Amerikaanse optreden, bijvoorbeeld een 'eilandsprong' of een provocerende actie. De Amerikaanse slagvloot mocht zich niet laten lokken naar een voor de vijand defensief gunstig gebied.[17] Het omgekeerde mocht wel worden geprobeerd. Maar in Amerikaanse ogen was zo'n grote zeeslag geen beslissingsslag meer. Een overwinning zou de oorlog versnellen, een nederlaag vertragen. In de ogen van de Japanners, die meenden dat de oorlog op korte termijn beslist kon worden, was zo'n uitkomst veel dramatischer.

Deze uiterst geheime Amerikaanse militaire strategie – waarin de deur naar Zuidoost-Azie open stond – werd pas in 1991 geheel onthuld door Edward Miller in zijn boek *War Plan Orange, The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897-1945,* waarin de Amerikaanse plannen op een rij zijn gezet.

Het plan was extreem geheim en het is onwaarschijnlijk dat het van grote invloed is geweest op politieke beslissing uit 1934 van het Amerikaanse Congress om de Filippijnen in 1946 jaar onafhankelijk te maken. Op grond van deze beslissing menen dat het *Through Ticket to Manila* op politiek-strategische gronden onmogelijk werd, in plaats van operationeel-strategische, is nonsens. Ook de gewijzigde Amerikaanse militaire strategie ging uit van het totaal verslaan van Japan. Deze strategie bezegelde het lot van Nederlands-Indië. Vanaf mei 1935 was ook elke Nederlandse afschrikking gebaseerd op het behouden van Indië door Amerikaanse steun gefundeerd op drijfzand.

Het is welhaast schokkend dat Van Waning in februari 1937 hiervan iets vernam toen hij met de, onder zijn commando staande, *O 16* Washington bezocht:

Kaart 13.1 *Nederlands-Indië in de Pacific. Geheel rechts liggen de Hawaï-eilanden met Pearl Harbor. De aanval op deze haven vond in de ochtend van 7 december 1941 Amerikaanse tijd plaats en 8 december Nederlands-Indische tijd, want er tussen ligt de datumgrens. (Schoolatlas van Nederlandsch Oost-Indië, 1924)*


NEDERLANDSCH-INDIË
EN
OMGEVING.
Schaal 1: 50.000.000.
Luchtlijn Nederland-Indië K.L.M.
Spoorwegen (op deze kaart).
Stoomvaartlijnen
Brits.
Frans.
Buitenlandse lijnen v/d.
Ver. St. v. N. Amer.
Kon. Paketvaart Mij. in Ned. Indië.
160°
0.L.v.Gr. 180° W.L.v.Gr.
160°
40°
20°
0°
20°
ZEE VAN
OCHOTSK.
Sachalin
Kamtsjatka
Koerilen
naar Vancouver (N. Amerika)
naar S. Francisco (N. Amerika)
Maandag
Zondag
G R O T E
Java-Pacific lijn
Honoloeloe
Hawan-
(Sandwich)
eil.
(Ver. St. v. N. Amer.)
Marianen
(Ladronen)
(Jap. mand.)
Goeam (N. Amer.)
M I C R O N E S I Ë
Marshall Arch.
(Jap. mand.)
Carolinen
(Jap. mand.)
Gilbert-eil.
(Br.)
Intern. Datumgrens
Bismarck-Arch.
Rabaul
M E L A N E S I Ë
Salomons-eil.
(Br.)
O C E A A N
Ellice-eil
(Br.)
Port Moresby
Samarai
Sa Cruz-eil.
(Br.)
Samoa-eil.
(Nw Zeeland)
(N. Amer.)
KORAAL-
ZEE
Cooktown
Nieuwe
Hebriden (Fr. Br.)
Vila
Soeva
Fidzji-eil.
(Br.)
Cook-eil.
(Br.)
Tonga-eil.
(Br.)
Nw Caledonië

> Bij een privé bezoek aan de Naval intelligence specialist voor de Far East, bezweert deze twee uur lang dat er geen sprake zal zijn dat zijn land een hand zal uitsteken naar de Philipine-Islands, laat staan naar de Dutch East Indies. Wanneer hij echter zijn teleurgestelde bezoeker bij het vertrek in zijn jas helpt, geeft deze captain als ''private opinion'': ''and still I fear that we will have to fight together for both, and in only a few years time.''[18]

Al was het enkel een *'private opinion'*, hoe zat het met dat bemoedigende 'we will have to fight together'?

13.3 De Rainbow plannen: twee vijanden en meerdere vrienden erbij

Het *War Plan Orange* ging van twee veronderstellingen uit, namelijk dat Amerika geen bondgenoten bezat (het isolationisme vierde hoogtij) en dat Japan de enige vijand was. Beide zaken veranderden in 1937 toen generaal Embick Hitlers Duitsland bezocht. Hij schrok daar zo van sommige van zijn gesprekspartners, ambitieuze generaals, dat hij concludeerde dat de democratische wereld in gevaar verkeerde.[19]

Onder druk van Embick vonden in november 1937 en begin 1938 besprekingen plaats tussen het leger en marine. Hij wilde dat Duitsland prioriteit kreeg.[20] Het *War Plan Orange* vond hij 'strategically unsound and unwise', omdat het alle militaire middelen inzette tegen Japan.[21] Het Amerikaanse leger moest een fors aandeel krijgen in de defensieuitgaven en de *Pacific Fleet* worden verkleind. Ook in het Atlantisch gebied was nu een sterke vloot vereist.

Hij wenste dat de marine een strijd in de Pacific niet verder vooruit plande dan de eerste – inmiddels dus defensieve fase – van het *War Plan Orange*.[22] Het plan moest worden vervangen door een actueler dat naast Japan vooral met de Duits-Italiaanse dreiging rekening hield èn met mogelijke bondgenoten. Er raakten nu veel meer kleuren bij het spel betrokken dan alleen *Orange*, dat Japan voorstelde. Medio 1939 werden vijf oorlogsscenario's opgesteld, de *Rainbow*-scenario's. De actuele situatie bepaalde de volgorde waarin ze werden uitgewerkt tot *War Plans*. Zo ontstonden tussen 1939 en 1941 de vijf *Rainbow*-plannen.

Tabel 13.1 Enkele kenmerken van de Amerikaanse Rainbow-plannen

Een Amerikaans War Plan trad pas in werking als er oorlog uitbrak, dus als diplomatie, sancties en afschrikking hadden gefaald. Het diende ook als richtsnoer voor de strategische behoeften in vredestijd. De ministers van Marine en Oorlog en de president dienden in vredestijd hun goedkeuring te geven aan een War Plan.[23] Het was een militaire (dus overkoepelende) strategie die bindend was voor marine en leger. (De luchtmacht te land viel tot 1947 onder het leger.)

Het tegen Japan gerichte War Plan Orange gaf in 1935 Zuidoost-Azië op: strategische oefeningen toonden dat grootscheepse steun eindigde in een nederlaag van de totale Amerikaanse slagvloot. Maar de bestaande doestelling om Japan op lange termijn geheel te verslaan bleef onverlet. De Duitse en Italiaanse agressie vereiste echter een nieuw War Plan. Op 30 juni 1939 accepteerden de Verenigde Chefs van Staven de vijf Rainbow-scenario's. Welk scenario werd uitgewerkt tot een War Plan hing af van de internationale situatie. Pas in het definitieve plan, Rainbow Five, stond de militaire strategie voorop. De vier eerdere waren vooral pogingen van leger en vloot om elkaar te domineren.

RAINBOW ONE: Juni 1939 begint het uitwerken. Oktober 1939 goedgekeurd door de president na uitbreken strijd in Europa. (Voor Azië nog *Orange* geldig, dat hiermee inconsistent is – Japan eerst)	**Doelstelling**: Noord-Atlantisch – en Caraïbisch gebied verdedigen zonder bondgenoten. Strijd tegen Duitsland veel belangrijker dan tegen Japan. **Achterliggend doel**: Leger vergroten opdat marine het niet meer domineert. **Rol leger**: Defensief. Noord-Amerika verdedigen met een reusachtig leger. **Rol marine**: Defensief, soort voorwaartse kustverdediging. Vooral concentreren in het Caraïbisch gebied. De marine wil van dit plan af.
RAINBOW TWO: September 1939 start het uitwerken. April-mei 1940 verkennende studies voltooid. Nooit aan politieke top overhandigd voor goedkeuring. (Voor Azië geldt daarom nog *Orange*.)	**Doelstelling**: Strijden tegen Japan belangrijker dan tegen Duitsland en Italië. Frankrijk en Engeland zijn bondgenoten die zich primair op Europa moeten concentreren, zodat de Verenigde Staten Zuidoost-Azië beschermen. **Achterliggend doel**: De vloot wil af van het defensief dat het leger oplegt. **Rol leger**: Atlantisch gebied vooraan, maar ook marine steunen in Azië. **Rol marine**: Britse Singaporestrategie uitvoeren met Amerikaanse *Pacific Fleet* die de Stille Oceaan oversteekt en via Soerabaja Singapore bereikt. **Problemen**: Dat drie Britse slagschepen, geallieerde grondtroepen en vliegtuigen Japan kunnen weerstaan tot de *Pacific Fleet* arriveert. Dat deze vloot intact aankomt. Dat er voldoende logistiek voor is. Dat bij latere grote offensieven de omweg via Zuidoost-Azië veel minder efficiënt is dan een directe aanval door de Centrale Pacific. Het plan wordt door de voornaamste marineplanner en marineleiding als irreëel beschouwd, zowel operationeel als politiek (Japan als grootste vijand). Het leger moet er niets van hebben.

Vervolg op volgende pagina

RAINBOW THREE - eerste versie April-mei 1940 begint het uitwerken, dat vrijwel direct wordt afgebroken.	Variant op *Rainbow Two* waarbij de *Pacific Fleet* door de Stille Oceaan over te steken direct opstoomt naar de oliebronnen in Borneo. Leger en marine hebben geen vertrouwen in dit plan.
RAINBOW FOUR Juni 1940 start het uitwerken vanwege de Franse nederlaag, dat in oktober 1940 wordt gestaakt.	Extra defensie variant op *Rainbow One* waarin Frankrijk en Engeland de strijd tegen Duitsland moeten staken en Japan daarna Zuidoost-Azië bezet. **Rol leger**: Noord Amerika verdedigen en invasies in Zuid Amerika afslaan. **Rol marine**: Soort voorwaartse kustverdediging. Strijd in Pacific vrijwel irrelevant. De marine werkt – behalve de Caraïben bezetten – niet mee.
RAINBOW THREE - latere versie Oktober 1940 herstart. Op 17 december 1940 voldoende gereed om War Plan Orange 'uit dienst' te kunnen stellen.	Tijdelijk War Plan ter vervanging van Orange tot Rainbow Five gereed is. **Doelstelling**: Strijden tegen Duitsland en Italië belangrijker dan tegen Japan. **Rol marine**: (Pacific) Bij herstart in oktober 1940 nogal offensief omdat de eerste versie dat was, vanaf december defensief na integratie met *Plan Dog*.
RAINBOW FIVE Gefundeerd op *Plan Dog* van Harold Stark uit november 1940. Een half jaar later is *Rainbow Five* voltooid. **In juni 1941 verklaart president Roosevelt dat het War Plan in werking treedt als Amerika in oorlog geraakt.**	**Doelstelling**: Duitsland en Italië verslaan met behulp van bondgenoten gaat voor de strijd tegen Japan. **Achterliggend doel**: Militaire strategie is belangrijker dan wedijver tussen leger en vloot. **Rol leger**: Europa bevrijden, daarna krachtig tegen Japan. **Rol marine**: Atlantisch gebied veilig stellen tegen Duitsland. Pacific langdurig defensief. (Na voltooiing *Two Ocean Navy* in lijn met *War Plan Orange* een beslissend langdurig tegenoffensief door de Centrale Pacific.)

13.4 Teleurstellend overleg tussen Amerikanen en Britten in 1939

Het initiatief van Embick om alle kaarten te zetten op een defensieve Atlantische militaire strategie overviel de marine, die zich in 1938 en zelfs in 1939 bleef vastklampen aan de overweldigende offensieven om Japan te verpletteren.[24] Door Hitlers agressie werd de druk om zich allereerst op Europa te concentreren natuurlijk steeds groter.

Maar de Amerikaanse vloot wilde zich de hoofdrol niet laten ontnemen en *Chief of Naval Operations* William D. Leahy begon zich in bochten te wringen voor een krachtige presentie in de Pacific. Mogelijke bondgenoten kwamen hem hierbij goed van pas.

Op de laatste dag van 1938 arriveerde de *director of Warplans Division* van de marine, kapitein-ter-zee Royal T. Ingersoll, 'clandestien' in Londen. Hij ontmoette minister van Buitenlandse Zaken Eden – die zijn

aarzelende premier Chamberlain tot meer samenwerking wilde bewegen – en Sir Alexander Cadogan, welke de uitbundig omschreven functie bekleedde van *Permanent Under-Secretary of State for Foreign Affairs*.[25] Inhoudelijk was zijn belangrijkste Britse gesprekspartner schout-bijnacht Sir Thomas Phillips.

In het diepste geheim bereikten Ingersoll en Phillips op 13 januari 1939 overeenstemming. Bij Japanse agressie zouden 8 Britse slagschepen, 1 slagkruiser en 3 vliegkampschepen ter afschrikking naar Singapore opstomen, alsmede – tot vreugde van de Britten – 9 tot 10 Amerikaanse slagschepen naar Pearl Harbor. Maar dit betrof simpelweg het resterende deel van de, vanwege de Europese dreiging gereduceerde, *Pacific Fleet*. Verplaatsing van de Amerikaanse Westkust naar de Centrale Pacific bij Japanse agressie was niets nieuws onder zon: juist daarom was Pearl Harbor veranderd in een marinebasis van betekenis.

Wat er daarna moet gebeuren was onduidelijk. Ingersoll sprak van een – geleidelijke – Amerikaanse opmars naar Truk of Guam. Beide eilanden liggen niet bij Zuidoost-Azië en waren vooral bruikbaar voor het tegenoffensief door de Centrale Pacific en de flankdekking ervan. Als tweede mogelijkheid noemde hij een blokkade op grote afstand, waarbij de Amerikanen het Japanse handelsverkeer (in oostelijke richting) via de Stille Oceaan naar het westelijk halfrond zouden afsnijden. Maar stationering van de vloot te Pearl Harbor leidde in oorlogstijd hier al min of meer automatisch toe.

De overeenkomst kostte de Amerikanen dus niets en verplichtte ze tot niets. Tussen Pearl Harbor en Singapore gaapte méér dan een gat van tienduizend kilometer: van operationeel samengaan van de vloten was in de verste verte geen sprake. Het grootste succes was samenwerking op het gebied van seinen en codering. De overeenkomst had verder in het geheel niet de status van een politiek-strategische toezegging op regeringsniveau.[26]

De Britse bijdrage was nog vrijblijvender dan de Amerikaanse. De *Royal Navy* betwijfelde ernstig of de slagvloot die de Amerikanen werd voorgespiegeld kon worden uitgezonden. De Britten hoopten in 1942 *permanent* welgeteld 1 slagschip in Singapore te stationeren.[27] Op een Australisch verzoek om hulp noemde premier Chamberlain de 20e maart 1939 als belangrijkste Aziatische prioriteit het verhinderen van een Japanse aanval tegen Australië, Nieuw Zeeland of India, als tweede het openhouden van de zeeverbindingen en pas als derde prioriteit Singapore behouden.[28]

Onder deze omstandigheden was elke buitenlandse vlootversterking welkom. Twee dagen eerder had *Admiral of the Fleet* Sir Ernle Chatfield, een van Pounds voorgangers en nu coördinerend minister van Defensie, op de vraag van de Nederlandse gezant J.P. graaf van Limburg Sti-

rum wat hij van de Nederlandse slagkruisers vond, geantwoord dat het een fantastisch plan was waardoor de Japanse agressie ernstig zou worden belemmerd.[29]

Hieruit mag niet worden afgeleid dat Chatfield ook de strategische beginselen omhelsde waaruit het slagkruiserplan voortkwam. Want diezelfde maand, zoals al gezegd, lanceerde de tijdelijk uit zijn pensioen teruggeroepen admiraal Sir Reginald Drax een soort 'noodplan' voor Singapore, dat veel van dit plan weg had. Hij meende dat een kleine mobile strijdmacht preventief werkte tegen een invasie van Zuidoost-Azië. Als een *flying squadron* wilde hij 2 Britse slagschepen of slagkruisers naar Singapore te zenden, gesteund door een vliegkampschip, enkele kruisers en een achttal torpedobootjagers (9.17). [30] Chatfield oordeelde dat zo'n zwakke strijdmacht averechts kon werken en Japan juist kon aanmoedigen om die uit te schakelen via een *coup de main* tegen Singapore.[31]

Zoals in 1914 bleef Winston Churchill, die net als toen minister van Marine was, faliekant tegen Nederlandse vlootversterking met zware schepen (3.15). Net als toen vreesde hij, vanwege de Nederlandse afhankelijkheid van de Duitse industrie om deze bouwen, dat de Nederlandse vloot, zelfs al was die bestemd tegen Japan, onder Duitse invloed kon komen.[32]

13.5 Leahy en War Plan Rainbow Two: de Amerikaanse Singaporestrategie

De situatie in Europa – Hitler had in plaats van het overeengekomen beperkte deel inmiddels geheel Tsjechië en Slowakije bezet en staarde met hongerige ogen naar Polen – noopte de Amerikaanse vloot echter tot spoed bij het ontwikkelen van oorlogsplannen en gaf aanleiding tot voortgezet overleg met de Britse marine.

Op 12 juni 1939 arriveerde *Chief of Naval Operations* Leahy in Londen voor zeer geheime besprekingen met de Britten, waarbij ook zijn plaatsvervanger Richard L. Ghormley aanwezig was. De Britten verklaarden eerlijk niet meer te weten of ze onder deze omstandigheden een vloot naar Zuidoost Azië konden zenden. Leahy gaf ruiterlijk toe dat hij geen offensieve operaties tegen Japan kon uitvoeren.[33] Hij zei wel dat bij het uitbreken van oorlog in Europa de president de *Pacific Fleet* waarschijnlijk naar Pearl Harbor zou zenden om Japan af te schrikken de situatie uit te buiten. Die vloot kon in ieder geval voorkomen dat Australië en Nieuw Zeeland gevaar liepen, meende hij.[34]

Maar in een vervolgbespreking twee dagen na zijn aankomst filosofeerde Leahy opeens tegenover zijn verheugde bondgenoot hoe de Amerikaanse *Pacific Fleet* vloot in oorlogstijd naar Singapore zou opsto-

men.[35] Van daaruit konden zij gemeenschappelijk de Japanse slagvloot, die tien schepen omvatte, verslaan. Leahy probeerde dus een ernstige zwakte van de overeenkomst in januari weg te nemen, de geografische splitsing van beide vloten. Hij was tegen het zenden van een zwakke Britse vloot, want de Amerikaanse publieke opinie zou zich tegen het plan keren, als de Britten niets naar Singapore zonden. Ook de Britse vloot moest minimaal enkele zware schepen tellen. Of er een grote vloot in Singapore kwam, hing dus af van de Britten. Beweerde hij.[36]

Hoeveel schepen konden de Britten missen? Hun interne discussie werd meer gevoed door het ontmoedigen van de naderende Japanse opmars in China, dan door een groots geallieerd tegenoffensief. Op 14 juni 1939 zei Chatfield – geheel in de lijn van Pound – dat er zeker 8 zware schepen nodig waren om Japanse agressie in Zuidoost-Azië tegen te gaan. Hij zei ook dat er niet meer dan 2 Britse konden worden uitgezonden. Uit de Middellandse Zee, als de Fransen tenminste bereid waren het westelijk deel ervan te verdedigen.[37]

De overeenkomst met het plan van Drax was dat die 2 schepen de verbindingen in de Indische Oceaan konden beveiligen, maar het verschil dat ze *niet* daarbuiten moesten optreden. Wel konden ze tegen een aanval preventie bieden, iets waarin Chatfield en de admiraliteit gezien hun recente kritiek op Drax weinig vertrouwen zullen hebben gehad.

Onder zijn invloed overwogen de Britse *Chiefs of Staff* op 24 juni een krachtiger vloot te sturen wanneer Japan de crisis in Europa wilde misbruiken. Vier dagen later was het premier Chamberlain duidelijk dat: 'er alleen een effectieve vloot naar het Verre Oosten kon worden gezonden als onze maritieme positie in de Middellandse zee wordt opgegeven.'[38] Effectief? Zelfs in het allergunstigste geval – alle 4 slagschepen aan de Middellandse Zee onttrekken plus 1 aan de thuisvloot – kwam men slechts op 5, niet 8.[39]

Voor Leahy zou dat ongetwijfeld voldoende zijn geweest. Maar wat zei dat? Leahy maakte duidelijk dat het zijn 'personal views' betrof.[40] Deze standaarduitdrukking van Amerikaanse marineofficieren kon van alles betekenen, van 'ik leef met u mee' tot 'zo denk ik er ook over', maar in ieder geval niet dat het de officiële koers was. Wat het nog persoonlijker – en nog onverantwoordelijker – maakte, is dat Leahy nog maar anderhalve maand in functie zou blijven.

Leahy wist toen allang dat het grote Amerikaanse tegenoffensief door de Centrale Pacific, los van zijn verzwakte *Pacific Fleet,* alleen al van de baan was doordat het leger nu niet meer meewerkte aan het *War Plan Orange*. Hoe sterk het korps mariniers ook zou worden, zijn mankracht voor zoiets was onvoldoende.[41] Zelf had Leahy de constructie van eilandbases voor offensieven in de Pacific al stopgezet.[42]

Wat de zijn opvatting minder persoonlijk maakte, was dat hij als *Chief of Naval Operations* in een positie verkeerde zijn voornemen op de agenda te zetten. Ghormley onthulde de Britten dat er werd gewerkt aan een plan voor het zenden van een Amerikaanse vloot naar Singapore, aangezien zo'n plan niet bestond.

13.6 Rainbow Two: de optimistische Amerikaanse Singaporestrategie via Soerabaja

Alvorens dit plan, het latere *Rainbow Two*, te bespreken, moet worden ingegaan op Leahy's idee om de offensieve Britse Singaporestrategie van de jaren 1920 te gaan uit te gaan voeren met de *Pacific Fleet*. Iets tegenstrijdigers met de eerste fase van het gewijzigde *War Plan Orange* is nauwelijks denkbaar. Hoe Leahy's optreden te verklaren? Hij klampte zich vast aan twee dingen: Zuidoost-Azië en maritieme bondgenoten. Niet enkel met het oog op Japan, maar vooral vanwege zijn strijd tegen het Amerikaanse leger.

Op 11 mei en 30 juni 1939 – dus kort voor en kort na Leahy's besprekingen in Londen – besloten leger en marine via hun *Joint Planning Committee* om *Rainbow 1* tot en met *5* in te stellen. Hoewel deze plannen de onderlinge samenwerking moesten reguleren, was daarvan nauwelijks sprake. In de hoogtijdagen van *War Plan Orange* werd het Amerikaanse leger weggedrukt door de vloot: rond 1930 stond het 17e op de wereldranglijst. Voor het leger een kans tot emancipatie en om enkele tientallen malen in omvang toe te nemen.

Aan het uitwerken van het scenario *Rainbow One* tot een *War Plan* werd direct begonnen. Het plan werd door het leger gedomineerd en het was volslagen defensief. De beginsituatie was dat de Britten en Fransen moesten buigen voor de Duitse druk, of zelfs werden verslagen. Het Amerikaanse antwoord was het *Fortress America*, onneembaar doordat het moest worden verdedigd door een gigantisch leger. Ook Alaska en Pearl Harbor moesten worden beschermd, maar verder kon Japan het grootste deel van de Westelijke Pacific beheersen. Voor grootse offensieven ter zee was geen plaats meer.

Een voorstel van *commander* Charles M. Cooke, die het plan namens de marine hielp opstellen, om een offensief element ter zee te plannen werd door het leger van tafel geveegd.[43] Cooke kwam van de onderzeedienst, gold als een briljant denker en werd daarom binnen de marine altijd 'Savy' genoemd. *Rainbow One* kwam al in augustus 1939 gereed.

Leahy zag deze bui al hangen. Dertig jaar lang was men uitgegaan van geweldige marineoffensieven om Japan te verslaan. Hij vocht om

het grote Amerikaanse offensief tegen Japan weer op de oorlogsagenda te krijgen.

Ongetwijfeld zetten Leahy's woorden, die aansloten bij de Britse en Nederlandse dromen, de twee toekomstige bondgenoten op een volslagen verkeerd spoor. Herhaaldelijk smeekten zij later de Amerikanen tevergeefs om hulp voor Singapore. Hierom – en omdat het Nederlands-Indië moest behouden – is inzicht in de operationele uitvoerbaarheid van *Rainbow Two* van belang. Wat dit antwoord in de geest van Laehy op *Rainbow One* des te interessanter maakt, is dat het Amerikaanse tegenoffensief via Nederlands-Indië en Singapore zou plaats vinden.[44] Voor de maritieme planning was 'Savy' Cooke wederom verantwoordelijk.

Het uitgangspunt van *Rainbow Two* was – voor Zuidoost-Azië wel te verstaan – juist: Japan zou Nederlands-Indië aanvallen om de Nederlandse en Britse oliebronnen in handen te krijgen. De aanname was dat behalve de Britten ook de Amerikanen, via de Filippijnen, aan deze strijd zouden deelnemen.

Het plan ging uit van de uiterst optimistische gedachte dat na verovering van de Filippijnen en de olie op Borneo vervolgens het Japanse offensief ten zuiden van de Filippijnen zou vastlopen. Dergelijk optimisme heerste vooral bij een deel van de geallieerde grond- en luchtstrijdkrachten. (Dit optimisme doet verder sterk denken aan de veronderstelde preventie van het slagkruiserplan, waarbij het drietal slagkruisers was vervangen door slagschepen.) Van groot belang waren namelijk de aannames (a) dat tijdens een Japanse aanval al drie Britse slagschepen in Singapore aanwezig waren en (b) dat die op de een of andere manier de zware Japanse schepen zouden weten te weerstaan. Ondertussen zou Amerika te hulp komen. Cooke verzette zich hevig tegen al deze lichtzinnigheid.

Volgens *Rainbow Two* zou de bevrijdende *Pacific Fleet* vervolgens een meer zuidelijke koers volgen dan bij het vroegere *Through Ticket to Manila*, mogelijk om minder gemakkelijk te kunnen worden onderschept. Via de Fiji-eilanden, Nieuw Guinea en Darwin in Noordwest-Australië moest Soerabaja worden bereikt. In Amerikaanse ogen was deze haven voorlopig te ondiep – wat uitbaggeren poogde te ondervangen –, waren de faciliteiten rondom Batavia niet florissant en slecht verdedigd en de overige havens 'underdeveloped.' Inderdaad was Nederlands-Indië totaal niet in staat om een gehavende Amerikaanse slagvloot op te lappen.

In Soerabaja splitste die vloot zich. Na 70 dagen moest de hoofdmacht Singapore bereiken en 20 dagen daarna de transportvloot met een grote legermacht aan boord. De rest van de vloot moest ondertussen Japan de vruchten van zijn overwinning direct afhandig maken, door van Soerabaja via Straat Makassar op te stomen naar de olievelden

in Borneo om die te blokkeren. In de vervolgfase moest dan, na herverovering van Manilla, via de Filippijnen worden opgerukt in de richting van Taiwan.

13.7 Rainbow Two: de Amerikaanse Singaporestrategie gewogen en te licht bevonden

Op eigen initiatief voegde Cooke een iets minder optimistische variant toe aan *Rainbow Two*, waarin Maleisië in Japanse handen viel en Singapore op zijn minst goeddeels werd afgesneden en mogelijk veroverd. Soerabaja kreeg dan een sleutelrol. De Amerikanen moesten dan via deze haven door Straat Makassar opstomen naar de olie in Borneo. Mogelijk konden zij daarnaast ook Singapore te hulp komen.

Cooke voegde nog iets toe, dat de poten wegzaagde onder de Britse en Nederlandse verlangens om steun. Hij waarschuwde uitdrukkelijk dat als de Verenigde Staten *Rainbow Two* als grondslag kozen voor een campagne tegen Japan, zij de volgende narigheden ondervonden:

> de vooruitgang traag, de kosten van de oorlog vermenigvuldigd, en het resultaat problematisch [...] Het belangrijkste voordeel van een geallieerde deelname zal zijn verloren gegaan en het probleem wordt in wezen dat van een *Orange War*.[45]

Met andere woorden, Japan kon beter analoog aan het gewijzigde *War Plan Orange* direct via de Centrale Pacific worden aangevallen dan via een enorme omweg. Britse en Nederlandse steun woog niet op tegen een efficiënte uitputtingsstrijd.

Hieraan kan worden toegevoegd dat, voorafgaand aan die uitputtingsstrijd, het oude idee weer was ingevoerd om Zuidoost-Azië te redden met een grote slagvloot en daarmee in wezen ook de rampzalige beslissingsslag tegen Japan. Zo herleefde de 'suïcidecruise', zoals generaal Embick die destijds had betiteld (13.1), uit 1933.

De Amerikaanse slagvloot moest namelijk via Pearl Harbor en de noordkust van Nieuw Guinea naar Soerabaja kruisen, wat onderschepping in de Pacific door de Japanse marine mogelijk maakte. Aangezien de Amerikaanse slagvloot veel zwakker was dan toen en de vijandelijke veel sterker, viel een nog kwalijker resultaat te verwachten. In één zin: het plan hield geen rekening met wat de vijand kon doen. Velen bij de marine en bijvoorbeeld Embick moeten zich hiervan bewust zijn geweest.[46] Nog afgezien ervan dat hij weigerde zijn leger naar het verkeerde front te sturen.

De Japanse slagvloot had in wezen alle voordelen van het strategisch defensief. Door zijn centrale positie had hij bovendien de keuze, als de

Britten Zuidoost-Azië steunden, om eerst hun vloot, die zelfs zwakker was dan de Amerikaanse, tot een beslissingsslag te dwingen en daarna de Amerikaanse op te wachten, als die nog steunpunten kon vinden.

Ook de *Commander in Chief* van de Amerikaanse vloot, admiraal James O. Richardson zag niets in *Rainbow Two*. Hij waarschuwde dat als de *Pacific Fleet* opstoomde naar Singapore, Japan zou uithalen om dood en verderf te zaaien in de oostelijke Pacific, de belangrijke bases inbegrepen, en verder op de zeeverbindingen naar Hawaï (en dus naar Pearl Harbor), ja zelfs op de Amerikaanse Westkust. Vanwege het beveiligen van de verbindingen kon de 'expeditie' tegen Japan niet of nauwelijks superieur worden.[47]

De Amerikanen vreesden verder natuurlijk voor de bevoorrading van hun vloot via de gehele Pacific. Het Britse optimisme om via de Indische Oceaan naast de eigen vloot ook de Amerikaanse te bevoorraden leek de Amerikanen ongefundeerd. (Zelfs in 1944-1945 bleek die Britse bevoorrading niet eens voldoende voor de relatief bescheiden Britse vloot tegen Japan, zodat de Amerikanen via de Pacific moesten bijspringen.) Ook de gedachte dat de Italianen de Britse verbindingen naar die oceaan konden verstoren, vooral doordat de Britse vloot voor Singapore goeddeels aan de Middellandse Zee werd onttrokken, zal niet bemoedigend zijn geweest.

Los van de operationele onmogelijkheid, moet worden bedacht dat dit nostalgische plan het Duitse gevaar negeerde. In de woorden van Miller:

> *Rainbow Two's* herleving van een *Through Ticket* naar een gedoemde haven in het oosten stond buiten de werkelijkheid. De realiteit werd erin gehamerd door de Duitse Blitzkrieg van mei 1940, die Holland en Frankrijk platwalste en het voortbestaan van Groot-Brittannie bedreigde, fantasieën wegvagend over een geallieerde totaalinspanning in de Pacific.[48]

Met dit 'fantasieën' zou admiraal Harold Raynsford Stark het vast eens zijn geweest, de op 1 augustus 1939 aangetreden opvolger van Leahy. Stark was net als Embick volkomen overtuigd van de Duitse dreiging.

Rainbow One en *Two* werden onder Stark voltooid en voor geen van twee liep hij warm. *Two* kwam gereed in november, maar rijpte nooit tot een volledig *War Plan*. Gezien de situatie in Europa viel er niets te kiezen: op 3 september verklaarden de Britten en Fransen Duitsland de oorlog, dat sinds twee dagen Polen binnenmarcheerde. Dit beantwoorden met een offensief in de Stille Oceaan was absurd. Diezelfde maand

ging Roosevelt – bij gebrek aan iets beters – mondeling akkoord met *Rainbow One*.[49]

Wat betreft de Pacific betekende Roosevelts keuze dat het gewijzigde *Warplan Orange* nog leefde, maar met een defensieve eerste fase voor onbepaalde tijd. Aangezien het *Joint Planning Committee* van leger en marine inzag dat het afgewezen plan niet geheel realistisch was, kwam er in april een bescheiden variant van *Rainbow Two* waarin het Japanse offensief voorzichtiger werd benaderd.

Eén element uit *Rainbow Two* was goed uitvoerbaar en kwam daarom in latere plannen terug. Men begreep dat de belangrijkste reden voor het Japanse offensief de olie in Borneo was. Men plande de verbindingen tussen de veroverde olievelden en Japan te kunnen afsnijden, mede door onderzeeboten.

13.8 Rainbow Three, de verworpen Borneostrategie, en Four, opnieuw Fort Amerika

De vraag of de olievelden in Borneo niet beter direct konden heroverd leidde in 1940 tot het uitwerken van *Rainbow Three*, oftewel *War Plan-44*. Het was een extra riskante variant van zijn voorganger. De aanvangssituatie was hetzelfde, een Japans offensief tegen Zuidoost-Azië dat miraculeus vastliep. In plaats van de olievelden af te snijden van de vijand, zou de *Pacific Fleet* ze gaan redden, niet door een *Through Ticket to Manila*, maar *to Borneo*. Hierbij zou een legerkorps worden overgevoerd.

Niets toont desinteresse van *Chief of Naval Operations* Stark beter, dan dat hij de operationele uitwerking van dit offensief in de Pacific overliet aan ... het leger.[50] Men hoeft zich niet af te vragen hoe Embick en de zijnen als generaal Marshall over zo'n 'suicidecruise' dachten. Ze verwierpen het plan.

Rainbow Three was nog niet ver doorgekwakkeld toen het vanwege de Franse nederlaag in mei 1940 werd gestaakt en tot de herfst de ijskast inging.[51] Na het ontdooien werd het letterlijk 180 graden gewijzigd in een offensief tegen Duitsland.

In de tussentijd stortte men zich halsoverkop op het in juni op stapel gezette *Rainbow Four*.[52] Ook *Rainbow Four* was niet bruikbaar, maar om tegenovergestelde redenen als *Three*. Het ging weer om een troetelkind van het leger en het was nog zwartgalliger dan *Rainbow One*, nu dat goeddeels begon uit te komen. Het uitgangspunt van *Four* was dat na Frankrijk ook Engeland zou bezwijken, waarna Duitsland en Italië, gespekt door veroverde Franse en Britse koopvaardij- en marineschepen, Zuid-Amerika wilden binnenvallen.

In dit noodlottige strategisch kader arriveerde de plaatsvervanger van Stark, *rear-admiral* Ghormley, de 15e augustus 1940 in Londen. Hij moest daar langdurig blijven om te zien of de Britten waren opgewassen tegen een Duitse invasie en zo nee, wat er dan met de Britse vloot gebeurde. Die mocht van Roosevelt nooit onder Duitse controle komen.

Het uiterst defensieve *Rainbow Four* droomde weer van het *Fortress America*, van Canada tot Kaap Hoorn. Het fort steunde wederom op een enorm leger en nauwelijks op de vloot. West-Afrika beloofde de kortste oversteek voor een Duitse invasiemacht. De gehele Amerikaanse slagvloot moest zekerheidshalve worden geconcentreerd in het Caraïbisch gebied. Dit leek dus sterk op het *War Plan Black* uit de vorige wereldoorlog (3.15). Een aan het *Fortress* gerelateerd deelplan 'for occupying Allied and Dutch West-Indies' was al op 24 mei 1940 verordonneerd aan de *Joint Chiefs of Staff*.[53] Deze 'bezetting' werd realiteit als geallieerde samenwerking.

Maar de *US Navy* liet het er niet bij zitten. De rampen in Europa leidden tot een enorme expansie van de vloot. Op de Franse marine mocht niet meer worden gerekend tegen Duitsland, terwijl Italië sinds juni 1940 meevocht aan Duitse zijde.[54] Nog diezelfde maand stemde het Amerikaanse *Congress* voor de grote *Two-Ocean Navy*, die het tegelijk tegen Duitsland en Japan kon opnemen. Die forse vergroting verbleekte weer vergeleken met de expansie welke het *Congress* vervolgens in juli goedkeurde – ook wel het *Stark Plan* genoemd.[55] Stark had zijn kans gegrepen om een reusachtige vloot te bouwen voor het tegenoffensief tegen het Land van de rijzende zon. In wezen was het *War Plan Orange* grotendeels terug op de agenda. Maar het duurde nog jaren voordat de schepen gereed zouden zijn.

In de loop van september, toen Groot-Brittannië dankzij zijn luchtmacht weigerde te bezwijken, begon de marine *Rainbow Four*, waarin Aziatisch gevaar niet leek te bestaan, omver te trekken. Stark sprak van een 'informele studie'. Cooke betitelde het plan sarcastisch als 'vooroorlogs' en wees verdere uitwerking af. Na verdere kritiek een maand later verdampte het plan als dauw dankzij het rijzen van de zon.[56]

Geen van de vier *Rainbow* plannen bleek dus bruikbaar. Na de val van Frankrijk had de strijd tegen Duitsland prioriteit boven Japan. Het was tijd voor een actueel plan, vrij van het beurtelings aftroeven van leger en vloot: *Rainbow Five*.

13.9 Furstner, voorman van Nederlands-Britse strategische integratie te Londen

President Roosevelt besloot ondertussen iets te doen voor de Nederlandse en Franse koloniën in Azië. Deze hingen als het ware in de lucht nu hun moederlanden bezweken. Hetzelfde gold tot op zekere hoogte voor de Britse koloniën nu hun moederland gebonden was aan de strijd Europa. Om te bemoeilijken dat Japan hiervan profiteerde, gaf hij opdracht aan de *Pacific Fleet* om na de gebruikelijke voorjaarsoefeningen in de Centrale Pacific niet zoals altijd terug te keren naar de thuisbasis in Californië, maar ter afschrikking in Pearl Harbor te blijven.

Veel meer dan pressie was deze uiteindelijk blijvende stationering in Pearl Harbor niet. Wel sterkte dit voorwaarts plaatsen de Britten in hun droom dat Amerika hun Singaporestrategie wilde uitvoeren. Op 15 mei 1940, de dag van de Nederlandse capitulatie, zond Churchill een persoonlijk bericht aan de Amerikaanse president. Stationering van Amerikaanse zeestrijdkrachten in Singapore was buitengewoon welkom en hij wenste op verdere samenwerking met de Amerikanen in Azië.[57] Twee dagen later volgde een verzoek daartoe van de admiraliteit aan de Amerikaanse marine. Roosevelt en Stark waren niet geïnteresseerd. *Rainbow Two* was allang gewogen en te licht bevonden.

In het kielzog van de voor de Duitsers uitgeweken Nederlandse regering bereikte op 16 mei 1940 vice-admiraal Furstner Londen. Drie dagen daarna werd zijn functie geactualiseerd tot bevelhebber der Zeestrijdkrachten 'in geallieerd gebied'. Hij werd gemachtigd om:

> namens de Nederlandse regering met de bevelvoerende organen der geallieerde zee- en luchtstrijdkrachten te onderhandelen, de voor een goede samenwerking benodigde maatregelen te treffen en uitvoering te geven [...][58]

Hij kreeg hier spoedig gelegenheid toe. Op 11 juni nam Italië aan Duitse zijde deel aan de strijd en bedreigde de Middellandse Zee, terwijl de steun van Frankrijk en de Franse Vloot na de nederlaag tegen Duitsland grotendeels wegviel. Groot-Brittannië zag zich nog meer gedwongen de strijd tegen Hitler voorrang te geven dan een eventuele tegen Japan. De Nederlandse regering te Londen sloot zich bij deze politiek aan. Ook de bevelhebber der Zeestrijdkrachten Furstner steunde de prioriteit ten volle en stelde de Koninklijke Marine in het Atlantisch gebied onder Brits operationeel bevel. Dit zal hem des te gemakkelijker zijn gevallen gezien zijn desinteresse in tactieken, maar hij had gelijk. Furstner lichtte later toe:

> Van 1940 tot 1942 liep het oorlogsdoel, dat de Nederlandse regering nastreefde, geheel samen met het Engelse oorlogsdoel, n.l. te zorgen dat *Hitler* niet het United Kingdom op de knieën kreeg. De invasie en de 'Battle of the Atlantic', de grote strijd om de zeewegen zodanig te beveiligen dat de Engelse industrie op volle toeren kon blijven draaien, waren de grote zorgen.
>
> Tot 1942 was er voor ons eigenlijk maar één gedachte: optreden waar de Engelse admiraliteit dit nodig achtte. [...] In 1942, toen de eerste spanning voorbij was, kwamen onze eigen belangen weer ter sprake.[59]

Wat Furstner er niet bijvertelde, is dat hij in 1941-1942 meehielp om te bereiken dat de Britse politiek de admiraliteit ertoe dwong om een slagvloot naar Azië te zenden. Wat hij er ook niet bij vertelde, is dat hij daarbij vastberaden vooraan liep, niet alleen op de naar Londen uitgeweken regering onder de defaitistische De Geer – de premier die door zijn minister van Buitenlandse Zaken E.N. van Kleffens werd gekwalificeerd als 'iemand wiens horizon ophield in Zevenaar' – maar zelfs op het nieuwe kabinet-Gerbrandy, dat op 3 september aantrad. Gerbrandy volgde De Geer op, die vrede met Duitsland had willen sluiten – wat ook voor de koloniën grote consequenties zou hebben gehad – en die later vrijwillig terugkeerde naar het bezette Nederland.

De rol van de man die jarenlang geheime toenadering had gezocht tot Londen, Colijn, was al eerder uitgespeeld. Aangezien hij geen deel uitmaakte van de regering-De Geer, bleef hij in Nederland achter, waar hij ten tijde van de Franse capitulatie het door velen gedeelde standpunt uitdroeg dat de Duitse overwinning blijvend zou zijn. Churchill wilde daarna niets meer van zijn oude vriend weten. Hij was sinds kort premier en reageerde misschien zo fel omdat hij, gesteund door zijn voorganger Chamberlain die nu minister was, ternauwernood had weten te verhinderen dat 'hun' kabinet om dezelfde reden vredesouvertures verkoos.[60] Colijn, om zijn geschiedenis af te ronden, was niet pro-Duits; integendeel hij stierf vier jaar later in Duitse hechtenis.

Hoe Furstners ferme houding te verklaren? Gegeven dat hij zijn slagkruiserplan geheel afhankelijk had gemaakt van hun toekomstige technologische steun, moet hij heilig overtuigd zijn geweest van de welgezindheid van de Duitsers. Hun aanval moet als een dolkstoot in de rug zijn aangekomen. Hij reageerde hier verbeten op. Wat Furstner ook valt te verwijten, toen het er werkelijk om ging, in die laatste dagen van mei 1940, toen het Britse kabinet wankelde tussen oorlog en vrede en de Nederlandse regering even strijdbaar was als een vaatdoek, toen stond hij er.

Minister van Defensie A.Q.H. Dijxhoorn slaagde er die dagen en de daaropvolgende maanden in een onuitwisbare reputatie van persoonlijk defaitisme te vestigen.[61] Pas in de loop van september 1940, toen de Engelse hemel heel langzaam begon op te klaren van Duitse bommenwerpers, nam minister van Buitenlandse Zaken Van Kleffens een duidelijke pro-Britse houding aan. Zijn collega van Koloniën Welter nam hem dit zeer kwalijk.[62] Welter zei hem nog in maart 1941 dat Nederland beter een regering kon formeren die, naar analogie van de Franse te Vichy, het met Duitsland op een akkoordje gooide.[63] Geleidelijk daagde het Gerbrandy's meeste ministers dat ze zich aan Britse zijde moesten scharen. Voor Furstner opende deze koerswijziging de deur naar meer samenwerking over Nederlands-Indië.

Voor de Britse *Chiefs of Staff* stond inmiddels een ding vast: van nu af waren niet meer de eigen koloniën de leidraad voor hun strategische calculaties over Zuidoost-Azië, maar het ontheemde Nederlands-Indië. Maar die calculaties leidden op 23 juli 1940 tot een interne Britse tegenstelling, die meer dan een jaar zou duren. Als de Britten zeker waren van Amerikaanse steun in Zuidoost-Azië, zouden zij Nederlands-Indië verdedigen. Maar moesten zij zonder Amerikaanse steun ook vechten?

Sommige *Chiefs* lieten dit laatste afhangen van de Nederlandse wil om verzet te bieden. Maar voor de marine, gepersonifieerd door *First Sea Lord* Sir Dudley Pound, was dat te weinig. Groot-Brittannië kon een Japanse aanval militair domweg niet weerstaan. Onder geen beding mocht het in oorlog geraken.[64] Britse politieke steun aan de kolonie kon door Japan als een bedreiging worden opgevat:

> Oorlog met Japan kan, natuurlijk, ons worden opgedrongen [...] maar het zou dwaas zijn de Japanse vijandelijkheden op te wekken in omstandigheden, waarin er een goede kans bestaat die te vermijden.[65]

Pound zag heel goed in dat voor de Britten geen maritieme hoofdrol meer was weggelegd. Zijn grootste zorg was het gevaar dat hun land in Duitse handen viel.

De *Chiefs of Staff* namen de 15e augustus een gedeeltelijke beslissing. De eigen koloniën werden desnoods zonder de Amerikanen verdedigd, maar steun aan Indië was afhankelijk van de omstandigheden.[66] Tot Groot-Brittannië weer in staat was steun te bieden, gingen stafbesprekingen met de Nederlanders hierover de ijskast in. [67]

13.10 Japan in 1940: principebesluit overname van Zuidoost-Azië

Het Japanse optreden in die augustusmaand 1940 maakte deze gedeeltelijke doorbraak in de interne Britse impasse noodzakelijk. Op 27 juli had Japan het principebesluit genomen om de Europese koloniën (en vooral hun grondstoffen) in Zuidoost-Azië over te nemen. In het diepste geheim, maar de gevolgen werden al op 6 augustus zichtbaar: Japan eiste dat het vliegtuigen en troepen mocht legeren in het noorden van Frans Indochina, zogenaamd tegen China.[68] Frans Indochina omvatte het huidige Vietnam, Laos en Cambodja. De 30e die maand zei het Vichy-regime van het verslagen Frankrijk dat met de Duitsers samenwerkte, hiertegen ja en drie weken later marcheerden de Japanners het noorden van Vietnam binnen.

Bij het nemen van het principebesluit was Japan weliswaar niet over een nacht ijs gegaan, maar had het zich toch, om zo te zeggen, op uiterst glad ijs begeven. Kort tevoren, van 15 tot 21 mei 1940, had zijn marine namelijk een grote strategische oefening gehouden om Nederlands-Indië te veroveren, de eerst bekende hiertoe. De omineuze conclusie luidde dat de Amerikanen dan zouden ingrijpen – oorlog dus.[69]

Desondanks werd op 3 juli een memorandum opgesteld dat expansie in zuidelijke richting voorstelde, maar wèl op twee voorwaarden: om niet geïsoleerd te staan tegenover Amerika moest Japan bondgenoten krijgen en de Sovjet-Unie moest neutraal blijven. Japan zette alles op alles om aan de eerste voorwaarde te voldoen. De tweede had het land in eigen hand omdat het op 16 september 1939 een verdrag met de Russen had getekend. Slechts één dag nadat het memorandum was opgesteld besloot de Keizerlijke Marine haar toekomstvisie hierop te baseren.

13.11 Verdere Amerikaans-Britse onderhandelingen stagneren

Zoals gezegd verbleef *Assistant Chief of Naval Operations* Ghormley langdurig in Groot-Brittannië om te zien of het stand zou houden. De Britten ontdekten spoedig dat de Amerikanen geen behoefte hadden aan 'genuine staff talks on strategy and co-operation in war.'[70]

Pound zei Ghormley de 31e augustus 1940 dat hij niet meer dan een slagkruiser en een vliegkampschip naar de Indische Oceaan kon zenden. Om de vooroorlogse Singaporestrategie gedeeltelijk te kunnen uitvoeren, stelde hij voor dat de Amerikanen hun *Pacific Fleet* in Singapore stationeerden of tenminste hun *Asiatic Fleet*. Afschrikking tegen Japan zou werken. Het ging om: 'a cautious people [...] anxious to avoid hostilities with us.'[71] Dit zal ook de reden zijn dat Pound desnoods genoegen

nam met stationering van de zwakke *Asiatic Fleet* in Singapore: het toonde aan Japan dat Amerika zijn lot verbond aan Singapore.

Ghormley, die uiteraard Stark vertegenwoordigde, wees alles af. De Amerikaanse vloot moest geconcentreerd blijven, verder waren de logistieke problemen ernstig, zo niet onoverkomelijk, als de vloot op 6.000 zeemijl van bevoorrading- en onderhoudsbases opereerde en ten slotte konden de Amerikaanse schepen harder nodig blijken te zijn in de Atlantische Oceaan.[72] Dit laatste mede vanwege *Rainbow Four.*

Vervolgens bleven beide partijen hun standpunten herhalen. Op 17 oktober instrueerde Stark, die zich inmiddels uit de wurggreep van *Rainbow Four* had ontworsteld, Ghormley om bij verdere besprekingen het op de 'personal views' te gooien:

> Ga zo ver als je wilt in de discussies – met volledige duidelijkheid dat je alleen maar je *personal views* geeft over wat er dient te gebeuren – 'in het geval dat' – maar zoiets mag niet worden opgevat als dat je je regering op welke manier dan ook of in welke mate dan ook ergens toe verplicht.[73]

13.12 Brits-Nederlandse toenadering

Op 26 september 1940 ondertekende Japan een militair bondgenootschap met Duitsland en Italië. Het was boven alles bedoeld om de Verenigde Staten van oorlog tegen Japan af te houden.[74] In dat opzicht werkte het volslagen averechts: Amerika liet zich niet intimideren.

De Britten realiseerden zich onmiddellijk dat er meer kans was op Amerikaanse steun, maar ook dat een Japans offensief tegen Nederlands-Indië de Britse positie in het Verre Oosten in groot gevaar bracht.[75]

De 18e oktober benaderde de Britse regering daarom een tweede regering te Londen, de Nederlandse, met verzoek om gegevens uit te wisselen.[76] Vervolgens stelde het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken niets minder voor dan volledige samenwerking in Zuidoost-Azië wanneer de tijd daarvoor rijp zou zijn.

Maar voor zo'n drastische stap te zetten, wilden de Britten eerst hun eigen standpunt bepalen. Samen met de delen van hun *empire* die een actieve rol op het Aziatisch krijgstoneel moesten spelen, organiseerden zij eind die maand de *Singapore Defense Conference*. De conclusies hiervan waren allesbehalve mals: voordat er steun arriveerde moest Singapore het 70 tot 90 dagen weten uit te houden. Wilde dat lukken, dan was naast grondtroepen en marine een nieuw krachtig element nodig: 582 vliegtuigen extra. De recente luchtslag om Engeland had de onmisbaarheid van een sterke luchtmacht getoond. Japan werd geacht in deze

regio 400 landvliegtuigen te kunnen inzetten en 240 vanaf vliegkampschepen.

Ook Nederland ging door met zijn zoektocht naar bondgenoten en ook hier was Furstner de drijvende kracht. De laatste dag van oktober bezocht hij de Britse admiraliteit. Met het oog op samenwerking kreeg hij daar een lijst met vragen mee over bases in Nederlands-Indië en wat dies meer zij.[77] Zijn bezoek diende nog een doel: het verwoordden van het ongenoegen van de Nederlandse regering over de ontwijkende Britse en Amerikaanse antwoorden over steun aan Nederlands-Indië.[78]

Het ongenoegen stak bij deze bevelhebber der Zeestrijdkrachten duidelijk dieper dan bij de regering, want een week later, op 6 november, schreef hij een brief aan premier Gerbrandy, waarin hij klaagde over een kabinetsvergadering van twee dagen tevoren, toen hij geen steun kreeg om 'onze volkomen passieve houding op diplomatiek gebied, ten aanzien van het bepalen van ons standpunt inzake samenwerking met de Engelsprekende naties, te laten varen.'[79]

Furstner noemde hierin enkele tekortschietende ministers met name, onder wie Van Kleffens. De brief bleek niet geheel zonder succes, want drie dagen daarna verzocht de nog minder martiale minister Welter de gouverneur-generaal eindelijk om informatie uit te gaan wisselen met de Britse marineleiding te Singapore.

13.13 Pound vangt bot bij de Amerikanen en Furstner bij Pound

Juist toen het offensieve *beat Germany-first* het defensieve *Rainbow Four* had verdrongen, werd president Roosevelt voorzichtig met internationaal overleg. Hij kon hierop door de isolationisten worden afgerekend tijdens zijn naderende herverkiezing.[80]

Op 19 november 1940 vroeg Sir Dudley Pound aan de Amerikanen of zij de Britse Singaporestrategie wilden uitvoeren. In deze haven wenste hij 8 slagschepen, 3 vliegkampschepen en de nodige andere schepen, waarvan 'the greater part' moest worden geleverd door de *Pacific Fleet*.[81] De Britten presenteerden ook een bescheiden optie om ten minste 2 slagschepen van deze vloot te stationeren in Singapore.[82]

Drie dagen reageerde Ghormley, die nog steeds in Londen zat, met zijn *personal view* dat het moeilijk viel uit te leggen aan zijn landgenoten dat Hawaï grotendeels ontbloot werd van de slagvloot en àls dat toch gebeurde het restant niet meer de Atlantische Vloot kon versterken. Eindelijk begon het de Britten te dagen dat de Amerikanen overwogen Singapore en Zuidoost-Azië op te geven.[83]

Of het Pound zelf veel uitmaakte? Daags na zijn vraag aan de Amerikanen had hij al in een anderhalf uur durend gesprek tegen Furstner ver-

klaard – voor wie dit niet prettig moet zijn geweest om te horen – dat hij Nederlands-Indië niet wilde steunen als het in oorlog geraakte. Het was beter om Zuidoost-Azië op te geven, dan de Britse vloot te onttrekken aan de strijd in Groot-Brittannië en de Middellandse Zee. Pound verzweeg weliswaar niet dat er werd gesproken om 'een belangrijk deel' van de Amerikaanse vloot in Singapore te stationeren, maar onthulde dat hij betwijfelde of dit voldoende was tegen een Japanse opmars...[84]

Dit soort negatieve ervaringen kan Furstner – die al voor hij minister van Marine werd de gangmaker was van de Nederlandse marinestrategie en daardoor van het behoud van Indië – ertoe hebben gebracht om de Britse politiek te bewerken in plaats van de admiraliteit en wel via de Nederlandse regering.

Nog minder productief dan die op de admiraliteit was directe invloed op de Amerikanen. Een bericht van de Nederlandse gezant te Washington de 16e december verschafte wat meer helderheid: Amerikaanse marinekringen wilden wel de *Asiatic Fleet* (enigszins) versterken, maar geen (politieke) steun toezeggen aan Nederlands-Indië. Zij vreesden dat Singapore niet kon worden behouden, omdat de Britse grondtroepen en luchtmacht aldaar niet waren opgewassen tegen een leger van 100.000 man en de vloot er te zwak was om de Japanse zeeverbindingen te bestoken.[85]

Stark had al de 7e december Pounds voorstel over Singapore botweg afgewezen in een instructie aan Ghormley, die het slechte nieuws moest overbrengen.[86] Generaal Embick was het hier natuurlijk mee eens en zag verder geen enkele heil in het stationeren van een Amerikaans leger in Singapore, iets waar de Britten ook op uit leken te zijn.

Tien dagen later bleek dat de afwijzing van Stark was aangekomen: Churchill zag in dat voor de Verenigde Staten de Pacific centraal stond en niet Azië:

> Het zou volstrekt onverstandig zijn om te proberen onze standpunten over marinestrategie in dit krijgstheater op te dringen aan de marine-autoriteiten van de Verenigde Staten. Onze delegatie moet de discussie ingaan door te zeggen dat ze erkent dat de *US. Navy* aan het hoofd staat in de Stille Oceaan en dat de Amerikaanse opvattingen over de strategie in dit theater behoren te prevaleren.[87]

Churchill sprak deze woorden tot zijn oorlogskabinet vanwege het naderend strategisch overleg met de Amerikanen.

13.14 Stark zoekt bondgenoten voor Rainbow Five: op weg naar het ABC-overleg

Het belangrijkste vooroorlogse overleg over een Brits-Amerikaanse strategie voor Zuidoost-Azië vond begin 1941 plaats. Aangezien ook de Canadezen aanwezig waren, werd dit naar de voorletters van de landen bekend als *ABC-1*.

Het overleg was het initiatief van admiraal Stark. In de loop van november 1940 verwierf Roosevelt de zekerheid van zijn herverkiezing, die slaagde door zijn land voor te spiegelen dat het neutraal bleef.[88] Maar deze zekerheid verminderde zijn huiver voor militaire samenwerking enigszins! Stark greep zijn kans. Een *Chief of Naval Operations* kon destijds zeer zelfstandig het marinebeleid bepalen en zonder tussenkomst van superieuren als de minister van Defensie met de president overleggen. Hij stelde aan Roosevelt voor om zo snel mogelijk met Britse en Canadese planners te overleggen over een globale strategie, waarmee een aarzelende president de 29e november akkoord ging.

Stark vertelde er voorlopig maar niet bij dat hij niemand minder dan Sir Dudley Pound eveneens voor dit overleg ging uitnodigen.[89] Later legde hij aan zijn president uit liever achteraf te worden gekapitteld oorlogsgereed te zijn, dan nagedragen nalatig te zijn geweest als de tijd van strijd daar was. En die strijd zou zeker niet aan Duitse en Japanse zijde zijn.[90] Natuurlijk besefte Stark dat hij geen absolute toezegging kon doen, waar en wanneer zijn land actieve steun zou bieden, anders gezegd wanneer zijn land Japan de oorlog zou verklaren. Dat was 'political matter'. De Britten drongen inderdaad aan op zo'n toezegging en Roosevelt persoonlijk instrueerde Ghormley die niet te geven.[91]

Admiraal Stark had het ABC-overleg op poten gezet, omdat hij het noodzakelijk achtte in het kader van *Rainbow Five*. Dit *War Plan* ging ervan uit dat de Verenigde Staten met bondgenoten ten oorlog zouden trekken. Als startpunt voor het nieuwe plan lanceerde deze *Chief of Naval Operations* op 12 november 1940 zijn eigenhandig opgestelde *Plan Dog*. Maar allereerst gebruikte Stark zijn *Plan Dog* om *Rainbow Three* volkomen te wijzigen, dat hij even ontdooide als overgangsplan. Hierdoor kon men eindelijk afscheid nemen van het *War Plan Orange*, dat de 17e december 1940, om zo te zeggen, uit dienst werd gesteld.

Het *Plan Dog* geldt wel als 'perhaps the most important single document in the development of World War II strategy.'[92] Toch is het minder oorspronkelijk dan het lijkt. Het staat in de traditie van de in 1935 aangebrachte wijzigingen in het *War Plan Orange*, maar aangepast aan *Germany First*. Was het met gehele Amerikaanse slagvloot al niet mogelijk Japan de heerschappij in Zuidoost-Azië te ontnemen, nu de *Pacific Fleet* werd verzwakt, was nog meer terughouding geboden. Het laatste

wat Stark wilde was deze vloot splitsen, waardoor het deel dat naar Zuidoost-Azië opstoomde gemakkelijk kon worden verslagen en het andere deel te zwak was voor enig offensief.[93] De regio was en bleef verloren.

Het vooruitzicht op bondgenoten was evenwel een vooruitgang op *Orange*. Dankzij hun steun kon Zuidoost-Azië, of beter de Maleise Barrière, veel langer stand houden, zeker als die zwaar werd versterkt. Japan zou daardoor tijd, mensen en materieel verliezen. Het ging om méér dan om het Filippijnse en het Indische grondgebied: Japan zo goed mogelijk van de olie afhouden, verder de communicatie met Australië zo lang mogelijk in stand houden en ten slotte een Japanse doorbraak naar Indische Oceaan bemoeilijken.

Admiraal Hart, de bevelhebber van de *Asiatic Fleet*, kreeg in januari 1941 van Stark te horen dat in oorlogstijd naast 4 zware kruisers ook het vliegkampschip *Yorktown* te hulp zou komen. Maar niet als offensieve eenheid, slechts als transportschip om een partij vliegtuigen van de mariniers af te leveren, die waren bestemd voor een 'guerillaverdediging' van Nederlands-Indië.[94] Diezelfde maand verbood president Roosevelt tot verbijstering van Stark evenwel elke serieuze versterking voor de *Asiatic Fleet*.[95] Wilde de president zijn handen vrij hebben voor het naderend *ABC-1* overleg?

13.15 ABC-overleg: Rainbow Five blokkeert steun Pacific Fleet aan Zuidoost-Azië

De Amerikaanse planners wisten dat Groot-Brittannië voor wat betreft Zuidoost-Azië hunkerde naar zoiets als *Rainbow Two*. Zij verwachtten een Britse aanval op het nog onvoltooide *Five* van admiraal Stark. Generaal Embick wilde bovendien nog steeds liever in het defensief gaan tegen Hitler in de trant van *One* en *Four* dan de confrontatie met de veroveraar zoeken, maar hij kon niet op tegen de andere generaals, Stark en de president. Aangezien de Amerikaanse legertop als geheel zich kon vinden in het *'Germany first'*-plan van de admiraal, dat in 10 miljoen man grondtroepen voorzag, vonden de Britten de Amerikaanse strijdkrachten in gesloten front tegenover zich opgesteld.

Vooraan het front stond Embick, die de *ABC-1* besprekingen mocht voorzitten. Ze werden van 29 januari tot 27 maart 1941 te Washington gehouden. Over het belangrijkste politiek-strategische uitgangspunt waren de Amerikanen, Britten en Canadezen het eens: Duitsland moest het eerst worden verslagen. De verdediging van Azië vormde een strui-

kelblok. In die zin was het overleg zeer belangrijk voor de Nederlanders, die vanuit de coulissen meekeken.

Tijdens de aanloop naar dit overleg bleek op 16 januari 1941 dat de tweedeling binnen de Britse *Chiefs of Staff* nog bestond. De admiraliteit bleef van mening dat Britse steun aan Nederlands-Indië een voorwendsel kon vormen voor Japanse agressie. Leger en luchtmacht stelden Singapore evenwel centraal en meenden dat het rampzalig was als het de Japanse agressie niet kon weerstaan. Het (*Far Eastern Committee* van het) Britse oorlogskabinet koos vervolgens partij *tegen* de admiraliteit en adviseerde om mondeling met de uitgeweken Nederlandse regering af te spreken dat de landen elkaar steunden.

De *Chiefs of Staff* ging dit veel te ver, maar minister Eden van Buitenlandse Zaken wilde doorzetten.[96] De hiervoor noodzakelijke Amerikaanse steun bleef echter uit, zo bleek tijdens de besprekingen. Op 8 februari 1941 zei Roosevelt tegen de Britse ambassadeur dat Amerika de oorlog zou verklaren als Japan 'American possessions' aanviel. Na deze open deur kwam de werkelijke boodschap:

> [De Amerikaanse] publieke opinie is hoogstwaarschijnlijk niet bereid om een oorlogsverklaring aan Japan goed te keuren als een Japanse aanval alleen maar gericht zal zijn tegen de Britse of Nederlandse koloniën.

De Britse premier begreep dat hij een beslissing over steun aan Nederlands-Indië alleen moest nemen. Pound – die de meerderheid van de admiraliteit vertegenwoordigde – was uiterst duidelijk tegen hem: zonder Amerikaanse hulp moest de strijd uit de weg worden gegaan. Groot-Brittannië kon zonder Singapore. De zeeverbindingen in de Indische oceaan waren veel belangrijker. In een oorlog met Japan moesten die worden beveiligd:

> De gevolgen van de oorlog met Japan, als we geen Amerikaanse steun krijgen, vallen simpel weer te geven. Het is niet de dreiging tegen onze koloniën in Zuidoost Azië, hoewel het verlies van Singapore vanzelfsprekend zeer ernstige gevolgen zal hebben, die onze belangrijkste zorg is. De werkelijke dreiging ligt in de kwetsbaarheid van onze zeeverbindingen ten oosten van de Rode Zee tegen de Japanse aanval, die de directe consequentie is als we tegen Japan ten strijde trekken; want onze strijdmacht ter zee is zozeer in de weer met Duitsland en Italië, dat we de Japanse aanval niet tegelijkertijd kunnen pareren. [...] In deze omstandigheden kunnen we worden gedwongen om belangrijke zeestrijdkrachten naar de Indische Oceaan te zenden. Die kunnen alleen vanuit de Middellandse Zee komen en ze daar wegha-

> len kan onze algehele positie in dit gebied in gevaar brengen, iets wat alle successen te niet doet die we tot nu toe hebben behaald. Aldus zal Japan onze gehele oorlogsinspanning hebben verzwakt [...].[97]

Dit bracht Pound tot de volgende slotsom:

> Alles bij elkaar genomen kan een garantie aan de Nederlanders voor Nederlands-Indië een vervelende politieke situatie vermijden en kan bevorderlijk zijn, tot op bepaalde hoogte, voor de coördinatie van onze gemeenschappelijke planning. Daar staat het risico tegenover dat we in een oorlog met Japan betrokken raken, met al de onvoorspelbare gevolgen die daar uit voortvloeien, in omstandigheden die voorkomen hadden kunnen worden wanneer we onze vrijheid van handelen zouden hebben behouden. In de visie van de Admiraliteit, derhalve, moeten we op geen enkele voorwaarde enigerlei verzekering aan de Nederlanders geven, formeel of informeel, behalve als we van te voren de zekerheid hebben gekregen van volledige Amerikaanse samenwerking.[98]

Na Pounds woorden drong Churchill opnieuw aan bij Roosevelt en opnieuw tevergeefs. De premier en zijn *War Cabinet* kozen eieren voor hun geld en besloten op 20 februari dat er geen 'automatic military action' kwam bij een aanval op Indië.[99]

13.16 Brits onbegrip voor de Amerikaanse Rainbow Five-strategie

Op 1 maart 1941 leidde *ABC-1* tot een geheime, zeer beperkte militaire overeenkomst over Azië tussen Amerika, Groot-Brittannië en Nederland.[100] Hoewel de president ook die afwees, verwerkte Stark hem toch gedeeltelijk in *Rainbow Five*, nu 'zijn' ABC-overleg tenminste *iets* had opgeleverd. Wat betreft de inzet van de *Pacific Fleet* schreef de Britse historicus Marder:

> ABC-1 was voor de Britse strategen een tegenslag.[...] Tijdens de gesprekken te Washington (op 5 februari) huiverden de Britten toen ze ontdekten dat het 'ter discretie' van de commandant van de Amerikaanse *Pacific Fleet* stond, in hoeverre het Amerikaanse streven zou worden uitgevoerd om de Japanse marine aan banden te leggen.[101]

De Britten besloten poolshoogte te nemen en *rear-admiral* V.H. Danckwerts, die had deelgenomen aan *ABC-1*, bezocht in april Pearl Harbor. Zijn telegram van 17 april aan de Britse *Chiefs of Staff* over de Amerikanen loog er niet om:

> Hun marinebeleid grijpt me aan als deerniswekkend defensief [...] Hun doel is de opbouw van een grote *Grand Fleet* door in Hawaï zitten te wachten [...] en ze zijn vol clichés van krijgsschoolonderwijs over splitsing van de vloot en [daardoor] stukje bij beetje worden verslagen, niet beseffend dat de dagen van de *Grand Fleets* voorbij zijn, in het bijzonder wanneer de dichtstbijzijnde vijand duizenden mijlen ver weg is.[102]

Danckwerts verwarde 'clichés van krijgsschoolonderwijs' met strategische oefeningen, niet begrijpend dat lange en veilige verbindingen vanuit de Amerikaanse Westkust de Amerikaanse vloot moesten voeden, niet begrijpend dat de Amerikanen anticipeerden op een tegenoffensief door de Centrale Pacific, onvoldoende begrijpend dat juist de Amerikaanse strategie niet meer steunde op een snelle beslissingsslag en niet beseffend dat die 'enemy thousands of miles away' gebrand was op zo'n slag tegen de *Pacific Fleet*, zeker als die werd gesplitst. Het grootste verschil was dat de Amerikaanse plannen het fundament vormden voor daadwerkelijke militaire operaties als de oorlog een feit was, en dat de Britse steeds meer tendeerden naar 'make-believe war', afschrikking, in plaats van wat te doen in 'real war'.

War Plan Rainbow Five werd op 2 juni 1941 naar president Roosevelt gezonden, die verklaarde dat hij het zou goedkeuren wanneer er oorlog met Japan uitbrak.[103] Hiermee was dit oorlogsplan gesanctioneerd en de bevelhebbers van de *Asiatic Fleet* en *Pacific Fleet* kregen opdracht binnen dit kader gedetailleerde operatieplannen te maken (*O-1* en *O-2*).

Toch hadden de Britten één belangrijk succes geboekt bij *ABC-1*. *Rainbow Five* wenste vrijwel alle nieuwe Amerikaanse marineschepen èn een belangrijk deel van de *Pacific Fleet* in de Atlantische Oceaan te stationeren, waar de Amerikanen de Britten al op alle mogelijke manieren ondersteunden.[104] De belangrijkste aanpassing van het plan, waartoe de Amerikanen te bewegen waren, was de *Pacific Fleet* nog verder uit te kleden ten gunste van het Atlantische gebied.[105] Deze Amerikaanse Atlantische versterking moest de Britse slagvloot voldoende ontlasten om Azië direct te hulp te komen. Als de Britse vloot wel dacht te kunnen wat de Amerikanen onmogelijk achtten, dan moest die het zelf maar opknappen.

Hierdoor 'verloor' Pearl Harbor in april en mei 1941 aan de Atlantische vloot één vliegkampschip, 3 slagschepen, 4 lichte kruisers, 17 tor-

pedobootjagers en 16 andere schepen. Meer tonnage dan de Japanners zeven maanden later in deze haven tot zinken zouden brengen!

13.17 Internationale boycot van het Land van de rijzende zon

De internationale situatie verslechterde snel. De 22e juni 1941 viel Duitsland de Sovjet-Unie binnen. Drie dagen later 'vroeg' Japan aan de regering van het verslagen Frankrijk te Vichy, om troepen in het zuiden – in het noorden zaten die immers al – van Frans Indochina te mogen stationeren. De Verenigde Staten, die er schoon genoeg van hadden om met hun olie meer Japanse agressie mogelijk te maken, maakten het zonneklaar dat als dat zou gebeuren, er een olieboycot kwam. Het Japanse 'verzoek' aan Frankrijk kon niet meer worden gemotiveerd met strijd tegen China. Het leverde goede bases voor een aanval op de overige koloniën.

Op 27 maart 1941 had de Nederlandse regering opnieuw bij de Britse aangedrongen op een duidelijke toezegging om Nederlands-Indië te verdedigen. In mei volgde een nieuwe poging.[106]

Maar Churchill wilde nog steeds een soort Amerikaanse herverzekering. Op 11 juli preste de Britse admiraliteit Ghormley wederom dat een Amerikaanse slagvloot in Singapore: 'may deter the Japanese from aggression, and, if it failed, would assure the defence of the base against Japanese attack.'[107] Nu een werkelijke alliantie met de Verenigde Staten uitbleef, werden de Britten nerveus over de voorgenomen Amerikaanse olieboycot. Ondanks de gunstige resultaten te Singapore schreef Sir Alexander Cadogan dat Churchill 'digs his toes against any assurance to the Dutch. He is afraid of nothing but Japan.'[108]

Op 24 juli reageerde Frankrijk positief op het Japanse verzoek. Wat in september 1937 niet mogelijk was, gebeurde nu. Twee dagen later staakten de Verenigde Staten de export van olie en andere belangrijke grondstoffen naar Japan. Groot-Brittannië en Nederland werden geacht zich hierbij aan te sluiten, wat ze deden. Dit zou Japan uiteindelijk tot inbinden hebben gedwongen – ware het niet dat de Nederlands-Indische olie in de nabijheid was.

13.18 Japan verkiest een aanval op Nederlands-Indië

Japan was te ver gegaan. Het moest nu terugkeren op zijn pad van agressie, of dit verder inslaan door de Nederlands-Indische oliebronnen te bezetten.

Niet vergeten mag worden dat Japan eind 1941 al ruim vier jaar in een zeer grote oorlog was verwikkeld, die de samenleving en economie bijna geheel had gemilitariseerd. Zoals gezegd was al op 27 juli 1940 het principebesluit genomen om de Europese koloniën – en vooral hun grondstoffen – over te nemen.[109] Twee maanden later was bovendien een bondgenootschap met Duitsland en Italië een feit. Japan vond dit bondgenootschap zoals gezegd noodzakelijk om zo sterk mogelijk te staan tegen de Verenigde Staten.[110] De Japanse marine was hierop tegen en wees er tevergeefs op dat 80 procent van de import uit door de Britten of Amerikanen gecontroleerde gebieden kwam.

Maar het vredeskamp binnen de Japanse marine verloor terrein. De strategie van het leger verliep niet naar wens. De Japanse expansie te land liep vast op de oneindige Chinese weerstand en op het Rode Leger van de Sovjet-Unie dat de Japanners in 1939 stevige verliezen toebracht. Japan sloot daarop een neutraliteitspact met de Sovjet-Unie. Hieraan hechtte het oorlogszuchtige leger weinig blijvende waarde. Al vóór de olieboycot wenste het veel grotere offensieven in het noorden (tegen de Russen) en in het zuiden.

Dit laatste offensief was ook voor de marine aantrekkelijk, omdat zij hierin een grote rol kon spelen. Het is al lang bekend dat de intense rivaliteit tussen leger en marine aan dit zuidelijk offensief ten grondslag lag. Tientallen jaren lang had de marine vlootuitbreidingen gemotiveerd met als argument niet kansloos te zijn tegen de Amerikanen. Nu was het oorlog, maar met de Chinezen en was het leger verveelvoudigd. Als het tot oorlog kwam met de Russen, zou het leger nog meer geld naar zich toetrekken. Om te voorkomen dat dit ten koste ging van de vloot, moest die het offensief naar zich toetrekken. (Wat doet denken aan Singapore-suggestie van Leahy die uit soortgelijke rivaliteit met het eigen leger ontsproot.)

De commandant van de Keizerlijke Marine, admiraal Nagano Osami, steunde mede om deze reden de invasie in Indochina. Hij wist wat de consequenties van deze zuidelijke sprong waren. Op 21 juli 1941 verklaarde hij een offensief tegen Zuidoost-Azië te willen beginnen en daarbij oorlog voor lief te zullen nemen.[111]

Negen dagen later – de dag nadat ook Nederlands-Indië de olieleveranties had gestaakt – bereikte de discussie het hoogtepunt. Japan zou door gebrek aan olie worden verlamd: tegen het najaar zou het de militaire oorlogsreserve moeten aanspreken, ook voor de civiele behoefte.

Admiraal Nagano vertelde keizer Hirohito dat in geval van oorlog: 'de olie in zo'n twee jaar zou zijn verbruikt, waardoor Japan geen andere keuze had dan nu in het offensief te gaan.' Toen Hirohito vroeg of een modern Tsushima mogelijk was, antwoordde Nagano dat hij er geen vertrouwen in had dat Japan een oorlog kon winnen.[112] Nagano dacht

aan strijd op lange termijn en zei dat men ook met Groot-Brittannië in oorlog zou geraken.

Om de zaak niet te verergeren blokkeerde Hirohito, geschokt door Nagano's woorden een oorlog te beginnen en dan nog tegen de Britten en Amerikanen tezamen, diezelfde dag de mogelijkheid dat Japan de Sovjet-Unie toch zou aanvallen, hoewel de Duitsers daar nu bliksemsnel oprukten.[113]

Na de verklaring van Nagano begonnen leger en marine aan een gemeenschappelijk plan voor de verovering van Zuidoost-Azië. Op 5 november werd het officieel geaccepteerd op de Keizerlijke Conferentie. De gloednieuwe regering onder generaal Tojo Hideji was uitgesproken pro-Duits en anti-Amerikaans. Japan besloot tot oorlog als op 25 november geen overeenstemming met de Verenigde Staten mogelijk was gebleken.

Het uiteindelijke doel werd omschreven als: Malakka, de Filippijnen, Birma, Brits Borneo en Nederlands-Indië inclusief twee eilandengroepen noordwestelijk ervan, de Nicobaren en Andamaneilanden.[114] De kroon op deze veroveringen was Java na 150 dagen. Het zouden er 92 blijken te zijn...

13.19 Nederlandse afschrikking versus Japanse risicostrategie

Japan was verwikkeld in een gevaarlijke worsteling met de Verenigde Staten. Elke Japanse stap leidde tot een tegenactie, maar geen oorlog. Ook de Japanse oorlog tegen China niet. De Amerikaanse boycot was de laatste niet-militaire wurggreep. Japan wilde zich aan deze greep onttrekken. Maar elke stap daartoe zou waarschijnlijk tot strijd leiden.

Nederlands-Indië werd meer dan ooit beschermd door de afschrikwekkende werking van oorlog met de Verenigde Staten. Maar hoe afschrikwekkend was die precies? Het stond vooraf niet vast of het om een beperkte oorlog ging of een onbeperkte. Aangezien het later een strijd tot het bittere eind werd – al kon die Indië niet beschermen – bleek deze vorm van afschrikking reëel. Deze 'onbeperkte afschrikking' van Indië werd niet zozeer realiteit doordat de Verenigde Staten daarin geloofden, maar Japan!

Zoals gezegd waren de resultaten van de grote strategische oefening van de Japanse marine van 15 mei tot 21 mei 1940 om Nederlands-Indië te veroveren weinig geruststellend, omdat dit uiteindelijk tot oorlog met de Verenigde Staten zou leiden (13.10).[115] Hieraan werd toegevoegd dat als de strijd een langdurig karakter kreeg, Japan deze nooit zou winnen. (Ook de Amerikaanse planners antwoordden dat jaar aan admiraal

Hart dat Japan Indië alleen maar veilig kon aanvallen door tevens de Filippijnen in de strijd te betrekken.[116]) De Keizerlijke Marine werd zich in volle omvang bewust van de kracht van de Nederlandse afschrikking.

Anderzijds wezen de brokken informatie die de Japanners hadden vergaard over het *War Plan Orange* en de *Rainbow*-plannen erop dat de Verenigde Staten behoedzaam zouden oprukken en zeker niet rechtstreeks naar de Filippijnen. Maar de Japanse marineofficieren die zich op deze informatie beriepen of die zeiden dat de tijd van de traditionele beslissingsslag voorbij was en dat het ging om de combinatie van eilandje springen en luchtstrijd, legden het af tegen de orthodoxe navalisten die zo groot mogelijke slagschepen wilden.[117] De vernieuwingsgezinde admiraal Yamamoto Isoruku, hoofd van de Gecombineerde Vloot, kon deze orthodoxe kwaal voorlopig niet genezen.

Zoals in de Eerste Wereldoorlog – maar in mindere mate – werd Japan bij een eventuele aanval op Nederlands-Indië beveiligd door een risicostrategie. Opnieuw bond vooral de Duitse vloot een zeer belangrijk deel van de Britse en de Amerikaanse vloten. De strategie van Raeder was lang niet zo krachtig als verwacht, maar in belangrijke mate werkte hij. Zijn Duitse *fleet-in-being* was te gevaarlijk om te kunnen worden genegeerd. Door de aanwezigheid van drie grote Duitse oorlogsschepen en van een handjevol pantserschepen en kruisers achtten de Britten en Amerikanen, het zekere voor het onzekere nemend, zich gehouden vele Atlantische konvooien te laten escorteren door slagschepen.

Hun marineleidingen voelden zich mede daardoor en door de Italiaanse zeemacht te zwak om de Maleise Barrière afdoende te kunnen verdedigen, gegeven de kracht van Japan. In zekere zin werkte de risicogedachte van admiraal Raeder, maar onbedoeld niet zozeer voor Duitsland als voor Japan. Indië kon zich aan deze risicostrategie niet ontrekken.

Het was vooral de Keizerlijke Marine die oorlog met de Verenigde Staten uiteindelijk onvermijdelijk maakte, niet het leger. Van 26 tot 28 november 1940 leidde admiraal Yamamoto een strategische oefening die bevestigde dat een aanval zou resulteren in oorlog met de Britten, Amerikanen en Nederlanders. Hij was fel tegen deze oorlog. Hij geloofde dat Japan hem niet kon winnen en nog erger, waarschijnlijk zou verliezen. Een grote strategische oefening van 3 tot 13 september 1941 moest een alomvattend oorlogsplan testen. Hieruit volgden belangrijke inzichten in de aanval op Pearl Harbor en de opmars naar Zuidoost-Azië, zoals het afbreken van de opmars als de Amerikaanse slagvloot opstoomde, waardoor de Amerikanen in een beslissingsslag de gehele Japanse Gecombineerde Vloot tegenover zich vonden.[118] Nog belangrijker was dat de test bevestigde dat de oorlog in een langdurig conflict zou

ontaarden.[119] Maar Yamamoto's chef, admiraal Nagano, wilde van geen wijken weten.

Al in maart dat jaar hadden de Japanners hun vermoedens over de Amerikaanse strategie ingezet tijdens onderhandelingen met de Duitsers. Hitler wilde Engeland verder in het nauw brengen en oefende druk uit om Singapore te veroveren. De Japanners wilden als tegenprestatie technologische steun omdat in bepaalde kringen nu het angstige voorgevoel heerste dat de Amerikaanse vloot een zeeslag zou ontwijken, daardoor onverslaanbaar bleef, en een oorlog in de Pacific niet twee jaar zou duren, maar vijf tot tien.[120]

Maar als militair wilde Yamamoto zijn plicht vervullen. Die zag hij als het noodlot zo lang mogelijk uitstellen en wel door de Amerikanen in het begin zo groot mogelijke verliezen te bezorgen. De *Pacific Fleet* te Pearl Harbor aanpakken, derhalve. Dit was, zoals Sadao Asada aannemelijk heeft gemaakt, Yamamoto's voornaamste drijfveer voor deze aanval, en niet, zoals vaak wordt gedacht, het veiligstellen van het grote offensief tegen Zuidoost-Azië.[121]

Al was dat wel een zorg van bijvoorbeeld admiraal Nagano en de zijnen, die door Yamamoto slechts met de grootste moeite konden worden overgehaald voor de zeer riskante aanval. Zonder Yamamoto zou de operatie tegen Pearl Harbor nooit zijn uitgevoerd. Zelf beschouwde hij de aanval als een gok waarmee hij zijn waardevolste bezit kon verspelen, zijn 6 vlootvliegkampschepen.

Dat admiraal Kimmel met de *Pacific Fleet* naar de Filippijnen zou opstomen, was iets waaraan Yamamoto weinig geloof hechtte en een reden temeer de thuisbasis aan te vallen. Wel geloofde hij dat indirecte steun van de *Pacif Fleet* op grote afstand het offensief ten Zuidoost-Azië, al hoefde het dan niet direct te worden veilig gesteld, toch kon bemoeilijken.[122] Kimmel beoogde dat inderdaad.

Met een operatie tegen Pearl Harbor wilde Yamamoto ook dit voorkomen en nog veel meer. Behalve de Amerikaanse slagvloot buiten spel zetten, wilde hij hetzelfde doen met de Japanse. Hij wilde met deze operatie voorkomen dat de Japanse slagvlootstrategie werd uitgevoerd. In die zin hoopte hij waarschijnlijk Nagano af te troeven. Yamamoto beschouwde de oude op het defensief vertrouwende beslissingsslag niet meer als zaligmakend, omdat die kon leiden tot meer luchtaanvallen op Japan. Kort voordat de vliegkampschepen koers zetten naar Pearl Harbor, was een alomvattend marineplan goedgekeurd om een grootse victorie te behalen op de *Pacific Fleet* door die met allerlei middelen naar de wachtende Japanse slagvloot toe te lokken.[123]

Als de Amerikanen de verlokking weerstonden, wilde hij voorkomen dat de orthodoxe navalisten met de keizerlijke slagschepen mogelijk in het offensief gingen. Japanse strategische oefeningen toonden dat als

de eigen slagvloot de Amerikaanse ging zoeken (en dus het defensief opgaf) een overwinning twijfelachtig was.

Hopelijk gaf de aanval op Pearl Harbor ook het moreel van de Amerikanen een zware knauw, wellicht tijdelijk, aangezien Yamamoto zich ervan bewust was dat zij vastberaden zouden strijden. Zijn fatalisme veranderde er niet door: 'de operatie', zei hij in vertrouwen, 'werd geboren uit wanhoop.'[124]

13.20 Japan vermenigvuldigt de Nederlandse afschrikking door een onbeperkte oorlog te forceren

De Indische olie werd de belangrijkste reden voor deze oorlog. De Keizerlijke Marine hoopte op een beperkte oorlog om de territoriale winst grotendeels te behouden, maar vreesde een onbeperkte. Haar tragiek was dat ze, omdat ze geloofde dat een oorlog met de Verenigde Staten onvermijdelijk was, besloot om deze 'slapende reus' aan te vallen. De tragiek van admiraal Yamamoto was dat hij, doordat hij ernstig rekening hield met een onbeperkte oorlog, deze aanval intensiveerde. Japan zelf maakte van een niet geheel zekere onbeperkte oorlog een zeer zekere.

Samuel Morison schreef al in 1948 in zijn officiële geschiedenis van de Amerikaanse marine in de Tweede Wereldoorlog dat de verrassingsaanval op Pearl Harbor een strategische imbeciliteit was in plaats van een strategische noodzaak aangezien de *Pacific Fleet* niet naar Zuidoost-Azië kon opstomen, dat Amerikaanse marineofficieren aannamen dat de Japanse militaire top voldoende strategisch benul bezat om dit te beseffen en dat het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken aannam dat de Japanse regering voldoende wijsheid bezat om af te zien van een aanval die Amerika woedend en verenigd de strijd injoeg.[125]

Ja, wat als Japan zou zijn geleid door een ware staatsman, die Yamamato's plan had verboden ter wille van de kans dat Amerika neutraal zou blijven? En om dezelfde reden het risico had genomen van een eventuele flankaanval tegen Japan vanuit de Filippijnen? Aan het leger lag het niet zozeer. Dat wilde eerst Malakka aanvallen, dan Nederlands-Indië en pas tot slot de Filippijnen.[126] De marine eiste evenwel prioriteit voor dit laatste.

Het is zeer de vraag of de Verenigde Staten automatisch de oorlog zou hebben verklaard zonder aanvallen op Amerikaanse gebieden.[127] Voor president Roosevelt was het hoogst onzeker of hij dan toestemming zou krijgen voor zo'n oorlog, die het *Congress* zou zien als 'sending American boys to support the tottering colonial empires' van Groot-Brittannië en Nederland.[128]

De tweede route naar oorlog was de toegezegde Amerikaanse gewapende steun bij een aanval op deze twee koloniale rijken.[129] Die steun zou afkomen, maar anderzijds vochten Amerikaanse piloten allang tegen Japan in China en woedde in het Atlantisch gebied eveneens een onverklaarde, maar reële oorlog van Amerikaanse torpedobootjagers en vliegtuigen tegen Duitse onderzeeboten. Laaide de toegezegde steun alsnog op tot een oorlog, dan is het twijfelachtig of het Amerikaanse volk gemotiveerd zou zijn tot een intensieve en jarenlange strijd om *the tottering colonial empires* weer terug te geven.[130]

De balans kon, in weerwil van de Japanse strategische oefening, dan doorslaan naar een beperkte oorlog in plaats van een totale overwinning via een nieuw *War Plan Orange*. De stemming van de Amerikanen was antikoloniaal en zij hadden hun eigen kolonie, de Filippijnen, onafhankelijkheid beloofd. Ook in hun oorlogsplannen was zo'n teruggave van andermans koloniën niet relevant. Zelfs na hun overwinning in 1945 waren ze daar nauwelijks voor geporteerd.

Kortom, als Japan niet zo geobsedeerd was geweest met de Verenigde Staten, had het met een consequent begonnen 'beperkte oorlog' enige kans gemaakt om de Nederlandse afschrikking gedeeltelijk te omzeilen en een deel van zijn buit sinds 1940 te behouden.

13.21 Amerikaanse indirecte versterking van de Maleise Barrière: het plan van Kimmel

Eind 1941 was er nog één Amerikaanse strohalmpje – meer kan het niet genoemd worden – voor het behoud van Indië. Medio 1941 smeekte admiraal Thomas Hart, de bevelhebber van de zwakke *Asiatic Fleet*, de bevelhebber van de *Pacific Fleet* om steun.[131] Deze, de zeer agressief ingestelde, admiraal Kimmel, had hier wel oren naar. In een persoonlijk gesprek met president Roosevelt hadden hij en zijn toenmalige vriend Stark die zomer een verdere reductie van 9 naar 6 slagschepen weten te voorkomen. Genoeg was genoeg, vond ook Stark: de *Atlantic Fleet* had meer behoefte aan torpedobootjagers die tegen de *U-Boote* konden worden ingezet.

Omdat hij volgens *Rainbow Five* niet westelijker dan 155 graden Oosterlengte mocht opereren en bovendien minstens 3.000 zeemijl van de Filippijnen vandaan moest blijven[132], hoopte Kimmel bij het uitbreken van de oorlog zoveel mogelijk Japanse schepen van Zuidoost-Azië weg te lokken. Maar hij wilde meer.

Zijn plan was typerend voor het toenmalige Amerikaanse strategisch denken. Sinds hun nederlaag tegen Japan tijdens de strategische oefeningen van 1933 waren de Amerikanen zich bewust van de kracht van het strategisch defensief door de zwakkere vloot. Het ging erom dat de

sterkere aanvaller een voorspelbare koers voer. Hierdoor kon een goed voorbereide verdediger, zoals Togo bij Tsushima, bij goede verkenning hard toeslaan.

Waarom de rollen niet omgedraaid? De Amerikanen waren in het defensief. Kimmel wilde zijn 8 tot 9 slagschepen daarom diep in de Pacific bij de destijds Japanse Marshalleilanden uitdagend laten 'rondhangen', terwijl zijn vliegkampschepen door machtsvertoon meer noordwaarts – iets waar ze kort voor het uitbreken van de strijd mee al waren begonnen! – de vijandelijke slagvloot daarheen moesten trekken. Om zijn beperkte luchtverkenning niet door onderhoud ernstig te verkleinen, wilde Kimmel geen maximale inzet bij Pearl Harbor. Hij begreep hoe slopend intensief verkennen was. Het mocht bij deze basis best een ietsje minder zijn, want hoewel hij en Stark nog recent hadden gewaarschuwd voor een eventuele verrassingsaanval, verwachtte hij die niet uit noordelijke richting...[133]

Kimmel, die pas een half jaar na het uitbreken van de strijd krachtig bij de Marshalleilanden mocht optreden, streefde naar een soort beslissingsslag op eigen voorwaarden en ging hiermee in tegen de geest van *Rainbow Five*. Hij poogde de slagvloot, die de president meer voor afschrikking te Pearl Harbor had gestationeerd dan wat anders, dus een andere strategie op te dringen. Hij benutte de te grote ruimte die zijn toenmalige vriend Stark hem liet. Stark vond dat je niet gedetailleerd moest voorschrijven hoe een admiraal ver weg opereerde met een slagvloot.[134] Maar Kimmel ging te ver toen hij op 15 november 1941 aan Stark schreef:

> We zouden voldoende sterkte voor deze vloot moeten hebben om operaties uit voeren als het kruisen door de eilanden waarover Japan het mandaat heeft, wanneer wij dat wensen, en wanneer de gelegenheid zich voordoet zelfs in de Japanse thuiswateren.[135]

De Japanse vloot was toen al grotendeels uitgevaren voor de verrassingsaanval op de zijne te Pearl Harbor. Tien dagen later wees Stark hem terecht met onder andere:

> Het was op basis van onvoldoende strijdkrachten dat *ABC-1* en *Rainbow 5* werden voorgeschreven, welke door alle betrokkenen zijn aanvaard als het beste compromis dat viel te behalen in de situatie waarmee we worden geconfronteerd.[136]

13.22 Amerikaanse evaluaties van Kimmels zeeslag

Kimmel meende vier tot zes weken op zee te kunnen blijven. Volgens Prange waren hiervoor 75 tankschepen nodig, terwijl zijn vloot er maar 11 bezat.[137] Dit maakt een beslissingsslag minder waarschijnlijk, bijvoorbeeld vanwege vertraging of slecht weer. Natuurlijk knakte de verrassingsaanval op Pearl Harbor – als Starks terechtwijzing dat al niet had gedaan! – de laatste strohalm om Zuidoost-Azië te redden.

Maar die zou nog radicaler zijn geknakt als Kimmels plan had gewerkt. Een sterk punt was dat hij op het strategisch defensief vertrouwde. Hij wilde de vijand naar zich toe lokken. Een zeer modern element hierbij waren de provocerende acties door Amerikaanse vliegkampschepen. Zijn grote fout was dat hij zijn slagvloot wilde gebruiken als lokaas. Hierdoor minimaliseerde hij elke verrassing en schonk de vijand juist gelegenheid om hem te verrassen.

Daarnaast was Kimmel een – ook toen al – ouderwetse Amerikaanse admiraal die nog heilig in zijn slagvloot geloofde: in tegenstelling tot zijn directe ondergeschikten had hij geen carrière had gemaakt op een vliegkampschip of onderzeeboot en kende hun waarde niet. Samuel Morison merkte later op dat 'the Battle Fleet (according to Rainbow-5 plan) would have been lumbering across the Pacific, very likely to be sunk in deep water by Japanese bombers based on the Marshall Islands.'[138] Misschien zouden ook de teleurstellende oorlogsprestaties van de Japanse onderzeedienst achteraf minder negatief zijn beoordeeld als ze had kunnen doen waarvoor ze was gebouwd, zich vergrijpen aan de bij deze eilanden wachtende slagvloot.

Aan de Keizerlijke Marine lag het niet. Integendeel, die had het jaar te voren besloten om een naar de Filippijnen onderweg zijnde Amerikaanse slagvloot ten noordwesten van de Marshalleilanden op te wachten, te beginnen met vernietigende luchtaanvallen.[139] Maar dit was heel ver van huis: kon Japan wel vroeg genoeg op de juiste plaats verschijnen?

Na de oorlog begrepen alle Amerikaanse betrokkenen dat de actie van Kimmel – mede door het Japanse overwicht aan vliegkampschepen – een nog grotere ramp zou zijn geworden dan de aanval op Pearl Harbor en hielden de kaken stijf op elkaar.[140] Admiraal Chester W. Nimitz, zijn opvolger, heeft veel later durven toegeven dat het aan *Gods Mercy* te danken was dat de 8 Amerikaanse slagschepen tijdens de aanval in de haven lagen en niet, door tijdig uitvaren, diep in de Pacific...[141]

Die verliezen bij de aanval op Pearl Harbor waren overigens gevoelig genoeg: 4 Amerikaanse slagschepen *total loss*. (Waarvan 2 uit obstinaatheid tegen enorme kosten toch werden hersteld.) Een vijfde was zwaar beschadigd. Toch draaide het niet om schade, maar om strategie. De

Verenigde Staten bezaten na de aanval in totaal nog 10 oude en 2 gloednieuwe slagschepen – precies de Japanse sterkte.

13.23 Beslissingslag bij Midway: de kracht van het strategisch defensief in de praktijk

De Amerikanen onderkenden de tekortkomingen van Kimmels plan spoedig, wat de basis werd voor de slag bij Midway, die Japan in het defensief dwong. Door een provocerende aanval van een vliegkampschip op enkele Japanse steden, beoogden zij Japan te verleiden tot een overhaaste aanval op het eiland Midway om zijn defensiezone te verbreden.

Gebroken Japanse codes bevestigden dat de Amerikaanse aannames juist waren. De Japanse vloot zocht nu inderdaad het offensief en zette een voorspelbare koers in, naar het eiland. Dit was versterkt met vliegtuigen en in de nabijheid lagen de provocateur en 2 andere vliegkampschepen onopgemerkt om verrassend uit te halen. Dit keer bezuinigden de Amerikanen niet op luchtverkenning. Liefst 4 Japanse vlootvliegkampschepen gingen ten onder – het land had er nog maar 2 over – tegen 1 Amerikaans. In deze beslissingsslag raakte Japan in één dag, de 4e juni 1942, de heerschappij ter zee kwijt, die nu lichtjes naar de Amerikanen overhelde.

Deze overwinning toonde duidelijk de kracht aan van een goed strategisch defensief. Ook maakte hij de waarde duidelijk van luchtbases op eilanden daarin. Tenslotte toonde hij hoe bepalend luchtverkenning was om verrassende klappen uit te kunnen delen en te kunnen opvangen. Doordat de Amerikanen aan al deze voorwaarden voldeden, was hun succes veel minder miraculeus dan vaak is aangenomen.[142]

De Slag bij Midway toonde verder aan dat de heerschappij ter zee nog steeds de paraplu was voor de strijd om de verbindingen en niet iets inwisselbaars. Japan moest zijn grootse, voor juli geplande, opmars tot aan Samoa aan toe afblazen. In plaats daarvan gingen de Amerikaanse mariniers wéér een maand later 3.500 kilometer ten westen van dat eiland in het offensief bij Gualdalcanal. Dit gewaagde besluit – dat na heftige interne discussie werd genomen – om de verbindingen uit te rekken was het directe gevolg van Midway. Niet de oorzaak.

13.24 De twee latere beslissingsslagen: waarde oude Javastrategie bevestigd

De twee andere beslissingsslagen ontstonden daardoor in 1944 uit aanvallen op een Amerikaanse vloot, die in wezen een defensieve positie

innam doordat zij een invasiemacht beschermde. Ze onttakelden de Keizerlijke Marine bij de Marianen en tijdens de herovering van de Philippijnen. Admiraal Raymond A. Spruance, die eerder bij Midway had overwonnen, verklaarde over zijn, met landingen op de zuidelijke Marianen samenhangende, zege:

> De manier waarop Togo bij Tsushima de Russische vloot inwachtte hield ik altijd voor ogen. We hadden dezelfde basissituatie, alleen werd deze gemodificeerd door de kracht van vliegkampschepen om vanaf grote afstand toe te slaan.[143]

Daarin had hij gelijk, maar over dit 'gemodificeerd' door de luchtoorlog moet niet gering worden gedacht. Uit Midway concludeerden de Japanners hoe essentieel verrassing en concentratie waren in een beslissingsslag, maar ook dat een defensief nu niet meer per se noodzakelijk was om die te bereiken. Ook als aanvallers konden zij beide voordelen verwerven wanneer ze het grotere bereik van hun marinevliegtuigen wisten te combineren met uitstekende verkenning. Ondanks deze goede opzet ging hun marineluchtmacht onverrichter zake ten tweede male ten onder vanwege omstandigheden die samenhingen met hun nauwelijks opgeleide piloten. Wel ontsnapten vele Japanse schepen, doordat Spruance de bescherming van de invasiemacht en daarmee zijn defensieve positie lange tijd niet wilde opgeven.

Tijdens de laatste beslissingsslag, vier maanden later, gaf admiraal William F. Halsey beide wel op voor een aanvalsactie tegen Japanse vliegkampschepen, die nu niet meer over vliegtuigen beschikten. Dit was precies wat de Japanners hoopten, want om hun hoofddoel te bereiken waren zij bereid hun vloot in drieën te splitsen en daardoor voor lief te nemen dat grote delen ervan werden verslagen. Dat doel was namelijk niet meer de Amerikaanse vloot, maar de transportvloot waarmee het leger dat de Filippijnen moest bevrijden zojuist op het eiland Leyte was geland. Het hoofddoel was dus landstrijd te voorkomen.

De operationele manoeuvre slaagde: 2 slagschepen plus 2 slagkruisers van de *Kongo*-klasse en 6 zware kruisers bereikten de invasievloot. Maar de halfslachtigheid van deze nu slecht geoefende Japanse artillerievloot die zijn eigen succes niet kon geloven, vergroot door enkele Amerikaanse escorteschepen die intimiderende torpedoaanvallen uitvoerden en zich kapot vochten, voorkwam dat door Halseys blunder het landingsleger vanaf de zeezijde werd ingesloten en veel voorraden kwijtraakte.

De grote risico's die de Amerikanen na Midway bij hun tegenaanvallen namen, in plaats van eerst met zeeslagen althans regionaal volledige heerschappij ter zee te bevechten alvorens een invasievloot te sturen,

vloeiden voort uit de wens de oorlog zo snel mogelijk te beëindigen.[144] Een bewijs te meer dat de door Philip Colomb gepropageerde en door de Koninklijke Marine omhelsde stelling dat deze heerschappij noodzakelijk was om een invasievloot uit te zenden, niet deugde (2.28, 3.6).

Hoe complex het beginsel later werd, de strategisch defensieve beslissingsslag sneed genadeloos naar twee kanten. In 1935 veroorzaakte die dat vloot en leger van de Amerikanen Zuidoost-Azië opgaven, in 1942 trof ze Japan bloedig. De Slag bij Leyte toonde in principe de uitvoerbaarheid van een operatie om ten koste van zware eigen verliezen een tegenstander, die vrijwel alle troeven in handen had, zodanig uit te manoeuvreren dat zijn transportvloot voor het grijpen lag.

Uit het reële verloop van de Pacificoorlog vallen verschillende conclusies te trekken. Het strategisch defensief had nog steeds waarde. Een belangrijke invasie leidde tot een beslissingsslag als de verdediger dat wenste. Zo'n slag was nog geen verleden tijd. Deceptie en roedeltactieken waren succesvol. Er was geen enkele reden voor de Nederlanders om een beslissingsslag voor de verdediging van Java door onderzeeboten – met tactieken die speciaal waren ontwikkeld om onder water het luchtgevaar te ontlopen – als achterhaald te beschouwen ten gunste van een vaag tegenoffensief door pakweg 3 kruisers en enkele onderzeeboten.

13.25 Met Rainbow Five de oorlog in

Met *Rainbow Five* gingen de Verenigde Staten de oorlog in: slechts veertig minuten na het begin van de aanval op Pearl Harbor stelde Roosevelt het *War Plan* in werking. Het probleem was dat Duitsland centraal stond. Eind november 1941 beschouwde de Amerikaanse militaire leiding oorlog met Japan als onvermijdelijk. Oorlog tegen Japan en niet tegen Duitsland was welhaast het omgekeerde scenario – dat van het *War Plan Orange*.

Churchill en Roosevelt wisten dankzij gekraakte Duitse codes dat Hitler in juni had beloofd een Japanse aanval te steunen met een oorlogsverklaring. Vol spanning wachtten ze of de dictator dit keer woord zou houden. Dat deed hij. Hoezeer *Rainbow Five* desondanks óók in de traditie stond van de uitputtingsstrijd van het gewijzigde *Orange*, bleek uit de zelfbewuste waarschuwing die Stark gaf aan admiraal Nomoura Kichisaburo, de speciale Japanse ambassadeur in de Verenigde Staten, kort voor de onderhandelingen tussen beide landen definitief mislukten:

> Al kunnen jullie in het begin succes hebben [...] er zal een tijd aanbreken dat jullie verliezen gaan lijden, maar dan zal er een

> groot verschil ontstaan. Jullie zullen niet meer in staat zijn je verliezen goed te maken, maar steeds meer verzwakken als de tijd verstrijkt, terwijl aan de andere kant wij niet alleen onze verliezen zullen goedmaken, maar steeds sterker worden naarmate de tijd vordert. Het is onvermijdelijk dat wij jullie zullen verpletteren voordat we het met jullie hebben gehad.[145]

13.26 Furstners (en Helfrichs) strategisch denken: de Defensie van Nederlands-Indië

Het algemeen Nederlandse marinebeleid viel onder Furstner, waaronder het eerder beschreven strategische. Het lijkt er niet op dat Helfrich zich wat betreft algemene strategie andere ideeën durfde te permitteren dan hij. De strategische ideeën van beiden kunnen als een geheel worden gezien, die van Furstner.

Er bestaat een ongedateerd memorandum *De Defensie van Nederlandsch-Indië*, dat uit de tweede helft van 1940 of begin 1941 moet dateren, maar dat ook veel van de vooroorlogse Furstner onthult.[146] Het is ook belangrijk om te zien welke invloed het niet doorgaan van het slagkruiserplan had op zijn strategisch denken.

Dat is nog steeds zeer navalistisch. Furstner stelt dat de strijd in de Pacific om het meesterschap ter zee gaat, waarbij de legers niet veel meer dan steunpunten van vloten hoeven te beschermen. Hoe groot ze ook zijn, voor de legers, landmassa en eilanden in Oost-Azië heeft hij verder geen oog. Voor een leerling van Castex doet hij wezensvreemd aan.

Furstner beseft dat de Britse vloot de handen vol heeft met de strijd tegen Duitsland en Italië en daardoor betrekkelijk weinig kan beginnen tegen Japan. Japan is hierdoor vrij om Zuidoost-Azië aan te vallen. In tegenstelling tot het slagkruiserplan ziet hij nu dus in dat Japan van zo'n gelegenheid kon profiteren. Maar de Verenigde Staten zijn in zijn ogen ongebonden. Dit land kan, omdat de Britse zeemacht zorgt dat er vanuit Europa geen gevaar dreigt, met al zijn 15 slagschepen de Indische Archipel te hulp komen. Deze slagvloot kan waarschijnlijk de Japanse, van maximaal 12 schepen, verslaan, meent hij. Voor deze hulp is slechts een goede basis in de regio vereist. Furstner realiseert zich dat Manilla tegen een aanval van de landzijde niet valt te houden, maar gelooft dat Singapore uitkomst biedt.

Opmerkelijk is dat hij nog steeds in slagschepen rekent en het vliegkampschip voor hem als het ware niet bestaat! Dat scheepstype figureert pas in de vlootoverzichten aan het slot. Ook de andere scheepstypen doen er weinig toe, wat zijn opmerking dat de verbindingen vitaal zijn tot een holle kreet reduceert. Alles draait om slagschepen.

Hoogst opmerkelijk is Furstners geringe aandacht voor de uitgestrekte verbindingen: de Amerikanen hoeven, meent hij, niet zo veel aandacht te besteden aan hun handelsverbindingen, aangezien hun havens aan de Pacific minder dan 20 procent van het zeeverkeer verzorgen. Hun militaire verbindingen komen niet ter sprake en interesseerden hem dus niet wezenlijk. (In de memoires van Helfrich valt dezelfde lacune te bespeuren.) Dit is des te opmerkelijker omdat de Amerikanen zich hierover grote zorgen maakten. Er waren, bijvoorbeeld, het eerste jaar van de Pacificoorlog veel te weinig vloottankers en problemen met één enkele kon een belangrijke operatie beëindigen.[147]

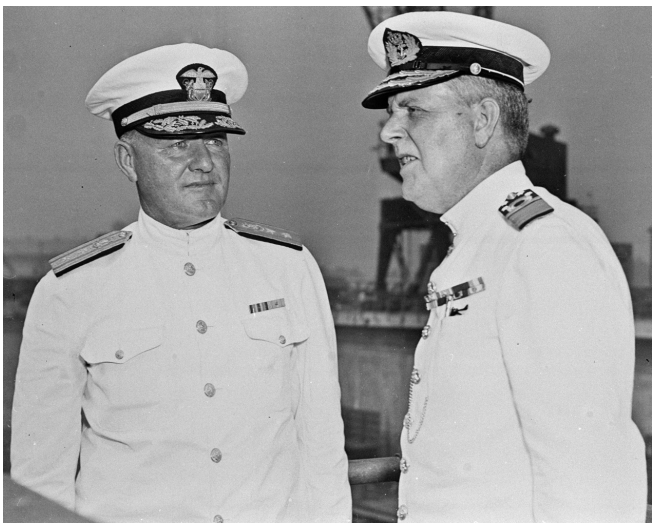
Het opmerkelijkste is wel dat de afwezigheid van het slagkruiserplan bij hem geen dramatische 'leegte' achterlaat tegen de Japanse verbindingen, zelfs als men bedenkt dat hij tot het inzicht kan zijn gekomen dat twee of drie slagkruisers niet de gehele Japanse slagvloot konden verlammen.

Dit abstracte stuk toont dat Furstner het oude en nieuwe Duitse navalisme onvoldoende was ontgroeid. De heerschappij ter zee via een beslissingsslag was voor hem zoiets als het beheersen van de verbindingen en omgekeerd benaderde het beheersen van de verbindingen zonder zo'n slag zoiets als de heerschappij ter zee. Operationele uitvoerbaarheid kwam in deze abstracties niet voor.

Niets toont ook beter het verschil met de grote zeemogendheden. De Amerikanen en iets minder de Britse admiraliteit waren zich zeer bewust van de grote operationele beperkingen van hun aloude instrumentarium voor de heerschappij ter zee – slagschepen.

13.27 Furstner versus Rainbow Five

Wat later liep Furstner tegen de grenzen op van *Rainbow Five* en eind 1941 was hij gedeeltelijk op de hoogte van enkele details. Dit blijkt uit een document in zijn persoonlijk archief: *Algemeene beschouwing over de strategie die wordt voorgesteld*. Hij realiseert zich hierin dat de eerste fase van de oorlog voor Indië defensief is en terrein gaat kosten. Ook weet hij dat de Amerikaanse *Pacific Fleet* niet westelijk mag opereren (al was het iets minder erg dan hij dacht aangezien niet 180 graden oosterlengte de grens was, maar 155), waardoor hij vermoedt dat de Amerikaanse marineleiding het offensief tegen Japan niet aandurfde.[148]



Figuur 13.1 *Minister van Marine, bevelhebber der Zeestrijdkrachten en chef van de Marinestaf luitenant-admiraal Johannes Theodorus Furstner (rechts) op 14 september 1942 in gesprek met rear-admiral F.X. Gygax, de commandant van de marinewerf te Norfolk, tijdens een van zijn vergeefse pogingen om de Amerikanen zijn strategisch denken op te dringen. (collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie 045277)*

Furstner blijkt zelfs globaal op de hoogte van Kimmels plan. Hij meldt dat er een beroep wordt gedaan op de Amerikaanse slagvloot om bij de Marshalleilanden en de nabij gelegen Carolinen een deel van de Japanse slagvloot te gaan binden en hopelijk te vernietigen. In zijn fantasieën over een grote beslissingsslag kan dit leiden tot de overwinning in het 'gehele Oosten'! [149]

Maar ook dit stuk maakt duidelijk dat hij de Amerikaanse militaire en operationele strategie niet begrijpt. Hij reduceert deze – net als Danckwerts – teveel tot een mentaliteit: de *Chief of Naval Operations* admiraal Stark behoort tot de 'groep der defensieven'. Natuurlijk had het optreden van Starks voorganger Leahy de Nederlanders zand in de ogen gestrooid, maar het moet nu genoegzaam zijn aangetoond dat het verschil met de Amerikanen niet op mentaliteit berustte. Dit Nederlands onbegrip was een lang leven beschoren. 'Zowel de hoop als de wil ontbrak de Amerikanen om de Indische Archipel met al zijn strategische grondstoffen voor de geallieerden te behouden', staat bijvoorbeeld in het in 1986 verschenen *Het Marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog*.[150]

Furstner weet evenwel een therapie tegen de Amerikaanse angst. De Britse regering wil immers wel. Hij meent dat op den duur – een half tot een jaar – met de Britse *Far Eastern Fleet* een geallieerde overmacht tegen Japan valt te vormen:

> Zelfs een kleine Far Eastern Fleet met capital ships, zou aan de Amerikaanse Pacific Fleet een zodanige overmacht over de Japanners kunnen verzekeren, dat de tegenstand van de defensieve Admiraal Stark tegen de offensieve stroming bij de Amerikanen, niet vol te houden zou zijn.[151]

In Furstners visie op het politiek-strategische spel dient de Britse vloot dus als hefboom om de Amerikanen tot het offensief te bewegen, wat hem ongetwijfeld nog meer heeft gestimuleerd om de Britse regering te bewegen slagschepen in Singapore te stationeren.

Hierna zal duidelijk worden hoe het Britse oorlogskabinet, en met name Curchill, de Britse admiraliteit dwong om zo'n slagvloot te formeren. De toenemende kans op oorlog bracht deze leider hiertoe. Bovendien stond hij onder hardnekkige druk van de Australische en van de Nederlandse regering, waarbinnen Furstner op dit punt ongetwijfeld de stuwende kracht was. *Rainbow Five* maakte de Amerikaanse Atlantische Vloot zo sterk dat Churchill kon besluiten om Britse slagschepen aan Europese wateren te ontrekken ten gunste van Azië.

13.28 Rainbow Five maakt slechts beperkte samenwerking met de Amerikanen mogelijk

Rainbow Five valt te omschrijven als een deur die noodgedwongen openstond, maar met een zo sterk mogelijk portier. Gegeven dat een beslissingsslag om de heerschappij ter zee in Zuidoost-Azië zelfmoord was, wilde het plan dit gebied zo lang als het ging verdedigen.

Wat betreft de Amerikanen was de verdediging van de Maleise Barrière van een ondergeschikte strategische orde. In maritiem opzicht bleef geallieerde operationele samenwerking daardoor begrensd tot de zwakke *Asiatic Fleet*. In samenhang met *Rainbow Five* stelden de Verenigde Staten tijdens *ABC-1* hierover gemeenschappelijk overleg in Singapore voor. Dit werd de *Derde Singaporeconferentie*. (Aangezien ook de Nederlanders deelnamen, zou het later bekend staan als *ADB-overleg*.)

Maar allereerst moet worden ingegaan op de twee eerdere conferenties te Singapore, waarin de in Londen begonnen Brits-Nederlandse samenwerking gestalte begon te krijgen. Kort nadat het *British Empire* in oktober 1940 zijn koers had uitgezet voor de verdediging van Zuidoost-Azië, zocht het samenwerking.

De Nederlandse autoriteiten in Londen hadden inmiddels ja gezegd tegen deelname aan overleg in Singapore. Deze *Eerste Singaporeconferentie* werd van 26 tot 29 november 1940 gehouden. Er werd overeenstemming bereikt over samenwerking in een oorlog, bijvoorbeeld over de ge-

ografische afbakening waarbinnen de Nederlanders hun locale verdediging voerden. Maar ook Nederlandse steun voor Singapore met 27 bommenwerpers kwam aan de orde. De Nederlandse en Britse regeringen keurden de overeenkomst in beginsel goed, natuurlijk zonder politieke toezeggingen van steun.[152]

Voorlopig deden de Amerikanen niet actief mee. Wel sprak vice-admiraal C.E.L. Helfrich in januari 1941 met *captain* W.R. Purnell, *Chief of Staff* van de *Asiatic Fleet*. Zij hadden toestemming een overeenkomst te sluiten voor het uitwisselen van liaisonofficieren en van gegevens over de posities van zeestrijdkrachten.

Van 22 tot 25 februari 1941 hielden de Britten, Nederlanders en Australiërs de *Tweede Singaporeconferentie*, weinig origineel *ADA* genoemd (*Anglo-Dutch-Australian*) – twee A's, maar niet die van Amerika. De afwezigheid van dat land leidde tot een ongelukkige prioriteit. De Britten hadden geen onderzeeboten in Zuidoost-Azië, maar zij voelden nu de behoefte daaraan en wensten 6 tot 8 Nederlandse onderzeeboten ter verdediging van Malakka en Singapore.[153] Waarom Nederlandse? Een onmiddellijke Japanse aanval op Nederlands-Indië achtte deze conferentie onwaarschijnlijk: vermoedelijk probeerde Japan eerst invloed op Indochina en Thailand te verwerven om vervolgens Malakka en Singapore aan te vallen. De verdediging van Singapore werd daardoor in de ogen van de drie deelnemende landen urgenter dan die van de Filippijnen en het olierijke Nederlands-Indië!

Op 21 april 1941 begon dan de *Derde Singaporeconferentie*, waarop de Amerikanen zo sterk hadden aangedrongen.[154] Zij wilden daarin *ABC-1* omzetten in een gemeenschappelijk operatieplan voor Zuidoost-Azië. Een week lang overlegden zij met de Britten, Nederlanders en Australiërs. Vanwege de namen van de betrokken landen wordt dit overleg doorgaans *ADB-conferentie* genoemd (*American-Dutch-British*).

Men meende dat de reikwijdte van het Japanse offensief afhing van de vraag of de Amerikanen bij de oorlog betrokken raakten. Raakten zij dat niet, dan nam men aan dat de Filippijnen buiten schot bleven, maar anderzijds geheel Nederlands-Indië gevaar liep. Als de Amerikanen wel meevochten dan kwam men tot de verwachting – die aangeeft dat het regionale optimisme dat *Rainbow Two* zo had gedomineerd nog niet was verdwenen – dat de Japanse aanval zich zou richten op de Filippijnen, Borneo, de eilanden ten oosten daarvan en Birma. Java en Singapore zouden in dit geval geen gevaar lopen.[155]

Slechts de Britten en Nederlanders kwamen tot strategische overeenstemming, wat dan ook *BD-agreement* heette. Tegen beter weten in probeerden beide landen op dit lokale niveau afspraken te maken over de *Pacific Fleet*. Dit was des te zinlozer doordat het hier een regionaal over-

leg betrof, waaraan geen hogere Amerikaan deelnam dan *captain* W.R. Purnell, *chief of staf of the Asiatic Fleet*.

Voor de Amerikanen was dit overleg een teleurstelling. Ze konden niet eens met hun bondgenoten tot een gezamenlijke regionale operationele strategie komen. Dat betekende dat ze die alleen binnen het kader van *Rainbow Five* moesten uitwerken. Volgens dit plan ging het om het zo lang mogelijk behouden van de *Maleise Barrière* – Singapore, de Filippijen en vooral Nederlands-Indië – die zowel twee oceanen van elkaar scheidde als twee continenten, Azië en Australië.

De Amerikanen vonden het uiterst vreemd dat de Britten beweerden groot belang te hechten aan de barrière, maar geen enkel schip daarbinnen wilden stationeren. Ja, de Britten wensten zelfs dat de *Asiatic Fleet* onder Brits strategische leiding, iets wat voor de Amerikanen op zichzelf al vrijwel onverteerbaar was, slechts aan de zijkant van deze barrière zou gaan opereren, vanuit Hong Kong. Op 3 juli 1941 wees de Amerikaanse militaire leiding in Washington het rapport van de *ADB*-oftewel *Derde Singaporeconferentie* van de hand.

13.29 Koninklijke Marine onder Brits bevel: Furstner overheerst gouverneur-generaal

Inmiddels was een overeenkomst tussen Nederlands-Indië en het overvragende Japan over olie en andere grondstoffen mislukt. Het keizerrijk brak uiteindelijk op 11 juni de onderhandelingen daarover af, dus nog vóór zijn aankondiging van zijn verdere expansie in Indochina en de daaruit resulterende olieboycot.

De Nederlandse regering, bewust van de mislukking, had daags daarvoor al besloten de protocollen van de *Derde Singaporeconferentie* te ratificeren – Furstners Singaporebeleid was nu welhaast regeringsbeleid. Ook de Britse *Chiefs of Staff* stemden met de meeste protocollen in.

Na toestemming van de gouverneur-generaal spraken Helfrich en luitenant-generaal C. Berenschot, de bevelhebber van het KNIL, nog diezelfde junimaand over verdere operationele samenwerking met de Engelsen. Op de *Eerste* en *Tweede Singaporeconferentie* was al duidelijk geworden dat Indië bij een aanval richting Singapore te hulp zou schieten met 27 bommenwerpers en 6 tot 8 onderzeeboten.

De Brits-Nederlandse verzwakking van het centrum van de Maleise barrière werd nu bekrachtigd. Op 30 juni bevestigde vice-admiraal Sir Geoffry Layton, de Britse *Commander-in-Chief China* te Singapore, de afspraken indien de vijandelijkheden uitbraken. Bijna alle belangrijke Nederlandse marineschepen in Indië kwamen in dat geval onder Brits strategisch bevel en direct of op termijn ook onder operationeel bevel.

De kruiser *Java*, 2 torpedobootjagers en 2 onderzeeboten stonden dan al direct onder Laytons operationeel bevel. De andere belangrijke schepen – de kruiser *De Ruyter*, de flottieljeleider *Tromp* en 4 torpedobootjagers plus 6 onderzeeboten – stonden dan onder zijn strategisch bevel. Zolang als een aanval op Nederlands-Indië mogelijk bleef, zou hij ze echter daar laten en kon Helfrich het operationeel bevel blijven voeren.[156]

Hiermee was de opsplitsing van de Indische onderzeedienst een gegeven, zij het nog op papier. Geheel onder Nederlands bevel bleven voor zeeslagen ongeschikte schepen als de kanonneerboot *Soemba*, 3 oude opgelegde *K*-boten en de langdurig in verbouwing zijnde *Sumatra*.

Dit op termijn onder Brits operationeel bevel plaatsen van alle belangrijke schepen was het beleid van Furstner en ging geheel in tegen de wens van de gouverneur-generaal. In Europa had de bevelhebber der Zeestrijdkrachten direct na de Nederlandse capitulatie hetzelfde gedaan. Gouverneur-generaal A.W.L. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer kon niets anders meer doen dan tegen de buitenwereld mooi weer spelen. In wezen kleedde Furstner hiermee ook de positie van Helfrich als Indische commandant Zeemacht uit. En dat was nog niet alles.

De voor Indië gebouwde *O 21*-klasse hield Furstner voorlopig in het Atlantisch gebied vast. Als bevelhebber der Zeestrijdkrachten was hij verantwoordelijk voor de dispositie van oorlogsschepen, iets wat bij de bondgenoten zo gevoelig lag dat hij niet altijd het kabinet inlichtte. Hij verklaarde botweg operationele planning niet te willen delen met een niet-militaire organisatie als het ministerie van Defensie.[157] Mede hierdoor holde hij de functie van de betrokken minister, Dijxhoorn, zo uit dat die op 11 juni 1941 aftrad. Prompt werd dit departement gesplitst in een van Oorlog en een van Marine, waarvan Furstner uiteraard minister werd.[158] De splitsing werd onvermijdelijk toen Furstner weigerde ook Oorlog onder zijn hoede te nemen.[159] Dat zowel de Nederlandse als Britse beslissingen over strategisch samengaan werden genomen in Londen, waar beide regeringen zetelden, vergrootte zijn invloed nog verder.

In Furstner waren nu twee krachtige staatsinstrumenten verenigd – bevelhebber en minister – zodat hij zelfs binnen Indië naar believen de dispositie van marineschepen kon bepalen. Er kon nu in het kabinet zeer zwaar tegenspel worden geboden aan de minister van Koloniën en daarmee aan diens ondergeschikte, de gouverneur-generaal.

Of dit nog nodig was? Men moet niet vergeten dat in 1939, toen hij deze dubbel versterkte positie nog niet bezat, Furstner als chef van de Marinestaf al in staat was het slagkruiserplan er doorheen te jagen in weerwil van de bedenkingen van dit tweetal en Ferwerda.[160] Dat niet alleen: al in november van dat jaar had minister Dijxhoorn aan gouver-

neur-generaal Tjarda van Starkenborgh Stachouwer meegedeeld dat de vlootsterkte in Indië uitsluitend onder Defensie viel.[161]

Maar zelfs de hoofdideoloog van de imperiale marine, Furstner, kon niet om de realiteit heen dat deze marine geografisch gesplitst bleef. De praktijk bleef dat de operationele inzet van schepen zoals in het verleden goeddeels aan de commandant Zeemacht Nederlands-Indië, vice-admiraal Helfrich, moest worden gedelegeerd. Bovendien creëerden directe orders van Furstner gevaren, schreef Helfrich als zijn 'persoonlijke mening' aan hem op 26 mei 1941:

> Rechtstreeks contact CZM-BDZ [commandant Zeemacht – bevelhebber der Zeestrijdkrachten] schakelt praktisch G.G. [gouverneur-generaal] als opperbevelhebber uit, hetgeen, nog afgezien van de vraag of dit zal lukken, bezwaarlijk [is] ten aanzien van samenwerking met [het] leger.[162]

Omdat er voor de gouverneur generaal dan weinig meer viel te coördineren, werd ook de legercommandant in Indië onafhankelijk. En – zo waarschuwde Helfrich – bij verschil van mening tussen beide krijgsmachtdelen was de gouverneur generaal 'een onmisbare steun'.[163] In Indië gestationeerd begon Helfrich eindelijk in te zien dat men niet om het KNIL heen kon. Hoewel Furstner de Indische status aparte enigszins moest accepteren, zette hij door wat betreft het Britse strategische en operationele bevel.

Helfrich, die onder Tjarda van Starkenborgh Stachouwer viel, was domweg niet bij machte om op eigen houtje Nederlandse schepen onder Brits bevel te plaatsen. Tevergeefs verzette de gouverneur-generaal zich tegen het afnemen van 'zijn' schepen door Furstner; er bleef voor hem geen andere optie over dan formele instemming. Furstner verklaarde dat alleen een bondgenootschap het kon opnemen tegen Japan.[164]

Nog op 26 november 1941, toen de Pacificoorlog op het punt stond uit te breken, bekritiseerde hij de gouverneur-generaal in een brief aan diens superieur, premier Gerbrandy, die sinds enkele dagen tevens minister van Koloniën was:

> De Gouverneur-Generaal, ziet de 'verdediging van Nederlands-Indië' [...] als een afzonderlijke taak, staande naast de andere taken, zoals vermoedelijk de 'verdediging' van de Philippijnen, van Malaya [...] Hij ziet niet, dat het ware doel van de oorlogsvoering is de vijand te verslaan [... Om dat te bereiken] is het wellicht nodig delen van Nederlands-Indië tijdelijk te ontbloten omdat elders een overmacht moet worden gevormd [...] Het is een strate-

> gisch grondbeginsel, dat wie alles tegelijk wil verdedigen, overal zo zwak zal zijn, dat hij in werkelijkheid niets verdedigt [...] Het is de 'vloot' die de strijdkrachten krijgt, de Geallieerde vloot onder Brits commando, wier overwinning of nederlaag beslist over het lot van allen, Nederlands-Indië inbegrepen.[165]

Ongetwijfeld dacht de gouverneur-generaal te gecompartimenteerd, al vertegenwoordigde hij méér dan een maritieme strategie, namelijk een militaire. Maar verder is het Furstner ten voeten uit. Hij reduceerde de strijd om Zuidoost-Azië nog steeds tot een maritieme strategie en dacht nog steeds in termen van een overwinning of nederlaag, in plaats van zich te beperken tot een zo effectief mogelijk defensief.

Zijn vooroorlogse strijd om het Indisch leger en het koloniaal gezag te domineren ging onverdroten voort. Tot het einde van de Tweede Wereldoorlog, zo heeft G. Teitler getoond, bleven Furstner in Londen en Helfrich in Azië zich op alle mogelijke manieren inzetten voor een imperiale marine los van Indië en een politiek en militair zo zwak mogelijk KNIL.[166] Dit leger bezat evenwel een krachtige beschermheer in luitenant-gouverneur-generaal H.J. van Mook.

13.30 ADB-2: Amerikaanse kritiek op de Brits-Nederlandse verdediging van de Barrière

Na het afwijzen van *ADB* op 3 juli 1941 door de Amerikanen, verscheen op 30 augustus het concept van een bescheiden regionale overeenkomst tussen de beide grootmachten en Nederland. Dit concept, genaamd *ADB-2*, wees op het belang van de Maleise Barrière, waaronder de oliehavens. Ook ging het in op steun van de Amerikaanse *Asiatic Fleet* daaraan. Maar zowel de Amerikanen als de Britten wilden zich niet volledig laten vastpinnen als één van de drie landen werd aangevallen.[167] Dit maakte de bevestiging van de Nederlandse steun aan Singapore op 30 juni eenrichtingsverkeer. Wel bevestigde de Britse regering op 5 september schriftelijk Churchills weinig bindende toezegging van 1 augustus van steun aan Nederland (13.32).

Op 3 oktober verwierpen de Amerikanen ook *ADB-2*. Gedeeltelijk omdat zij vonden dat de Britten en Nederlanders de verdediging van de Maleise Barrière niet serieus genoeg namen. Tijdens de *Atlantic Conference* waren de Britten nauwelijks tegemoet gekomen aan de kritiek van een van de vooraanstaande Amerikaanse oorlogsplanner Kelly Turner, dat de Britse schepen voor de verdediging hiervan 'strategically unsound' geplaatst waren. Ze werden gedeployeerd om de Britse verbindingen beschermen, niet om (het noorden van) Nederlands-Indië te verdedigen.[168]

Inderdaad begon er een vreemde situatie te ontstaan. Amerikaanse schepen, speciaal onderzeeboten, moesten bijvoorbeeld in laatste instantie de gaten in Nederlands-Indische wateren opvullen die de voor Singapore bestemde Nederlandse schepen zouden achterlaten. Wat deden de Amerikanen ter bescherming van de Barrière?

13.31 De Amerikaanse versterking van de Maleise Barrière: onderzeebootvloot

Stark was opgetogen toen president Roosevelt in de zomer van 1941 eindelijk besloot om de Filippijnen extra te versterken.[169] Er zouden vele bommenwerpers worden gestationeerd.

Stark was ook 'delighted with the army move putting the Filippino's in harness; we recommend this.'[170] De uit zijn pensioen teruggekeerde generaal MacArthur was bezig met de opbouw van een groot, maar slecht getraind en uitgerust leger van Filippino's. Daarbij overdreef hij hun sterkte en kwaliteit aanzienlijk en beweerde zelfs dat hij kon standhouden totdat – alsof *Rainbow Five* niet bestond – de *Pacific Fleet* zou arriveren. Hij vertegenwoordigde alleen zijn eigen visie. Wat Stark en Embick van MacArthurs grootspraak ook gedacht hebben, ongetwijfeld hoopten ze dat alle versterkingen de vijand een hogere prijs zouden doen betalen. Dankzij hun goede inlichtingen over het gebrek aan werkelijke gevechtskracht van MacArthurs leger maakten de Japanners zich overigens weinig zorgen.

In oktober versterkte Stark de Filippijnen nog eens ten koste van Pearl Harbor met vele onderzeeboten.[171] Onderzeeboten vormden nu de kern van de *Asiatic Fleet*. Voor de commandant van deze vloot, admiraal Thomas C. Hart, was dit *too little and too late*. Ingelicht over *Rainbow Five* was hij somber gestemd.

13.32 Groot-Brittannië belooft wat meer steun

De Nederlandse regering te Londen deed in dezelfde zomer het zoveelste verzoek om steun. De Britse minister Eden van Buitenlandse Zaken stelde een beperkte toezegging voor. Op 1 augustus ging Churchill hier tandenknarsend op in en instrueerde Eden om het volgende standpunt over te brengen:

> een aanval op Nederlands-Indië zou ons er toe brengen alles te doen wat we kunnen. Wij moeten evenwel de enige zijn die oordeelt welke acties of militaire maatregelen haalbaar zijn en de gemeenschappelijk zaak vooruit zouden kunnen helpen.[172]

Het doel van Churchill was de situatie in Zuidoost-Azië zoveel mogelijk binnen de perken te houden. Op het indrukwekkende slagschip *Prince of Wales* stak hij de Atlantische Oceaan over, waar hij bij New Foundland van 9 tot 12 augustus topoverleg hield met Roosevelt.

De aanval op de Sovjet-Unie maakte de strijd tegen Duitsland des te belangrijker, maar het meningsverschil over Japan bleef. Tijdens deze *Atlantic Conference* maakten de Amerikanen – in lijn met hun beslissing van 3 juli – duidelijk dat zelfs de bescheiden *Asiatic Fleet* niet onder Brits bevel zou komen. Churchill bleek het met de admiraliteit eens over de prioriteiten van het Britse Rijk, want hij verklaarde dat 'niets dat in Malakka zou kunnen gebeuren maar een vijfde kan benaderen van het verlies van Egypte, het Suez Kanaal en het midden-Oosten.'

Churchill geloofde nog steeds in afschrikking: als de Amerikanen zich in krachtige bewoordingen zouden uiten, zou Japan wel terugdeinzen! Op 17 augustus waarschuwde president Roosevelt Japan inderdaad tegen verdere expansie. Maar hij dreigde niet met geweld en repte niet over bondgenoten van Amerika.[173] Hij zei slechts dat de 'United States would be forced to take immediate action to safeguard American rights and interests in the Far East'.

13.33 Japanse tactieken: harmonische vloot

Uiteindelijk besloot de Britse regering, nu de Amerikanen het niet deden, Singapore grootscheeps te steunen. In hoeverre was de Japanse slagvloot voorbereid op een confrontatie de Britse?

Zoals gezegd resulteerde de Amerikaanse strategische oefening van 1933, die toonde dat de totale Amerikaanse slagvloot bij een snelle opmars naar de Filippijnen een algehele nederlaag zou leiden, in het opgeven van Zuidoost-Azië. Verwoestende nachtelijke Japanse torpedoaanvallen bleken beslissend, zo leerde de oefening de Amerikanen. De Japanners waren zich van hun kracht bewust. De Keizerlijke Marine hoopte inderdaad door zeer zware torpedoaanvallen van onderzeeboten, kruisers en torpedobootjagers de Amerikaanse vloot uit te dunnen en vooral de Amerikaanse slaglinie in verwarring te brengen.[174]

Gedurende de jaren 1920 zocht de Keizerlijke Marine zijn nachtacties te verbeteren, passeerde pakweg eind jaren 1930 de Britse marine, die het zelfde zocht, in effectiviteit van nachtgevechten, en stond tot 1943 op eenzame hoogte. Beide vloten ontdekten dat in zulke gevechten zelfstandig handelen boven alles ging en dat onbelangrijke schepen niet bestonden: ook de kleinste torpedobootjager kon verkennen en dodelijk toeslaan. Vanaf 1929 werd de bevelvoering van Japanse nachtaanvallen gelegd bij de nieuwe zwaartepunten van de verkenning, de zware kruisers.[175]

Ook de vliegkampschepen kregen vanaf dat jaar een steeds belangrijker rol. Het jaar daarop hield de Keizerlijke Marine zeer grote oefeningen. De 'blauwe vloot' moest de Japanse kust verdedigen tegen een invasie. Destijds konden de Japanse kranten hierover nog uitgebreid berichten. In de morgen van 21 oktober – de dag van Trafalgar! – werd de beslissende zeeslag gehouden. Deze eindigde in een overwinning voor de aanvallende 'rode vloot', die op superieure wijze gebruik maakte van torpedobootjagers, onderzeeboten en vooral vliegkampschepen. Het slagschip was dus geen alleenheerser. Zulke nederlagen van de vloot die Japan moest beschermen bleken een goed politiek instrument om meer vliegkampschepen te vragen.[176]

Integratie werd het nieuwe sleutelwoord of, om met Castex te spreken, harmonie.[177] De Japanners ontdekten dat ze hun lange, kwetsbare slaglinie beter konden verknippen in divisies van 2 of 3 zware schepen, elk gesteund door kruisers en torpedobootjagers. Torpedo-aanvallen op 30 kilometer afstand, en vervolgens op zo'n 6 kilometer, moesten de vijandelijke strijdkrachten en linies verwarren en uitdunnen alvorens het kanon zou beslissen.[178] De Britten kwamen in hun oefeningen voor de zeeslag tegen Japan tot overeenkomstige inzichten, maar hun torpedo's haalden geen werkelijke grote, maar hooguit middelbare afstand.

In weerwil van de Britse Singaporestrategie begon Japan pas in de jaren 1930 rekening te houden met een oorlog tegen Groot-Brittannië. Allereerst zou Hong Kong worden veroverd, Singapore door raids worden belaagd en de Britse zeeverbindingen aangevallen. Men hield natuurlijk de mogelijkheid open ook Nederlands-Indië in de strijd te betrekken. In de tweede fase zou een defensieve perimeter worden gevormd, ter bescherming van Japan en van de veroverde gebieden die grondstoffen leverden.

In de derde fase moest de Japanse vloot de Britse proberen verleiden tot deconcentratie en daardoor gedeeltelijk uitschakelen. Tot deconcentratie mag men gerust een te ver vooruitgeschoven Britse voorhoede rekenen. Vervolgens moest de opstomende Britse hoofdmacht naar een gunstige plaats worden gelokt – in ieder geval onder bereik van belangrijke vliegvelden – en door geconcentreerde aanvallen worden 'geneutraliseerd' of zelfs verslagen.

13.34 Britse slagvloot naar Azië: Churchills praktijktest van Furstners assumptie

Hoewel zijn persoonlijke opvattingen doorslaggevend waren voor de Britse strategie eind 1941 tegenover Japan, opereerde Churchill niet in vacuüm. Zijn bondgenoten kunnen zijn beslissing vervroegd hebben.

De komst van een Britse slagvloot in Azië werd in die zin mede bewerkstelligd door Furstner. Niet via de dwarsliggende Britse admiraliteit, maar door de aanhoudende druk van de Nederlandse regering op het Britse ministerie van Buitenlandse Zaken en (ook daardoor) op Churchill. Australische druk hielp de Britse premier over de streep te trekken. Bij zijn terugkeer van de *Atlantic Conference* wikte en woog hij een telegram van zijn Australische collega, R.G. Menzies, die al maandenlang, minstens even hardnekkig als de Nederlanders, om de steun verzocht die zijn land vroeger herhaaldelijk was beloofd. De Japanse opmars door Indochina stimuleerde Menzies om op 11 augustus 1941 te telegraferen:

> we hebben ook aangenomen dat ingeval van oorlog met Japan, zoals besproken in Londen, maritieme versterkingen rond een kern van vijf kapitale schepen zullen worden gezonden naar het Verre Oosten. Wij zeggen nu nadrukkelijk dat een vroegtijdige Britse uitzending van kapitale schepen naar Azië op zichzelf al een zeer krachtige afschrikking zou zijn en de eerste stap.[179]

Nu de Amerikanen weigerden, besloten Churchill en zijn kabinet op 25 augustus om zelf maar een 'evenwichtige vloot' vloot naar Singapore te zenden. In samenspraak met de admiraliteit bestond die uit 6 slagschepen, 1 slagkruiser, 10 kruisers en 24 torpedobootjagers. Veel bewuster van de kracht van Japan dan Churchill, was de admiraliteit met deze 7 zware schepen tot het uiterste gegaan om zo krachtig mogelijk in Azië voor de dag te komen. Dit was mogelijk doordat *Rainbow Five*, weliswaar ten koste van de *Pacific Fleet*, voorzag in de versterking van de Amerikaanse Atlantische vloot, wat de Britse in Europese wateren ontlastte.

Het was een geluk dat Groot-Brittannië ook enige vliegkampschepen bezat, want aanvang 1942 beschikte het over niet meer dan 2 moderne slagschepen, plus 1 oud slagschip, plus 1 slagkruiser om zowel de Atlantische Oceaan als de Middellandse Zee te verdedigen! Deze zee bleef nu grotendeels ongedekt, aangezien alleen bij de westelijke ingang ervan, te Gibraltar, nog zware eenheden waren gestationeerd. Verder werden er 5 zware schepen gerepareerd van gevechtsschade, waarvan er 2 in april-mei naar Zuidoost-Azië konden worden gezonden. De rest van de Britse slagvloot, 4 oudere schepen, zou daar iets eerder, in maart en april, moeten arriveren, voorafgegaan door een voorhoede van 1 modern slagschip en 1 slagkruiser die dat veel eerder moest doen, begin december 1941. Al met al dus 7 zware artillerieschepen voor Europa en 8 voor Zuidoost-Azië.

Sir Dudley Pound en zijn vice-chefstaf, *vice-admiral* Sir Thomas Phillips, zagen 7 zware schepen nog steeds als het *minimum* om Japan tot een splitsing van zijn vloot te dwingen, die zo groot was dat het resterende deel veel risico liep te worden verslagen door de *Pacific Fleet*.[180] Dit leek dus sterk op een minimale *risicostrategie*, maar een die door de politiek aan de Britse admiraliteit werd opgelegd.

De Britse admiraliteit zag haar vloot daarentegen als een actieve *fleet-in-being,* die veel meer specificiteit vereist dan een risicostrategie: een heldere keuze van het voornaamste object dat men wilde beschermen via een strategisch defensief dat operationeel uitvoerbaar moest zijn. De admiraliteit zag niet in hoe dit kon met een vloot die zwakker was dan een aanvallende Japanse. Het ging de admiraliteit er daardoor meer om de Indische Oceaan serieus te verdedigen dan Singapore. Laat staan om een groot tegenoffensiefoffensief vanuit deze grote basis in gang te zetten.

Het moet gezegd worden dat een risicostrategie ter verdediging van de Indische Oceaan vanuit Ceylon veel zinvoller oogde dan van Singapore en Nederlands-Indië. De enorme afstand dwong de Japanse vloot tot splitsing bij een serieuze Amerikaanse aanvalsdreiging. (Net zo goed als de Britse slagvloot tegen Azië een afsplitsing voor lief moest nemen vanwege Duitsland.) De Japanse risicostrategie werkte daardoor niet goed meer. Maar dankzij zijn centrale positie kon Japan dit *gedeeltelijk* oplossen door de Amerikaanse dreiging zo veel mogelijk weg te nemen.

Het standpunt voor een *defensieve* Britse strategie voor Singapore was al een jaar of vijf eerder vastgelegd: in een beslissingsslag mocht de Britse vloot hooguit 1 slagschip zwakker zijn dan de totale Japanse slagvloot! (Misschien vanwege het vooroordeel dat die vloot minder 'efficiënt' zou zijn dan de Britse.) Maar omdat er schepen van tijd tot tijd in onderhoud konden zijn, moest de uitgezonden Britse vloot tenminste 1 slagschip meer tellen dan de totale Japanse slagvloot! Begin 1942 betekende dat 13 schepen, veel meer dan de Britten konden uitzenden.

Pound wilde, of liever hoopte, 1 vliegkampschip mee te zenden. Onderzeeboten schitterden door afwezigheid. Was het een 'evenwichtige vloot'? Het zwakke punt was dat de Britten vooral op slagschepen leunden en daardoor geen antwoord hadden op een harmonische Japanse vloot met veel meer lichter materieel en meerdere vliegkampschepen.

Bovendien zou het minstens een half jaar duren voor de Britse slagvloot ter plaatse was. Pas in maart en april 1942 ontstond door de komst van de hoofdmacht van 5 slagschepen in de Indische Oceaan eindelijk enige gelijkenis met de oude Singaporestrategie. Maar niet meer dan het stompje van een grotendeels opgebrande kaars.

Deze desondanks zeer krachtige Britse hoofdmacht, nog versterkt door 2 vliegkampschepen, werd schielijk naar Europa teruggetrokken nadat haar basis te Colombo op Ceylon (het huidige Sri Lanka) in april was aangevallen door 4 Japanse vlootvliegkampschepen. Een onderweg zijnd zesde slagschip maakte rechtsomkeert.

Japan, dat was wel wat anders dan een stuk of 3 moderne Duitse slagschepen. Admiraal James Somerville, die buitengewoon doortastend tegen de Duitsers en Italianen was opgetreden, was spoedig niet minder vastberaden om alle 'major encounters' met déze vijand te vermijden: 'De *Eastern Fleet*, in zijn huidige conditie en samenstelling, is totaal niet in staat om tegen de Japanse zeestrijdkrachten op te treden, die nu in de Indische Oceaan opereren.'[181]

Zelfs dit plan van Pound om met slagschepen primair de Indische Oceaan te verdedigen – zo veel realistischer dan Churchills en Furstners opvatting ze Singapore te laten beschermen – werkte dus niet. Dat lag niet alleen aan het onderschatten van vliegkampschepen en de snelheid van het Japanse offensief. Het plan kon niet voorkomen dat Japan dankzij zijn centrale positie zijn vloot eerst tegen de Amerikaanse en dan tegen de Britse slagvloot kon concentreren. Zoals Mahan al in 1910 schreef:

> militaire ondervinding bevestigt dat, wanneer andere factoren gelijk zijn, de centrale positie veel meer wint dankzij het vermogen om opeenvolgende klappen toe te brengen aan meerdere vijanden, dan verliest vanwege het risico dat die gelijktijdig offensief optreden.[182]

De Japanse vloot keerde na gedane zaken evenwel huiswaarts – niet door de macht van de Britten natuurlijk, maar doordat de centrale positie nu zozeer was uitgerekt dat de Keizerlijke Marine onvoldoende tegen Amerikaanse *Pacific Fleet* kon concentreren. Ondanks de Britse aftocht bleef de Indische Oceaan uiteindelijk toch beschermd doordat Japan het risico niet wilde nemen om zijn vloot langdurig te splitsen over twee Oceanen!

Als Furstners navalisme had geklopt, had de Britse vloot overigens na het wederkeren simpelweg door de heerschappij ter zee die de zware schepen zouden genereren de Maleise barrière gedeeltelijk geallieerd moeten maken. Iedereen zag in, of voelde aan, dat het niet zo werkte. Neen, de volslagen onmacht van dit imposante Britse *target-in-being* – maar weinig kleiner dan het eerdere Amerikaanse in Pearl Harbor – om, toen het er op aan kwam, de kansen in Zuidoost-Azië te doen keren bevestigde het gelijk van de vooroorlogse Amerikaanse strategieën.

13.35 Splitsing Britse slagvloot naar Azië: Churchills test van Furstners Slagkruiserplan

Zojuist is de verdediging van de Indische Oceaan besproken. Maar hoe stond het met de verdediging van Singapore? Het telegram van Menzies van 11 augustus 1941 deed Churchill zich afvragen of er niet veel eerder iets kon worden gedaan. Hij wilde eind oktober een 'vliegende voorhoede' naar Singapore uitzenden bestaande uit een nieuw slagschip, een slagkruiser en een vliegkampschip.

Pound reageerde de 25e augustus dat Singapore hiermee niet kon worden verdedigd. Bovendien waren de nieuwe snelle slagschepen nodig in de Atlantische oceaan. Hij wilde de vloot voor Azië desnoods splitsen. Maar alleen als die de Indische Oceaan moest verdedigen en niet ook nog serieus Singapore. Begin 1942 – dus ruim twee maanden later dan Churchill wenste – kon hij de slagschepen *Nelson* en *Rodney* uitzenden, plus een slagkruiser en een klein vliegkampschip. Wat later gevolgd door een groter vliegkampschip. Deze vloot moest voorkomen dat Japanse kruisers doorbraken naar de Indische Oceaan. Singapore was zeer geschikt hiervoor, maar als Japan in het offensief ging tegen deze basis, dan moest de strijdmacht zich terugtrekken naar Trincomalee op Ceylon.

Ondertussen kon de afschrikking verder worden opgevoerd door de komst van 4 oude slagschepen, die in de Indische Oceaan konvooien moesten gaan escorteren. Pas gecombineerd kon weer worden gedacht aan een risicostrategie vanuit Singapore om Japan te ontmoedigen.[183]

De Amerikaanse planners beschouwden Singapore naast onhoudbaar ook als 'expendable', aangezien het niet noodzakelijk was voor de Britse imperiale zeeverbindingen als geheel.[184] Dit was ook het standpunt van de Britse admiraliteit ten tijde van Pound. Hij moet het gevaar hebben voorzien dat de Britse vloot te Singapore kon afglijden naar de door Mahan zo beschimpte Russische *fortress fleet* te Port Arthur: de functie van de schepen werd steeds meer de eigen haven beschermen in plaats van omgekeerd (2.26). Eigenlijk was de situatie in 1904 te Port Arthur nog gunstiger: de daar al aanwezige Russische vloot veel sterker ten opzichte van de vijandelijke, dan de Britse nu. Het lot van de vloot te Port Arthur was, zoals gezegd, ook de reden dat de *Pacific Fleet* niet in de Filippijnen werd gestationeerd en slechts de magere *Asiatic Fleet* daarvoor was bedoeld.

Het moeten verdedigen van de vlootbasis beperkte de bewegingsvrijheid van de 2 zware Britse schepen op zee, terwijl ze die vrijheid in de haven verblijvend konden kwijtraken door vijandelijke luchtaanvallen erop of mijnen ervoor. Dit was onverenigbaar met de toch al moeilijk uitvoer-

bare taak van het bestoken van Japanse schepen en eilanden ver weg – al zou dat de Britse schepen misschien hebben kunnen redden.

Churchill hield vast aan zijn kleine vliegende voorhoede. Zijn idee was allesbehalve nieuw. Het was niets anders dan dat van Drax uit maart 1939 om in plaats van de niet beschikbare slagvloot *a flying squadron* van 2 slagschepen te zenden, vergezeld door 1 vliegkampschip, enkele kruisers en 8 torpedobootjagers (13.4). Drax dacht dat deze strijdmacht niet alleen de Indische Oceaan kon beveiligen tegen Japanse kruisers, maar ook een bedreiging kon vormen:

> voor Japan zelf en zijn verbindingen met China, gegeven dat deze voldoende mobiel is om de Japanners nog een keertje te laten nadenken voor ze zich te ver zuidwaarts wagen, waardoor ze in het noorden hun vitale belangen openstellen voor een aanval.[185]

Drax meende dus dat deze mobiele strijdmacht politiek preventief kon werken tegen een invasie van Zuidoost-Azië. Zijn idee werd direct door de admiraliteit verworpen: 3 grote schepen konden serieuze acties van Japan tegen Singapore en daarmee tegen Zuidoost-Azië niet stoppen en zouden spoedig moeten worden teruggetrokken naar Ceylon of Australië.[186]

De admiraliteit kon dit door Churchill persoonlijk opgewarmde plan minder makkelijk verwerpen. De premier zag de voorhoede als een afschrikking die zelfs de Japanse eilanden in de Stille Oceaan kon bedreigen! Hij geloofde dat zo'n voorhoede in combinatie met de dreiging van de Amerikaanse *Pacific Fleet* het grootste deel van de Japanse vloot zou binden. Japan zou niet genoeg kapitale schepen overhouden om krachtig tegen Singapore of in de Indische Oceaan te opereren. Beide gebieden werden zo beschermd. Het ging hier dus om een risicostrategie, die precies overeenkwam met Furstners Slagkruiserplan.

Wat de vijand nog kon vrijmaken voor de Indische Oceaan – enkele zware kruisers – kon door de 2 Britse zware schepen worden opgeruimd. Bij dat opruimen dacht Churchill aan zoiets als de succesvolle jacht op het Duitse slagschip *Bismarck*.[187]

Aangezien die ene slagkruiser uit de verder trage slagvloot van Pound niet voldoende was, eiste Churchill daarbovenop een tweede snel schip en wel een gloednieuwe *KGV*, wat stond voor *King George V*. De Britten bezaten er op dat moment 2 van deze klasse, terwijl een derde bijna gereed was. Recentelijk, in augustus, was Churchill op zo'n *KGV*, de Atlantische Oceaan overgestoken en wel de *Prince of Wales*.

Hij nam felle tegenstand voor lief van Pound en Phillips.[188] Met politieke handigheid draaide hij een van hun argumenten om. Volgens

Pound waren de 3 *KGV's* hard nodig in het Atlantisch gebied als konvooibescherming, met name tegen het zusterschip van de *Bismarck*, de *Tirpitz*. Verder waren daar natuurlijk nog de kleinere Duitse 'slagkruisers' *Scharnhorst* en *Gneisenau*. Dit duo even vergetend, betoogde Churchill dat er 3 moderne slagschepen nodig waren om de *Tirpitz* klem te zetten. Omgekeerd kon 1 modern slagschip de Japanners voor soortgelijke problemen stellen:

> De *Tirpitz* doet ons hetzelfde aan als wat een *KGV* in de oceaan zou doen tegen de Japanse marine. Ze oefent een vage, algemene dreiging uit [a vague, general fear] en bedreigt alle punten tegelijkertijd. Ze verschijnt en verdwijnt, en veroorzaakt directe reacties en verstoringen bij de andere partij.[189]

Natuurlijk overtuigde dit Pound niet. Hieraan kan worden toegevoegd dat dit *vague* juist het probleem was bij deze door Raeder geïnspireerde premier. Marder is het er mee eens dat beide Britse schepen geen invloed ter zee op Japan konden hebben. Er was geen Japanse scheepvaart in de Indische Oceaan. Vanuit Singapore konden de vitale Japanse verbindingen niet worden bedreigd. De afstand tot Japan was te groot, 2.500 zeemijl. Ook lokale zeecontrole in het Malakka-Singaporegebied was onwaarschijnlijk, aangezien Japan daar sterkere strijdmachten kon concentreren.

Ten gunste van de premier zegt Marder evenwel dat die zoals zovelen een overtrokken beeld had van slagschepen, dat het tweetal 'might deter Japan' en dat dit 'political sense' maakte.[190] Uitspraken waarmee men het moeilijk eens kan zijn, omdat het niet om een of andere politicus ging, maar om *Churchill* en men dan moet willen vergeten dat hij zich de Russisch-Japanse Oorlog nog kon herinneren en dat juist hij bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog als minister van Marine beter dan wie ook wist dat de Duitse 'risicovloot' niet werkte. Twee jaar daarvoor had hij die vloot zelfs 'The Kaiser's toy' genoemd – des keizers speelgoed –, waarop overigens een ietwat onvolwassen ontstemming was gevolgd: deze minister ontving geen invitaties meer voor de Duitse vlootdagen.

Een andere tekortkoming was dat de premier nu op een marinestrategie bouwde, niet meer op een militaire. Hij was een zeer goede politieke strateeg die altijd uit was op belangrijke bondgenoten. Ook wist hij uitzonderlijk veel van vroegere oorlogen. Maar Churchill had een romantisch beeld van de militaire geschiedenis dat hem herhaaldelijk inspireerde tot het doordrukken van wankele militaire operaties.[191] Hij was vaak voor een plan omdat het gewaagd was. Ten tijde van de Eerste Wereldoorlog sprak hij niet alleen zoals zo velen over Mahan en Corbett, maar behoorde tot de weinige Britten die sommige boeken van ze

werkelijk lazen. Corbett had Churchills het belang van invasies doen inzien, maar hij was weinig gecharmeerd van Churchills plan voor een riskante landing in Turkije om de toegang naar de Zwarte Zee in Britse handen te krijgen. Een bloederig fiasco was het resultaat. Churchill had zijn plan begin 1915 doorgedrukt, ondanks dat de roemruchte *First Sea Lord* Fisher aftrad. Nu was een van Fishers opvolgers aan de beurt.

Churchill had groot respect voor Pound.[192] Hij verkoos instemming boven onderdanigheid. Hij legde lang niet altijd als een dictator of een president als George W. Bush een beslissing op, maar ging met belangrijke opponenten een confrontatie aan, die soms eindigde in een breuk, of hij beukte ze murw tot ze het opgaven. Ten slotte kon Pound dit niet meer aan.

Dit beuken herhaalde zich in 1943-1945 vanwege Churchills obsessie om met name Birma of Sumatra te heroveren, met als daaropvolgende bekroning Singapore. Het resulteerde in een eindeloze strijd met zijn *Chiefs of Staff*, die, vastberaden na wat Pound was overkomen, hardnekkig herhaalden dat het Engeland aan militaire kracht ontbrak om in het offensief te gaan tegen Japan en bovenal aan voldoende bevoorradingscapaciteit. Aan het ten grave dragen van Churchills plannen heeft H.P. Wilmott zijn *Grave of a dozen schemes* gewijd.[193]

Uiteindelijk kwam het in 1944 na moeizame voorbereiding èn hulp van de Amerikanen tot één langdurig Brits offensief in Birma. Zonder Amerikaanse hulp had er tegen het einde van de oorlog geen behoorlijke Britse vloot kunnen vechten in de Pacific. Hieruit volgt dat Engeland in 1942 en ook daarna absoluut niet bij machte was om een uitputtingsoorlog tegen Japan te voeren, anders gezegd om Zuidoost-Azië zeer krachtig bij te staan, en dat de Britse *Chiefs of Staff* dit wisten.

Churchill was gebiologeerd door Singapore. Toch trapte hij aanvankelijk op advies van Pound op de rem. Dat hij eind 1941 besloot vol gas te geven kwam door de toenemende Japanse dreiging en de onophoudelijke verzoeken om steun van de Nederlandse en Australische regeringen. Door dit alles wilde hij een beslissing niet langer uitstellen. Dat hij vol gas kon geven had hij te danken aan *Rainbow Five*, waardoor de Amerikaanse Atlantische vloot zó krachtig werd versterkt, dat het grootste deel van de Britse slagvloot werd vrijgespeeld voor Zuidoost-Azië.

Zijn beslissing wil niet zeggen dat deze Britse politicus zijn denkbeelden ontleende aan Furstner. Het lijkt er meer op dat beiden door het gelijkstellen van maritieme aan politieke heerschappij ter zee tot soortgelijke strategieën kwam. Hoe dan ook, naast Furstners idee om de Britse slagvloot naar Azië te sturen, werd ook zijn slagkruiserplan aan de realiteit getoetst, weliswaar niet met Nederlandse, maar met Britse schepen.

13.36 Een Japanse harmonische vloot vernietigt de Prince of Wales en Repulse

'There was a feeling in the Admiralty', schrijft Marder, 'of grave doubt and disquiet about the dispatch of the Prince of Wales to the Far East.'[194] De admiraliteit bleef overtuigd van de kracht van de Japanse dreiging tegen Singapore en zag de eigen vlootopbouw in dat licht. Volgens Pound kon Japan 'easily afford to put four modern ships with any big convoy destined for an attack in Southern waters.'[195] Dit toont eens te meer hoe dubieus het fundament van Furstners slagkruiserplan was dat Japan dit absoluut niet zou kunnen doen. Maar dit 'modern ships' was enigszins overdreven, al waren de 4 *Kongo's* en de 6 overige Japanse slagschepen ingrijpend gemoderniseerd. Wel waren de 2 reuzenslagschepen *Yamato* en *Musahi* vrijwel voltooid.

Het kan inderdaad weinig consequent worden genoemd dat als de Britten bereid waren tot zó'n riskante splitsing om te dreigen met hun voorhoede, Japan daarop zou moeten reageren door een veel minder riskante splitsing van zijn slagvloot niet aan te durven. 'The Prime Minister's toy', had men kunnen zeggen. Tevergeefs protesteerde Pound dat de Britse voorhoede geen werkelijke schade kon berokkenen en eerder onmacht representeerde dan macht.

De Japanse marine zag dit niet anders. Een grote transportvloot vervoerde een invasiemacht, die vanuit Malakka moest oprukken om Singapore uit te schakelen. Ondanks de golf van publiciteit die komst van de *Prince of Wales* begeleidde, maakten de transportschepen geen rechtsomkeert voor de Britse *fleet-in-being*. Wel beseften de Japanners dat de beide *Kongo*-slagkruisers, die deel uitmaakten van het escorte, hiertegen geen al te best figuur sloegen. Als extra versterking stuurden zij geen extra slagschepen, wat had gekund, maar vliegtuigen van de marine naar de omgeving van Saigon. Er waren daar nu 99 torpedobommenwerpers.

Japan zou tonen waartoe harmonieus optreden in staat was. De transportschepen werden beveiligd door een 'harmonische vloot' bestaande uit de beide slagkruisers, kruisers, torpedobootjagers, (torpedo)bommenwerpers en verder mijnenvelden en onderzeeboten. Want behalve door twee onderzeeboten oostelijk van Straat Singapore werd de Japanse zuidflank extra beschermd door mijnenvelden en twee verkenningslinies van onderzeeboten.

Tegen oppervlakteschepen werkte de linietactiek met onderzeeboten van de Japanners gedeeltelijk, althans in dit beperkte zeegebied. De zuidelijke Japanse linie telde slechts één divisie van drie onderzeeboten die met gaten van liefst 100 kilometer naast elkaar lagen. Maar hun noordelijke linie telde zes boten op ongeveer 30 kilometer van elkaar, wat een

redelijke kans bood om over een ruim 200 kilometer breed front naderende schepen te signaleren.[196]

Het was dus geen wonder dat een onderzeeboot uit deze noordelijke linie, de *I-65*, de *Prince of Wales* en *Repulse* signaleerde en zelfs korte tijd volgde. Hun ontdekking zette gerichte Japanse verkenning in werking, waarbij de onderzeeboot *I-58* ze waarnam en vijf torpedo's lanceerde, die de *Repulse* juist misten.[197] Het volgende element van de Japanse harmonische vloot bleek fataal. Op de ochtend van de 10e december 1941 werden beide Britse schepen door de bij Saigon gestationeerde bommenwerpers met torpedo's, geholpen door bommen, tot zinken gebracht.[198]

Deze vliegtuigen waren van de marine en de piloten waren, zoals hun collega's op vliegkampschepen, getraind om schepen aan te aan te vallen die door vliegtuigen werden beschermd. Het ontbreken van die bescherming maakte hun werk nog effectiever. Andere elementen van de harmonische vloot hoefden er niet meer aan te pas te komen.

Phillips en vele van zijn mensen moesten de kloof tussen politieke *seapower* en militaire *seapower* – wanneer terugtrekken en kon dat wel zonder *iets* te hebben geprobeerd? – met de dood bekopen. De slechte Britse verkenning maakte het nog moeilijker te beslissen.

> Ik was dankbaar dat ik alleen was. In de gehele oorlog heb ik nooit zo'n directe schok ontvangen. De lezer van deze bladzijden zal beseffen hoeveel inspanningen, verwachtingen en plannen ten onder gingen met deze twee schepen. Terwijl ik me omdraaide en woelde in bed, drong het nieuws in als zijn verschrikking tot me door. Er waren geen Britse of Amerikaanse kapitale schepen in de Indische Oceaan en de Pacific met uitzondering van de Amerikaanse die Pearl Harbor hadden overleefd en zich terug haastten naar Californië.[199]

Aldus Churchill. Het toont dat de Britse leider nog steeds dacht in termen van slagschepen. Hij meende zelfs dat de twee Britse, al hadden ze de strijd niet hadden kunnen voorkomen, daarin een groot verschil hadden kunnen maken ('efforts, hopes and plans'). De Amerikaanse vliegkampschepen telden niet mee. Twee dagen na het drama vertrok hij met de *Duke of York* naar de Verenigde Staten voor strategisch overleg (14.7). Hoewel gloednieuw, moet de *Duke* hem tot in alle details vertrouwd zijn voorgekomen: ze was het zusterschip van dat waarop hij deze oversteek precies twee maanden eerder had gemaakt, de *Prince of Wales*.

Hoofdstuk 14

De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (3): anarchistisch navalisme getest in de strijd

Twee elementen van Furstners strategische opvattingen waren in behoorlijke mate door Churchill operationeel getest en te licht bevonden: het slagkruiserplan en het effect van de komst van een geallieerde slagvloot in Azië. Maar was dat testen alleen een Britste aangelegenheid? Neen, want Furstner had een zaakwaarnemer in Indië, niemand minder dan de vlootvoogd Helfrich. Dankzij deze werd de strijd in Indië óók een test van Furstners strategie, het anarchistisch navalisme, deels met Nederlands materieel, namelijk kruisers en onderzeeboten. Materieel dat eigenlijk gepland was vanuit de behoefte van de oude strategie om Java met onderzeeboten te verdedigen.

14.1 Een Nederlands offensief tegen de Japanse invasievloot naar Singapore?

De Amerikaanse oorlogsplanners, de Britse admiraliteit en de Japanse marine geloofden dat Zuidoost-Azië bij zware Japanse druk in Japanse handen zou vallen. Een maritieme strijd was dus een achterhoedegevecht dat de vijand zoveel mogelijk moest zien uit te putten. Zoals gezegd verschilde het recente Nederlandse anarchistisch navalisme hier radicaal van en de aanhangers ervan geloofden dat een groot deel van het gebied viel te behouden, zeker als in het offensief werd gegaan, een vaag offensief, wel te verstaan.

Tekenend is bijvoorbeeld de houding van de chef van de Indische Marinestaf, kapitein-ter-zee J.J.A. van Staveren. Toen bij *de Eerste Singaporeconferentie* de steun aan deze Britse basis door Nederlandse onderzeeboten ter sprake kwam, stelde hij om voor deze steun uit te breiden tot 'een niet te versmaden kruisereskader, met jagers en onderzeeboten'.[1] Hij legde uit dat de oppervlakteschepen met onderzeeboten en met bommenwerpers samenwerkten. Hij wenste een voorwaarts tegenoffensief.

De Britten wezen dit af, omdat alleen een grote vloot met zware schepen de kansen kon doen keren: 'It is no use when you have no battleships'.[2] Zij hadden ongetwijfeld gelijk: enkele vooruitgeschoven kruisers, al dan niet ondersteund, vermochten weinig en keerden waar-

schijnlijk niet weer. Het getuigt van weinig zelfkennis dat de Nederlanders, zonder goede doctrines en behoorlijke ervaring in de kruiserstrijd, laat staan oorlogservaring, adviseerden over het agressief optreden met kruisereskaders, een Britse specialiteit bij uitstek. Als er één vloot was die had ervaren wat daarmee mogelijk en onmogelijk was, was het wel de Britse, die kruisers in de Middellandse Zee en zeer zeker in het Atlantisch gebied agressief inzette, ook tegen veel sterkere Duitse schepen.[3] Zelfs die *battleships*, de *Prince of Wales* en *Repulse*, redden het later niet en belandden op de zeebodem (13.35).

Een voorwaarts kruiseroffensief kon de Japanners niet locaal terugslaan. Maar het was niet onmogelijk om het Japanse leger, wanneer dit voor zijn aanval op Singapore verkoos om Malakka behalve vanuit Thailand ook vanuit zee binnen te vallen, te treffen op zijn zwakste plek, de transportvloot. Dan moest de Koninklijke Marine heldere keuzes maken. Ten eerste om Java niet serieus meer te verdedigen. Ten tweede om de oude strategie om Java te verdedigen als het ware naar Singapore overhevelen. Materieel was dat wellicht uitvoerbaar, maar daar is alles mee gezegd. Men had dan de onderzeeboten weer als het hoofdwapen moeten zien dat door vliegtuigen naar het doel werd geleid. Van groot belang was de tactiek om onder water te naderen om onverwacht aan te vallen. Deze nadering kostte tijd. Coördinatie van onderzeeboten met het tweede potentiële hoofdwapen, de bommenwerpers, was al moeilijk genoeg. Een luchtaanval te kort voor een onderzeebootactie kon averechts uitpakken, omdat die extra koerswijzigingen van het konvooi kon uitlokken. Dit maakte het de onderzeeboten moeilijker om het konvooi te vinden. Het 'niet te versmaden kruisereskader' was hooguit een hulpwapen, dat vijandelijke kruisers moest zien te ontlopen om de onderzeebootbestrijding, dat wil zeggen de torpedobootjagers, te kunnen bezig houden. Zo'n aanpak was echter onmogelijk gezien de nieuwe operationele opvattingen.

Voor de strategische en tactische luchtverkenning betekende deze operatie dat Indië zelf hiervan min of meer werd ontbloot. Bovendien konden luchtverkenning en onderzeebootacties in de knoop raken met de verouderde Britse operationele opvattingen en bezat Nederland – mede vanwege het beslag dat het handhaven van de neutraliteit op de marine legde! – op dat moment weinig oefenervaring meer met dit soort gecompliceerde operaties.

Last but not least had Londen aan Furstner de ijzeren garantie moeten geven – want op regionaal niveau hadden Helfrich en anderen bot gevangen[4] – om de transportvloot tijdig aan te mogen aanvallen. Zelfs Sir Robert Brooke-Popham, de bevelhebber van de Britse strijdkrachten *Far East*, kreeg die garantie niet. Daardoor kon het gebeuren dat toen op 6

december 1941 zo'n vloot werd verkend, die onmiskenbaar op weg was naar Zuid-Thailand of Malakka, hij besloot om die ongemoeid te laten. Trouw aan Churchills blufpoker dat Groot-Brittannië de oorlog zou kunnen afweren, beschouwde Brooke-Popham een zonder oorlogsverklaring naderende transportvloot als een deel van zijn eigen spel, namelijk als een Japanse provocatie om Groot-Brittannië – en wat nog erger was, hemzelf – de beslissing te laten nemen om een oorlog te ontketenen, een beslissing waar Japan zelf blijkbaar voor terugdeinsde.

Deze luchtmaarschalk weigerde in te zien hoe ongeschikt zo'n kwetsbare vloot voor zo'n spelletje was en hoe belangrijk het was deze uit te schakelen. Ook verbood hij 'Operatie Matador' om Thaise invasiestranden even ten noorden van Malakka vlak voor een Japanse landing te bezetten, want het gevaar daarvan was, wat Churchill en Roosevelt beseften, en de Japanners wensten, dat als het te vroeg gebeurde de Thailanders met de geallieerden in oorlog konden geraken. Dit maakte aanvallen op zee des te noodzakelijker, iets wat Brooke-Popham niet inzag. Achteraf schreef deze formalist:

> tenzij de Japanners een feitelijke daad van agressie hadden gepleegd tegen de Verenigde Staten, de Nederlanders of onszelf, er geen toestemming was gegeven een Japanse expeditionaire macht aan te vallen op zee.[5]

14.2 Helfrich in Indië: van anarchie ter zee naar anarchie aan wal

In Helfrich had Furstner de ideale plaatsvervanger om ook in Indië zijn navalisme door te drukken. Een voordeel voor hem was dat de grote talenten van de 'nieuwe lichting' marineofficieren aldaar zijn school had doorlopen. Furstner zou ongetwijfeld alles uit de kast gehaald hebben om te voorkomen dat een andersdenkende – als zo iemand nu nog te vinden was – Ferwerda was opgevolgd. Hij had kopstukken als Jager, Gooszen en Ferwerda opzij gedrukt. Er stond veel op het spel.

Helfrich zal voor zijn vertrek ongetwijfeld met Furstner hebben gesproken over zijn nieuwe taak. Die taak, zo bleek overduidelijk, was niet om te gaan luisteren naar Indië, maar om als imperiale gezagsdrager het navalisme te prediken en op te leggen. Al eerder hadden beiden gepoogd de marine zo te hervormen dat de strategie door de marinestaf in Den Haag werd uitgedacht (en dat terwijl men in Nederland veel te weinig operationele kennis had en het moest stellen met studieopdrachten aan de kleine Hoogere Marine Krijgsschool), waarbij de ervaren marinestaf in Indië zich slechts met de operationele praktijk mocht bezig houden.[6] Deze hervorming verbreedde de afgrond tussen de Haagse ideologische benadering en de Indische operationele.

Ferwerda, de gouverneur-generaal zelfs, de Raad van Indië, het KNIL en andere instanties dolven het onderspit. Helfrich kwam, zoals gezegd, naar Indië om de vloot te verlossen uit de greep van het kleine materieel. Het zou verkeerd zijn dit conflict te beperken tot de persoonlijke opvattingen van Helfrich en Ferwerda. Het ging tussen Furstner en Indië.

Maar Helfrichs persoonlijke voorkeur deed er in andere opzichten wel toe. Hij vertegenwoordigde de gewoonte van de School van Furstner om zich weinig gelegen te laten liggen aan de Indische operationele expertise. Deze apostel van deze school stond dichter bij zoiets als anarchistisch navalisme dan veel van zijn directe ondergeschikten. Meer nog dan zij personifieerde hij de nieuwe strategie.

Organisatorische structuren binnen de marine die de eerdere opvattingen over de structuur van de zeestrijd vertegenwoordigden, zag commandant Zeemacht Helfrich als overbodig. Hij hief ze op en daarmee ook veel bestaande coördinatie op lagere niveaus. Helfrich poogde in Indië allerlei functies onder hem naar zich toe te trekken. En dat terwijl hij als commandant Zeemacht traditioneel tevens het departement van Marine te Batavia leidde! Departementen in Indië waren welhaast ministeries en hun hoofden welhaast ministers, al waren deze woorden taboe vanwege de koloniale ondergeschiktheid aan Nederland. Aanvankelijk wilde Helfrich bij zijn aankomst een aantal afdelingshoofden vervangen door mensen naar zijn smaak. Hij zette echter niet door, want zoals Teitler opmerkt: 'Gelukkig bleek hij redelijk genoeg om uiteindelijk met de zittende, ervaren krachten door te blijven werken.'[7]

Ook aan een eigen chef-staf had vice-admiraal Helfrich weinig behoefte. Hij had deze functie onder Ferwerda vervuld gedurende de overgangsperiode waarin hij zich moest inwerken als diens opvolger. Daarna probeerde hij als zijn eigen chef-staf te fungeren, wat overigens slecht lukte gezien zijn taken als departementshoofd, waardoor Van Staveren deze functie althans gedeeltelijk kon blijven vervullen.[8]

Zonder structuur telde alleen het hoofd van de organisatie. Dat hoofd kon de zeestrijd overzien en als een, liefst inspirerend, leider op zijn schouders nemen. Alsof het weer de Eerste Wereldoorlog was waarin deze structuren amper bestonden en waarin de gouverneur-generaal zei: 'de admiraal gaat mee met de vloot' (3.8).

De nieuwe strategie kan de voornaamste redenen zijn geweest voor dit persoonlijk centralisme, maar niet de enige. Helfrich, zo meldde Van Waning halverwege 1941 in een persoonlijke brief aan Nuboer, had de onhebbelijkheid om zich, niet alleen intern, maar ook in gezelschap van burgers, herhaaldelijk te beklagen over de kwaliteit van vele leidinggevenden onder hem.[9] Dat deze uitvoerige brief zich in het archief van

Furstner bevindt, kan er op wijzen dat Nuboer hem uit oogpunt van personeelsbeleid te belangrijk achtte om voor zichzelf te houden. Van Waning, hoewel zeer subjectief, is weinig vlijend over de kwaliteiten van velen. Ook Ferwerda had zorgen getoond over de kwaliteiten van zijn officieren.[10]

Men moet Helfrich daarom enig voordeel van de twijfel gunnen, tenzij vergelijkend onderzoek met andere naties zou uitwijzen dat juist Nederlands-Indië met kop en schouders uitstak boven het gebruikelijke mengsel van meer en minder competente officieren. De opmerking van Ferwerda dat Nederlandse marineofficieren wel theoretische kennis bezaten, maar deze niet in de praktijk konden toepassen, wijst overigens niet in die richting. Een verdere reden kan zijn geweest dat Helfrich de nieuwe Haagse strategie weliswaar vaak half, maar niet geheel kon overbrengen op sommige van zijn ondergeschikten die meer hechtten aan operationele uitvoerbaarheid, zoals Karel Doorman. De relaties met zijn ondergeschikten kunnen Helfrichs karaktertrek hebben versterkt alle beslissingen te domineren.

Inzicht in Helfrichs centralisme geeft het oorlogsdagboek dat de chefstaf van eskadercommandant schout-bij-nacht Karel Doorman, kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge, bijhield aan boord van diens vlaggenschip *De Ruyter*. (Hetgeen door Helfrich verboden was, maar Doorman wist ervan en maakte zelf ook aantekeningen die verloren zijn gegaan.[11]) Dit dagboek geeft een beeld van wat men per dag aan berichten ontving, van de vele dagelijks gegeven orders, en ook de redenen achter deze orders.

Het interessante van dit dagboek is dat Willinge, ondanks zijn steun aan het slagkruiserplan, de op operationele haalbaarheid gerichte Indische strategie niet was vergeten en zo inzicht geeft in de tekortkomingen van de nieuwe strategie. Dit inzicht is veel minder aanwezig in een ander dagboek dat de strijd heeft overleefd, van niemand minder dan luitenant-ter-zee der 1e klasse C.J.W. van Waning, die zijn scherpe geest verdoofde door zich te laven aan het anarchistisch navalisme.[12]

Al op de eerste oorlogsdag schreef Willinge dat de luchtverkenning aan de eskadercommandant werd onttrokken (doordat Helfrich deze naar zichzelf toetrok). Dit betekende dat de tactische coördinatie met de verkenning werd verbroken, waardoor Doorman deze niet meer kon aansturen en hij minder en minder tijdig informatie kreeg. Anders gezegd, hij beschikte opeens niet meer over eigen tactische verkenning door vliegboten. Dit kon slechts gebrekkig worden gecompenseerd door pogingen om met zijn schepen zelf de vijand op te sporen. Daar bleef het niet bij. In zijn nawoord verklaarde Willinge:

> Ik moet er aanstonds bijvoegen dat, toen de oorlog uitbrak nog meer dan vroeger, voor commentaar en overweging van de Eskadercommandant (Doorman) niet veel ruimte meer was want alles werd door de Commandant Zeemacht (Helfrich) geregeld.[13]

Helfrich bevestigde in zijn memoires dat hij serieus overwoog om zich op Doormans vlaggenschip in te schepen, maar daar om praktische redenen van afzag. Vice-admiraal A.N. baron de Vos van Steenwijk stelde veel later:

> Hoe het ook zij, duidelijk is, dat het Helfrich was, die vanuit Bandoeng, de strijd op zee dirigeerde. Hij was het die de belangrijkste beslissingen nam. In feite leidde hij de Slag in de Javazee.[14]

Dit alles beperkte zich niet tot de van eskadercommandant, maar ook de lagere functies. Deze impliciete degradaties zullen het vertrouwen van de betrokken ondergeschikten in hem niet hebben vergroot. De commandant Onderzeeboten te Soerabaja, kapitein-ter-zee H. Pitlo, had 'sinds hem practisch alle booten zijn afgenomen geen baan meer waar je veel kwaad kunt doen.' Een constatering van Van Waning, waarin tevens gebrek aan waardering voor deze commandant doorklinkt. [15] Maar de functie van commandant Torpedobootjagers verdween eveneens. Het belangrijkst was het de facto opheffen van de functie van Bussemaker. 'Admiraal Helfrich beschouwde het eskader commando hoofdzakelijk als een vredescommando', zo vervolgde Willinge en:

> ook voor de commandant van het flottielje onderzeeboten en de commandant torpedobootjagers zag hij in oorlogstijd geen goede plaats. Inderdaad nam de Commandant Zeemacht bij het uitbreken van de Pacific oorlog, of eigenlijk al lang daarvoor, de strategische leiding geheel en de tactische leiding vrijwel geheel, in handen.

En nog krasser:

> Maar nòch bij het vermelden van het [zijn] sneuvelen, nòch bij [zijn] posthume decoratie, werd gepubliceerd dat Bussemaker flottielje commandant was, naast commandant van een onderzeeboot. Dit was een miskenning van zijn positie. Hij is als commandant flottielje onderzeeboten niet opgevolgd. De tactische leiding van de onderzeeboten echter was daarna niet meer in bevoegde handen.[16]

Een flottieljecommandant was gezien de Nederlandse doctrine van concentratie essentieel en zijn taken ontbraken dan ook niet in de Stafvoorschriften Onderzeeboten uit 1928 en 1938. Voor het laagste niveau van centrale leiding bleven natuurlijk de divisiecommandanten verantwoordelijk. Maar ook onderzeebootdivisies zag Helfrich, net als torpedobootjagerdivisies, meer als gelegenheidsstructuren dan als bouwstenen voor operaties.

14.3 Verzwakking van de onderzeedienst in Indië door inzet in Europa

Voordat de strijd in Azië te bekijken, zal eerst worden bekeken welke gevolgen het voorafgaande beleid van Furstner, die onderzeeboten als hulpwapen in Azië zag, had op het concentreren van de onderzeeboten.

Het niet meer bouwen van onderzeeboten voor Nederland zelf had grote gevolgen (8.10). Voorafgaand aan de Duitse aanval waren er slechts 7 beschikbaar voor Nederland en de Caraïben. Hiervan waren slechts 4 (de *O 12* t/m *O 15*) nog redelijk bruikbaar. Maar deze boten waren tevens reserve voor Indië. Begin 1938 werd ernstig overwogen het viertal aan het eind van dat jaar of begin 1939 daarheen te zenden. Hiervan werd helaas afgezien, toen de aanpassingen wat groter bleken dan verwacht, al waren die weinig spectaculair. Het betrof voornamelijk bescheiden aanpassingen aan het klimaat, zoals wat krachtiger koelwaterpompen voor de diesels en een beter ventilatiesysteem.[17] Geen een zou ooit in Nederlands-Indië arriveren.

Uiteindelijk werden de *O 14* en *O 15* met de kanonneerboot *Van Kinsbergen* toch naar de tropische hitte gestuurd, maar die van het slecht verdedigde Curaçao, dat inmiddels zeer belangrijk was vanwege de doorvoer en raffinage van Venezolaanse olie en als potentiële marinebasis.[18]

Beide werden zoals gebruikelijk van de Nederlandse defensie 'afgeplukt' en waren mei 1940 daarvoor niet beschikbaar. Ook de twee andere, de *O 12* en *O 13*, waren dat niet, wegens onderhoud. Hierdoor schitterde de kern van de mobiele defensie tegen een invasie door afwezigheid, toen de Duitsers die maand Nederland binnenvielen.

Of het wat had uitgemaakt wanneer de Duitsers ook vanuit zee waren geland? Conform de School van Furstner moesten de weinige boten dan Vlissingen, Hoek van Holland en IJmuiden bewaken.[19] Deze verdediging van havens sloot roedeltactieken uit.

De *O 13* wist, evenals de oude *O 9* en *O 10*, tijdens de Duitse inval naar Engeland te vluchten. De *O 8* en de *O 12* bleven achter en zij werden door de bezetter in dienst gesteld. Van de voor Indië in aanbouw zijnde *O 21* t/m *O 27* trof de 3 laatste boten hetzelfde lot, maar de 4 eerste waren zo ver gevorderd dat ze naar Engeland konden ontkomen.

Furstner zag zeer goed het belang in van geallieerde samenwerking en plaatste de verdreven Koninklijke Marine onverwijld onder Brits operationeel commando. Dit was betekende dat onvrede binnen de Koninklijke Marine over samenwerking binnenskamers bleef en niet boven het operationele niveau uitsteeg. Dit bevorderde de vertrouwensrelatie die Furstner wilde opbouwen met de Britse admiraliteit en politieke top.

Het in Engeland afbouwen van de *O 21* tot en met *O 24* kostte slechts één tot drie maanden. Hierna waren ze overgeleverd aan de aftandse Britse tactiek van een uitputtingsoorlog, waarin de boten in een zeer beperkt patrouillegebied rustig onder water wachtten tot een doel in zicht kwam. Al was dit voor hun bemanningen uitputtend genoeg. Die tactiek, die de Nederlanders vergeleken met 'bewoonde mijnen', moest betrekkelijk weinig eigen verliezen opleveren. Desondanks ging de *O 13* al op 20 juni 1940 verloren in de Noordzee, vermoedelijk door een Duitse mijn, en de *O 22* in Noorse wateren op 7, dan wel 19 november, dat staat zeventig jaar na dato nog steeds niet vast. Hoogstwaarschijnlijk heeft zij een drijvende mijn geraakt, hoewel Duitse escorteurs de boot claimden.[20]

De 3 andere nieuwe boten opereerden aanvankelijk eveneens in Noorse wateren. Dat gold niet voor de oude *O 9* en *O 10* die afwisselend kort patrouilleerden, of als oefenschip fungeerden. In 1944 werden beide uit dienst gesteld. De *O 14* was dat al een jaar eerder overkomen, maar haar zusterschip *O 15* wist het einde van de oorlog te halen.

De 3 overgebleven moderne boten werden begin 1941 ingedeeld bij Britse konvooien vanuit en naar Gibraltar als extra bescherming tegen zware Duitse schepen. Aangezien de Nederlandse roedeltactiek voor de Britten taboe was, liepen die zware schepen weinig risico.[21] Vanaf medio 1941 opereerden de boten in de Middellandse Zee. Hier legden de Britten ze soms in linies om oorlogsschepen onderscheppen, maar bij andere gelegenheden mochten ze zelfstandiger opereren (7.22). Op 11 juni bracht de *O 24* – als eerste Nederlandse onderzeeboot ooit – een schip tot zinken. Dit was het eerste van een lange rij successen met als hoogtepunt de 28e november toen de *O 21* de Duitse onderzeeboot *U-95* torpedeerde.

14.4 Resulterende materiële sterkte in Indië

'Onze slechte top-organisatie, welke leidde tot het buiten den oorlog houden van 80% van de marine (in Indië) voor de eerste circa 8 maanden', schreef Nuboer begin 1941 aan Furstner, 'dit alles heeft het vertrouwen schade gedaan.'[22] Vertrouwen opbouwen met de Britten was essentieel en Furstners beslissing om de 4 beste onderzeeboten voorlopig in Europa te houden, is niet onbegrijpelijk. Nederland was bezet en

Zuidoost-Azië nog niet in oorlog. Brak daar oorlog uit, dan konden de resterende 3 nieuwe boten met hun verzorgingsschip *Colombia* en de escorteur *Van Kinsbergen* wellicht naar Singapore worden gestuurd.[23]

Ongetwijfeld moet Furstner zijn verrast door de snelle Japanse opmars. Maar het bleef altijd mogelijk – iets wat hij zelf in 1921 had benadrukt – dat Japan kort na het uitbreken van de strijd direct een invasievloot naar Java zou sturen. Ook kon hij op zijn vingers aftellen dat het uitzenden van de onderzeeboten naar Azië problematisch en vooral tijdrovend was. Er was een kans op oorlogsverliezen (zoals de *O 22*) en er was de zekerheid dat de boten na hun oorlogspatrouilles reparaties behoefden en dat – wat niet genoeg kan worden benadrukt – de bemanningen pas in Indië konden oefenen met divisieverbanden, roedeltactieken en aanvallen 'met inzet van de boot'.

Het ware beter geweest om de Indische slagkracht niet verder uit te kleden en de boten al in 1940 te sturen. Desnoods met enkele zeer oude *K*-boten retour naar Europa of torpedobootjagers, al had Indië daar óók veel te weinig van. De nu niet gemoderniseerde *O 14* en *O 15* werden na de Duitse inval aan de Caraïben onttrokken. Maar zij werden niet alsnog verplaatst naar Indië, maar teruggeroepen naar Europa. Ook de *O 13* werd daar ingezet.

'Overweeg s.v.p. nog eens ernstig zenden O21 - O24 Indiëwaarts aangezien hier gebrek', had Helfrich al in juni dat jaar tevergeefs aan Furstner getelegrafeerd.[24] Een jaar later antwoordde Furstner op een nieuw verzoek om versterking dat de 3 overgebleven nieuwe boten zeer waarschijnlijk spoedig naar Indië zouden vertrekken.[25]. Dit herhaalde verzoek van Helfrich zal mede zijn ingegeven doordat met de Britten inmiddels was afgesproken dat Indië onderzeeboten zou afstaan aan Singapore. Maar ook het hoofd van de Nederlandse onderzeeboten te Dundee in Schotland, kapitein-luitenant-ter-zee C. Hellingman, had Furstner in deze zin geadviseerd:

> Mijn streven is geweest een Nederlands moederschip te krijgen en alles, wat Nederlandse onderzeedienst was, daarop te concentreren. Het tweede punt was, dat ik de admiraal had aanbevolen het Europese terrein te verlaten en tijdig in de Oost trachten te concentreren toen Japan dreigend werd. Ik heb toen de 'Colombia' beschikbaar gekregen.[26]

Uiteindelijk werden de boten alsnog uitgezonden, maar te laat voor hun oorspronkelijke taak. De *O 23* arriveerde op 23 mei 1942 te Colombo op Ceylon. Bepaald niet vlot want de *Colombia* was daar, ondanks negen maanden verbouwing tot moederschip voor onderzeeboten, al op 4 maart aangekomen. Pas begin oktober volgde de *O 24* en pas de 21e fe-

bruari 1943 arriveerde de *O 21*. Waarom Colombo? Indië was in Japanse handen!

De luchtverkenning was er beter aan toe, maar allesbehalve ideaal. Bij het begin van de Pacificoorlog bestond die uit 37 moderne vliegboten van het type *Dornier 24-K*, een speciaal voor verkenning in Indische wateren bedoeld Duits-Nederlands ontwerp met een royaal bereik van 2.450 km, plus 30 net geleverde vliegboten van Amerikaanse makelij, de beroemde *Consolidated Catalina's*, die vrijwel het dubbele haalden.[27] Later zouden nog enkele volgen. Deze aantallen vallen hooguit voldoende te noemen om de toegangen tot de Javazee te controleren, maar niet als men bedenkt dat de uitgestrektheid van Nederlands-Indië gelijk was van Nederland tot diep in Afghanistan.

Tabel 14.1 Onderzeebootdivisies in Indië op 8 december 1941[28]

Flottielje onderzeeboten
(commandant A.J. Bussemaker)

Divisie onderzeeboten 1		**Divisie onderzeeboten 2**	
O 16	(A.J. Bussemaker*)	*K XIII*	(M.A.J. Derksema*)
K XVII	(H.C. Besançon)	*K XI*	(A.H. Deketh)
In reparatie:		*K XII*	(H.C.J. Coumou)
K XVIII	(C.A.J. van Well Groeneveld)	Met machineschade:	
		K IX	(P.G. de Back)
Divisie onderzeeboten 3			
K XIV	(P.A. Mulock van der Vlies Bik*)	**Divisie onderzeeboten 4**	
K XV	(C.W.Th. van Boetzelaer)	*O 19*	(F.A.J. Knoops*)
K XVI	(J. Jarman)	*O 20*	(P.G.J. Snippe)
* *Divisiecommandant* (centrale leiding)		Alle commandanten luitenant-ter-zee der 1e klasse	

Buiten flottieljeverband: *K X* (in dienst op 8 december met bemanning *K IX*)
Uit dienst te Soerabaja: *K VII* en *K VIII* (beide in conservatie)

En hoewel de in het, inmiddels tien jaar oude, plan-Deckers beoogde Indische sterkte van 18 boten in mei 1940 nabij was, moest Indië het daarna doen met de sterkte die het die maand bezat: 3 *O*-boten en 11 *K*-boten. Bovendien waren 6 van de *K*-boten niet bepaald modern meer.

De nauwelijks geschikte *K VII* en *K VIII* niet meegerekend waren er 13 boten beschikbaar, waarvan maar 8 werkelijk gevaarlijke.

Er hadden – de *K VII* en *K VIII* nog steeds niet meegerekend – liefst 21 boten kunnen zijn, als men de oude strategie om Java te verdedigen niet had verlaten. De *O 12* t/m *O 15* zouden dan zijn uitgezonden, evenals de *O 21* t/m *O 24*. Extra personeel had kunnen gevonden door op de oppervlaktevloot te besparen. Als men eind jaren 1930 niet overgegaan was overgegaan op een kruiserstrategie, zou de situatie nog beter zijn geweest. Als men in plaats van beide flottieljeleiders *Tromp* en *Jacob van*

Heemskerck bijvoorbeeld 5 moderne onderzeeboten extra had gebouwd, had men er 26 gehad, en zelfs dan nog kon de vervanging van de oude Hr. Ms. *Java* en Hr. Ms. *Sumatra* door nieuwe kruisers probleemloos doorgaan.

Uiteindelijk waren er maar 13 bruikbare boten in Indië, terwijl dat er dus even goed 21, ja 26, hadden kunnen zijn. Op zichzelf beschikte de Koninklijke Marine over voldoende geld en zelfs materieel – zij het niet altijd modern – om de oude strategie uit te voeren.

14.5 De Nederlandse onderzeedienst onder Brits operationeel commando

Niet alleen onwil van Sir Brooke Popham om de invasievloot voor de landing aan te vallen was funest voor de Nederlandse doctrines. Flottieljecommandant der Onderzeeboten Bussemaker, die direct na zijn laatste oefening in de roedeltactiek (7.8) naar Singapore was vertrokken, waar nieuwe onderhandelingen met de Britten (de *Plenaps*) aan de gang waren, begreep dat Helfrich bij eerder gesprekken twee dingen had laten vallen: het divisieverband en de roedeltactiek.

Bussemaker kan te Singapore hebben geprobeerd dit ongedaan te maken, wat zonder rugdekking van Helfrich of Van Staveren onbegonnen werk was. De confrontatie met de consequenties van de strategie, waaraan hij van harte had meegewerkt, waarin de onderzeeboten geen hoofdwapen meer was, viel hem rauw op de maag. De tactische terugval werd de grootste teleurstelling uit zijn loopbaan, wat hem na zijn terugkeer uit Singapore woedend deed uitroepen: 'Wij zijn verkocht en verraden'.[29]

Al een week voor de aanval op Pearl Harbor viel zijn divisie onder de Britse *Commander-in-Chief China*, Sir Geoffry Layton. Zoals afgesproken volgden ook de kruiser *Java* en 2 torpedobootjagers. Beter dan wie ook besefte Bussemaker dat de wimpel van flottieljecomandant op zijn boot nu zinloos wapperde. Layton, die in de vorige wereldoorlog vermaardheid verwierf als onderzeebootcommandant vanwege zijn vermetele poging ver de Oostzee binnen te dringen waarbij zijn *E 13* verloren ging, was verheugd met deze Nederlandse divisie, al ontbrak de derde boot nog steeds. De 2 Britse onderzeeboten die hem waren toegezegd bevonden zich in de Middellandse Zee.

Bussemaker moest de Japanse invasievloot naar Singapore aanvallen. Dat dit met te weinig onderzeeboten en te laat gebeurde, lag behalve aan Brooke-Popham aan een statische onderzeeboottactiek, die werd 'gecombineerd' met gebrekkige verkenning. De Britten begrepen niets van de divisietactiek en bezaten niet het prachtige Nederlandse, met de onderzeedienst geïntegreerde, verkenningssysteem door vliegboten. De

Britse orders weerspiegelden eerder de situatie van het moment dan dat ze anticipeerden op realistische plaatsen van onderschepping.

Figuur 14.1 *Luitenant-ter-zee der eerste klasse Antonie Jacobus Bussemaker (1900-1941), flottieljecommandant van de Indische onderzeeboten sinds 9 september 1941. Zijn commando werd uitgehold door de versnippering die het 'anarchistisch navalisme' met zich meebracht: uiteindelijk commandeerde hij maar twee onderzeeboten en in feite slechts één, de O 16, toen hij op 8 december 1941 Japanse transportschepen in de grond boorde. Hierom werd hij benoemd tot Ridder in de Militaire Willems-Orde. Postuum, want twee dagen na de aanval ging hij op de O 16 ten onder tegen een van de elementen van de Japanse harmonische vloot die de transportschepen beschermde, een pas gelegd mijnenveld. (collectie H.O. Bussemaker)*

Al op 1 december 1941 had Helfrich Bussemakers boten, de *O 16* en *K XVII*, noordwaarts gedirigeerd, naar een punt ten oosten van Singapore. Hij vermoedde dat de Japanners ten noorden van Singapore zouden kunnen landen. Maar hierna stonden de boten onder Brits commando en leken welhaast vergeten. De 2e december verkenden Amerikaanse

vliegtuigen voor de kust van Indochina 12 Japanse onderzeeboten, die waarschijnlijk onderweg waren naar Singapore. Uit andere berichten bleken ten noorden van Saigon 21 grote Japanse transportschepen voor anker te liggen. Er was geen Japans handelsschip meer op zee. In de regio werden zo'n 180 vliegtuigen geteld.

Toch stationeerden de Britten Bussemaker alvast niet wat noordelijker. Ze wachtten daarmee tot 6 december, toen de Japanse transportvloot ontdekt was, waardoor de boten in de loop van 8 december in de buurt kwamen van het punt waar ze de transportvloot één dag eerder nog hadden kunnen onderscheppen.[30] Ten westen van ze waren de landingen toen al begonnen

Met die landingen begon laatstgenoemde dag de strijd en conform instructies uit Londen nam admiraal Phillips, *Commander-in-Chief Eastern Fleet,* direct de leiding van Layton over.[31] Diezelfde dag stelde Helfrich evenwel ook de Divisies Onderzeebooten 2 en 4 onder Brits bevel. Dit was vermijdbaar zolang Java kon worden bedreigd (13.29), maar consequent gegeven zijn doctrine van het voorwaarts offensief, hoewel hij de oppervlakteschepen wèl achterhield. De dag daarna gaf Phillips de 2e divisie (*K XI, K XII* en *K XIII*) opdracht om – ver ten oosten van de transportvloot en de in volle gang zijnde landingen – een linie van noord naar zuid te formeren.[32] Er waren elders grote aantallen transportschepen waargenomen. Bussemakers boten moesten die linie in noordelijke richting verlengen. Hij moest hiervoor zelfs oostwaarts varen, dus van de landingen af.

De dag daarop bereikte zijn *O 16* de linie in opbouw, één tot twee dagen voor de andere boten. Volgens de order van Phillips mochten de onderzeeboten (omgerekend naar Midden-Java tijd) niet eerder dan op 11 december om 6 uur 's ochtends vertrekken op een naderingskoers van 260 graden. Veel helderder dan 'westwaarts' was dit laatste niet. Nauwkeurige verkenningsberichten bleven uit.

Waarom mochten de boten niet zo snel mogelijk westwaarts? Ze moesten wachten 'to avoid other forces', anders gezegd op de *Prince of Wales* en *Repulse* hoewel die al lang en breed gepasseerd waren. Klaarblijkelijk was Phillips bang voor een Nederlandse aanval op zijn schepen![33] En klaarblijkelijk woog dié aanval voor hem zwaarder dan die op de vijandelijke invasiemacht. Wegvaren, wachten en elkaar mijden, Britse disharmonie ten voeten uit. Die stagnatie was een extra reden dat de *K XI, K XII* en *K XIII* twee dagen achterop raakten bij Bussemaker om de linie te formeren.

Al deze Britse orders en tegenorders leidden er toe dat alleen de *O 16* in positie was voor een mogelijke aanval op de invasievloot. Bussemaker verplaatste zich volgens de roedeltactiek: 's nachts boven water over een

relatief grote afstand. Nadat hij onderweg vanaf middelbare afstand een transportschip had getroffen en beschadigd, torpedeerde hij de 11e december 'met inzet van de boot' boven water, want het was zeer ondiep, op korte afstand 4 transportschepen, waarvan er 3 zonken.[34] Deze waren al gelost, al beweerde de geallieerde propagandamachinerie uiteraard wat anders. Desondanks behaalde hij het eerste duidelijke geallieerde succes tegen Japan. Er is weinig fantasie voor nodig om voor te stellen wat twee of drie divisies met systematische verkenning hadden kunnen aanrichten.

De *O 16*, die nu nog maar één torpedo over had, ontving de 13e van Layton opdracht om terug te keren naar Singapore. Layton had direct het commando van Phillips over de *Eastern Fleet* op zich genomen, toen die met zijn schepen ten onder was gegaan. De 4 andere onderzeeboten, onmachtig om op verkenning te reageren, geraakten in een marionettentheater. Eveneens de 13e ontvingen zij van hem een nieuwe opdracht en wel om zich in een andere linie te fixeren, zo'n 300 kilometer bezuiden de eerdere. Twee dagen later werd ook deze order herroepen en wel om koers te zetten naar mogelijke landingsplaatsen bij de kust. Tevergeefs.

De voorafgaande nacht was de zuidwaarts varende *O 16* verloren gegaan in een segment van de 'harmonische bescherming' van de invasiemacht, een pas gelegd Japans mijnenveld. Er was slechts één overlevende. Hier bleef het niet bij. Rond de 21e eiste dit veld, met de gehele bemanning, ook de *K XVII* op.[35] De dag daarvoor was de *O 20* door haar eigen bemanningsleden tot zinken gebracht. Tijdens aanvallen door Japanse torpedobootjagers vreesden zij namelijk door schade niet meer te kunnen duiken. De boot vormde met de *O 19* de Divisie Onderzeeboten 4, de modernste van het drietal Nederlandse divisies dat onder Brits bevel tussen Singapore en Borneo opereerde. De *O 19* bleef dit tot medio januari 1942 doen.

14.6 De onderzeeboten onder bevelvoering van Helfrich

Het behoeft geen nader betoog dat Nederlandse onderzeeboten onder Brits commando niet aan groepsaanvallen toekwamen. Van de roedeldivisietactiek bleven slechts voor individuele boten de zeer agressieve aanvallen over, zo nu en dan voorafgegaan door snel verplaatsen. Maar hoe stond het met de boten onder Nederlands operationeel commando?

Ook hier domineerden nu de nieuwe opvattingen van de School van Furstner. Ondanks de geringe aantallen werden de Nederlandse onderzeeboten over een groot gebied verspreid als verkenners en schilwachten bij mogelijke landingsplaatsen. Helfrich behandelde ze nauwelijks

anders dan Layton. Het is niet de bedoeling alle Nederlandse onderzeebootoperaties te beschrijven, maar de Divisie Onderzeeboten 3 mag niet onvermeld blijven. Toen de oorlog uitbrak, lag deze divisie, bestaande uit de *K XIV, K XV* en *K XVI* ten oosten van Borneo. Helfrich zond de *K XIV* tijdelijk oostwaarts in de richting Molukkken: de boten dienden nu in plaats van slagkracht als verkenners, een taak die eigenlijk vliegtuigen toekwam.

Op 11 december gaf Helfrich de 3e divisie evenwel opdracht om via Soerabaja westwaarts te varen.[36] Maar zijn hoop op een onderzeebootconcentratie in het westen zou illusoir blijken. De divisie was inmiddels ten westen van Borneo gearriveerd en werd vervolgens opgedragen aldaar het gebied ten noorden van Straat Karamita bewaken, mede met het oog op konvooien tegen Sumatra en Borneo. In de nacht van de nacht van 22 op 23 december kreeg de divisie van Helfrich vervolgens opdracht om Japanse oorlogs- en andere vaartuigen aan te vallen, die waren waargenomen.[37] Geheel conform de School van Furstner die een hoge prioriteit toekende aan de strijd tegen oorlogsschepen. Vanwege de slechte luchtverkenning dienden de onderzeeboten ver uit elkaar te verkennen, waardoor de divisietactiek verloren ging.

Toen een *Dornier* de dag daarop eindelijk nauwkeuriger verkende, was alleen de *K XIV* dicht genoeg bij om aan te vallen. Vervolgens dirigeerde deze *Dornier* onder luchtaanvallen 'met inzet van de vliegboot' de *K XIV* meesterlijk naar het doel. Die slaagde erin 'met inzet van de boot' als een torpedoboot boven water 4 van de 5 schepen van het konvooi te torpederen en, belaagd door het escorte, ook te ontkomen. De systematische investeringen in communicatie tussen onderzeeboten en vliegtuigen waren niet geheel tevergeefs.

Dit succes was een voorbeeld van de roedeltactiek, het *verspreid ageren met centrale leiding en met berichtgeving* uit de Stafvoorschriften Onderzeeboten van 1938 (zie 7.6), waarbij de *berichtgeving* (verkenning) goed werkte. Helaas bleven het *ageren* en de *centrale leiding* beperkt tot de boot van de divisiecommandant zelf. Een roedelaanval door één boot en dus geen. Vanzelfsprekend had de *K XIV* geen tactische controle meer over beide andere boten, aangezien die ruim een dag varen verwijderd waren.

Tijdens het inlopen van deze achterstand wist een van deze, de *K XVI*, met een eveneens riskante aanval de torpedobootjager *Sagiri* tot zinken te brengen. Maar vanwege toenemende Japanse afweer wenste Willinge de opmars af te laten breken. Hij verzocht Helfrich om beide boten te laten terugkeren, maar helaas via het departement van Marine, vanwaar het bevel, na ruim 9 uur vertraging, pas de 25e rond het middaguur werd verzonden.[38] Deze departementale berichtgeving werd de *K XVI* fataal. Iets eerder, om kwart over tien precies, nam de Japanse onderzeeboot *I 66*

door haar periscoop een opgedoken onderzeeboot waar, kwam naderbij en lanceerde 13 minuten later één dodelijke torpedo.[39]

De Nederlandse onderzeeboten stelden in die decembermaand van 1941 het grotere aantal Amerikaanse volledig in de schaduw. Amerikaanse krantenkoppen eerden de commandant Zeemacht als '*one-ship-a-day-Helfrich*'. Maar de verliezen waren er ook naar. Op 28 december waren reeds de *O 16, O 20, K XVI* en *K XVII* verloren gegaan, terwijl de oude *K VII* diezelfde dag te Soerabaja werd gebombardeerd.

Van Waning schreef dan ook op 2 januari 1942 in zijn oorlogsdagboek dat Helfrich vanwege deze verliezen besloot het offensief rondom Singapore niet meer voort te zetten.[40] Reorganisatie was na de verliezen geboden en diezelfde dag werd besloten om de *K XIV, K XV* en *K XVIII* samen te voegen tot de nieuwe Divisie 5. Dat neemt niet weg dat deze gelegenheidsdivisie op 14 januari werd gedeconcentreerd door de *K XIV* en *K XVIII* ten oosten van Borneo nabij Balikpapan te stationeren![41]

14.7 Het ABDA-commando: vrijwel zonder gevolgen voor de Nederlandse onderzeedienst

Churchill reageerde snel op het uitbreken van de Pacificoorlog op 8 december 1941 (Europese en Javatijd) en op de Duitse oorlogsverklaring aan Amerika drie dagen later. Al op 12 december scheepte hij zich, zoals gezegd in, op de *Duke of York* voor een reis naar de Verenigde Staten.

Het overleg te Washington duurde van de 23e die maand tot 14 januari en droeg de naam ARCADIA, die destijds velen bekend voorkwam als de zo idyllische landstreek uit de klassieke oudheid. De naam was de enige gelijkenis daarmee: dit overleg, in feite het vervolg op *ABC-1*, ging over de nieuwe situatie die was ontstaan door de Japanse aanval. De *Germany-first-strategie* werd voor de zoveelste keer bevestigd, maar dit maal zeer dominant, want beide bondgenoten verklaarden dat: 'alleen de minimum strijdkrachten die noodzakelijk zijn om vitale belangen in andere krijgstheaters te beveiligen, zouden moeten worden onttrokken aan operaties tegen Duitsland.'[42]

Samenwerking stond voorop. In de zeer donkere dagen direct na Kerstmis besloten Churchill en Roosevelt één geallieerd commando op te richten voor Zuidoost-Azië en het meest westelijke deel van de Pacific, *ABDA-com*. Zoals gewoonlijk had men een acroniem gesmeed uit de beginletters van de betrokken landen. De twee laatste stonden voor *Dutch* en *Australian*.

Op 3 januari 1942 maakten de Britten en Amerikanen te Washington de oprichting van *ABDA* bekend. Prompt volgde een protest van de Nederlandse regering te Londen, aangezien haar instemming de bondgenoten nog niet had bereikt: haast was blijkbaar niet geboden. Vervolgens poogde de regering, wat Furstners positie nog verder kon versterken, tevergeefs formele gelijkstelling te bereiken binnen het door Churchill geleide *Pacific War Council*.

Precies een week na de oprichting arriveerde opperbevelhebber van *ABDA*, generaal Archibald Wavell, op Java. Deze keuze – dus niet Singapore – weerspiegelde waar, zeker volgens de Amerikanen, het zwaartepunt van de Maleise Barrière lag. Het duurde nog vijf dagen voor het *ABDA*-commando daadwerkelijk kon worden ingesteld. Pas op 18 januari kon het hoofdkwartier ten zuiden van Bandoeng wordt betrokken. *ABDA-com* was nu min of meer operationeel. Voor gouverneur-generaal Tjarda Van Starkborgh Stachouwer betekende dit dat hij geen actief opperbevelhebber meer was.[43]

Hier stond veel tegenover. Het ging niet alleen om een gemeenschappelijk commando van de deelnemende landen, maar ook een geïntegreerd van de verschillende krijgsmachtdelen. Natuurlijk kreeg elk van die laatste een eigen commandant. Voor de legers werd dat de commandant van het KNIL, generaal Hein Ter Poorten, al was het niet de bedoeling dat hij de landstrijd om Singapore leidde. Voor de zeestrijdkrachten werd dat de commandant van de *Asiatic Fleet*, admiraal Hart.

14.8 De strategie van Stark en Hart voor de Filippijnen: onderzeeboten als ruggengraat

De strategie van Hart als bevelhebber van de *ABDA-fleet* was een voortzetting van de Amerikaanse marinestrategie ter verdediging van de Maleise barrière.

In essentie was het een onderzeebootstrategie, aangevuld met hit-and-runacties door oppervlakteschepen. Deze bovenwatervloot werd na een waarschuwing van Stark anderhalve week voor de oorlog wat zuidelijker gestationeerd, waar hij veiliger was voor Japanse luchtaanvallen. Ook de bommenwerpers van de legerluchtmacht moesten dat doen. Dit gebeurde onvoldoende, wat deels viel te wijten aan generaal Brereton, die het later tot commandant van *ABDA-air* bracht. Toen bekend werd dat Pearl Harbor was aangevallen was Brereton echter wel zo verstandig om voor te stellen zijn bommenwerpers op te laten stijgen, wat op bezwaar stuitte van opperbevelhebber MacArthur, die geheel van de kaart was, mede waardoor diezelfde dag de helft van de bommenwerpervloot op de grond werd vernietigd.

Deze catastrofe maakte de onderzeeboten van de *Asiatic Fleet* des te belangrijker, die door *captain* John Wilkes werden gecommandeerd. Wilkes deed dat allesbehalve alleen. Hart had in de vorige wereldoorlog ruime ervaring met onderzeeboten opgedaan en leidde aan het eind daarvan de operaties van de Amerikaanse onderzeedienst. Dankzij de grote door Stark gezonden versterking telde Harts *Asiatic Fleet* liefst 29 boten, die hij in 3 ongeveer gelijke delen splitste. Een derde van de onderzeeboten wilde hij tegen de Japanse verbindingen inzetten.[44] Een derde moest verkennen tegen invasievloten en ze proberen aan te vallen. En een derde deel werd door hem in 'strategische reserve' achter de hand gehouden om de hoofdmacht van de invasie aan te pakken. Hart hoopte maar dat de gehavende Legerluchtmacht hem voldoende informatie kon geven over scheepsbewegingen: een gelegenheidsaanpak, die te veel weg had van een improvisatie. Zijn hoop bleek ijdel.

Zijn indrukwekkende onderzeebootvloot presteerde weinig tegen de kleinere landingen, waarvan de eerste al op 10 december plaats vond. De onderzeeboten waren verspreid over een te groot gebied, zowel om te observeren als om aan te vallen op mogelijke punten waar Japan transportschepen kon concentreren.[45] Hart had niet voldoende vastgehouden aan zijn idee om invasievloten geconcentreerd tegemoet te treden. Daarvoor waren nu weinig boten beschikbaar.

Het was de 21e december. De Amerikaanse onderzeeboot *Stingray* nam veraf rook waar, wat dichterbij rookkolommen bleken te zijn. De jackpot, de belangrijkste Japanse invasievloot, was getrokken. De *Stingray* begon te schaduwen, zoals een Duitse onderzeeboot van een roedel in zo'n geval deed. Wilkes probeerde zijn onderzeeboten zo snel mogelijk te concentreren. Dit lukte maar gedeeltelijk. Vervolgens veranderde de concentratie in een zeer primitieve groepsaanval. Hierbij probeerden 5 onderzeeboten de volgende dag – toen de landing begon – en de daaropvolgende om de bescherming door torpedobootjagers te doorbreken. Hierin slaagden ze beperkt: hun tactiek was lang niet zo doeltreffend als die van de Nederlandse divisies of van hun eigen *wolfpacks* van drie jaar daarna (7.20). Maar de onderzeeboten van de *U.S. Navy* bewezen dat een Japanse invasievloot kon worden gevonden, geschaduwd en binnengedrongen. De ene torpedo na de andere miste vervolgens op onverklaarbare wijze...

Doelen waren er genoeg, want eigenlijk ging het om drie vloten dicht bij elkaar, waarvan de *Stingray* de grootste had ontdekt van 21 transportschepen. Dat deze invasie twee weken na die in Malakka plaats vond, was geen toeval. Een groot deel van de zeemacht die de transportvloot naar Malakka had beschermd, werd hergebruikt om de invasie naar de Filippijnen te beschermen. Een bewijs te meer, uit de Japanse oorlogspraktijk, hoe onjuist de hoofdaanname van het slagkruiserplan was dat Japan vele grote invasiemachten tegen Zuidoost-Azië gelijktijdig zou

uitzenden, wat hun bescherming hopeloos zou verdunnen. Het Japanse leger landde veilig op vijf plaatsen ten noorden van Manilla, concentreerde zich en liep vervolgens de Filippijnen onder de voet. Toen Hart medio januari aantrad als geallieerde bevelhebber, was Nederlands-Indië aan de beurt.

14.9 De strategie van Stark en Hart voor Indië: onderzeeboten als ruggengraat

Hart moest kiezen tussen vier geallieerde strategische voorkeuren. De Britten waren geobsedeerd door Singapore. De Australiërs wilden daarentegen schepen dicht bij hun eigen land. De Amerikanen wilden de Barrière als geheel verdedigen. De Nederlanders leunden, eindelijk, wat minder op de Britten en wilden vooral de opmars rondom Borneo in de richting van Sumatra en Java vroegtijdig belemmeren. Zij wilden de invasievloten het liefst bij hun vertrekpunten vernietigen. Hart neigde, nu de Filippijnen uit het zicht verdwenen, naar het Nederlandse standpunt. Hij besloot Japanse invasievloten naar Indië zo veel mogelijk ten noorden ervan aan te vallen op plaatsen waar ze zich voor hun vertrek concentreerden. Een zeer voor de hand liggend concentratiepunt was de in de zuidelijke Filippijnen gelegen haven Davao, die zich even ten noorden van Celebes bevond.

Helfrich stuurde alleen de verouderde *K X* daarheen. Hart en John Wilkes pakten het veel grootser aan. Vlak ten oosten van Davao legden zij 5 onderzeeboten in linie van noord naar zuid en daarachter nog eens 4 boten in linie. Die achterste, meer oostelijke linie kon dan op grond van informatie uit de eerste linie extra concentreren. Als de vijand verkoos op de linies af te varen, tenminste.

Beide Amerikaanse linies bewaakten in wezen de twee toegangen ten oosten van Celebes tot de oostelijke archipel, maar wat te noordelijk. Het kon kansrijker zijn geweest elke linie een kwartslag te draaien en ietsje zuidoostelijker te plaatsen, want dan lagen ze dwars voor elke toegang. Gegeven hun statisch karakter en de ondoelmatige luchtverkenning verkleinde de door Hart gekozen opstelling wellicht de succeskansen: de Amerikanen bezaten nu eenmaal geen roedeltactiek.

Dit laatste maakte het pluspunt van zijn opstelling, ook kunnen optreden tegen een invasievloot ten westen van Celebes, wel heel theoretisch. Bovendien had Hart tegen zo'n vloot al 11 andere onderzeeboten geplaatst bij de oostkust van Borneo, waarvan de meeste in linies. Het ging hier om 4 boten nabij de zeer noordelijke oliehaven Tarakan, 2 boten bij de noordelijke ingang van Straat Makasssar, 4 nabij de oliehaven Balikpapan – waar Helfrich bovendien de *K XIV* en *K XVIII* zonder divisieverband inzette – en een eenzame linieloze Amerikaanse boot nog

zuidelijker.[46] Deze statische en vaak uitgerekte Amerikaanse linies lagen meer in de lengte van deze zeestraat dan dwars ervoor. Liefst 20 Amerikaanse onderzeeboten in totaal, plus 3 Nederlandse, maar ze bereikten weinig.

Dit contrasteert met de verbijsterende successen bij de Filippijnen tijdens de Slag bij Leyte in oktober 1944 van de Amerikaanse *wolfpacks* die onder tactische controle stonden en ageerden op goede berichtgeving.

Het Japanse offensief van Zuidoost-Azië werd door de Amerikanen nauwelijks vertraagd. Zelfs niet door de zo machtige fortificaties in de Filippijnen, waar het langs stroomde als een kolkende rivier. Ook Singapore vermocht het offensief tegen West-Borneo niet te weerhouden. Het olierijke Britse deel hiervan werd al op 17 december binnengevallen. Natuurlijk bonden de forten veel Japanse troepen, die niet elders konden worden ingezet, maar zo mogelijk nog meer geallieerde.

Wat betreft de oliehavens, Tarakan viel op 11 januari 1942 en Balikpapan de 24ste. Diezelfde dag werd ook het vliegveld Kendari aan de Zuidoostpunt van Celebes bezet. In de weken daarna zouden Japanse bommenwerpers van hieruit de archipel teisteren. Belangrijker nog was dat hier in februari in de aangrenzende Staringbaai de kern van de Japanse heerschappij ter zee – 4 vlootvliegkampschepen, gesteund door 4 slagkruisers – werd geposteerd.

Tabel 14.2 Onderzeeboten van de Asiatic Fleet begin december 1941.[47]

Division 21	Division 22	Division 201	Division 202	Division 203
* Salmon	Snapper	S-36	Seadragon	* Permit
* Seal	Stingray	* S-37	Sealion	* Perch
* Skipjack	Sturgeon	* S-38	* Searaven	* Pickerel
Sargo	* Sculpin	* S-39	* Seawolf	* Porpoise
* Saury	* Sailfish	* S-40		* Pike
* Spearfish	Swordfish	S-41		Shark
				* Tarpon

* Ten tijde van de aanval op Java eind februari 1942 nog aanwezig in Nederlands-Indië

14.10 Hart kiest: hij de Amerikaanse onderzeeboten, Helfrich de Nederlandse

Het is beslist niet zo dat de tactiek van de Nederlandse onderzeeboten door Hart en dus door *ABDA* werd bepaald. Zij bleven in wezen onder Nederlands commando! Eind januari 1942 had Helfrich, met toestemming van Hart, naast de *K XIV, K XVIII*, ook de *K XI, K XII* en *O 19* weer voor 'eigen gebruik' onder zich.[48]

Dit gold ook voor de oppervlakteschepen. Hart had tegelijkertijd ook de Nederlandse torpedobootjagers en kruisers, 'teruggegeven' voor eigen gebruik – op Hr.Ms. *Java* na die conform Helfrichs eerdere afspraken met de Britten konvooien begeleidde naar Singapore. Dit was amper twee weken nadat Hart was aangetreden en het is de vraag in hoeverre Helfrich zijn schepen gedurende dit korte intermezzo werkelijk kwijt was geweest.

De gevolgen *ABDA-com* waren eerder positief voor Helfrich, die weer twee weken later Harts functie zou overnemen, want hij kreeg daardoor zeggenschap over de Amerikaanse oppervlaktevloot en onderzeedienst bij de verdediging van Indië.

14.11 Climax na 30 jaar (1): verdediging tegen de invasie van Java met onderzeeboten

Hoe stond het met het sterkste wapen tegen een invasie van Java? De Nederlandse onderzeeboten verdeelde Helfrich vlak voor de Slag in de Javazee over beide invasievloten, de *K XIV* en *K XV* tegen de westelijke vloot, de *O 19* en de oude *K VIII*, gevolgd door de *K X*, tegen de oostelijke. Gegeven de gebrekkige luchtverkenning en dat hij niet aan divisieverbanden hechtte (dat van beide eerstgenoemde boten was op 3 februari opgeheven), sloot deze splitsing een serieuze roedelaanval volkomen uit.

Verder had Helfrich de Amerikaanse *S 39* opdracht gegeven om beide eerstgenoemde boten te versterken, de *S 38* nabij Soerabaja geposteerd en de andere Amerikaanse onderzeeboten opgedragen om twee linies formeren. De eerste linie lag ten noordoosten van Madoera en de tweede linie strekte zich vanaf het noordoostpuntje van Java uit tot zelfs voorbij de noordoosten ervan gelegen Kangeaneilanden.[49] Door deze oostelijke plaatsing waren beide 'bewoonde mijnenvelden' nutteloos tegen een vijand die op de noordkust van Java of zelf van Madoera wilde landen. Dat maakt de vraag of ze tijdig in deze posities lagen weliswaar welhaast academisch, maar niet overbodig.

De meeste onderzeeboten van de Amerikanen bevonden zich namelijk veel oostelijker in linies ter dekking van Timor, een eiland waarin zij een belangrijke schakel met Australië zagen, evenals Helfrich. Die bevond zich, toen hij het commando van Hart overnam, in een lastig parket. De Nederlanders, Britten en Amerikanen kraakten vele Japanse gecodeerde berichten en wisten dat er liefst 4 Japanse vlootvliegkampschepen en tenminste 2 slagkruisers actief waren in de oostelijke archipel. Wat betekende deze reusachtige slagkracht? Stond een invasie in Australië voor de deur? Uiteindelijk kwamen de Amerikanen tot de conclu-

sie dat deze vloot was geposteerd in de Staringbaai nabij Kendari op Zuidoost-Celebes. Dit wees op iets heel anders. Admiraal Ernest J. King, de opvolger van Stark die in de nasleep van Pearl Harbor zijn functie had moeten neerleggen, verwachtte een landing op Timor.

Helfrich kon een King moeilijk negeren en gaf aan Wilkes opdracht om Amerikaanse onderzeeboten in de omgeving van Timor te stationeren. Maar voor het grootste deel van Wilkes' boten had Helfrich een dubbele taak in gedachten. Zij moesten vooral het nabijgelegen zeegebied bewaken ten zuiden van Celebes.[50] Wilkes versperde het gebied met twee linies achter elkaar, één onder zuidoostelijke poot van dit eiland en één onder de zuidwestelijke poot. Dat maakte het mogelijk om zowel iets te proberen tegen een invasievloot die in de richting Timor voer, als iets tegen eentje die meer westelijk wilde aanvallen. Geen gek compromis tussen dit laatste en de Amerikaanse wens. Maar deze dubbeltaak bleef ook nog uitvoerbaar wanneer Helfrich had bevolen de beide linies een beetje meer naar het westen te leggen. Ze konden dan sneller worden verplaatst voor een derde taak, de taak die hij ze uiteindelijk daadwerkelijk opdroeg, een invasie van Java.

Vanwege deze opdracht tot oostwaartse inzet, waaraan zijn verlangen van voorwaarts te strijden niet vreemd zal zijn geweest, is de verklaring van Helfrich waarom deze linies niet deelnamen aan de Slag in de Javazee ietwat onvolledig:

> Ik ben in de opgave van de dislocatie der Amerikaanse boten met opzet zo volledig, omdat hieruit wel blijkt: in de eerste plaats de fout, deze zo verspreid op te stellen op plaatsen welke geen maximum-succes konden garanderen; en in de tweede plaats om te laten zien, hoe moeilijk het na de overname van het bevel was daarin verandering te brengen. Er was geen tijd genoeg.[51]

Was het alleen een kwestie van tijd? Ook als hoofd van de geallieerde vloot besloot Helfrich aanvankelijk wederom vrijwel zonder behoorlijke staf leiding te geven, waardoor hij zichzelf isoleerde en veel coördinatie buiten hem om plaatsvond. Hij opereerde vanuit het hoofdkwartier van *ABDA* te Lembang in de bergen ten noorden van Bandoeng. De Nederlandse marinestaf had hij onder bevel van de chef-staf grotendeels achtergelaten.[52] Op het allerlaatst, toen genoemd hoofdkwartier was opgeheven, probeerde hij dit te herstellen:

> Wel sloot de admiraal zich nog (samen met de Britse schout-bijnacht die hem als chef-staf terzijde had gestaan) bij het algemeen hoofdkwartier in Bandoeng aan. Het was echter te laat voor een re-integratie met de eigen staf. De verbrokkeling hield aan en de

marinestaf slaagde er niet meer in greep te krijgen op de organisatie van de zeemacht.[53]

En toch... als hij in deze periode Wilkes ook maar half zo *begeisterd* had gevolgd en had opgejaagd als Doorman, hadden de onderzeeboten ongetwijfeld tijdig in de Javazee kunnen zijn. Hij had ze bijvoorbeeld ietsje eerder kunnen weghalen met het argument dat de Japanse aanval op Timor ondergeschikt was aan de invasie van Java, aangezien de aanval was bedoeld om Java te isoleren. Het ironische is dat een deel van de Japanse strijdmacht bij Timor al de 21e februari opdracht kreeg de aanval te staken om het escorte van het 'Oost-Java konvooi' te versterken. Dit konvooi naderde via Straat Makassar welke sinds een maand in Japanse handen was, inclusief de toegang tot de Javazee. Maar Helfrich verkoos zijn order aan Wilkes uit te stellen tot de invasievloot daadwerkelijk was begonnen aan de tamelijk korte tocht naar Java. Daarom was er, voorspelbaar, geen tijd genoeg.

Wilkes protesteerde. Nu er zo weinig tijd was, moesten zijn onderzeeboten overdag op topsnelheid boven water varen. (Vanzelfsprekend kon de vijand vanuit de lucht ontdekken dat deze versterking naderde, deze vanuit lucht en zee bestoken en wellicht sommige boten volgen om de statische linies te lokaliseren. Zelfs van een roedel was zo'n verplaatsing te veel gevraagd.) Wilkes verkoos een voorzichtiger opmars.

Hierop viel Helfrich minachtend uit dat de Amerikanen te weinig risico's namen, implicerend dat zij meer successen hadden kunnen boeken.[54] Al begin februari, toen de *S 37* bij de Zuidwestpunt van Celebes 5 Japanse transportschepen rapporteerde, vroeg hij sarcastisch of Amerikaanse onderzeeboten wel eens iets anders deden dan verkennen. Maar de eenzame *S 37* had tevens een escorte van 8 torpedobootjagers gemeld...[55] Toch slaagde de onderzeeboot erin eentje van deze te verschalken. Dat deze Amerikaanse torpedo werkte was een wonder.

14.12 Falen van Amerikaanse onderzeeboten: hoogst onbetrouwbare torpedo's

Wat betreft zijn uitval had Helfrich in zoverre gelijk dat de Amerikanen op dat moment nog 19 van de 29 onderzeeboten operationeel hadden waarmee zij de strijd waren ingegaan (tabel 14.2).[56] Deze vermindering had bovendien meer van doen met technische problemen dan oorlogsverliezen. Wilkes zelf twijfelde aan de kwaliteiten van een aantal van zijn commandanten, maar hij had er veel en in meerderheid goede. Bovendien opereerden zij vaak op grond van tactische informatie die werd verkregen door *Magic*, het breken van de Japanse codes.

Ondanks hun matige tactieken kregen de Amerikanen vele goede aanvalskansen. Als het om enigszins belangrijke doelen ging deinsden zij niet terug voor de korteafstandsaanval. Zeker in februari en begin maart vielen zij herhaaldelijk kruisers en torpedobootjagers aan, maar zelfs op afstanden als 500 en 800 meter misten zij. Hun torpedo's waren zó onbetrouwbaar dat slechts één op elke dertig gelanceerde zowel raak was als explodeerde.[57]

Maar dat bleek pas achteraf en Stark en Hart waren hiervan onkundig toen ze deze onderzeebootstrategie kozen. Pas eind 1943 waren de problemen opgelost. Hadden de Amerikanen eerder goede torpedo's bezeten, dan was hun strategie behoorlijk succesvol geweest – zonder twijfel vele malen succesvoller dan die met oppervlakteschepen. De prijs die Japan betaalde voor de verovering van de Filippijnen en Nederlands-Indie zou veel en veel hoger zijn geweest. De zeer zware slagen die de Amerikaanse onderzeeboten tijdens de herovering van de Filippijnen eind 1944 de Japanse vloot toebrachten met hun *wolfpack*tactiek toonden wat de Nederlandse onderzeedienst had kunnen doen.

Kort voor de val van Java arriveerden er eindelijk eens Bitse onderzeeboten in de regio, de *Truant* en *Trustee*, die tijdelijk onder bevel van Helfrich werden gesteld. De dag van de Slag in de Javazee werden ze door de Britten naar Ceylon gestuurd.[58] Zij wilden al hun schepen daarheen terugtrekken, al wachtten ze tot de landing op Java met het onttrekken van de kruiser *Exeter* aan zijn bevel.

14.13 Conclusie: falende tactische en operationele onderzeebootleiding

Helfrichs optreden verschilde, vanwege de nieuwe strategie, dus nauwelijks van het geallieerde, behalve dat hij zijn boten lange tijd niet tot voorzichtigheid maande. Pas op 16 januari 1942 telegrafeerde hij deze: 'zelfbeheersing geboden'. De vijand beschikte namelijk over 'zeer goede' onderzeebootbestrijding en bij een dagaanval tegen goed beschermde doelen op korte afstand was de 'kans op eigen ontsnapping daarom gering. Ik vestig aandacht [op] middelbare afstandsaanval'.[59] Willinge noteerde in zijn dagboek dat die aanval al meer dan een jaar werd geoefend: 'uit dit telegram blijkt weder onvoldoende tactische geschiktheid Commandant Zeemacht voor deze wijze van bevelvoering.'[60]

Zelfs de Amerikaanse onderzeedienst opereerde coherenter doordat de divisieverbanden vaak intact bleven. Geen wonder dat na een spectaculair begin de Nederlandse onderzeedienst niet beter presteerde dan een doorsnee geallieerde.

Wat voerde Helfrich aan ter verdediging van zijn beleid? In zijn uitvoerige memoires spreekt hij nauwelijks over onderzeeboottactiek. Het meest onthullend is een korte reflectie in deel 1:

> Op de Hogere Marine Krijgsschool hadden wij een tactiek uitgewerkt inzake samenwerking tussen boven- en onderwaterstrijdkrachten. Reeds geruime tijd beoefenden onze onderzeeboten de 'linietactiek'. Zij werden dan in een bepaalde formatie met onderlinge afstanden opgesteld en ageerden in één verband, op bevel van de oudste commandant. Ik was aan die tactiek onder bepaalde omstandigheden gaan geloven, en het is interessant om te horen dat de Duitsers haar later in hun handelsoorlog hebben toegepast in de Atlantische Oceaan. Maar een eerste vereiste is dan dat men genoeg boten bij elkaar heeft om zo'n linie te kunnen formeren![61]

Helfrich suggereert verder dat de vooroorlogse Nederlandse onderzeeboottactiek, om zo te zeggen, wat wereldvreemd was: 'Ik was aan die tactiek onder bepaalde omstandigheden gaan geloven'. Die tactiek definieert hij als een linie. Niet als de klassieke linie waarin onderzeeboten niet samenwerken, maar als een tactisch verband. Hij schrijft immers dat de Nederlandse en Duitse linies in 'één verband' ageerden. (Ageren betekende aanvallen.)

Vervolgens geeft hij een verklaring waarom het Nederlandse tactische verband niet zo succesvol was als het Duitse: het zou te weinig boten 'bij elkaar' hebben. De divisie zou dus te klein zijn. Inderdaad telde die minder boten dan een Duits *Rudel*. Zoals men weet, ging de *Rudeltaktik* uit van een lange verkenningslinie die veranderde in een 'roedel wolven' wanneer een boot een prooi had ontdekt. Helfrich wist dus genoeg van roedeltactieken om in te zien dat verkenning deze succesvol maakte. Zo'n lange Duitse verkenningslinie was noodzakelijk vanwege de onvolkomen luchtverkenning. In de zomer van 1941 functioneerde de Duitse roedeltactiek nog niet erg best doordat er te weinig boten beschikbaar waren voor efficiënte verkenningslinies.[62]

Maar de Nederlandse onderzeedienst bezat wel luchtverkenning dankzij speciaal voor dat doel aangeschafte vliegboten. Sterker nog, ze waren een integraal deel van de roedeltactiek. Zonder luchtverkenning moest men noodgedwongen terugvallen – zoals de tactische voorschriften van 1938 duidelijk aangaven – op de ouderwetse opwachtingstactiek in nauwe zeestraten.

Bovendien konden meerdere Nederlandse divisies 'bij elkaar' samenwerken in een flottielje, dat was nu juist de taak van de flottieljecommandant. Helfrich vermeldt niet dat hij zelf die functie de facto ophief!

De Amerikanen boekten overigens grote successen tegen Japan met *wolfpacks* hooguit even groot als een Nederlandse divisie (7.20).

Dat de *O 16* en ook de *K XIV*, die onder zijn operationeel bevel stond, hun succesvolle aanvallen dankten aan het wolfachtige actief zoeken van de vijand, vervulde Helfrich met trots. Het was niet zijn bedoeling dat Nederlandse boten als bewoonde mijnen afwachtten. Ook in andere gevallen schroomde hij niet onderzeeboten over grote afstanden te verplaatsen. Waarschijnlijk beschouwde Helfrich, net als Furstner, een roedel inmiddels alleen maar als een aanvalsmanier, een effectievere wijze voor onderzeeboten om, als er door omstandigheden meerdere bij elkaar waren, een doel aan te vallen. Ongeveer zoals torpedobootjagers, wanneer er enkele 'bij elkaar' waren, ook gezamenlijk probeerden aan te vallen. Maar evenmin als bij jagers een noodzakelijke bouwsteen voor een (operationele) strategie.

Ook Furstner had geen moeite met de roedel-divisietaktiek *an sich*. Volgens Hellingman was deze 'de moderner inzichten geheel toegedaan', toen hij Furstner tevergeefs voorstelde de Nederlandse onderzeeboten in het Atlantisch Gebied te concentreren in tactische verbanden. Hellingman raakte steeds meer gefrustreerd dat de Engelsen hier niets van moesten hebben, met name admiraal Max Horton niet die 'wat betreft de onderzeebootoorlog echter in de periode van 1918 was blijven staan en daar niet meer uitgekomen.'

Hij meende dat Furstner evenwel een conflict hierover wilde het vermijden.[63] Hoe valt dit te interpreteren? Redenen kunnen zijn geweest dat de nog maar kort geleden in Londen gearriveerde Furstner nog niet nog stevig genoeg in het Britse zadel meende te zitten en dat hij de tactiek, of liever onderzeeboten, niet belangrijk genoeg achtte om druk op de admiraliteit uit te oefenen. Want als hij iets wilde, deed hij dat hardnekkig.

Transportvloten verzwijgt Helfrich, terwijl hij zijn uit zijn werkzaamheden in de jaren 1920 heel goed wist dat de onderzeeboottactiek daartegen was ontwikkeld. Hij vervolgt zijn verhaal met:

> De samenwerking met bovenwaterschepen kwam, zeer in het kort, hier op neer, dat de onderzeebootformatie werd uitgelegd òf tussen de eigen kruisers en de naderende vijand (dus naar de vijand toe), dan wel zodanig dat de kruisers zich tussen de naderende vijand en de formatie bevonden (dus van de vijand af.) In beide gevallen moesten de eigen kruisers trachten tijdens het artilleriegevecht de vijandelijke schepen 'over de formatie heentrekken' opdat onderzeeboten tot lanceren konden komen.[64]

Deze samenwerking moet wel verwijzen naar de Haagse beslissing van rond 1937 om de kruisers tot hoofdwapen te maken en het belang van onderzeeboten voortaan te definiëren als een bijdrage hieraan. Compleet met de suggestie dat de zin van de onderzeeboot in de strijd tegen marineschepen zou liggen. Het lokken van de naderende vijand in de richting van onderzeeboten kan namelijk alleen op deze strijd slaan. Transportschepen plegen geen kruisers te achtervolgen. Zoals gezegd bestond de tactische integratie van kruisers en onderzeeboten niet en was gelijktijdige operationele inzet van onderzeeboten en kruisers iets anders (8.14). Helfrich deed net als in 1936-1937 dan ook geen poging deze 'duo-tactiek' daadwerkelijk in de strijd om Zuidoost-Azië te gebruiken.

Toch zit er systeem in Helfrichs betoog. Toen Bosma, een van zijn voorgangers, in 1935 de roedeltactiek beschreef, was de onderzeeboot nog 'het voornaamste wapen' en in het ververvolmaken van dit wapen lag, legde Bosma uit, het belang van deze tactiek. Helfrich overzag, net als hij, dit maritiem-strategische niveau ongetwijfeld beter dan zijn ondergeschikten en doorzag beter dan zij – Nuboer daargelaten – hoezeer Furstner de onderzeebootstrategie had ontmanteld doordat (a) men met de beperkte vloot veel meer wilde dan Java verdedigen en (b) men kruisers daarbij als hoofdwapen koos.

Vanuit die optiek ligt het voor de hand dat de vliegboten en de oppervlaktevloot veel minder verkenden voor de onderzeeboten. De onderzeeboten moesten nu meer voor zichzelf verkennen en zelfs voor andere schepen. In die zin had Helfrich gelijk toen hij aangaf dat een roedeltactiek mogelijk was indien de onderzeeboten zelf voorzagen in hun verkenning. De Gelder, voorstander van deze tactiek, schreef in 1939:

> De richting waarin onze onderzeeboottactiek zich moet ontwikkelen, doet in de tactische manoeuvre, waarin onze booten samenwerken met andere strijdkrachten, een stijgende behoefte gevoelen aan grotere onderzeebootverbanden, dan waarmee wij voor kort gewoon waren te werken.[65]

Wat Helfrichs ondergeschikten wèl zagen, waren de compromisloze aanvalsmentaliteit, het belang van operationele manoeuvres, de roedeltactieken, de onderzeebootdivisies en het onderzeebootflottielje, welke nog overeind stonden als indrukwekkende zuilen van een verder verdwenen bouwwerk. En zij zagen in dat deze structuren succesvollere operaties beloofden. Maar zij liepen stuk op het extreme anarchistisch navalisme van Helfrich. Daarin wortelde zijn probleem met bijvoorbeeld Bussemaker, Willinge, Doorman en mogelijk Hart.

Het lijdt geen twijfel dat een gehandicapte roedeltactiek en de bijbehorende doctrines veel betere resultaten beloofden dan geen. Bussema-

ker, al was hij onvoldoende in staat de implicaties van de nieuwe strategie voor de onderzeeboottactiek te overzien, toonde met zijn 'we zijn verkocht en verraden' dat hij goed inzag dat de meerwaarde van de roedelaanval veel belangrijker was dan van wat extra verkenning door te grote verspreiding. Vanwege het gebrekkige strategische kader mag men niet te veel van deze aanvallen meer verwachten, maar ze zouden Japan zwaardere verliezen hebben bezorgd.

Nog belangrijker was dat de Amerikaanse onderzeedienst zou ervaren dat deze tactiek, die zij zich tevergeefs had proberen eigen te maken, daadwerkelijk bestond. Als voormalig oud-onderzeebootman en voormalig hoofd operaties van die dienst, zou admiraal Hart vol lof hierover zijn teruggekeerd naar zijn land, waar hij in hoog aanzien stond.

Toen de Japanse konvooien eind 1943 realiteit waren hadden de Amerikanen direct kunnen reageren, in plaats van het jaar daarop het wiel opnieuw te moeten uitvinden. Zij hadden weinig aan Helfrich. Zij vochten onder hem in passieve linies omdat ze niet anders konden vechten. Ook de Nederlandse boten bleven passief, maar dat lag in hoge mate aan de falende luchtverkenning.

14.14 Voor het laatst: Ferwerda versus Helfrich

Bij voortzetting van het eerdere strategisch beleid was het mogelijk geweest de beide Japanse invasievloten tegen Java uit te schakelen. Dat had gekund door concentratie van de Nederlandse onderzeeboten in Indië, door nog eens 5 moderne onderzeeboten extra bouwen in plaats van de beide flottieljeleiders en door vast te houden aan de beslissingsslag. Wanneer het landingleger verdronk, zou de slechte relatie tussen beide Japanse krijgsmachtdelen zijn overgekookt. Het Keizerlijk hoofdkwartier zou hebben moeten ingrijpen en zou strijdkrachten uit Singapore en wellicht China hebben moeten laten aanrukken. Zuidoost-Azië viel niet te redden, maar het zou langer duren voordat de Japanse vlag op Java werd gehesen, terwijl de door de Amerikanen gewenste uitputtingsstrijd eerder op volle toeren draaide.

Bosscher heeft geschreven dat Ferwerda, Helfrichs voorganger, het er beter vanaf zou hebben gebracht en hij is niet de enige die deze mening is toegedaan.[66] Hoeveel verschil zou het hebben gemaakt? Ferwerda vertegenwoordigde nog het – mede door hemzelf en Helfrich – rond 1926 geformuleerde marinebeleid, dat in hoge mate een voortzetting was van dat uit de Eerste Wereldoorlog. De vloot zoveel mogelijk in één of twee eskadertjes geconcentreerd houden. Moest een eskader optreden tegen schendingen van de neutraliteit dan waren oppervlakteschepen minstens gelijkwaardig aan onderzeeboten. Er was dan geen werke-

lijke kern van de vloot. Verergerde de situatie tot oorlog met Japan met kans op grote invasies, dan werd de onderzeeboot hoofdwapen.

Ook als Ferwerda als commandant Zeemacht was gebleven, viel hij onder Furstner. Die had in juni 1941 – geheel tegen de wil van de gouverneur-generaal in – alle belangrijke Nederlandse marineschepen in Indië onder Brits strategisch bevel laten stellen en op termijn zelfs onder Brits operationeel bevel (13.29). Het beste wat Ferwerda had kunnen doen, was zeer terughoudend zijn met het toezeggen en daadwerkelijk beschikbaar stellen van onderzeeboten voor Singapore en als Furstner dit vervolgens afdwong, de Britten proberen af te schepen met de vooral voor lokale verdediging geschikte *K VII* en *K VIII*.

Hoe had het er verder onder Ferwerda uitgezien? In tegenstelling tot Helfrich had hij niet geprobeerd, zeker niet tijdens een oorlog, de zeer zware combinatie van commandant Zeemacht en Indisch 'minister' van Marine te vermeerderen met de functies van zijn chef-staf, zijn eskadercommandant en zijn beide flottieljecommandanten. Ferwerda liet deze competente ondergeschikten in hun waarde en er is geen reden waarom dat zou veranderen als hij langer was aangebleven. De samenwerking met *ABDA-air* en zeker met de vliegboten zou minder slecht zijn verlopen.

De roedel-divisietactiek zou zonder twijfel operationeel zijn toegepast. Maar deze tactiek was van beperkte waarde, aangezien het strategisch kader door Furstner was weggevaagd. De door Bussemaker gecoördineerde divisies hadden spectaculaire successen kunnen boeken en hadden de opmars naar de oliegebieden enige dagen of misschien wel weken kunnen vertragen. Hoogstwaarschijnlijk waren er veel meer Japanse schepen naar de kelder gejaagd. Maar door de 'met inzet van de boot'-tactiek tegen transportschepen zouden de eigen verliezen eveneens zwaar zijn.

Het ziet er niet naar uit dat Ferwerda de onderzeebootvloot – door oefenen en weinig riskante opdrachten – intact had kunnen houden om de transportvloten naar Java te vernietigen, als hij dat al had gewild. De geest binnen de School van Furstner die deze verdediging relativeerde was er niet naar. Belangrijker was nog dat Furstners beleid op Singapore gericht was. Ferwerda zou in het beste geval, bijvoorbeeld, slechts enkele vliegboten in reserve hebben kunnen houden voor de tactische verkenning, gegeven de druk van de geallieerden en het KNIL.

Een voordeel zou zijn geweest dat de Amerikaanse onderzeedienst van de Nederlanders had kunnen leren en eind 1943, toen de Amerikaanse torpedo's betrouwbaar waren en Japan tot algemene vorming van koopvaardijkonvooien overging, sneller *wolfpacks* had kunnen organiseren. Nu moesten de Amerikanen in 1944 het wiel opnieuw uitvinden.

14.15 De School van Furstner: oppervlakteschepen zijn hoofdwapen in Zuidoost-Azië

Conform de School van Furstner zag Helfrich de oppervlakteschepen, speciaal kruisers, als de kern van de geallieerde vloot. Daar richtte hij zijn hartstocht op. Dit was zeker het geval na de ondergang van de *Prince of Wales* en de *Repulse*. Dit verlies zal hem keihard hebben getroffen, omdat hiermee het slagkruiserplan naar de zeebodem verdween. Hij zal er – nog veel meer dan journalisten of de doorsnee ingezetenen van Nederlands-Indië – van overtuigd zijn geweest dat dit zware materieel weerstand van welhaast beslissende betekenis kon bieden.

Waarom hielden hij en Furstner zelfs na de ondergang van beide grote schepen nog vast aan hun ideologie? Dat kwam omdat de zeestrijd in hun ogen een gokstrategie was. Blijkbaar hadden de Britten veel pech gehad. Beide admiraals zullen waarschijnlijk ook gedacht hebben aan de Duitse verliezen waartoe Raeders riskante strategie leidde, zoals de *Bismarck*. Of anders aan Raeders advies aan Hitler om de uiterst riskante verrassende aanval op Noorwegen door te zetten, zij het dat de daaraan deelnemende Duitse oppervlaktevloot achteraf grotendeels beschadigd of tot zinken gebracht bleek te zijn. Zoals de ene worp van de dobbelsteen hoogst ongelukkig kon uitvallen, kon de volgende zeer gelukkig zijn.

Het oude probleem dat 8 jaar eerder op de Hoogere Marine Krijgsschool aan het licht kwam toen men meer eilanden dan Java wilde verdedigen, was nog steeds niet opgelost. Men wilde toen geen keuze tussen beide opties meer maken, hoewel er onvoldoende materieel voor beide was. Prioriteiten werden pas gesteld als de vijand die afdwong door gelijktijdig Java te bedreigen. In dat geval bleek dat Java de hoogste prioriteit had en al het materieel zou krijgen. Maar alleen dan. Eind 1941 was dat niet anders.

Op 12 december werd een Japanse transportvloot van 100 schepen gemeld, die heel goed onderweg kon zijn naar Java. Hierop richtte zich alle aandacht van de Nederlandse marineleiding en het ziet er naar uit dat men het konvooi drie of vier dagen later wilde onderscheppen. Het zal geen bevreemding wekken dat men hierbij Straat Karamita op het oog had en kruisers plus torpedobootjagers als de primaire aanvalsmacht beschouwde.

Twee dagen na de melding beschreef Willinge de tactiek in zijn dagboek. De oppervlakteschepen moesten 's nachts aanvallen. Steun moest optimistisch genoeg komen van 'Engelse en Amerikaanse strijdkrachten', waarvan niet eens bekend was waar ze waren. Als de luchtverkenning – waaraan men toen al twijfelde – onvoldoende was voor een

nachtaanval, moesten de oppervlakteschepen in de nacht van de landing over de *waarschijnlijke* landingsplaats 'rouzen'.

Verdere steun zou komen van 'enige linies onderzeeboten in Karamita'. Zeer vreemd, die steun, vanwege het Nederlandse onderzeebootoffensief dat Java ongedekt liet waardoor er misschien één of twee boten tijdig ter plaatse waren, en vanwege de onduidelijke versterking door Amerikaanse boten. Britse waren er niet eens. Wel had Helfrich op 13 december 'all available submarines' naar deze straat bevolen, maar Willinge zag in dat het vooral ging om de Nederlandse 3e divisie onderzeeboten, die zeker te laat zou komen, aangezien die moest arriveren vanuit het oosten.[67]

Dit toont dat de claim van de nieuwe strategie om veel meer zeegebied te kunnen verdedigen dan de toegangen tot de Javazee op gespannen voet stond met operaties die concentratie van kruisers en onderzeeboten vereisten, laat staan met 'harmonische samenwerking' daartussen. Zelfs bij die toegangen was die samenwerking juist door deze nieuwe strategie van meet af aan slecht haalbaar.

Het konvooi richting Java bleek uiteindelijk niet te bestaan. Voor het geval het alsnog realiteit zou worden, werd vervolgens samen met de Amerikanen een tactiek uitgewerkt voor een aanval met oppervlakteschepen. Kruisers moesten 's nachts het escorte proberen bezig te houden, in de hoop dat torpedobootjagers het konvooi konden binnendringen. Deze tactiek – separatie van kruisers en jagers – is door Doorman overigens niet gevolgd in de Javazee.

Dat Helfrich nog steeds geen keuze maakte tussen de Japanse hoofdaanval op Java en andere aanvallen, blijkt uit zijn hortende 'nieuwjaarstelegram' aan de vloot op 2 januari 1942:

> Kruisers, jagers [zijn] beschikbaar voor offensief optreden [tegen een] zwakke of gelijkwaardige vijand. Afhankelijk van [de] belangrijkheid [van het] doel hoeft [het] gevecht tegen [een] sterkere vijand niet vermeden te worden[, maar] zonder onnodige inzet. Bij voorkeur nachtgevecht. Algehele inzet van schepen en vliegtuigen geschiedt slechts indien [die] dezerzijds [en wel] incidenteel [is] bevolen en steeds dus ook zonder [dat] dezerzijds [daartoe een] bevel [is gegeven] bij [een] actie tegen [de] Japanse hoofdaanval op Java.[68]

14.16 Oorlog met kruisers (1): de Combined Striking Force onder Hart

Het langdurige verzet van de Amerikanen tegen het escorteren van de konvooien naar Singapore werd heftiger, omdat het schaarse Britse en Nederlandse kruisers en torpedobootjagers bond, die het doordringen van Japan in de Maleise Barrière daardoor niet konden belemmeren.

Helfrich stelde een geallieerd eskader van oppervlakteschepen voor. Hij had succes. Deze geallieerde strijdmacht voor offensieve tegenacties – vandaar de naam *Combined Striking Force* – werd op 3 februari operationeel onder schout-bij-nacht Karel Doorman. Hij kwam onder admiraal Hart te staan. Het geallieerde eskader bestond uit kruisers en torpedobootjagers en bezat een sterkte waarvan Helfrich voor de oorlog alleen maar op kon hopen. Het zal de Haagse dromen over een kruiseroorlog en een deel van zijn ondergeschikten hebben opgezweept en daarmee zijn optimisme hebben gevoed.

Die kruiseroorlog werd geen succes. Bij de eerste actie op 4 februari 1942 naderde Doorman de zuidelijke ingang van Straat Makassar, toen zijn kruisers werden teruggedreven door bommenwerpers uit Kendari. Er zouden daar transportschepen zijn, die niet werden gevonden omdat ze niet bestonden. Deze nutteloze zoekslag door middel van zeeverkenning, die bij enige tactische luchtverkenning had kunnen worden vermeden, leverde slechts beschadigde kruisers op.

Doorman keerde niet naar Soerabaja terug, maar naar Tjilatjap aan de Indische Oceaan. Daar kreeg hij op 8 februari bezoek van niemand minder dan een boze admiraal Hart, ongetwijfeld omdat hij zich wilde terugtrekken achter de Maleise Barrière, die de Amerikanen wilden versperren. Meer in het bijzonder doorkruiste hij het plan van Hart voor een tweede actie richting Makassar.[69] Hart verwierp in een adem door een voorstel van Doorman dat had kunnen uitgroeien tot een 'Castexiaanse' operationele manoeuvre.[70] Tevergeefs verdedigde Doorman zijn eerdere handelswijze en zijn voorstel. Hij had geen andere bedoeling dan om terug te keren uit de Indische Oceaan, wanneer er kans op succes was.[71] Bestond die kans?

Doormans manoeuvre had kunnen resulteren in een verrassingsaanval door misleiding van de vijand over de eigen sterkte. Hij wilde zijn kruisermacht in de Indische Oceaan laten steunen op tankers die 350 zeemijl uit de kust bleven. Dat creëerde twee voordelen. De vijandelijke verkenning vertoonde daar gaten, wat luchtaanvallen kon besparen. Ten tweede – al was hij zich hier misschien niet volledig van bewust – konden de Japanners concluderen dat hij zich werkelijk had teruggetrokken en daardoor geen noodzaak zien hun konvooien te versterken met extra

kruisers. Zij zagen deze noodzaak pas twee weken later doordat, tegen hun verwachting in, Doormans vloot in de Javazee bleef.

Wanneer hij opdracht kreeg om aan te vallen, bood Doormans operationele manoeuvre enige kans op succes, ondanks de forse risico's als luchtaanvallen, falende eigen luchtverkenning en – vooral in de toegangen tot de Javazee – vijandelijke onderzeeboten, mijnen en torpedobootjagers. Daar staat tegenover dat hij later, ruim een week voor de Slag in de Javazee, daadwerkelijk vanuit de Indische Oceaan naar de Javazee wist door te breken. Zelfs als alles lukte, kon zijn verrassing hooguit eenmaal slagen, wat betekende dat die alleen zinvol was voor een beslissende strijd. Maar de risico's waren nog groter en de succeskans nog kleiner als Doorman in de Javazee moest blijven om tot het bittere einde door te vechten.

Hij had overigens Hart nog een tweede optie voorgesteld: werkelijk terugtrekken naar Australië.

14.17 Oorlog met kruisers (2): de nieuwe Nederlandse opvattingen tegen de Amerikaanse

Ook Helfrich peinsde niet over zoiets als een operationele manoeuvre en had Doorman de dag voor Harts bezoek al laten weten:

> Sparen [van de] vloot voor inzet [tegen een] Japanse aanval [op] Java [is] mijns inziens fout, omdat Japan in Javazee zeer krachtig op zee [is] en in de lucht[,] zodat zelfs [het] innemen [van een] aanvalspositie voor uw aanval zeer problematiek [wordt]. Daarom [is] mijns inziens aangewezen thans meer risico's [te] nemen om [de] vijand klappen te geven en verder zuidwaarts doordringen te voorkomen.[72]

Hieruit blijkt dat Helfrich evenmin als Hart dacht in termen van manoeuvres. Andere acties hadden nu hogere prioriteit dan Java. Helfrich nam blijkbaar aan dat de vijand bij een invasie zo'n grote overmacht inzette dat zelfs hit-and-runacties zinloos waren! In zijn memoires schrijft hij dat hij zich, toen hij later met Doorman hierover sprak, vanwege de luchtaanvallen wel kon vinden in dat olie laden uit tankers in de Indische Oceaan, zolang het verblijf daar tijdelijk was.[73] In de praktijk schonk hij Doorman slechts de bewegingsvrijheid om bij zijn volgende actie nogmaals Tjilatjap aan te doen. Want die viel toen weer onder Helfrich.

Het 'verder zuidwaarts doordingen te voorkomen' in Helfrichs telegram in plaats van 'te belemmeren' was geen toeval. Hij was namelijk

zeer optimistisch hierover. Hart had volgens hem noordelijker, dus in en dichter bij de Filippijnen moeten aanvallen ondanks de risico's.[74]

> Waarde Furstner,
>
> Daar zit ik dan in Colombo met mijn bittere herinneringen aan een totaal onnoodig verloren oorlog in het watergebied dat aan mijn hoede was toevertrouwd totdat onbekwame vreemdelingen, die zich bondgenoten noemden, het bevel van mij overnamen. [...]
>
> De onnoodig verloren zeeoorlog. Hart heeft hem totaal verknoeid. Engelschen, maar vooral Amerikanen, denken in 'battleships' en 'numbers'. 'It is no use without battleships', is een bekend gezegde van deze heeren der groote zeemogendheden. Zij hebben nooit leeren denken, hoe met een vlootje van onze samenstelling te werken. 'Zwakke punten', die, met risico natuurlijk, moeten worden opgezocht, waren voor Hart onbekende strategische beginselen; hij moest voor 100% zeker zijn van een verpletterende overwinning zonder groote eigen verliezen, en anders dacht hij er eenvoudig niet over om eraan te beginnen.
>
> Ik heb nooit zo'n misdadige passiviteit en zoo'n onkunde en zoo'n gebrek aan belangstelling meegemaakt.[75]

Aldus Helfrich op 10 maart 1942, de dag nadat de capitulatie van Java van kracht werd. Dit bewijst hoezeer hij bezeten was geweest van de gedachte dat voorwaartse kruiseracties Japan tot staan hadden kunnen brengen. De Nederlandse eigenwaan, die eerder tegenover de Britse opvattingen over een kruiseroorlog aan het licht kwam, was onverminderd (14.1).

Met zijn gebruikelijke directheid had Hart weinig geduld getoond voor ideeën dat de regio te redden viel. Daarnaast had hij zich ook herhaaldelijk laten ontvallen – en hier had hij zijn directheid beter kunnen inslikken – dat hij zich 'te oud' voelde voor deze strijd. Helfrich die, alsof hij nog niet genoeg functies had verzameld, de baan van admiraal Hart van meet af aan ambieerde, verweet hem gebrek aan energie en pessimisme. Mede hierdoor zou hij het half februari 1942 tot zijn opvolger brengen.

Helfrich opereerde in harmonie met Londen. De Nederlandse regering aldaar – met als zwaartepunt ongetwijfeld minister Furstner die de deur voor zijn ideeën over kruiserstrijd verder zag opengaan – begon de positie van Hart op politiek niveau te ondermijnen. De Britten sloten zich hierbij aan.[76] Omdat zij geloofden dat generaal MacArthur veel meer steun in Washington kon losweken, had Hart nooit hun voorkeur genoten. Maar het Britse geloof in de theatrale generaal miste inmid-

dels iedere grond. MacArthur had door zijn weinig competente verdediging van de Filippijnen het vertrouwen van zijn twee collega's op sleutelposities in Washington, Eisenhower en Marshall, geheel verspeeld. Zelfs de minister van Oorlog (dat wil zeggen van het leger, niet van de marine) Henry L. Stimpson, die in december nog zó bezeten was van MacArthurs bravoure dat hij dreigde af te treden als de Filippijnen niet alle mogelijke hulp ontvingen, was sinds 2 januari aan hem gaan twijfelen.[77]

Na Dudley Pound kreeg dus ook Hart te maken met Furstners politieke bedrevenheid, gesteund door Van Mook die Washington voor zijn rekening nam.[78] President Roosevelt besloot aan de druk van de bondgenoten toe te geven, nu de rampzalig verlopende strijd zich tot Nederlands gebied beperkte. Helfrichs benoeming werd echter volkomen overschaduwd door de val van Singapore op 15 februari.

Figuur 14.2 *Conrad Emile Helfrich (1886-1962), ten tijde dat hij als kapitein-ter-zee in februari 1938 aantrad als directeur van de Hoogere Marine Krijgsschool in Den Haag, de 'kweekschool' van het nieuwe navalisme binnen de marine. (Marinemuseum Den Helder FTP0162)*

Helfrich handelde geheel binnen het beleidskader van Furstner, die verklaarde:

> De hoofdzaak was echter dat Hart zich had te conformeren aan de lijn van de strategie van de Commander in Chief U.S. Navy, en daar was helemaal geen plaats voor verdediging van Java met grote verliezen aan schepen en dergelijke maar veeleer voor een

> terugtrekken naar Australië om straks, wanneer de verliezen van Pearl Harbour zouden zijn aangevuld, van het ene eiland op het andere de aanval naar het Japanse hoofdeiland over te brengen. [...]

Furstner vervolgt dit onbegrip voor *Rainbow Five* met het veelzeggende:

> Onze aanvallen hadden moeten loskomen, toen de Japanners van Davao naar Kendari trokken. Het vliegveld Kendari op Celebes is helemaal ingericht door de Japanners, die hier in alle rust en orde hebben kunnen aanvoeren wat nodig was om dit vliegveld op te zetten. Toen dit klaar was, konden ze met vliegtuigen boven de Javazee komen en dus boven onze schepen, die geen vliegtuigen voor afweer hadden. Een van de ongelukkigste omstandigheden is geweest, dat in het begin van de opmars wij niet bijtijds het offensief hebben geopend. Admiraal Helfrich kon dat niet doen omdat admiral Hart de leiding had. Zo ongeveer ligt naar mijn gevoel de zaak. Toen op een gegeven ogenblik admiral Hart wegging en admiraal Helfrich het opperbevel kreeg, was het te laat.[79]

Hart was inderdaad consequent geweest. De *U.S. Navy* was niet van plan om krachtige aanvallen uit te voeren tegen de Japanse zeestrijdkrachten die begin december niet alleen sterk geconcentreerd opereerden, maar ook werden gesteund door vele vliegtuigen vanuit Formosa (Taiwan) en vanuit Frans Indochina (zoals admiraal Phillips ervoer), een kleinigheid die Furstner over het hoofd zag in zijn weergave van de luchtstrijd.

Het ging de *U.S. Navy* er primair om de Japanse opmarsroutes zoveel mogelijk te versperren en dat is zeker niet hetzelfde als enkele gebieden behouden. De onderzeeboten moesten de zeestraten zolang mogelijk blokkeren. Oppervlakteschepen waren niet meer dan een aanvulling daarop, die de vijand moesten ontregelen met hit-and-run acties. Het hoogtepunt was de door Hart bevolen nachtaanval door enkele Amerikaanse torpedobootjagers tegen Japanse transportschepen bij Balikpapan. Castex beval dit soort anarchistische acties aan als de situatie hopeloos was en men de zeestrijd niet meer kon structureren.

Helfrich koos ervoor om de Japanse opmars direct en blijvend met relatief krachtige tegenaanvallen te bestoken. 'Hit and run. Hit and run', zoals hij scandeerde.[80] Deze term is niet geheel terecht. Het ging om iets anders dan een ontregeling zoals bij Hart en Castex, eerder om een soort terugdringen van het vijandelijk offensief. Doorman moest van hem tamelijk langdurige zoekslagen maken tegen transportvloten, waarbij de vijand het geallieerde eskader verkende en eigen luchtdek-

king noodzakelijk was, in plaats van korte, nachtelijke, werkelijk verrassende *hit-and-run* acties.

Van een door Furstner gewenste krachtige actie – al deed hij weinig moeite om Hart en Helfrich hiertoe aan te zetten – tegen de Japanse landingsvloot bij Kendari, dat geheel buiten de toegangen tot de Javazee lag, zou het eskader wel eens niet kunnen weerkeren. Het spel was dan direct over. Voor Castex kon een aanval niet krachtig genoeg zijn. Maar hij had ernstig gewaarschuwd tegen blindelings in het offensief gaan, als een absolute doctrine.[81] Helfrichs beleid benaderde zo'n absolute doctrine.

Helfrich hoopte met tegenstoten de vijand op veel plaatsen als het ware te verlammen. Het is hierin dat zijn anarchistisch navalisme zich manifesteerde. Daarin waren de heerschappij ter zee en de zeestrijd relatief structuurloos en dus in hoge mate afhankelijk van gelukkig toeval. De kans op succes kon in zijn optiek worden vergroot door vaak aan te vallen.

Ook hiermee handelde Helfrich – te beginnen met het onderzeebootoffensief – natuurlijk volgens de doctrine van Furstner. Deze telegrafeerde op de laatste dag van het oude jaar aan Helfrich, die in dit bericht gerust een aansporing voor het nieuwe kon lezen, 'Hulde voor offensieve geest door U betoond. Dit is de enige juiste strategie.'[82] Furstner verklaarde later over hem:

> hij wilde Java bewaren bewaren als springplank voor het later komende offensief. In het begin heeft hij hiertoe dan ook krachtige pogingen gedaan en vóórdat admiral Hart het commando kreeg, die gedachte ook ten uitvoer gebracht. Hij heeft b.v. onderzeeboten laten optreden in de Golf van Siam, dus op de aanmarswegen der Japanners. Die eerste onderzeebootsuccessen, o.a. van *Bussemaker*, in de Golf van Siam, waren het gevolg van de door admiraal Helfrich opgezette offensieve strategie. Zelf ben ik jarenlang directeur van de krijgsschool geweest en altijd hebben we de mensen ingeprent: zoeken naar het zwakke punt in het vijandelijke dispositief, dat er per se is, en zo veel mogelijk aangrijpen; voor een zwakke vloot is dit de enige kans succes te behalen.[83]

Het was in essentie een *fleet-in-being*strategie, maar de slechts denkbare, namelijk een waarin het eigen strategisch object niet zorgvuldig werd gekozen. Aan Furstners gedraai in het bovenstaande citaat als zou Helfrichs offensief het gevolg zijn van een Javastrategie hoeft geen woord meer te worden vuilgemaakt.[84]

Hoewel Helfrich natuurlijk inzag dat hij niet alles tegelijk kon verdedigen, bepaalde de vijand als het ware de prioriteiten. Op plaatsen waar die verscheen, moesten tegenstoten worden uitgedeeld. Waar de US Na-

vy één prioriteit had, de barrière zo veel mogelijk versperren en de Britten een andere, maar ook één, Singapore, dobberden de Nederlandse prioriteiten mee met de golven van het Japanse offensief en op het laatst, inderdaad, met het hoofddoel daarvan, Java.

In feite deed Doorman bij zijn acties, die hem door Hart en vooral door Helfrich werden opgedragen, niets anders dan de Javazee en de toegangen ervan verdedigen. Dus juist het beperkte zeegebied waarom men de vroegere onderzeebootstrategie zo versmaadde en waarom men deze had afgeschaft.

14.18 Oorlog met kruisers (3): de eerste acties van Doorman onder Helfrich

Op 13 februari had Helfrich, al in de wetenschap dat hij Hart zou opvolgen, de *Combined Striking Force* opgedragen westwaarts te stomen. Op de deurmat van de westelijke ingang tot de Javazee was een transportvloot ontdekt naar Zuidoost-Sumatra, dat wil zeggen naar de laatste voor Japan vitale oliebronnen die nog in Nederlandse handen waren. Verder moest deze vloot de eilanden Bangka en vooral Billiton, waar zeer veel tin werd gewonnen, veroveren. Japan controleerde daardoor tevens een belangrijk deel van Straat Karamita.

Alle acties van Doorman leden onder gebrek van tactische luchtverkenning en deze dramatisch, aangezien hij het offensief hier aanmerkelijk had kunnen vertragen. In de nacht van 14 op 15 februari brak hij tussen beide bedreigde eilanden door, om preciezer te zijn door de smalle Straat Stolze, waar de torpedobootjager *Van Ghent* verloren ging op een rif. Toen de ochtendzon aan de hemel stond verkende het boordvliegtuig van de kruiser *Chokai* zijn eskader. Vervolgens begonnen bommenwerpers hem te verjagen.

Er was geen vliegtuig van zijn kruisers in de lucht toen Doorman om 13.20 uur besloot om te draaien. Daardoor wist hij niet dat hij de transportvloot, die niet ver weg kon zijn, tot maar zo'n 100 zeemijl had genaderd.[85] Ook wist hij daardoor niet dat het grootste deel van de forse dekkingsmacht niet bij deze vloot was gebleven, maar zich minstens 65 mijl van hem had verwijderd. Het Japanse boordvliegtuig had een slagschip gemeld en de Japanners wilden eerst de resultaten afwachten van hun luchtaanvallen en precieze verkenning. De verkenning kon een uur na het besluit van Doorman rapporteren dat het geen slagschip, maar een zware kruiser betrof.[86]

Maar dat Doorman niet tijdig wist dat Britse, Nederlandse en Amerikaanse vliegtuigen de transportvloot hadden gevonden en bombardeer-

den, de Britse al sinds de vorige dag, spreekt welhaast vanzelf. Alle geallieerde luchtaanvallen eindigden in een fiasco.[87]

Doorman trok zich, net als bij zijn eerste actie, terug naar Tjilatjap op Java's nog redelijk veilige zuidkust. Maar als hij niet was omgekeerd? Wellicht had zijn eskader een of meerdere bommen moeten incasseren. Daar stond tegenover dat vele transportschepen binnen vier uur binnen schootsbereik hadden kunnen zijn. De kans bestond dat de vloot onder vice-admiraal Ozawa op de *Chokai* pas kon ingrijpen wanneer vele schepen al op de zeebodem lagen. Of Ozawa inderdaad te laat arriveerde of tijdig, wat waarschijnlijker is gezien het goede overzicht dat hij had en zijn alerte optreden door bijvoorbeeld de transportvloot te verplaatsen,[88] het zou waarschijnlijk een einde hebben gemaakt aan de geallieerde strijd in Indië met oppervlakteschepen.

De kritiek van de marine dat vijandelijke vliegtuigen veel profijt zouden trekken van onder de voet gelopen vliegvelden van de 'Slagluchtmacht' bleek niet onterecht. Zolang men daar maar bij vermeldt dat onderzeeboten hiervan veel minder hinder ondervonden. Alleen de oude en weinig waardevolle *K VII* werd de 18e februari te Soerabaja vernietigd, wat niet ernstig zou zijn geweest zou zijn als haar bemanning deze gebeurtenis maar had kunnen navertellen...

De dag waarop dit drama plaats vond plande Doorman zijn derde actie en wel om naar deze haven op de noordkust terug te keren vanuit Tjilatjap. Actie, want deze terugkeer in de nacht van 19 op 20 februari werd opgezet als een verrassingsaanval tegen de zojuist op Bali gelande vijand. De actie werd gecoördineerd met twee kleinere aanvallen vanuit Soerabaja. Verder nam de Amerikaanse onderzeeboot *Seawolf* er aan deel, die de gebruikelijke tevergeefse aanval deed. In deze acties kwam de operationele coördinatie door het restant van *ABDA*-com goed tot zijn recht: een voltreffer van Amerikaanse bommenwerpers beschadigde een van de twee transportschepen.

Doorman zelf verraste zijn tegenstanders volkomen met zijn enige ware hit-and-runactie. Dit voordeel werd te niet gedaan door gebrekkige Nederlandse en Amerikaanse nachttraining en verouderde Nederlandse doctrines voor het nachtgevecht (8.13). Het gevolg was dat twee Japanse torpedobootjagers, al kwamen ze er niet zonder kleerscheuren af, zich met succes verbeten verdedigden tegen een enorme overmacht. Dat de geallieerde schepen meenden met een vele malen sterkere tegenstander van doen te hebben, duidt er op hoe slecht, naast hun eigen waarneming, vooral hun tactische verkenning zelfs dicht bij Java was.

14.19 Oorlog met kruisers (4): falende tactische luchtverkenning voor Doorman

Alles was beter dan zo afhankelijk te zijn van de schamele zeeverkenning door zijn eigen schepen. Doorman vulde deze te weinig aan met zijn boordvliegtuigen. De buitenlandse kruisers kunnen hun vliegtuigen bij meerdere acties aan boord hebben gehad. De Nederlandse kruisers kunnen hun vliegtuigen periodiek aan boord hebben gehad. Doorman volgde waarschijnlijk niet blindelings de verouderde, diep in de jaren 1920 gewortelde, doctrine, toen de kruisers verkenden voor de eigen onderzeedienst. Hun watervliegtuigen dienden in het bijzonder ter bescherming tegen vijandelijke onderzeeboten. Bij een zeeslag moest alle vliegtuigbenzine overboord; de eigen luchtverkenning werd in die jaren als een soort benzinebom gezien. Aanslagwaarneming vanuit de lucht voor de artillerie was overigens onnodig, behalve als de vijand zich verborg achter een rookgordijn. De vuurleiding van kruisers kon toen nog geen grotere gevechtsafstanden aan, in tegenstelling tot na 1935.

De Marine Luchtvaartdienst kwam vanwege de enorme gebieden waarover zij was uitgespreid nu nauwelijks meer aan goede verkenning toe. In december 1941 patrouilleerde zij in tien gebieden.[89] Dit was een vorm van korte-termijndenken. Zes gebieden lijkt wel de bovengrens voor een enigszins blijvende verkenning. De Amerikaanse vliegboten die in de tweede helft van die maand uit de Filippijnen werden teruggetrokken waren welkome steun, maar geen afdoende.[90] Er werd onnoemelijk veel van materieel en personeel gevergd en er was een tekort aan bemanningen.[91] Zeker in het begin kon men de verleiding niet weerstaan om de vliegboten te gebruiken voor luchtaanvallen, conform de Nederlandse strategie soms ver voorwaarts, zoals tegen Davao. De acties vormden geen ernstig gevaar voor belangrijke vijandelijke operaties, terwijl eigen operaties door de verliezen en schade aan vliegboten werden geamputeerd.

In de *ABDA*-periode veroorzaakte de indeling van de vliegboten bij de luchtmachten aan wal enige disharmonie. Zoals Helfrich het uitdrukte: 'Ik was mijn ogen kwijt.'[92] Maar dat is niet het hele verhaal en het heeft er meer van doen dat deze vice-admiraal vrijwel zonder staf opereerde. *ABDA-air* vulde bijvoorbeeld de falende luchtverkenning door de vliegboten gedeeltelijk aan door ook bommenwerpers te laten verkennen.

Helfrich had een hogere verantwoordelijkheid dan Doorman. Bij zijn aantreden droeg hij hem op om niet alleen 's nachts zoals onder Hart de vijand te vinden, maar ook overdag.[93] Helfrich wist dat de strategische verkenning tekortschoot en de tactische vrijwel helemaal. Als commandant Zeemacht kon hij dit laatste probleem gedeeltelijk oplossen

door de kruisers onder alle omstandigheden watervliegtuigen mee te geven voor beperkte tactische verkenning overdag. Nabij Soerabaja stonden er talloze ongebruikt. Bij de vijand was welhaast het omgekeerde het geval: hoezeer hij superieur bleek in de luchtstrijd, toch beschouwde hij zijn boordvliegtuigen onmisbaar voor verkenning.

De kruiserstrijd, daar zat Helfrich bovenop. Hij deed weinig meer dan Doorman constant opjagen tot zeeverkenning, waardoor de bemanningen van de schepen uitgeput de Slag in de Javazee ingingen.[94] Desondanks hebben zij bij de verdediging van Java hun plicht gedaan, waarbij men even goed van 'Indonesische', al bestond deze nationaliteit (nog net) niet, als van 'Nederlandse' bemanningen zou kunnen spreken, want qua aantal ontliepen deze bevolkingsgroepen aan boord elkaar weinig.

14.20 Climax na 30 jaar (2): gemeenschappelijke verdediging van Java

De 21e februari kreeg Wavell, de opperbevelhebber van *ABDA*, order uit Washington (van de *Joint Chiefs of Staff*) dat Java 'should be defended to the last by all combatant troops then in the island.' Versterkingen die al waren toegewezen zouden nog komen, maar geen nieuwe. Dit alles in de geest van *Rainbow Five*. Veelzeggend is dat ABDA-com vier dagen later werd opgeheven en Wavell Java verliet: hij hoefde en wilde de landstrijd op het gedoemde eiland niet meemaken. Hij verwachtte die strijd over anderhalf tot twee weken.

De gouverneur-generaal was weer baas in eigen huis. Er resteerde een geallieerde commandostructuur onder bevel van luitenant-generaal Hein Ter Poorten, waarin leger en vloot waren verenigd. Eindelijk stond de Koninklijke Marine weer op één lijn met het KNIL: verdediging van Java primair. Men sprak zelfs over 'het behoud van Java'. Op Ter Poorten na hielden veel Nederlanders vast aan hun strategische misvatting dat de uitputtingsstrijd al was aangebroken en dat met tijdwinst en goede wil een evenwicht tussen de Japanse en geallieerde militaire aanvoer naar hun kolonie kon ontstaan.

De andere 'echte' aanvalsmacht, de Slagluchtmacht, verging het nauwelijks anders dan de onderzeedienst. Ook de *Glenn Martin*-bommenwerpers werden, mede door beloofde steun aan Singapore, spoedig ingezet tegen de Japanners en eveneens niet zonder succes. De vooroorlogse verwachting dat bommenwerpers 40 procent trefkans hadden tegen een manoeuvrerend transportschip, kwam goed uit. P.C. Boer concludeert in zijn *De Luchtstrijd rond Borneo* dat de 32 vluchten (van doorgaans 2 of

3 toestellen) die ieder 1 schip aanvielen, in totaal 16 schepen troffen, waarvan er 6 zonken.[95]

De getroffen schepen vormden evenwel niet meer dan een vijfde van het totaal van 79 ingezette transportschepen. Japan hoefde zelfs niet te wachten tot extra schepen waren gemobiliseerd. Er bleven er nog genoeg over om later de oostelijke transportvloot tegen Java te formeren. Aan een krachtige strijd daartegen kwam ook de door verliezen gekortwiekte Nederlandse, of liever geallieerde, luchtvloot niet meer toe.

14.21 Climax na 30 jaar (3): sterkte van beide partijen tijdens de Slag in de Javazee

En zo gebeurde in 1942 wat al dertig jaar eerder werd gevreesd. Twee transportvloten naderden Java voor een gelijktijdige landing. De westelijke vloot verliet Japan drie dagen na de val van Singapore, de oostelijke werd bezuiden Borneo geconcentreerd. Hun escorte bestond uit torpedobootjagers, van de westelijke transportvloot 16, die werden aangevoerd door 2 oude lichte kruisers, van de oostelijke transportvloot aanvankelijk 14, eveneens aangevoerd door 2 oude lichte kruisers. De Amerikaanse en Nederlandse onderzeeboten werden onmiskenbaar als het grootste gevaar beschouwd.

Vervolgens besloten de Japanners, die verbaasd waren dat Doormans kruisers niet waren teruggetrokken, op 22 februari om zware kruisers aan beide konvooien toe te voegen. Hiervoor werden de vier dagen later geplande landingen twee dagen uitgesteld. Voor de westelijke vloot ging het om een viertal zware kruisers en 1 torpedobootjager.

Voor de oostelijke invasievloot ging het uiteindelijk eveneens om een viertal zware kruisers, namelijk een ondersteuningsmacht van 2, de *Nachi* en *Haguro*, vergezeld door 2 torpedobootjagers, met iets oostelijker een extra versterking van nog eens 2, de *Myoko* en *Ashigara,* eveneens vergezeld door 2 torpedobootjagers. Die plaatsing iets oostelijker – alsof bewaking van het zeegebied benoorden de Kangeaneilanden belangrijker was dan directe steun aan de invasievloot – toont het gevaar van tactische splitsing.[96] Het concentreren begon pas toen Doorman aanviel. Waarom gewacht tot hij dat daadwerkelijk deed? De kans dat hij niet zou komen slonk met het uur toen de transportschepen Java naderden. In de grillige krijgspraktijk verliep er vanaf het begin van de Slag in de Javazee een half etmaal voordat deze Japanse extra versterking eindelijk op het strijdtoneel verscheen, alwaar het doek inmiddels al was gevallen.

Zelfs als die extra versterking niet wordt meegerekend, moest Doorman door welgeteld 16 torpedobootjagers, de 2 zware kruisers *Nachi* en *Haguro* en de 2 lichte kruisers *Naka* en *Jintsu* heen zien te breken om

de transportschepen te bereiken. Zelf beschikte hij eveneens over 2 zware kruisers, de *Houston* en *Exeter*, die echter heel wat minder 'zwaar' waren dan de Japanse, en de 3 lichte kruisers *Java*, *De Ruyter* en *Perth*. Zijn 9 torpedobootjagers hadden hooguit evenveel gevechtswaarde als 5 Japanse.[97] In wezen bezat Japan dus een drievoudig overwicht aan torpedobootjagers, wat de strijd nogal ongelijk maakte.

Het Japanse uitstel was tevens zeer gewenst om de geallieerde luchtmacht verder uit te dunnen. Van de luchtoorlog kan over het algemeen worden gezegd dat de Japanners doorgaans niet wachtten tot ze de suprematie in de lucht hadden verworven. Een onmiskenbare kanteling in die richting boven een gebied was vaak voldoende voor verder oprukken. Het Japanse leger nam de resterende geallieerde vliegtuigen daarbij voor lief.

Helfrich gaf, nogal verrassend, achteraf als voornaamste reden voor de slag, dat de publieke opinie het niet zou nemen als de Koninklijke Marine niet om Java zou vechten.[98] Zoiets had primair de afweging van de gouverneur-generaal moeten zijn, die nu weer baas in eigen huis was. Helfrich had vooral over de kans van slagen moeten adviseren. Dat de Koninklijke Marine van hem moest vechten, maakt het trouwens lastig en pijnlijk te verklaren waarom hij ná de nederlaag in de Javazee nog de drie resterende buitenlandse kruisers wilde opofferen.

Zijn reden is nogal dubieus gegeven zijn gokstrategie. Maar àls het Helfrich inderdaad in laatste instantie om de publieke opinie ging, dan ging het hem niet meer om marinestrategie, maar de hogere niveau's van militaire en politieke strategie. Dit doet wederom denken aan de toenmalige stalen mentaliteit van admiraal Raeder en van diens voorganger eind 1918 om grotere oorlogsschepen een riskante en soms hopeloze strijd aan te laten gaan tegen een overmachtige vijand. Als een klassieke held tegen het noodlot. De heldhaftige reputatie van de schepen moest een nieuw nationaal navalisme politiek bestaansrecht geven. Een sterke vloot zou herhaling van de tragedie moeten voorkomen. Dat ook buitenlandse kruisers zich moesten opofferen aangezien er blijkbaar onvoldoende Nederlandse waren, deed een toekomstig moreel appèl op de nationale publieke en politieke opinie voor een sterke vloot zeker geen kwaad.

Dat Doorman überhaupt deze zeeslag kon aangaan, was nooit geallieerd beleid geweest en al jarenlang geen Nederlands meer. Zijn eskader bestond slechts doordat het de riskante eerdere acties, met name bij Sumatra, had weten te overleven. De redenen hiervoor waren dat bommenwerpers hem terugdreven waardoor het niet tot een zeeslag kon komen, het geluk dat hun bommen slechts een deel van zijn schepen uitschakelden en natuurlijk zijn terughoudendheid die beslist niet op

bevelen van zijn superieur berustte. Maar zijn eskader bestond vooral doordat de Japanners hadden besloten om het te gedogen. Hoe zat dat?

De kern van de Japanse heerschappij ter zee bestond uit de 6 grote vliegkampschepen, die ook Pearl Harbor hadden aangevallen. Zij vormden de aanvalskern van *Eerste Luchtvloot*. Niet minder dan 4 ervan lagen nabij Kendari op Celebes, met hun escorte, dat onder andere de 4 slagkruisers van de *Kongo*-klasse omvatte. Dankzij deze vliegkampschepen (met hun uitstekende vliegtuigen en piloten) ging het om de sterkste maritieme aanvalsstrijdmacht ter wereld in die periode.

Doormans zwakke kruisereskader vormde in het geheel geen bedreiging voor de Japanse heerschappij ter zee. De aanvalsstrijdmacht besloot geen tijd eraan te verspillen. Dit was in lijn met de al veertig jaar oude Mahanistische opvatting van de Japanners dat absolute heerschappij ter zee niet nodig was om invasievloten te laten uitvaren. Het was voldoende als hun escorte de vijand het zeegebied in de nabijheid van de vloten kon ontzeggen.

Het was eveneens voldoende als de geallieerde luchtmacht niet sterk genoeg meer zou zijn om ze tot zinken te brengen. Omdat de luchtmacht op West-Java nog niet genoeg verzwakt leek, werd, blijkbaar als een soort compensatie, een klein Japans vliegkampschip aan de westelijke invasievloot toegevoegd.[99] Maar totale heerschappij in de lucht boven de invasievloten door de 4 grote vliegkampschepen werd evenmin nodig geacht als totale heerschappij als ter zee.

Laatstgenoemde sterkste aanvalstrijdmacht op zee had echter wel degelijk Java op het oog. Ongehinderd door de Amerikaanse onderzeebootlinies vertrok ze de 25e februari via Timor naar de Indische Oceaan om Java ook vanuit het zuiden en westen af te sluiten.[100] Recente Japanse landingen op Timor waren uitdrukkelijk bedoeld om Java te isoleren van Australië. De Maleise Barrière was doorbroken. Van noord naar zuid en van oost naar west.

Hoewel de Japanse verkenning te wensen overliet, maakte deze strijdmacht het uitzenden van grotere geallieerde transportvloten naar Java met versterkingen tot zotheden waarvan de geallieerden gelukkig afzagen. Ongetwijfeld zouden zijn 250 gevechts- en aanvalsvliegtuigen met hun elitebemanningen ook ingrijpen in de luchtstrijd boven Java, mocht deze niet vlot genoeg verlopen. Dat bleek niet nodig en de vliegtuigen 'beperkten' zich tot aanvallen op de haven van Tjilatjap op 5 maart, die tot dan werd gebruikt voor geallieerde evacuaties.

Structuren in de zeestrijd zag Helfrich blijkbaar even labiel als een mikado-spel. Trok je het juiste stokje weg, viel alles uit elkaar. Op 24 februari, kort voor de Slag in de Javazee telegrafeerde hij:

> Ik [ben ervan] overtuigd [dat] wanneer Anzac force bewesten Torresstraat en [de al] aanwezige Eastern fleet [de] neus vertoont, Japan onaangenaam verrast zal worden en [de] druk op Java zeer zal worden verlicht. Zij gaan zeer systematisch te werk [...]'[101]

Die *Eastern Fleet* betekende dat hij nog steeds meende dat twee of drie Britse slagschepen het tij konden doen keren: *Z-Plan*-navalisme. Wat betreft systematiek, de Amerikanen en Britten bereidden nadien hun belangrijke invasies nog systematischer voor dan de Japanners en smaakten het genoegen dat alle slaagden. Tot het laatst slaagden, naast operationele systematiek, ook de Japanse vliegtuigen er niet in om hem, ondanks af en toe terugkerende twijfel, van zijn anarchistisch-navalistisch geloof af te brengen in het beperkte effect van luchtaanvallen.

De gouverneur-generaal verklaarde later 'dat wijlen de admiraal Helfrich in de laatste weken in Indië de romantische kant op ging, onrealistisch werd.'[102] Toch stelde hij nauwelijks grenzen aan de vice-admiraal. Helfrichs strategische opvatting werd met de dag meer ontkracht en naderde een algeheel faillissement. Hij doet denken aan een opiumschuiver die zich steeds dieper in zijn schijnwereld terugtrekt naarmate zijn bestaan steeds meer spaak loopt. Uiteindelijk had de realiteit hem volledig in de hoek gedrongen: alleen Java resteerde nog.

Maar hij handelde nog steeds in de benevelende geest van Furstner die, in een poging *Chief of Naval Operations* admiraal King te beïnvloeden, nog op 23 februari naar Washington telegrafeerde. Het telegram kwam er op neer dat het een goede gelegenheid was om nu versterking te zenden. De 'regenmoesson', beargumenteerde Furstner, bemoeilijkte de Japanse luchtaanvallen en bovendien waren er twee met luchtafweer uitgeruste schepen in aantocht. Na dit onuitroeibare bagatelliseren van het luchtgevaar volgde zijn strategische aanpak. De geallieerde kansen op nachtacties waren nu gunstig, want de Japanse kruisers waren gebonden aan het beschermen van troepentransporten. Als deze kruisers dat niet meer waren, konden ze tegen geallieerde konvooien optreden.[103] Furstner impliceerde dus dat de rollen later zou worden omgedraaid: in plaats van de vijandelijke konvooien aan te vallen moesten de geallieerde schepen dan de eigen gaan verdedigen. Tot het bittere eind predikte hij de kruiserkrijg.

Het ging hier om een tweeledig initiatief van hem. Diezelfde dag telegrafeerde hij aan Helfrich dat hij, ondanks tegenstand van Pound en de andere Britse *Chiefs of Staff*, er in was geslaagd de (door Churchill geleide) *Pacific War Council* te bewegen om aan Washington te vragen extra bommenwerpers en schepen te sturen.[104] Wederom wist Furstner dus Pound, ja de *Chiefs of Staff*, uit te manoeuvreren. Dit alles bewijst nogmaals dat zijn talenten niet zozeer op maritiem-strategisch gebied lagen, maar op politiek-strategische manipulatie van hoog niveau.

14.22 Climax na 30 jaar (4): Helfrich drukt de kruiserstrijd in de Javazee door

Helfrich bleef, zoals Hart op zijn manier, ook consequent. Tot het uiterste klampte hij zich vast aan het anarchistisch navalisme en vertrouwde steeds meer op het hieraan eigen toeval. Hij kreeg tijdelijk steun van de 22e februari aangetreden Nederlandse chef van de geallieerde luchtstrijdkrachten, generaal-majoor L.H. van Oyen.

Diens visie was typerend voor velen die op regionaal niveau opereerden. Zij overzagen het grote internationale strategisch geheel niet en zeker de bevoorrading niet. Van Oyen geloofde dat men nipt kon verhinderen dat de Japanners het luchtoverwicht behaalden, waardoor zij hun landing moesten uitstellen, wat tijd schonk om nieuwe geallieerde vliegtuigen aan te voeren die het uitstel weer verder konden oprekken tot een kansje op afstel.

Een geallieerde *airfleet-in-being* zou men kunnen zeggen. Maar ook hier was het zo dat de Keizerlijke Marine het voldoende achtte als de geallieerde bommenwerpers niet meer sterk genoeg waren om de invasievloten te vernietigen. Totale heerschappij in de lucht was niet noodzakelijk. Zelfs Van Oyen zag in dat zijn schijnstrijd tegen de tijd verloren was, toen de 25e een invasievloot werd gerapporteerd.[105]

Doorman, die de dag daarna zijn superieur opbelde om onder de eindstrijd uit te komen, kreeg te horen: 'De kans op succes is inderdaad gering, maar hij is aanwezig.'[106] Aanwezig? Dat is elke kans die niet volkomen nul is, zowel een geringe als een grote. In een later bevel bestond er voor Helfrich zelfs geen onderscheid meer tussen het vernietigen van een al verslagen vijand en herhaald aanvallen als sleutel tot succes: 'You must continue attacks till enemy is destroyed.'[107]

Dat was niet het enige. De tactiek die Doorman moest toepassen, was een defensieve positie innemen voor het beoogde invasiepunt opdat de transportvloot niet kon landen. Hoewel die vloot hoofddoel was, vergrootte deze tactiek de kans op een zeeslag met het sterkere Japanse escorte in plaats van het uit te manoeuvreren. Een deel ervan zou zeker 's nachts proberen de geallieerde vloot in deze positie op te ruimen. Als dat onvoldoende lukte, zou het de volgende ochtend gebeuren door een verpletterende overmacht. De Nederlandse tactiek had alleen zin tegen een minder sterke en minder bekwame vijand, die gedurende een actie tegen Doorman de transportvloot vrijwel onbeschermd liet en zich 's nachts gemakkelijk liet uitmanoeuvreren.

Maar die zeeslag op 27 februari 1942 kan niet eens een beslissingsslag om Java worden genoemd. Dan had men beide invasievloten moeten aanvallen. Want hoewel de westelijke invasievloot veel gevaarlijker was, handhaafde Helfrich zijn opdracht om de oostelijke aan te vallen. Die

westelijke vloot was gericht op de hoofdstad Batavia, de regeringszetel Bandoeng en de hoofdmacht van het KNIL, dus op de instorting van het Nederlands gezag. Eén van zijn argumenten was dat de Japanners systematisch belangrijke eilanden van twee kanten aanvielen. Als Doorman dit aan één zijde kon verhinderen, beweerde Helfrich, zou dit proces verstoord worden en zou de westelijke vloot zich terugtrekken.[108] Hij fantaseerde zelfs dat Doorman de beide vloten na elkaar kon verslaan.[109] Het deed er blijkbaar niet toe hoe die daar zelf over dacht.

De westelijke invasievloot zag de 25e een geallieerde vliegboot en ging er vanuit te zijn waargenomen.[110] Of hij dit wist of niet, Helfrich nam aan dat deze vloot in aantocht moest zijn. Hiertegen zette hij slechts 1 moderne kruiser in, plus 2 oude welke alleen al vanwege hun tot 22 knopen teruggelopen vaart ongeschikt waren voor een zeeslag. Maar ook zonder slag of stoot boekten ze succes als een *fleet-in-being* die de invasie een dag wist te vertragen. Het invalide kruisertrio werd door de Japanse schepen niet achtervolgd, want het oogde zó ontoereikend voor een serieuze strijd, dat de aanvallers vreesden in een mijnenveld of onderzeebootlinie te worden gelokt![111]

Ook Helfrich liet dit trio nogal met rust, maar achtervolgde Doorman met bevelen om met de 5 overige kruisers door het escorte van de oostelijke vloot te doorbreken. Direct na Doormans drama in de Javazee wilde Helfrich, als een gokker die hoopt met zijn laatste restje geld rijk te worden, dat de geallieerde kruisers die de totale nederlaag hadden overleefd de strijd voortzetten tegen de invasievloten. Men kon nog steeds succes hebben – hij sprak zelfs tegen Palliser van: 'let me continue to handle this situation and save Java'.[112] Java redden!

De bondgenoten hielden vast aan terugtrekking van hun schepen. Daarbij stuitten de Amerikaanse kruiser *Houston* en de Australische kruiser *Perth* die te dicht langs de Javaanse kust voeren, ongewild op de westelijke invasiemacht en gingen ten onder tegen het escorte. Helfrich voerde dit achteraf natuurlijk aan als bewijs dat er altijd kans bestond de vijandelijke transportvloot te vinden. Ook de laatste kruiser, de *Exeter*, verdween naar de zeebodem. Zijn gemoedstoestand klinkt nog door in wat hij aan Furstner een week later schreef:

> Nu de betrokken schepen bij die pogingen toch ten onder zijn gegaan, (behalve de 4 Am. jagers die door Str. Bali zijn ontsnapt), is het achteraf jammer, dat de 3 krs [kruisers] niet alsnog op de landingsplaatsen in den nacht van 28 Febr. op 1 maart zijn ingezet. [113]

Dat Helfrich veel beslissingen over evacuaties, ook civiele evacuaties, uitstelde tot de dag van de slag en de daaropvolgende, bewijst hoezeer hij bouwde op het toeval in de zeestrijd.

14.23 Climax na 30 jaar (5): geallieerd luchtoverwicht tijdens de Slag in de Javazee

Natuurlijk speelde het toeval een rol. Karel Doorman had tijdens het daggevecht in de Javazee bijvoorbeeld geluk dankzij de weersomstandigheden en de beperkingen van de Japanse coördinatie. Door het slechte weer, met name in Straat Makassar, liep de dekking van de transportvloot door Japanse jachtvliegtuigen, de gevreesde *Zero's*, vanaf hun aan deze straat gelegen basis te Balikpapan die dag volkomen spaak. 's Ochtends waren enkele met de nodige moeite nog ter plaatse, tijdens de strijd ontbraken ze geheel.[114]

Verder werd Doorman niet, zoals gebruikelijk, aangevallen en teruggedreven door Japanse bommenwerpers. Toen het er om spande, schitterden ook die door afwezigheid. Sommige moesten verkennen en andere vlogen naar de Indische Oceaan om Amerikaanse schepen te bestoken die vliegtuigen naar Java transporteerden, alsof dit belangrijker was dan luchtsteun aan de transportvloot. Bovendien ze hadden ze niet naar deze oceaan hoeven door te vliegen als ze was gemeld dat het vliegkampschip *Akagi* zich daar gereed maakte om hun klus te klaren...

Dat Doorman tijdens het daggevecht bescherming kreeg van eigen jachtvliegtuigen, toont Boer, kwam door geallieerde samenwerking. Helfrich had om deze luchtdekking verzocht, waarna zijn staf erin slaagde deze te regelen met de opvolger van *ABDA-air*, het *Java Air Command*.[115] De vloot kreeg nu prioriteit boven Java zelf en er werden, in het bijzonder de dag voor de slag, zoveel mogelijk vliegtuigen overgevlogen naar de oostkant van het eiland. Helfrich verzwijgt deze geslaagde coördinatie in zijn memoires. Zijn opmerkingen en conclusies over luchtsteun, schrijft Boer, 'raken eigenlijk kant noch wal en af en toe lijkt het wel, de memoires lezende, of Helfrich destijds los van zijn eigen staf heeft geopereerd'.[116]

Alle inzetbare jachtvliegtuigen op Oost-Java, 10 Amerikaanse *Curtiss P-40's* en 5 Nederlandse *Brewster Buffaloes*, steunden Doormans vloot. Ze stegen alle gelijktijdig van het vliegveld Ngoro op en arriveerden om half vijf boven de vloot, toen de zeeslag al in volle gang was. Ze vlogen zeer hoog om enige kans te maken tegen eventuele *Zero's*, wat het moeilijker maakte om op te treden tegen de vele kilometers lager vliegende Japanse boordvliegtuigen. Ze bleven om beide vloten vliegen in een rechthoekig parcours. Ze hadden een deel van de Japanse bommenwerpers kunnen afslaan – als die zouden zijn gekomen. Toen ze even na

half zes wegvlogen om nog juist voor de duisternis te kunnen landen, waagden de vijandelijke boordvliegtuigen zich weer boven Doorman.[117]

Tot dan hadden de jachtvliegtuigen hem geholpen door de verkenning en de aanslagwaarneming van deze boordvliegtuigen te hinderen of misschien wel te verhinderen.[118] Zo droegen ze ertoe bij dat het Japanse geschut op grotere afstanden miste. In tegenstelling tot wat vaak wordt gesuggereerd, vielen alle Japanse en geallieerde artillerietreffers op minder dan 20 kilometer afstand.[119]

Het is en blijft onverteerbaar dat er gegeven de gebrekkige tactische luchtverkenning en communicatie met de wal geen Nederlandse watervliegtuigen waren ingescheept. Doorman wist nu uit ervaring hoe onvolkomen deze verkenning was. Dat hij zelf en ook bemanningsleden er rekening mee hielden dat hun schepen ten onder konden gaan, maakte goede berichtgeving des te noodzakelijker. Hierbij was het gewenst dat zijn eigen schip informatie kreeg van Nederlandse boordvliegtuigen. De gebrekkige communicatie binnen zijn eskader maakte die belangrijker dan van de vliegtuigen op de buitenlandse kruisers.

De strijdende partijen bevonden zich niet ver van elkaar en veel waarneming van de vijandelijke koersen had zich kunnen beperken tot veilig rondcirkelen vlak boven de eigen vloot. Als de zeestrijd het problematisch maakte om de vliegtuigen na afloop van hun missie aan boord te hijsen, hadden ze kunnen uitwijken naar het dichtbij gelegen Soerabaja.

De verklaring dat de Nederlandse watervliegtuigen ontbraken omdat men conform de doctrine naar een nachtgevecht streefde en ze 's nachts niet konden verkennen, bevredigt niet. Doorman had de situatie domweg niet in de hand en kon er derhalve niet zeker van zijn dat er uitsluitend 's nachts werd gevochten. Doormans informatie de afgelopen dagen was zelfs zó gering dat hij niet eens zeker was in welke nacht precies de strijd zou plaats vinden. Zijn vliegtuigen hadden hem tot het vallen van de nacht actuele informatie kunnen geven waarmee hij ook in het begin van de duisternis zijn voordeel had kunnen doen, terwijl ze de volgende ochtend misschien opnieuw hadden kunnen verkennen.

De Britse kruiser *Exeter* en de Australische kruiser *Perth* hadden hun vliegtuig nog aan boord.[120] Waarom werd er geen gelanceerd? Dat van de *Exeter* was beschadigd bij bombardementen en onbruikbaar.[121] Bij de *Perth* kan de reden zijn geweest dat Doormans vloot vanwege de problematische communicatie niet wist dat er eigen jachtvliegtuigen rondcirkelden. Men zag ze soms voor Japanse aan en vuurde zelfs op ze! Jachtvliegtuigen konden op het zeer trage *Walrus*-boordvliegtuig neerduiken als roofvogels op een eend. Als dit misverstand op de kruisers meespeelde dan belemmerde de eigen luchtsteun ongewild dus óók de eigen verkenning.[122]

14.24 Climax na 30 jaar (6): de eigenlijke zeestrijd in de Javazee

De onschatbare Japanse verkenning met watervliegtuigen van kruisers was voorafgaand aan de artilleriestrijd nog goed. De geallieerde luchtdekking was nog niet ter plaatse. Aangezien Doorman over deze dekking niet was geïnformeerd, had hij Soerabaja te vroeg verlaten. Zijn haast is begrijpelijk gegeven de opdracht van Helfrich om het zeegebied voor de invasiekust als het ware te bezetten. Deze aanpak mocht verkeerd zijn, in het begin van de zeeslag viel die samen met het beste dat Doorman kon doen: proberen de transportvloot te bereiken door langs de kust onder het escorte door te glippen.

Hij was overigens niet uit op een zeeslag en zeker niet overdag. Gedurende de gehele zeeslag volgde hij het beginsel zijn vloot als een *fleet-in-being* intact te houden voor de eindaanval op de transportschepen. Zijn Japanse tegenspeler, schout-bij-nacht Takagi Takeo, was ook niet uit op een zeeslag en speelde het spel mee. Hij wilde de dag met schieten op lange afstand doorkomen en als Doorman het niet opgaf pas 's nachts met een deel van het escorte toeslaan.

De geallieerde luchtsteun omvatte niet alleen jachtvliegtuigen ter bescherming van het eskader, maar ook bescheiden bombardementen: 3 duikbommenwerpers steunden Doorman daadwerkelijk. Enkele bommenwerpers die later moesten aanvallen, arriveerden niet doordat zij te weinig informatie ontvingen over de positie van de transportvloot. Een luchtaanval een dag eerder had ook al niet veel opgeleverd.

Het daggevecht ontstond slechts doordat Doorman langs de kust begon te racen naar het invasiepunt, dat ten westen van hem lag. Japanse boordvliegtuigen namen hem waar. Daarop plaatste een krachtige strijdmacht zich tussen het naderende konvooi en Doorman in en racete parallel met hem mee naar de invasiekust. Maar Takagi wilde meer, namelijk tegelijkertijd vrijwel zijn gehele vloot concentreren, waarmee hij het escorte bij het konvooi zelf overigens reduceerde tot 2 torpedobootjagers (de *Umikaze* en *Natsugumo*). Deze concentratie was mogelijk doordat vijand en vriend zich ten oosten van de transportvloot bevonden. Maar tegelijkertijd concentreren, dat kon alleen door de parallel met Doorman meevarende macht te versterken, aangezien diens vloot anders te veel voorsprong kreeg.

Bij het begin van de race had de commandant van het nabij-escorte, schout-bij-nacht Nishimura Shoji, de transportvloot namelijk niet laten wegdraaien van de kust. Hierdoor verwijderden de transportschepen zich nauwelijks van hun grotendeels tegen Doorman ingezette nabij-escorte, dat nog van pas kon komen om ze te verdedigen tegen onderzeeboten. Beide partijen kenden elkaars strijdwijze goed genoeg om bedacht te zijn op vijandelijke onderzeebootlinies. In werkelijkheid had-

den de Japanners, anders dan bij hun landing in Malakka, er geen geplaatst en lagen die van de geallieerden, zoals gezegd, op de verkeerde plaats (14.11). De transportschepen bleven nu doorvaren naar de invasiestranden, die al in zicht kwamen, en koersten dus op de geallieerde vloot af!

Eindelijk gaf Nishimura de order om rechtsomkeert te maken, maar te laat, zijn transportschepen waren al te dicht bij Doorman. Dit dwong Takagi zijn plan om het artillerieduel op langere afstand te voeren op te geven. Zijn strijdmacht was nu vrijwel geconcentreerd. Hij besloot elk risico uit te sluiten dat de geallieerden door een eventuele voorsprong op zijn escorte een beetje ruimte zouden krijgen om de transportvloot aan te vallen.

Dit was waarschijnlijk het enige moment van de slag waarop Doorman precies wist waar deze vloot was: via het richttoestel van het 40 mm luchtafweergeschut op zijn vlaggenschip zag luitenant-ter-zee der 1e klasse J. Bennink 'een geweldig mastenbos' naderen.[123] Door de apparatuur hoog in de commandotoren moet dit veel beter zichtbaar zijn geweest. Met krachtige artillerie- en torpedoaanvallen sneed Takagi de geallieerde schepen nu de pas af, waarbij de *Exeter* door een granaat buiten gevecht werd gesteld en de door een torpedo gebroken torpedobootjager *Kortenaer* in de golven verdween als een openklappende schaar. Op enkele geallieerde schepen ontsproten uit torpedosporen vermeende waarnemingen van vijandelijke onderzeeboten.[124] Vervolgens dreef Takagi zijn tegenstander met grote torpedoaanvallen weg van de invasievloot naar het noordoosten, waarbij Doorman door geluk en zijn wijsheid van een cirkelvormige uitwijkmanoeuvre werd gevrijwaard van verdere torpedotreffers.

Vier Amerikaanse torpedobootjagers hielpen Doormans manoeuvre halverwege dekken, voornamelijk door hun torpedo's ver buiten het maximum bereik te verspillen. Eerder ging het er warmer aan toe: de Britse torpedobootjager *Electra* zonk bij een dappere tegenaanval die zij met haar zusterschip *Encounter* op last van Doorman uitvoerde om het begin van zijn terugtocht veilig te stellen.

Het forse vijandelijke overwicht kwam niet zonder risico tot stand. Aangezien de meeste Japanse torpedobootjagers deelnamen aan de grote torpedoaanvallen, waren ze soms uren lang niet beschikbaar om het konvooi tegen onderzeeboten te beschermen. Dit toont de juistheid van de aanname uit de periode toen onderzeeboten nog de kern van de vloot vormden dat een ondersteunende oppervlaktevloot gaten kon creëren in de onderzeebootbestrijding.

De nacht was inmiddels gevallen. Door Helfrich gedwongen te blijven aanvallen, ging Doorman nu over op een tactiek om het escorte uit te manoeuvreren.

Het ontbrak de eskadercommandant aan goede tactische informatie. Zijn tactische verkenning vertoonde, anders dan de Japanse, nare trekjes van strategische verkenning. Van voortdurend schaduwen – in het ergste geval onder opoffering van de ene vliegboot na de andere – was tijdens de slag geen sprake. Elk vliegtuig moest het konvooi opnieuw proberen op te sporen en had (doorgaans) geen rechtstreekse radioverbinding met het vlaggenschip. Berichten werden in het beste geval via omwegen aan wal doorgezonden met vertraging, zoals twee belangrijke waarnemingen aan het eind van de middag van het konvooi. Dan nog staat niet vast of deze twee wegens problemen met de radio-ontvangst Doorman ter ore zijn gekomen.

Eerlijk gezegd had hij ook met goede verkenning en communicatie niet naar de transportschepen kunnen doorbreken, maar alleen als zijn tegenspelers blunder op blunder zouden stapelen en daar waren die te professioneel voor. Takagi's beide zware kruisers *Nachi* en *Haguro* voeren in de duisternis efficiënt op en neer om een doorbraak naar het konvooi te blokkeren, dat bovendien van dichtbij werd beschermd door het nu weer zeer krachtige nabij-escorte. Naast de twee lichte kruisers beschikte hij nog over bijna al zijn torpedobootjagers.

Doorman verging het minder goed. Een doorbraakpoging zo dicht mogelijk langs de kust gaf hij op door een scherpe bocht zeewaarts toen de Britse *Jupiter* zonk door een onderwaterexplosie, waarvan de reden onduidelijk was. Ging het om een onderzeebootlinie of – zoals jaren later het geval bleek te zijn geweest – een mijnenveld? Zijn andere torpedobootjagers was hij toen al kwijtgeraakt door brandstofgebrek en gevechtsschade, op één na, de beschadigde Britse *Encounter*, die echter kort daarna vertrok naar Soerabaja. Nu stonden zijn 4 resterende kruisers er alleen voor.

Het was, in weerwil van het niet al te beste weer overdag, een heldere, kalme nacht. Ten slotte staakte Takagi het blokkeren met zijn beide zware kruisers en ging zijn vasthoudende vijand met ze opzoeken voor een aanval met torpedo's. Dat was niet moeilijk, want de Japanse boordvliegtuigen schaduwden niet minder vasthoudend. De commandant van de kruiser *Perth* merkte op:

> Om 21.50 verscheen er een nieuw vliegtuig boven ons en even later viel er recht op onze koers een rij van zes lichtfakkels. Dit gebeurde iedere keer wanneer wij een nieuwe koers stuurden, en het was al gauw duidelijk dat elke beweging die wij in het maanlicht maakten, gerapporteerd werd, niet alleen door technische, maar ook door deze prachtige visuele middelen. Het dirigeren

> van zijn strijdkrachten moet voor de vijand belachelijk eenvoudig zijn geweest.[125]

Ook de *Houston* rapporteerde dit uitlichten van de geallieerde koers. De uitstekende Japanse doctrine om fakkels af te werpen was des te belangrijker aangezien de radio van het vliegtuig stuk was. Ondertussen vond een Amerikaanse vliegboot de transportvloot om 22.22 uur en bleef deze zeventig minuten schaduwen, zonder dat het eskader dit wist, tot de beslissende Japanse aanval.[126] Ook daarin zette de vijand Doorman in het zonnetje, die ten onder ging met zijn vlaggenschip de *De Ruyter*, dat met de *Java* werd getorpedeerd.

De te ver weg geplaatste Japanse extra versterking door de 2 zware kruisers *Myoko* en *Ashigara* met 2 torpedobootjagers bereikte kort voor het ochtendgloren het strijdtoneel, maar dat was al door de verslagen vloot verlaten. In de loop van de nieuwe dag, de 28e, arriveerde nog meer versterking in de vorm van de lichte kruiser *Kinu* en torpedobootjagers. Het laat zich raden wat er zou zijn gebeurd als Doorman het zeegebied voor de invasiekust lang had moeten 'bezetten'.

Wel wisten enkele Amerikaanse bommenwerpers die dag sommige 'oostelijke' transportschepen te treffen, waarvan 2 zwaar, maar dat kon de vijand wel dragen. Met een dag vertraging ten spijt dankzij de zeeslag èn dankzij het als *fleet-in-being* even efficiënte invalide kruisertrio tegen de westelijke invasievloot, zette hij op 1 maart 1942 gelijktijdig voet aan wal in Oost- en West-Java.

Over de zeeslag schreef Helfrich aan Furstner iets wat – zonder dat hij zich ervan bewust was – zowel hun Haagse 'risicostrategie' met enkele kruisers weerlegde, als de zinloosheid aangaf van de wens Java te kunnen behouden tegen een grote zeemogendheid:

> Het was een nederlaag en vermoedelijk zijn de verliezen aan geallieerde zijde grooter geweest dan aan Jap. zijde. Wellicht zijn er commentators die zeggen dat hierdoor de balance of power ten ongunste van de geallieerden is gewijzigd.
> Dit is nonsens. De verliezen in dezen, toch betrekkelijk 'kleinen zeeslag' brengen geen overwegende wijziging in de balance of power.[127]

Een week na de landing capituleerde het leger en het eiland waarop bijna tweederde van de totale bevolking van het Koninkrijk der Nederlanden woonde was in vijandelijke handen.

Uit piëteit mag nog worden vermeld dat de dag na de invasie een tandeloos wachtschip bij Soerabaja door zijn bemanning tot werd zinken gebracht, dat eerder, van 1911 tot 1923, als logementschip had gediend

voor de onderzeedienst. Het was de *Koning der Nederlanden* die ooit als sterkste slagschip van Azië (zie 1.2) een formidabele *fleet-in-being* tegen zo'n invasie had gevormd – in 1880.

14.25 Conclusies (1): onderzeebootoorlog volgens het anarchistisch navalisme

Net als de Keizerlijke Japanse Marine, zagen de Britse admiraliteit en de Amerikaanse marineleiding niet in hoe Zuidoost-Azië kon worden behouden tegen Japan. De afloop van de strijd riep daar geen verbazing op, wel de snelheid waarmee het offensief verliep en de betrekkelijk geringe verliezen die de aanvaller leed. Ook de aanvaller zelf had dit laatste niet verwacht.

De zeestrijd in de Maleise Barrière was voor de Britse admiraliteit niet meer dan een vertragingsgevecht nabij Singapore. De Britten deden niet veel meer dan het escorteren van schepen naar Singapore, wat ook Nederlandse oppervlakteschepen bond, totdat onder Nederlandse en Amerikaanse druk het escorteren plaats maakte voor de vertragende gevechten.

Voor de leiding van de Koninklijke Marine was de afloop een verbijsterende teleurstelling, aangezien de gedachte bestond dat het Japanse offensief kon worden gestopt voordat de gehele Maleise Barrière was gevallen en vervolgens met Britse en wellicht Amerikaanse tegenaanvallen kon worden terugdrongen. De navalistische inslag van de Koninklijke Marine maakte ook dat ze overmatig hechtte aan het behoud van Singapore, omdat ze meende dat de komst van enkele Britse slagschepen aldaar de balans kon doen doorslaan.

Het oorlogsplan *Rainbow Five*, dat bindend was voor de gehele Amerikaanse krijgsmacht, vertrouwde voor Zuidoost-Azië eveneens op vertragende gevechten, met als kern de zeestrijd door onderzeeboten. De Amerikaanse onderzeeboten bewezen dat het mogelijk was om de voornaamste invasievloot naar de Filippijnen te vinden en aan te vallen. Ondanks matige verkenning slaagde een vijftal boten erin tijdig te concentreren, maar door hun achterstand in aanvalstactiek en vooral door onbetrouwbare torpedo's boekten ze weinig succes. In de volgende fase van de strijd begonnen ze de Indische zeestraten te versperren. Gedurende ruim twee maanden vielen ze vele Japanse schepen aan, vaak op korte afstand, en eveneens met weinig succes. Hun torpedo's faalden.

Toch blijft het opmerkelijk dat vooral Amerikaanse onderzeeboten daadwerkelijk Nederlands-Indië verdedigden, inclusief de Japanse opmarsroutes naar de oliehavens Tarakan en Balikpapan, en de Nederlandse boten nauwelijks. Bij de Slag in de Javazee waren het vooral

Amerikaanse onderzeeboten die Java verdedigden, maar hun linies waren verkeerd geplaatst, iets te ver naar het oosten.

Het materieel waarover de Koninklijke Marine beschikte, was ontwikkeld voor de oude anti-invasiestrategie, waarin de onderzeeboot de kern van de vloot was om bij een serieuze aanval de toegangen tot de Javazee te verdedigen en wat later ook bij deze toegangen gelegen oliehavens. Hierdoor beschikte men over weinig kruisers en relatief veel onderzeeboten. Met dit voor een beperkt gebied bedoelde materieel wilde Furstner sinds enkele jaren een totaal andere strategie uitvoeren in een veel groter gebied.

De onderzeebootoorlog werd volgens dit anarchistische concept gevoerd, dat gefixeerd was op het doordringen van de vijand in Indië en liefst strijd daarbuiten prefereerde. De onderzeeboten opereerden nu ver voorwaarts. Dit leidde tot versplinterde inzet, individuele verkenning, bewakingsopdrachten, ook om Japanse *coups-de-main* en invasies tegen te gaan, en slechte ondersteuning door luchtverkenning.

Dat de Nederlandse onderzeedienst in december 1941 toch grotere successen boekte, lag aan de oudere zeer agressieve onderzeebootdoctrine, uit de tijd dat de onderzeeboot nog het hoofdwapen tegen invasies was. Ontoereikende verkenning kon soms worden goedgemaakt door riskante verplaatsingen onder en boven water over fikse afstanden, de roedeltactiek eigen, terwijl de aanval op korte afstand treffers garandeerde.

Deze 'beslissingsslagdoctrine' leverde echter zware verliezen op. Door deze verliezen en de genoemde deconcentratie kwam de onderzeedienst niet meer toe aan de echte beslissingsslag tegen beide voor Java bestemde Japanse transportvloten. Dit voortijdige verlies aan slagkracht werd door de toenmalige marineleiding niet zo ernstig gevoeld als een eerdere marineleiding gedaan zouden hebben, aangezien kruisers nu als hoofdwapen werden beschouwd.

Het was aan de Duitse *Rudel* om de waarde van de roedeltactiek te bewijzen en pas aan de Amerikaanse *wolfpacks* om de Japanse koopvaardij en bovendien een belangrijk deel van de marine daarmee te verslaan.

Als de Koninklijke Marine niet was overgegaan op het anarchistisch navalisme en de bijbehorende obsessie met heerschappij ter zee? De strategie van Stark en Hart om Zuidoost-Azië met onderzeeboten te verdedigen en zich te concentreren op de Maleise Barrière in plaats van enkel de rand ervan, Singapore, paste perfect bij de eerdere Nederlandse strategie. De Amerikaanse onderzeeboten konden hetzelfde blijven doen als ze deden, namelijk het grootste deel van de Filippijnen en Ne-

derlands-Indië verdedigen met geringe eigen verliezen. Alleen kregen zij uiteindelijk veel steun van de Nederlandse boten. Deze werden intact gehouden als hoofdwapen voor de beslissingsslag om het zwaartepunt van de Barrière, Java.

14.26 Conclusies (2): kruiseroorlog volgens het anarchistisch navalisme

Hoe stond het met de kruiseroorlog? Ook dit Nederlandse middel om de 'heerschappij over de verbindingen te halen' was zeer ongestructureerd, een *hit-and-run*strategie tegen deze verbindingen. Zo'n strategie werd door admiraal Castex als de dominante aanbevolen, maar alleen als men zo zwak was dat men geen hoop meer had de vijandelijke aanval af te weren. Dit was de reden waarom de Amerikanen deze strategie verkozen.

Maar door te vertrouwen op tactisch toeval in plaats van eigen operationele manoeuvres minimaliseerde men de kans de vijand een hoge prijs te laten betalen. Was men iets minder zwak, dan beval Castex aan om de tegenstander te proberen uit te manoeuvreren. Maar Hart en Helfrich dachten niet zo. De strategie van Furstner en Helfrich was er een van gokken. (Wat doet denken aan admiraal Raeder, die de waarde van het handjevol grotere Duitse schepen wilde tonen door ze buitengewone risico's te laten nemen tegen de Britse handel, maar gebonden was aan Hitlers wens dat het risico dat een schip tijdens een operatie liep in verhouding moest staan tot het te verwachten resultaat.) Kernbegrip was een *fleet-in-being* van kruisers. Die zouden door her en der tikken uit te delen een soortgelijke verlammende werking hebben als in 1914 de kleine Duitse kruiser *Emden* op de zeehandel: plotseling aanvallen en wegwezen. Concentratie in twee *Striking Forces* achtte Helfrich evenwel het beste, omdat deze een grotere strijdmacht konden overweldigen dan individuele kruisers. De kans op succes was beperkt, maar door vaak te gokken viel deze te verhogen.

De Nederlandse aanpak leidde tot zware kritiek op Hart, die zijn kruisers en torpedobootjagers conform *Rainbow Five* uit de Filippijnen terugtrok om ze niet vroegtijdig verloren te laten gaan door grote concentraties van Japanse vliegtuigen, onderzeeboten en oppervlakteschepen. Volgens Helfrich en Furstner zou het nemen van risico's het Japanse offensief zwaar hebben kunnen vertragen en – gegeven hun overschatting van de Britse slagvloot in de Indische oceaan – meende Helfrich dat Zuidoost-Azië viel te behouden.

In werkelijkheid werd de strijd om Indië niet zozeer bepaald door oceanische omstandigheden – waarvoor de afwezigheid van landmassa's kenmerkend is – maar door de aanwezigheid van eilanden en vooral door de grondoorlog. De geallieerde *fleet-in-being* van kruisers kwam

slechts in actie wanneer de (zee)oorlog overging in een grondoorlog – dus bij invasies, vooral om vliegvelden en oliebronnen te bemachtigen. De vloot vocht dus – en groter contrast met het navalisme is niet denkbaar – als verlengstuk van de grondoorlog.

De 'kaperoorlog' werkte niet tegen invasievloten. De Japanners baseerden de omvang van hun escorte op de verwachte geallieerde sterkte en zorgden doorgaans voor krachtige luchtsteun en verkenning. Karel Doorman moest de strijd ingaan met het geallieerde kruisereskader. Wellicht door zijn loopbaan bij de Marine Luchtvaartdienst wentelde hij zich niet in de navalistische fantasieën van de School van Furstner. Hij deelde de gespannen verwachtingen van Helfrich niet.

Een operationele manoeuvre conform Castex, die Doorman voorstelde, werd hem door Hart en Helfrich niet gegund. Van werkelijke *hit-and-runacties* tegen grotere invasievloten was geen sprake. Het element van verrassing ging verloren doordat de kruisers van Doorman bij zijn acties hiertegen tijdig werden verkend. Ze moest naderen tegen de middelen in waarmee de vijand de invasies structureerde: luchtverkenning, bommenwerpers en zeestrijdkrachten. Het eerder vermeldde basisprincipe van het 'vinden, binden en slaan' van de vijand was door het ongestructureerd uitsmeren van het Nederlandse materieel en door het opgeven van het oude strategisch defensief niet meer haalbaar.

Aangezien de strategie om Java te verdedigen door Furstner en Helfrich enkele jaren eerder was verlaten, kwam Doormans fatale zeeslag niet uit deze strategie voort. Kenmerkend voor de School van Furstner was Java pas prioriteit te geven als een invasie van het eiland voor de deur stond. Pas toen dat gebeurde eindigde het geweifel van Helfrich of zijn vloot het eiland wel kon en moest verdedigen.

Tot het laatst vereenvoudigde Furstner de strijd in Zuidoost-Azië tot een kruiseroorlog met als inzet de vijandelijke en de eigen konvooien. Helfrich handelde hiernaar door opnieuw te gokken: het kruisereskader was nog maar gedeeltelijk verspeeld. Bij de eerdere acties was het niet op belangrijke vijandelijke eenheden gebotst, aangezien luchtaanvallen het terugjoegen en Doorman tamelijk behoedzaam opereerde. Maar het eskader bestond vooral nog doordat deze kruisers geen bedreiging vormden voor de Japanse heerschappij ter zee in Zuidoost-Azië. De machtige Japanse vloot bij Kendari keurde het geen blik waardig en vertrok om Java te isoleren vanuit de Indische Oceaan.

In de dagen voor de Slag in de Javazee joeg Helfrich het eskader op tot voortdurende operationele zeeverkenning waardoor de bemanningen uitgeput de slag aan moesten gaan. Deze eindigde in een totale nederlaag. Het anarchistisch navalisme faalde als kruiseroorlog en als onderzeebootoorlog. De gevechtsoperaties in Nederlands-Indië bevestigen dat

dit navalisme een kwalijke opvolger was van de eerdere strategie om bij een serieuze Japanse aanval voornamelijk Java te verdedigen.

De maandenlange gevechten rond Gualdalcanal kostten Japan eind 1942 en begin 1943 30.000 man. Vasthouden aan de voorafgaande Javastrategie met onderzeeboten had dit land in één dag beide transportvloten naar Java kunnen kosten met een verlies aan soldaten in dezelfde orde van grootte. Het verlies van de meeste onderzeeboten daartegenover lag van meet af aan verankerd in de Nederlandse doctrine. Nu kostte de verovering van de Filippijnen en Indië tezamen Japan nog geen 1.000 doden.

Conclusies: dichter bij Berlijn dan bij Batavia

Dat de president duidelijk aanhaakte bij sterk ideologische standpunten die niet volledig doordacht waren. Maar dat is natuurlijk kenmerkend voor ideologie. Dingen doordenken is het laatste wat een ideoloog zal doen.[1]
Paul O'Neill, Amerikaans minister van Financiën, over George W. Bush

Door de invloed van Alfred Thayer Mahan op de zeestrategie en het politieke beleid van de grote mogendheden viel vanaf 1890 niet alleen de nadruk op zijn begrip *seapower*, maar in het bijzonder op de politieke betekenis ervan. Het ging de grote mogendheden daarbij niet alleen om de politieke invloed van *seapower* in algemene zin, maar speciaal om *seapower* als middel om de internationale politieke machtsbalans te wijzigen. Beslissende zeeslagen via slagschepen zagen zij als het aangewezen middel.

Een eeuw later sloeg het onderzoek hiernaar nieuwe wegen in. Met name Mark Russell Shulman (1995) richtte zich in *Navalism and the Emergence of American seapower, 1882-1893* op het Amerikaanse navalisme in de jaren dat het nog aarzelde tussen slagschepen en kruisers voor de strijd om de zeeverbindingen. Elke grote mogendheid was in de jaren voor de Eerste Wereldoorlog navalistisch. De ideologie van het navalisme hield destijds in dat een grote mogendheid alleen groot kon blijven dankzij toenemende maritieme expansie.

Rolf Hobson concludeerde in 2002 dat de hiermee samenhangende politieke interpretatie van *seapower* – die een vage maritieme expansie nastreefde – op gespannen voet stond met de 'militaire interpretatie' ervan. Deze militaire interpretatie van *seapower* was volgens hem gerelateerd aan duidelijke defensieve behoeften en bestond uit het 'inzicht in de bijzondere eigenschappen van de zeeoorlog'. Hij baseerde zich voor zijn belangrijke conclusie op de Duitse risicostrategie van rond 1900.

Met een risicostrategie wil een land door middel van zijn zwakkere vloot in geval van een ernstig conflict dezelfde onaantastbare *seapower* afdwingen, die in volle vredestijd vanzelfsprekend is. Het ging erom Engeland neutraal te houden, al bleef de Duitse vloot zwakker dan de Britse.

Dit onderzoek poogt de invloed na te gaan van de ideologie van *seapower* op de Nederlandse marinestrategie in de periode 1912-1942, waarin de hoofdtaak de verdediging van Nederlands-Indië was. Het onderzoek gaat in op de vraag hoeverre de visie op *seapower* als middel om de machtsbalans te beïnvloeden op gespannen voet stond met defensieve behoeften.

Om de in de Inleiding gepresenteerde vraagstelling en sommige conclusies niet geheel te herhalen, komt het kort gezegd er op neer dat wanneer deze ideologie in Nederland en Duitsland zeer sterk was – dat wil zeggen voor de Eerste en kort voor de Tweede Wereldoorlog – de marinestrategieën samenvielen met risicostrategieën. De door Michael Saleweski (1970) en Keith Bird (2006) geconstateerde schatplichtigheid van de Duitse risicostrategie kort voor de Tweede Wereldoorlog aan de eerdere risicostrategie, blijkt ook voor Nederland te gelden. Door deze overeenkomsten geeft dit onderzoek naar de Koninklijke Marine tevens meer inzicht in de Duitse risicostrategie, in risicostrategieën in het algemeen en, nog algemener, in het navalisme.

De tegenstelling die Hobson zag tussen de politieke en 'militaire' interpretaties van Mahans *seapower* bleek zeer vruchtbaar om de Nederlandse strategieën te beoordelen. De militaire interpretatie is evenwel in dit onderzoek verder uitgewerkt en wel als het vermogen om een strategie te vertalen in een reeks haalbare operaties tegen de vijand. (Of een operatie haalbaar is, wordt op zijn minst beperkt door het aantal schepen van een marine en hun gevechtstactieken.) Hopelijk beëindigt dit de neiging in Nederland om de toenmalige vlootplannen vooral te beoordelen op hun intenties of beleidsdoelstellingen. Ook toont het dat de Nederlandse marinestrategie veel meer continuïteit bezat dan gedacht.

In de periode dat de politieke *seapower* niet bloeide, was de onderzeeboot het Nederlandse hoofdwapen ter zee. Dit leidde ertoe dat de Koninklijke Marine bij het ontwikkelen van roedeltactieken met onderzeeboten vele jaren vooruit lag op Duitsland en de Verenigde Staten. In die zin corrigeert dit onderzoek systematisch het internationale beeld dat vooral Duitsland aan de wieg hiervan stond en biedt het ook meer inzicht in de onderzeebootoorlog.

Door het 'inzicht in de bijzondere eigenschappen van de zeeoorlog' te omschrijven als dat de sterkere vloot altijd de sterkere zou blijven vanwege de (theoretische) ondeelbaarheid van de zee, meende Hobson evenwel te kunnen verklaren waardoor een risicostrategie niet werkt. De Engelse vloot kon hierdoor altijd sterker dan de kleinere Duitse blijven.

Deze verklaring is niet juist. De eerste belangrijke vraag die in de literatuur nog niet was beantwoord, werd waarom de Amerikaanse risicostrategie, zoals Mahan die in 1890 beschreef, wel slaagde om Engeland

tot een meegaande houding te dwingen en de in 1900 door Alfred von Tirpitz afgekondigde Duitse niet. De Duitse admiraal leek op de tovenaarsleerling die de formule van de meester imiteerde en merkte dat hij de zaak steeds minder onder controle kreeg. Gedeeltelijk kan dit komen doordat Mahan bij het beschrijven van de Amerikaanse risicostrategie slechts die situaties noemde die hiervoor van belang waren.

Maar Mahans meer algemene omschrijving van *seapower* kan gebruikt worden om elke risicostrategie te ijken, toont dit onderzoek. *Seapower* hangt volgens Mahan zowel af van geografische factoren, met bovenaan de ligging van een land, als van demografische factoren aangaande de bevolking en het bestuur van een land, in het bijzonder de zee gerichte activiteiten. Wat evenwel onvoldoende naar voren komt, maar van het grootste belang is voor *seapower*, is de demografische tegenhanger van de ligging van een land, namelijk zijn internationale betrekkingen.

Overigens ging het in de toenmalige marinestrategie vooral om de militaire poot van *seapower*, heerschappij ter zee. De heerschappij ter zee van een land is het product van de sterkte en kwaliteit van zijn vloot, geografische omstandigheden en internationale betrekkingen.[2] Die betrekkingen waren van cruciaal belang: de Amerikaanse risicostrategie was gericht tegen de machtsbalans tussen Engeland en Frankrijk.

Von Tirpitz richtte zijn vloot direct tegen Engeland en niet zozeer tegen de machtsbalans tussen Engeland en de Britse tegenstanders. Dit vereiste een grotere vloot die de Britse angst vergrootte. De Duitse risicostrategie gevoegd bij de nog grotere dreiging van het Duitse leger werkte averechts: de Britten en Fransen zochten toenadering tot elkaar, gevolgd door de Russen. De Duitse risicovloot kòn nu niet eens meer tegen een balans worden gericht, maar uitsluitend tegen Engeland.

Dit laatste was een geluk voor de Amerikanen. Hoewel de oude balans niet meer bestond, konden zij hun risicostrategie nu continueren tegen de nieuwe balans tussen Duitsland en Engeland. Mahan beschreef deze aangepaste strategie in zijn omvangrijke boek uit 1911 *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*.

De Brit Sir Julian Corbett die zware kritiek had uitgeoefend op Mahan, of tenminste op het publieke beeld van deze Amerikaan, werd in Nederland destijds niet of nauwelijks gelezen. Maar *Naval Strategy*, waarin Mahan zeer veel ideeën zoals de almacht van heerschappij ter zee en beslissingsslagen relativeert, wat de tegenstelling met Corbett doet vervagen, vormde de bijbel van het Nederlandse marinedenken, dat in meer algemene zin evenwel werd beïnvloed door de minder genuanceerde mondiale ideeën over beslissende *seapower* en de Duitse risicostrategie.

De Nederlandse risicostrategie was net als de Duitse te danken aan één man, Hendrik Colijn. In 1912 orkestreerde en domineerde hij een Staatscommissie voor de verdediging van Nederlands-Indië. De overwinning van Japan op Rusland in 1905 betekende dat Japan als enig land een moderne en zeer sterke slagvloot in Azië bezat en een zeer sterke. Daarnaast had Japan in deze oorlog getoond legers overzee te kunnen transporteren die enkele malen groter waren dan het Franse, Amerikaanse of Nederlandse koloniale leger in Zuidoost-Azië. Op grond hiervan slaagde Colijn erin – in zijn hoedanigheid van minister van Oorlog en van Marine ad interim – een militaire strategie af te dwingen waarin het KNIL ondergeschikt werd aan de vloot. Anderzijds betekende dit dat de vloot de hoofdtaak van het leger moest kunnen vervullen, bescherming van het hoofdeiland Java. Hier woonde het grootste deel van de bevolking van het Koninkrijk der Nederlanden.

Doordat het een militaire strategie was, was er ook een strategisch object waarop de sterkte van de Nederlandse vloot kon worden gebaseerd. De Nederlandse slagvloot waarin het wetsontwerp van 1914 voorzag, was opgezet als een *fleet-in-being* die Java moest beschermen door de toegangen van de Javazee te blokkeren waardoor de Japanse transportvloot naderde. Het Japanse escorte werd geacht te bestaan uit de voorhoede van de slagvloot, de vier slagkruisers van de *Kongo*-klasse. Aangezien de Nederlandse slagvloot slechts tegen de *Kongo's* moest zijn opgewassen, bestond die uit vier zwakke slagschepen (met mogelijk een vijfde als reserve). De verkenning bestond uit vijf kruisers van 4.000 ton.

Men ging ervan uit dat de rest van de Japanse vloot gebonden zou worden door buitenlandse slagvloten. De Nederlandse strategie ging mank aan dezelfde feilen als de Duitse. In termen van internationale betrekkingen was de vloot onnodig. In vredestijd verhinderde de macht van de internationale vloten en het grote belang dat zij bij Azië hadden dat Japan ongestraft deze belangrijke kolonie kon annexeren. Ingeval van een Europese oorlog bonden de Europese vloten elkaar. De Amerikaanse slagvloot, die gericht was op de Duits-Britse machtsbalans achtte zich eveneens aan Europa gebonden, en was voor niets méér beducht dan dat de Duitse vloot na een overwinning op de Britten naar het Caraïbisch gebied zou opstomen. Japan werd tijdens zo'n Europese oorlog beschermd door een risicostrategie. Dit was het zwakke punt van de Nederlandse strategie die gericht was tegen de voor de Amerikanen veel minder noodzakelijke machtsbalans tussen de Verenigde Staten en Japan.

Ook werden de geografische aspecten van *seapower* genegeerd, in het bijzonder de ligging van Indië en van Japan. Japan bezat de centrale positie en kon zich in volle sterkte tegen de Amerikaanse vloot in de Paci-

fic, dan wel een via de Indische Oceaan naderende vloot keren. De Nederlandse vloot was te zwak om de uitkomst van een Japans-Amerikaanse beslissingsslag ongedaan te kunnen maken. De Amerikanen pretendeerden stand te kunnen houden tegen de overwinnaar van een Brits-Duitse beslissingsslag. In de praktijk betekende dit dat de *US Navy* 55 procent van de Duitse sterkte aan moderne zware schepen bouwde. De geplande Nederlandse slagvloot was veel zwakker ten opzichte van de Japanse, gegeven dat dit land zou blijven doorbouwen.

In feite verwarden Von Tirpitz en Colijn de gewenste eindtoestand van veiligheid, die het beheersen van de machtsbalans bood, met militaire veiligheid. In werkelijkheid is het militair vermogen van een vloot om een bepaald zeegebied effectief te controleren niet groter dan het kunnen uitvoeren van operaties om strategische doelen daar te bereiken of het verhinderen van vijandelijke operaties. De materiële sterkte van de Nederlandse vloot van 1914 was ontworpen om één vijandelijke operatie te verhinderen, niet meerdere.

Als het bij de Duitsers en Nederlanders niet om een effectieve risicostrategie ging, waarom dan wel? Om dit te kunnen bepalen blijkt de tegenstelling nuttig tussen een risicostrategie en een *fleet-in-being*. Dat is een vloot die simpelweg door zijn aanwezigheid in een bepaald zeegebied de aanval van een andere vloot daarop zeer riskant maakt. In 1914 bezat de Duitse slagvloot wat betreft modern materieel ruimschoots de in 1912 van 67 procent naar 60 procent teruggebrachte lange-termijnsterkte van de Britse. Von Tirpitz' vloot vormde een *fleet-in-being* in 'De Natte Driehoek'. Dit is ruwweg de Duitse Noordzeekust tot het min of meer centraal daarvoor gelegen eilandje Helgoland. Geholpen door ondiepten, mijnenvelden, onderzeebootlinies en een overmacht aan torpedobootjagers had Von Tirpitz hier een goede kans de Britse slagvloot te verslaan, die daar dan ook nooit de confrontatie heeft aangedurfd of gezocht.

Von Tirpitz' risicostrategie bestond eruit deze Britse angst voor een confrontatie vlak voor de Duitse kust tot oceanische proporties uit te rekken. Hij negeerde hiermee de geografische aspecten van *seapower*. Door zijn ligging blokkeerde Engeland de Duitse toegangen tot de oceanen, en het was de Duitse slagvloot die had moeten uitbreken om deze toegangen veilig te stellen. Die lagen ver buiten de veilige Duitse kustwateren. De Britse slagvloot kon als een overmachtige *fleet-in-being* afwachten tot de Duitse vloot dit probeerde en Von Tirpitz heeft dit nooit gewaagd. In de slag bij Jutland in 1916 maakte zijn vloot ijlings rechtsomkeert toen deze de gehele Britse tegenover zich vond.

In Nederlands-Indië was het niet anders. Een *fleet-in-being* die – in het ideale geval – over voldoende materieel beschikte om de toegangen tot de Javazee te verdedigen tegen de voorhoede van de Japanse slagvloot werd uitgerekt tot een risicostrategie, die pretendeerde geheel Ne-

derlands-Indië te kunnen verdedigen tegen de gehele Japanse slagvloot. Dit was nog absurder dan de Duitse risicostrategie gegeven het verschil in sterkte met de vijand.

Desondanks kon, dankzij de militaire strategie, de Nederlandse *fleet-in-being* een maximale inspanning leveren bij de verdediging van het voornaamste object, Java. De zware eisen die de zeestrateeg Gerard Putman Cramer in 1913 stelde aan een effectieve *fleet-in-being,* tonen hoezeer de waarde ervan voor hem gelijk stond aan effectieve operationele inzet.

Het lijkt daarom beter om Hobsons niet erg heldere term 'defensieve behoeften' te vervangen door het begrip dat politieke strategie verbindt met marinestrategie: militaire strategie. Dit is de overkoepelende strategie van leger en vloot, waarin idealiter de politiek de strategische taakverdeling tussen leger, vloot en luchtmacht bepaalt en de middelen toewijst. Op dit niveau dienen hun strategieën geïntegreerd te worden. In Amerika was dat het geval: het leger was zo klein dat de marinestrategie vrijwel samenviel met de militaire. In Duitsland niet. Maar een essentieel verschil was dat de Nederlandse vloot die het mondiale rijk moest beschermen in dat rijk zelf werd geplaatst, niet voor de Nederlandse Noordzeekust.

Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog verhinderde de bouw van de Nederlandse slagvloot en gaf tijd voor strategische reflectie. Spoedig bleek dat de Duitse slagvloot in de Noordzee zat opgesloten en dat dit land daardoor bijna al zijn mondiale *seapower* kwijt was. Er was sprake van twee strategieën. Von Tirpitz wilde zijn slagvloot intact houden voor een beslissende zeeslag onder de Duitse kust. De feitelijke oorlog ter zee werd gevoerd volgens de ideeën van de gemoderniseerde Franse *Jeune École*. Eerst met kruisers, maar later vooral met onderzeeboten.

Het was deze onderzeebootstrijd die bepaalde of Duitsland de oorlog zou winnen of verliezen. Het opmerkelijke is dat die strijd de politieke *seapower*-ideologie weerlegde dat alleen oppervlaktevloten de machtsbalans konden wijzigen. De onbeperkte duikbootoorlog had tot gevolg dat de Verenigde Staten aan Duitsland de oorlog verklaarden. Bovendien namen de Amerikanen afscheid van hun risicostrategie. Zij waren beducht voor een Duitse overwinning, maar ook voor een te grote Britse. Zij besloten een vloot te bouwen, niet even sterk als de Duitse, maar als de Britse: 'a navy second to none.' Japan ging daarop over op een risicostrategie die 70 procent van de Amerikaanse sterkte omvatte. Door onderhandelingen werd dit later 60 procent, waarbij Japan zich niet veilig voelde, maar Amerika wel.

In Nederland werd gedurende de Wereldoorlog een discussie gevoerd die ideeën behelsde voor naoorlogse vlootbouw en een relativering

vormde van de risicostrategie. Er ontstonden twee varianten, die allebei sinds 1915 de onderzeeboot als kern van de vloot wilden. Deze kern diende, onder andere, om Java te beschermen tegen een invasie.

De ene stroming wilde de onderzeeboten veel meer laten beschermen dan het hoofdeiland en zelfs offensief tegen Japan laten optreden. Dit leidde tot een zeer grote onderzeebootvloot. De andere stroming wilde de onderzeebootkern daarentegen aanvullen met een tweede kern van vier slagkruisers of vier snelle slagschepen. Als men slagkruisers koos, moesten ze sneller en liefst sterker zijn dan de vier *Kongo's*, als het slagschepen werden, moesten ze sneller en aanmerkelijk sterker zijn dan de slagschepen uit 1914. Heerschappij ter zee werd namelijk niet meer gezien als een soort tactische eigenschap van de Nederlandse zware schepen. Deze moesten zich snel kunnen terugtrekken als Japan zijn slagvloot inzette. Men wentelde zich niet meer in de illusie dat dit land daartoe nooit in staat zou zijn, in de illusie van onaantastbare heerschappij ter zee.

Vergeleken met de slagvloot uit 1914 waren de vloot met één kern en die met twee kernen duurder en veel geschikter om meer dan één operatie tegelijk uit te voeren aangezien zij veel meer gevechtskracht bezaten, maar zij pretendeerden niet onaantastbare heerschappij ter zee te kunnen verwerven. De oorlog toonde dat het strategisch haalbare met het operationeel haalbare in overeenstemming moest zijn.

Gedurende de oorlog poogde men de onderzeebootkern alvast te verwezenlijken. De omvang werd begrensd door beperkte werfcapaciteit en beperkte buitenlandse (lees Duitse) technologische steun. De door het parlement voor het begrotingsjaar 1918 begrote sterkte tot omvatte zestien onderzeeboten voor Indië (plus tien voor Nederland) en drie kruisers om te verkennen voor de Indische onderzeeboten. In 1919 werd deze Indische sterkte teruggebracht tot twaalf onderzeeboten, de acht bestaande torpedobootjagers en de twee al in aanbouw zijnde kruisers.

In 1920 werd de commissie-Gooszen ingesteld om de plannen uit de wereldoorlog uit te werken. De regering wenste een 'minimumvloot'. Dit betekende dat de kern uitsluitend uit onderzeeboten mocht bestaan, niet aangevuld door vier slagkruisers. Verder betekende het dat het niet meer om de zeer grote onderzeebootvariant uit de wereldoorlog ging, slechts een 'minimumvloot' gericht tegen het grootste gevaar: een transportvloot naar Java.

Zeer belangrijk was dat het net als in 1912-1914 en in de wereldoorlog ging om een marinestrategie die bijdroeg aan een militaire strategie. De gehele strategie was wars van navalistische pretentie – de oppervlakteschepen stonden in dienst van de onderzeeboten. De sterkte van de Koninklijke Marine werd gebaseerd op operationele haalbaarheid. Ten eerste het materieel dat noodzakelijk was voor de beslissingsslag te-

gen een Japanse transportvloot. Dit materieel werd pas ingezet tijdens de hoofdaanval en niet eerder. De kern hiervan waren 22 onderzeeboten, die op de juiste plaats zeestraten moesten afgrendelen.

De hoofdaanval moest op de juiste tijd op de juiste plaats kunnen plaatsvinden: op een nauw punt in een van de drie toegangen tot de Javazee. Ten tweede werd, voor het eerst in de geschiedenis van Indië, ook de reële operationele behoefte bepaald aan verkenning hiervoor. Men ging uit van torpedobootjagers, aangevuld met kruisers en onderzeeboten. Het grootste deel van de oppervlaktevloot van het vlootplan van A.S. Gooszen was verkenningsmaterieel voor deze drie toegangen. Hierbij was vanwege slijtage een materieelreserve van 100 procent begroot. Luchtverkenning kreeg slechts een aanvullende rol.

De strategie van de commissie-Gooszen kon, net als die van 1912-1914, niet meer dan één operatie uitvoeren: het verhinderen van een invasie van Java. Maar deze strategie was vanwege de betere verkenning en vanwege de geografische omstandigheden die de onderzeeboot bevorderden superieur aan de geplande slagvloot van 1914. Verder kon deze vloot door het grotere aantal grotere kleinere oppervlakteschepen beter de neutraliteit elders in archipel handhaven. In tegenstelling tot 1914 werd deze *fleet-in-being* niet voorgesteld als een risicovloot die de hele archipel kon beveiligen. Voor zover er afschrikwekkende werking was, vloeide die geheel uit militaire kracht voort.

De voor dit plan noodzakelijke vlootwet werd eind 1923 door de Tweede Kamer verworpen. Door de nu te zwakke vloot kwam de militaire strategie op losse schroeven te staan: het KNIL poogde een einde te maken aan het overwicht van de vloot. De Nederlandse regering beëindigde deze Indische ruzie in 1927 via de Grondslagen voor de Indische Defensie. Deze waren het geestesmerk van voormalig gouverneur-generaal en voormalig minister van Koloniën A.W.F. Idenburg. Ze fixeerden simpelweg de bestaande militaire strategie, ook materieel met de inmiddels vrijwel voltooide in 1919 voorziene vlootsterkte als minimum.

Neutraliteitshandhaving was het enig haalbare doel. Maar als deze tussenfase faalde, dan moest de vloot nog steeds zoveel mogelijk slagkracht bezitten om een invasie op Java af te slaan. Hiervoor waren nog steeds, zoals de afgelopen twaalf jaar het geval was geweest, onderzeeboten het belangrijkst. De marinetop begon na 1927 onmiddellijk plannen te ontwikkelen voor verdubbeling van de Indische vloot tegen een invasie. Dit bleek te hoog gegrepen en in het plan-Deckers van 1930 – dat ruwweg de parlementair goedgekeurde sterkte van 1918 herstelde – werd het uiteindelijk anderhalf maal zo veel: achttien onderzeeboten, twaalf torpedobootjagers, drie lichte kruisers en één tot twee torpedokruisers.

De onderzeeboot was sinds 1915 het hoofdwapen van de vloot, al duurde het nog een decennium voordat er voldoende in dienst gesteld waren om dit waar te maken. Pas toen hadden de onderzeeboten de oude pantserschepen afgelost als kern van de vloot. Men vernam kort na de oorlog van Duitse experimenten met groepstactieken om de onbeperkte duikbootoorlog tegen de Britse handelskonvooien te winnen en daarmee de oorlog. De Nederlandse conclusie was dat de onbeperkte duikbootoorlog was mislukt doordat het moeilijk was voor de onderzeeboten om te verkennen, doordat koopvaardijkonvooien weg stoomden, doordat de radioverbindingen van onderzeeboten slecht waren en doordat de onderzeebootbestrijding in 1918 reusachtig was, in het bijzonder vanuit de lucht.

De volgende conclusie was dat deze problemen oplosbaar waren vanwege de bijzondere geografie van Nederlands-Indië. Een zeestraat maakte goede verkenning mogelijk, verhinderde dat de Japanse invasievloot kon weg stomen of een andere route kon nemen en maakte contracties van onderzeeboten haalbaar. Het probleem was dat de zeestraten ook concentraties van vijandelijke onderzeebootbestrijding bevorderden, speciaal vliegtuigen. Hierdoor was het noodzakelijk dat de onderzeebootdivisies onder water aanvielen.

In 1931-1932 waren zulke roedelaanvallen in Indië operationeel. Een Nederlandse uitvinding maakte dit mogelijk, de periscoopantenne, waarmee onderzeeboten op periscoopdiepte onderling communiceerden en verkenningsberichten ontvingen. Dankzij deze tactische vooruitgang was het in beginsel mogelijk om met de sterkte van het plan-Deckers twee grote invasievloten naar Java uit te schakelen. Het behoud van onderzeeboten was volslagen ondergeschikt aan het slagen van de aanval. Voorwaarde was uiteraard dat ze het hoofdwapen van de vloot bleven en pas serieus werden ingezet als de invasievloot naderde.

Anderzijds werd dankzij de luchtverkenning de zeeverkenning voor de onderzeeboten minder noodzakelijk. Kruisers en torpedobootjagers konden daardoor ook andere oorlogstaken vervullen. In wezen waren de materiële gevolgen van het verwerpen van de vlootwet door tactische vooruitgang ongedaan gemaakt!

De vraag moet nu gesteld waarom deze vloot, die bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog bijna gereed was, deze onderzeebootstrategie niet heeft uitgevoerd. De reden is dat deze strategie werd verdrongen door een zeer agressief navalisme dat leidde tot een nieuwe risicostrategie.

In de Eerste Wereldoorlog waren er velen binnen de *Kaiserliche Marine* die slagschepen en vooral slagkruisers wilden gebruiken, desnoods met zware verliezen, om de onderzeebootoorlog tegen Engeland te steunen. Hiertoe behoorde Erich Raeder. Hij was beïnvloed door de Franse

zeestrateeg René Daveluy die beschreef hoe in de zeiltijd zware Franse schepen samenwerkten met kleinere tegen de Britse vloot en handel. Maar Von Tirpitz wilde zijn slagvloot intact houden: ooit kon deze sterk genoeg worden om zijn politieke dreiging waar te maken. Na de oorlog slaagde hij erin door zijn memoires en invloed de discussie over de risicostrategie te sturen. Hierdoor beperkte de kritiek zich tot aspecten die nooit werden geïntegreerd, zodat, zo constateerde de zeestrateeg Herbert Rosinski, de risicotheorie zelf buiten schot bleef.

Het verschil met Frankrijk was dat dit land in de zeiltijd had geprobeerd met zijn zwakkere vloot tegen de overmachtige Britse er operationeel het beste van te maken en minder geobsedeerd was geweest door politieke *seapower* om de Britten te verslaan. Raeders gedachten vormden een mengsel tussen deze Franse ideeën en de risicogedachte van Von Tirpitz. Hij ontdekte dat successen van Duitse pantserkruisers in 1914 tot een verzwakking van de Britse slagvloot hadden geleid: de Britse minister van Marine Winston Churchill had er twee slagkruisers aan onttrokken om de pantserkruisers te verslaan. Hier was een manier waarop kruisers de machtsbalans ter zee konden veranderen. Wat Raeder niet besefte is dat het de vrije keuze van Churchill was geweest om de slagvloot te verzwakken, geen strategische noodzaak. Een overmacht van andere Britse schepen had de klus ook kunnen klaren en zo niet? De Duitse kruiseroorlog was nadelig voor de Britse zeehandel, maar alleen onderzeeboten konden deze beslissend ruineren.

Dezelfde jonge Nederlandse officieren die begin jaren 1920 de strategie van Gooszen hielpen uitwerken waarin kruisers verkenningsfuncties vervulden, huldigden ook een andere opvatting. De memoires van Von Tirpitz maakten indruk. De Nederlandse risicostrategie was weliswaar in de Eerste Wereldoorlog gerelativeerd, wat tot operationeel haalbare strategieën leidde. Maar evenmin als in Duitsland waren deze bedenkingen geïntegreerd tot de conclusie dat de risicostrategie voor Nederlands-Indië niet van toepassing was aangezien die irrelevant was voor de werking van maritieme balans.

Welke opvatting huldigden zij? Slagschepen waren niet haalbaar, maar kruisers wel. Aangezien de Amerikanen en Japanners uit waren op een strategisch evenwicht, konden zij weinig kruisers missen voor een aanval op Indië, waardoor enkele Nederlandse kruisers Indië veel veiligheid boden. Een nieuwe 'risicostrategie' dus, die niet uitging van 90 procent, 67 procent of slechts 55 procent van de sterkte van de vijandelijke vloot, maar enkele procenten!

In 1930 kwam de meest veelbelovende van deze officieren, J.T. Furstner, met een variant. Hij was directeur van de Hoogere Marine krijgsschool die zo sterk onder zijn invloed kwam dat die voortaan de *School van Furstner* werd genoemd. Onderzeeboten waren gevaarlijk, maar

konden worden vernietigd door torpedobootjagers, die op hun beurt niet op konden tegen lichte kruisers, die weer niet opkonden tegen zware kruisers. De oorlog ter zee werd door Furstner gereduceerd tot een voedselketen, waarin een groter schip een kleiner als het ware verslond. Om met zekerheid een schip in een bepaalde categorie aan te kunnen had men volgens hem een schip van een hogere categorie nodig. Japan zou de Nederlandse lichte kruisers alleen met zware kruisers aankunnen en die waren zeer schaars. Volgens hem bood dit veiligheid.

De kruiserstrategie maakte een nieuwe sprong voorwaarts dankzij de bezuinigingscommissies tijdens de economische crisis van de jaren 1930. Eén hiervan werd geleid door de opsteller van de Grondslagen van 1927, Idenburg, die net als de daaropvolgende commissie onder J. B. Kan poogde zoveel mogelijk de slagkracht, de onderzeeboten, te ontzien. De kruisers liepen hierdoor gevaar. In december 1934 gaf de aan de School van Furstner verbonden L.G.L. van der Kun, een voormalig onderzeebootcommandant, een voorzet tot de kruiserstrategie. De Grondslagen moesten voortaan worden geïnterpreteerd naar de doelstelling, neutraliteitshandhaving. Hiervoor waren oppervlakteschepen veel geschikter dan onderzeeboten. Dat de exploitatiekosten van een kruiser minstens zeven maal zo hoog waren als van een onderzeeboot deed er niet meer toe.

Ook was de nieuwe interpretatie dé manier om af te komen van de militaire strategie die één operatie behelsde, de verdediging van Java (in weerwil dat die flexibel genoeg was om tevens enkele oliehavens te verdedigen.) Door de 'risicostrategische heerschappij ter zee' van een kruiser verwachtte de nieuwe generatie marineofficieren grote gebieden van Indië serieus te kunnen verdedigen, veel grotere dan door onderzeeboten. De eerdere marinestrategie, de Grondslagen en bezuinigingen werden vanaf 1936 in het licht van het nieuwe hoofdwapen achteraf door hen geherinterpreteerd en bekritiseerd. Maar zij moesten wachten tot de oudere generatie vlagofficieren, die in onderzeeboten geloofde, met pensioen was. Deze vlagofficieren, met pensioen of nog niet, deden bijna allen hun best om ook de kruisers te behouden, maar wilden die niet als hoofdwapen.

Tegelijkertijd ontwikkelde de kruiseroorlog in Duitsland zich tot een soortgelijke extreme vorm, die leek op de voedselketen. Slechts slagschepen waren werkelijk sterker dan kruisers, maar daarvan waren er veel te weinig om een kruiser op de oceaan te vinden en ze moesten ook nog het eigen land beschermen. Een handelsoorlog bestond uit kruisers van beide partijen die overal de vijandelijke zeehandel konden terroriseren en soms elkaar tegen kwamen. Rosinski noemde deze Duitse visie 'anarchie op zee'. Deze anarchie ging namelijk voorbij aan

het vermogen van zeemachten om de zeestrijd te kunnen structureren. Dit was, toonde hij aan, het gevolg van het niet goed analyseren van Von Tirpitz risicostrategie die heerschappij ter zee en heerschappij over de zeeverbindingen inwisselbaar achtte. Deze stroming deed, uit een uit de wereldoorlog daterende scepsis over het slagschip, hetzelfde, en riep dat alles om de zeeverbindingen ging.

In Duitsland werd, om zo te zeggen, de voedselketengedachte populair. De drie Duitse pantserschepen waren veel zwakker dan slagschepen, maar sterker dan kruisers en de Duitsers verwachtten op grond van dit laatste reusachtige resultaten in de handelsoorlog. Furstner, inmiddels de belangrijkste man van de Nederlandse marine, meende in 1939 dat de dreiging van twee pantserschepen zo groot was dat Engeland het niet licht op oorlog zou laten aankomen. Er moesten in zijn beleving zó veel Britse slagschepen worden vrijgesteld om jacht op ze te maken dat de gehele Britse positie in de Middellandse Zee gevaar liep. Niets maakt duidelijker hoezeer hij grotere schepen als doorslaggevende politieke instrumenten zag.

In Nederland ontstond hieruit een overeenkomstige stroming die geloofde dat de inzet van kruisers de Japanse zeerbindingen zou verlammen, speciaal de militaire. In wezen was hier sprake van een spiegelredenering, waarbij men aannam dat doordat men zelf de zeestrijd niet meer structureerde de vijand dat ook niet kon, of alleen op zeer lange termijn. Deze stroming is hier, voortbouwend op Rosinski's inzicht, anarchistisch navalisme genoemd. Het gaat hierbij om een relatief gebrek aan structuur, namelijk ten opzichte van eerdere of latere periodes van de eigen vloot of ten opzichte van buitenlandse vloten.

Dit leidde in 1939 tot het slagkruiserplan, waarin drie Nederlandse slagkruisers de Japanse militaire verbindingen konden platleggen. Dit zou Indië beveiligen via heerschappij ter zee. Het was een nieuwe risicostrategie.

Het slagkruiserplan lijkt in veel opzichten een kopie van de iets eerder door admiraal Raeder ontwikkelde nieuwe Duitse risicostrategie, het *Z-Plan*. Een eerdere variant vertrouwde vooral op veel pantserschepen om de Britse handel te teisteren, maar Raeder twijfelde of heerschappij ter zee haalbaar was zonder slagschepen. Hij en vooral Hitler wilden een tweekernenvloot. De eerste kern bestond uit drie snelle slagkruisers, *O*, *P* en *Q*, die de Britten moesten dwingen de konvooien door een slagschip te laten escorteren. Vervolgens werd de versnipperde Britse slagvloot schip voor schip opgeruimd door de tweede kern, concentraties van Duitse slagschepen. Raeder verwachtte zo de Britten tot inschikkelijkheid te dwingen, uit angst of desnoods kwaadschiks. Maar het is onwaarschijnlijk dat zij niet zouden reageren met veel nieuwbouw en dat de Ver-

enigde Staten zouden toestaan dat de Atlantische Oceaan in Duitse handen viel.

Furstner stelde de Japanse invasievloten gelijk aan Britse handelskonvooien. Japan zou nooit genoeg slagschepen hebben om alle te escorteren. Begin 1940 werden hij en de zijnen na kritiek uit verschillende overheidsinstanties wat voorzichtiger: het was toch noodzakelijk dat een deel van de Japanse slagvloot werd gebonden door een tweede kern, geallieerde slagschepen.

Er was natuurlijk geen noodzaak waarom de Japanners vele invasievloten simultaan naar Zuidoost-Azië zouden laten uitvaren en zij deden dat ook niet: het escorte voor de vloot die op 8 december 1941 landde in Malakka werd even later 'hergebruikt' voor de voornaamste invasie in de Filippijnen.

Tijdens en na de oorlog stelden Furstner en de zijnen het voor als of hun strategie niet werkte doordat de politici en bevolking te laat het belang van herbewapening inzagen. Dit moge zo zijn, daaruit volgt nog niet dat deze strategie juist was. De vraag waarom Raeders strategie althans gedeeltelijk werkte en het anarchistisch navalisme geheel niet, werpt hier licht op.

Een belangrijke reden was dat de Duitse strategie ontwikkeld was voor een handelsoorlog. Dat neemt niet weg dat de politieke *seapower* een rol speelde. Raeder wenste dat zijn grote schepen grote risico's namen om ze een reputatie van vechtlust te geven, die later hopelijk voortzetting van zijn vlootbouw garandeerde. De *Bismarck* is hiervan een voorbeeld. Ook de pantserschepen werden uitgezonden, maar het bleek dat de Engelsen konden leven met de schade die zij aan de koopvaardij aanrichten.

Verder zou zijn *Z-Plan* als het er was gekomen de Britten voor reusachtige problemen hebben gesteld, maar nog grotere als er meer onderzeeboten waren gepland ten koste van sommige slagschepen. Ook voor de oorlog zette hij in op de bouw van grote schepen in plaats van onderzeeboten, die veel meer schade aan de koopvaardij hadden kunnen toebrengen.

Een andere belangrijke reden voor successen in de zeestrijd boven water was dat de Duitse marine, net als bijvoorbeeld de Amerikaanse en de Japanse, doorslaggevende waarde hechtte aan operationele oorlogsvoering. De belangrijkste afdeling van de Duitse marine was operaties, *Seekriegsleitung* geheten, terwijl de belangrijkste man van de Amerikaanse marine de *Chief of Naval Operations* was. In oorlogstijd ging het om daadwerkelijke operaties. In vrede om het toetsen van een strategie door deze als oorlogsspel om te zetten in operaties; dit heette strategische manoeuvres. (Bij de Koninklijke Marine oefeningen op de kaart.) De Britten vertrouwden te veel op reële manoeuvres, wat als nadeel had

dat ze in ruimte en tijd veel beperkter waren, waardoor bepaalde operaties zeer goed, maar strategieën onvoldoende werden getest.

Bij de Koninklijke Marine was de operationele oorlog vooral een zaak binnen Indië, waar de hoofdmacht van de vloot was gestationeerd. De ideeën van de School van Furstner sloten zich spoedig af van de Indische operationele expertise. De navalistische ideologie ontstond in Nederland tegen de Indische operationele expertise in. Furstner zag deze als een belemmering voor zijn persoonlijke en strategische ambities. Juist omdat de kolonie vrijwel de helft betaalde van de marinebegroting in zijn totaliteit, bloeide de gedachte op dat Den Haag dominant moest zijn en Indië moest buigen en zwijgen.

Grote schepen die groot onderhoud en talloze specialistische opleidingen in Nederland vereisten, hielpen de greep op de kolonie versterken. Met een homogene onderzeebootvloot die in Indië werd onderhouden was dat veel minder het geval. Dit werd versterkt door de rijkseenheidsgedachte, die wilde dat Nederland zijn kolonie bleef domineren. De aanhangers spraken van de Imperiale of, nog liever, Staatse Marine (Staatsmarine) welke ooit republikeinse term het officiële Koninklijke Marine in wetsvoorstellen begon te verdringen.

De 'Haagse' strategie ontstond in de Hoogere Marine Krijgsschool uit strategische beschouwingen en zeer beperkte strategische oefeningen. Aangezien het ontwerpen van de Nederlandse kruisers in de jaren 1930 met Duitse hulp geschiedde – de bouw van de slagkruisers was zelfs afhankelijk van de Duitse industrie – stond de Koninklijke Marine onder invloed over de krachtige Duitse navalistische opvattingen over zulke schepen.

De nieuwe navalistische ideologie was zeer van zichzelf overtuigd: zij moest vanuit deze kleine Haagse kring aan Indië worden opgelegd. De slagkruiserstrategie was ook een anti-militaire strategie, anders gezegd, gericht tegen de bommenwerpers van het KNIL. Het begon met het verdedigen van de bouw van lichte kruisers, maar met de drie slagkruisers, waarvan werd beweerd dat ze een veel groter gebied konden bestrijken dan bommenwerpers, wilde Furstner het KNIL definitief domineren. Zijn strijd op de zeeverbindingen benaderde welhaast oceanische proporties.

Door deze anti-militaire-strategie-opzet was geen sprake meer van een te verdedigen object en daardoor van een *fleet-in-being* zoals in 1914 en 1920. Het was geen *fleet-in-being* die werd verwaterd tot een risicostrategie zoals in 1914, het was een risicostrategie zonder werkelijke *fleet-in-being*.

Uit een analyse aan de hand van criteria voor de zeestrijd van admiraal Raoul Castex, de belangrijkste zeestrateeg van het interbellum, blijkt dat het slagkruiserplan ook achteraf niet viel te verenigen met een

bevredigende operationele inzet. Als de schepen strategische objecten serieus wilden verdedigen moesten ze vroeg of laat in de zeestraten vechten, maar onder heel andere omstandigheden dan in 1914. De Japanse voorhoede van 1940 was veel sterker dan toen, aangezien deze naast de *Kongo's* grote vliegkampschepen en vele kruisers omvatte, verder was er luchtverkenning, waren torpedobootjagers en onderzeeboten veel effectiever en waren er natuurlijk luchtaanvallen.

Het verwonderlijkste is dat het slagkruiserplan in de geest van Furstner werd ontwikkeld en uitgedragen door bijvoorbeeld A.J. Bussemaker, C.J.W. van Waning en J.A. de Gelder, marineofficieren die zich met hart en ziel inzetten om de Nederlandse roedel-divisietactiek, inclusief samenwerking met luchtverkenning, op hoger niveau te brengen. Zelfs A. S. Pinke die de roedeltactiek in stafvoorschriften goot, was gecharmeerd van heerschappij ter zee. Doordat zij de kwaliteiten en beperkingen van deze onderzeeboottactiek kenden, hadden zij hierin realistisch inzicht: geen instrument om de machtsbalans te wijzigen. Zij meenden echter dat deze roedeltactiek viel te verenigen met grote schepen als hoofdwapen. Furstner had in 1935 een oefening in deze tactiek geleid. Het doet denken aan Von Tirpitz, die faam had verworven in het op zeer hoog peil brengen van de tactieken van de Duitse torpedoboten.

De zware schepen kunnen in hun ogen zo aantrekkelijk hebben geleken, juist omdat zo weinig afwisten van de beperkingen ervan. Zulke schepen konden in hun ogen de machtsbalans te wijzigen. Het grotendeels door Van Waning samengestelde *Gedenkboek Onderzeedienst 1906-1966* vormt een dik monument voor deze tweeslachtigheid: geen enkele andere publicatie uit de vorige eeuw doet de Nederlandse onderzeeboottactiek zó uitvoerig en indrukwekkend recht, terwijl tegelijkertijd de achterliggende strategie de volle laag krijgt ten faveure van het Slagkruiserplan.

Tegenover andersdenkenden trad de School van Furstner uiterst agressief op. Juist de voorstanders van operationele haalbaarheid, die niet in het plan geloofden, met name de Indische vlootvoogd H. Ferwerda, kregen het hard te verduren, hoewel hij werd gesteund door Gooszen. Zij beiden waren in staat de zaken op maritiem-strategisch niveau te bezien en wisten dat de roedeltactiek juist was ontstaan doordat de onderzeeboot hoofdwapen was en wilden deze tactiek behouden.

Furstner, C.E.L. Helfrich en mogelijk J.W.F. Nuboer wisten dat ook, maar vielen juist daarom de onderzeeboten heftig aan. Ten eerste mochten die geen aantrekkelijk alternatief voor kruisers en slagkruisers lijken. Ten tweede viel het zo makkelijker te verkopen dat het anarchistisch navalisme kon leiden tot een nieuwe, minder effectieve onderzeebootinzet. Alleen al doordat de marine in veel grotere zeegebieden ver

voorwaarts wilde opereren, raakten de bescheiden onderzeebootvloot verspreid. Roedeltactieken waren dan zeer moeilijk, ook doordat de verkenning in dienst stond van het nieuwe hoofdwapen. De onderzeeboten moesten daardoor zelf gaan verkennen en soms voor het hoofdwapen. Dit verkennen leverde verdere deconcentratie op. Het tactisch verband van onderzeeboten, de divisie, kon door dit alles uiteenvallen tijdens operaties.

Deze manier waarop Helfrich de onderzeeboten in Indië tegen Japan inzette, en die daarvoor niet bestond, verschilde uiteindelijk niet veel van de individueel optredende Nederlandse boten onder Brits bevel. De onderzeeboten werden daardoor gelegenheidswapens. Voor zover individuele boten spectaculaire successen boekten was het omdat ze volgens de eerdere rücksichtsloze doctrine aanvielen.

Ironisch is dat het anarchistisch navalisme de onderzeeboot verweet een gelegenheidswapen te zijn. Vanwege de veronderstelde structuurloosheid van de zeestrijd – wat betekende dat het toeval een grote rol kreeg – werden door dit navalisme andere dingen belangrijk geacht. De zeestrijd werd sterk gereduceerd tot persoonlijkheidskenmerken. Meer risico nemen dan de vijand, al was lang niet altijd duidelijk wat hiervan het voordeel was, en vaak aanvallen. Degenen die zich hier niet aan conformeerden, zoals de Amerikanen en veel Britten, werden door Furstner en Helfrich als defaitistisch gezien. Kenmerkend voor de School van Furstner werd de agressieve en bij Helfrich meer dan eens minachtende houding tegenover buitenlandse inzichten.

Helfrich kwam naar Indië om het slagkruiserplan erdoor te drukken en om enkele organisatorische structuren, speciaal flottieljecommandanten, te slopen die herinnerden aan vroegere gestructureerde opvattingen. Hij opereerde doorgaans buiten zijn staf om en legde Indië de kruiseroorlog van Furstner op, die volledig faalde. Zij beiden legden de schuld hiervoor bij de bondgenoten, met name de geallieerde ABDA-organisatie en dat terwijl die niet meer dan een maand operationeel bleef en de hopeloze strijd steeds beter structureerde en coördineerde.

In zijn boeken over de luchtstrijd heeft Boer (1987, 1990, 2006) dit gemeenschappelijke geallieerde commando behoorlijk ontlast. Hij toont dat, in weerwil van het oordeel van de marine, ABDA de zee- en luchtstrijd wel degelijk gedeeltelijk integreerde. Blijven over twee andere verwijten van Furstner en Helfrich aan ABDA, die ten eerste inhielden dat de strijd om Singapore belangrijke Nederlandse schepen verslond en bond en ten tweede dat de *U.S. Navy* hun ideeën van een voorwaarts offensief niet wenste te volgen, aanvankelijk niet met slagschepen en vervolgens niet met kruisers.

Singapore was de keuze van dit tweetal die van ver voor ABDA dateerde en ook hun beider verwijt van de slappe Amerikaanse kruiseroor-

log slaat niet geheel, maar wel voor het grootste deel op de periode voor half januari 1942 toen ABDA operationeel werd.

Er is geen enkele reden om aan te nemen dat een voortijdig voorwaarts Amerikaans offensief met kruisers tegen de geconcentreerde Japanse strijdkrachten niet in een nog groter drama zou zijn geëindigd dan zich uiteindelijk ontspon vanwege Helfrichs latere weigering om schepen tijdig terug te trekken. De strategie van de *U.S. Navy* werd geheel bepaald door operationele haalbaarheid en machtigste man was destijds de *Chief of Naval Operations* (*CNO*). De Amerikaanse steun aan de Filippijnen werd om de vijf jaar getest in strategische oefeningen. Die van 1933 toonden dat de totale Amerikaanse slagvloot zou worden verslagen door de Japanse, die als een levensgevaarlijke *fleet-in-being* op het juiste moment kon toeslaan. Zuidoost-Azië moest worden opgegeven.

Dat de Amerikanen later suggereerden dat zij misschien toch een vloot daarheen konden zenden, kwam niet voort uit plotselinge operationele haalbaarheid, maar helaas uit rivaliteit met het leger dat Amerika in een fort hoopte te veranderen met de vloot als een soort kustwacht ervoor. Het uiteindelijke oorlogsplan *Rainbow Five* legde veel nadruk op de Duits-Italiaanse dreiging en verbood de *Pacific Fleet* Zuidoost-Azië direct te steunen.

De *CNO* Harold Stark en de bevelhebber van de *Asiatic Fleet* Thomas Hart wilden Zuidoost-Azië zo lang behouden als mogelijk was. Oppervlakteschepen kregen een ondergeschikte rol. Daarom zou de kern van de maritieme verdediging gevormd worden door onderzeeboten. Een deel van hiervan slaagde erin de voornaamste Japanse invasievloot naar de Filippijnen te onderscheppen, maar doordat zij geen groepsaanvallen kenden en de meeste torpedo's onbetrouwbaar waren, was het succes mager. Later waren het voornamelijk de Amerikaanse onderzeeboten die Nederlands-Indië verdedigden, niet de Nederlandse.

De oude Nederlandse strategie zou zeer goed hierin hebben gepast: de Nederlandse onderzeeboten als hoofdmacht bewaren om Java te verdedigen – waar overigens het hoofdkwartier van ABDA werd gevestigd. Het was dan niet uitgesloten dat de Nederlandse roedels beide Japanse transportvloten tegen Java grotendeels tot zinken hadden gebracht.

In overeenstemming met haar navalistische obsessie met heerschappij ter zee was de Koninklijke Marine gericht op steun aan Singapore. De komst van een klein aantal Britse slagschepen daar zou vast het Japanse offensief verlammen. De consequentie van deze visie was dat Furstner besloot de gehele Indische vloot op termijn onder Brits operationeel bevel te stellen.

De Britse admiraliteit meende – in tegenstelling tot leger en luchtmacht – dat Zuidoost-Azië waarschijnlijk niet viel te houden, ook niet

door enkele slagschepen. Maar Furstner kon in Londen toezien hoe zijn strategische opvattingen werden uitgevoerd door iemand die net als hij een politieke visie op *seapower* bezat. Dit was Winston Churchill, die de Japanse risicostrategie wilde weerstaan door dit land met een Britse risicostrategie te confronteren. De Britse premier stond onder aanhoudende druk van de Australische regering en de Nederlandse regering in Londen, waarin Furstner een belangrijke rol speelde, om iets te doen. De doorslag gaven de dreigende Japanse aanval en *Rainbow Five* dat vanwege het concentreren van Amerikaanse schepen in het Atlantisch gebied de Britse slagvloot grotendeels 'vrijstelde' voor inzet elders.

De Britse admiraliteit dacht in reële heerschappij ter zee: een evenwichtige vloot rondom acht slagschepen kon in ieder geval de Indische Oceaan beschermen en mogelijk ook naar Singapore opstomen. De admiraliteit zag deze strijdmacht niet als een risicovloot, maar als een *fleet-in-being* om bepaalde gebieden te verdedigen. De concentratie ervan kostte veel tijd, te veel tijd in de ogen van Churchill. Hij werd eveneens geïnspireerd door Raeders strategie, speciaal door de vage dreiging die de Duitse slagschepen uitoefenden op de Britse koopvaardij. Hij wilde een vliegende voorhoede van twee snelle zware schepen om bij Singapore hetzelfde te doen tegen een Japanse invasie. Hopelijk zag Japan dan van een invasie, of zelfs oorlog af.

Dit was niets anders dan het slagkruiserplan – maar er is geen aanwijzing dat Churchill op Furstners ideeën leunde en het moet vooral om parallelle denkbeelden gaan, voortkomend uit een overeenkomstige politieke visie op de rol van *seapower* in Zuidoost-Azië. Ondanks langdurige protesten moest de Britse admiraliteit bakzeil halen. Twee dagen het uitbreken van de strijd lagen de twee schepen, de *Prince of Wales* en de *Repulse*, op de zeebodem. Ook de komst van de andere Britse slagschepen in de Indische Oceaan daarna straalde niet Furstners heerschappij ter zee uit die de Japanse marine verlamde. Integendeel, deze verjoeg de Britse schepen uit de Indische Oceaan.

De politieke interpretatie van heerschappij ter zee is gebleken buitengewoon aantrekkelijk te zijn voor ambitieuze marineofficieren. Blijkbaar kunnen zij, in plaats van nuchtere tactische en operationele beslommeringen, moeilijk verleiding bieden aan de gedachte om aan de knoppen van de machtsbalans te draaien. Dan is het geen zuivere marinestrategie meer, wat betekent dat degen die oog hebben voor de politieke aspecten ervan mede daarover kunnen oordelen en soms beter dan de marine. Een voorbeeld is de kritiek van thesaurier-generaal Van Gijn op de slagvloot van Colijn. Of een politieke interpretatie van *seapower* haalbaar is, kan worden geconcludeerd aan Mahans omschrijving van *seapower*, waarbij internationale betrekkingen echter niet mogen ontbreken.

Dit zet vraagtekens bij de traditionele opvatting van de Koninklijke Marine dat zij deskundig advies geeft dat door de politiek wel (uit respect voor expertise) of niet (uit idealistische of financiële kortzichtigheid) wordt gehonoreerd. Er bestaat geen zekerheid dat marineofficieren van de toekomst zich anders zouden gedragen dan in het verleden. Het beste is om de marinestrategie in te bedden in een militaire strategie, een garantie voor een nuchtere uitvoerbare marinestrategie. Doet men dat niet, dan loert de politieke interpretatie van heerschappij ter zee.

Een gevaar van dat laatste is dat heerschappij ter zee over bepaalde zeegebieden en controle over de zeeverbindingen niet worden gescheiden, maar als inwisselbaar worden gezien. Het grootste gevaar daarvan is weer dat de heerschappij wordt opgevat als een soort tactische eigenschap van schip. Dit vormde basis van het Slagkruiserplan, maar lijkt aan het begin van de eenentwintigste eeuw met name in de Verenigde Staten wederom het geval te zijn.

Tactische superioriteit betekent daar vaak technologische superioriteit. Zeer gevaarlijk wordt het als men uit deze tactische superioriteit van een schip afleidt dat de strategie op dit schip moet worden gebaseerd. Alleen al omdat tactische voordelen altijd moeten worden afgewogen tegen grotere aantallen schepen, aangezien deze voordelen op hun minst de kleinere aantallen moeten kunnen compenseren. Het was juist het Amerikaanse geloof in eigen technologie waarvoor Mahan zo beducht was.

Summary

Why is this Research Restricted to the Netherlands East Indies?

Around 1900 navalism dominated the defence thinking of the great powers. The Industrial Revolution had made the economies in Europe dependent on the sea because the sort of economy it ushered in depended on the import of food and raw materials counterbalanced by the export of manufactured products. In this era the colonial empires reached their zenith. Contemporary navalism was a politico-strategic ideology which saw imperialism as essential to their survival as a great power.

This thesis investigates the influence of foreign maritime strategies, navalism in particular, on that of the Netherlands between 1912 and 1942. A naval strategy had been formulated in 1912 with a view to protect the Netherlands Indies against its 'most probable enemy', Japan. In 1942 this enemy did occupy this colony, which emerged as Indonesia in 1945.

In 1900, its possession of the Archipelago made the Netherlands the third largest colonial empire on Earth. Unquestionably, after 1870 the main task of the Royal Netherlands Navy was confined to coastal defence. In the Dutch Caribbean Islands and Surinam, the role of the fleet was even more restricted, with a possible exception of the years between 1902 and 1915. Apart from the necessity of coastal defence, the major reason for maintaining a sea-going fleet at all was to be able to defend the Netherlands Indies. Between the two World Wars, this colony often paid nearly half of the entire cost incurred by the Royal Netherlands Navy. This situation diverged from that prevailing in the other naval powers. Consequently, naval strategy was discussed in the context of the protection of this colony.

In 1940, no fewer than 70.5 million of the 79.7 million inhabitants of the Kingdom of the Netherlands lived in the Archipelago. Java was far and away the most important island: 48.4 million people or 61 per cent of the population of the kingdom lived there.[1] Java was the centre of the colonial government and the home of the most important naval base in the kingdom, Surabaya. Almost half of the crew on the large warships in the Indies were indigenous.

Rivalry prevailed in the relationship between the navy and the *Koninklijk Nederlands-Indisch Leger* (The Royal Netherlands Indies Army or KNIL) because they shared a common goal: the defence of the Archipelago. Frequently this dissension undermined what would have been a sound military strategy – the co-ordination of the army and the fleet. Conscious of its own weakness in the event of a large invasion, the KNIL wanted to concentrate in West Java where it would be possible for it to hold out the longest. The Royal Netherlands Navy was inclined to prepare for what was the greatest potential threat, an attack on one of the other islands, rather than the actual greatest danger, an attack on Java. Subordination to the army, as it was in the Netherlands, was its (exaggerated) fear.

In reality, the naval claim was sheer grandiloquence. The distance between the port of Sabang in the north-easternmost tip of Sumatra to Merauke in New Guinea was 5,236 kilometres as the crow flies; the route by sea much farther. If ships were to be stationed away from the main island, this would often be left unprotected for long periods of time. Moreover, there were too few ships and dispersion undermined the principle of concentration against what would usually be a larger enemy.

In the nineteenth century, the task of both army and fleet had been alleviated because Great Britain protected the colony indirectly. It had conquered Java in 1811 and had returned it in 1814. Nevertheless, it did not want its 'gift' to fall into the hands of one of the great powers. In the 1890s, the British guarantee was devalued: the Netherlands turned anti-British because of the Boer Wars, just at a point at which Russia and Japan began to station strong fleets in East Asia.

What is the Position of this Thesis in Relation to Foreign Seapower?

Within what framework should the Dutch strategy be assessed? First and foremost is Von Clausewitz' criterion that military actions at all levels, are a means to reach a goal at a higher military level. They should never be considered a goal in themselves, except at the highest level, the politico-strategic: war is a continuation of politics using other means.

Levels higher than naval strategy, as military strategy which integrates the strategy of the army and the navy, will be discussed only at the moments at which they instigated change. Naval strategy is central. This investigation is concerned with how far this was operationally attainable. If this were not the case, which maritime-strategic goals could actually be achieved. The extent to which operations are feasible depends on

the *matériel* available and the tactics. If the planned operations are too ambitious, what can be achieved with the means which are available?

Since 1890, navalism had been boosted by the works on naval strategy by Alfred Thayer Mahan. His description of seapower dating from that year listed six basic factors. No fewer than three of them were geographical: most importantly the location of a country, followed by its physical geography including sea boundaries and thirdly how big it was. The other three factors consisted of the population and their disposition – including productivity – and the proclivities of the government.

To the proponents of navalism, seapower was nothing other than a sort of tally in which each factor was actualized. In their eyes, seapower was often as indivisible and monolithic as the sea itself and just as colossal. Seapower did not make enough distinction between 'peace strategy', the expansion of maritime trade and colonial interests, and 'war strategy' in naval warfare. 'Trade follows the flag' was their motto. If it is deemed that a maritime empire is essential, it must be preserved. Achieving an unimpeachable command of the sea characterized 'war strategy'. Command of the sea by a country is the outcome of the strength and quality of its fleet, geographical conditions and international relations.[2]

Prompted by Mahan, proponents of navalism regarded a decisive sea battle as the best means to defeat a hostile seapower and to maintain their own empires. Their belief was that battlefleets, which meant battleships, were the decisive instrument of seapower.

However, Mahan himself did make a distinction between command of the sea and the sea lines which had to be protected. These lines were the routes to be used for both commercial and military purposes: a transport fleet which carried an invading army, the supplies for such an army or the provisioning of the war fleet. The Englishman Julian Corbett honed this distinction by emphasizing the defensive side of command of the sea. A battlefleet could not control the sea. The object of command of the sea was to control the sea lines of communication. It was an instrument, an umbrella under which countless smaller warships could do their work. Corbett called that work the exploitation of command of the sea: protecting national links of communication and attacking those of the enemy.

Despite what these men thought, navalism identified seapower too little with protected lines of communication and too much with outright supremacy at sea. The unassailable seapower of the British was the great example, especially its capacity to influence the balance of power in Europe.

By this time, the great powers no longer saw seapower simply as an instrument to achieve some degree of political influence, but viewed it more particularly as a tool to shift the political balance of power. Seapower was a means to make or break countries. Worried about this even-

tuality, they had to leave their own seapower undisturbed. Inviolability by equalling the British fleet was the sole prerogative of British navalists. The others were simply left pondering the problem of how to gain supremacy of the sea with a fleet of fewer battleships.

In his book *Imperialism at Sea* published in 2002, Rolf Hobson concludes that the German political interpretation of seapower – which aspired to a vague worldwide maritime expansion – was at loggerheads with the 'military interpretation' of this. Hobson argues that the military interpretation was based on such defensive requirements as defending a coast against an invasion or protecting vital sea links. That might be true, but I think that is not enough: a military interpretation should be part of a higher strategic level than war at sea, the military strategic level which integrates land and sea warfare.

Hobson bases his conclusion on what is known as the German 'risk strategy' as this was propagated around 1900. This strategy entailed having a naval power which could wrest this same unassailable seapower in the event of a serious conflict; something which is obvious in times of complete peace. Admiral Alfred von Tirpitz believed that this was possible were England to remain neutral if Germany were at war. Although not comparable in strength to the British navy, the German fleet should be so strong that England would no longer contemplate the risk of a war.

Hobson states that the great lack in detailed historiography about this German strategy is: 'the complete absence of a comparative perspective'.[3] He explains that this strategy was not a purely German phenomenon: Von Tirpitz had formed his ideas about seapower after reading Mahan.

The opposition drawn by Hobson between the political and military interpretations of Mahan's *seapower* is extremely useful in an attempt to assess Dutch strategies. Nevertheless, I have elaborated the military interpretation in order to be able to convert a strategy into operations against the enemy, on the basis of the size of the fleet and its battle tactics. Hopefully this approach will put an end to the tendency in the Netherlands to judge the contemporary plans for the fleet specifically from their intentions and the policy aims.

There were two Dutch fleet plans based on a risk strategy, put forward in 1912-1914 and 1939-1940. In the period in which this political seapower was at an ebb, the main maritime weapon was the submarine. The upshot was that the Royal Netherlands Navy was many years ahead of Germany and the United States in the development of wolf pack tactics using submarines. On this point, this thesis corrects the picture that it was Germany above all other countries which was in the van of this development and consequently provides a deeper insight into submarine warfare.

The tax liability of the German risk strategy just prior to the outbreak of the Second World War first noted by Saleweski (1970) and then by Bird (2006) also seems to apply to the Royal Netherlands Navy. Therefore my research also gives deeper insight into the German strategy in general and every more generally into navalism. In his review of Hobson's *Imperialism at sea*, John Tetsuro Sumida stirred up controversy by revealing that even before Von Tirpitz, in 1890 Mahan had formulated a risk strategy which was adopted by the US Navy where it proved a success. He also argued for a comparative perspective between the various seapowers.

I have largely confined the international framework to maritime strategy. There is little room for either the army or the air force, and the military strategy in the Netherlands Indies which could take the form of either discord or a balancing act of co-operation between the army and the fleet has already been studied by Teitler. The space devoted to the non-military aspects of navalism, among them colonial, industrial, political and commercial interests, has also been severely curtailed. Let alone an attempt made to see to what extent these interests helped to determine the exact size of the Indies fleet (plans). I concur with Sumida who ended his review:

> Sound comparisons of national approached to seapower in the twentieth century will have to be based upon detailed knowledge about naval technology, economics, finance, administration, manning, operational practice, strategic perspective, and the connections of these subjects to domestic politics and foreign policy, in several countries. We are not there yet.[4]

One important question as yet unanswered is why the American risk strategy, as described by Mahan in 1890, did succeed in forcing England into adopting a flexible attitude and that of Germany announced in 1900 did not. Hobson concludes that the 'military interpretation' of seapower derives 'from an understanding of the peculiar nature of war at sea', especially that the sea cannot be divided.[5] The explanation he gives for the failure of the German strategy, that (theoretically) the sea is indivisible so that the British fleet could always exert superior strength against its weaker German counterpart, cannot be correct. If it were correct, the American risk strategy would also have failed.

In 1890 Mahan formulated an unnamed strategic principle which Von Tirpitz later named the risk strategy; of which the goal is to shift the balance of power. Using its fleet as an instrument, a country wanted to dissuade a seapower stronger than itself from going to war. To accomplish this goal, the weaker seapower would have to pose such a big

threat that potential losses at sea would be unacceptable to its stronger counterpart.

The weaker power had two ways to make its threat felt. The first was direct: to strengthen its own fleet. The second was indirect reinforcement in the form of another seapower. In this case, the risk strategy is directed towards the balance between two antagonistic seapowers. The American risk strategy was directed towards England and France, which possessed the second biggest fleet in the world.

The Americans began to put their risk strategy into operation after 1890 by constructing a large fleet of battleships and cruisers. The British and French fleets were far closer in size than was the American. Because of their geographical proximity they had to be split up. If both European countries were to go to war with the United States, Mahan explained, it was certain that they could not pit their whole fleets against their American counterpart, because this would leave their homelands undefended.

After ten years or so of new construction, it seemed that the American strategy had worked. After 1899 the British were much more accommodating on the diplomatic front. They accepted the superiority of the American fleet in the Caribbean area and even considered it to be a stabilizing influence. Thanks to its battlefleet, the United States now possessed an unassailable command of the sea, not just against France but also against Great Britain.

The goal of a risk strategy is to keep the stronger seapower against which this is directed neutral and, if this does not succeed, militarily powerless. In the latter case, a risk strategy is as good or as bad as the underlying operational strategies.

Mahan pointed out that the American strategy worked as long as France and England were politically opposed to each other. Naturally, this implied that changes in the balance of power could ruin a risk strategy or, conversely, a seapower could suddenly come up with such a strategy. Moreover, the strongest fleet, as Britain later proved, can increase its threat too by reinforcement and by seeking support from other fleets.

This is what Von Tirpitz tried to do in Germany, secretly from 1897 and later openly from 1900. He ended up like the sorcerer's apprentice who imitated the formula of his master and discovered that control over it steadily slipped from his hands. In 1914 Britain declared war.

Why did the German risk strategy fail? Part of the answer lies in the fact that in his description of the American strategy Mahan only mentioned the matters which were pertinent to it. However, I am convinced that, in an attempt to analyse such a strategy, Mahan's definition of seapower is very usable, providing it is supplemented by international relations.

In the first instance, the German failure was a consequence of geographical circumstances, which occupied such an important part of Mahan's analysis. To harm the German battlefleet, the British did not have to split it into one section to protect the homeland and one which sailed to America. Germany was close by. Importantly, the geographical situation of Great Britain meant that it blocked the German Atlantic trade routes. Moreover, its geography meant that the British battlefleet did not need to blockade the German coast. It could remain safely on the defensive by closing the North Sea off from the Atlantic Ocean. This could be done from Northern Scotland on the northern side and with light forces in the Channel in the east.

Von Tirpitz had hoped that his fleet at two-thirds the British strength in battleships would have had a good chance of victory in a decisive defensive battle off the German coast. However, the British blockade at a distance forced the German battlefleet onto the offensive and leave the safety of the coastal waters. Because, if the blockade was to be broken, the British battlefleet had to be defeated. In other words, Von Tirpitz confused defensive and offensive and his fleet was not strong enough to take the offensive.

The second major reason was the balance of power between the great powers. Von Tirpitz directed his fleet against England and did not pay enough attention to the balance between England and the British maritime opponents, France and Russia. This required a larger German fleet – even bigger than the American – which fanned British fears. England sought maritime allies: first France and later Russia. In 1902 England and Japan had already formed an alliance to stop Russian expansion in East Asia. England could no longer afford any splitting up of its fleet to send ships there. In 1905 Japan utterly defeated the Russian fleet and now Russia needed strong shoulders to lean on.

The mighty British fleet made an attractive ally. The German battlefleet did indeed help to shift the balance of power but not in the direction Von Tirpitz wanted! His risk strategy was now useless for keeping the balance and could only be used exclusively against England.

Corbett accuses Mahan of having underestimated the influence of the army on the balance of power. Paul Kennedy and Hobson have both made clear that the German army did the most to upset the balance. England and Russia were apprehensive that it could eliminate France. This threat brought the three countries together in an alliance. Because of the army, the German navy, however attractive an ally it might seem, could not form a coalition with the French and Russian fleets.

As the result of the incompatible collaboration between the army and fleet, the German risk strategy was not a true military strategy. The same could be said about the American risk strategy, but its army was

so small that it did not form a military threat to the other powers, nor did it challenge its own large fleet financially.

Nevertheless, the American risk strategy fell to pieces when France and England embraced each other in 1905. Von Tirpitz was their salvation: they could continue their risk strategy against the new balance between Germany and England. In fact, this strategy was directed more against Germany. Because of the extremely socially Darwinist attitude of the Americans, they considered that the German 'peace strategy' presented dangerous competition to their own. After all, England had trimmed its sails. The American navalist conceptions excluded the idea that the German fleet could become an ally of the American.

The Dutch Risk Strategy 1912-1924

What was the Dutch position in unassailable supremacy at sea? The six small armoured ships which the Netherlands put into service between 1902 and 1911 were intended to hold off armoured cruisers. They were far slower than the cruisers, even slower than most of the battleships which were constructed in the same era. The small armoured ships were no match for battleships, but the Navy Minister asserted in 1898 that the latter were not likely to appear in Indies waters. This marked the beginning of the claim of the Royal Netherlands Navy to be able to acquire unassailable supremacy in the Netherlands Indies, a claim in which it saw itself as a great seapower but which had no basis in reality.

First of all, an ever-increasing number of even stronger armoured cruisers were being constructed. Secondly, between 1898 and 1904 Japan stationed a fleet of six battleships in East Asia and Russia sent one consisting of seven ships. An average battleship was as strong as four Dutch armoured ships. In 1905, Dutch ambition made a very poor show when an even larger Russian battlefleet briefly passed through the Netherlands Indies – chiefly Sabang.

The Dutch reconnaissance was totally unaware of this, although all the most important warships in the Indies happened to be concentrated at Sabang to guard the neutrality there. This is this reason the whole fleet was concentrated at the north-easternmost point of the colony. The year 1905 revealed two points: (1) Because of the pre-occupation with maintaining neutrality, the rest of the Indies had been pretty well stripped bare of any serious protection; (2) The limitation of the Dutch reconnaissance made the whole situation worse: a large, slowly steaming battlefleet passed by completely unnoticed.

The Russo-Japanese War also demonstrated the value of being on the defensive at sea. The Russian battlefleet was utterly defeated. The Japanese were lying in wait for it the Tsushima Strait. This geographical ad-

vantage raised its chance of being able to reconnoitre the enemy in good time and deprive it of its manoeuvrability because of the restrictions imposed by the sea strait and eventually to defeat it by blocking it off. Tsushima was an operational ambush. Mahan and Corbett pointed out the value of this defensive tactic.

This was not the only lesson which could be learned from this war. Japan was equipped with enough transport ships to land an army which was several times bigger than the colonial armies there, whether it was the American, French or Netherlands Indies, anywhere in a far-flung region. The Russian fleet in East Asia, including Port Arthur, fell into the hands of the Japanese army. Ports close to Japan could be blocked by its fleet, a possibility to which the use of mines contributed, and it was possible to land an invading army in the vicinity. What had happened to the Russian fleet in Port Arthur would equally well cage in their own fleets.

The Americans learned the lesson that their mighty *Pacific Fleet* could not be stationed in the Philippines as a preventative measure, but would have to race from California to reconquer the islands. The Philippine ports were situated too close to Japan and its colony Formosa (Taiwan). The weak *Asiatic Fleet* would just have to do its best to delay an attack.

However, the defender also had mines, which cost the Japanese two of their six battleships close to Port Arthur. This led to the conclusion that a close blockade could only be carried out by lighter craft and that a battlefleet could blockade best from a greater distance. The British took this lesson to heart against Germany.

In the meantime, the international competition to build up the strongest possible battlefleet intensified. The reason was that in 1906 England launched the *Dreadnought*, the battleship which made all the others seem obsolete. Everybody was in the race to build *dreadnoughts* of which the construction grew bigger and stronger by the year; eventually the Netherlands joined the race.

After Tsushima, apprehensions began to stir in the Netherlands about Japan. However, it was only in June 1912 that the government decided to cut the Gordian knot. The goal was a fleet law which had to be hurried through Parliament before the elections of May 1913 could cause a change of cabinet. A State Commission for the Defence of the Netherlands Indies was established to undertake this task. Or should one say Government Commission? The driving force behind it was Hendrik Colijn, as Minister of War and Minister of the Navy. Besides him, the prime minister, Heemskerk, and the Minister of Colonies were also members. Time was of the essence and although the report of the 1912 State Commission could be transformed into a bill at the last minute, it could not be debated before the election.

The Netherlands had one great advantage. Because it had begun planning a battlefleet so late, it could consult *Naval Strategy; Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, which was published in 1911. In this work Mahan was more moderate, putting seapower and decisive battles into perspective, acknowledging the value of the strategic defensive tactic and preaching blockade from a distance; all points which blurred his discrepancy with Corbett. The latter was highly critical of Mahan, or at least of the public image of this American, but at that time he was not, or hardly ever, read in the Netherlands.

Naval Strategy was the 'Bible of Dutch naval thinking', which was more generally influenced by less nuanced worldwide ideas about decisive seapower. In the book, Mahan also describes the American risk strategy to disturb the balance England-Germany. In his argument, he uses the operational strategic criterion: at the very least the American fleet had to be as strong as the victor of a decisive battle between the Germans and the British. He was very well aware that the difference in strength between both European fleets was too simple a criterion. On a recount the American dreadnought fleet had 55 per cent of the German strength in dreadnoughts and battlecruisers. (After the outbreak of the Great War this changed because the Germans slowed down new construction).

The report of the State Commission revealed a strong navalist bias. The purpose was to exert a decisive influence on the balance of power between the United States and Japan.

Just as the German risk strategy had been down to one man, its Dutch counterpart was the work of a single individual. Colijn orchestrated and dominated the commission, in which his position was extremely strong because of his position as Minister of War and Naval Minister. (As the former Naval Minister retired from his post early, Colijn annexed this portfolio.) This meant that he could force through a military strategy and he did just this. The importance of this cannot be emphasized too much.

Colijn subordinated the KNIL to the fleet. Why? After its victory over Russia in 1905, Japan was the only power with a strong fleet in Asia. Even more importantly, in this war it had shown that that it could transport a body of troops several times larger than the KNIL in the Netherlands Indies overseas. The KNIL would never been strong enough. The new military strategy meant that the fleet would have to be able to fulfil the chief function of the army too: the protection of the main island. The upshot of this strategy was that there was a strategic object on which the strength of the Dutch fleet could be based, Java.

The aim of the report and of Colijn's bill was to push through the construction of no fewer than nine battleships, one of which would be a

reserve ship. It was an attempt to equal the four battlecruisers of the *Kongo* class and the four modern *Dreadnought*-like battleships which Japan was to build between 1909 and 1915 (the year in which, as a matter of fact, Japan actually commissioned a ninth ship).

Then and again much later claims were made asserting that equipped with these ships, the Netherlands could have regained the command of the sea in the Indies. These claims are absurd because Colijn's ninth battleship would only to be completed in 1933 and it was only to have been expected that between 1915 and 1933 Japan would build many more times Colijn's tonnage. There was no reason at all for this country to call a halt to all its new construction after 1915. Because their design was meant explicitly to equal the *Kongo-'s*, except for speed, the battleships were not strongly armoured and armed for ships to appear from 1917 onwards – and only half as big as those which Japan would build around 1920. Another problem was the absolute uncertainty about how this long-term Dutch plan would be financed. Last but not least, the reconnaissance was absolutely inadequate in numbers and in quality: six 'torpedo cruisers', which suggests that in size they were somewhere between modern destroyers and cruisers, whereas in fact they were all destroyers only.

In 1913, when a new cabinet took office it modified the bill because Colijn's fleet was unaffordable in the long term. The cabinet cut down the number of battleships by limiting its approval of the fleet construction to a period of ten years only, instead of the twenty-five originally planned. The battlefleet foreseen in the 1914 bill was one which conformed to the ideas of the State Commission as a fleet-in-being which would have to defend Java by blocking any of the entrances to the Java Sea through which the Japanese transport fleet approached. It was assumed that the escort to this would consist of the vanguard of the Japanese battlefleet, the four battlecruisers of the *Kongo* class and that the rest of the Japanese fleet would be contained by foreign fleets. As (theoretically) the Dutch battlefleet would only have to contend with the *Kongo-'s*, this was made up of four weak battleships (with a possible fifth in reserve). The reconnaissance was improved and was composed of five cruisers of 4,000 tons.

In fact, the Dutch risk strategy stranded on the same sorts of failings as the German had done. In terms of international relations, the fleet was superfluous. In peace time, the power of the big fleets and the interest which they took in Asia would obstruct any attempt Japan might make to annexe this important colony. However, in a European conflict, the European fleets bound each other. The American battlefleet, which was directed towards keeping the balance of power between Germany and Britain, would consider itself bound to Europe in such a conflict, and its greatest apprehension was that a victorious German fleet would

steam into the Caribbean area. During a European war, therefore, Japan was protected by a risk strategy. One weakness in the Dutch risk strategy was that it was directed towards maintaining the balance of power between the United States and Japan, which was less essential to the Americans.

Just like the German risk strategy, that of the Netherlands ignored the geographical aspects of seapower, in particular the locations of the Indies and Japan. Japan occupied the central position and could repulse either the American fleet approaching through the Pacific first or the Dutch Fleet in the Netherlands East Indies first.

The Dutch fleet was not in a position to be able to alter the course of the outcome of a decisive battle between Japan and America. The Americans claimed that they could prevail against the victor of a decisive battle between the British and the Germans. In practical terms this meant that the US Navy built 55 per cent of the German strength of modern capital ships. The planned Dutch battlefleet was far weaker in comparison with the Japanese, especially as Japan would continue its building programme.

The Dutch fleet was far too small to change the balance of power. In June 1914, the British government rejected a secret Dutch proposal to seal an alliance in Asia with the support of the future battlefleet. There was no Japanese threat to the Dutch colony and a coalition directed against the British alliance with Japan was unthinkable. Unquestionably the British had not forgotten the great service Japan had rendered them ten years earlier by transforming Russia from a danger in East Asia with which it was beyond their capacity to deal into a British ally.

In fact, Von Tirpitz, Colijn and Rambonnet confused the desired final outcome of security, which the control of the balance of power offered, with military security. In reality, the military power of a fleet to control a certain area of sea effectively is no larger than its ability to carry out operations to achieve strategic goals there or to hinder enemy operations. The material strength of the fleet law of 1914 was designed to hinder a single enemy operation, not a number.

If the Germans and the Dutch were not bothered about an effective risk strategy, what were they doing? In order to arrive at an answer, it is useful to make a distinction between a risk strategy and a *fleet-in-being*. The latter is a fleet which simply by its presence in a certain sea area makes it risky for another fleet to launch an attack there. At the end of 1914, in the matter of *matériel*, the German fleet had the long-term proportion of strength of the British Von Tirpitz envisaged (in 1912 reduced from 67 to 60 per cent).

His fleet was a fleet-in-being in 'the Wet Triangle', roughly the German North Sea coast more or less as far as the small island of Heligoland which is located in the centre of it. With the advantage of shoals,

mine-fields, submarine disposed in lines and a superior strength in destroyers, Von Tirpitz had a good chance of defeating the British battlefleet, which would never have sought a confrontation there. His risk strategy, however, consisted of trying to stretch this British fear of a confrontation close to the German coast out to oceanic proportions. As said, in his planning he ignored the geographical aspects of seapower. As a superior fleet-in-being, the British battlefleet could block German access to the oceans far removed from this fatal triangle. The German fleet never dared to attempt an offensive to combat this obstruction and made an about-turn against it in the Battle of Jutland in 1916.

The situation in the Netherlands East Indies was no different. A fleet-in-being which – under ideal circumstances – would have enough ship power to protect the entrances to the Java Sea against the vanguard of the Japanese battlefleet was eked out to a risk strategy which would be able to fulfil the same function for the entire Netherlands Indies against an entire Japanese battlefleet. This assumption was even more absurd than the German risk strategy, given the difference in strength with the enemy.

Despite all this, on account of the military strategy, the Dutch fleet-in-being could offer maximum effort in defending the principal object, Java. The severe demands which the naval strategist Gerard Putnam Cramer put on an effective fleet-in-being in 1913 reveal how much the value of this equalled operational effort in his eyes.

Consequently, it seems better to replace Hobson's somewhat unspecified defensive requirements with the concept that political strategy should unite with naval strategy: military strategy. This is the overarching strategy in which, in an ideal situation, politics decrees the strategic division of labour between army, fleet and air force and allots the means accordingly. At this military strategic level their strategies should be integrated. This was what did happen in America: the army was so small that naval strategy more or less coincided with the military strategy. However, this was not the case in Germany. One interesting essential difference was that the Dutch fleet which had to protect the world empire was situated in that empire itself and not off the Dutch North Sea coast.

The First World War: Continuing Reflection about the Strategy of 1912-1914

The outbreak of the First World War obstructed the construction of the Dutch battlefleet and allowed a window of time for strategic reflection. It was speedily clear that the German battlefleet was locked up in the North Sea and consequently that this country had ceded almost all its global *seapower*.

There was some talk about two strategies. Von Tirpitz wanted to keep his battlefleet intact for a decisive sea battle off the German coast, which never eventuated. The actual war at sea was fought according to the ideas of the modernized French *Jeune Ecole*; initially with cruisers, later mainly with submarines. The *Jeune Ecole*, which first championed naval warfare with cruisers and was even more in support of torpedo boats, was dismissed by the Mahan-inspired navalists as coastal defence. Around 1900, this school was modernized to become a combination of submarine war and (armoured) cruiser war, but this too was dismissed by the navalists.

It was the submarine war which was the decisive factor in whether or not Germany would win the war. Remarkably this refuted the political seapower ideology that only battlefleets could upset the balance of power but, just as in the case of the German risk strategy in an undesirable direction. The consequence of the unrestricted submarine war was that America declared war on Germany. America renounced its risk strategy virtually simultaneously. It was anxious about a German victory, but just as apprehensive about too great a British success. In 1916, it decided to build a fleet as big as the British: 'a navy second to none'. This decision prompted Japan to switch to a fleet-in-being strategy which would have 70 per cent of the American strength. Later this was reduced to 60 per cent during negotiations, in which Japan felt it was on very slippery ice but America was far more confident.

Partly as a consequence of the preparatory work done by the State Commission, the Netherlands Indies entered the World War with a military strategy. Governor-General A.W.F. Idenburg had no qualms about imposing this. The army and the fleet co-operated. Certainly in the first months the concentration of the fleet against an invasion of Java took precedence over maintaining neutrality in the Archipelago as a whole. However, when it clearly emerged that the Netherlands was neutral, Europe and Japan did not trespass on the situation and attention gradually shifted to maintaining neutrality elsewhere. During the Great War there was much debate in the Royal Netherlands Navy which included discussions about the post-war construction of the fleet and put the risk strategy into perspective. Two variants emerged, both of which wanted to make submarines the core of the fleet after 1915. Among its other purposes, this core was to protect Java from invasion.

One of the groups wanted this core of submarines to defend many more islands besides the chief island of Java and even to take the offensive against Japan. This led to a very large submarine fleet. The other group was composed of advocates of supplementing the core of submarines with a second core of either four battlecruisers or four fast battleships. If the choice fell on battlecruisers, these had to be faster and preferably stronger than the four *Kongo-'s*; if battleships were preferred

they had to be faster and considerably stronger than the 1914 battleships. They had to be able to withdrew if Japan brought its battlefleet into action.

People no longer hid their heads in the sand to fostering the illusion that Japan would never be able to exercise command of the seas. Compared with the 1914 fleet, the fleets composed of one core and two cores were more expensive but much more suitable to carrying out more than one operation at the same time because their fighting power was much greater. However, the Dutch no longer aspired to achieve unassailable supremacy of the sea. The war had demonstrated that what was strategically possible had to match what was operationally feasible.

During the war attempts were made to achieve this as far as possible, using submarines as the instrument. The extent to which this could be done was restricted by the limited dockyard capacity and the limitations of foreign (read German) technological support. The strength for which parliament budgeted in the financial year 1918 included sixteen submarines for the Indies (plus ten for the Netherlands) and three cruisers to reconnoitre for the submarines in the Indies. In 1919, this strength was reduced to twelve submarines, plus the eight destroyers already in service and the two cruisers which were already being built.

In 1920, the Gooszen Commission was set up to work out the plans with the war as reference. The government wanted a minimum fleet, which meant that the core would consist exclusively of submarines, not supplemented by four battlecruisers. Furthermore, it signified that the very big submarine variant from the war was past history; all there would be was a 'minimum fleet' directed towards the greatest peril: a transport fleet sailing on Java.

It was very important that, just as in the period 1912-1914 and in the world war itself, this concerned a military strategy. The new naval strategy repudiated navalist claims – the surface ships were there to serve the submarines. The strength of the Royal Netherlands Navy was based on operational feasibility. Most important were the ships which would be essential to the decisive battle against a Japanese transport fleet. They would be deployed only during the main assault, not earlier. The core of this fleet was to be twenty-two submarines, to seal off the sea straits at the choke points. The main attack had to take place at the right place at the right time: in a narrow section in one of the three entrances to the Java Sea through which a transport fleet could approach.

Secondly, for the first time in the history of the Indies, an actual operational requirement for reconnaissance for the main attack determined the number of ships constructed for this purpose. The idea was to deploy modern destroyers, supplemented with cruisers and submarines. The bulk of the surface fleet in A.S. Gooszen's fleet plan was reconnaissance *matériel* for these three entrances. Giving due consideration to

wear and tear, a material reserve of 100 per cent was budgeted for. Aerial reconnaissance was assigned only a supplementary role.

Just as that of its predecessor in 1912-1914, the strategy of the Gooszen Commission entailed the carrying out of only one operation: the obstruction of an invasion of Java. However, because of the better reconnaissance and the geographical conditions which were suitable to the submarine, it was superior to the planned battle fleet of 1914. As there was a larger number of smaller surface ships, this plan made it easier to maintain the neutrality in other parts of the Archipelago. In contrast to 1914, this fleet-in-being was not seen as a risk fleet which could defend the whole of the Archipelago. In as far as there was any deterrent effect, this was a product of military power.

The proposed fleet law which was essential to this plan was rejected by parliament in 1923. The military strategy was once again up in the air because the fleet was too weak: the KNIL made an attempt to undermine the importance of the fleet. The Dutch government put an end to this Indies quarrel in 1927 in the *Grondslagen voor de Defensie van Nederlandsch Indië* (Principles for the Defence of the Netherlands Indies). These were the brainchild of the former Governor-General and former Minister of Colonies, Idenburg. They stabilized the existing military strategy, including its material aspects, with the anticipated fleet strength in 1919 – which was almost achieved – as a minimum. Maintaining neutrality was the only feasible goal. If this interim phase failed, the fighting strength of the fleet would not be diminished and it would be able to beat off 'the transport fleet' against Java as far as possible.

To achieve this, during the last twelve years, submarines were still the most important instrument. As the *Grondslagen* specified only a minimum, this left room for more and the naval top brass immediately began to make plans to double the Indies fleet against an invasion. This was reaching too high and the Deckers Plan of 1930 – which roughly restored the strength approved by Parliament in 1918 – was eventually one and a half times as many: eighteen submarines, twelve destroyers, three light cruisers and one, later two, torpedo cruisers.

The Development of the 'Division Ambush Tactic' and the 'Division Wolf Pack Tactic'

Since 1915, the submarine had been the chief weapon of the Royal Netherlands Navy, even though it was to take another decade before there were enough vessels commissioned to substantiate this.

There are German historians who claim that the First World War was lost in 1914. I agree with the standpoints adopted by Jeschke (1972) and

Tarrant (1989) that the unrestricted submarine warfare – a change in tactical instructions for submarines – which Germany launched on 1 February 1917 was not lost beforehand.

In 1914 and certainly in August 1916, there were successful German attempts to deploy the submarines tactically against the British fleet. In April 1917, the chief of the German submarine service, Herman Bauer, had proposed this group tactic be deployed against (possible) convoys. Radio contacts were the stumbling block but his recommendations to improve this were not heeded. Larger and smaller submarines equipped with good radios should lead the others with less effective communications facilities. Defeat stared Britain in the face when it introduced convoys. This tactical adjustment reduced the losses gigantically.

Even faulty co-operation between submarines could have again caused the convoys on England in the summer and autumn of that year heavy losses. If this German tactical adjustment would have proved decisive is difficult to say at present, and as this is so it is impossible to state rationally that Germany was fighting a war which was already lost. The chief culprit was the German Naval High Command which did not force the submarine commanders to work together as they had done in 1914 and August 1916.

It was May 1918 before a half-hearted experiment was carried out. By 1918, it was already too late. By then, the Americans were building countless merchant ships and destroyers and the air above the British Isles was swarming with aeroplanes which forced the submarines to sail under water and passed on warnings so that convoys could alter course.

Shortly after the war, the Royal Netherlands Navy heard of the German experiments and analysed submarine warfare. In the meanwhile, the Germans had begun to bring their submarine technology to the Netherlands.

The Dutch conclusion was that the unrestricted submarine warfare had failed because of: (1) the introduction of merchant convoys; (2) the inability to concentrate more submarines against a convoy; (3) the evasion of submarines by convoys; (4) the difficulty experienced in reconnoitring by submarines; (5) the poor radio connections of submarines which disturbed concentration; (6) the gigantic scale of combating submarines in 1918, from the air in particular. The convoys and the difficulty in tracing them was considered to be far more likely to have caused the German failure than the technical progress made in the tracking devices on the escort ships.

The conclusion drawn was that these problems could be solved because of the idiosyncratic geography of the Netherlands Indies. A sea strait made reconnoitring possible, obstructed the Japanese invasion fleet from the possibility of taking another route and facilitated the con-

centration of submarines. The problem was that the sea straits also promoted the concentration of enemy anti-submarine forces, especially aeroplanes. This meant that it was necessary for the submarine divisions to attack under water.

The division was the core of the strategy and eventually this was set at four submarines. In 1921 and the beginning of 1922, the initial division, which still consisted of five vessels, carried out manoeuvres in the North Sea. In principle, these vessels moved under water. They carried out the wolf pack tactics successfully and these revealed that, because of its contribution to aerial reconnaissance, the plane was simultaneously the worst enemy as well as the best friend of the submarine. The powers-that-be were well aware that these successes had been achieved in a small sea area and said little about the situation in the Netherlands East Indies.

When the first division stationed there was ready, during exercises in the Karamita Strait, one of the entrances to the Java Sea, it proved superior to individual vessels. However, it was also obvious that the division would have to exercise intensively if any group attacks on a well-protected invasion fleet could succeed. During the whole inter-war period, intensive exercises were a characteristic of the submarines in the Netherlands Indies. In 1925, W.K. Maurits and his division usually succeeded in stealing a march at night on a convoy, played by warships, and then awaiting it the next morning below the surface. The speed and the modest equipment with which this tactic was refined hint at the chances which the Germans had let slip during World War I.

Despite such successes, the Staff Regulations for Submarines for 1928 still required them to wait for the enemy. Initially, depending on the quality of the reconnaissance, submarines could assume different formations so as to concentrate more solidly on the enemy. The way they kept formation was totally dependent on the sort of attack. The goal of this 'division ambush tactic' was to launch a group attack from a stationary position. It was an interim stage in building up to a wolf pack tactic. Why was this not sanctioned at the end of 1928? While on the move, a division of submarines could pass a convoy, there were enough flying boats and radio technology was sufficiently advanced. Approaching and attacking above water, as in the later German *Rudeltaktik*, were even then theoretically possible.

The Netherlands fostered greater ambitions than merchant convoys or small landings here and there in the Archipelago. First of all, in contrast to these convoys, it was inadmissible that 'the transport fleet' against Java could not be intercepted. Secondly there was an ambition to launch group attacks during an underwater approach. But how was a submerged division to locate the transport fleet? How was a division to communicate with each other while submerged?

Around 1922 the question of how the submerged vessels could exchange tactical information quickly was already under investigation. The only possibility was short-wave radio. In 1931-1932, the 'division wolf pack tactic' was already operational in the Netherlands Indies and by 1934-1935 this sort of exercise was being held in Europe. It was a Dutch invention which made this possible – the *periscoopantenne* or *radioperiscoop*, not radar, but a radio antenna on a mast which could protrude above the surface of the water like a periscope. Submarines in a division submerged to periscope depth could use these to receive reconnaissance reports and to communicate with each other. Because the periscope antenna did not need to be extended much above the surface of the water and the range of transmission could be adjusted as discretion required, there was less chance of the vessels betraying their presence.

No less important were the new German hydrophones, which were installed on many submarines at the end of the 1930s. These could pick up the sound of a big convoy at some 100 kilometres; a smaller at about 50 and one single, noisy ship at 25 to 30 kilometres. Both these forms of technology were much more important than the Dutch snorkel which was operationally restricted around 1939. This was a Dutch rediscovery of an obsolete Italian idea.

The back-up of aerial reconnaissance was absolutely essential to submarines using the wolf pack tactic. At the end of the 1920s, the *Dornier Wal* flying boat had been purchased specifically for this purpose. A decade later this was replaced by the *Dornier Do-24*, designed to comply with Dutch specifications. The subs of a division had to use their *periscoopantenne* to pick up the reports from the flying boats. The new Staff Regulations Submarines issued in 1938 and a sort of shortened 1939 synopsis, the *Tactisch-memorandum 'Onderzeeboten'* (Tactical Memorandum on Submarines) compiled by J.A. de Gelder, who commanded a submarine flotilla in the Netherlands Indies, demonstrate how advanced this tactic was. Former Prime Minister P.J.S. de Jong, who had served as an officer in Netherlands Indies submarines in 1936 and 1937, stated that these regulations were rarely glanced at: 'Everybody knew what he had to do.' The new Staff Regulations warned that if there were no reconnaissance (from the air) it would necessary to revert to the old tactic, waiting for the enemy in the narrow parts of sea straits.

The division wolf pack tactic was made up of various *linies* (attack formations) which were intensively exercised. Depending on the circumstances, they made it possible to concentrate larger numbers of submarines against a transport fleet. The difference with the earlier tactic was that these submarine lines were not intended for a static position and could be formed for the attack when the vessels were approaching the enemy. They were no longer dependent on the narrowest point of a sea strait. One very common formation was 'spreading out forwards' in

order to shut off a convoy on three sides in a U or V formation. For this final assault, the vessels approached a depth of 30 metres, relying on their hydrophones. Radio was impossible at this depth. The greatest advantage of this was that it allowed the vessels to take up their firing positions independently. Directions from the division commander tended to impede this. It was only at the end of 1944 that American wolf packs discovered this principle too.

Around 1940, night surface attacks by submarines, which had already been a regular part of the Royal Netherlands Navy exercises since 1935, gained more popularity in the Netherlands Indies. They lent the tactic – which was an underwater assault because of the danger from the air – greater flexibility. Taking advantage of these tactical advances, in principle using Decker's Plan – eighteen submarines in the Netherlands Indies – made it feasible to put two large invasion fleets targeting Java out of action. This was on the condition that submarines continued to be deployed as the chief weapon of the fleet and would only be put into action when an invasion was threatening.

On the other hand, aerial reconnaissance meant that sea reconnaissance for submarines became less imperative. This freed up cruisers and destroyers for other duties. In reality, the material consequences of the 1923 rejection of the fleet law were cancelled out by tactical progress!

The last wolf pack manoeuvres in the Netherlands Indies under the command of Doorman and Bussemaker were held two months before the attack on Pearl Harbour. The Dutch submarine commanders thought that the British submarines were still stuck in the era of the Great War. Bussemaker was struck by their shortcomings when he made an analysis of British manoeuvres off the Isle of Wight in 1938. The submarines failed to utilize the full possibilities of aerial reconnaissance against an invasion fleet, not least because the aeroplanes made glaring errors in passing on information about enemy positions; a problem which the Dutch planes had largely overcome. Nor were the submarines sufficiently aware of danger from the air. They could be easily spotted and hunted away. They were also unable to locate the invasion fleet in bad weather or to shadow it; for instance, they could not shadow the fleet at night. All techniques the Dutch had systematically mastered.

New Navalism with Cruisers

The painful question which now has to be asked is why did the Dutch submarine fleet, which was almost fully prepared at the outbreak of the Second World War, not utilize this strategy? The answer is that it was usurped by an aggressive navalism which led in the direction of a new risk strategy.

In the First World War, many in the *Kaiserliche Marine* had championed the use of capital ships, especially battleships, if need be with heavy losses, to support the submarine warfare against England. Among them was Erich Raeder. He had been influenced by the French naval strategist René Daveluy who described how French ships of the line in the Age of Sail used to collaborate with smaller vessels to attack the British fleet and merchant marine. Von Tirpitz did not countenance this as he wanted to keep his battlefleet intact: at sometime this would prove strong enough to realize its political treat. After the war, through the publication of his memoirs and his influence he still managed to dominate the discussion. Criticism was restricted to non-integrated aspects and consequently and wrongly, in the opinion of naval strategist Herbert Rosinski, the risk theory remained inviolate.

The difference with France was that, in the Age of Sail, this country had endeavoured to make the best operationally of its weaker fleet against the dominant British and had been less obsessed by political *seapower*. Raeder's ideas were a mixture of this French vision and the risk idea of Von Tirpitz. He discovered that the successes of two German armoured cruisers in 1914 had weakened the British battlefleet: the British First Lord of the Admiralty, Winston Churchill, decided to withdraw two much stronger battlecruisers to defeat these armoured cruisers. This was a way in which German cruisers could upset the balance of power at sea. What Raeder did not realize was that there was no strategic necessity to weaken the battlefleet. A dominance of other ships could have dealt with the matter and why not? War using cruisers was detrimental to British trade, but no more than that. Only submarines could prove to be its decisive ruin, but this solution did not suit the Raeder who was an advocate of navalism.

The same junior Dutch naval officers who had help work out Gooszen's strategy, namely submarine tactics in which cruisers acted as reconnaissance, at the beginning of the 1920s also embraced another idea. Von Tirpitz's memoirs made an impact. The First World War put the Dutch risk strategy into perspective, which paved the way for operationally feasible strategies. But, just as in Germany, these ideas were not integrated to reach the conclusion that the Dutch risk strategy was not suitable to the Netherlands Indies, because it was irrelevant to the working of the maritime balance.

What ideas did they favour? Battleships were not feasible but cruisers were. In view of the fact that the aim of the Japanese and Americans was to achieve a strategic balance, they could spare only a few cruisers for an attack on the Netherlands Indies and consequently a few Dutch cruisers would offer the Netherlands Indies plenty of security. Therefore, the option was a new 'risk strategy', on the basis of not 90 or 67

or even 55 per cent of the strength of the enemy fleet, just a few per cent would be enough!

The most promising of these young officers was J.T. Furstner, the director of the *Hoogere Marine Krijgsschool* (Naval Warfare Academy) which he influenced so heavily it was called 'Furstner's Academy'. In 1930, he argued that submarines were dangerous but could be annihilated by destroyers, which in their turn were not proof against light cruisers, which could not take on heavy cruisers.

Furstner reduced the war at sea to a food chain, in which it seemed that a smaller ship was devoured by a greater. In order to be able to take on a ship in a certain class safely, he thought that the aggressor ship would have to be in a stronger class. The Japanese would only be able to attack the lighter Dutch cruisers with heavy cruisers and there were not many of them. This idea provided a sense of security. Not matter how absurd, if not ludicrous, his risk concept might undoubtedly have seemed in British, Japanese or American eyes and that this enormous Archipelago could be adequately protected by a few light cruisers, it was still being taken seriously by Dutch junior officers.

The cruiser strategy took a new leap forward during the Economic Depression of the 1930s thanks to the austerity commissions. The first of these was chaired by the man who had compiled the *Grondslagen* of 1927, Idenburg. He suggested a number of variations. In all of them, the striking fleet of the force in the Netherlands Indies remained: twelve submarines; the minimum noted in the *Grondslagen*. The surface ships – the *matériel* to maintain neutrality – were the principal victims of the economy measures.

He recommended that an extra variant be investigated: namely, that the naval defence of the Netherlands Indies should consist almost entirely of submarines and bombers. This investigation was carried out by a new commission presided over by J.B. Kan. The nadir of the Depression had passed and Kan wanted to save Decker's striking force, eighteen Netherlands Indies submarines. By a narrow majority his commission did recommend that the cruisers be scrapped. Later, Prime Minister Colijn was to decide to complete Decker's Plan, but until that time the fate of the cruisers hung in the balance.

In December 1934, shortly before assuming his position as a member of the Kan Commission, L.G.L. van der Kun, a former submarine commander, made the first move in the cruiser strategy. In future, the *Grondslagen* of 1927 would have to be interpreted more in the light of the aim maintaining neutrality. Surface vessels were much more suitable to this purpose than submarines. It was of little account that the costs of running a cruiser were at least seven times higher than those of a submarine.

This new interpretation was also the best way to dispense with the former military strategy – meaning a common defence with the army – which consisted of a single operational strategy, the defence of Java and, if that strategy was flexible enough, also to defend several of the oil ports in the vicinity of the Java Sea. By this stage maintaining neutrality meant something totally different, seacontrol. In fact a strategy of 'sea denial' was replaced by a strategy of seacontrol! By controlling the sea employing the risk strategy of a cruiser, the younger generation of naval officers expected to be able to defend far greater areas of the Netherlands Indies than could be done by submarines. This was a serious deviation from Idenburg's ideas.

From 1936, the former naval strategy, the *Grondslagen* of 1927, and the austerity plans were all re-interpreted and criticized in the light of the new main arm of the Furstner's School. However, Furstner still had to bide his time until the older generation of flag officers who put their faith in submarines had retired. Nearly all of these officers also did their best to keep the cruisers, but did not want to have them as their main arm.

At the same time the cruiser war in Germany was assuming an extreme form, which likewise resembled a food chain. It was true that battleships were stronger than cruisers, but there were far too few of them to locate a cruiser on the high seas and they were also required to defend their own country. A trade war would consist of the cruisers on both sides which would be able to terrorize each other's maritime trade at any place and would occasionally confront each other.

Herbert Rosinski ridiculed this 'anarchy at sea', which surpassed the capacity of the naval powers to structure naval battles. He demonstrated the reason for this was the fault of Von Tirpitz, who assumed in his risk strategy that command of the sea and command of the sealines of communication were reciprocally interchangeable. On account of the disappointing battlefleet, the new movement made the same mistake and declared that everything depended on the sealines of communication.

The Netherlands also produced a corresponding movement which believed that the use of cruisers would paralyse the Japanese sea lines, especially those used for military purposes. In fact, this was really a question of parallel reasoning, as it was assumed that, because they believed in unstructured warfare at sea, the enemy was also not able to structure, or perhaps only long term. Building on Rosinski's criticism, the Dutch movement is referred to as 'anarchic navalism' here. The main point is that anarchic navalism is not an absolute but a relative lack of structure, from the perspective of earlier or later periods of the Dutch fleet, or in comparison with foreign fleets.

The Battlecruiser Plan, a New Risk Strategy

In 1939 anarchistic navalism brought about to the introduction of the battlecruiser plan, which assumed that two or three Dutch battlecruisers could bring the Japanese military sea routes to Southeast Asia to a standstill. This would protect the Netherlands Indies and offer the same degree of protection as command of the sea.

In many respects, the battlecruiser plan seemed to be a copy of the new German risk strategy, known as the *Z-Plan*, developed shortly before by Admiral Raeder. An earlier version of this German plan had depended heavily on a large number of so called pocket battleships ships to ravage British trade, but Raeder doubted that command of the sea could be achieved without real battleships. New navalism considered submarines a dangerous alternative and never tired of pointing out the high quality of the British sonar system. They should be used as an auxiliary weapon to force the English to form convoys, which would be prey for the capital ships.

He, and above all Hitler, wanted a fleet with two cores. The first of these would consist of three fast battlecruisers, provisionally referred to as *O*, *P* and *Q*, which would force the British to keep battleships in reserve to escort a convoy. This achieved, the fragmented British battlefleet could be tidied up one by one by the second core, concentrations of big German battleships, especially of the so-called *H-class*. Using this strategy, Raeder hoped to force the British not to risk a war, however much against their will. The snag was that their certain response would be to build a great many new ships and the United States would never permit the Atlantic Ocean to fall into German hands.

The three Dutch battlecruisers simply could not be built without considerable support from Germany. Contact had been going on between the two countries about this matter since April 1939. This must have been the reason for Furstner's remarkable change of heart between 12 April and 18 May of that year. Until then, naval strategists' thoughts had turned to a sort of *Scharnhorst* but then suddenly they accepted the philosophy of the faster *O*, *P* and *Q* vessels. Just as this trio, the three Dutch ships, which would have a speed of 33-34 knots, should be able to outrun the battleships as well as being in a position to be able to defeat heavy cruisers. Their goal was, just as that of their German counterparts, to force the enemy battlefleet to split up. Furstner was as it were comparing the Japanese invasion fleets to British merchant convoys. Japan would never have enough battleships to escort all invasion fleets against two to three battlecruisers.

Around the beginning of 1940, after having been criticized by various government bodies Furstner and those around him grew a little more

cautious: after all it would be essential for part of the Japanese battle-fleet to be tied up by a second core of allied battleships.

Of course, there was absolutely no reason the Japanese would dispatch a number of invasion fleets to South-East Asia simultaneously, nor in fact did they do so: for instance, the escort to the fleet which landed in Melaka (Malacca) on 8 December 1941 was later that month 'recycled' for the main spearhead invasion of the Philippines.

Both during and after the war, Furstner and his associates were busily engaged in making it seem that their strategy had failed because the politicians and the people had only realized the importance of rearmament too late. Whether this was true or not, it does not follow that this strategy was the apposite one. The question of why Raeder's strategy succeeded partially at least and anarchistic navalism failed casts some light on this matter. The chief reason was that the German strategy had been developed for a trade war which did in fact take place. In spite of this, the *Z-Plan* would have caused the British a great many more problems if fewer capital ships and more submarines had been planned which could possibly have inflicted decisive damage on the merchant navy.

Another reason was that the German Navy, like its American counterpart, attached an overriding importance to operational warfare. The most important department of the German Navy was operations, *Seekriegsleitung*, and the most important man in the US Navy was the *Chief of Naval Operations*. In an war this involved actual operations; in peace this meant transforming (and testing) a war strategy through simulated operations into an operational strategy.

In the Royal Netherlands Navy, operational warfare was principally an internal affair for the Netherlands Indies, where the bulk of the fleet was stationed. The ideas put forward by Furstner's School soon diverged from Indies operational expertise to which the navalist ideology which had developed in the Netherlands was opposed. Furstner regarded this expertise as an obstacle to his personal and strategic ambitions. Precisely because the colony paid pretty much half of the whole of the naval budget, the idea grew that The Hague should be dominant.

Large ships – which needed a huge amount of maintenance and specialist training in the Netherlands – strengthened the grip on the colony. The situation was quite the opposite to that of the submarine fleet which was maintained in the colony. This thinking was reinforced by the *rijkseenheidgedachte* (concept of the unity of the realm), in which the Netherlands dominated its colony. Supporters spoke of an Imperial, or better still, a State Navy.

The 'Hague' strategy evolved from strategic debates in the Naval Warfare Academy but extremely limited experience of strategic exercises

(this two-year training was limited to three students per year). In view of the fact that the designing of the Dutch cruisers in the 1930s was carried out with German help – in fact the construction of the cruisers was dependent on German industry – the Royal Netherlands Navy was heavily influenced by powerful German navalist opinions about such types of vessels.

The food-chain idea was popular among the Germans too. Their three pocket battleships of the *Admiral Graf Spee* class were much weaker than battleships but stronger than cruisers and because of this factor, it was expected that they would produce overwhelming results in the expected trade war. In an external memo written in 1939, Furstner argued at length that, under these circumstances, just two pocket battleships could paralyse Atlantic trade to such an extent the British would have to withdraw their battleships from the Mediterranean to protect the merchant navy, as they would have been forced into a very precarious position. Consequently, they would have second thoughts about declaring war on Germany.

Nothing revealed more clearly the depth of Furstner's obsession with the political workings of seapower and capital ships as the decisive political instrument. Later that year, the author of the Tactical Memorandum on Submarines, De Gelder, also alluded publicly in the *Marineblad* (Naval Magazine) to the terror of the German pocket battleships.

As things turned out, as any reasonable person could have predicted, the three pocket battleships were no more than a slight nuisance to British trade.

However, the advocates of the new navalist ideology were deeply convinced of the worth of their own ideas: these had to be imposed on the Netherlands Indies by this small Hague circle. In contrast to both earlier fleet plans, the battlecruiser strategy was also an anti-military strategy, with its sights set on the KNIL bombers. Is starting point was a defence of the construction of light cruisers. The argument was that it would require no more than three battlecruisers to cover a far wider area than bombers and Furstner was determined to dominate the KNIL completely. His battle for the sea lines approached well-nigh oceanic proportions.

Under this anti-military strategic 'navy-only' scheme, there was no strategic object which needed any further defence and consequently no longer any fleet-in-being as there had been in 1914 and 1920. There was no fleet-in-being which had to be watered down to a risk strategy as in 1914; there was a risk strategy without any real fleet-in-being!

An analysis which I carried out on the basis of the criteria for a sea war laid down by Admiral Raoul Castex, the most important naval strategist in the period between the two world wars, shows that the battlecruiser strategy was irreconcilable with a satisfactory operational strategy.

Furstner had actually followed lectures by him. A reading of Castex' *Théories Stratégiques* reveals that, despite all the lip service paid him, the battlecruiser strategy deviated completely from his ideas.

Castex argued for choosing a strategic priority, sticking to it and planning a strategic manoeuvre to reach it. This meant reducing the role of chance as much as possible. The battlecruiser plan had no obvious strategic object, only a host of unspecified sea lines. Castex argued that the weaker party would certainly have to rely on strategic manoeuvres: a feasible operational strategy in which clear-cut priorities would prevail at just the right moment. He pointed out that the decisive battle was often thrust upon the weaker party, especially when it was defending against an invasion. Only when all hope had been abandoned should dependence be placed on hit-and-run actions to obstruct the enemy.

Castex also insisted that a military strategy was superior to a naval one and ridiculed the German risk strategy: in 1914 England had not been paralysed by fear. He was also a proponent of the liaison of arms. Although the Royal Netherlands Navy did advocate this, people were already aware that because of the battlecruiser plan there would be no money for a reasonable number of any other class of ship. The existing fleet was described as a 'picture frame'.

The battlecruiser plan assumed oceanic warfare evading a decisive battle. If the battlecruisers were to defend strategic objects seriously, sooner or later they would have to join battle in the sea straits, but the circumstances would be very different to those in 1914. The Japanese vanguard in 1940 was far stronger than it had been then, because alongside the *Kongo* class vessels, it also consisted of large aircraft carriers and many cruisers. It was also equipped with aerial reconnaissance and its destroyers and submarines were far more effective. Moreover, it was supported by aerial assaults.

The most surprising fact is that the battlecruiser plan according to Furstner's ideas was developed and propagated by such men as A.J. Bussemaker, J.J.W. van Waning and J.A. de Gelder, officers who had fought heart and soul to raise the profile of the Dutch wolf pack division tactic. Even A.S. Pinke, who made sure that the division wolf pack tactic was entered into the 1938 Staff Regulations, fell under the spell of command of the sea. As they were qualified to weigh up the qualities and limitations of this submarine tactic, they were able to take a realistic view of it: it was not an instrument which would upset the balance of power. Nevertheless, they thought the wolf pack tactic could be combined with cruisers and battlecruisers as the spearhead of the attack.

This is reminiscent of the work of Von Tirpitz, who had achieved fame by raising the tactics of the German torpedo boats to a very high level. The very lure of capital ships might have been precisely that these

men were unaware of their limitations. They were convinced that this sort of ship could upset the balance of power.

The accusation of the tendency to rewrite naval history ascribed to American navalists by Mark Russell Shulman in his book *Navalism and the Emergence of American Seapower, 1882-1893*, published in 1995, could equally be levelled at the Royal Netherlands Navy. In 1939-1940, J.W.F. Nuboer was one of the main culprits. Their purpose was to present the battlecruiser plan as the true heir to the 1912 State Commission. It could be placed on a pedestal by the commission and used as the foundation for the navalist part of the report. This concealed the fact that the 1912 plan also contained a strategy to protect Java against any threat of invasion by staging a decisive battle, in part at least thanks to the military strategy which had been developed in conjunction with the KNIL.

Neither Nuboer nor any other navalist revisionists delved too deep into the evaluation of the report until Colijn's 1913 proposed fleet law and then to J.J. Rambonnet's 1914 'definitive' fleet law. Continuity was dangerous, the last spectre anybody wanted to rake up was the memories of the First World War discussion in which the opinions of 1912/1914 were put to the test in the in the sobering battle and replaced by two variants, which no longer took the concept of command of the sea through the risk strategy as their point of departure.

Nuboer rewrote what the German submarines did in terms of individual actions against trade and only rarely against dreadnoughts. He more or less shrugged off German tactical developments and their Dutch counterparts which were based on them. Because of all these omissions, he was able to present the Gooszen Commission as a break from the ideas of 1912-1914. In as far as they had been built, it did not seem that the construction of submarines any longer had a foundation in a serious maritime strategic framework. The only use they could serve was as a coastal defence. It appeared that they were the brainchild of the *Grondslagen* of 1927, which were represented as an attempt to attain a disarmed fleet to guard neutrality.

Moreover, Furstner's School acted as if cruisers and battlecruisers were the chief weapon. Cruisers had initially been represented as part of a harmonious fleet in which all elements weighed equally heavily, ignoring the fact they were intended to be reconnaissance vessels. When used against warships, submarines were represented principally as support for cruisers whose principal role was to lure the enemy over the submarine lines. Finally, this 'harmonious fleet' was again represented more or less as 'a picture frame' for three battlecruisers. Much of this rewriting has anchored itself, alas, in the Dutch naval historiography of the second part of the twentieth century.

Anarchistic Navalism and the Japanese Attack

Adherents of Furstner's School adopted a very aggressive attitude towards those who held opinions which differed from their own. The proponents of operational feasibility, who thought the plan useless, including the commander of the Netherlands Indies Fleet H. Ferwerda, had to endure a great deal. Ferwerda was supported by Gooszen, who was then retired. Both men were in a position to judge the matter as a piece of naval strategy and knew that the wolf pack tactic had been evolved because the submarine was the chief weapon and did not want to surrender this tactic.

Furstner, C.E.L. Helfrich and, possibly also, Nuboer were also aware of this and for this very reason were high critical of the submarines. First and foremost, they should not offer an attractive alternative to cruisers and battlecruisers. Secondly it made it more easy to sell the idea that anarchistic navalism could lead to a new, less effective deployment of submarines. They realized that the wolf pack tactic was difficult to rhyme with the new strategy. The submarines were no longer held in reserve to deliver the decisive blow against a large invasion fleet. Because the navy wanted to operate far in the vanguard in much larger areas of sea, the modest submarine fleet would be scattered.

This splitting up of the submarines made the implementation of wolf pack tactics very difficult, not least because reconnaissance was being used in the service of the new main weapon – the cruisers. The submarines were now forced to do their own reconnaissance as well as at times performing the same service for the surface fleet. This reconnaissance – and the guarding of sea areas – caused even greater deconcentration. The tactical unit of the submarines, the division, could collapse during operations as a consequence of all these factors.

Submarines were relegated to the status of weapons of opportunity. The extent to which they were able to win any spectacular successes in 1941-1942 was that they attacked according to the bold wolf pack doctrine, albeit individually and only in one instance through the tactical reconnaissance of a Dornier flyingboat. In the battle for the Netherlands Indies, no Japanese transport fleets of any size were attacked; any assaults carried out were individual actions against a few transport ships most of which had already discharged their soldiers or cargo. Little difference can be discerned between the old-fashioned operational effort of the British, under whom part of the Dutch submarine fleet had been placed by Helfrich, and the fragmented effort made under his personal command.

As a consequence of the hypothetically unstructured form of the naval battle – which left a great deal to chance –, anarchistic navalism considered other matters important. The battle was heavily reduced to character traits. For Furstner and Helfrich, the consequences of their

anarchistic navalism were that they considered naval battles not so much as structured operations, but more in the light of a strategy in a game of chance; taking far greater chances than the enemy, even though it was not clear what the advantages of this were. Those officers who did not accept their ideas, for instance the American admirals, were dismissed by both men as defeatist. Characteristic of Furstner's School was its aggressive, in Helfrich's case sometimes contemptuous, attitude to foreign insights.

Helfrich had arrived in the Netherlands Indies in the summer of 1939 to push through the battlecruiser plan as well as the rest of Furstner's strategic ideas. As the local Chief of the Naval Department and Commander of the Naval Force, he set about demolishing some of the organizational structures. He set his sights specifically on the commander of the destroyer flotilla and the commander of the submarine flotilla (who co-ordinated the attacks of the divisions), whose functions had been the product of structured ideas. He also did his best to accrue these tasks and a number of other offices to those he already held and it was his custom not to bother co-operating with a staff if he could avoid it. All his actions betrayed that in 1942 he had set his sights on becoming the allied naval supreme commander in Southeast Asia, ABDA-float.

He imposed the cruiser war and the 'blind' vanguard offensive devised by Furstner, both utter failures, on the Netherlands Indies. Finally Helfrich forced his cautious squadron commander, Karel Doorman, to attack the less important, namely the eastern of the two transport fleets sent against Java. Doorman perished during this Battle of the Java Sea. On 1 March 1942, the Japanese army landed on Javanese soil and eight days later it had made itself lord and master of the island.

Furstner and Helfrich laid the blame for their disaster on the allies, especially the allied ABDA organization, even though it had only been operational for a month and had fought the battle increasingly more steadily and in a more co-ordinated fashion. In his books about the war in the air, P.C. Boer has exonerated the allied command. He demonstrates that, notwithstanding the judgement of the navy, ABDA did partially manage to integrate the sea and air wars.

There are still two other recriminations levelled at ABDA by Furstner and Helfrich. The first of these is that they claimed that the battle by Singapore gobbled up important Dutch ships, keeping them tied up. The second recrimination was that the US Navy showed no inclination to embrace their ideas about a forward offensive, not at first with battleships and later not with cruisers. Singapore was the choice of this pair which dated from long before ABDA and their complaint about the lax American cruiser war referred for the most part, but not completely, to

the period before the middle of January 1942 when ABDA was made operational.

There is no reason at all to assume that a forward American offensive, especially as early as possible, with cruisers launched against concentrated Japanese armed forces would not have ended in an even greater drama than that which occurred because of Helfrich's ultimate refusal to withdraw the ships in time. The strategy of the US Navy was determined by operational feasibility and at the time the most powerful man was the Chief of Naval Operations (CNO).

American support for the Philippines was tested every five years in strategic exercises. Those held in 1933 showed beyond reasonable doubt that even the total American battlefleet which, as a fleet-in-being, could strike at precisely the right moment could have been defeated by the Japanese. In 1935 the US Army and Navy concluded that South-East Asia could not be rescued. As in the old strategy Japan would have had to have been crushed by a long-term war and the new strategy laid even more stress on this.

That in 1939 the Americans suggested that they could send a battlefleet to South-East Asia, especially Singapore, had nothing to do with operational feasibility, but was born of rivalry between the navy and the army, which wanted to transform America into a fort, using the fleet for this purpose. The fleet tried to evade this defensive strategy. The Royal Netherlands Navy desperately looked forward to the arrival of the American Pacific Fleet in Singapore. The Americans put this idea to the test as war plan *Rainbow Two,* which turned out to be an operational house of cards. Both the US Army and the Navy washed their hands of it.

The final plan of war, *Rainbow Five*, stressed the German-Italian threat and forbade the Pacific Fleet to give any direct assistance to South-East Asia. The CNO, Harold Stark, and the Commander-in-Chief of the Asiatic Fleet, Thomas Hart, both wanted to defend it as well they could. Surface ships had to play second fiddle. The core of defence at sea was formed by submarines. Some of them even managed to intercept the principal invasion fleet to the Philippines but, because they were not used to acting in unison and their torpedoes were unreliable, the success they achieved was limited. Later it was principally American submarines, not their Dutch counterparts, which defended the Netherlands East Indies!

The earlier Dutch strategy – keeping the Dutch submarines to defend Java where the ABDA headquarters were also situated – would have fitted into *Rainbow Five* very well. It would not have been beyond the bounds of possibility that both the Japanese transport fleets dispatched against this island would have been sunk.

However, clinging to its obsession with command of the sea, the Royal Netherlands Navy was concentrated on supporting Singapore. Furstner was convinced that the arrival of a small number of British battleships there would stop the Japanese offensive in its tracks. The consequences of his vision was that he eventually decided to put the whole of the Indies fleet under British operational command. In 1941, Helfrich made the necessary arrangements in Singapore. Furstner, who by this time had added a third position, Minister of the Navy, to his other appointments as Chief of the Naval Staff and Commander of the Naval Forces, made persistent efforts to persuade the British to send battleships to support his Singapore strategy. Initially, without any success.

The British Admiralty – in opposition to the army and the air force – believed that South-East Asia could probably not be held, not even by a couple of battleships. However, Furstner's strategic views were still put into operation by someone who just has he did had a political vision of seapower. This was Churchill, who wanted to oppose the Japanese risk strategy by confronting it with a British risk strategy. The British prime minister was under continual pressure from Australia to do something – principally from Prime Minister Menzies – and also from the Dutch government in London which was being primed by Furstner. The factors which decided Churchill were the threat of a Japanese attack and the fact that the many American ships in the Atlantic area left the British battle fleet largely 'free' to be deployed elsewhere.

The British Admiralty believed in a true command of the sea: at any rate, that 'a balanced fleet' grouped around eight battleships could defend the Indian Ocean and possible steam on Singapore. The Admiralty did not think of this force as a risk fleet to prevent war, but as a *fleet-in-being* to defend particular areas. It would take too long to arrive in Singapore in Churchill's eyes. Just as Furstner, he was inspired by Raeder's strategy, especially of countering the threat posed to the British Merchant Navy by the big German battleships *Bismarck* and *Tirpitz*. He wanted a vanguard composed of two fast capital ships to do the same at Singapore. Hopefully, the Japanese would abandon their invasion, perhaps even the war.

This risk strategy was nothing less than the battlecruiser plan – but there is no indication that Churchill leaned on Furstner's plan and it must have been a parallel politico-strategic vision of the role of seapower in Southeast Asia. Despite protracted protests, the British Admiralty eventually had to climb down. Two days after the war broke out, the two capital ships, the *Prince of Wales* and the *Repulse*, lay at the bottom of the sea. The later arrival of other British battleships in the Indian Ocean also never ever exuded Furstner's command of the sea which

would have paralysed the Japanese Navy. Quite the opposite in fact, it chased away the British battleships.

The Great Danger of the Political Interpretation of Seapower

The political interpretation of the seapower exerted an enormous attraction on ambitious Dutch naval officers. Apparently they experienced great difficulty in resisting the temptation of being able to turn the tables in the balance of power. This is no longer a purely naval strategy, which meant that those who had an eye for the political aspects were those who could judge it, sometimes more expertly than these officers. If the political interpretation of seapower is feasible for a country can be analysed using Mahan's description of seapower plus international relations.

Such an exercise questions the traditional idea of the Royal Netherlands Navy that it could offer expert advice which would be listened to by politicians (out of respect for its expertise) or rejected (because of ideological or financial lack of foresight). There is no guarantee that future naval officers will behave any differently than their predecessors did. The best course of action is to embed the naval strategy in the military strategy, a guarantee for a feasible naval strategy. If this is not done, the political interpretation of seapower will again loom on the horizon.

An extra danger in this is that no distinction is made between command of the sea in a particular area and control of the sea lines; they are seen as interchangeable. The greatest danger in this is that this command is conceived as a sort of tactical characteristic of a ship. This is what formed the basis of the battlecruiser plan but, at the beginning of the twenty-first century, it seems to be gaining ground again, especially in the United States.

Tactical superiority is often seen as the equivalent of technological superiority. It is very dangerous ground when the tactical superiority of a very expensive ship is used as the basis on which to base this strategy. If only because tactical advantages should always be weighed up against larger numbers of ships, since these advantages should at the very least compensate for the loss of tactical and operational advantages caused by the smaller numbers. What worried Mahan above all else was the American belief in naval technology.

Noten

NA = Nationaal archief
NIMH = Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Ter inleiding en ter overzicht

1 Proust 2009: 94. Vertaling Therèse Cornips.
2 Discussies 24 maart en 29 maart 1915 en 'Eischen voor een kleine kruiser' (april). NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr 935.
3 Proust 2009: 94. Vertaling Therèse Cornips.
4 *Nederland in de Eerste Wereldoorlog* (1971-1973) van C. Smit heeft veel aandacht voor het internationaal militair-strategisch kader waarin Nederland zich voor en tijdens deze oorlog bevond.
5 Door Bosscher in deel 2 van *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog.* (Bosscher II, 1986: 44-51). Dit plan is in 1984 beschreven door Teitler in *De strijd rond de Slagkruisers.*
6 Shulman 1995. Voor de visies op Nederland van vriend en vijand in het algemeen zie H.Th. Bussemaker *Paradise in peril; Western colonial power and Japanese expansion in South-East Asia, 1905-1941* (2001). Voor de herwaardering van strategieën gebaseerd op torpedoboten en onderzeeboten: Theodore Ropp, *The development of a modern navy; French naval policy, 1871-1904* (1987), Martin Motte, Une *Education Géostratégique; la pensée navale Française de la Jeune École à 1914* (2004) en Arne Røksund, *The Jeune École; The strategy of the weak* (2007).
7 Hobson 2002: 5. In 1965 toonde Jonathan Steinberg aan dat Von Tirpitz' risicostrategie al van voor de politieke verwijdering met Engeland dateerde. In *Der Tirpitz-Plan* uit 1971 beschrijft Volker Berghahn minutieus de ontwikkeling van dit plan als onderdeel van de Duitse expansie tot ongeveer 1908. Hij richt zich speciaal op de vraag hoe het plan en deze expansie werden beïnvloed door de binnenlandse politiek, sociale tegenstellingen en industrie en hoe deze drie factoren op hun beurt werd beïnvloed door het plan en de expansie.Twintig jaar later verscheen als een vervolg *Die Wilhelminische Flottenrüstung, 1908-1914* van Michael Epkenhans. Paul Kennedy maakte duidelijk in zijn lucide *The rise and fall of British naval mastery* uit 1976 en in *The Rise of Anglo-German Antagonism 1860-1914* uit 1980 dat de Duitse ontwikkeling moet worden gezien in internationaal navalistisch perspectief.
8 Sumida 2003: 1304-1305.
9 Amerikaanse groepstactieken in Blair 1975. Voor Duitse pogingen tot groepstactieken in de Grote Oorlog, zie Jeschke 1972 en in mindere mate in Tarrant 1989, die wel diep ingaat op zulke tactieken in de Tweede Wereldoorlog en vooral op de operationele haalbaarheid van de onderzeebootstrategieën in beide oorlogen. Admiraal Raoul Castex gaat al in 1920 in zijn *Synthèse de la guerre sous-marine* diep in op de Duitse onderzeebootstrategie in de Eerste wereldoorlog.
10 In deel 1 van zijn *Deutsche Seekriegsleitung* (1970). Ook Dönitz noemt deze aversie in zijn memoires (Doenitz 1959).

11 Daarnaast is nog van belang het in 1995 gepubliceerde standaardwerk *Kaigun; Strategy, tactics, and technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941* van Donald C. Evans en Mark R. Peatty,. De titel dekt de inhoud precies

12 Het gaat hier om *Old Friends, New Enemies: the Royal Navy and the Imperial Japanese Navy. Strategic Illusions, 1936-1941* van Marder uit 1981. Aanvullende Britse strategische inzichten vindt men in het in 2000 verschenen *The Royal Navy, Seapower and Strategy between the Wars* van Christopher M. Bell en in *Royal Navy Strategy in the Far East, 1919-1939* van Andrew Field uit 2004.

13 Ook belangrijk voor de ontwikkeling van de Amerikaanse marinestrategie is *The Blue Sword; The Naval war College and the American Mission; 1919-1941* van Michael Vlahos uit 1980.

14 G. Teitler heeft de militaire strategie systematisch beschreven in meerdere publicaties, speciaal in *Anatomie van de Indische defensie; Scenario's, plannen, beleid, 1892-1920* (1988) en *De Indische defensie en de bezuinigingen* (1985). Zie verder de literatuurlijst.

15 Sumida 2003: 1305.

Hoofdstuk 1 Nog zonder duidelijke vijand: marinestrategie en marinematerieel 1870-1906

1 De afstand van de stad Utrecht tot Kabul bedraagt hemelsbreed 5.338 km. www.mapcrow.info bezocht 31-5-2008. De afstand van het meest noordwestelijke puntje van Indië bij Poelau Breuëh even voorbij Sumatra tot het meest zuidwestelijke puntje even voorbij Merauke op Nieuw-Guinea bedraagt hemelsbreed ongeveer 5.330 km. Tussen de belangrijkste nabijgelegen plaatsen, Sabang en Merauke zelf 5.236 km.

2 Statistical Abstract 1940: 6. Bij de bevolking van het hoofdeiland werd die van het vrijwel aangrenzende, ten noordoosten van Soerabaja gelegen, eiland Madoera meegerekend. In 1930 leefden in Nederland 7,825 miljoen mensen, in Suriname en de Nederlandse Antillen ongeveer 0,3 miljoen.

3 Dit was het zogeheten Traktaat van Londen, al duurde het nog tot 1816 voordat Nederland het bestuur overnam.

4 De *Koning der Nederlanden* en *Prins Hendrik der Nederlanden* bezaten geschutstorens. Dit gaf ze een voorsprong. Ondanks haar 4 kanons van 22,9 cm was de *Prins Hendrik* nauwelijks een 'sterk schip' meer vanwege haar 11,4 cm zijpantser.

5 Junius 1886: 9.

6 Commentaar bij tabel. In Wright 1975: 222 staat 'Appendix B' die het marinematerieel in 1884 in Azië, Australië en de (westelijke) Pacific weergeeft. Hieruit kan worden afgeleid dat het Nederlandse schip sterker was dan enig ander aldaar. De *Minin* was het enige gepantserde Russische schip in genoemde gebieden. Van de beide Britse slagschepen aldaar was de *Audacious* gelijkwaardig aan de *Swiftsure*. Aangezien de Fransen zich medio 1884 voorbereidden op oorlog met China, hadden zij ongebruikelijk veel sterke schepen, 5. De moderne *Bayard* was hiervan de sterkste, aangezien de 4 andere het met niet meer dan 15 cm zijpantser moesten doen. Daarvan bezaten *La Galissonnière* en *La Triomphante* weliswaar meer artillerie dan de *Bayard*, maar die resulteerde niet in extra vuurkracht naar één zijde, terwijl de *Atalante* en *Reine Blanche* aanmerkelijk zwakker waren. Al deze schepen hadden als nadeel dat pakweg hun halve hoofdbewapening naar één zijde kon vuren. Bij de Nederlandse de gehele.

7 In de Slag aan de Yalu in 1894 tijdens de Chinees-Japanse oorlog bleek de Chinese vloot in geoefendheid inferieur aan de Japanse. Aangenomen mag worden dat de Koninklijke Marine in die tijd niet voor de Japanse onderdeed. De bewapening bestond

eveneens 4 kanons in geschutstorens, weliswaar kleinere (van 26 cm), maar modernere, en de waterlijnbepantsering bedroeg liefst 35 cm.

8 Teitler 1988: 63.

9 Jungslager 1991: 48.

10 Teitler 1988: 74 [bijvoorbeeld].

11 Dit is treffend, al zijn er (nog?) geen bewijzen voor directe invloed. De Japanse schepen waren door een veel hogere romp waarschijnlijk zeewaardiger en hun kanon van 32 cm was krachtiger. Maar dit wapen was aan de bovenzijde onbeschermd en schoot zelfs voor die tijd wat traag – 1 schot per 5 minuten. Tijdens de Slag aan de Yalu waren de Japanners daardoor weinig gecharmeerd van hun zwaarste kanon. Waarschijnlijk was het wat minder zware, maar destijds geavanceerde en door een geschutstoren beschermde Krupp-kanon van 28 cm op de *Wilhelmina* een betere keuze. Op zijn beurt deed dit, vanwege de zeer snelle technologische ontwikkeling, zowel in vuursnelheid als in pantserdoorborend vermogen ernstig onder voor een 24 cm kanon uit 1900. De in Groot-Brittannië ontworpen *Wilhelmina* met haar lage vrijboord en met haar ene toren deed denken aan een sterk verkleinde versie van het Britse slagschip *Victoria*, dat in 1892 'wereldberucht' werd toen het door een onbedoelde ramstoot zonk. Voor het 'koosnaampje' *Willemien*, zie Chambon 1940-1942: 22.

12 Teitler 1988: 76-78.

13 Teitler 1988: 53, 65. Er zouden 5 grote torpedoboten moeten komen, plus 2 in reserve en 6 kleine, eveneens in reserve.

14 Teitler 1988: 76-77.

15 Teitler 1988: 85.

16 Tydeman, noemde de *Atjeh*-klasse toen hij deze ontwierp al kruisers. Op technische tekeningen van de *Holland-klasse* staat naast 'pantserdekschepen' ook 'kruisers'! Het tijdschrift *De Ingenieur* noemde de *Holland-klasse* rond 1900 eveneens kruisers. Zelfs binnen de marine sprak men altijd over kruisers, zo blijkt uit het pleidooi om deze pantserdekschepen formeel kruisers te noemen van kapitein-ter-zee tit. O. van Lennep 'Iets over soortnamen van Schepen' (Van Lennep 1917-1918: 553-554). De naam pantserdekschip, die helaas nog steeds wordt gebruikt, blijft zelfs een eeuw later het zicht op deze functie van deze schepen ontnemen. Dit is des te kwalijker is omdat de marine daarna wel officieel overging op het woord kruiser. In *De kroon op het anker; 175 jaar Koninklijke Marine* stijgt de verwarring ten top door de *Holland*-klasse te rubriceren onder 'gepantserde schepen' en wel als 'pantserdekschepen' (Raven 1988: 174-175), waarna op p. 185-186 onder de rubriek 'kruisers' de latere gebouwde kruisers worden gerubriceerd – net of die niet gepantserd waren. In hetzelfde boek noemt De Bles (1988: 66, 75, 77) deze klasse wel kruisers. Zeer bizar is de term 'pantser(dek) schepen' waarin pantserdekschepen worden dooreen geklutst met de pantserschepen. Buitenlandse handboeken van toen en nu trekken zich van dit formalistische nationale navelstaren niets aan en beschouwen ze als beschermde kruisers.

17 Teitler 1988: 104. Over de Nederlandse pantserschepen, is in 2004 een rijk met foto's en constructietekeningen geïllustreerd overzichtsboek verschenen met korte biografieën van elk pantserschip en elke beschermde kruiser: J.T. Mulder en W.F. Ruygrok, *De Nederlandsche Zeemacht*.

18 Bijvoorbeeld Oostenrijk-Hongarije, dat in 1898 3 kustverdedigers van het type *Monarch* in dienst stelde van 5.547 ton normaal, met 4 kanons van 24 cm en 6 van 15 cm, 27 cm pantser, een vaart van 17 knopen en berging voor maximaal 500 ton kolen. Rusland stelde tussen 1895 en 1899 er 3 in dienst van het type *Admiral Usakov* van 4.971 ton normaal, 4 kanons van 25 cm en 4 van 12 cm, 25 cm pantser, 16 knopen vaart en maximaal 400 ton kolen.

19 Gebaseerd op onder andere *Conway's 1860-1905*.

20 De naam is natuurlijk ontleend aan het 'ik worstel en kom boven' uit het wapen van Zeeland, waarin een leeuw centraal staat die uit de golven oprijst en de worsteling symboliseert van deze provincie met de zee. Voor een onderzeeboot levert 'ik strijd en kom boven' correcter Nederlands op (de boot was namelijk niet zozeer bedoeld om alvorens boven te komen te worstelen met de zee, maar een belangrijk accentverschil, te strijden tegen schepen), wat niet eens een vrije vertaling is, aangezien 'luctor' ook 'ik strijd' kan betekenen.
21 Teitler 1988: 203.
22 Kuitenbrouwer 1985: 151. Smit 1971, I: 209-210.
23 Yerxa 1991: 12-13.
24 Smit 1971, I: 210.
25 Mahan 1911: 349.
26 Yerxa 1991: 16-20.
27 Van der Peet 1999: 116-127. Smit 1971, I: 212.
28 Van der Peet 1999: 122-123.

Hoofdstuk 2 Internationale zeestrategie als fundering van de Nederlandse zeestrategieën van 1912, 1921 en 1939

1 Céline 1981: 63.
2 Kennedy 1982: 200.
3 Uitvoerig beschreven door Kennedy 1980.
4 Shulman 1995: 120.
5 Shulman 1995: 13-23.
6 Aangehaald in Shulman 1995: 18.
7 Shulman 1995: 136-137.
8 Deze paragraaf is deels gebaseerd op Hobson, 2002: 100-109.
9 Ropp 1987: 141-154.
10 Røksund 2007: ix-xviii.
11 Hobson 2002: 101.
12 Røksund 2007: 35-49.
13 De ontwikkeling van de Franse torpedoboten tijdens Aube, zie Fock 1979, I: 69-72. Dit boek bevat ook technische beschrijvingen en uitklaptekeningen van Nederlandse torpedoboten.
14 Røksund 2007: 1-5.
15 Zoals aangehaald in Røksund 2007: 11.
16 Zoals aangehaald in Ropp 1987: 164.
17 Hobson 2002: 67.
18 Hobson 2002: 74-76.
19 Ropp 1987: 22-25.
20 Røksund 2007: 29.
21 Ropp 1987: 168-170.
22 Røksund 2007: 34-35.
23 Mondelinge mededeling van G. Teitler 2008.
24 Røksund 2007: 159.
25 Ropp 1987: 175-177 en 210-213.
26 Becijfering Fournier, zie Røksund 2007: 117.
27 Sondhaus 1994: 96.
28 Røksund 2007: 189-213.
29 Røksund 2007: 213-220.

30 Hezlet 1967: 10-17.
31 Lambert 2002: 121-126, 182-184.
32 Mahan en Mackinder worden tot vervelens toe als volkomen tegengesteld gepresenteerd. Over hun grote geostrategische overeenkomsten, zie Sempa 2003: 31-32.
33 Hoofdstuk 2 van Mahan 2003: 79-101 .
34 Mahan 2007: 83-87. Hoofdstuk 2 en 3 van Mahan 2003: 79-120.
35 Mahan 2003: 106.
36 Sadao Asada 2006: 7.
37 Over de keerzijde van dit vertrouwen in het algemeen, zie Teitler 1997a: 5-8.
38 Sumida 1997: xi-xviii.
39 Von Clausewitz 1993 [1e druk, 1976]: 172-174.
40 *Précis de l'Art de la Guerre: Des Principales Combinaisons de la Stratégie, de la Grande Tactique et de la Politique Militaire* uit 1838. Hier is gebruik gemaakt van de Amerikaanse vertaling uit 1862, Jomini 1971.
41 *Sketch of the Principal Maritime Expeditions*, Jomini 1971: 327-353.
42 Von Clausewitz 1993.
43 Jomini 1971: 347-349.
44 Castex 1994: 51-53
45 Breemer 1994: 47.
46 Mahan 1894 [1892], II: 118, 196.
47 McLaughlin 2003: 103.
48 De *Potemkin* was dus geen pantserkruiser, zoals in de Nederlandse vertaling van de filmtitel.
49 Dit moet niet worden verward met het andere, tegenover de Amerikaanse marinebasis Norfolk gelegen, Portsmouth ten Zuidoosten van Washington en al helemaal niet met de Britse marinebasis Portsmouth.
50 Een bondig overzicht vormt Thijs 1965. Voor wat betreft Nederlands-Indië Van Dijk 2007: 73-81.
51 Zoals aangehaald in Thijs 1965: 11-12. Een soortgelijke opmerking van Hatta uit 1923 in Hatta 1972: 24.
52 Mijn definitie, maar sterk beïnvloed door Till 2004: 2-6 en enigszins door Teitler 2002a: 116. Cageling 1963: 7, 13, 31, spreekt van 'zeemacht' en reserveert 'de zeemacht' voor de Koninklijke Marine. Een eerdere goede definitie, die door Paul Kennedy wordt gehanteerd, is die van Sir Herbert Richmond: '*Sea Power* is die vorm van nationale macht, die de bezitter ervan in staat stelt zijn legers en handel over die delen van zeeën en oceanen uit te zenden, welke tussen zijn land (of de landen van zijn bondgenoten) liggen en de gebieden die voor hem in oorlogstijd toegankelijk moeten zijn; en om te verhinderen dat de vijand hetzelfde doet.' (Kennedy 1982: 2)
53 Mahan, 1980: 30-67.
54 Definitie en karakterisering mede gebaseerd op Johnsen 1998: 6-10.
55 Rosinski 1996: 74-75.
56 Rosinski 1977b: 26.
57 Voor de term 'superior seapower' zie Rosinski 1977b: 22 en Preston 1980: 9.
58 Voor Rosinski's visie op seapower, zie verder: Rosinski 1997b: 27. Rosinki 1996: 75-76. Mahan 1894b: 202, 372-373, 381. Rosinski heeft op het loslaten van het abstracte karakter van *seapower* gewezen, evenals op het mystieke karakter, al ziet hij beide blijkbaar niet – wat wellicht ook mogelijk is – als een vierde manier waarop Mahans *seapower* hanteert. De voorbeelden van gepersonifieerde landen en van patriottisme zijn van mij.
59 Rosinski 1977b: 27.
60 Betts 1975: 147.
61 Rosinski 1977b: 28.

62 Niet te verwarren met de invloedrijke criticus van het Britse imperium A.J. Hobson. Rolf Hobson was overigens niet de eerse die dit betoogt.
63 Campo, 1992: [Tabel II] 650, 665.
64 Campo, 1992: 616.
65 Eigen definitie, deels gebaseerd op Gray 1992: 254. Gray heeft evenwel geen oog in zijn omschrijving voor het belang van internationale betrekkingen.
66 Deze paragraaf is voor het belangrijkste deel gebaseerd op de visie van Hobson 2002.
67 Hobson 2002: 162-170.
68 Hobson 2002: 164.
69 Hobson 2002: 162-170. Deze definitie leunt zwaar op Hobson die het definieert als 'a policy of naval rearmament that was designed to serve as a means of national aggrandizement and that interpreted national defence requirements within the context of an alleged need to expand.'
70 Steinberg 1965: 194.
71 Corbett, 1915.
72 Von Tirpitz 1919, I: 59, 81-86.
73 Sumida 2003: 1304-1305.
74 Mahan 1898: vii, 1-55.
75 Mahan 1898: 16-17.
76 Mahan 1898: 16
77 Kennedy 1982: 191.
78 Yerxa 1991: 5-9. Kennedy 1982: 211-214.
79 Mahan 1911: 350.
80 Mahan 1911: 350.
81 Mahan 1911: 19, 361-362.
82 Berghahn 1971: 57.
83 Epkenhans 1996: 30.
84 Steinberg 1965: 74-75.
85 Hobson 2002: 305.
86 Hobson 2002: 188, 194, 201-212.
87 Bij risicovloten leest men vaak 'de helft sterker' of slechts 'een derde sterker', terwijl het toch dezelfde situatie betreft. Het hangt van het perspectief af. Bij een verhouding van 2 tegen 3 is vanuit het perspectief van de zwakste vloot de sterkste anderhalf maal zo sterk als de eigen. Vanuit het perspectief van sterkste vloot is de zwakkere evenwel een derde zwakker dan de eigen.
88 Berghahn 1971: 192-5, 206.
89 Evans en Peatty 1997: 144.
90 Wegener 1989: 35-37, 105 (noot 15).
91 Kennedy 1985: 187-188.
92 Kennedy 1985: 185-187.
93 Hobson 2002 benadrukt dit onvoldoende.
94 Sadao Asada 2006: 48.
95 Evans en Peatty 1997: 144.
96 Simpson 1989: 16-38.
97 Bell 2000: 9.
98 '[...] wir müssen eine Engeland gleich starke Flotte haben. Dies einzige und natürliche Ziel konnte in den letzten 2 Jahrzehnten aber nicht gesagt werden [...].' Von Tirpitz aan Vizeadmiral Lans op 31 augustus 1914, zoals aangehaald in Rödel 2003: 39.
99 Steinberg 1965: 208.
100 Steinberg 1965: 201-202, 208-223.
101 Von Tirpitz 1919, I: 67.
102 Von Tirpitz 1919, I: 33, 57-69.

[103] Hobson 2002: 269-270.
[104] Hobson 2002: 302.
[105] Padfield 2005: 209-210.
[106] Het scherpst rond 1940 verwoord door Herbert Rosinski. Rosinski 1977d: 54-56.
[107] Till 2004: 153.
[108] Von Tirpitz 1919, I: 58 en Post Uiterweer 1921: 7. Zelfs de *Marine Akademie* propageerde de kruiseroorlog, wat door hem de kop werd ingedrukt, zie Von Tirpitz 1919, I: 141 (noot 1).
[109] Hobson 2002: 261-263, 271-273, 297-299.
[110] Ropp 1987: 22-25. De ongeschiktheid van de Franse slagschepen hiervoor speelde ook een rol, maar de neutrale scheepvaart moest hoe dan ook worden gerespecteerd.
[111] Rödel 2003: 114.
[112] Ropp 1987: 241.
[113] Manet 1990: 146. Nederlandse vertaling van Josephine Ruitenberg.
[114] Voor het Franse inbinden en de maritiem-strategische achtergronden, zie Ropp 1987: 306-323.
[115] Ropp 1987: 335.
[116] Rödel 2003: 213.
[117] Røksund 2007: 185. Kennedy 1982: 215.
[118] Menning 2010: 98
[119] Hobson 2002: 327-328.
[120] Brassey 1905: 22.
[121] Friedman 2001: 137.
[122] Hobson 2002: 302.
[123] Rödel 2003: 120.
[124] Raffael M. Scheck *Lecture Notes, Germany and Europe, 1871-1945. B.3. Fleet Building and International Conflicts.* http: //www.colby.edu/personal/r/rmscheck/GermanyB3.html [bezocht 2-12-2007].
[125] Berghahn 1971: 199-200.
[126] Von Tirpitz 1919, II: 290-305.
[127] Rödel 2003: 120.
[128] Herwig 2010: 249.
[129] Padfield 2005: 209.
[130] Lambert 2002: 203-211
[131] Kennedy 1982: 242.
[132] Zoals aangehaald in Osborne 2006: 119.
[133] Epkenhans 1991: 328-330.
[134] Griessmer 1999: 126.
[135] Epkenhans 1991: 136. In 1919 zou Duitsland er over 33 beschikken, maar de Britse vloot zou ook verder zijn gegroeid.
[136] Rödel 2003: 212.
[137] Rödel 2003: IX-X. Cord Eberspaecher van de universiteit van Oldenburg stelt aan het eind van een recensie over dit boek dat 'Als Rödel en zijn redacteuren Hobson's publicatie hadden opgemerkt, zou het duidelijk zijn geweest dat ze een boek gingen drukken dat al gedeeltelijk achterhaald was bij zijn verschijnen'. Cord Eberspaecher, bespreking van Christian Rödel, *Krieger, Denker, Amateure; Alfred von Tirpitz und das Seekriegsbild vor dem Ersten Weltkrieg* in: *[Humanities & Social Sciences Online] H-Net-German, H-Net Reviews, November, 2004. Published by H-German* URL: http: //www.h-net.msu.edu/reviews [bezocht november 2007].
[138] Greger 1972: 10-11.
[139] Hobson 2002: 326-327.

[140] Hobson 2002: 327.
[141] Epkenhans 1996: 35.
[142] Schepen voor de kustverdediging en zwakkere kruisers worden hier buiten beschouwing gelaten.
[143] Von Tirpitz 1920: 154. De Engelse vertaling verschilt hier enigszins van: Von Tirpitz 1919, I: 179.
[144] Hobson 2002: 326.
[145] Von Tirpitz 1919, I: 194-196, 271-273.
[146] Mahan 2007: 106.
[147] Brits-Amerikaanse-Duitse samenwerking en familie: Mahan 2003: 86, 113, 120.
[148] Mahan 1911: 361-363. Mahan 2007: 63.
[149] *The Anglo-Japanese Alliance, January 30, 1902*. Britse vertaling in Japans Nationaal Archief, htttp: //www.jacar.go.jp//english/nichiro/uk-japan.htm. Bezocht op 30-5-2008.
[150] Mahan 2007: 92-93.
[151] Visie van Shinichi Yamamuro, professor van de Universiteit van Kyoto, zoals samengevat in Hiroyuki Fuse 2004.
[152] Sadao Asada 2006: 4.
[153] Yoshira en Holmes 2006: 27.
[154] Lambert 2002: 137
[155] Corbett 2004: 13.
[156] Corbett 2004: 87-104, 196. Zie ook Breemer 1994: 38-39.
[157] Grove 1988: xlii.
[158] Corbett 2004: 87.
[159] Corbett 2004: 142-145.
[160] Corbett 2004: 72-74.
[161] Grove 1988: xli.
[162] Corbett 2004: 214–215.
[163] Sumida 1997: 75.
[164] Corbett 2004: 168
[165] Corbett 2004: 103.
[166] Schurman 1981: 37-41. Corbett 2004: 164-168.
[167] Till 2001: 155-157.
[168] Deze definitie is door mij geformuleerd gezien de beperkingen van eerdere definities die betrekking hebben op maritieme defensie door zwakkere vloten. Het begrip fleet-in-being is zo ruim dat het ook voor de sterkste vloot kan en behoort te gelden.
[169] Sumida 1997: 46-47.
[170] Grove 1988: xxxiv.
[171] Grove 1988: xli.
[172] Sumida 1997: 67. Citaat Mahan 1907: 283.
[173] Sumida 1997: 2. Sumida voegt hier aan toe dat Mahan zelf het als het slechtste boek beschouwde dat hij had geschreven. Een afdoende reden ontbreekt. Was Mahan er in zijn eigen ogen onvoldoende in geslaagd om de essentie van zijn gedachten weer te geven? Het werk gaat meer over de aanpak van land- en zeeoorlogen dan over wat (zee)oorlog is, of over wat voor zeeoorlog van uniek belang is. Ondanks alles valt er naar mijn mening iets voor te zeggen *Naval Strategy* Mahans hoofdwerk te noemen door de vele situaties die hij behandelt en doordat hij veel aandacht besteedt aan de moderne tijd. Nederlandse auteurs als Jungslager in zijn *Recht zo die gaat* (1991) en Putman Cramer in zijn *Inleiding tot de Maritieme Strategie en Zeetactiek* (1913), die bekend waren met dit werk, zagen Mahan en Corbett niet als tegenstrijdig.
[174] Rosinski 1996: 43-57. Rosinski's onvoltooide *Mahan, Corbett, Castex – The Development of Naval Theory* uit 1938 is grotendeels een commentaar op *Naval Strategy*. Het is tot nog toe alleen in het Frans gepubliceerd als *Commentaire de Mahan* (Rosinski

1996). Hij wees er op dat Corbett beter slaagde en zag admiraal Castex terecht als degene die op de door Mahan gelegde basis een samenhangend bouwwerk neerzette.

175 Mahan 1911: 445-446. Sumida 1997: 80. Dit betekent niet dat Mahan afscheid had genomen van zijn concept van *seapower*. Zijn in 1910 verschenen *The interest of America in International Conditions* staat geheel in het teken van *seapower*, Mahan 2007.

176 Niveau 1= absolute controle ('command of the sea'). Men heeft volledige vrijheid van handelen. De vijand geen enkele. Niveau 2 = werkbare controle. Men geniet een hoge vrijheid van handelen. De vijand kan enkel opereren met hoog risico. Niveau 3 = betwiste controle. Beide partijen opereren met aanzienlijk risico. (Men streeft dan naar tijdelijke werkbare controle tijdens een bepaalde operatie.) Niveau 4 = De vijand heeft werkbare controle. Niveau 5 = de vijand heeft volledige controle (Till 2004: 156).

177 Dit komt gedeeltelijk ter sprake in Till 2004: 157-158.

178 Mahan 1911: 26.

179 Mahan 1911: 207, 289.

180 Clausewitz 1993 [1976]: 165, 416.

181 Mahan 1911: 256.

182 Mahan 1911: 81.

183 Mahan 1911: 261.

184 Mahan: 1911: 11, 397.

185 Volgens de Russen voer het schip, internationale afspraken getrouw, volledig verlicht. Zij hebben dit altijd benadrukt, zo ook Pleshakov 2002: 262.

186 Mahan 1911: 278.

187 Evans en Peattie 1997: 105-106. Volgens mij is hun visie beïnvloed door de latere onmacht van de Russische slagschepen bij Tsushima en dus anachronistisch. Bovendien waren Togo's slagschepen helemaal niet zoveel beter gebouwd dan die van de Russische vloot te Port Arthur, die zeer zware schade goed bleken te kunnen weerstaan.

188 Sumida 1997: 44, 75.

189 Corbett 1994, I en 1994, II.

190 Mahan 1911: 428- 429.

191 Hobson 2002: 2002, 89.

192 Colomb 1990: 5.

193 Colomb 1990: 6.

194 Mahan 1911: 267. Mahan 1999: 80-81.

195 Castex 1994: 338-348.

196 Jane 1906: 98-99.

197 Mahan 1911: 398-400.

198 Corbett 2004: 101.

Hoofdstuk 3 Navalisme plus realisme: de Nederlandse risicostrategie van 1912-1914

1 Zoals aangehaald in Spoelstra 1990: 201. Jungslager 1991: 37.

2 Putman Cramer, 1913: 76, 213, 334.

3 Putman Cramer, 1913: 72.

4 Putman Cramer, 1913: 73.

5 Putman Cramer, 1913: 74.

6 Putman Cramer, 1913: 104-108.

7 Beunders 1984: 33.

8 Klinkert 1992: 261, 262, 281, 394, 418.

9 Smit 1971, I: 202.

[10] Teitler 1988: 220-223. Nota van Van Heutsz gedateerd 23-3-1906.
[11] Van Dijk 2007: 107.
[12] 'Les Grandes Manoeuvres Navales', in *L'Illustration,* 11 augustus 1906, nr 3311, p. 86. Zie ook Hezlet 1967: 18. Deze noemt een getal van 21 torpederingen, alleen voor de onderzeeboten, klaarblijkelijk op 21 juli.
[13] Hezlet 1967: 18.
[14] Clerc-Rampal 1913: 187.
[15] Thierens 1907: 58.
[16] Van Heutsz aan minister van Koloniën Fock, zoals aangehaald in Puchinger 1969: 315.
[17] *Insulinde's vloot in actie* 1908: 63-64.
[18] Teitler 1988: 239.
[19] Hoe lang de reacties op zich lieten wachten: *Beschouwing over de Staatscommissie benoemd bij K.B. 3 aug. 1906, no 39. Samengesteld door het Departement van Marine april - nov. 1911.* [op. p. 71-72 hiervan bijvoorbeeld kritiek op de 1.500 tons torpedokruisers.] NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12. nr 262.
[20] Teitler 1988: 40.
[21] Bossscher 1984, I: 37-40, 436-437 (noot 168) en Teitler 1988: 286-289.
[22] Beunders 1984: 33.
[23] Den Hertog 2007: 249-50.
[24] Bornebroek 2006: 203. Hij schenkt, anders dan Colijns biograaf Langeveld, helaas geen aandacht aan deze staatscommissie.
[25] De Graaff 1997: 420.
[26] Van der Maaten 1917: 19.
[27] Bij Jungslager 1991, die klaarblijkelijk alleen het (eind)Rapport van de Staatscommissie uit 1913 heeft gelezen, blijft de rol van Colijn vreemd genoeg geheel onderbelicht, hoewel Beunders die al in 1984 had benadrukt. Lezing van de notulen van de Technische Sub-Commissie bevestigt de visie van Beunders volkomen.
[28] Staatscommissie Indische Defensie *Staatscommissie Indische Defensie; Technische Sub-Commissie.* Notulen 1, 20 juli 1912, p. 8. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261 (18).
[29] Mahan 2007: 83-87.
[30] *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie,* deel 1, p. 20. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
[31] *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie,* deel 1, p. 19. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
[32] *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie,* deel 1, p. 32. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
[33] Langeveld 1998: 167-171.
[34] *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie,* deel 1, p. 44. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
[35] *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie,* deel 1, p. 18. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
[36] Mahan 1911: 248-250, 362-363.
[37] Mahan 1911: 19, 250.
[38] De Nederlandse bondgenoten worden niet altijd genoemd. Het *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie,* deel 1, schrijft op p. 44 bijvoorbeeld: '... dat Japan altijd een gedeelte zijner vloot in het eigen land moet houden om beveiligd te zijn tegen mogelijke aanvallen van derden..', NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
[39] *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie,* deel 1, p. 43. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.

40 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 21. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
41 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 21-22. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2. En Mahan 1911: 290.
42 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 39. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
43 De Greve 1913: 9.
44 Al slaat dit citaat meer op de ontoereikendheid van het KNIL en de noodzaak de vloot te versterken. Maar ook later in het rapport duikt dit realisme op. *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 25. NA , Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
45 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 12. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
46 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 27. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
47 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 22, 25. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
48 Al verdedigde luitenant-ter-zee der 1e klasse A. van der Sluis een slagschip minder ten gunste van deze vlootbasis. Hij vond de 4 slagschepen veel te zwak en stelde in plaats daarvan 3 sterkere voor. Van der Sluis 1914: 66-74.
49 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 38. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
50 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 19. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
51 Putman Cramer, 1913: 106.
52 Ook een modern handboek over zeestrategie als Till 2004: 217 geeft aan dat Mahans opvatting door voorbeelden wordt gestaafd.
53 Mahan 1911: 205. Vanzelfsprekend vormt het werk van Mahan tot op grote hoogte een beredeneerd overzicht van strategische beginselen die hun nut in de loop der eeuwen bewezen. Met strategisch inzicht kon men tot veel van de onderstaande conclusies komen. Dat nam niet weg dat Mahan en het eiland Tsushima deze accentueerden.
54 Mahan 1911: 205.
55 Mahan 1911: 205.
56 *Rapport Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, deel 1, p. 23. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
57 Mahan 1999 [1940]: 89.
58 Mahan 1911: 309.
59 Putman Cramer 1913: 76-77.
60 Deze eilanden heten tegenwoordig Kepulauan Balabalangan.
61 Van der Sluis 1914: 31-48.
62 Putman Cramer 1913: 74.
63 Smit 1971, I: 90-91.
64 Venendaal 1972: 153. De Russische koers werd evenwel vooral bepaald door geheimzinnigheid om eventuele onderschepping door Japan te bemoeilijken. Doorslaggevend hierbij was dat men op de Russische vloot begreep dat de Nederlanders in het best denkbare geval wilden meewerken aan het bunkeren, als dat op een geheime plaats gebeurde, liefst in de oostelijke helft van de Archipel, wat een enorme omweg zou betekenen. Pleshakov 2002: 179-183.
65 Venendaal 1972: 127-161.
66 www.mapcrow.info bezocht 31-5-2008.
67 Teitler, Dagboek F. Pinke 1986: xvi.
68 Teitler, Dagboek F. Pinke 1986: 3.

69 Idenburg en De Graeff 1920: 376-382.
70 Van Dijk 2007: 165-166, 180-181.
71 Bauduin 1920: 13.
72 Bauduin 1920: 9.
73 Bauduin 1920: [Bijlage II] 158-159. De cursiveringen zijn van hem. De *Ibuki* was niet meer dan een pas in 1909 voltooide – en slecht bepantserde – Japanse *pre-dreadnought*, maar met dezelfde snelheid als de *Dreadnought*. Hoewel soms, bij gebrek aan beter, bij de slagkruisers ingedeeld, valt het Japanse schip qua vuurkracht en zijn 21 knopen proefvaart daarmee niet te vergelijken. Wel was de *Ibuki* veel sterker en was de Britse pantserkruiser *Minotaur* duidelijk sterker dan de *De Zeven Provinciën*. De in 1908 voltooide *Minotaur* liep 23 knopen. Bauduin rekende op een uiterste vaart van 15 tot 16 voor zijn eskader.
74 Bijl de Vroe 1980: 56. Met de admiraal bedoelde Idenburg vice-admiraal F. Pinke, Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië. Als die meeging met de vloot was Bauduin overigens minder vrij om de tactiek te bepalen.
75 Bauduin 1920: [Bijlage I] 152.
76 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 44. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
77 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 39. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
78 Chihaya en Abe 1971: 265-267.
79 Het omgekeerde gebeurde soms ook. Japan stelde kort na zijn oorlog op Rusland enkele zwak bepantserde *pre-dreadnoughts* als de *Ibuki* in dienst, maar met de snelheid van de *Dreadnought*. In plaats van slagschepen heetten deze 'slagkruisers' te zijn. Het zal duidelijk zijn dat die niets van doen hadden met de *Kongo's*.
80 Deze technische achtergronden in *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 39-42. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
81 Op 12 februari 1914 schreef minister van Marine Rambonnet aan zijn collega van Koloniën: 'Meer in het bijzonder heb ik hierbij het oog op de Marines van Japan en van de Vereenigde Staten van Noord-Amerika, waar het kaliber van 35.6 cM. voor het geschut van alle nieuw te bouwen schepen wordt aangenomen. Met het oog hierop acht ik op dit punt de afwijking van het rapport der Staatscommissie bepaald noodzakelijk.' NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.051, nr. 160. Hieruit valt af te leiden dat Rambonnet er nog steeds rekening mee hield dat de Nederland een aantrekkelijke bondgenoot voor Amerika zou zijn en te zijner tijd de slagschepen gemeenschappelijk zouden vechten.
Wat betreft het kaliber van 35 cm, Krupp Germania leverde hiermee het definitieve slagschipontwerp. Deze werf maakte al sinds 1912 voorontwerpen voor deze slagschepen met 34 cm geschut, welke zijn beschreven in A. van Dijk, *The drawingboard battleships for the Royal Netherlands Navy, part 2* en *part 3*, in *Warship International* 1989-1: 30-35 en 1989-4: 395-403. De werf ontwierp in 1915 ook de kruisers *Java* en *Sumatra*. Met een andere Duitse werf, Blohm und Voss, werd pas in de eindfase contact gezocht voor een concurrerend slagschipontwerp.
Opmerkelijk is dat voor het Britse Vickers ontwerp desondanks 34,3 cm geschut werd gevraagd. Vickers bood aan het schip met eigen 35,6 cm en desgewenst met Duits 35 cm geschut te bewapenen. Tijdens het ontwerpen was hier rekening mee gehouden, Van Dijk, *part 3* 1989-4: 402. Op 28 april 1914 rapporteerde de Britse gezant te Den Haag Johnstone aan zijn minister van Buitenlandse zaken Grey dat de Nederlanders hadden gevraagd rekening te houden met de plaatsing van Duits geschut, Smit 1968: 366.
82 *Rapport Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 41. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.

83 Het torpedobereik wordt in de praktijk ernstig beperkt door de zogenaamde lanceerdriehoek. Men moet daarbij schuin voor het vijandelijk schip mikken, aangezien dit doorvaart als de torpedo onderweg is. Hoe sneller het schip vaart, hoe schuiner naar voren. De torpedo neemt dus een langere route. Maar bij grotere slaglinies is dat vaak niet nodig en kan men dichter bij het maximale torpedobereik lanceren wanneer men zich tegenover, of voorlijk van, de voorste vijandelijke schepen bevindt. Die voorste schepen zijn allang gepasseerd als de torpedo arriveert, maar de achterste nog niet. Zie bijvoorbeeld de beschrijving van aanvallen door torpedobootjagers met torpedo's met grote werkingssfeer in een 'toekomstige zeeslag' in Putman Cramer 1913: 332-333.

84 Tussen april en juli 1913, bijvoorbeeld, oefenden bijna alle nieuwere Duitse *dreadnoughts* en slagkruisers tegen drie oude afgeschreven slagschepen op 11 tot 14,5 kilometer afstand. Brooks 2005: 223.

85 De Duitsers waren zich van deze superioriteit bewust. Von Tirpitz maakt in zijn memoires een vergelijking tussen de nieuwste Britse slagkruiser bij Jutland, de *Tiger* met 8 kanons van de 34,3cm, en de vrijwel gelijktijdig gebouwde Duitse *Derfflinger* met 8 kanons van 30,5cm. De *Derfflinger* kon het dikste pantser (22,5 cm) van het Britse schip al op 11.700 meter gevechtsafstand doorboren. Het dikste pantser van de *Derfflinger* (30 cm) kon pas door de zwaarder bewapende *Tiger* worden doorboord wanneer de afstand was gedaald naar 7.800 meter. Von Tirpitz 1919, I: 134.
Duits 30 cm-pantser is bij Jutland niet doorboord, wel lichter, bijvoorbeeld 25 en 26 cm. De barbettes van de Duitse slagkruisers waren 23 tot 26 dik en dus kwetsbaar. Tegen de reusachtige Britse 38-cm kanons waren de Duitse slagkruisers niet ontworpen en was iets dikker pantser gewenst.

86 Griessmer 1996: 8-16, 40- 43, 79-81. Ook beknopt in het gemakkelijker verkrijgbare: Gary Staff, *German Battlecruisers 1914-1918*, 2006: 3, 4, 20, 21, 44.

87 Jane 1914: 217. Ook het zeer gezaghebbende *The Naval Annual* van Brassey ging in 1913 nog uit van 25 cm (10 inch) voor de *Kongo's* [*Brassey's* 1913: 258 en Plate 49]. Van het Nederlandse barbettepantser kan worden gezegd dat de rondere vorm ervan, net als die van de voorzijden van de geschutstorens, volgens de Nederlandse 'technische deskundigen' geschikter was om granaten te weerstaan. Dit maakte volgens hun dikkere pantser wel efficiënt. Dat was wel waar, maar het verschil was niet zo dramatisch groot dat een zwakker zijpantser erdoor kon worden gerechtvaardigd.

88 Het hoofdpantser op de waterlijn van de schepen was 25 cm dik en het onmiddellijk hierboven gelegen citadelpantser 18 cm. Om deze beide pantsers met 5 cm te versterken was (volgens mijn berekening) ongeveer 500 ton pantser extra nodig. Alleen het hoofdpantser versterken ongeveer 300. Bij het vergelijken van de totale pantsergewichten in die jaren moet goed worden opgelet of het gewicht van de bepantsering van de geschutstorens is opgeteld bij de bepantsering, of daarin ontbreekt omdat het is opgeteld bij de bewapening. Uit cijfers van Scheltema de Heere 1970: 243 blijkt het pantsergewicht van het ontwerp van Krupp-Germania liefst 9.460 ton te zijn. Hierbij is ongetwijfeld zo'n 1.000 ton pantser op de vier geschutstorens inbegrepen.

89 Scheltema de Heere 1970: 246-247.

90 Scheltema de Heere 1970: 246-247.

91 Staatscommissie Indische Defensie *Staatscommissie Indische Defensie; Technische Sub-Commissie*. Notulen 1, 20 juli 1912, p. 8. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 18.

92 Zie onder meer *Staatscommissie Indische Defensie; Technische Sub-Commissie*. Prae-Advies Vragenlijst II, ragen 7, 8, 9: p. 4 en Notulen 3, 21 september 1912, p. 4-5. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 34 en 20.

93 De Nederlandse schepen bezaten 8 kanons van 34,3 cm tegen 12 van 30,5 cm op de *Kawachi*. Maar een kanon van 34,3 cm was ongeveer 40 procent zwaarder dan een

van 30,5. Daarbij komt nog dat de secundaire bewapening van de Nederlandse schepen zwaarder was.

94 *'s Lands Welvaart in Gevaar!* [1913]: 13.

95 Het ontwerp van de Nederlandse slagschepen wordt technisch uitvoerig en goed geïllustreerd beschreven door Scheltema de Heere 1970: 242-248, plus een illustratiekatern van 8 pagina's.

96 Campbell 1972: 3-4, 13; Raven en Roberts 2002, I: 29-31.

97 L.J. Quant, in een op 15 oktober 1913 gedateerde brief in het *Algemeen Handelsblad* van 1-11-1913. [Zoals opgenomen in 'Uit de Pers', *Marineblad* 28 (1913-1914): 1113-1119.]

98 Beunders 1984: 36-37.

99 *Geheime Bijlage Staatkundige Beschouwingen omtrent Mogelijke aanranding van het Grondgebied van Nederlands-Indië door Sommige Vreemde Mogendheden*, Bijlagen 1-4. NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.051, nr 155 - Q 16.

100 Langeveld 1998: 173.

101 Het KNIL zou structureel 6 miljoen gulden – rond 1913 betekende dit een aanzienlijk deel van zijn gevechtskracht – kwijtraken aan de Vloot. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 1, pp. 129-130.

102 *Staatscommissie Indische Defensie Technische Sub-Commissie*. Notulen 3 van 21 september 1912. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 20. En notulen 7 van 27 december 1912, p. 1-3. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 24.

103 Van Gijn 1913: 2-4.

104 Langeveld 1998: 173, 429.

105 Beunders 1984: 36-37. De Staatscommissie gaf in haar (openbare) Rapport uit 1913 toe dat de slagschepen in Nederland naar het oosten gezonden zouden worden, al noemde zij Japan niet bij name. *Rapport van de Staatscommissie voor de Verdediging van Nederlandsch-Indië*, 1913, p. 46. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 261, 1.

106 *Rapport van de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië*, 1913, p. 54-60. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 261, 1.

107 Hobson 2002: 251-252 en Berghahn 1971: 315-319. Hierbij moet worden aangetekend dat de Duitsers hun pantserkruisers formeel *Grosse Kreuzer* noemden en vervolgens hun slagkruisers formeel eveneens, wat het mogelijk maakte elke pantserkruiser door een slagkruiser te vervangen.

108 Van Gijn 1913: 5. Van Gijn werd, ook om zijn financiële kritiek, heftig aangevallen door de navalistische vereniging Onze Vloot. *'s Lands Welvaart in Gevaar!* [1913]: 12-13.

109 Van Gijn 1913: 6, 8 en 9.

110 Citaat van Van Heutsz in het boek van zijn zoon Van Heutsz Jr 1917c: 218-219.

111 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 43. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.

112 Mahan 1911: 362-363.

113 Mahan 1911: 19.

114 Sadao Asada 2006: 57-58.

115 *Geheime Bijlage Staatkundige Beschouwingen omtrent Mogelijke aanranding van het Grondgebied van Nederlands-Indië door Sommige Vreemde Mogendheden* [7 oktober 1913], Bijlagen 1-4. NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.051, nr 155 - Q 16.

116 *Geheime Bijlage Staatkundige Beschouwingen omtrent Mogelijke aanranding van het Grondgebied van Nederlands-Indië door Sommige Vreemde Mogendheden* [7 oktober 1913], Bijlage 1. NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.051, nr 155 - Q 16.

117 De Graaff 1997: 290.

118 Römer-Karrasch 2003: paragraaf 3.5.2. Smit 1968: 105-106.

119 Smit 1971, I: 202, 208. Beunders 1984: 14.

120 Beunders 1984: 40.

121 Langeveld 1998, I: 180, 193-196. Smit 1968: 368-369.

[122] Beunders 1984: 15.
[123] Op 28 april 1914 rapporteerde de Britse gezant te Den Haag Johnstone aan Grey hierover: Smit 1968: 363-366. Zie ook 3.18.
[124] De belangrijkste documenten worden weergeven door Smit 1968: 348-350, 359-362.
[125] Smit 1968: 369.
[126] Herwig 2010: 253.
[127] Beunders 1984: 15. Smit 1968: 367-371. De Britse reactie wordt uitvoeriger weergegeven door Tarling 1978: 181-183.
[128] Tarling 1978: 183.
[129] Van Dijk 2007: 103
[130] *Geheime Bijlage Staatkundige Beschouwingen omtrent Mogelijke aanranding van het Grondgebied van Nederlandsch-Indië door Sommige Vreemde Mogendheden* [7-10-1913], Bijlage 1. NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.051, nr 155 - Q 16.
[131] Smit 1971, I: 23-26, 188.
[132] Smit 1971, I: 187, die aantoont dat het *Luftrohr* al in 1908 doorslaggevend was en Klinkert 1992: 422, waaruit dit citaat uit 1909 en daarnaast ook de vrees voor grondtroepen. Zie ook Buitenhuis 2003: 195-196 en Van Waning 1967: 37.
[133] Klinkert 1992: 422. Zie ook Ehlert 2007.
[134] Klinkert 1992: 422.
[135] Mombauer 2007: 90. 'Aufmarsch 1908/09 [...] Die deutschen Interessen fordern, dass holländisches Gebiet nicht betreten wird. [...]' zie Gross 2007: 157-158.
[136] Prior 2009: 3-7.
[137] Miller 1991: 102.
[138] Miller 1991: 67.
[139] Dit dacht bijvoorbeeld F. Pinke, de Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië zie Teitler 1988: 308.
[140] Sadao Asada 2006: 48.
[141] Yerxa 1991: 26-27, 53-66.
[142] Herwig en Trask 1985: 56.
[143] Herwig en Trask 1985: 60.
[144] Dit was in die tijd zeker bekend. Wittmer 1908: 6-7.
[145] De Britse *Laforey*-klasse en *M*-klasse, die in 1913-1914 van stapel liepen, bezaten respectievelijk 965 en 900 ton normaalwaterverplaatsing. *Conway's* 1997 [1985]: 76-77, 402. Vele Britse en andere torpedobootjagers waren toen al 1.100 ton normaal.
[146] *Conway's* 1997 [1985]: 170.
[147] *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 33. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2.
[148] *Staatscommissie Indische Defensie; Vragenlijst II*, Vragen 7, 8, 9. En *Praeadvies*, p. 7. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261 (34). En *Rapport van de Staatscommissie voor de Verdediging van Nederlandsch-Indië*, Bijlage 15, Vergelijking van de kosten van een artillerievloot en torpedovloot. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261
[149] Beunders 1984: 33. Voor de eerste jaren van Onze Vloot zie Schoenmaker 2009: 359-365.
[150] Box 1913: 247-8.
[151] Openings-plechtigheid 1913: 59. Aan dit model, dat naar de familienaam van de Duitse keizer bekend staat als het Hohenzollern-model, is een fraai geïllustreerde monografie gewijd, Winter 1970. Dit model werd verwoest in de Tweede Wereldoorlog, maar een replica op halve grootte staat in Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam.
[152] Gaastra 2008: 11-18.
[153] Beide verenigingen zijn nog steeds actief.
[154] De Visser 1913: 13-17.

155 Langeveld 1998: 169.
156 Volgens Beunders hoopte hij op meer, Beunders 1984: 37-40.
157 De Britse militaire attaché Bridges berichtte op 4 april 1913 aan de Britse gezant te Den Haag Johnstone over zijn gesprekken met Colijn, waaruit blijkt dat de tekeningen van Vickers al gereed waren. Smit 1968: 348-350.
158 *Staatscommissie Indische Defensie; Technische Sub-Commissie*. Notulen 3 van 21 september 1912, p. 5. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261 (20).
159 Box 1913: 247-248. Afgebeeld in Anten 2001: 17. Het model van Vickers verhuisde na de tentoonstelling naar het ministerie van Marine. Het lijkt zeer sterk op hun ontwerp voor Nederland. In dat geval is het model snel gebouwd, wat mogelijk is. Het kan misschien ook een aangepast model van Vickers voor een andere marine zijn geweest, bijvoorbeeld door de middelste geschutstoren te verwijderen. Het meest gelijkend is de sinds december 1911 in aanbouw zijnde *Reshadije* voor Turkije, die later door Engeland in dienst werd gesteld als HMS *Erin*. De opstelling van de secundaire bewapening sluit de *Queen Elizabeth* uit, die trouwens niet bij Vickers werd gebouwd.
160 Deze werf was overigens bereid de werf Blohm und Voss, die het concurrerende Duitse ontwerp had gemaakt, bij de bouw in te schakelen. Van Dijk 1989, III: 402.
161 Zo blijkt uit een telegram van minister van Koloniën Pleyte aan gouverneur-generaal Idenburg van 25-6-1914. Puchinger 1969: 320.
162 Teitler 1988: 312.
163 Deze motivering hield hij bij de kruisers 1915, maar is eveneens van toepassing op de kruisers 1914. Minister Rambonnet voor de Tweede Kamer over de 'Verhoging van het zesde hoofdstuk der staatsbegroting voor het dienstjaar 1915 en van het eerste hoofdstuk der begrooting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1915; Beraadslaging'. [Zoals opgenomen in 'Wetsontwerpen. – Begrootingen Nederland', pp. 102-104 [zelfstandige eigen nummering], in *Marineblad*, (1915-1916).]
164 Fock 1979, I: 20-21.
165 Fock 1979, I: 21. Ropp 1985: 112. Krirby 1972: 33.
166 Navalisme Sondhaus 1994: 145-148, 178, 208-209 [bijvoorbeeld]. Voor enkele toenmalige tegenargumenten, Ramoser 1998: 135.
167 Sondhaus 1994: 127, 162.
168 Sondhaus 1994: 270.
169 Sondhaus 1994: 266, 276-301.
170 Sondhaus 1994: 267, 271-274.
171 Sondhaus 1994: 259.
172 Bornebroek 2006: 203.
173 Sadao Asada 2006: 32.
174 Shulman 1995: 3. Van Creveld 1989: 292 definieert 'make-believe war' als 'to be able to fight in order *not* to have to.'
175 *Staatscommissie Indische Defensie; Rapport Technische Sub-Commissie*, deel 1, p. 19. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 261, 2. *Rapport van de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië*, 1913, p. 23. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr . 261, 1.

Hoofdstuk 4 Eerste Wereldoorlog en commissie-Gooszen: alleen onderzeeboten of daarbij ook slagkruisers?

1 NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.051 nr. 174, 1.
2 Gouverneur-generaal Idenburg aan minister van Koloniën 18 maart 1915. NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.051, nr. 175.

3 Brief vice-president Raad van State 8 juni 1915 en antwoord Rambonnet en Pleyte aan de Raad van State; 10 juni 1915, NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.04 nr. 1398.
4 Deze kruiserontwerpen uitvoerig in Anten 2001: 19-25. Rambonnet voor Tweede Kamer over 5.500 tons kruisers met 15 cm geschut indien geen slagschepen: 'Verhoging zesde hoofdstuk der staatsbegroting voor het dienstjaar 1915 en van het eerste hoofdstuk der begrooting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1915; Beraadslaging'. Zoals opgenomen "Wetsontwerpen. – Begrotingen. Nederland", pp. 102-104 [zelfstandige paginanummering] in *Marineblad* 30 (1915-1916). Tot degenen die zich in 1912 sterk hadden gemaakt voor gelijkwaardige of sterkere kruisers dan de Japanse behoorde H.E. van Asbeck, zie Van Asbeck 1915-1916: 374-375.
5 Discussies 24 maart en 29 maart 1915 en 'Eischen voor een kleine kruiser' (april). NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 935.
6 'Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp ter verhoging zesde hoofdstuk van de staatsbegroting en het eerste hoofdstuk van de Indische begroting'. Zoals opgenomen in "Wetsontwerpen. – Begrotingen. Nederland", pp. 30-31 [zelfstandige paginanummering los van de reguliere] in *Marineblad* 30 (1915-1916). En in NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.04, nr. 1398, 4.
7 Sokol 1971: 178-183.
8 Brief Vice President Raad van State 8 juni 1915 en antwoord Rambonnet en Pleyte aan Raad van State 10 juni 1915, NA, ministerie Koloniën, 2.10.36.04 nr. 1398.
9 Lambert 2002: 300-303.
10 Nicholas Lambert, 'British Naval Policy 1913-1914', *Journal of Military History 59* (1995): 598, zoals aangehaald Hobson 2002: 36.
11 Sumida 2006: 89-102.
12 Lambert 2002: 121-126, 182-184.
13 Lambert 2002: 302. Hieruit blijkt ook dat Churchill ten onrechte Jellicoe als tegenstander van deze onderzeeboten beschouwde; het verschil lag in de manier waarop deze onderzeeboten verwezenlijkt moest worden.
14 Van Verre 1915-1916: 5
15 'S.' 1915-1916: 134. Een andere kandidaat voor het artikel is misschien luitenant-terzee der 1e klasse D. Scalogne.
16 Van Asbeck 1915-1916: 353-375.
17 'O.' 1915-1916: 376-402. Bosscher 1984, I: 444 (noot 42).
18 'Memorie van antwoord' bij 'Staatsbegrooting voor het dienstjaar 1917; Zesde hoofdstuk; Ontwerp van wet'. Zoals opgenomen in "Wetsontwerpen. – Begrotingen. Nederland", pp. 206-210 [zelfstandige paginanummering los van de reguliere] in *Marineblad* 31 (1916-1917).
19 Ferwerda 1916-1917: 654-662.
20 Ferwerda 1916-1917: 657.
21 Zoiets als de Duitse slagkruiser *Ersatz-Yorck*, de nog naamloze vervanger van de pantserkruiser *Yorck*. Al noemde Ferwerda deze 33.500 tonner, waarvan de kiel in 1916 werd gelegd, niet. De door hem gewenste extra snelheid impliceerde minimaal een 10 procent groter schip.
22 Ferwerda 1916-1917: 656.
23 J.L. Chaillet 1916-1917: 663. Zijn artikel is gedateerd 17-2-1917.
24 Van der Maaten 1917: 42-43. Van Dijk 2007: 281.
25 Teitler 1988: 322.
26 Van Heutsz Jr. 1917a.
27 *Jaarverslag van de Krijgskundige Vereniging Nederlands Oost-Indië, 1917*, besproken in Van Waning 1967: 66-67.
28 Zoals aangehaald in Van Heutsz Jr. 1915b: 14.
29 Zoals aangehaald in Nuboer 1939a: 897-898.

30 Van Heutsz Jr. 1917b: 5.
31 Van Heutsz Jr. 1917b. Van Heutsz Jr had een zeer scherp inzicht in de waarde van slagvloten en onderzeeboten. Tegelijk haalde hij in deze en andere brochures ongenadig heftig uit naar andersdenkenden. Een kwart eeuw later hadden zijn emoties zijn ratio zodanig vertroebeld dat hij uit overtuiging dienst nam bij de *Waffen SS*, zij het als arts.
32 Dit blijkt uit Ferwerda, 'Eenige opmerkingen in verband met het door den luitenant-ter-zee der 1ste kl. Van Hengel behandelde onderwerp ter 2e algemeene vergadering der Marine-Vereeniging op 25 april 1917', in: "Marine-Vereeniging", *Marineblad* 32 (1917-1918): 596-600.
33 Ferwerda, 'Eenige opmerkingen in verband met het door den luitenant-ter-zee der 1ste kl. Van Hengel behandelde onderwerp ter 2e algemeene vergadering der Marine-Vereeniging op 25 april 1917', in: "Marine-Vereeniging", *Marineblad* 32 (1917-1918): 598.
34 Ferwerda, 'Eenige opmerkingen (in verband met het door den Luitenant-ter-zee der 1ste kl. Van Hengel behandelde onderwerp, ter 2e algemeene vergadering der *Marine-Vereeniging* op 25 april 1917, in: "Marine-Vereeniging", *Marineblad* 32 (1917-18): 596-600.
35 Ferwerda 1920: 152-154. Zie ook Bosscher 1984, I: 55, 444 (noot 39).
36 E.J. Langelaan 1917-1918: 25, gedagtekend IJmuiden 5-5-1917.
37 Bauduin 1920: 113-150 [speciaal 128-139].
38 Bauduin 1920: 125.
39 Bauduin 1920: 128.
40 Bauduin 1920: 12-13.
41 Marineattaché L.J.J. Beijnen, zoals geciteerd in Teitler 1994c: 35.
42 Teitler 1994c: 35-37. Teitler neemt in dit artikel echter aan dat het vooroorlogse Nederlandse conflict, toen torpedovloot en slagvloot elkaar verdroegen als water en vuur, voortging in de oorlog, wat niet het geval was.
43 Quant 1919: 26-27 (slagschepen). Maar op p. 116 geeft hij 28 boten, *O 14* gevoteerd, *K 13* plus onderzeebootmijnenlegger.
44 Halvering in [Van Waning] 1967: 68-69.
45 'Staatsbegroting voor het dienstjaar 1918; VIde Hoofdstuk; Ontwerp van wet; Memorie van toelichting'. Zoals opgenomen in "Wetsontwerpen.- Begrotingen. Nederland", pp. 54-55 [zelfstandige paginanummering] in *Marineblad* 32 (1917-1918).
46 'Beginselen der regering in de memorie van antwoord bij (het 6de deel van) de staatsbegroting voor 1920 in *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50*, Den Haag 1921, p. 2. NA, Commandant Willemsoord, 2.12.12 nr. 288.
47 *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50*, Den Haag 1921, p. 1. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 288. Jungslager heeft in zijn *Recht zo die gaat*, zelfs zijn centrale hoofdstuk 4 getiteld *De Commissie Gooszen 1920: naar een minimum vloot*.
48 Beunders,1984: 83.
49 [1]*Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50*, Den Haag 1921, p. 3. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 288.
50 Wel de beste integrale visie over dit onderwerp überhaupt die ik tot nu toe heb gelezen: A.F. Winter, 'De stand van het vraagstuk der Weerbaarheid van Ned. Indië, bezien uit militair, zowel uit economisch, financieel en intellectueel oogpunt', in *Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap*, 1920-1921, [deel 1]: 9-136.
51 Lijst docenten in 1923 in NA, Archief Furstner, 2.12.46 nr. 1-2.
52 Winter 1920-1921: 29.
53 Winter 1920-1921: 29.

54 Winter 1920-1921: 28
55 Uittreksel uit het rapport der commissie, 11. NA, Commandant Willemsoord, 2.12.12 nr. 288.
56 Furstner 1922a: 3-4.
57 Winter 1920-1921a: 34.
58 Winter 1920-1921: 37.
59 Boyd en Yoshida 1995: 7.
60 Winter 1920-1921: 34-35. *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50,* Den Haag 1921, p. 11. NA, Raad van de Defensie 1903-1939, 2.13.62.04 nr 13. Het *Uittreksel* formuleert dit iets indirecter door te zeggen dat het erom gaat West-Java te beschermen en de transportvloot daarheen zo veel mogelijk te verzwakken.
61 Winter 1920-1921: 35.
62 Winter 1920-1921: 48.
63 De Graaff 1997: 426.
64 *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50,* Den Haag 1921, p. 10. NA, Raad van de Defensie 1903-1939, 2.13.62.04 nr 13.
65 Jungslager 1991: 103-105.
66 Jungslager 1991: 93-118.
67 *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50,* Den Haag 1921, p. 11. NA, Raad van de Defensie 1903-1939, 2.13.62.04 nr 13. En Jungslager 1991: 93-118.
68 *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50,* Den Haag 1921, p. 11. NA, Raad van de Defensie 1903-1939, 2.13.62.04 nr 13.
69 'Dit aantal heeft men ook later niet kunnen verklaren' en 'in de jaren 1920 waren er geen steekhoudende argumenten dit aantal', concludeert Jungslager (Jungslager 1991: 97, ook voetnoot 35 aldaar). Zijn argumentatie is weinig steekhoudend, moet ik helaas concluderen. Juist later wilde men dit aantal van 18 niet verklaren. Jungslagers conclusies hierover berusten niet op studie van de onderzeeboottactiek in de jaren 1920, laat staan rond 1921. Ze berusten, volgens zijn bronvermelding, op een nota van 12 maart 1936 van de chef van de Marinestaf gericht aan de minister van Marine. (Merkwaardig, want er bestond toen geen minister van Marine, alleen van Defensie, hoewel in dit ministerie leger en vloot nauwelijks waren geïntegreerd. Chef was toen J. de Graaff en de minister Colijn.) De marineleiding stond rond 1936 al onder sterke invloed van Furstner die nog geen vier maanden later zelf aantrad als chef van de Marinestaf. Hij verkoos toen kruisers boven onderzeeboten en wenste de strategie van Gooszen niet meer te begrijpen. (Zie hoofdstukken 8-14.) Uitgerekend Furstner en zijn toenmalige collega's waren in 1921 betrokken bij de berekeningen over het aantal eskaders! (Zie 6.4-6.6) Gezien de discussies in de Wereldoorlog en de ontwikkeling van de tactiek zijn 3 flottieljes met elk 6 onderzeeboten niet onaannemelijk als minimale hoofdmacht. (Zie hoofdstukken 4-6.)
70 Furstner 1921: 390-392, 415.
71 Post Uiterweer 1920. Een samenvatting met goede kaart in Jungslager 1991: 125-126
72 Post Uiterweer 1920: 543-548.
73 Te weten 18 onderzeeboten plus 4 onderzeebootmijnenleggers. *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50,* Den Haag 1921, p. 5-6. NA, Raad van de Defensie 1903-1939, 2.13.62.04 nr 13.
74 'Uittreksel uit het voor-ontwerp memorie van toelichting' [bij de Vlootwet voor 1922]. Zoals opgenomen in: "Uit de pers", in *Marineblad* 36 (1921): 473-477. De Vlootwet zelf

in 'Voor-ontwerp vlootwet 1922'. Zoals opgenomen in: "Uit de pers", in *Marineblad* 36 (1921): 468-473.

75 'Uittreksel uit het voor-ontwerp memorie van toelichting' [bij de Vlootwet voor 1922]. Zoals opgenomen in: "Uit de pers" in *Marineblad* 36 (1921): 475.

76 'Uittreksel uit het voor-ontwerp memorie van toelichting' [bij de Vlootwet voor 1922]. Zoals opgenomen in: "Uit de pers" in *Marineblad* 36 (1921): 477.

77 'Uittreksel uit het voor-ontwerp memorie van toelichting' [bij de Vlootwet voor 1922]. Zoals opgenomen in : "Uit de pers" in *Marineblad* 36 (1921): 474-475.

78 Winter 1920-1921: 30-33.

79 Winter 1920-1921: 37-39.

80 Citaat Winter 1920: 33. Zie verder Winter 1920-1921: 30, 31 en 39.

81 Winter 1920-1921: 33.

82 Furstner 1922b: 47.

83 Furstner 1922b: 47-48. Schorer zette zich in voor de opbouw van dit wapen als de eerste commandant van de *O 1* en later van de *K I*, vervolgens als inspecteur onderzeedienst ten tijde van dit debat en daarna onder andere als chef Materieel. De uitdrukking 'grondlegger en ruggengraat van de onderzeedienst' uit Van Waning 1967: 23.

84 Furstner 1922b: 50.

85 Van Waning 1967: 69-70.

86 Marinestafschool 1981: 132.

87 Strategische oefening marine door LTZ 1 J.F.W. Nuboer, 20 april 1934, NA, Archief Furstner, 2.12.46 nr. 2.

88 Potter, Nimitz en Rowher 1982: 435. Bönker 2001.

89 Conway's 1997 [1985]: 5, 42.

90 Sadao Asada 2006: 57, 58, 297.

91 Winter 1920-1921: 24.

92 Jungslager 1991: 121. Potter, Nimitz en Rohwer 1982: 450.

93 Marder 1981, I: 6.

94 Kapitein ter zee K.F. Sluys aan de Minster van Buitenlandse Zaken, 1 maart 1922. NIMH, A. de Booy, 018 inv.nr. 2.

95 Bussemaker 2001, I: 292.

96 Beunders 1984: 103-104.

97 Beunders 1984: 105.

98 Teitler 1981: 25.

99 Furstner 1921: 375.

100 Bell 2000: 17-18.

101 Bell 2000: 49-56.

102 Bell 2000: 18-22 en 27.

103 Field 2004: 160.

104 Uit het Britse *War Memorandum East* van augustus 1924, aangehaald in Field 2004: 64.

105 Field 2004: 64-66.

106 Verwacht olieverbruik, zie Field 2004: 53-57.

107 Field 2004: 161-162.

108 Field 2004: 158-182.

109 Vlahos 1980: 104-108.

110 Bell 2000: 9. De voormalige Britse standaard om 60 procent sterker te zijn als de op één na sterkste was door het Vlootverdrag van Washington niet meer mogelijk tegen de V.S., maar wel tegen Japan. De verhouding tussen de Britse en Japanse vloot werd vastgelegd als 5: 3. In werkelijkheid was het Britse overwicht in de jaren 1920 nog groter en was het de bedoeling vrijwel de gehele Britse vloot tegen Japan in te zetten.

111 Marder 1981, I: 7.
112 Field 2004: 185.
113 Field 2004: 28.
114 Field 2004: 246.
115 Winter 1920-1921: 26.
116 Winter 1920-1921: 26.
117 Farrrell 2002: 21.
118 Gooszens vertrouwen in Verenigde Staten: De Graaff 1997: 426.
119 Miller 1991: 53-60, 68.
120 Miller 1991: 139-142.
121 Miller 1991: 33-35.
122 Vlahos 1980: 144 en Miller 1991: 168.
123 Bell 2000: 77.
124 De Franse zeestrateeg Castex stelde dat de heerschappij ter zee (maîtrise de la mer) nog steeds van grote waarde was, maar dat het nu niets anders was dan de heerschappij van het zeeoppervlak (maîtrise de la surface). Castex 1920: 216.

Hoofdstuk 5 Van verworpen vlootwet tot vlootplan van Deckers en een schijndode risicostrategie

1 Beunders 1984: 90-94.
2 Beunders 1984: 90-94.
3 Teitler 1997: 18-22.
4 Beunders 1984: 96-98.
5 Beunders 1984: 146.
6 Beunders 1984: 220.
7 Jungslager 1991: 135.
8 Beunders 1984: 105. Bell 2002: 21-22. Massey 1992: 614.
9 Langeveld 2004, II: 401-2.
10 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 101-102.
11 *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50,* Den Haag 1921, p. 3. NA, Raad van de Defensie 1903-1939, 2.13.62.04 nr 13.
12 Bosscher 1984, I: 74. De Vos van Steenwijk 1986: 105-106.
13 Winter 1920-1921: 30.
14 Dit blijkt uit het artikel van G.J. Berenschot 'Het aandeel der Luchtstrijdkrachten in de verdediging van Nederlandsch-Indië' in het *Indisch Militair Tijdschrift* van 1923. Deze latere commandant van het KNIL, die de krant niet bij name noemde, meende dat 500 vliegtuigen leger en marine te veel zou verzwakken. Een betaalbaar luchtwapen kon zowel beide van dienst zijn door de transportvloot goed te verkennen en tijdens de landingen aan te vallen. Aanvallen op zee achtte hij minder zinvol, aangezien de vijand waarschijnlijk ook het overwicht in de lucht zou bezitten.
15 De Graaff 1997: 431.
16 Teitler 1984: 361.
17 Deze persoonlijke aanval had ermee te maken dat Gooszen – op goede gronden en gesteund door Putman Cramer – het traditionele standpunt van de marine afviel dat Soerabaja de hoofdbasis moest zijn en West-Java verkoos. Door zich achter het traditionele standpunt van het KNIL te scharen, stak hij in die zin zijn nek uit. Maar mede doordat er geen geld was voor een nieuwe basis kon Gooszen niet vasthouden aan

zijn voorkeur. Gerth van Wijck wenste dit te interpreteren als opportunisme (Teitler 1988: 359-362).

18 Teitler 1988: 362.
19 Teitler 1988: 362.
20 Teitler 1985: 37. Beunders 1984: 98.
21 De Graaff 1997: 432.
22 Teitler 1981: 52-53.
23 De Graaff 1997: 432.
24 Teitler 1981: 54.
25 Jungslager 1991: 169. Jungslager overschat mijns inziens de militaire betekenis van de Grondslagen. Idenburg die voor zijn politieke carrière genie-officier was in het KNIL, wist wel wat hij deed. Gedurende het opstellen van de Grondslagen werd de Koloniale Afdeling gewijzigd van de 10de in de 9de afdeling van de Raad van State (Teitler 1981: 57). De afdeling bestond rond 1927 uit drie man: behalve de voorzitter A.W.F. Idenburg uit A.D.W. de Vries en C.J. Hasselman (Teitler 1981: 65).
26 Idenburg en De Graeff 1920. Teitler 1986a. Bauduin 1920.
27 De Graaff en Locher-Scholten 2007: 226-236.
28 Teitler 1990b, II: 139.
29 Teitler 1990a, I: 95 en 1990b, II: 140.
30 Jungslager doet dit bijvoorbeeld (1990: 182). Hij constateert allereerst dat een neutraliteitsvloot uit ander materieel moest bestaan. Hij ziet in dat de onderzeeboot daar niet in past. De aanwezigheid van onderzeeboten verklaart hij door te stellen dat in de Nederlandse opvatting van neutraliteit afschrikking een grote rol speelde. Door zijn slagkracht was de onderzeeboot hiervoor zeer geschikt, stelt hij: 'Was deze vorm van slagkracht wel vereist voor die neutraliteitshandhaving? Binnen het scenario zoals dat na het midden der jaren twintig militair en politiek werd ontwikkeld wel.' Dit 'na het midden der jaren twintig' doet bizar aan.
31 Mantel 1931: hoofdstuk 5, speciaal 202-203.
32 Werkzaamheden Ferwerda in *Marineblad* 1926: 50. Kort na plaatsing van zijn artikel had hij bovendien toezicht op de bouw van vier torpedobootjagers, *Marineblad* 1926: 316.
33 Helfrich 1926: 112.
34 Helfrich 1926: 112-113.
35 Helfrich 1926: 132-133.
36 Helfrich 1926: 111.
37 Post Uiterweer 1921: 8, 9, 41. Zie ook Spoelstra 1990: 204-205.
38 Ferwerda 1925: 168.
39 Ferwerda 1916-1917: 656.
40 Bruinsma 1921: 558.
41 Ferwerda 1926: 143.
42 Ferwerda1926: 154-155.
43 Ferwerda 1927: 171-174.
44 Ferwerda 1926: 155-156.
45 Ferwerda 1926: 174-175 [Bijlage 1].
46 Fasseur 2001, II: 169. Zie ook Beunders 1984: 107, 111.
47 De Graaf 1997: 433.
48 Teitler 1981: 53-55 en De Graaff 1997: 433-434.
49 Teitler 1981: 59.
50 Teitler 1981: 59-60.
51 Teitler 1981: 59-61.

Hoofdstuk 6 Van strategie naar onderzeeboottactiek (1): het ontwikkelen van de hinderlaag-divisietactiek

1 Anten 2001: 21-23.
2 Van Waning 1967: 103-104.
3 Rössler 1996, I: 131-132.
4 Rössler 1996, I: 131-1323. Voor het IvS, zie ook Rahn 1976: 174, 177, 181, 184, 217, 226 en Herweg 2007: 231-233.
5 Marineblad, 1921, Uit de pers, 475.
6 *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50,* Den Haag 1921, p. 5-13. NA, Raad van de Defensie 1903-1939, 2.13.62.04 nr 13.
7 Van Waning 1967: 187.
8 Boyd en Yoshida 1995: 12-15.
9 Rössler 1996, I: 149.
10 Teitler 1994c.
11 Een voorbeeld van zulke linies, zij het actieve verkenningslinies, in 1914 Jeschke 1972: 84.
12 Jeschke 1972: 12-14. Van Zadelhoff beschrijft deze linie's eveneens, maar minder analytisch, Van Zadelhoff 1936: 603-604.
13 Jeschke 1972: 12-14.
14 Sinds Togo op één dag een derde van de totale Japanse slagvloot verloor toen twee slagschepen zonken ineen mijnenveld, werden mijnen als de grootste dreiging gezien. De 'Corbettiaanse' beslissing tot blokkade op afstand werd al in 1911 genomen, mede door het onderzeebootgevaar. Maar pas het tot zinken brengen van drie Britse – op zich misbare – pantserkruisers vlak voor de Nederlandse kust op 22 september 1914 door de *U 9* maakte het onderzeebootgevaar overduidelijk.
15 Rahn 1976: 128.
16 Tarrant 1989: 31-32. Van Zadelhoff 1936: 605-611.
17 Terraine 1989: 13. Tarrant 1989: 35. Natuurlijk was de offensieve kracht van het Nederlandse veldleger niet groot, maar het ging erom hoe de Duitsers deze waarnamen, evenals hun dramatisch weinige reservetroepen op dat moment en de mogelijkheid die te verplaatsen. Het Russische Brusilov-offensief brak goeddeels de ruggengraat van het leger van hun bondgenoot Oostenrijk-Hongarije en de Duitsers hadden nauwelijks reserves meer om dit en nieuwe Russische legers te weerstaan die in juli eveneens in het offensief gingen.
18 Amersfoort en Kamphuis 2005: 396.
19 Jeschke 1972: 17-20, 49.
20 Jeschke 1972: 17-20.
21 Tarrant 1989: 44-46.
22 Tarrant 1989: 44-45. En Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 429.
23 Tarrant 1989: 44-45, Terraine 1989: 33 en Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 437.
24 Recentelijk (2004) is in Nederland over deze politieke besluitvorming het boek verschenen *IJzeren doodskisten* van J.H.J. Andriessen en anderen.
25 Terraine 1989: 48.
26 Tarrant 1989: 44 en 54.
27 Zoals aangehaald in Den Hertog 2007: 576.
28 Smit 1973, III: 6.
29 Smit 1973, III: 59.
30 Smit 1973, III: 73.
31 Den Hertog 2007: 636-643.
32 Zoals aangehaald in Smit 1973, III: 73

33 Den Hertog 2007: 629-654.
34 Smit 1973, III: 92-93.
35 Zie bijvoorbeeld Smit 1971, III: 102-111 en Smit 1975 hoofdstuk 10. Wat betreft de door de koningin gebezigde term schepenroof: de Britten pretendeerden natuurlijk dat dit niet zo was, door zich te beroepen op een eeuwenlang vergeten, uit de Romeinse tijd stammend, recht. Na de oorlog keerden zij – soms vorstelijke – schadevergoedingen uit als gebruikscompensatie. (Men kan zich afvragen hoe de Britten, laten we zeggen in 1916, inbeslagname van hun eigen schepen door Nederland zouden hebben genoemd om de Nederlandse verliezen door bijvoorbeeld zeemijnen aan te vullen. Vast geen Romeinse jurisprudentie.) B.C. de Jonge, secretaris van de Staatscommissie van 1912 en in 1918 minister van Oorlog, was het totaal oneens met het harde standpunt van zijn collega Rambonnet. Op zichzelf heel realistisch, gezien de machtsverhoudingen ter zee. Rambonnet kreeg te weinig steun en moest gaan, hoewel de krijgshaftige vorstin ook achter hem stond.
36 Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 437.
37 Bauer 1941: 458.
38 Bauer 1941: 458-459. Tarrant 1989: 58-59.
39 Tarrant 1989: 69-70.
40 Tarrant 1989: 69-70. Terraine 1989: 122.
41 Dönitz 1958: 23.
42 Tarrant 1989: 59.
43 Mondelinge informatie aan auteur door ingenieur H.O. Bussemaker in 2004 en op 11 november 2005.
44 Jeschke 1972: 33-48.
45 Jeschke 1972: 35, 36, 59. De stationering van de boten in elkaars nabijheid blijkt uit kaartjes uit zijn boek.
46 Een afdoend antwoord ligt misschien in toekomstige diepgravende technische analyses plus uitvoerige strategische oefeningen die deze zeestrijd simuleren. Ook Hubert Jeschke, voormalig U-Bootofficier uit de Tweede Wereldoorlog, die een uitvoerige studie naar tactische onderzeebootverbanden in de Eerste Wereldoorlog heeft gedaan, en goed op de hoogte is van de problemen met de radioverbindingen, ziet het niet formeren van roedels in 1917-1918 als een vergissing. Jeschke 1972: 33-62.
47 Castex 1920: 134-162. Op 135-136 geeft Castex als geslaagd voorbeeld dat op 17 oktober 1917 enkele Duitse torpedobootjagers een door 2 Britse torpedobootjagers geëscorteerd konvooi van 13 koopvaardijschepen tussen de Shetlandeilanden en Bergen (in Noorwegen) geheel vernietigen, en verder voorbeelden van enige latere Duitse uitvallen naar Het Kanaal. Maar dit waren uitzonderingen. Zijn conclusie is dat de *U-Boote* er alleen voorstonden. Over de bezetting van Denemarken en Noorwegen, zie Rosinski 1977: 59-61.
48 Den Hertog 2007: 589-602.
49 Smit 1973, III: 13.
50 Hansen 2005: speciaal noot 55.
51 Terraine 1989: 30.
52 Van der Moer 1993: 12-16. Teitler 1994: 334-336.
53 Van Waning 1967: 69.
54 Furstner 1921. Hij maakte voor deze publicatie al gebruik van het pas verschenen *Synthèse de la guerre sous-marine* van Castex.
55 Furstner 1921: 415.
56 Furstner 1921: 390-392.
57 Furstner 1921: 415.
58 Ten tijde van de Slag in de Javazee die hij voerde telde oostelijke vloot inmiddels 2 schepen minder.

59 Furstner 1921: 394.

60 Hierbij werd, zoals bij latere trefkansen, ongetwijfeld uitgegaan van goedwerkende torpedo's en lanceerbuizen. In de (oorlogs)praktijk kon dat vaak tegenvallen.

61 'Convoy concentrated to 39 transports in two column, 1500 yards between columns, course north, speed ten [knots].' Telegram van marine te Soerabaja 27 februari 1942, 18.42 uur [22.02 Greenwich Mean Time], zoals weergegeven in '*U.S.S. John D. Ford* (228); Enclosure B., op http: //funsite.unc.edu/hyperwar/USN/ships/logs/DD/dd228-Java.html [bezocht 20-2-2008]

62 Furstner 1922a: 13.

63 Furstner 1922a: 22- 23.

64 Furstner 1922a: 27.

65 Dat torpedo's op grote afstand (zo'n 12 km) nog een goede willekeurige trefkans bezaten op een Japanse transportvloot, werd op 1 maart 1942 bewezen door de Japanners zelf en wel door hun zware kruiser *Mogami*. Het eerste, niet op deze transportvloot gerichte, salvo miste uiteraard, maar van het tweede, wel gerichte, raakten waarschijnlijk liefst vijf van de zes torpedo's eigen schepen. De *Mogami* aanvaarde dit risico omdat ze de Amerikaanse kruiser *Houston* probeerde te torpederen die met de Australische *Perth* onbedoeld op deze vloot was gestoten. Het tweetal, dat van Java probeerde te ontsnappen, ging in die strijd tegen een overmacht ten onder. Zie Lacroix en Linton Wells II 1997: 486-487 en Van Waning 1967: 149-150. De geallieerde kruisers claimden natuurlijk met hun artillerievuur veel schade aan de Japanners, terwijl ook vier geallieerde bommenwerpers rond 23.00 die dag treffers claimden.
In zijn in 1990 verschenen *De luchtstrijd om Indië* schaart P.C. Boer zich (op p. 196-197) achter de versie dat Japanse torpedo's debet waren aan het verlies van de schepen. Zonder dat hij een duidelijke afweging geeft waarom deze versie niet zou kloppen, presenteert hij in *Het verlies van Java* uit 1990 een heel andere visie. Hij baseert zich op p. 211 blijkens noot 34 op een [niet gepubliceerde] Engelse vertaling van de in 1970 te Koyo [in het Japans] verschenen *Military History Office of the Defence Agency's Defence College, Volume 26: Naval drive to the Southern Pacific Area* en *Volume 34: Army Air Drive to the Southern Pacific Area*. Hij stelt dat het effect van de Britse bommen van 110 kg met vertraagde ontsteking kan worden verward (door in paniek geraakte opvarenden van transportschepen, neem ik aan) met dat van torpedo's, wat voor hem voldoende reden is de mogelijkheid open te houden dat bommen verantwoordelijk kunnen zijn voor het verlies van de vijf Japanse transportschepen.
Boer noemt evenwel niet het zojuist vermelde standaardwerk van Lacroix en Wells. Niet alleen is dit werk veel later dan het Japanse, in 1997, verschenen, maar ook lijkt me dat een hierin aangehaalde Japanse inspectie in 1943 te Singapore van de schade aan een na deze aanval geborgen transportschip serieus moet worden genomen. Hieruit bleek dat de schade moest zijn veroorzaakt door een springlading van meer dan 400 kg. Het is dus zeker niet door een 110 kilobom geraakt, waarvan de explosieve lading trouwens aanzienlijk minder woog. De Japanse torpedobootjager *Fubuki*, waaraan men eerst had gedacht, viel af om twee redenen. (1) Het schip had zijn torpedo's veel eerder gelanceerd, namelijk 51 minuten voor de inslag en (2) het beschikte slechts over de oudere 61 cm Type 90 torpedo's met een lading van minder dan 400 kg, namelijk 390 kg. Alleen de kruiser *Mogami* had de moderne 61 cm Type 93 torpedo's (met hun zeer grote bereik) gelanceerd met een lading van 470 kg. Vervolgens concludeerden de Japanners dat (a) door de positie van de transportschepen, (b) door de spreiding van het salvo van de *Mogami* en (c) door het tijdstip waarop zij werden geraakt alleen de Japanse kruiser voor de schade verantwoordelijk kon zijn. Het werk van Lacroix toont ook een kaart waarop de treffers op de schepen duidelijk overeenkomen met de spreiding tussen de torpedo's. Men moet wel zeer bouwen op het toeval als men stelt dat ook de bomtreffers op de niet-geïnspecteerde schepen met dit pa-

troon overeenkwamen. Ook dat alle getroffen schepen snel zonken doet hoogst toevallig aan, gegeven dat schepen bij eerdere bombardementen niet alleen zonken maar ook werden beschadigd.
De Keizerlijke Marine maakte excuses aan het leger dat zij het geïnspecteerde schip had geraakt en gegeven de droevige verhouding tussen beide Japanse krijgsmachtdelen moet deze buiging voor de marine nog verschrikkelijker zijn geweest dan zo'n excuus al is.

66 Furstner 1922a: 27.
67 Rede 1990: 87.
68 Helfrich 1926: 124.
69 Van Waning 1967: 71.
70 Van Waning 1967: 149.
71 Bruinsma 1921.
72 Bruinsma 1921: 541-542.
73 Minister Rambonnet in Tweede Kamer 'Staatsbegroting voor het dienstjaar 1917; Zesde hoofdstuk; Ontwerp van wet; Beraadslaging.' Zoals opgenomen in 'Wetsontwerpen.- Begrotingen. Nederland', p. 325 [zelfstandige nummering los van de reguliere] in *Marineblad* 31 (1916-1917).
74 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, p. 1. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker, afkomstig van Prof. J.R. Bruijn te Oegstgeest, herkomst voordien onbekend.]
75 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, Bijlage IV, ondertekend door [J.C.] Jager en de vice-admiraal [J. Soutendam], p. 43. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]
76 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, p. 11. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]
77 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, Bijlage IV, ondertekend door [J.C.] Jager en de vice-admiraal [J. Soutendam], p. 43. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.] Jager was destijds de eerste commandant Kazerne Onderzeedienst te Den Helder.
78 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord 14 tot en met 28 juli 1922,* door schout-bij-nacht C. Fock. Bijlagen 44 en 45 (verloop plus opzet), p. 58. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.] Schout bij nacht Fock was destijds commandant Marine te Willemsoord.
79 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, p. 6. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]
80 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, p. 23. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]
81 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord 14 tot en met 28 juli 1922,* door schout-bij-nacht C. Fock. Bijlagen 44, 45 en 58. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]
82 Van Waning 1967: 149-150.
83 Van Waning 1967: 152-154.
84 Van Waning 1967: 153-154.
85 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J.Soutendam, p. 9. [Als ko-

pie in collectie H.O. Bussemaker.] Dit wordt verder bevestigd door de *Voordracht onderzeedienst voor adspirant-officieren der Koninklijke Marine-reserve in Nederlandsch-Indië*, p. 62. NA, Commandement willemsoord, 2.12.12. nr 29.

86 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 39-40. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

87 Fock, 1979, I: 208.

88 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921*, door vice-admiraal J. Soutendam, p. 11. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]

89 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 21. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

90 'De veel te theoretische opgezette en veel te gecompliceerde voorlopige stafvoorschriften werden voor proef vervangen door een zeer eenvoudige handleiding.' staat in Van Waning 1967: 157. Van deze voorlopige Stafvoorschriften was de Leidraad dan weer het meest theoretisch deel. In 1928 verschenen de definitieve, meer hanteerbare stafvoorschriften. Het schrappen van al deze theorie – hoe noodzakelijk ook in het gevecht – droeg wel het gevaar met zich mee dat de stafvoorschriften veranderden in een set regels waarvan de zin niet meer werd begrepen.

91 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 21. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

92 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 43. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

93 *Conways* 1997: 90-93.

94 *Rapport betreffende de overnamebeproevingen van de lanceerinrichtingen van het overige torpedo-materieel aan boord van de onderzeeboot K XVIII, 1933*, NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 1030.

95 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 42. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

96 Olivier 1923: 193-214.

97 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 3. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

98 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 20. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

99 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 21. NA. Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

100 *Stafvoorschriften; Bundel II, Tactische Voorschriften der K.M. Deel III Onderzeebooten*, 1928, p. 21-29. NIMH, [oude nummering] 3.01.002 (111). Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1436.

101 *Stafvoorschriften; Bundel II, Tactische Voorschriften der K.M. Deel III Onderzeebooten*, 1928, p. 21-29. NIMH, [oude nummering] 3.01.002 (111). Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1436.

102 *Stafvoorschriften; Bundel II, Tactische Voorschriften der K.M. Deel III Onderzeebooten*, 1928, p. 21-29. NIMH, [oude nummering] 3.01.002 (111). Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1436.

103 *Stafvoorschriften; Bundel II, Tactische Voorschriften der K.M. Deel III Onderzeebooten*, 1928, p. 21-29. NIMH, [oude nummering] 3.01.002 (111). Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1436.

104 *Stafvoorschriften; Bundel II, Tactische Voorschriften der K.M. Deel III Onderzeeboten*, 1928, p. 21-29. NIMH, [oude nummering] 3.01.002 (111). Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1436.

105 Jungslager 1991: 23 (noot 2).

106 Bauduin 1920: 151-162.

[107] Van Waning 1967: 157.
[108] Mondelinge mededeling van G. Teitler aan de auteur, juni 2004. Zie ook Teitler 2002a: 63.
[109] J.A. de Gelder, *Tactisch-memorandum "Onderzeebooten"*, Ga 3-27. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]
[110] Winter 1920-1921b: 37.
[111] *Voordracht onderzeedienst voor adspirant-officieren der Koninklijke Marine-reserve in Nederlandsch-Indië*, p. 57. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12. nr. 29. Men nam hierbij aan dat een geoefend commandant geen grote vergissingen zou begaan en dat het trage transportschepen betrof, al realiseerde men zich natuurlijk dat onvolmaakte torpedo's en lanceerinrichtingen de berekeningen te niet konden doen. Hier ziet men tevens de bezwaren bij het aanvallen van oorlogsschepen. Door hun hoge snelheid waren die vaak moeilijker te benaderen, terwijl ze op extra korte afstand moesten worden aangevallen en daarop vaak juist zeer gevaarlijk waren.)
[112] Van Waning 1967: 239.
[113] De in de Eerste Wereldoorlog gebouwde torpedoboten, de *Z-boten*, bezaten voor dergelijke hectische aanvallen op konvooien of eskaders zelfs 'baksbare dekbuizen' die zij aan zij in *tegengestelde* richting waren gemonteerd opdat één buis vrijwel onmiddellijk kon lanceren! Uitklaptekening achterin Harald Fock 1979, I: Skizze 122.
[114] Van Holthe 1928: 490.
[115] Maurits 1929: 98.
[116] Van Holthe 1929: 99.
[117] Hellingman 1931: 412.
[118] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten, Torpedotrefkansbeschouwingen. Aanvullende beschouwingen over bepaling van verschillende gegevens, en over hoekschoten*, p. 169. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[119] Miller 2000: 96.
[120] *Kort verslag bespreking onderzeebooten begrooting 1937 op Maandag 27 juli 1936 ...* , NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, nr 213.
[121] Ort geeft 100 meter maximale duikdiepte met een veiligheidsfactor van 1,75 – dus 175 meter crash-diepte, Ort 1995: 11. Deze crash-diepte lijkt iets te weinig, ook gezien de Duitse invloed op de Nederlandse onderzeebootbouw. Blijkbaar werd deze factor hier zeer terughoudend gedefinieerd. Scheepsbouwkundig Ingenieur H.O. Bussemaker komt op 200 tot 225 meter crash-diepte in zijn berekening op grond van de dikte en sterkte van de romp, Bosscher en Bussemaker 2006: 32. Dit lijkt realistischer en ligt dichter bij de Duitse veiligheidsfactor factor van ongeveer 2,5.
[122] *Voordracht onderzeedienst voor adspirant-officieren der Koninklijke Marine-reserve in Nederlandsch-Indië*, p. 62. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12. nr. 29.
[123] Brassey en Barnes: 1888-1889: 390, Plate XI. Dit antitorpedobootgeschut was in veel opzichten een reusachtige versie van de Maximmitrailleur, die zelf nog in ontwikkeling was. Wellicht verklaart dit de merkwaardige gewoonte van de Koninklijke Marine, die rond 1900 soortgelijk geschut van 3,7 cm van andere firma's bezat, om volautomatische snelvuurkanons mitrailleurs te noemen. Zo'n kanon van 3,7 cm op de kruiser *Utrecht* staat afgebeeld in Mulder en Ruygrok 2004: 221.
[124] *Stafvoorschriften; Bundel II; Tactische Voorschriften der K.M.; Deel V Gecombineerde Strijdkrachten*, 1927, p. 82. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1438.
[125] De kruisers *Java* en *Sumatra* beschikten elk over een dieselgenerator van 340 pk. Deze had 3 taken, stroomvoorziening ingeval stoom niet beschikbaar was, bij schade of in havens. In dat laatste geval dienden ze ook om onderzeeboten langszij op te laden. Voor dit doel hadden ook de kanonneerboten *Flores* en *Soemba* dieselgeneratoren

aan boord, alsmede torpedobootjagers van de *Admiraal*-klasse. Het depotschip voor onderzeeboten Hr. Ms. *Pelikaan*, dat in 1923 in Indië arriveerde, was uniek doordat het het eerste Nederlandse marineschip met dieselelektrische voortstuwing was. Vier generatoren leverden in totaal 2.280 pk., die meerdere onderzeeboten van stroom konden voorzien.

126 Boyd en Yoshida 1995: 191-192.

127 Overgenomen uit meerdere bronnen. Vooral Van Waning 1967: 600-601 en www.dutchsubmarines.com.

Hoofdstuk 7 Van strategie naar onderzeeboottactiek (2): roedel-divisietactiek

1 J. Van Reede 1920:289.

2 *Nota voor de Chef Marinestaf, 19 november 1927, door de directeur der Hoogere Marine Krijgsschool* (No 69), van J. Van Reede. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr 238.

3 Cornelis 1929: 423-426.

4 Cornelis 1929: 428.

5 Cornelis 1929: 423-428.

6 *Voordracht onderzeedienst voor adspirant-officieren der Koninklijke Marine-reserve in Nederlandsch-Indië*, p. 61-62. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 29. De *Leidraad* schreef in 1927 nog vrij pessimistisch dat 'de onderwater radiotelegrafie zich nog in een dergelijk begin stadium bevindt, dat daarvan voorlopig nog generlei nuttig gebruik is te verwachten.' *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 39, NA, Marinestaf, 2.12.18 nr. 292. Cornelis rept in zijn artikel uit 1929 op 411 al over proeven om tot een oplossing te komen.

7 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, p. 10. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker, afkomstig van Prof. J.R. Bruijn te Oegstgeest, herkomst voordien onbekend.]

8 NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18. nr 291 Agno. 65/2/7.

9 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, p. 6. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]

10 *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921,* door vice-admiraal J. Soutendam, p. 6. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]

11 Nota voor de Chef Marinestaf, 19 november 1927, door de directeur der Hoogere Marine Krijgsschool (No 69), door J. Van Reede. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.12 nr 238.

12 Van Waning 1967: 157.

13 Kist en Nuboer 1979: 406. Voor de verwachting dat onder water zenden mogelijk was: , zie Bouman 1923: 325-326.

14 Aanhangsel bij NIMH, Nuboer, toegang 070, inv.nr. 4.12.

15 Kist en Nuboer1979: 406.

16 *Voorlopige aanwijzingen in verband met invoering radioperiscoop*, ondertekend met Soerabaja, 9 september 1932, door A.S. Pinke NIMH, Nuboer, toegang 070, inv.nr. 4.12. En Van Waning 1967: 157.

17 NIMH, Nuboer, 070, inv.nr. 4.12.

18 NIMH, Nuboer, 070, inv.nr. 4.12.

[19] Kist en Nuboer 1979: 406.
[20] *Memorie van overgave van den aftreedenden commandant der zeemacht vice-admiraal H. Ferwerda, deel III, november 1939*, p. 7. NIMH [oude nummering] Fe 8/3. Antenne te zien op foto snuiverende *O 21* in Van Waning, Onderzeedienst, 510.
[21] Van Waning 1967: 202.
[22] Hij vervulde deze functie van 20 januari 1931 tot 16 januari 1932 (waarnemend) en van 26 november 1932 tot 19 juli 1933. Van 't Haaff en Klaassen 1954: 202.
[23] Bosma 1935: 531.
[24] Bosma 1935: 532-533.
[25] Bosma 1935: 531-533.
[26] Bosma 1935: 535.
[27] Rössler 1996, I: 229 en Pels 1982: 238.
[28] Van Waning 1967: 202.
[29] Voor verkenning van de haven van Taranto voorafgaande aan de Britse aanval in 1940 bleken 3 destijds snelle *Martin Maryland* landbommenwerpers veel betere informatie te kunnen leveren dan de langzame vliegboten, die veel minder risico's konden nemen. Voor voeling houden met schepen op zee was het van het grootste belang dat het personeel schepen en vooral scheepstypes goed had geleerd te onderscheiden, aangezien anders verkeerde conclusies konden worden getrokken.
[30] Kist en Nuboer 1979: 106.
[31] Systemen zoals de Duitse boten aan het eind van de Tweede Wereldoorlog al bezaten - tot enkele seconden gecomprimeerde berichten op razendsnel wisselend frequenties uitstoten - bestonden nog niet.
[32] *Stafvoorschriften, Bundel I Tactische Leidraad der K.M., Deel III Onderzeeboten*, 1938, p. 91. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[33] Fock 1979, I: 247 (figuur 9). Vermoedelijk ook bij radiostilte.
[34] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 105-106. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[35] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 104. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[36] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 107. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[37] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 70. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[38] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 107. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[39] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 109, 116. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[40] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p.116. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[41] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 109. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[42] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 107. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[43] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 113. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[44] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, Torpedotrefkansbeschouwingen, 1938, p. 151. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
[45] *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 71 en figuur 14. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.

46 *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 71. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.
47 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 24-7-2008 en 18-8-2009.
48 Op 1 januari 1936 was luitenant-ter-zee der 3e klasse De Jong geplaatst op *K XVII*. Vanaf deze *K XVII* leidde luitenant-ter-zee der 1e klasse A.H.I. Kramers de Divisie Onderzeeboten 1, die verder bestond uit de *K XIV, K XV* en *K XVI*. Op die datum, toen De Jong nog niet lang bij de onderzeedienst zat, viel deze divisie onder de Commandant van de marine te Soerabaja en werden de bemanningen waarschijnlijk voornamelijk opgeleid. De Divisie Onderzeeboten 2 bestond toen uit de oudere boten, de *K X II, K IX, K X* en *K XIII* en werd gecommandeerd door luitenant-ter-zee 1e klasse P. Rouwenhorst. Deze 2e divisie was ingedeeld bij het eskader dat werd gecommandeerd door Helfrich, zie 'Lijst aangevende de plaatsing op 1 jan. 1936 van de in Ned.-Indië dienende officieren der Koninklijke Marine', *Marineblad* 1936: 227-234, 231.
Uit het *Marineblad* 1937 blijkt dat op 1 januari dat jaar De Jong nog steeds op de *K XVII* diende. Hij was inmiddels bevorderd tot luitenant-ter-zee der 2e klasse. Hoewel Kramers nog steeds deze *K XVII* commandeerde, leidde inmiddels P. Rouwenhorst vanaf dezelfde boot de 1e Divisie Onderzeeboten, die verder bestond uit de *K XIV, K XV* en *K XVI*. Deze 1e divisie viel inmiddels onder het door Helfrich gecommandeerde eskader. De *K XVIII* en de oudere onderzeeboten, *K X, K XI, K XIII* vielen toen inmiddels onder de commandant der marine te Soerabaja, zie 'Lijst aangevende de plaatsing op 1 jan. 1937 van de in Ned.-Indië dienende officieren der Koninklijke Marine', *Marineblad* 1937: 190-197, 192.
49 Brouwer en Van Merriënboer 2001: 13. De Jong was op 1 januari 1938 niet meer in Indië gestationeerd, blijkt uit de 'Lijst aangevende de plaatsing op 1 jan. 1938 van de in Ned.-Indië dienende officieren der Koninklijke Marine', *Marineblad* 1938: 366-374. Hieruit blijkt ook dat De Gelder de tweede divisie commandeerde, bestaande uit de *K IX, K X, K XII* en *K XIII, Marineblad* 1938: 368.
50 Voor deze onderhoudsperiodes en oefenperiodes met eskader, zie *Jaarboek van de Koninklijke Marine* 1935-136: 138-140 en 1936-1937: 158-159.
51 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 18-8-2009. Op mijn opmerking dat er marinehistorici zijn, die beweren dat er niet in de nieuwe tactiek kon worden geoefend doordat de eskadercommandant de oefeningen ontwierp antwoordde hij 'Dat is onzin'.
52 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 18-8-2009.
53 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 18-8-2009.
54 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 18-8-2009.
55 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 24-7-2008.
56 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 24-7-2008 en 18-8-2009.
57 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 18-8-2009.
58 Langsdoorsnede met cijferverklaring *K XVII* door H.O. Bussemaker in Van Royen e.a. 1997: 80.
59 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 18-8-2009.
60 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 24-7-2008.
61 J.A. de Gelder, *Tactisch-memorandum "Onderzeebooten"*, Ga 3-27. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]
62 Van Royen et al. 1997: 68-69.
63 Dönitz 1958: 23.
64 Bosma 1936: 118.
65 Jescke 1972: 65-66.
66 Dönitz 1958: 18.
67 Herwig 2007: 234.

68 De bewering dat actieve sonar aan het zeeoppervlak niet zou werken, is door meer technisch georiënteerde auteurs weerlegd, met name door Sir Arthur Herzlet in zijn *The Electron and Seapower*, 1979 en vooral door Franklin 2004: 73-84. Wel presteerde deze aan de oppervlakte doorgaans aanzienlijk minder. Soms was zelfs het omgekeerde het geval. Zeker toenmalige sonar had de neiging om waterlagen te volgen en kon dankzij een warme laag aan het oppervlak daar soms zelfs zeer effectief zijn!

69 Herwig 2007: 235.

70 De Gelder 1934: 761-767.

71 De Gelder 1934: 761.

72 De Gelder noemt de commandanten de schepen op deze oefeningen in september 1934 niet. Maar op 16 april 1934 trad C.E.L. Helfrich aan als commandant van de *Hertog Hendrik*, zo blijkt uit de 'Staat der veranderingen, welke onder de officieren van de Zeemacht hebben plaats gehad', *Marineblad* 1934: 568-575, 568. Tegenover p. 466 staat hij zelfs op een foto in deze hoedanigheid in juni 1934. Een jaar later, op 21 juni 1935 werd hij 'eervol ontheven' van het commando van de *Hertog Hendrik*, dat door Furstner werd overgenomen, en geplaatst bij Afdeling II A van het Departement van Defensie, zo blijkt uit de 'Staat der veranderingen', *Marineblad* 1935: 681-683, 682.

73 Na de overval op Curaçao in 1929 werden overigens de 8 Indische torpedobootjagers permanent teruggebracht tot 7 ten gunste van 1 in het Atlantisch gebied.

74 Aantekeningen over oefenreis met "Skagerrak Smaldeel", 's Gravenhage, 14 oktober 1935, door Rouwenhorst, 6 (speciaal laatste alinea). NA 2.12.18 nr. 181.

75 Meermotorige vliegtuigen voor deze 'oefeningen hebben we evenwel in Nederland niet'. Aantekeningen over oefenreis met "Skagerrak Smaldeel", 's Gravenhage, 14 oktober 1935, door Rouwenhorst, p. 2-3. NA , Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 181.

76 [1]Aantekeningen over oefenreis met "Skagerrak Smaldeel", 's Gravenhage, 14 oktober 1935, door Rouwenhorst, p. 4. NA, Marinestaf, 2.12.18 nr. 181.

77 Aantekeningen over oefenreis met "Skagerrak Smaldeel", 's Gravenhage, 14 oktober 1935, door Rouwenhorst, p. 4. NA, Marinestaf, 2.12.18 nr. 181.

78 Aantekeningen over oefenreis met "Skagerrak Smaldeel", 's Gravenhage, 14 oktober 1935, door Rouwenhorst, p. 5. NA, Marinestaf, 2.12.18 nr. 181.

79 Furstner 1934-1935: 360-365.

80 Furstner werd op 21 juni 1935 tijdelijk overgeplaatst van de Hoogere Marine Krijgsschool naar de *Hertog Hendrik*, en wel als commandant, zie de 'Staat der veranderingen, welke onder de officieren van de Zeemacht hebben plaats gehad', *Marineblad* 1935: 681-683, 682. Op 30 september 1935 trad hij weer aan als directeur van de krijgsschool, zie de 'Staat der veranderingen', *Marineblad* 1935: 831-836, 836.

81 Belloos lanceren: *Rapport betreffende de overnamebeproevingen van de lanceerinrichtingen van het overige torpedo-materieel aan boord van de onderzeeboot K XVIII*, 1933. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 1030. Mohrmann 2001: 42. Bosscher en Bussemaker 2007: 30-33.

82 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 21. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 292.

83 Terraine 1989: 29.

84 Van Waning 1967: 172.

85 In deze instructies worden de *K III*, *K X* (in 1925 in dienst) en de *O 2* t/m *O 5* (1930-1931 uit dienst) met name genoemd. Ze bevinden zich achter in een exemplaar van de Voordacht onderzeedienst voor adspirant-officieren der Koninklijke Marine-Reserve in Nederlandsch-Indië uit 1930. NA 2.12.12 nr 291.

86 Rössler 2006: 30.

87 Van foto in Jalhay 1997: 47, 51 en 55.

88 Op de boten van *Typ II*. Rössler 2006: 36.

89 Zie onderzijde boeg *K XVIII* in figuur 6.2.

90 Dit blijkt uit een bouwtekening van de *O 16*. Zie foto's in Van Royen et al. 1997: 18, 22. Ook in Jalhay 1997: 57 en Ort 1995: 20,55. Op de *O 19* en *O 20* lagen de hydrofoons, om precies te zijn, tussen de spanten III en 120.

91 Memorie van overgave van den aftreedenden commandant der zee macht vice-admiraal H. Ferwerda, deel III, november 1939, 7. NIMH (Marine) Fe 8/3.

92 Pels 1982: 238 en Rössler 1996, I: 229. Bij een audiotoer op 29 juli 2005 door de op 6 november 1943 in dienst gestelde onderzeeboot USS *Pampanito*, thans museumschip te San Francisco, vertelde een voormalig bemanningslid dat het bereik van de Amerikaanse passieve sonar zelfs 30.000 yards was, dus zo'n 27 kilometer.

93 Verklaring van C. Hellingman (In de Tweede Wereldoorlog bekend als commandant van de Nederlandse onderzeedienst in Portsmouth en Dundee en van het onderzeebootmoederschip *Colombia*). Bosscher 1984, I: 359.

94 Van Dulm 1947: 107-108. Het tot zinken brengen van de Monteponi is te vinden op de onderzeebootwebsite www.dutchsubmarines.com (boat, O 21), die ook vermeldt dat de historische afdeling van de Italiaanse Marine het verlies aan de Griekse onderzeeboot *Olympus* toeschrijft. In het in 2001 verschenen *Hr.Ms. O 21 & de kat met negen levens* van Wijnand Claes komen we helaas weinig over de aanval te weten aangezien Claes toen geen wacht had en lag te slapen.

95 De rest van deze episode is te vinden in Van Dulm 1947: 158. Het tijdstip wordt vermeld op www.dutchsubmarines.com (boat, O 21). De door Van Dulm bedoelde baai lag in Noord-Sardinië.

96 Voor de treffer op de *Nuovo Sant'Antonio*, eveneens afkomstig van de historische afdeling van de Italiaanse Marine, zie www.dutchsubmarines.com (boat, O 21). Claes 2001: 115 meldt een 'enorme explosie', maar veel later en dus veel verder weg dan verwacht.

97 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 24-7-2008. Hij vertelde er evenwel bij dat de hydrofoons van zijn boot kort voor de Duitse aanval op Nederland door een Duits technicus volkomen verkeerd werden verbonden en dat het later veel moeite kostte om ze in orde te maken. Dit maakt het naar mijn mening onzeker of ze optimaal functioneerden.

98 Kist en Nuboer 1979: 408. Rössler 2006: 44-46. Van Waning 1967: 238.

99 Bosscher en Bussemaker 2007: 39.

100 Rössler 2006: 46. De ontvanger van de perifoon was 25 cm lang bij 5 cm hoog en horizontaal gemonteerd. De zender was er direct bovenop geplaatst en 26 cm lang bij 12 cm hoog. De actieve versie was dus maar 17 cm hoog, al lijkt dit op de bijgevoegde tekening eerder 27 cm te zijn.

101 Rössler 2006: 35 en Rössler 1996, I: 230. Of de *O 21* t/m *O 24*, die nog niet geheel afgebouwd waren maar tijdens de Duitse inval uitweken naar Engeland, hun periphoon al aan boord hadden is niet duidelijk. En aan boord betekende nog niet inzetbaar, want dergelijke apparatuur moest door specialistische (waarschijnlijk aan de fabriek verbonden) technici bedrijfsklaar worden gemaakt. P.J.S. de Jong, die in de oorlog jarenlang als op de *O 24* voer als oudste officier en commandant, kon zich in een interview met de auteur op 24-7-2008 niet meer herinneren of dit apparaat aan boord was.

102 J.A. de Gelder, *Nadere gegevens betreffende de ozbt aanval op d.m.v. detectie apparaten beschermde doelen. Flottielje I onderzeeboten, Aan boord Hr.Ms. "K XV", 8 april 1941*, No. 6/ZG/9/3), p. 9. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker, afkomstig uit nalatenschap van torpedodeskundige J. van Leynen.]

103 Rössler 2006: 44, 46. Voor communicatie onder water, zie ook Kist en Nuboer 1979: 408.

104 Kist en Nuboer 1979: 408.

105 *Stafvoorschriften; Bundel I; Tactische Leidraad der K.M.; Deel III Onderzeebooten*, 1938, p. 70. NIMH, Collectie Technische documenten en manuels; MAN 1430.

106 *Lezing gehouden door den luitenant ter zee der 1e klasse O. de Booij op vrijdag 5 maart 1943 voor de leden van de M.V.*, p. 11. [In naslagwerken gespeld als de Booy] NIMH – zou afkomstig zijn uit Collectie J.W.F. Nuboer, toegang 070, wellicht voordat inventaris werd opgemaakt, want daarin niet aangetroffen.]

107 Rössler 1996, I: 230-231.

108 J.A. de Gelder, *Nadere gegevens betreffende de ozbt aanval op d.m.v. detectie apparaten beschermde doelen. Flottielje I onderzeeboten, Aan boord Hr.Ms. "K XV", 8 april 1941*, No. 6/ZG/9/3), p. 9. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker, afkomstig uit nalatenschap van torpedodeskundige J. van Leynen.]

109 Rössler 1996, I: 230.

110 *Concept Tactische Leiddraad voor Onderzeebooten*, p. 42. NA, Marinestaf, 2.12.18 nr. 292.

111 Kist en Nuboer 1979: 408. Over deze actieve sonar, de Periphon, zie Rössler 2006: 44-46.

112 Terraine 1989: 30.

113 Deze zeggen namelijk dat het om een soort ultrasonoor echolood gaat, dat horizontaal werd geplaatst en dat rond 1935-1936 werd ontwikkeld. Vergelijk met Rössler 1996, I: 230. Men had vernomen dat het bereik tot 2.000 meter zou kunnen bedragen.

114 Van Waning 1967: 309.

115 J.A. de Gelder, *Nadere gegevens betreffende de ozbt aanval op d.m.v. detectie apparaten beschermde doelen. Flottielje I onderzeeboten, Aan boord Hr.Ms. "K XV", 8 april 1941*, No. 6/ZG/9/3, p. 9. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker, afkomstig uit nalatenschap van torpedodeskundige J. van Leynen.]

116 J.A. de Gelder, *Nadere gegevens betreffende de ozbt aanval op d.m.v. detectie apparaten beschermde doelen. Flottielje I onderzeeboten, Aan boord Hr.Ms. "K XV", 8 april 1941*, No. 6/ZG/9/3). [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker, afkomstig uit nalatenschap van torpedodeskundige J. van Leynen.]

117 J.A. de Gelder, *Nadere gegevens betreffende de ozbt aanval op d.m.v. detectie apparaten beschermde doelen. Flottielje I onderzeeboten, Aan boord Hr.Ms. "K XV", 8 april 1941*, No. 6/ZG/9/3), p. 3. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker, afkomstig uit nalatenschap van torpedodeskundige J. van Leynen.]

118 Herwig 2007: 247.

119 Rössler 1996, I: 251

120 Franklin 2004.

121 Dönitz 1958: 18.

122 Tarrant 1989: 97.

123 Tarrant 1989: 91-92. Het konvooi verloor 79.646 ton, waarvan 27.396 door Kretschmer.

124 Jeschke 1972: 78-80, 104-113.

125 Jones 2005: 993-996.

126 Van den Poll 1995: 112.

127 Van Waning 1967: 225.

128 Kun, *Nota voor den Chef Marinestaf*, 17 december 1934, p. 3. NA , Commandement Wilemsoord, 2.12.12 nr 291. En *Kort verslag bespreking onderzeebooten begrooting 1937 op Maandag 27 juli 1936 ...* , p. 4. NA, Marinestaf, 2.12.18, nr 213.
Er wordt soms beweerd dat de grotere duikdiepte het gevolg was van elektrisch lassen. Dat is niet juist. Het was geen automatisch gevolg, maar een keuze. De gewichtsbesparingen verkregen door lassen (geen klinknagels en geen overlappende huidplaten) had men ook voor iets heel anders kunnen gebruiken dan een dikkere scheepshuid.

129 Dit kan worden afgeleid uit oefeningen in 1939, die aantoonden dat het zog van een periscoop al van 2 km hoogte goed waarneembaar is. Handgeschreven toevoeging bij Bijlage 1 in *Tactisch Memorandum Onderzeeboten* (1939), NIMH [oude nummering] Ga

3/27. Een snuiver veroorzaakte meer zog dan een periscoop. Een zogspoor neemt toe met de snelheid.

130 Van den Poll 1995: 116.
131 Van den Poll 1995: 116.
132 Van den Poll 1995: 116.
133 Van den Poll 1995: 120.
134 Rössler 1996, II: 331. Van den Poll 1995: 120.
135 Van den Poll 1995: 120.
136 Rössler 1996, II: 328.
137 Rössler 1996, II: 337-338. De onderzeeboten van het Typ XXI die aan het eind van de oorlog verschenen waren ontworpen voor hogere snuiversnelheden.
138 Van Waning 1967: 282.
139 Slechts via een directe order van Hitler (op 7 januari 1941) kon Dönitz de *Luftwaffe* ertoe brengen om 12 *Focke Wulf Condors* (viermotorige bommenwerpers) onder direct bevel van de marine te plaatsen voor verkenning. Hoewel de verkenning aanvankelijk zeer slecht was, was alleen al de dichtheid van het scheepvaartverkeer in een regio zeer nuttige informatie. De ernstige fouten in de bestekken van de Condors werden opgelost dankzij de goede radiopeilingapparatuur op de *U-Boote*. De berichten van de vliegtuigen werden doorgaans aan wal in bevelen omgezet voor de *U-Boote*, inclusief het luisteren naar het peilsignaal van de vliegtuigen. Rechtstreeks aansturen van de boten door de vliegtuigen zoals in Indië was alleen al door de grootte van de Atlantische Oceaan en door het zeer geringe aantal *Condors* vrijwel uitgesloten. In 1941 waren er 2 per dag in de lucht voor verkenning van de zeegebieden ten westen van Engeland. (Zie o.a. Dönitz 1958: 136-142.) Later lukte dat soms beter en omgekeerd slaagde een U-Boot er in met bommen bewapende *Condors* naar een konvooi te leiden.
140 Terraine 1989: 595.
141 Mallmann Showell 2002: 68.
142 Boyd and Yoshida 1995: 6.
143 Boyd and Yoshida 1995: 192.
144 Boyd and Yoshida 1995: 142.
145 Smith 2003: 54-56 en Blair 1975: 58.
146 Blair 1975: 82-83.
147 Blair 1975: 201.
148 Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 877.
149 Smith 2003: 72.
150 Smith 2003: 153-154, 174.
151 Hezlet 1967: 220.
152 Smith 2003: 154.
153 Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 877.
154 Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 877.
155 Hezlet 1967: 167, 201, 202, 216. Het 'down-the-throat shot' was eerder een actie van een afzonderlijke onderzeeboot van een pack dan een groepsaanval op een escorteur.
156 Hezlet 1967: 218-219.
157 Hezlet 1967: 219.
158 Smith 2003: 154-156.
159 Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 873 en Blair 1975: 724-725.
160 Mondelinge informatie H.O. Bussemaker.
161 Bussemaker 1939: 575-579. Meerdere van deze oefeningen staan beschreven in *Brassey's Naval Annual* 1939: 15-18, maar duidelijk niet uit het perspectief van een onderzeebootman.

162 *Lezing gehouden door den luitenant ter zee der 1e klasse O. de Booij op vrijdag 5 maart 1943 voor de leden van de M.V.*, p. 2. [In naslagwerken gespeld als de Booy.] NIMH – zou afkomstig zijn uit Collectie J.W.F. Nuboer, toegang 070, wellicht voordat inventaris werd opgemaakt, want daarin niet aangetroffen.

163 Lezing gehouden door den luitenant ter zee der 1e klasse O. de Booij op vrijdag 5 maart 1943 voor de leden van de M.V., p. 2. [In naslagwerken gespeld als de Booy.]

164 Lezing gehouden door den luitenant ter zee der 1e klasse O. de Booij op vrijdag 5 maart 1943 voor de leden van de M.V., p. 9-10. [In naslagwerken gespeld als de Booy.]

165 Lezing gehouden door den luitenant ter zee der 1e klasse O. de Booij op vrijdag 5 maart 1943 voor de leden van de M.V., p. 9-10. [In naslagwerken gespeld als de Booy.]

166 Van Waning 1967: 239.

167 J.A. de Gelder, *Tactisch-memorandum "Onderzeebooten"*, Ga 3-27. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker.]

168 Van Waning 1967: 278.

Hoofdstuk 8 Naar een Haagse kruiserstrategie

1 Herinneringen De Jonge 1968: 114-115.

2 Teitler 1985: 24-27.

3 Teitler 1985: 79-80.

4 Hoe groot het aantal inheemse bemanningsleden was, blijkt uit de door M.G.J. van Zeeland samengestelde verlieslijsten in de slag in de Javazee voor de kruisers *De Ruyter* in Legemaate 1999: 157-159 en *Java* in J. Anten 2001: 188-190. Zie ook Van Dissel 2001: 29.

5 Van Waning 1967: 210.

6 Langeveld 2004, II: 384-385.

7 Teitler 1985: 63-64.

8 De commissie werd op 1 september 1933 ingesteld en op 11 september geïnstalleerd. De *De Ruyter* werd op 16 september 1933 op stapel gezet. Dit alles met instemming van Colijn. De onderzeeboot *O 16* stond al lang stapel maar was niet bedoeld als extra schip en verving, hoewel ontworpen en gebouwd voor Indië, formeel de 'Nederlandse' *O 6*.

9 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934, Bijlage 3: 159-160. De delen uit dit rapport die betrekking hebben op de marine zijn overigens grotendeels opgenomen als 'De bezuinigingsvoorstellen van de Commissie Idenburg', *Marineblad* 49 (1934): 151-205.

10 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934, Bijlage 3: 162-163. In Bijlage 3 tellen de aantallen voor Plan 2 op als 3 kruisers, 10 torpedobootjagers en 12 onderzeeboten. Dit betreft een rekenfout, die 2 jagers te veel geeft. Bij Hoofdstuk II, punt 36 D wordt voor Plan 2 gesproken van 3 kruisers, 12 onderzeeboten en maar 8 jagers, zie Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 75. Ook elders in het rapport staat dat het verschil in totale vlootsterkte tussen Plan 1 en Plan 2 alleen 5 onderzeeboten type *O* bedraagt, Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 67.

11 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 75. Door deze torpedokruisers – die werden aangeduid als flottieljeleiders – verwachtte men de exploitatiekosten van de oppervlaktevloot te kunnen terugdringen. Maar het grootscheeps voortijdig vervangen van materieel, dus extra investeren tijdens een economische crisis, lijkt moeilijk haalbaar. De 8 torpedobootjagers waren bijvoorbeeld nog vrij nieuw. Het betekende ook dat men de kruiservloot op korte termijn kwijt wilde. Los hiervan was er

een discussie of het pantserschip *De Zeven Provinciën*, dat na de muiterij werd herdoopt in *Soerabaja*, niet tijdelijk in de gelijknamige haven kon worden gestationeerd als een soort kustbatterij, in plaats van onder de slopershamer te komen.

12 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 76.

13 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 61.

14 De commissie werd op 1 september 1934 ingesteld, op 11 september geïnstalleerd, terwijl het rapport was gedateerd 6 januari 1934.

15 Teitler 1985: 106.

16 [Indische krant] *De Standaard* 29-2-1940.

17 Teitler 1982b: 49. Van Waning 1967: 222.

18 Onze Vloot 1935. Dit stuk is ongedateerd. In het NIMH, Collectie M.H. van Dulm, toegang 070, inv.nr. 4, stond als mogelijk jaar van publicatie 1929 [toen ik dit raadpleegde in februari 2008]. Dit jaar is onmogelijk, aangezien het onderwerp ervan de bezuinigen zijn op de oppervlakteschepen zoals *Plan 2* die voorstelde in 1934 en de Commissie-Kan die in 1935. Bovendien waren sommige vlagofficieren in 1929 nog niet gepensioneerd. J.F. Osten staat bijvoorbeeld omschreven als gep. [gepensioneerd] vice-admiraal en oud-commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië. Hij vervulde laatstgenoemde functie tot 27 februari 1934 en ging op 16 mei 1934 met pensioen. De Bles geeft 1935 als jaar van verschijnen en schrijft bovendien dat het bestuur van Onze Vloot pas op 17 oktober 1935 de beslissing nam de brochure uit te brengen, De Bles 2005: 64-65 (noot 45).

19 Tarling 1978: 207.

20 Teitler 1990e: 70-71.

21 Tarling 1978: 209.

22 Tarling 1978: 210.

23 Mantel 1938: 183.

24 Teitler 1982b: 51.

25 De achtergrond van deze crisis in Teitler 1982a: 413-423. De inzet van de onderzeedienst hierin, zie Van Waning 1967: 214.

26 Teitler 1982a: 413-423.

27 Van Waning 1967: 214.

28 De Jonge 1968: 360, 361, 446-448.

29 Van Waning 1967: 241.

30 De Graaff 1997: 440.

31 Nationaal Archief, Archief Furstner, 2.12.46 nr. 1-2.

32 Met name de oefeningen van De Gelder nr. VI en VII van het cursusjaar1933-1934, NA, Archief Furstner, 2.12.46 nr. 2.

33 L.G.L. van der Kun *Nota voor den Chef van den marinestaf* 19-12-1934. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 291, p. 1.

34 Teitler 1985: 24-25.

35 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 192. Wanneer de bouwprijs in de levensduur werd van de schepen werd verdisconteerd, bedroegen deze kosten op jaarbasis 2.150.000 gulden voor een kruiser tegen 300.000 voor een onderzeeboot, Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 75. Latere onderzeeboten waren groter en hadden grotere bemanningen dan de gemiddelde *K*-boot uit 1933, maar ook een langere levensduur dan de 13 jaar van de oudere. Hierdoor telden hun bouwkosten minder zwaar mee. Bovendien viel de in 1939 op stapel gezette opvolger van de kruiser *Java* zeer duur uit en had eveneens een grotere bemanning.

36 NA 2.12.44 nr. 2. Bijvoorbeeld strategische oefening van Nuboer van 20 april 1934.

37 *Nota voor den Chef van den marinestaf* 19.12.1934 door L.G.L. van der Kun, p. 1-2. NA, Archief Willemsoord, 2.12.12 nr. 291.

38 Van den Zadelhoff 1936. Wellicht maakte hij gebruik van de gedetailleerde Duitse oorlogservaringen die in bezit waren van de Koninklijke Marine (4.5), maar ook beschrijft hij de pogingen van andere marines.
39 Furstner 1930: 6.
40 Furstner 1930: 7.
41 NA, Archief Furstner, 2.12.46 nr. 1-2. (in het bijzonder)
42 Brouwer et al. 1986: 63. Helfrich stelde in 1935 wat meer tweerichtingsverkeer voor in die zin dat de HMKS via studieopdrachten nieuwe inzichten moest verwerven om die aan de marinestaf voor te leggen. Een goed uitgangspunt, maar weinig vruchtbaar gezien de grote afstand tot de operationele praktijk in Indië en gezien de behoefte van de marineleiding, die slechts een kleine staf omvatte, aan assistentie in plaats van discussie.
43 Van der Moer 1993: 12-16. Teitler 1994: 334-336.
44 Van der Moer 1993: 66.
45 Bosscher 1984, I: 309, 461 (noot 44). Ik kan me nauwelijks voorstellen dat de onderzeedienst in Indië zat te wachten op theoretici die niets bijdroegen aan de daar in de praktijk plaats vindende vernieuwingen, eerder het tegendeel.
46 Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934: 101-102. Teitler 1985: 95.
47 Teitler 1985: 94.
48 Teitler 1985: 101.
49 Teitler 1985: 96-97.
50 Van Waning 1967: 230. Hieraan moet worden toegevoegd dat veel geld van Indië naar Nederland vloeide en in die zin deel uitmaakte van de Nederlandse begroting. Anderzijds kwamen er dit jaar veel buitengewone uitgaven voor ten laste van Nederland ('De Kapitaaldienst'), die ook naar de Indische defensie vloeiden.
51 Tabel gebaseerd op Teitler 1985: 113-114.
52 Jungslager 1991: 45.
53 Teitler 1984: 10.
54 Voor wat betreft de *Java* en *Sumatra* waarvoor destijds hetzelfde werd overwogen, zie Anten 2001: 45-46.
55 Teitler 1981: 57.
56 'De strijd om den 6000 ton kruiser' in *Het Vaderland* 24-9-1930, p. 1. Teitler 1985: 75-76.
57 'De strijd om den 6000 ton kruiser' in *Het Vaderland* 24-9-1930, p. 1. Teitler 1985: 75-76.
58 De bouwopdracht voor de *Celebes* werd verstrekt op 14 november 1917, maar het schip is nooit op stapel gezet. (Zie Anten 2001: 45, 176.) Sommigen – bij wie de frustratie over het niet doorgaan kennelijk zeer groot was – deden of het schip wel op stapel was gezet en namen daarvoor de datum van de bouwopdracht.
59 Teitler 1984: 10.
60 Van Waning 1967: 215.
61 Van Waning 1967: 263.
62 Teitler 1985: 103.
63 Van Waning 1967: 263.
64 De Ronde 1937: 3-87.
65 De Ronde 1937: 41.
66 De Ronde 1937: 42.
67 De Ronde 1937: 43.
68 De Ronde 1937: 63.
69 De Ronde 1937: 50.
70 De Ronde 1937: 60.
71 [Reactie Mantel op] De Ronde 1937: 68.

72 [Reactie Mantel op] De Ronde 1937: 69-70. Wel moet hieraan worden toegevoegd dat er later een snellere versie van dit vliegtuig werd ontworpen.
73 [Reactie Bussemaker op] De Ronde 1937: 80.
74 [Reactie Bussemaker op] De Ronde 1937: 77-78.
75 Mantel, 'Harmonie in de Weermacht in Nederlandsch-Indië', *Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap*, 1937-1938, nr. 4. maart 1938: 167-198.
76 Mantel 1937-1938: 175.
77 Mantel 1937-1938: 186-188.
78 Hij vervulde deze functie van 16-2-1938 tot 1 augustus 1939, zie Van 't Haaff en Klaassen 1954: 202.
79 [Reactie Helfrich op] Mantel 1937-1938: 233.
80 [Reactie Helfrich op] Mantel 1937-1938: 235-236.
81 [Reactie Helfrich op] Mantel 1937-1938: 239.
82 [Reactie Helfrich op] Mantel 1937-1938: 240.
83 [Reactie Helfrich op] Mantel 1937-1938: 242-243.
84 [Reactie Bussemaker op] Mantel 1937-1938: 272.
85 [Reactie Uytenhoudt op] Mantel 1937-1938: 276.
86 De Bles 2005: 61-63. Minder heftig, maar betreurenswaardig en zelfs vilein – voor wie goed in deze materie is ingevoerd – is naar mijn mening het 'Naschrift van de redactie' in het *Marineblad* van 1937 (p. 538-539) op een weerwoord van Jager (p. 535-537). Hier wordt Jager verweten, die waarlijk geen grootse onthullingen deed, de gevechtswaarde van de Nederlandse Weermacht te schaden door over de gevechtskracht ervan in het (vermaarde) Franse tijdschrift *La Revue Maritime* te publiceren. Slechts weinige marineofficieren in Nederland, onder wie Bosma, waren gezaghebbend genoeg om tot een internationaal tijdschrift door te dringen en zelfs dit werd nu tegen Jager gebruikt – als het in het Nederlands was gebeurd had het blijkbaar wel gemogen.
Hoever sommigen binnen de marine hierin doorsloegen toont het Jaarboekje van de marine uit 1937-1938. Het verschafte voor het eerst sinds zijn lange bestaan, de Eerste Wereldoorlog inbegrepen(!), geen lijst van marineschepen 'om redenen van Staatsveiligheid', hetgeen aan communistische regiems doet denken. Na een opmerking van een kamerlid beloofde de minister van Defensie dat dit niet weer zou gebeuren (Van Waning 1967: 277). De geheimzinnigdoenerij wordt nog vreemder omdat in de tweede helft van 1938 het voor het grote publiek bedoelde boekje *Onze Strijdmacht ter Zee* verscheen van de hand van M.A. Cageling, dat een keurig overzicht bevatte van alle schepen inclusief hun gebruikelijke technische gegevens, ook van de nog te bouwen schepen. Dit door Furstner ingeleide boekje wordt besproken in 9.11.
87 Zie bijvoorbeeld: *Rapport betreffende de gezamenlijke oefeningen gehouden in het commandement te Willemsoord van 20 tot en met 29 september 1921, door vice-admiraal J . Soutendam*, Bijlage IV, ondertekend door [J.C.] Jager en de vice-admiraal [J. Soutendam], p. 43. [Als kopie in collectie H.O. Bussemaker]
88 De Bles 2005: 62. 'Handelsverbindingen' gaat wellicht te ver, maar het feit blijft dat de marine steeds minder onderscheid daartussen en de militaire verbindingen begon te maken. Gedurende het offensief voor het Slagkruiserplan zou Jager nog heftiger door de mangel worden gehaald door de voorstanders ervan, terwijl ze hem tegelijkertijd verweten dat hij niet meer aan de discussie wilde deelnemen.
89 Anten 2001: 135.
90 In de jaren 1930 werd er door de oppervlaktevloot te weinig geoefend om deze doctrines – verbeteringen ten spijt - op modern buitenlands niveau te brengen.
91 Zoals in Straat Badoeng in 1942, zie Anten 2001: 129-130.

92 De in aanbouw zijnde *Tromp* en *Jacob van Heemskerck* – in wezen geen kruisers maar torpedokruisers – beschikten over torpedobuizen, maar hun brede zij van drie was weinig indrukwekkend.
93 Citaten uit Pinke 1937: 69, 75.
94 Citaten uit Pinke 1937: 69, 75.
95 Mohrmann 2000: 33.
96 Nota voor hoofd IV A, 4 november 1938, *Tweede gedeelte rapport der commissie torpedovuurleiding*, p. 6. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 298. Bussemaker moet als de technische expert van deze commissie worden gezien.
97 Nota voor hoofd IV A, 4 november 1938, *Tweede gedeelte rapport der commissie torpedovuurleiding*, p. 8-11. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18 nr. 298.
98 Van Waning 1967: 277-278.

Hoofdstuk 9 Anarchistisch navalisme (1): slagkruiserplan en nieuwe Duitse strategie

1 Suskind 2004: 292.
2 Pinke 1936.
3 De Gelder 1939: 1327-1328.
4 Teitler 1984: 14-15.
5 Zie ook: 'De Vlootsterkte in Indië' 1938: 108-109 en 'Het Slagschip in de harmonische vloot' 1938: 110-111.
6 'Niet Langer liggen de sleutels' 1938: 1082-1085.
7 Teitler 1984: 30, 34.
8 Het artikel in het Indische *Nieuws van den Dag* was ondertekend door een v.H. Aangezien er toen met zekerheid geen journalist met deze initialen bij dit blad werkte, moet het om een extern deskundige gaan, stelt kenner van de Indische pers Gerard Termorshuizen in een mondelinge mededeling aan de auteur op 1 september 2009. Een kandidaat zou volgens mij de voorzitter van de redactie van het *Marineblad* in 1938 kunnen zijn, kapitein-luitenant-ter-zee J.W.G. van Hengel (niet te verwarren met A. van Hengel van de commissie-Gooszen!), die goede contacten bezat in Indië aangezien hij voor zijn terugkeer in de loop van 1938 naar Nederland de eerste afdeling leidde van het departement van Marine te Batavia – zie 'Lijst aangevende de plaatsing op 1 jan. 1938 van de in Ned.-Indië dienende officieren der Koninklijke Marine', *Marineblad* 1938: 366-374, 366. Het was toen niet ongebruikelijk dat officieren publiceerden in Indische kranten, ook Ferwerda had dit in de jaren 1930 regelmatig gedaan.
9 Teitler 1984: 15-16
10 Teitler 1984: 75 [noot 20].
11 Jungslager 1982: 72. In zijn voetnoot 52 aldaar verwijst hij naar 'Protocol van de bespreking in de namiddag van 17 december 1938, gehouden te 's-Gravenhage – Van Neckstraat 130.'
12 Noot 1980: 243.
13 Langeveld 2004, II: 485.
14 De Graaff 1997: 443.
15 Langeveld 2004, II: 376-401.
16 Bussemaker 1940b. Met dank aan H.O. Bussemaker.
17 Brouwer et al. 1986: 63.
18 Teitler 1984: 28.
19 De Vos van Steenwijk 1986: 31.
20 De Graaff 1997: 254-258.

[21] De Graaff 1997: 256.
[22] Mondelinge mededeling aan auteur van Gerard Termorshuizen uit 2005. Zie verder De Graaff 1997: 223.
[23] De Graaff 1997: 257.
[24] De Waard 1941: 489.
[25] Statistical Abstract 1940: 6.
[26] Bootsma, 1986: 82
[27] Taselaar 1998: 144-116
[28] Verslag Openbare Vergadering Den haag op 9 november 1925 uitgeschreven door de Kon. Ver. Onze Vloot en Ver. Oost en West. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 667. En *Uittreksel uit het rapport der commissie, ingesteld bij beschikking van den minister van Marine A. I. van 29 mei 1920 afdeling S. No. 50*, p. 2. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12 nr. 288.
[29] Futloze gepraat, zie Esveld 1979: 588-590. Schepenroof, zie Den Hertog 2007: 636-43.
[30] Jungslager 1991: 156-159.
[31] Taselaar 1998: 487-491.
[32] Een van de redenen dat Furstner haast had, is dat hij zich bewust was dat de kans op uitbreiding niet blijvend was.
[33] Een slagkruiser in Nederland: [Technische Commissie] Notulen Vergadering 10 juli 1939, p. 5. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
[34] Taselaar 1998: 332
[35] Eigenman 1939: 1223.
[36] Eigenman 1939: 1243, 1255.
[37] De Vos van Steenwijk 1986: 26. Op 19 mei 1940 werd nog eens letterlijk vermeld dat de bevelhebber geen verantwoording schuldig was aan de minister van Defensie. Verhoor Furstner op 31 augustus 1949 voor Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 8 C-I, p. 516.
[38] Bussemaker 2001, I: 162-163.
[39] [Technische Commissie] Notulen vergadering 10 juli 1939, p. 1. NA, Commandant Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
[40] [Technische Commissie] Notulen vergadering 10 juli 1939, p. 1. NA, Commandant Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
[41] Bosscher, te verschijnen: 7-8.
[42] Van Waning 1939: 1107. Een titel die typerend is voor die jaren, ook omdat 'Staat' met een hoofdletter is geschreven, Weermacht niet. Het betrof hier een brochure die hij had geschreven voor een van de belangrijkste pressiegroepen, de Vereniging Onze Vloot.
[43] Nuboer 1940b: 32-33.
[44] [Technische Commissie] Notulen vergadering 10 juli 1939, 5. NA, Commandant Willemsoord, 2.12.12 nr, 252.
[45] Het 'Het slagkruiserplan (Vlootplan 1940); Wijziging van het achtste hoofdstuk der Rijksbegrooting voor het dienstjaar 1940. Memorie van Toelichting.' [Zoals opgenomen in 'Redactioneel gedeelte', *Marineblad* 54 (1939): 526.]
[46] Castex, *Synthèse de la Guerre Sous-Marine; De Pontchartrain à Tirpitz*,1920.
[47] Bosscher 1989.
[48] Castex doceerde daar tussen 6.9.1926 tot 20.9.1928 en arriveerde daar opnieuw als commandant (directeur) vanaf 25.11.1932. Couteau-Bégarie 1985b: 228.
[49] Kiesling 1994: xi- xliv. Postuum aangevuld met een ongepubliceerd zesde deel en later zelfs een zevende met extra materiaal.
[50] Daveluy 1920 en Darrieus 1920.
[51] Couteau-Bégarie 1985b: 126-127.

52 Couteau-Bégarie 1985b: 94.
53 Castex 1994: 30.
54 Castex 1994: 56.
55 Castex 1994: 72-74.
56 Castex 1994: 120.
57 Castex 1994: 103-104.
58 Castex 1994: 104.
59 Castex 1994: 106.
60 Zoals aangehaald in Kiessling 1994: xix.
61 Castex 1994: 111-112.
62 Castex 1994: 362.
63 Castex 1994: 109, 115.
64 Castex 1994: 169.
65 Castex 1994: 313-315.
66 Castex 1994: 313-314, 323.
67 Castex 1994: 322.
68 Castex 1994: 335.
69 Castex 1994: 323.
70 Castex 1994: 323.
71 Castex 1994: 313 (noot 4).
72 Castex 1994: 336-356.
73 Castex 1994: 117.
74 Castex 1994: 359.
75 Castex 1994: 343.
76 Castex 1994: 336.
77 Castex 1994: 347.
78 Castex 1994: 283.
79 Castex 1994: 343-344.
80 Castex 1994: 345-346.
81 Castex 1994: 128.
82 Castex 1994: 316, 318.
83 Castex 1994: 374.
84 Castex 1994: 319.
85 Couteau-Bégarie 1985a: 71 en 2005.
86 Couteau-Bégarie 1985b: 94-96. Hij zegt wel dat Daveluy op tactisch niveau de mindere is van Castex, die in de Wereldoorlog persoonlijk betrokken was bij het bestrijden van onderzeeboten
87 Een moderne visie op het ontzeggen van zeegebieden, Till 2004: 155-159.
88 Kiesling 1994: xxxvii.
89 Kiessling 1994: xl, xli.
90 Couteau-Bégarie 1985b: 120-122.
91 Kiessling 1994: xxix.
92 Brouwer et al. 1986: 37 en 41. Op deze laatste pagina wordt expliciet vermeld dat de bureaus in 1939 bestonden.
93 Couteau-Bégarie 1985: 79.
94 Couteau-Bégarie 1985: 81.
95 Rahn 1976: 115-123 en 135-141.
96 De eerste 'werkelijke' pantserkruiser was de in 1875 voltooide Russische *General Admiral*. In tijden van internationale spanning probeerden de Britten de Russische pantserkruisers op de oceanen te schaduwen.
97 Rahn 1976: 241.
98 Castex 1994: 127-183.

99 Castex 1994: 134-135 en Castex 1920: 134-162.
100 Stebbins 1989: 14-19.
101 Over de invloed van Rosinski in Engeland: Stebbins 1989: 22-38 en Lambert 1994: 104-105.
102 Stebbins 1989: 128.
103 Stebbins 1989: 14-17.
104 Den Hertog 2007: 593.
105 Rosinski 1977e: 81-83.
106 Rosinski 1977e: 80, 85 en 89.
107 Herwig 2007: 234. Murray 2007: 35-39.
108 Rosinski 1977d: 58.
109 Rosinski 1977d: 66.
110 Zoals aangehaald in Rosinski 1977d: 64.
111 Rosinski 1977a: 15.
112 Rosinski 1977a: 17-18.
113 Rosinski 1977a: 17-18.
114 Kruse 1938. Het boekje is in mijn bezit. Ik ben zulke rode potloodstrepen, waarvan ik aanneem dat ze van een lezer uit de tijd van verschijnen afkomstig zijn, ook in vooroorlogse marinetijdschriften tegengekomen.
115 Rosinski 1977d: 68.
116 Rosinski 1977d: 64.
117 Rosinski 1977d: 65. Met 'militaire strategie' bedoelt hij dus de strijd om de heerschappij ter zee.
118 De catalogus van de bibliotheek van het NIMH waarin het boekje staat beschreven stelt dat het om P.J.S. de Jong gaat [geraadpleegd februari 2008]. Hij was de enige marine-officier met de naam P. de Jong in deze periode. In een telefoongesprek op 17-7-2008 met zei De Jong mij dat hij geen auteur van het boekje was. Hij zei dat hij zou kunnen zijn geïnterviewd door Cageling, die delen ervan heeft ingelast in de tekst. Hij was niet geheel zeker meer van de zaak. In een interview met mij op 24-7-2008 zei De Jong dat hij zelf destijds het nodige van torpedobootjagers en scheepsartillerie in Indië afwist. Terwijl hij het boekje doorbladerde, herhaalde hij dat hij het niet had geschreven en vond het hoofdstuk over onderzeeboten vrij technisch. Hij kon zich Cageling wel herinneren en zei dat die een journalist was. Hij herhaalde dat hij voor het boekje zou kunnen zijn geïnterviewd (ongetwijfeld over de technische aspecten van de schepen). Naar mijn mening berusten de delen van de tekst, die over strategie handelen, op informatie die Furstner aan Cageling heeft verstrekt. Mogelijk is ook hij door Cageling geïnterviewd.
119 De Jong en Cageling 1938: 10.
120 De Jong en Cageling 1938: 19. Door de *Anschluss* van maart 1938 werd Oostenrijk opgenomen in het rijk van Hitler, zelf een voormalige Oostenrijker. Het is misschien goed te vermelden dat van die 75 miljoen er 8 miljoen in Nederland zelf woonden.
121 De Jong en Cageling 1938: 22.
122 De Jong en Cageling 1938: 23.
123 De Jong en Cageling 1938: 23.
124 Castex 1994: 103.
125 De Jong en Cageling 1938: 23-24.
126 De Jong en Cageling 1938: 24.
127 Castex 1994: 103-104.
128 Rahn 1976: 146, 245-246.
129 Gemzell 1965: 37. Gemzell meent dat het om de eerste strategische oefening ging waarin deze taakgroepen werden getest, maar in de praktijk bestonden ze al veel langer.

130 Bird 2006: 99.
131 Bird 2006: 165.
132 Hansen 2005: 92 [noot 51]. Bird 2006: 27.
133 Het is hilarisch om het aantal Engelstalige boeken over Trafalgar, nog meer Trafalgar, Nelson, Nelsons opvarenden, Nelsons schepen, het leven aan boord van die schepen, de anatomie van die schepen, nog meer anatomie van die schepen, de anatomie van Nelsons maîtresse, Nelsons brieven enzovoorts te turven naast het aantal boeken over de toenmalige handelsoorlog tegen Engeland. Voor het geringe effect van Trafalgar op de bescherming van de Britse handel, zie Breemer 1994: 46-48.
134 Bird 2006: 9-10.
135 Bird 2006: 52-53.
136 Raeder 1922: 2-6.
137 Raeder 1922: 339.
138 Rahn 2001: 120. Zie ook Hansen 2005: 95.
139 Bird 2006: 54-55. In het veelzeggend getitelde 'Der Kreuzerkrieg auf den Weltmeeren und sein Einfluss auf den Hauptkriegsschauplatz', droeg Kapitänleutnant Kupfer in de *Marine-Rundschau* van 1936 de visie van Raeder uit op het optreden van de Duitse kruisers en de verzwakking van de Britse slagvloot, Kupfer 1936: 63-65.
140 Bird 2006: 52-53.
141 Hansen 2005: 95. Castex 1994: 105.
142 Stebbins: 17, 195.
143 Bird 2006: 92.
144 Hobson 2002: 230.
145 Rosinski 1977e: 93.
146 Salewski 1970, I: 47.
147 Salewski 1970, I: 34.
148 Salewski 1970, I: 54.
149 Bird 2006: 123-4.
150 Salewski 1970, I: 53.
151 Bird 2006: 127. Rahn 1996: 91.
152 Salewski 1970, I: 55. Bird 2006: 124.
153 Garzke en Duluth 1985, III: 363.
154 Mulligan 2005: 1041.
155 Rosinski 1977e: 94-95. Bird 2006: 130.
156 Mulligan 2005: 1040-1041.
157 Corbett 2004: 133.
158 Salewski 1970, I: 61. Raeder wilde eigenlijk een pakweg zesmaal grotere slagvloot dan in het *Z-Plan*, Salewski 1970: 238.
159 Potter, Nimitz, Rowher 1982: 482-484 en voor de samenwerking tussen slagkruisers en slagschepen, Garzke en Duluth 1985, III: 353-354.
160 Salewski 1970, I: 63.
161 Bird 2006: 130.
162 Doenitz 1959: 38.
163 Salewski 1970, I: 59-63.
164 Salewski 1970, I: 238.
165 Evans en Peattie 1997: 356.
166 Gibbs 1976, I: 340-341.
167 Potter, Nimitz, Rowher 1982: 521.
168 Bird 2006: 25.
169 Rössler, 1996 I: 181.
170 Salewski 1970, I: 22-24, 47-48, 73-74.
171 Zoals aangehaald in Salewski 1970: 23 [noot 7].

[172] Rahn 1976: 135.
[173] Rahn 1976: 128.
[174] Doenitz 1959: 40-41. Salewski 1970, I: 73-75.
[175] Bell 2000: 87.
[176] Field 2004: 113.
[177] Bezoek aan een 'Een gep. Duitsch Admiraal...', 2e helft van april 1940. NIMH, A. de Booy, 018, inv.nr 17, p. 1. Het is niet duidelijk om wie het gaat, misschien om *Vizeadmiral* Otto Groos die op 28-9-1934 met pensioen ging, maar tot 25-6-1940 ter beschikking van de *Kriegsmarine* stond.
[178] Bezoek aan een 'Een gep. Duitsch Admiraal...', 2e helft van april 1940. NIMH, A. de Booy, 018, inv.nr 17, p. 2-3.
[179] NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, nr 238, 'X', p. 1-11.
[180] Gemzell 1965: 105.
[181] NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, nr 238, 'X', p. 8-9. Hierbij moet worden opgemerkt dat het vriendschapsverdrag dat Hitler vier maanden later met de Sovjet-Unie sloot, bij andere landen aankwam als een onverwachte mokerslag.
[182] De Gelder 1939: 1347.
[183] Rosinski 1977b: 36-37.
[184] Vice-admiraal A.F. Gooszen stak zijn ergernis over de propaganda welke het slagkruiserplan begeleidde niet onder stoelen of banken. Teitler 1984: 53.
[185] Het Slagkruiserplan 1940: 528.
[186] Furstner, *De defensie van Nederlands-Indië*, p. 6. NA, archief Furstner, 2.12.46 nr. 31.
[187] Nuboer 1939a: 905.
[188] De Jong 1970: 606-607.
[189] Nuboer 1940b: 32-33.
[190] Door hun omgang met de Britten in 1940 en 1941 kwam de toch al imperiale Nederlandse marineleiding extra bloot te staan aan racistische superioriteitsgevoelens. Medio 1939 meende de Britse chefs van staven dat de Japanse Marine slechts 80 procent van de efficiency van de Britse zou hebben, welk vooroordeel nog uiterst gematigd mag worden genoemd. Churchill zei: 'The Japanese would behave like the Italians.' (Bussemaker 2001, I: 152 en 173). 'The Royal Navy had no fear of Japanese aviation – it operated from Alexandria and other places within range of hostile airfields and surely Japanese airman were inferior to the Italians'. (Miller 1991: 265).
[191] Teitler 1984: 35.
[192] [Technische Commissie] Notulenvergadering 10 juli 1939, p. 1. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
[193] Vanzelfsprekend waren de slagkruisers veel sneller dan de gemoderniseerde oude Japanse slagschepen met hun 25-26 knopen. Maar waar het in deze discussie om ging was de vraag of snelle moderne slagschepen een alternatief voor slagkruisers waren. Furstner was ongetwijfeld gecharmeerd van het toenmalige Duitse *Z-Plan* dat bedenkelijk groot onderscheid maakte tussen snellere slagschepen van 30-31 knopen en slagkruisers van 33-34. De zeer snelle slagschepen die de Fransen en Amerikanen ontwikkelden, waarover ook wel werd gepubliceerd, leken voor hem niet (meer) te bestaan.
[194] Bosscher, te verschijnen: 5.
[195] Bosscher, te verschijnen: 5-6 [noot].
[196] Bosscher, te verschijnen: 6.
[197] Van Waning 1939: 1095.
[198] Het slagkruiserplan 1940: 528. En Van Waning 1939: 1071.
[199] Bosscher, te verschijnen: 3.
[200] Het ging in beide landen met name om een verlangen naar 20 cm geschut in plaats van 15 cm. Dit verlangen was in Nederland zeer hardnekkig en de Slag in de Javazee

is vaak ten onrechte, want met onjuiste gegevens over praktisch schootsbereik en trefferafstanden, geïnterpreteerd als de superioriteit van het grotere geschut. In werkelijkheid was eind jaren 1930 bij de drie grote zeemogendheden de 'zware kruiser' met 20 cm geschut op zijn retour ten opzichte van de 'lichte kruiser' met 15 cm. (De zware kruisers die toen voltooid werden, waren veel eerder gepland.) Dit gold zeer zeker voor Engeland. Maar ook de Amerikaanse keuze om in de Tweede Wereldoorlog enkele malen meer lichte kruisers te bouwen dan zware kruisers, weerspiegelde geen industriële maar vooral een duidelijke militaire voorkeur: 'The original proposal was an index of official views of the value of heavy cruisers versus light cruisers' (Friedman 1984: 254). In de kruiserstrijd in die oorlog bleek soms, maar niet als regel, dat grotere kruisers duidelijk superieur waren aan kleinere. Zware kruisers waren vaak groter dan lichte. Maar het maakte weinig uit of die grotere kruisers met 15 cm of 20 cm geschut waren bewapend, wanneer van het sneller vurende lichtere kaliber meer wapens aan boord waren.

Hoofdstuk 10 Anarchistisch navalisme (2): slagkruiserplan operationeel uitvoerbaar?

1 Zoals aangehaald in Teitler 1984: 38.
2 Bosscher, te verschijnen: 3.
3 Putman Cramer 1913: 73.
4 Castex 1994: 360.
5 Castex 1994: 345, zie ook Till 2004: 183.
6 Castex 1994: 335.
7 Castex 1994: 353.
8 Castex 1994: 360.
9 Till 2004: 153.
10 Nuboer 1940b: 21-24.
11 Willinge 1939: 909.
12 Jeschke 1972: 66-67. Naast Jeschke waardeerde Bussemaker de visie van de Italiaan op deze tactische verbanden.
13 De Vos van Steenwijk 1986: 160.
14 Bosscher 1986, II: 51.
15 Voor deze strijd zie het uitstekende Schofield 1977.
16 Schofield 1977: 56.
17 Castex 1994: 338-348. Mahan 1911: 398-400. Till 2004: 217
18 Bosscher, te verschijnen: 12.
19 Plattegronden van konvooien in Potter, Nimitz, Rowher 1982: 527.
20 Pearson 2002. Schofield 1977. Pope 1988. Speciaal Tovey 1988: 11.
21 Schofield 1977: 68. Tovey bezat bovendien ervaring als commandant van een torpedobootjager tijdens de Slag bij Jutland, toen hij een dappere torpedoaanval deed op de Duitse slagschepen.
22 Het machinevermogen neemt bij klassieke scheepsrompen toe met de derde macht van de snelheid. Aangezien bij hoge snelheid de romp vaak te kort is, is het verschil nog groter. Een voorbeeld is de Franse *Dunkerque* van dezelfde grootte als de Nederlandse schepen, maar aanzienlijk korter op de waterlijn. Voor 15,24 knopen waren 10.225 pk nodig, voor 30,37 knopen 114.050 pk (dus 11 maal zo veel voor vrijwel twee maal zoveel vaart) en voor ietsje meer, 31,06 knopen, al 135.585 (Dumas 2001: 39.) Het vaarbereik van de Nederlandse slagkruisers was 4.500 zeemijl bij 20 knopen, bij acties van 33 of 34 knopen werd dit bereik enkele malen kleiner.

[23] Castex 1994: 343
[24] Castex 1994: 43.
[25] Bosscher 1986, II: 160. Deze plannen en hoe zij in de praktijk werden gebracht zijn te vinden in een uitgebreide artikelenreeks in het *Marineblad* in de jaren 1974-1977, gebundeld onder de titel *De Japanse marine operaties tegen Nederlands-Indië,* Nuboer ca. 1978.
[26] Castex 1994: 117.
[27] Castex 1994: 117-118.
[28] Notulen Vergadering 10 juli 1939, p. 1. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
[29] Notulen Vergadering 10 juli 1939, p. 7. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
[30] Nuboer 1940a: 49. De kwalijke term 'omlijsting' is al behandeld bij de Staatscommissie van 1912.
[31] Bij elkaar 691.000 ton standaard, wat overigens niet werd gehaald, mede door de Franse nederlaag in 1940. Le Masson 1969, I: 10.
[32] Bosscher 1986, II: 443, noot 127.
[33] Citaat uit Teitler 1984: 53
[34] De Graaff 1997: 241 en Teitler 1984: 29, 69.
[35] Teitler 1984: 31-32.
[36] Notulen Vergadering 10 juli 1939,
[37] Bosscher 1989: 172.
[38] Notulen Vergadering 10 juli 1939, p. 6. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
[39] Notulen Vergadering 10 juli 1939, p. 6. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12. nr. 252.
[40] Bosscher, te verschijnen: 14. Gegevens uit Lenton 1969: 62-63. Het betreft hier de toen gebruikelijke standaard waterverplaatsing.
[41] Bosscher 1986, II: 443 (noot 127).
[42] Van Waning 1967: 279-281.
[43] Wijn 1986: 140.
[44] Bosscher 1986, II: 50. Zie ook de Vos van Steenwijk 1986: 143. Een neveneffect van de aanval op Taranto was dat deze de Japanse admiraal Yamamoto aanmoedigde om iets soortgelijks te proberen met Pearl Harbor.
[45] De aanval vond op de avond van de 11e november plaats en binnen enkele uren had Churchill een juichend parlement persoonlijk geïnformeerd over het enorme Britse succes. Men offerde hier graag enige nachtrust voor op. Precieze details – die achteraf opmerkelijk correct zijn – werden overigens op die 15e november bekend gemaakt, *The Illustrated London News* 23-11-1940: 649-651, 656, 664, 668-670.
[46] Schofield 1973: 55-56. Voor de synchrone operaties, zie ook Caravaggio 2006: 110-111.
[47] Bosscher 1986, II: 151.
[48] Brouwer et. al.1986: 148. Zo'n gewijzigd vlootplan zonder slagkruisers werd in november 1945 door de chef van de Marinestaf, vice-admiraal J.W. Termijtelen aan minister van Marine J.M. de Booy aangeboden. Afbeeldingen van deze nieuwe slagkruisers verschenen in die periode in het blad *Onze Vloot*.
[49] M.H. Van Dulm in een naamloos typoscript van 3 pagina's over het hoofdstuk 'De luchtoorlog' door J.F.W. Nuboer. Nuboer heeft dit hoofdstuk geschreven voordat hij in de meidagen van 1940 naar Engeland uitweek. Uit een begeleidend handschrift van oud-minister van Defensie J.J.C. van Dijk van 12 juli 1940, blijkt dat Van Dijk om commentaar vroeg. Typoscript en brief in de collectie van F.J. van Dulm te Naarden.
[50] Nuboer 1939a en 1939b.

[51] Aangehaald in: Nuboer 1939 a: 895-896 en verspreid ook in Van Heutsz Jr 1917b: 25-32. Colijn zei dit in de Eerste Kamer bij de behandeling van de begroting voor Nederlands-Indië voor het komende dienstjaar 1917.
[52] Nuboer 1939a: 900.
[53] Nuboer 1939a: 901.
[54] Nuboer 1939a: 904.
[55] Nuboer 1939a: 902.
[56] Nuboer 1939a: 903.
[57] Nuboer 1939b: 1050.
[58] Nuboer 1939b: 1062.
[59] Bij de Verenigde Staten ziet men heden ten dage (2011) hetzelfde verschijnsel, dat niet valt te verklaren uit bezuinigingen, eerder het tegendeel. Om bepaalde tactische voordelen te verwerven op een vijandelijk schip of wapensysteem, bouwt men nu zeer dure onderzeeboten en de extreem dure 'torpedobootjagers' van de *Zumwalt*-klasse. Van deze laatste zullen er hooguit 3 worden aangeschaft, in plaats van de beoogde 30. Hun zeer specifieke 'tactisch voordeel' is een doel in zichzelf geworden, in plaats van een middel om een operationele strategie te verwezenlijken. Zulke dure schepen voor macho's maken de Amerikaanse vloot tot een invalide. Die moet dan de vele niet-gebouwde schepen missen die over soortgelijke eigenschappen beschikken en de talloze schepen die zijn toegesneden op andere tactische voordelen. Zeer locale tactische overwinningen kunnen dan een algehele operationele ineenstorting niet voorkomen. (Ironisch genoeg was *Chief of Naval Operations* Elmo Zumwalt begin jaren 1970 voorstander van grote aantallen betaalbare schepen.)
[60] Bosscher 1994: 365-366.
[61] Nuboer 1978.
[62] Helfrich deed deze uitspraak in maart 1939 voor de Marinevereniging te Den Helder, De Gelder 1939: 1327.
[63] De Gelder 1939: 1335.
[64] De Gelder 1939: 1335.
[65] Nuboer 1940b: 34.
[66] Nuboer 1939b: speciaal 1047-1050.
[67] Bosscher, te verschijnen: 8.
[68] 'Nota voor den Chef van den Staf' door J.W.F. Nuboer, London, 28 februari 1941. NIMH, J.W.F. Nuboer, 070, inv.nr. 14.
[69] Bussemaker 1940: 377.
[70] Teitler 1984: 47. Informatie over carrière van Helfrich in van 't Haaff en Klaassen 1954: 200, 202.
[71] Gouverneur-generaal A.W.L. Tjarda van Starkenborgh Stachouwer was zo verstandig, gezien de dreigende situatie, te breken met de traditie dat deze aflossing binnen 24 uur plaats vond en verlangde een overlapping van twee maanden. De data van deze maanden zijn afkomstig uit Bosscher 1986, II: 44.
[72] Teitler 1984: p. 47.
[73] Juist Ferwerda zag het als een probleem dat de Nederlandse marineofficieren wel theoretisch geschoold waren, maar niet in staat waren die theorie in de praktijk om te zetten. Hij hechtte aan geoefendheid. Hij zal uiterst geïnteresseerd zijn geweest in de opzet en rapportages van oefeningen van het eskader, welke laatste aan hem moeten zijn gericht. Het lijkt mij vrijwel uitgesloten dat hij Helfrich niet op de vingers zou hebben getikt als die oefeningen had ontworpen welke het onmogelijk maakten om roedeltactieken te beoefenen. Ik zie ook geen reden waarom Helfrich, al lag zijn interesse niet bij onderzeeboten, zoiets in 1936-1937 zou doen. Bovendien opereerden en oefenden de onderzeeboten allang in hun eigen tactische eenheden. (Zie 5.8 en de hoofdstukken 6 en 7.)

74 Interview P.J.S. de Jong met de auteur op 18-8-2009.
75 Jaarboek van de Koninklijke Marine 1936-1937: 159, 162-163.
76 Zin 'rondbazuinen', uit Teitler 1984: 47. Op p. 38-40 daarvan voorbeelden hoe Helfrich het ook anderszins het in deze campagne niet zo nauw nam met de waarheid.
77 Teitler 1984: 52.
78 Bosscher, te verschijnen: 15.
79 Slechts 6 van al deze kanons waren modern opgesteld in geschutstorens en wel op de *De Ruyter*. De kruiser *Sumatra* was onbruikbaar wegens langdurige modernisering.
80 Gemzell 1965: 349.
81 Het vraagstuk der slagschepen: 718-719.
82 Zie ook Hoogere Marine Krijgsschool 1936-1937: 50. Het artikel van Van Foreest uit 1956 verscheen in een Jubileumnummer van het tijdschrift van de Vereniging Onze Vloot, waarvan in de hoofdredactie destijds Nuboer en Van Waning vielen te vinden. Het boek van Cageling uit 1963 vormt, ondanks groteske tegenstrijdigheden, geen onaardige inleiding voor degenen die weinig van het onderwerp (zeegaande vloot) weten.
83 Marinestafschool 1981: 132, Van 't Haaff en Klaassen 1954: 253.

Hoofdstuk 11 Anarchistisch navalisme (3): geen werkelijke slagkruisers, maar grote pantserkruisers

1 Garzke en Duluth 1980: 3.
2 Teitler 1984: 76-77 [noot 53].
3 Het slagkruiserontwerp *G 3* uit 1921 was 48.400 ton normaal, met 9 kanons van 40,6 cm, 35 cm zijpantser onder een hoek van 18 graden, met een snelheid van 31-32 knopen. Raven en Roberts 2002, I: 106.
4 Notulen Vergadering 10 juli 1939, p. 4. NA, Commandement Willemsoord, 2.12.12, nr. 252.
5 Bosscher 1986: 443 (noot 443). Ik kan mij moeilijk aan de indruk onttrekken dat het meervoud 'kanons' in de Koninklijke Marine pakweg na de jaren 1930 als een traditie moet zijn voorgesteld. Hoe het spraakgebruik aan boord was, weet ik niet, maar in archiefstukken uit de periode die mijn boek omvat, wordt gesproken van 'kanonnen', ook wanneer experts die stukken opstelden. Ferwerda was misschien nog niet op de hoogte gebracht van deze traditie.
6 Bronnen. Garzke en Duluth 1980, 1985 en 1995. Voor het Nederlandse ontwerp daarnaast o.a. Noot 1980. Voor de *Mogami*, Lacroix en Wells 1997. Indien waterverplaatsingen 1.000,00 kg bedroegen zijn ze herberekend in 1016,05 kg.
Artillerie: onder andere tabel in Garzke en Duluth 1980, II: 374-375. En vooral John Campbell 2002 [1985]. Granaten voor de *Richelieu* zijn van model 1936; latere modellen, van 1943 t/m 1949, varieerden in gewicht van 885 tot 879 kg.
Snelheid: de proeftochtsnelheden overtroffen doorgaans de gevraagde. Overigens konden deze snelheden uiterst kort worden volgehouden. Bovendien werden ze met weinig belading van de schepen gehouden. Vol toegeladen zakte onder oorlogs-condities de maximum snelheid van een 32-34 knopen-kruiser vaak tot 29-30 knopen. Al kon deze weer wat toenemen als er veel brandstof was verbruikt.
7 Door de schuinstand moest het schuinstaande pantser aan de onderzijde worden verlengd, omdat granaten er anders makkelijker granaten onderdoor sloegen dan bij een verticaal. Hoeveel zwaarder woog een schuinstaand pantser daardoor vergeleken met een geheel verticaal? Als vuistregel kan men aannemen dat het percentage extra gewicht van een schuinstaand pantser bijna even groot was als de hoek. Een pantser on-

der een hoek van 15 graden was dus bijna 15 procent zwaarder dan een even dik verticaal. Op 23 kilometer gevechtsafstand was het rendement van een schuinstaand pantser minstens twee maal de hoek waaronder het werd geplaatst. Bij 15 graden ruim 30 procent. Dat wil zeggen, een pantser van 22,5 cm dikte onder een hoek van 15 graden was even sterk als een verticaal van vrijwel 30 cm dikte, terwijl het maar evenveel woog als een verticaal van pakweg 25,5 cm dikte.
Een schuinstaand pantser had dus hetzelfde gewicht als een dikker verticaal pantser, maar de weerstand van een nog dikker verticaal. Hoe groter de hoek, hoe groter de effectiviteit. Per graad extra schuinstand neemt de effectiviteit ongeveer toe als een tangensfunctie. Voor de schuinstand van de *Dunkerque* zie Garzke en Duluth 1980, II: 60. Voor Amerikaanse slagschepen, zie Garzke en Duluth 1995, I: 13. Amerikaanse ingenieurs rekenden bij 15 graden met als de Franse ruim 30 procent extra winst. (Garzke en Duluth 1995, I: 13.) Het 30 cm pantser van de *North Carolina* onder diezelfde hoek werd door de ontwerpers geacht gelijkwaardig te zijn aan 40 cm verticaal (Garzke en Duluth 1995, I: 52). Het 12,2 inch pantser (31 cm) onder 19 graden van de *Missouri* werd door de ontwerpers gelijkwaardig gezien aan 17,3 inch (44 cm) verticaal (Garzke en Duluth 1995, I: 140).
Overigens is het zo dat deze weerstanden op pakweg 23 kilometer gevechtsafstand golden. Op nog grotere afstanden nam het effect van de schuinstand nog toe, maar op kleinere geleidelijk af. Het Amerikaanse slagschip *Massachusetts* bezat bijvoorbeeld een pantser van 12,2 inch (31 cm) dikte onder een hoek van 19 graden. De geschatte sterkte hiervan was gelijk aan 17 inches (43 cm) verticaal pantser op 22,9 km afstand en nam toe tot liefst 21,4 inch (54 cm) verticaal op 32 km, maar nam af tot 15,3 inches (39 cm) verticaal op 13,7 km afstand, Moss 2006: 400-403.
Op pakweg 10 kilometer afstand. bood een schuinstaand pantser geen voordeel meer, omdat het effect van de schuinstand was gehalveerd. Een pantser van 22,5 cm onder 15 graden was dan ruwweg zo sterk als een verticaal van 25 tot 26 cm dikte, maar woog ook evenveel als verticaal van pakweg 25,5 cm dikte.

8 De *Prince of Wales* haalde deze 31,5 knopen in de Middellandse Zee rond 28 september 1941 bij het achtervolgen van Italiaanse schepen, zie Middlebrook en Mahoney 1977: 52. Ontworpen voor 110.000 pk 'overload' haalde ze al eind mei er 134.000, en dat 'without difficulty'! Garzke en Duluth 1980, II: 191. De verklaring is dat het schip was ontworpen voor efficiënte stoomproductie bij hoge vaart, waardoor de productie bij lage vaart inefficiënt werd.

9 Op pakweg 17.000 ton moest ofwel de bewapening of wel de bepantsering worden verwijderd. Dit bleek ook uit studies van de Koninklijke Marine naar een kleiner alternatief voor het grotere ontwerp.

10 Teitler 1984: 54.

11 Japanse schepen in Lacroix en Wells 1997: 606 en in Garzke 1985, III: 86. Hun gegevens zijn 31.400 ton standaard, 9 kanons van 31 cm, 19 cm pantser onder 20 graden, 8.000 zeemijl bij 18 knopen. De Amerikaanse *Alaska*-klasse in Garzke 1995, I: 178-201. Hun gegevens zijn 27.800 ton standaard, 33 knopen, 9 kanons van 30,5 cm, zijpantser 22,5 cm onder 10 graden, 12.000 zeemijl bij 15 knopen. Het ironische is, blijkt uit Wells en Lacroix, dat het Amerikaanse ontwerp een antwoord was op geruchten over deze Japanse schepen die toen nog niet eens ontworpen waren en waarvan de bouw niet vaststond. Toen Japan van de *Alaska*-klasse vernam, besloot het dat er een antwoord op moest komen in de vorm van het ontwerp *B-65*.

12 'Super A cruisers' in Lacroix en Wells 1997: 606.

13 Raven en Roberts 2002, III: 23. HMS *Vanguard* als gebouwd (Garzke en Duluth 1980, II: 302-303) waterverplaatsing 46.102 ton standaard, bewapening 8 kanons van 38,1 cm, zijpantser 32,4 tot 34,8 cm, proeftochtsnelheid 31,57 knopen.

[14] Bijvoorbeeld Campbell 2002. Hij geeft voor een granaat uit het Duitse 28 cm SKC/34 kanon (van de *Scharnhorst*) op 20.000 meter gevechtsafstand een 'dalingshoek' van 17,2 graden en op 25.000 meter al van 25,7 graden (p. 231); voor het Amerikaanse 406 mm MK 7 geschut (van de *Missouri*) geeft hij op 18,290 meter een dalingshoek 14,55 graden en op 23.770 meter al van 22,28 graden (p. 118); voor het Japanse 35,6 cm geschut (van de *Kongo*) geeft hij op 20.000 meter 18,9 graden (p. 183). Deze hoeken waaronder de granaten neerdalen op de schepen dienen niet te worden verward met de elevatie (de hoek waaronder de loop van het kanon omhoog wijst bij het afvuren).

[15] Zie noot 6.

[16] *Dunkerque* zie Garzke en Duluth 1980, II: 60 en 72.

[17] *Dunkerque* zie Garzke en Duluth 1980, II: 60 en 72. Het Nederlands ontwerp: Noot 1980: 270-272. Noot noemt de schuinstand herhaaldelijk 75 graden – dat wil zeggen ten opzichte van de horizontaal –, maar in het buitenland is ten opzichte van de verticaal gebruikelijker, dus 15 graden (90 – 75 = 15). Op p. 270 en 273 suggereert Noot een nog grotere schuinstand voor de ontwerpen van 19 en 8 april 1940, namelijk 72 graden, oftewel 18 graden (90 – 72 = 18). Hij baseert zich hiervoor op de tekeningen Z 17 van 10 april en Z 15 van dezelfde maand, die – fraai gereproduceerd op pagina's 271 en 272 in zijn artikel – beide op 15 graden uitkomen!
Slagschepen werden destijds ontworpen voor gevechtsafstanden waarop hun zijpantser niet meer doorboord kon worden en hun pantserdek nog niet. De meeste moderne slagschepen waren veilig als zij tussen de 18 en 25 kilometer opereerden. Beneden de 18 kilometer werd het veelal zeer gevaarlijk. Hetzelfde gold voor de *Dunkerque* en Nederlandse schepen als zij werden geconfronteerd met 28 cm geschut. Zie verder noot 13.

[18] Dit gold voor buitenlandse schepen, maar de doorsneden in Noot 1980 laten zien dat de Nederlandse schepen niet afwijkend waren. (Zie verder noot 13.)

[19] Noot 1980: 253. Garzke en Duluth 1980, II: 164. Bij dit ontwerp werkten Nevesbu en het IvS overigens broederlijk samen en kreeg men moeiteloos toegang tot de hogere regionen van de *Kriegsmarine*. De Duitsers wensten 72 meter en de Nederlanders minimaal 78. Het laatste ontwerp van het complex – en met de datering 20 april 1940 ook de laatst bekende van het project – kwam uit op 79,5 meter (Noot 1980: 256).

[20] Mohrmann 2001: 43. De eerste versie, de G 7a T1, werd overigens rond 1938 operationeel.

[21] [Reactie Scheltema de Heere op Nuboer] Nuboer 1940b: 50.

[22] [Reactie Gunning op Scheltema de Heere] Nuboer 1940b: 50-51.

[23] De snelheid werd bepaald door de ruimte binnen het complex van de machinekamers en ketelruimen. (De hulpmachines dus niet meegerekend). Op de veel grotere en vrijwel even snelle *Missouri* bedroeg de lengte van dit complex 76 meter. De *Missouri* was ontworpen voor meer vermogen dan de Nederlandse schepen: 212.000 p.k. met een maximale 'overload' van liefst 254.000. (In de Tweede Wereldoorlog is dit laatste nooit uitgeprobeerd.) Ze was breder en de Amerikaanse ketelbouw lag voor op de Brits-Nederlandse Yarrow-ketels, maar ging niet zo ver als de compacte Duitse. Zoals gezegd vonden de Nederlanders de door de Duitsers voorgestelde 72 meter lengte voor het complex van de slagkruisers te kort en op 20 april 1940 telde die (toont een optelling) 79,5 meter (Noot 1980: 256).
Hoogst bedenkelijk is ook Gunnings bewering dat die langere machinekamers een langere en daardoor ook zwaardere romp vereisten. Theoretisch kan dat omdat de breedte van schepen werd beperkt door sluizen en dokken, waardoor ze onevenredig lang zouden moeten worden. Maar dat gold niet voor de gevallen die hij besprak – schepen van onder de 300 meter lengte, hooguit 33 meter breed en met snelheden tussen de 30 en 34 knopen. Wat hij ook verzweeg is dat bij klassieke scheepsrompen

extra lengte een schip sneller maakt, zeker als de waterverplaatsing gelijk blijft. Dit verschijnsel staat los van de door die extra lengte uitgerekte, en daardoor scherpere, snelheidslijnen die deze langere romp nog weer sneller kunnen maken.
Men krijgt bij een langere romp zo op twee manieren snelheid cadeau. Het is ondenkbaar dat een ingenieur als Gunning zoiets niet wist. Ja, juist daarom waren de Nederlandse slagkruisers voor hun grootte zeer lang. Ze hadden dus ook een 'relatief zware' romp moeten hebben, maar het gewicht daarvan viel juist buitengewoon mee. Ze waren met hun 236 meter lengte op de waterlijn zelfs langer dan de zwaardere *Scharnhorst* met zijn 226 meter. (De totale lengte dit schip bedroeg 234,9 meter en van de slagkruisers 241,20.) Ze waren hierdoor, meer nog dan door hun grotere machinevermogen, tot beduidend hogere snelheden in staat dan dit Duitse schip. Maar hun, eveneens zwaardere, in 1939 ontworpen Duitse tijdgenoten *O, P* en *Q* gingen hierin nog verder met een liefst 246 meter lange waterlijn. Bij de *Missouri* was die 262 meter lang.
Hoe groot de winst van extra lengte op de waterlijn is bij hoge snelheden, blijkt – afgezien dat een groter schip relatief minder extra machinevermogen nodig heeft – bijvoorbeeld hieruit dat de Nederlandse slagkruisers nauwelijks meer machinevermogen nodig hadden dan de half zo grote *Mogami* (zie de tabel). De lengte op de waterlijn van de *Mogami* was 38 meter minder dan die van de Nederlandse schepen.
Scheltema de Heere was reeds toen bekend door publicaties over de scheepsbouwkundige aspecten van de internationale slagschipbouw in het *Marineblad*. Hij zou die tot in de jaren 1970, ook in andere bladen, voortzetten.

24 Garzke en Duluth 1995, I: 140.

25 Direct hierna merkte de voorzitter op dat J.C. Jager verstek had laten gaan en de uitnodiging had geweigerd voor 'deze uitgezochte gelegenheid tot het op faire wijze kruisen van de degens.' Over vice-admiraal Jager is al eerder gesproken. Ook in publicaties van A.J. Bussemaker en anderen werd Jager herhaaldelijk aangevallen en betreurd dat hij niet op discussies wilde verschijnen. Uit het ingrijpen van Gunning tegen Scheltema de Heere blijkt ten overvloede dat de degens in het geheel niet gekruist moesten worden. Uitwerken van het scheepsontwerp, zie Noot 1980: 257.

26 Garzke en Duluth 1985, III: 128, 178.

27 Garzke en Duluth 1985, III: 128, 178.

28 Garzke en Duluth 1985, III: 165-176. Hierna begon men de *Gneisenau*, het zusterschip van de *Scharnhorst*, alsnog te verbouwen waarvoor ook de romp moest worden verlengd om het extra gewicht van de bewapening te dragen.

29 Noot 1980: 243.

30 Deze prestaties zijn afgeleid van Amerikaans 35,6 cm-geschut dat in dezelfde periode werd gebouwd als dat van de *Kongo's*. De projectielgewichten en snelheden ontliepen elkaar niet veel. Maar de Amerikaanse projectielen werden steeds beter. De Japanse granaatontwerpen waren vermoedelijk blijven steken op het niveau van de Britse uit 1921. De Britse waren op dat moment – de lessen van de Slag bij Jutland waren erin verwerkt – waarschijnlijk de best bestaande. Maar twintig jaar later was het pantserdoorborend vermogen van deze projectielen ouderwets laag.

31 Friedman 2006: 113.

32 Garzke en Duluth 1980, II: 229, 236, 251. Raven en Roberts 2002, II: 177 en III: 90, 94. De radaruitrusting van de *Prince of Wales* bestond uit het type 279 (luchtwaarschuwing en zeewaarschuwing) en uit het type 271 (zeewaarschuwing). De vuurleidingsradar voor het zware geschut was type 284. De vuurleidingsradars voor de zware luchtafweer waren 4 stuks van het type 285 en voor de 40 m pompons 4 stuks van het type 282.

33 Garzke en Duluth, 1995, I: 146. De kleinere *Alaska* bezat nog altijd 56 van 40 mm met 14 richttoestellen. De mogelijkheden en beperkingen van de (Nederlandse en geallieerde) 40 mm Bofors staan beschreven in Anten 2001: 40-41.

34 Scheltema de Heere 1966: 143. Overigens zijn de gewichtstabellen in Noot 1980 veel uitvoeriger.

35 Met name in Noot 1980. Op p. 270 geeft Noot het laatst bekende stadium van het ontwerp, 17 april 1940. Een vergelijking met zijn zeer gedetailleerde gewichtsverdelingen op p. 264 leert dat de 2.700 ton brandstof geen andere conclusie toelaat dan dat deze al geheel was verwerkt in de 'normaal voltoegeladen' waterverplaatsing van 17 april 1940. Voor alle duidelijkheid: dit zijn mijn interpretaties, Noot heeft zich niet over deze problematiek gebogen.

36 'German sketch design 21 July 1939' Noot 1980: 256. Vaarbereik hierin 5.500 zeemijl bij 20 knopen.

37 Deze zienswijze wordt bevestigd door de twee lichte kruisers die in 1939 op stapel werden gezet ter vervanging van de verouderde *Java* en *Sumatra*. Het bestek van deze nieuwe lichte kruisers vermeldt hetzelfde vaarbereik als bij de slagkruisers, 4.500 zeemijl bij 20 knopen! Hiervoor blijkt 958,60 ton brandstof te zijn uitgetrokken, die geheel is opgenomen in de waterverplaatsing 'geheel toegerust' van 9.472 ton. Dit is niet anders dan de maximale normaalwaterverplaatsing van deze lichte kruisers. Hun vol toegeladen waterverplaatsing bedroeg volgens dit bestek 10.795 ton en de brandstofvoorraad daarbij was 2.088,67 ton (namelijk 958,60 plus 1.130,07). Meer dan het dubbele! Voor alle duidelijkheid, deze cijfers komen uit het bestek van 1939. Deze kruisers werden pas na de oorlog voltooid volgens een aanzienlijk gemoderniseerd ontwerp. Dit bestek uit 1939 was in bezit van wijlen ingenieur H.J. Wimmers te Voorburg, die deze lichte kruisers na de oorlog heeft helpen herontwerpen. Het gesprek met hem over de kruisers was op 10 april 2008. Ze werden in de jaren 1950 in dienst gesteld als Hr.Ms. *De Ruyter* en Hr.Ms. *De Zeven Provinciën*.

38 Bosscher 2003: 38-39.

39 Jungslager 1982: 73.

40 Bijvoorbeeld: *Kort verslag bespreking onderzeeboten begrooting 1937 op Maandag 27 juli 1936 te 1 3/4 uur op het bureau van het IVde Afd.A*. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, nr. 213.

41 Potter, Nimitz, Rohwer 1982: 480-483 en Terraine 1989: 203-205. Natuurlijk werd de Nederlanders verzekerd dat het materaal op tijd geleverd zou worden.

42 Frieser 2005: 55.

43 De militair attaché te Berlijn, majoor G.J. Sas, had herhaaldelijk de juiste datum van de Duitse aanval doorgegeven, waarvan Furstner niet onkundig kan zijn geweest. Hitler verschoof die datum opmerkelijk vaak. Hierdoor had Sas soms de schijn tegen van onzorgvuldigheid omdat hij eerst alarmeerde en vervolgens van uitstel sprak.

44 Een Duitse drielingtoren voor 28 cm skc/34-geschut van de *Scharnhorst* woog 750 ton. De Amerikaanse drielingtoren voor 30,5 cm Mk 8 geschut op de *Alaska* had een marginaal grotere onderliggende cilinder (barbette) dan de Duitse (9,14 meter doorsnede tegen 9,0) wat met enige goede wil nog wel kon worden opgelost. Maar deze Amerikaanse torens wogen liefst 937 tot 949 ton (van 1000,0 kg) per stuk en waren, evenals de barbettes, volgens andere principes gebouwd. Dit betekende niet alleen overgewicht, maar vooral stabiliteitsproblemen door hun plaatsing hoog in het schip. Scheepsontwerpen uit die jaren waren zeer gewichtskritisch. Bovendien was de Amerikaanse munitie veel zwaarder (een granaat woog 517 kilo tegen een Duitse maar 330). Het zelfde gold voor een ander alternatief, de Britse toren voor twee 35,6 cm kanons: de toren woog 912 ton en de munitie was veel zwaarder (granaten van 721 kg).
Een Amerikaanse of Britse oplossing impliceerde hoe dan ook een kostbare en grote wijziging van de romp, mogelijk in combinatie met ernstige reductie van het zijpant-

ser. De productie van de bijbehorende kanons en torens zou ongetwijfeld tot ernstige vertraging leiden. Nog afgezien van de vraag of de Britten dit zouden willen en kunnen doen ten koste van eigen schepen, temeer daar ze door het *Z-Plan* in een vlootwedstrijd met Duitsland kwamen. (Campbell 2002: 28, 125, 126, 231.) Dit alles nog afgezien van de grote problemen met de afwijkende Britse of Amerikaanse vuurleiding: deze was op slagschepen veel kostbaarder en veel gecompliceerder dan, bijvoorbeeld, de Nederlandse 40 mm Hazemeyer luchtafweer.

Hoofdstuk 12 De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (1): Brits-Nederlandse toenadering, 1932-1939

1 Bussemaker 2001, I: 234.
2 Bussemaker 2001, II: 441.
3 Langeveld 2004, II: 398.
4 De Graaff 1997: 439-440.
5 Langeveld 2004, II: 415-417.
6 De Graaff 1997: 440.
7 Bootsma 1986: 84-85. Langeveld 2004, II: 432-426
8 Langeveld 2004, II: 337.
9 De Graaff 1997: 441.
10 Bussemaker 2001, I: 206-210.
11 Bussemaker 2001, I: 228. Langeveld 2004, II: 428-432.
12 Tarling 1978: 210.
13 De Graaff 1997: 441-442. Jungslager 1982: 71-72. Bosscher 1982: 117.
14 Bussemaker 2001, I: 162-163.
15 De Graaff 1997: 442.
16 De Graaff 1997: 443. Bussemaker 2001, I: 139-140.
17 Bosscher 1982: 119-120.
18 Bosscher 1982: 120 en 127 (noot 31).
19 Langeveld 2004, II: 413 en 466.
20 Bosscher 1984, I: 497 noot 109.
21 De Vos van Steenwijk 1986: 28.
22 De Vos van Steenwijk 1986: 28.
23 Gerritse 1986: 45.
24 Bosscher 1982: 120, die zich baseert op L. De Jong.
25 Bosscher 1982: 120.
26 De Vos van Steenwijk 1986: 29. Hij spelt overigens Rijnders als Reynders, wat niet ongebruikelijk was, en het gaat hier wel degelijk om dezelfde persoon. Deze was vanaf 28 augusutus 1939 opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, maar maakte na enige maanden plaats voor generaal H.G. Winkelman.
27 Amersfoort en Kamphuis 2005: 76-77.
28 Bosscher 1986, II: 186-187, 498.
29 Gibbs 1976, I: 340.
30 Gibbs 1976, I: 332-341.
31 Bussemaker 2001, I: 161.
32 Bussemaker 2001, I: 187-189.
33 Bussemaker 2001, I: 173.
34 Langeveld 1998, I: 193-204.
35 De Graaff en Locher-Scholten 2007: 421.

Hoofdstuk 13 De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (2): Amerikaans War Plan Rainbow Five bepalend

1 Een omweg via het noorden van Australië faalde op de veel langere route. Die verhinderde niet alleen een tijdige aankomst, maar rekte ook de verbindingen uit wat het opmarstempo verder vertraagde. En hoe langer de verbindingsroute, hoe kwetsbaarder.
2 Morton 1962: 34-39.
3 Bij al dit soort zaken snijdt het mes naar twee kanten. De Amerikanen waren zich bewust van deze zwakte. Omgekeerd hoopten ze Japan te provoceren tot soortgelijke voorspelbare daden. Tijdens de oorlog leidde een dergelijke provocatie tot een opmars van de Japanse vloot naar Midway, waar deze verrassend door de Amerikaanse werd aangevallen. De Japanners leden een van de grootste nederlagen uit de maritieme geschiedenis.
4 Vlahos 1980: 133-134 en 193 (noten 2-7). De conclusie van het Naval War College was van mei 1933.
5 Vlahos 1980: 144. Miller 1991: 168. De cruciale serie waren de operationele problemen OPS I tot en met OPS V die 124 dagen duurden en daarbinnen probleem IV.
6 Evans en Peattie 1997: 282-286.
7 Vlahos 1980: 144, 193 (noot 2 - 7). Miller 1991: 168.
8 Miller 1991: 168. Prange 1986: 127.
9 Prange 1986: 127.
10 Miller 1991: 182-185.
11 Miller 1991: 334.
12 Miller 1991: 207-210.
13 Miller 1991: 35, 36, 55, 62-76.
14 Miller 1991: 345.
15 Deze verwachting bleek uit een studie uit 1933 van het Naval War College, dat een zeer grote rol speelde bij het bepalen van de oude en gewijzigde strategie: Miller 1991: 168-169.
16 Miller 1991: 333-346. Op 156-157 van zijn boek staat een overzicht van de derde fase uit 1928 – waarin dus nog werd aangenomen dat de eerste en tweede kort zouden duren. 540 dagen na het begin van de oorlog zouden zware bombardementen op Japan beginnen en na 600 dagen zou het eiland Tsushima door 180.000 man zou worden veroverd om de blokkade nog wurgender te maken. Daarvoor waren al andere eilanden door grote troepenmachten veroverd.
17 Miller 1991: (kaart op) 171, 205.
18 Van Waning 1967: 256. Van Waning verhaalt dit in dit gedenkboek van de Nederlandse onderzeedienst. Ik neem aan dat deze teleurgestelde bezoeker Van Waning zelf was, temeer daar hij als commandant van de *O 16* de meest aangewezen opvarende was voor zo'n gesprek.
19 Miller 1991: 214-215.
20 Miller 1991: 214-215.
21 Miller 1991: 223-224.
22 Miller 1991: 215.
23 Dit ging wel in de vorm de toezegging van de president dat hij het *War Plan* in werking stelt als er een oorlog uitbreekt. Door deze controle voorkomt de politiek een 'automatische' militaire reactie. In de praktijk is er vaak geen ander plan voorhanden (of voldoende uitgewerkt) dan het vigerende.
24 Miller 1991: 217-218.
25 Marder 1981, I: 71.
26 Marder 1981, I: 71.
27 Marder 1981, I: 42.

28 Marder 1981, I: 40.
29 De Graaff en Locher-Scholten 2007: 422.
30 Field 2004: 113.
31 Murfett 2002: 16
32 Tarling 1978: 182.
33 Kennedy 2002: 58.
34 Kennedy 2002: 58.
35 Kennedy 2002: 58-59.
36 Kennedy 2002: 59 en vooral Miller 1991: 228.
37 Marder 1981, I: 56.
38 Marder 1981, I: 60.
39 Marder 1981, I: 58.
40 Kennedy 2002: 59.
41 Miller 1991: 228.
42 Miller 1991: 217.
43 Rainbow 1 zie Miller 1991: 227.
44 Miller 1991: 256-259.
45 Miller 1991: 257.
46 Voor deze steun werd verworpen, werd de haalbaarheid ervan onderzocht. Vlahos noemt een Amerikaanse strategische oefening aan het Naval War college uit 1939 gebaseerd op een bondgenootschap, waarin Java zou worden gebruikt om De Filippijnen te heroveren, Vlahos 1980: 145.
'In 1938-1939 some consideration was given to sending part of the Pacific Fleet to Manila, Singapore, Batavia or Darwin, but such a plan was never adopted. It was correctly perceived as suicidal.' – brief Edward S. Miller aan de auteur, 6 september 2002. Bij Batavia moet men denken aan de moderne haven ervan, te Tandjong Priok. Aan Soerabaja kleefden in Amerikaanse ogen dezelfde tragische consequenties.
47 Miller 1991: 259.
48 Miller 1991: 260. Op deze pagina staat een kaart van de Amerikaanse opmars in Nederlands-Indië.
49 Miller 1991: 227.
50 Miller 1991: 257 en 261.
51 Miller 1991: 257.
52 Miller 1991: 231.
53 De Vos van Steenwijk 1986: 109.
54 Simpson 1989: 39.
55 Evans en Peattie 1997: 356.
56 Miller 1991: 231.
57 Marder 1981, I: 142.
58 De Vos van Steenwijk 1986: 79.
59 Verhoor Furstner op 31 augustus 1949 voor *Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 8 C-I*: 520.
60 Lukacs 2005, wiens hele boek gewijd is aan het nipte Britse kabinetsbesluit eind mei 1940 om door te vechten.
61 Neuman 1990: 86.
62 Bussemaker 2001, I: 304.
63 Neuman 1990: 96-97.
64 Marder 1981, I: 82.
65 Marder 1981, I: 82.
66 Marder 1981, I: 85.
67 Marder 1981, I: 86.
68 Bosscher 1986, II: 63.

69 Sadao Asado 2006: 236-237. Spector 1985: 76.
70 Marder 1981, I: 142.
71 Field 2004: 116.
72 Field 2004: 116.
73 Marder 1981, I: 143-144.
74 Marder 1981, I: 128.
75 Citaat Marder 1981, I: 140.
76 Bosscher 1986, II: 75.
77 Marder 1981, I: 140.
78 Marder 1981, I: 140.
79 Neuman 1990: 99.
80 Marder 1981, I: 145.
81 Marder 1981, I: 145-146.
82 Field 2004: 116-117.
83 Marder 1981, I: 146.
84 'Zeer Geheim' NA, archief Furstner, 2.12.46, nr 24. Zie ook De Vos van Steenwijk 1986: 142
85 De Vos van Steenwijk 1986: 143.
86 Marder 1981, I: 148.
87 Marder 1981, I: 148-149.
88 Simpson 1989: 71.
89 Simpson 1989: 74.
90 Prange 1986: 69-71. Hij schrijft niet alleen dat het ABC-overleg het idee van Stark was, maar ook dat hij zijn president niet van te voren om toestemming had gevraagd. Hoe dat zat blijkt uit Simpson 1989: 73-75 .
91 Prange 1986: 71.
92 Over dit plan, zie Simpson 1989: 65-72. De uitspraak is van Morton 1962: 81.
93 Miller 1991: 265.
94 Miller 1991: 262. Zie ook Blair 1975: 81, hoewel dit heldere, maar lang voor Miller geschreven boek, nog een te fragmentarisch beeld van de Amerikaanse militaire strategie geeft.
95 Miller 1991: 263.
96 Marder 1981, I: 204.
97 Marder 1981, I: 203.
98 Marder 1981, I: 203.
99 Marder 1981, I: 204.
100 Prange 1986: 69.
101 Marder 1981, I: 200.
102 Marder 1981, I: 201, noot 15.
103 Miller 1991: 271
104 Miller 1991: 276-279. *Rainbow*-5, ook wel *WPL-46* genoemd, kan pas ten volle binnen de context van zijn boek worden begrepen. Over dit plan is voor Miller door velen herhaaldelijk geschreven, maar meestal op grond van fragmentarische en daardoor onvolledige kennis ervan.
105 Prange 1986: 73-74.
106 Marder 1981, I: 204.
107 Marder 1981, I: 201.
108 Prange 1986: 74.
109 Bix 2000: 375
110 Bix 2000: 382
111 Sadao Asada 2006: 250-252.
112 Sadao Asada 2006: 262.

[113] Bix 2000: 402.
[114] Bosscher 1986, II: 160. Deze plannen en hoe zij in de praktijk werden gebracht zijn te vinden in een uitgebreide artikelenreeks van Nuboer in het *Marineblad* in de jaren 1974-1977, rond 1978 gebundeld onder de titel *De Japanse marine operaties tegen Nederlands-Indië (uit Japanse bron)*, Nuboer 1978.
[115] Sadao Asado 2006: 236-7. Spector 1985: 76.
[116] Miller 1991: 43
[117] Evans en Peattie 1997: 472.
[118] Nuboer 1978, 'Het voorspel van de Japanse Oorlog' [Het gaat om het derde hoofdstuk met deze titel, want de eerste hoofdstukken zijn niet genummerd.]: p. 8-11 van dit hoofdstuk, geen paginanummering.
[119] Sadao Asada 2006: 152.
[120] Haslach 1985: 162.
[121] Sadao Asada 2006: 278-283 en Evans en Peattie 1997: 471-479. De visie van deze twee Amerikanen op het Japanse optreden is kortweg: de *Pacific Fleet* zo hard mogelijk toetakelen voor een minder ongunstige strijd op lange termijn en zorgen dat Kimmels optreden, hoewel op grote afstand van Zuidoost-Azië, het zeer snelle offensief daar niet vertraagde. Sadao Asada corrigeert Evans en Peatty in die zin dat hij nog meer nadruk legt op het toetakelen van de vloot en meent dat de strijd op lange termijn in Yamamoto's ogen nog uitzichtlozer was dan zij voorstellen.
[122] Sadao Asada 2006: 278-9.
[123] Evans en Peattie 1997: 482
[124] Sadao Asada 2006: 278-280.
[125] Morison, 1948, III: 131-132.
[126] Evans en Peattie 1997: 468.
[127] Simpson 1989: 108.
[128] Morison 1948, III: 54.
[129] De Vos van Steenwijk 1986: 150 (citaat) en 155.
[130] Spector 1985: 84.
[131] Miller 1991: 287-288.
[132] Miller 1991: 63, 284.
[133] Rekening houden met verrassingsaanval zie Simpson 1989: 100, 109.
[134] Prange 1986: 213, 427-429.
[135] Prange 1986: 427-428
[136] Prange 1986: 427-428.
[137] Prange 1986: 427-428.
[138] Zoals aangehaald in Evans en Peattie 1997: 488.
[139] Evans en Peattie 1997: 292, 465-466.
[140] Miller 1991: 306-312.
[141] Prange 1982: XII. (Deze uitspraak slaat vooral op de situatie dat de Japanse aanval voortijdig zou zijn ontdekt, maar doet niets af aan soortgelijke.)
[142] Recentelijk verscheen een boek dat gedetailleerd, met veel informatie uit Japanse bronnen, de mythe onderuit haalt dat Midway een mirakel zou zijn waarin de Amerikanen buitengewoon veel geluk hadden met hun beslissende aanval, die op het nippertje voorkwam dat de gereedstaande Japanse vliegtuigen hard terug sloegen. Het is nu gebleken dat de noodzaak te reageren op de voortdurende Amerikaanse luchtaanvallen het de Japanse vliegkampschepen onmogelijk maakte om dekruimte vrij te maken voor een tijdige grote tegenaanval. Parshall en Tully, *Shattered Sword; The untold Story of the Battle of Midway*, 2005.
[143] Dickson 1974: 177.
[144] Spector 1997: 41-56.
[145] Parshell en Tully 2005: 429.

[146] Frankrijk is bezet, maar Frans Indochina blijkbaar nog niet. *De Defensie van Nederlandsch-Indië*. NA, archief Furstner, 2.12.46 nr 31.
[147] Blewett 1997: 61-69.
[148] *Algemeene beschouwing over de strategie die wordt voorgesteld*, met name punten 2-5. NA, archief Furstner, 2.12.46 nr. 31.
[149] *Algemeene beschouwing over de strategie die wordt voorgesteld*, punt 3. NA, archief Furstner, 2.12.46 nr. 31.
[150] De Vos van Steenwijk 1986: 171.
[151] *Algemeene beschouwing over de strategie die wordt voorgesteld*, punt 10. NA, archief Furstner, 2.12.46 nr. 31. Er waren binnen de Amerikaanse marine meer offensieve geesten als Kimmel. Diep in zijn hart wenste bijna iedere Amerikaanse officier de aanval. Het grote verschil met Nederland was dat deze verlangens waren ingebed in een structuur, waarin ze jaar in jaar uit getoetst werden op hun haalbaarheid. Vooral aan het *Naval War College*. Op dit cruciale punt was de Nederlandse tegenhanger ervan, de Hoogere Marine Krijgsschool, helaas meer een soort persoonlijke staf van Furstner.
[152] Bosscher 1986, II: 75. Marder 1981, I: 140-141.
[153] De Vos van Steenwijk 1986: 148.
[154] De Vos van Steenwijk 1986: 149.
[155] Bosscher 1986, II: 77.
[156] De Vos van Steenwijk 1986: 147-148, 151.
[157] Neuman 1990: 89.
[158] De Vos van Steenwijk 1986;79-81.
[159] Neuman 1990: 108.
[160] Teitler 1984: 69.
[161] Helfrich 1950, II: 38-41. De Graaff 1997: 404-405. Helfrich schrijft dat de marine oorspronkelijk twee torpedobootjagers aan de Indische sterkte wilde ontrekken, wat na protesten van de gouverneur-generaal en de minister van Koloniën werd omgezet in een kanonneerboot.
[162] De Vos van Steenwijk 1986: 157.
[163] Citaten uit brief in De Vos van Steenwijk 1984: 156-57.
[164] Teitler 1986b: 70.
[165] Bosscher 1986, II: 112.
[166] Teitler 1992.
[167] De Vos van Steenwijk 1986: 153.
[168] Marder 1981, I: 210.
[169] Prange 1986: 420.
[170] Prange 1986: 128.
[171] Blair 1975: 82-83.
[172] Marder 1981, I: 204.
[173] Prange 1986: 76.
[174] Field 2004: 197.
[175] Field 2004: 196.
[176] Field 2004: 207-208.
[177] De Japanners kwamen door hun vele oefeningen tot soortgelijke inzichten als Castex, die ook in het Japans werd vertaald. Bovendien had dit als voordeel dat ze tegelijk doctrines konden ontwikkelen en ervaring opdeden. Castex zelf pretendeerde slechts theoreticus te zijn.
[178] Het is opmerkelijk dat tijdens het daggevecht tijdens de Slag in de Javazee Karel Doorman eerst op lange afstand met torpedo's van Japanse kruisers werd bestookt, gevolgd door aanvallen op ongeveer 7 kilometer van torpedobootjagers. Hiervoor waren twee redenen: op korte afstand was de trefkans groter en in tegenstelling tot de kruisers

was een deel van de torpedobootjagers nog niet met het ('Lange Lans') Type 93 torpedo uitgerust, maar met het oudere Type 90 met een veel korter bereik.

179 Marder 1981, I: 219.
180 Field 2004: 118.
181 Marder 1990, II: 139.
182 Mahan 2007: 73-74. Mahan 1911: 50.
183 Marder 1981, I: 223.
184 Miller 1991: 265.
185 Bell 2000: 87.
186 Field 2004: 113.
187 Field, 2004: 219. Middlebrook en Mahoney 1977: 27-37.
188 Bell 2000: 93, 143-144. Opmerkelijk is dat Field slechts de weerstand van Pound noemt, maar niet die van Phillips.
189 Field 2004: 119.
190 Marder 1981, I: 232-233.
191 Barnett 1996: 27-40.
192 Marder 1981, I: 239.
193 Wilmott 1996.
194 Marder 1981, I: 239.
195 Bell 2000: 143.
196 Boyd en Yoshida 1995: 71 en de kaart in Van Royen e.a.1997: 49. De noordelijke linie bestond uit de I-57, I-58, I-62, I-64, I-65 en I-66.
197 Garzke 1980, II: 193 en 195 en Boyd en Yoshida 1995: 71.
198 Marder 1981, I: 468-469 en 492 geeft technische details van de luchtaanvallen.
199 Marder 1981, I: 496.

Hoofdstuk 14 De ruimte voor een eigen zeestrategie in Azië (3): anarchistisch navalisme getest in de strijd

1 Bosscher 1986, II: 79-80. Zie ook Teitler 1986b: 69.
2 Bosscher 1986, II: 79.
3 Hierbij valt te denken aan de ondergang van de *Admiral Graf Spee* in 1939, de Slag in de Barentszee in 1942 en de ondergang van de *Scharnhorst* in 1943 – alle in de decembermaand.
4 Tarling 1996: 225-226.
5 Prange 1986: 86. De Koninklijke Marine had hierin overigens voorzien dat als een verdachte vloot Straat Karamita naderde, die een torpedobootjager tegemoet te zenden. Men nam aan dat als die vloot inderdaad kwaad wilde, het schip waarschijnlijk niet zou terugkeren.
6 Zie ook Teitler 1986b: 63.
7 Teitler 1986b: 64.
8 Teitler 1986b: 65.
9 'Jumbo' [C.J.W. van Waning] aan W.F. Nuboer, Soerabaia 26 juni 1941, p. 4. NA, archief Furstner, 2.12.46, nr 10.
10 Teitler 1984: 67.
11 Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 27. NIMH, [oude nummering] Eb-3. De aantekeningen van Doorman kunnen in de Slag in de Javazee verloren zijn gegaan.

[12] Oorlogsdagboek van Van Waning 29 Nov. 1941 - 29 Nov. 1942. NIMH, [oude nummering] Eb-8. Er bestaat ook het kopie oorlogsdagboek CMR Soerabaja [P. Koenraad], opgesteld door LTZ 1 C.J.W. van Waning 18 december 1941 t/m 29 maart 1942. NIMH, collectie Van Waning, toegang 028, inventarisnummer 17.

[13] Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 27. NIMH, [oude nummering] Eb- 3.

[14] De Vos van Steenwijk 1986: 193.

[15] 'Jumbo' [C.J.W. van Waning] aan W.F. Nuboer, Soerabaia 26 juni 1941, p. 6. NA, archief Furstner, 2.12.46, nr 10.

[16] De afkortingen zijn door mij voluit geschreven. Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 28. NIMH, [oude nummering] Eb-3.

[17] *Nota voor Hoofd II A*, 28 januari 1938. NA, Marinestaf 1886-1942, 2.12.18, nr 291.

[18] Bosscher 1990, III: 129, heeft het over de *O 13* en *O 14*, maar dit wordt, bijvoorbeeld, niet bevestigd in Van Waning 1967: 334-335.

[19] Van Waning 1967: 298.

[20] Van Ort 1995: 49-57. Het is niet duidelijk op welk van beide data de boot verloren is gegaan. De boot is inmiddels gevonden en de Duitse claim wordt alleen al weerlegd doordat deze aanval plaats vond op 8 november in een positie die niet valt te rijmen met het wrak.

[21] De teleurstelling over het volslagen onbegrip van de Britten voor de Nederlandse roedeltactiek klinkt door in de verhoren van C. Hellingman op 11 oktober 1949 en van G. Koudijs op 3 april 1951 door de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, deel 8 C-I [vragen 68722 - 68742], 660-662 en deel 8 C-II [vragen 91238 - 91254], p. 1165-1166.

[22] *Nota voor den Chef van den Staf* door J.W.F. Nuboer, London, 28 februari 1941. NIMH, J.W.F. Nuboer, toegang 070, inv. nr. 14, p. 5.

[23] *Algemene beschouwing over strategie die wordt voorgesteld*, ongedateerd. NA, Furstner, 2.12.46 nr. 31.

[24] *Commandant Zeemacht Nederlands-Indië aan Bevelhebber der zeestrijdkrachten*. Ongedateerd, maar ongeveer een maand na Duitse inval in Nederland geschreven. NA, archief Furstner, 2.12.46, nr 10.

[25] De Vos van Steenwijk 1986: 152.

[26] Verhoor van C. Hellingman op 11 oktober 1949 door de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, deel 8 C-I [vragen 68742 - 68751], p. 660-662.

[27] Geldhof 1987: 216-217.

[28] Van Waning 1967: 365.

[29] Mededeling van zijn zoon H.O. Bussemaker aan auteur. Nadien opgenomen in Bosscher en Bussemaker 2007: 81-83. Dit biedt ook nieuwe achtergrondinformatie over deze uitspraak.

[30] De Vos van Steenwijk 1986: 155. Voor de onderschepping van het konvooi, zie kaart in Van Royen e.a. 1997: 49.

[31] Middlebrook en Mahoney 1977: 99.

[32] Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942 [NIMH, [oude nummering] Eb-3], geeft voor 9 december 1941 een onderlinge afstand van 20 mijl. De tijden zijn: Midden-Java tijd, de Britse tijden doorgaans in *Greenwich Mean Time*, die 7,5 uur achterliep op de Midden-Java tijd. Het telegram van 9 december in Van Royen e.a. 1997: 29.

[33] Van Royen e.a. 1997: 29-30.

[34] Hij zelf dacht dat zijn aanval op middelbare afstand op 10 december miste, maar na de oorlog bleek dit onjuist. John S. Alden 1993: 75. Mogelijk ging het niet om de door Alden genoemde *Toro Maru*, maar om de *Ayatosan Maru* of *Ayata Maru*. Het schip

werd hierbij beschadigd. (zie ww.dutchsubmarines.com/boats)
De vier op 12 december getroffen troepentransportschepen waren de *Tosan Maru*, *Asosan Maru*, *Kinka Maru* en *Ayatosan Maru* (dan wel *Ayata Maru*). De eerste drie zonken. Doordat de aanval in uiterst ondiep water plaatsvond, konden ze worden geborgen en gerepareerd.

35 Van Royen e.a. 1997: 46-56. Van hun beide bemanningen overleefde slechts 1 lid (kwartiermeester C. de Wolf) deze drama's. Bussemaker werd postuum benoemd tot Ridder der vierde klasse der Militaire Willems-Orde. In het verleden is ten onrechte beweerd dat het een Brits mijnenveld betrof.

36 Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 1-3. NIMH, [oude nummering] Eb-3.

37 Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 11. NIMH, [oude nummering] Eb-3.

38 Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 1-2. NIMH, [oude nummering] Eb-3.

39 Het betreft hier Midden-Java tijd. Voor de Japanners was het anderhalf uur later.

40 Oorlogsdagboek van Waning, p. 9. NIMH, [oude nummering] Eb-8.

41 Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 11 (14 en 15 januari). NIMH, [oude nummering] Eb-3.

42 Spector 1985: 123.

43 Kersten 1982: 87-88.

44 Blair 1975: 130.

45 De aanvangssituatie tot 15 december 1941. Er waren zelfs boten voor de kust van Vietnam geposteerd. Blair 1975: 142.

46 Blair 1975: 163-167.

47 Blair 1975: 82, 183.

48 De Vos van Steenwijk 1986: 180.

49 Bosscher 1986, II: 305 en De Vos van Steenwijk 1986: 191.

50 Blair 1975: 175-176.

51 Helfrich 1950, I: 382.

52 Teitler 1986b: 72.

53 Teitler 1986b: 70.

54 Blair 1975: 183-184. De kaart op p. 183 geeft aan hoe oostelijk de Amerikaanse linies ter dekking van Timor waren geposteerd – bezuiden Celebes. Op p. 201 wordt vermeld dat de schatting waar Wilkes van uitging, 1 op de 10 torpedo's succesvol, na de oorlog 1 op 30 bleek te zijn.

55 Oorlogsdagboek Van Waning, p. 24. NIMH, [oude nummering] Eb-8. Deze verkenning vond plaats bij het eiland Tanakeke. Overigens torpedeerde de *S 37* met succes de torpedobootjager *Natsushio*.

56 Blair 1975: 82 en 183.

57 Blair 1975: 183-187, 135-152.

58 Helfrich 1950, I: 382.

59 Helfrich, *Aan Allen*, 16-1-1942. NA, archief Helfrich, 2.12.44, nr.3.

60 Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941-26 januari 1942, p. 24. NIMH, [oude nummering] Eb-3.

61 Helfrich 1950, I: 191-192.

62 Mallmann Showell 2002: 66-77.

63 Verhoor van C. Hellingman op 11 oktober 1949 door de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, deel 8 C-I [vragen 68742 – 68762, citaten respectievelijk uit 68732 en 68750], p. 660-663. Sir Max Horton wordt in de enquêteverslagen, waarschijnlijk omdat het de eerste keer slecht verstaan is, consequent als MacHorton misspeld.

64 Helfrich 1950, I: 191-192.
65 Zoals aangehaald in Van Waning 1967: 282. Met 'tactische manoeuvre' bedoelde hij operationele samenwerking.
66 Bosscher 2003. Sommigen, bijvoorbeeld H.O Bussemaker en wijlen vice-admiraal b. d. J.L Langenberg, dachten dit al langer.
67 Oorlogsdagboek van kapitein-ter-zee J.J.L. Willinge 8 december 1941 - 26 januari 1942, p. 11. NIMH, [oude nummering] Eb-3.
68 De Vos van Steenwijk 1986: 175.
69 Helfrich 1950, I: 327.
70 De Vos van Steenwijk 1986: 181-182. Het is overigens aan Helfrich te danken, die het in een interview met L. De Jong onthulde, dat Doormans voorstel bekend werd.
71 De Jong 1984b: 826.
72 De Vos van Steenwijk 1986: 182.
73 Helfrich 1950, I: 327.
74 Helfrich 1950, I: 346.
75 Helfrich aan Furstner 10 maart 1942. NA, archief Helfrich, 2.12.44, nr. 1, p. 1-2.
76 Leutze 1981:272-282. De Jong 1979 :317-319. De Jong 1984b: 844-845.
77 Schaller 1997: 20-24.
78 De Jong 1979 :317-319. De Jong 1984b :844-845.
79 Verhoor Furstner op 31 augustus 1949 door de Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 8 C-I [vraag 64766], p. 533-534.
80 Helfrich gaat zelfs zo ver om een geheel hoofdstuk (XVI) 'Hit and Run' te noemen in zijn *Memoires*, Helfrich 1950, I: 282-302.
81 Castex 1994: 335.
82 De Vos van Steenwijk 1986: 174.
83 Verhoor Furstner op 31 augustus 1949 door Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945. Deel 8 C-I [vraag 64766], p. 533.
84 De verwijzing van Furstner naar Java als springplank vindt men ook in Helfrichs Memoires en werd door hem gebruikt ter motivering om de Slag in de Javazee aan te gaan.
85 Zie De Vos van Steenwijk 1986: 183-185.
86 De Japanners vernamen om 10.00 uur Tokio tijd (8.30 uur Midden-Java tijd) van hun luchtverkenning dat er een slagschip aanwezig was. Waarschijnlijk werd de zware kruiser *Exeter* hiervoor aangezien. Het silhouet van de *Exeter* leek niet op dat van de Britse slagschepen, maar sterk op dat van de enige nog bestaande Britse slagkruiser, de *Renown*, het gemoderniseerde zusterschip van de *Repulse*. De Japanners spraken waarschijnlijk van slagschip, omdat zij de slagkruisers van de *Kongo*-klasse nu snelle slagschepen noemden. Rond 15.00 uur (13.30 uur Midden-Java tijd) meldde een boordvliegtuig dat het om een zware kruiser ging. Al rond 14.00 uur Tokio tijd oftewel 12.30 uur Midden-Java tijd meldde volgens Nuboer het vliegtuig dat het geallieerde eskader omkeerde, wat ik niet kan verklaren aangezien Doorman pas rond 13.20 uur Midden-Java tijd de terugtocht beval. Nuboer 1978, hoofdstuk 'De Japanse oorlog uit Japanse bron (IV)': p. 9-10 hiervan, geen paginanummering.
87 Boer 1990: 92-97.
88 Dat Ozawa een goed overzicht had van de situatie en alert handelde blijkt uit Nuboer 1978, hoofdstuk 'De Japanse oorlog uit Japanse bron (IV)': p. 9-10 hiervan, geen paginanummering.
89 Een kaart van de Nederlandse verkenningszones staat Womack 2006: 44. Womack geeft een helder overzicht van de operationele inzet van de Marine Luchtvaartdienst in deze periode. Bij iets uitgebreidere verkenning dan de oude zones van Gooszen zou het materieel langer hebben meegekund en zou het ook zijn toegekomen aan meer tactische verkenning. De 6 gebieden zouden dan zijn geweest: 2 zones ten noor-

den van Straat Karamita, 1 zone die het zuiden van deze Straat omvatte plus Straat Soenda met het aangrenzende deel van de Indische Oceaan, 1 zone nabij Soerabaja voor onderzeebootbestrijding, 1 zone die zowel het zeegebied bij Tjilatjap omvatte als het zeegebied tussen Java en Straat Makassar en 1 zone direct ten noorden van deze straat.

90 Womack 2006: 59-61.

91 Geldhof 2007: 26-30.

92 Helfrich 1950, I: 274 en Bosscher 1986, II: 207.

93 De Jong 1984b: 864.

94 De Vos van Steenwijk 1986: 194.

95 Boer 1987: 14-15, 232-233.

96 Deze splitsing had mogelijk ook te maken met de neiging van Japanse vlagofficieren elkaar in hun waarde te laten. De ondersteuningsmacht van het konvooi, bestaande uit de zware kruisers *Nachi en Haguro*, werd geleid door schout-bij-nacht Takagi Takeo. De oostelijke strijdmacht, bestaande uit de zware kruisers *Myoko* en *Ashigara* en 2 torpedobootjagers, werd gecommandeerd door de commandant van de marine in Indische wateren, vice-admiraal Takahashi Ibo, aan wie Takagi ondergeschikt was. Takahashi stoomde onmiddellijk op toen hij berichten ontving van het gevecht. Dit uitstellen van een hiërarchische regeling tot een zeeslag aan de gang was, was niet erg verstandig.

97 'Men leest wel eens dat er 14 Japanse torpedobootjagers waren, maar dan ziet men de 2 over het hoofd die het konvooi niet verlieten, maar natuurlijk zouden gaan meestrijden als een of meerdere schepen van Doorman er te dicht bij zouden komen. Te beginnen met deze twee beschikten de Japanners over 16 torpedobootjagers: *Umikaze* (24), *Natsugumo* (9), *Asagumo* (9), *Minegumo* (9), *Murasame* (2), *Samidare* (2), *Harusame* (2), *Yudachi* (2), *Yukikaze* (16), *Amatsukaze* (16), *Tokitsukaze* (16), *Hatsukaze* (16), *Yamakaze* (24), *Kawakaze* (24), *Ushio* (7) en *Sazanami* (7). Het nummer geeft aan tot welke divisie de torpedobootjager behoorde.

De 9 geallieerde jagers waren de *Electra*, *Encounter*, *Jupiter*, *Kortenaer*, *Witte de With*, *Alden*, *John D. Edwards*, *John D. Ford* en *Paul Jones*. Deze laatste vier waren Amerikaans en hadden slechts 4 kanons van 10,2 cm, waarvan er 3 naar één zijde konden vuren, die hooguit evenveel waard waren als 2 van 12 cm. De andere jagers hadden er 4 van 12 cm en de *Jupiter* 5 (van de oorspronkelijke 6). De Japanse torpedobootjagers bezaten liefst 5 tot 6 kanons van 12,7 cm.

De Japanse torpedobewapening was, mede door reservetorpedo's, volslagen superieur. Bovendien was een deel van de Japanse torpedobootjagers net als de kruisers uitgerust met het Type 93 'Lange Lans' torpedo van 61 cm met een bereik van 32 kilometer bij 40 knopen snelheid en 40 km bij 36. De andere (van de 2e en 24e divisie torpedobootjagers) hadden het oudere Type 90 van 61 cm met een bereik van 10 km bij 42 knopen en 15 km bij 35.

98 De Jong 1984b: 923-925. [wetenschappelijke uitgave] Klaarblijkelijk stemde de gouverneur-generaal om een heel andere reden lijdzaam in met de zeestrijd, waarschijnlijk omdat hij dacht dat de strijd nog niet geheel verloren was.

99 Boer 2006: 129. Maar hij gaat behoorlijk voorbij aan de rol van de vier grote vliegkampschepen.

100 Nuboer 1978, hoofdstuk 'De Japanse oorlog uit Japanse bron (V)': p. 1-3 hiervan, geen paginanummering. Verder het hoofdstuk 'De Japanse oorlog uit Japanse bron (VI)': p. 7, 8, 13, 16-18 hiervan, geen paginanummering.

101 De Vos van Steenwijk 1986: 190.

102 De Jong 1984b: 1097.

[103] De Vos van Steenwijk 1986: 189. Furstners telegram was gericht aan de Nederlandse marineattaché te Washington, Meyer Ranneft, met het verzoek Furstners standpunt bij King onder ogen te brengen.
[104] De Vos van Steenwijk 1986: 190.
[105] Boer 2006: 13-17.
[106] De Jong 1984b: 928.
[107] De Vos van Steenwijk 1986: 192-193. Een dergelijk bevel wordt gegeven om een overwinning uit te buiten.
[108] Helfrich 1950, II: 56
[109] Boer 2006: 64.
[110] Nuboer 1978, hoofdstuk 'De Japanse oorlog uit Japanse bron (VI)': p. 7 hiervan, geen paginanummering.
[111] Nuboer 1978, hoofdstuk 'De Japanse oorlog uit Japanse bron (VI)': p. 8 hiervan, geen paginanummering.
[112] De Jong 1984b: 947.
[113] Helfrich aan Furstner 10 maart 1942. NA, archief Helfrich, 2.12.44, nr. 1, p. 5.
[114] Boer 2006: 163. Daarentegen lijkt Womack te suggereren dat de 26e februari de jachtvliegtuigen vanaf Balikpapan problemen ondervonden, maar niet dat dit de 27e het geval was, Womack 2006: 123-127. Tenzij Womack met meer bewijs komt, schaar ik me achter Boer.
[115] Boer 2006: 76, 152-155, 166.
[116] Boer 2006: 432 (noot 2 bij zijn paragraaf 2.4). Desondanks acht Boer het onmogelijk dat Helfrich de daadwerkelijke afspraken over luchtsteun in de Javazee niet zou hebben gekend.
[117] Boer 2006: 167-170. De 10 Amerikaanse jachtvliegtuigen waren van het *17 Pursuit Squadron*, de Nederlandse waren hieraan toegevoegd. Het gaat hier om de op 27 februari operationele vliegtuigen, want de 7 *Hurricane's* op Oost-Java waren dat niet (Boer 2006: 174). Doorman vroeg zijn luchtsteun te laat aan, om 16.00. De vliegtuigen moesten eerst opstijgen van het ruim 70 kilometer ten zuidwesten van Soerabaja gelegen Ngoro, dan was het naar mijn mening nog 150 kilometer tot het strijdtoneel (de transportvloot was om 16.00 uur zeker 70 kilometer uit de kust) en ten slotte moesten ze de beide vloten nog zien te vinden. Gelukkig waren de vliegtuigen al op eigen initiatief om 15.15 uur vertrokken, blijkt uit Boer, vanwege de gemaakte afspraken. Als ze hadden gewacht op het verzoek van Doorman waren ze nog later dan 16.30 verschenen. Dat ze eerst de 3 duikbommenwerpers moesten escorteren die de transportvloot aanvielen, verhinderde dat ze eerder arriveerden.
[118] Boer 2006: 169, 181. Boer gaat wel ver door te zeggen dat 'Niet alleen Doorman, maar ook zijn Japanse tegenstander schout-bij-nacht Takagi, moest het artillerieduel daarom zonder luchtwaarneming voeren.' Dit laatste is moeilijk bewijsbaar, behalve als hierover Japanse bronnen beschikbaar komen.
Wel kan die luchtwaarneming behoorlijk zijn belemmerd. In ieder geval lanceerden kort na 15.50 uur Midden-Java tijd (17.20 uur Tokio tijd) de Japanse kruisers *Jintsu* één en de *Nachi* en *Haguro* ieder twee watervliegtuigen, die tussen 18.57 en 19.30 (20.27 en 21.00 uur Tokio tijd) weer aan boord werden genomen. Ik ga ervan uit dat de geallieerde jachtvliegtuigen deze verkenners niet langdurig konden achtervolgen, zoals jachtvliegtuigen van vliegkampschepen soms deden. Doormans vloot was niet in staat tot vliegtuigdirectie en wist niet of nauwelijks dat er eigen vliegtuigen waren. De jachtvliegtuigen stonden niet onder behoorlijke tactische controle die kon kiezen tussen zoveel mogelijk verkenners achtervolgen en neerschieten of blijven rondcirkelen tegen eventuele luchtaanvallen. Men ging door met dat laatste; uiteraard wist men niet dat de gebruikelijke aanval door Japanse bommenwerpers op Doorman die dag uitbleef.

De geallieerde jachtvliegtuigen vlogen volgens Boer op 7,5 tot 8 km hoogte. Het is de vraag of ze deze positie wilden opgeven. Een duik naar de vele kilometers lager vliegende Japanse watervliegtuigen – als die al als vijandelijk werden herkend – kostte destijds veel tijd, speciaal om daarna weer naar grote hoogte te klimmen. Boer schrijft – zich beroepend op informatie van het *Japanese Miltary Office (Tokio)* – dat de Japanners hun watervliegtuigen 'ver uit de buurt' hielden van de jachtvliegtuigen. Ook dan hadden de watervliegtuigen in beginsel enig overzicht van het strijdtoneel, zeker als ze tijdelijk durfden te naderen. Japanse aanslagwaarneming was veel lastiger onder deze omstandigheden, maar rapportage van sommige geallieerde scheepsbewegingen haalbaar. Het was zelfs al winst wanneer een Japans of geallieerd watervliegtuig een beetje uitsteeg boven de waarneming van een kruiser, die op pakweg 15 tot 30 meter hoogte plaats vond, en achter de horizon daarvan kon kijken. Het zeeoppervlak kon dan weer worden waargenomen met daarop de vijandelijke schepen. Ook de eigen granaataanslagen konden vanaf zeer geringe vlieghoogte weer worden gezien en zeer ver binnen de veilige Japanse luchtafweer. Wel moet het dan voor de vliegtuigen met hun beperkte optische apparatuur zeer moeilijk zijn geweest de afstand van een granaataanslag in zee ten opzichte van het doel juist te schatten. Dat ging beter vanaf wat grotere hoogte. Omgekeerd hadden de geallieerde watervliegtuigen de Japanse scheepsbewegingen gedeeltelijk kunnen rapporteren, zeker wanneer ze beschermd waren door eigen jachtvliegtuigen – àls er samenwerking geweest zou zijn.

119 Anten 2001: 135.

120 Boer 2006: 165, 169.

121 'It was unfortunate that EXETER's Walrus aircraft was unserviceable as the result of blast damage sustained during frequent enemy air attacks.' Voetnoot van de Britse admiraliteit bij het verslag van de commandant van de *Exeter* over de zeeslag. Beide gereproduceerd in http: //ahoy.tk-jk.net/macslog/BattleoftheJavaSeainwhich.html. [bezocht november 2007.]

122 Boer 2006: 169.

123 *Enkele korte aantekeningen betreffende het onderhoud van Hoofd Historische Sectie met Luitenant-ter-zee der 1e klasse KMR J. Bennink op 24 October 1949 onder meer inzake verrichtingen Hr. Ms. 'De Ruyter'.* NIMH, Milo, 006, inv.nr. 386, p. 1.

124 Van Oosten 1970: 274.

125 Waller van de kruiser *Perth*, aangehaald in Gordon 1963: 61. [Gordon was commandant van de *Exeter*.] Ook het verslag van de Houston vermeldt duidelijk deze fakkels en dat ze werden aangevuld met drijvende lichtjes. Deze lichten gaven zeer goed de koers aan, zie *16 November 1945; From: Senior Survivor (Formerly Gunnery Officer), U.S.S. HOUSTON (CA-30); To: Chief of Naval Operations; Subj: Action Report of the U.S.S. HOUSTON (CA-30) in the Battle of the Java Sea, 27 February 1942*, p. 5. NA, archief Helfrich, 2.12.44, nr. 34. Mogelijk ging het niet om lichtboeien, maar om de weerschijn van de fakkels op het water.
Boer (2006: 180) vermeldt alleen dat de radio stuk was – wat tot verkeerde conclusies over het 'binden' van de geallieerden zou kunnen leiden. Hij lijkt niet te beseffen dat de Japanners tevens gebruik maakten van markering met lichten, zoals ze later in de Pacificoorlog ook deden. Zijn stellige conclusie dat luchtverkenning bij de ondergang van de *Java* en de *De Ruyter* geen rol speelde is daarom onjuist.

126 Dit was de *P-5*, een Amerikaanse *Catalina*, Womack 2006: 125-126.

127 Helfrich aan Furstner 10 maart 1942, p. 6. NA, archief Helfrich, 2.12.44, nr. 1.

Conclusies

1 Suskind 2004: 127. Nederlandse vertaling door Bart Voorzanger in Owen 2008: 248.
2 Eigen definitie, deels gebaseerd op Gray 1992:254. Gray heeft evenwel geen oog in zijn omschrijving voor het belang van internationale betrekkingen.

Summary

1 Statistical Abstract 1940: 6. In that year there were 8.8 million people living in the Netherlands and approximately 0.4 million in Surinam and the Netherlands Antilles.
2 Personal definition, based in part on Gray 1992: 254. In his essay Gray also does not show great insight into for the importance of international relations.
3 Hobson 2002: 5.
4 Sumida 2003: 1305.
5 Hobson 2002:328.

Literatuur

Archivalia (Handschriften en gedrukte)

Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag (NIMH):
F.E.L. Milo, toegang 006.
J.J.L. Willinge, toegang 008.
C.E.L. Helfrich, toegang 010.
J.T. Furstner, toegang 013.
M.H. Van Dulm, toegang 017.
A. de Booy, toegang 018.
W.J.C. van Waning, toegang 029.
J.F.W. Nuboer, toegang 070.
A.G. Vromans (1900-1967), toegang 084.
Archiefstukken die nog niet goed zijn ontsloten.

Nationaal Archief te Den Haag (NA):
Ministerie van Koloniën, Openbaar verbaal, nummer toegang 2.10.36.04.
Ministerie van Koloniën, Geheim Archief, nummer toegang 2.10.36.051.
Directie der Marine: Commandement Maritieme Middelen Willemsoord, 1820-1958, nummer toegang 2.12.12.
Ministerie van Marine: Persoonlijk Archief van Luitenant-Admiraal C.E.L. Helfrich, 1940-1962, nummer toegang 2.12.44.
Ministerie van Marine: Persoonlijk Archief van Luitenant-Admiraal J. Th. Furstner, 1932-1968, nummer toegang 2.12.46.
Raad van de Defensie 1903-1939, nummer toegang 2.13.62.04.
Marinestaf te 's-Gravenhage, 1886-1942, nummer toegang 2.12.18.

Koninklijk Instituut voor Taal- Land- en Volkenkunde te Leiden (KITLV):
Archief Koninklijke Vereniging 'Oost en West' H 1077.

Nationaal archief van Japan.
htttp://www.jacar.go.jp//english/nichiro/uk-japan.htm. Bezocht op 30-5-2008.

Particuliere collecties:
Documenten in bezit van H.O Bussemaker te Oegstgeest.
Documenten over M.H. van Dulm in bezit van F.J.L. van Dulm te Naarden.
Brief Edward S. Miller te Washington aan J. Anten te Leiden, 6 september 2002.

Interviews:
P.J.S. de Jong te Den Haag. Telefonisch op 17-7-2008. Persoonlijk op 24-7-2008. Telefonisch 18-8-2009.
H.O. Bussemaker te Oegstgeest, meerdere gesprekken in de periode 2003-2010.

Boeken en artikelen

Acda, G.W.M.
1997 'H. Ferwerda (1885-1942)', in: G. Teitler en W. Klinkert (red.), *Kopstukken uit de krijgsmacht; Nederlandse vlag- en opperofficieren, 1815-1955*, pp. 60-77. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw

Akveld, Leo, Frank Broeze, Femme Gaastra, Gordon Jackson en Willem Mörzer Bruyns (red.)
2003 *In het Kielzog; maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden*, pp. 30-39. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.

Alden, John, S.
1993 'Dutch submarines in World War II – the Far East', *The Submarine Review.* Jaargang 11-2: 75-81. [april 1993]

Amersfoort, H. en Kamphuis, P. [red.] et al.
2005 *Mei 1940; De strijd op Nederlands grondgebied.* [2e druk.] Den Haag: Sdu uitgevers.

Andriessen, J.H.J., Gerbrand Kip, Perry Pierik en A. Stam
2004 *IJzeren doodskisten*. Soesterberg: Uitgeverij Aspekt, 2004.

Anten, J. et al.
2001 [Anten, J., H. Klom, D. van Lunsen, R.F. van Oosten, D. Pilkes, M.G.J. van Zeeland] *Hr.Ms. Kruisers 'Java' en 'Sumatra'*. Zierikzee: Asia Maior.

Asbeck, H.E. van
1915-1916 'Zullen onderzeeboten een overwegend deel uitmaken van de oorlogsvloten der toekomst?', *Marineblad* 30: 353-375.

Barnett, Correlli
1996 'The influence of history upon seapower: The Royal Navy in the Second World War', in: N.A.M. Rodger (red.), *Naval Power in the Twentieth Century*, pp. 120-133. Basingstoke / New York: Palgrave Macmillan.

Bauduin, F.
1920 *Het Nederlandsch eskader in Oost-Indië in 1914-1916; Benevens eenige beschouwingen over onze marine*. 's-Gravenhage: Nijhoff.

Bauer, Hermann
[1941] *Als Führer der U-Boote im Weltkriege; De Eintritt der U-Boot-Waffe in die Seekriegsführung*. Leipzig: Koehler und Amelang.

Baumgartner, Lothar en Erwin Sieche
2001 *Schiffe der K.(u.)K. Kriegsmarine im Bild, band 2: 1896-1918*. Wenen en Hamburg: Verlagsbuchhandlung Stöhr / Verlag E.S. Mittler & Sohn.

Bell, Christopher M.
2000 *The Royal Navy, seapower and strategy between the wars*. Houndmills en Londen: Macmillan, 2000. [Studies in Militairy and Strategic History, General Editor Michael Dockrill, Kings College Londen]

Berenschot, G.J.
1923 'Het aandeel der Luchtstrijdkrachten in de verdediging van Nederlandsch-Indië', *Indisch Militair Tijdschrift* 54:798-803.

Berghahn, Volker R.
1971 *Der Tirpitz-Plan; Genesis und Verfall einer innenpoltischen Krisenstrategie unter Wilhelm II*. Düsseldorf: Droste Verlag. [Geschichtliche Studien zur Politik und Gesellschaft; Band 1]

Betts, Raymond F.
1975 *The False Dawn; European Imperialism in the Nineteenth Century*. Minneapolis: University of Minneapolis Press. [Europe and the World in the age of Expansion, edited by Boyd C. Shafer, Volume VI.]

Beunders, Henri [J.G.]
1980 'Geen man en geen cent voor het militarisme; Het verzet tegen de vloot van 1923', *Vrij Nederland* [Bijlage] 9 februari 1980: 2-12.
1984 *'Weg met de vlootwet!'; de maritieme bewapeningspolitiek van het kabinet-Ruys de Beerenbrouck en het succesvolle verzet daartegen in 1923*. Beren (N. H.): Octavo. [proefschrift]

Bijl de Vroe, C.L.M.
1980 *Rondom de Buitenzorgse Troon. Indisch dagboek C.L.M. Bijl de Vroe, 1914-1919*. Ingeleid en bewerkt door Marian Schouten. Met een woord vooraf door A. Alberts. Haarlem: Fibula van Dishoeck.

Bird, Keith W.
2006 *Erich Raeder, Admiral of the Third Reich*. Annapolis: Naval Institute Press.

Blair Jr., Clay
1975 *Silent Victory; The U.S. Submarine War against Japan*. Philadelphia / New York: J.B. Lippincott Company.

Bles, H. [Harry] de
1988 'Modernisering en professionalisering' in: G.J.A. Raven (red.) *De kroon op het anker; 175 jaar Koninklijke Marine*, pp. 65-86. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, zonder deelnummer.]

Bles, Harry de.
2005 'Een perscampagne, opinievorming in het kruiser-vliegtuigdebat, 1934-1937', in: Victor Endhoven, Gerard Acda en Alexander Bon (red.) *Een Saluut van 26 Schoten; Liber amicorum aangeboden aan Ger Teitler bij zijn afscheid als hoogleraar aan het Koninklijk Instituut voor de marine*, pp. 53-66. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.

Blewett, Daniel K.
1997 'Fuel and U.S. Naval Operations in the Pacific. 1942', in: Günther Bischof, Robert L. Dupont (red) *The pacific War Revisted*, pp. 41-56. Baton Rouge / London: Louisiana State University Press. [Copyright by Eisenhower Centre for American Studies.]

Boer, P.C.
1987 *De Luchtstrijd rond Borneo; Operaties van de Militaire luchtvaart KNIL in de periode december 1941 tot februari 1942*. Houten: Van Holkema en Warendorf.
1990 *De Luchtstrijd om Indië; Operaties van de Militaire Luchtvaart KNIL in de periode december 1941 tot maart 1942; met medew. van P.A.C. Benjamins en M.T.A. Schep*. Houten: Van Holkema en Warendorf.
2006 *Het verlies van Java; Een kwestie van Air Power; De eindstrijd om Nederlands-Indië van de geallieerde lucht-, zee- en landstrijdkrachten in de periode van 18 februari t/m 7 maart 1942*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.

Bönker, Dirk.
2001 'Admiration, Enmity, and cooperation: U.S. navalism and the British and German Emires before the Great War', *Journal of Colonialism and Colonial History* 2-1. [elektronische uitgave http://muse.jhu.edu/journals/journal_of_colonialism_and_colonial_history/toc/cch2.1.html]

Bootsma, N.A.
1986 *Buren in de Koloniale Tijd; De Philippijnen onder Amerikaans bewind en de Nederlandse, Indische en Indonesische reacties daarop, 1898-1942*. Dordrecht – Holland / Riverton – U.S.A.: Foris Publications. [Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal- Land- en Volkenkunde 119.]

Bornebroek, A.H.
2006 *Een heer in een volkspartij : Theodoor Heemskerk (1852-1932); Minister-president en minister van justitie*. Amsterdam: Aksant. [Ook verschenen als proefschrift Universiteit van Amsterdam, 2006.]

Bosma, J.
1935 'Hoofdtrekken van de Moderne Nederlandse Onderzeeboottechniek', *Marineblad* 50: 531-536.

Bosma, J.
1936 'Zur U-Bootstaktik', *Marine-Rundschau* 41: 117-123. [Vertaling van 'Hoofdtrekken van de Moderne Nederlandse Onderzeeboottechniek']

Bosscher, Ph.M.
1982 'Nederland als Bondgenoot', in: G. Teitler (red.), *De Val van Nederlands-Indië*: pp. 113-128. Dieren: De Bataafsche Leeuw.
1984 *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog. Deel 1*. Franeker: T. Wever B.V.
1985a 'Furstner, Johannes Theodorus', in: J. Charité (red), *Biografisch Woordenboek van Nederland; Tweede deel*, pp. 172-174. Amsterdam: Elsevier.
1985b 'Helfrich, Conrad, Emiel, Lambert', in: J. Charité (red), *Biografisch Woordenboek van Nederland; Tweede deel*, pp. 218-220. Amsterdam: Elsevier.
1986 *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog. Deel 2*. Franeker: T. Wever B.V.
1988 'Bezuinigingen en Oorlog', in: G.J.A. Raven (red.) *De kroon op het anker; 175 jaar Koninklijke Marine*, pp. 87-116. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, zonder deelnummer]
1989 'Ferwerda, Hendrikus', in: J. Charité (red), *Biografisch Woordenboek van Nederland; Derde deel*, pp. 171-172. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff / Instituut voor Nederlandse Geschiedenis.
1990 De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog. Deel 3. Franeker: Van Wijnen.
1994 'Nuboer, Johannes Frans Willem', in: J. Charité en A.J.C.M. Gabriels (red), *Biografisch Woordenboek van Nederland; Vierde deel*, pp. 365-366. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff / Instituut voor Nederlandse Geschiedenis.
2003 'Jaren van loutering; Het tijdperk tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog als periode in de geschiedenis van de Koninklijke Marine, proeve van een plaatsbepaling, in: Leo Akveld et. al. (red.), *In het Kielzog; maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden*, pp. 30-39. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
Te verschijnen *Het Rapport van de 'Technische Commissie'; Een belangrijk stuk over het 'slagkruiserplan' teruggevonden*. [21 A4 tellend manuscript waarin het Rapport van de Technische Commissie van 12 september 1939 welhaast als een synopsis wordt behandeld.]

Bosscher, Ph.M. en H.O. Bussemaker
2007 *Gelouterd door strijd; De Nederlandse Onderzeedienst tot de val van Java, 1942*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.

Bouman, L.F.
1923 'Iets over korte golven en hun toepassing in het maritieme radioverkeer', *Marineblad* 38:308-326.

Box, G.
1913 'Tentoonstellings-overzicht; De Britse afdeling', in: E.N.T.O.S.; (Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied); Een geïllustreerd gedenkboek onder redactie van Jhr. Jan Feith, pp. 246-249. Amsterdam: Blikman en Sartorius.

Boyd, Carl en Yoshida, Ahikiko
1995 *The Japanese Submarine Force* and World War II. Annapolis: Naval Institute Press.

Brassey, T.A. (red.)
1896, 1905 *The Naval Annual*. Portsmouth: J. Griffin and Co.

Brassey, T.A., F.K. Barnes en Orde Browne (red.)
1888-1889 *The Naval Annual*. Portsmouth: J. Griffin and Co.

[Brassey's]
1913 Viscount Hythe (red.). *The Naval Annual*. Portsmouth: J. Griffin and Co. [Facsilime herdruk 1970, New York: Arco Publishing Company.]

Brassey's Naval Annual
1939 H.G. Thursfield (red.). *Brassey's Naval Annual*. London: William Clowes.

Breemer, Jan S.
1994 'The Burden of Trafalger: Decisive Battle and Naval Strategic Expectations on the Eve World War I', in: Geoffrey Till (red.), *Seapower; Theory and Practice*, pp. 63-85. Ilford, Essex / Portland, Oregon: Frank Cass.

Brooks, John
2005 *Dreadnought gunnery and the Battle of Jutland; The question of fire control*. Londen / New York: Routledge. [Cass series: naval policy and history, 32. Series editor: Geoffry Till.]

Brouwer, C.H.
1939 De verdediging van de Nederlandsch-Indische Archipel en de plaats van het vliegtuig in de weermacht', *Marineblad* 54: 1-22.

Brouwer, Jan Willem en Johan van Merriënboer
2001 *Van buitengaats naar Binnenhof; P.J.S. de Jong, een biografie*. Den Haag: SDU.

Brouwer, L., N. Delfos, K.H.L. Gerretse, J.A.M.M. Janssen, G. Teitler en J.J.A. Wijn
1986 *Tussen Vloot en politiek. Een eeuw marinestaf 1886-1986*. Amsterdam / Dieren: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 2.]

Bruinsma, J.T.A.J.
1921 'Het nut en toekomst van onderzeeboten voor onze Oost-Indische koloniën', in *Marineblad* 36: 535-563.

Buitenhuis, J.H.
2003 'Het Duitse Von Schlieffenplan bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog', in: Hans Andriessen, Martin Ros, Perry Pierik (red.) *De Grote Oorlog; Kroniek 1914-1918; Essays over de Eerste Wereldoorlog; Deel 2*, pp. *188-207*. Soesterberg; Aspect.

Bussemaker, A.J.
1927 'Methode voor het bereeken van de afvuurafstanden bij lanceringen door onderzeeboten waarop men nog 100% trefkans heeft', *Marineblad* 42: 165-175.
1939 'Torpedodragers; Hoofdstuk I', *Marineblad* 54: 573-589.
1940 'De imperiale taak der Koninklijke Marine en het vraagstuk der vlootversterking', *Marineblad* 55: 371-385.

1940b 'De Voordeelen van de slagkruisers voor de Nederlandsche Marine; Lezing over de imperiale taak van de Koninklijke Marine en het vraagstuk der vlootversterking voor de Marinevereeniging te Soerabaja door luit.-ter-zee 1ste kl. A.J. Bussemaker; De juiste beslissing voor den bouw van eene harmonische vloot.', in de *Indische Courant* 13-2-1940. [Zie ook: De juiste beslissing.]

Bussemaker, H.Th.

2001 *Paradise in peril; Western colonial power and Japanese expansion in South-East Asia, 1905-1941*. Part 1 en Part 2. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam, 2001. [proefschrift]

Bussemaker, H.O., zie Bosscher en Bussemaker

Butler, J.R.M.

1971 *Grand strategy: Volume II: Rearmament policy*. London: Her Majesty's Stationary Office. [Extra geannoteerde versie van 1957; History of the Second world War. United Kingdom Military Series. Edited by Sir James Butler. Zie ook Gibbs 1976.]

C. [vermoedelijk Chaillet, J.L.]

1916-1917 'De ontwikkeling der moderne onderzeeboottactiek', *Marineblad* 31: 570-573.

Cageling, M.A. [en De Jong, P.]

1938 *Onze Strijdmacht ter Zee; Met medewerking van de Koninklijke Nederlandse Vereeniging "Onze Vloot' en ingeleid door Z.E. Vice-Admiraal J.Th. Furstner, Chef van den Marinestaf*. Rotterdam: M. Wyt en Zonen.

1963 [met een inleiding van P.J.S. de Jong] *Zeegaande vloot*. Den Haag: Van Stockum en Zoon.

Campbell, John

1972 *Queen Elizabeth Class*. Londen: Conway Maritime Press. [Warship monographs 2.]

2002 *Naval Weapons of Warld War Two*. Londen: Conway Maritime Press. [Gelijk aan 1e druk 1985.]

Campo, J.N.F.M. à.

1992 *Koninklijke Paketvaart Maatschappij; Stoomvaart en Staatsvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914*. Hilversum: Verloren.

Caravaggio, Angelo N.

2006 'The Attack at Taranto; Tactical Success, Operational Failure', *Naval War College Review* [Summer 2006] 59-3: 103-127.

Castex, R. [capitaine de frégate]

1920 *Synthèse de la Guerre Sous-Marine; De Pontchartrain à Tirpitz*. Paris: Augustin Challamel.

1994 *Strategic Theories*, [Selections translated and edited, with an introduction by Eugenia C. Kiesling]. Annapolis: Naval Institute Press. [Classics of Sea Power. Series editors John B. Hattendorf and Wayne P. Hughes, Jr.]

Céline, Louis-Ferdinand

1995 *Entretiens avec le Professeur Y*. Paris: Gallimard.

Chaillet, J.L.

1916-1917 'Een bijdrage over onderzeeboten en de aanbouw-politiek voor de verdediging van Nederlandsch-Indië', *Marineblad* 31: 663-679. [Gedagtekend 17-2-1917.]

[Chambon, A.]
1940-1943 *Onze marine*. Den Helder: Drukkerij en Uitgeverij v.h. de boer Jr. [= 'Maritieme Documentatie', een losbladig, als persoonlijke correspondentie verspreid, verzamelwerk.]

Chihaya, Masataka en Abe, Yasuo
1971 *I.J.N. Kongo / battleship 1912-1944*, in: John Wingate (red.) *Warship in profile, Volume 1*, pp. 265-288. Berkshire: Profile Publications. [Oorspronkelijk verschenen als *Profile of warship* 12.]

Claes, Wijnand
2001 *Hr.Ms. O 21 & de kat met negen levens*. Amsterdam: Van Soeren en Co.

Clausewitz, Carl von
1993 *On War*, [Edited and translated by Michael Howard en Peter Paret]. New York, London, Toronto: Alfred A. Knopf [3e druk als Everyman's Library 121. Met index en chronologie vermeerderde uitgave 1e druk 1976].

Clerc-Rampal, G.
1913 *La Mer; La mer dans la nature; La mer et l'homme*. [Preface de A. Berget] Paris: Librairie Larousse.

Colomb, P.H.
1990 *Naval Warfare; Its Ruling Principles and Practice Historically Treated; Volume I; With an introduction by Barry M. Gough*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [Naar de derde druk van 1899, eerste druk 1890. Classics of Sea power. Series editors John B. Hattendorf and Wayne P. Hughes, Jr.]

Commissie voor de reorganisatie van de weermacht [commissie-Idenburg]
1934 *Verslag van de commissie, ingesteld bij de gemeenschappelijke beschikking van den Minister van Staat, Minister van Koloniën en van den Minister van Defensie van 1 September 1933*. [voorzitter: A.W.F. Idenburg.] 's-Gravenhage : Algemeene Landsdrukkerij

Conway's 1860-1905
1979 *Conway's; All the World's Fighting Ships, 1860-1905*. London: Conway Maritime Press.

Conway's 1906-1921
1997 *Conway's; All the World's Fighting Ships, 1906-1921*. London: Conway Maritime Press. [1e druk 1986]

Corbett, Julian S.
1915 *The spectre of navalism*, London: Darling, 1915.
1988a *Some Principles of Maritime Strategy*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [*Classics of Sea power*. Series editors John B. Hattendorf and Wayne P. Hughes, Jr.] [Oorspronkelijke uitgave 1911]
1988b [The 'Green Pamphlet' =] 'War Course; Strategical terms and definitions used in lectures on naval history', [1905, toegevoegd in 1988 als appendix] in: Julian S. Corbett *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 305-345. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [*Classics of Sea power*. Series editors John B. Hattendorf and Wayne P. Hughes, Jr.] [Oorspronkelijke uitgave 1911]
1994a [Introductie door John B. Hattendorf en Donald M. Schurman] *Maritime Operations in the Russo-Chinese War. 1904-1905. Volume I*. Annapolis, Maryland en Newport, Rhode Island: Naval Institute Press en Naval War College Press, 1994. [Herdruk confidentiële uitgave door de Intelligence Division of the Admirality War Staff, Londen, 1914.]

1994b [Introductie door John B. Hattendorf en Donald M. Schurman] *Maritime Operations in the Russo-Chinese War. 1904-1905. Volume II*. Annapolis, Maryland en Newport, Rhode Island: Naval Institute Press en Naval War College Press, 1994. [Herdruk confidentiële uitgave door de Intelligence Division of the Admirality War Staff, Londen, 1915.]

2004 *Principles of Maritime Strategy*. Minola, New York: Dover Publications, 2004. [Herdruk van *Some principles of Maritime Strategy*. Londen en New York, 1911.]

Cornelis, J.C.

1929 'Iets over onderzeeboottactiek', *Marineblad* 44: 408-431.

Couteau-Bégarie, Hervé

1985a *La Puissance Maritime; Castex et la stratégie navale*. [Paris?:] Fayard. [Géopolitiques et stratégies, série dirigée par Gérard Chaliand]

1985b *Castex; Le stratege inconnu*. Paris: Economica. [Collection Histoire.]

1996 'Herbert Rosinski, commentateur de Mahan', in: Herbert Rosinski, *Commentaire de Mahan; Suivi de textes de Mahan; Traduit par Jean Pagès; Preface de Hervé Couteau-Bégarie*. Paris: Economica, Institut de Stratégie Comparée EPHE IV-Sorbonne. [Bibliothèque Stratégique dirigée par Lucien Poirier et Hervé Couteau-Bégarie.] [Vertaling van het ongepubliceerde *Mahan, Corbett, Castex–The Development of Naval Theory : Essay Submitted to the Julian Corbett Prize Committee of the University of London; Part I, Mahan, 1938*. Dit is het enige voltooide deel.]

2005 'Réfections sur l'école navale française de stratégie navale', in: *L'évolution de la pensée Navale; Volume I*. [Institut de Stratégie Comparée, Commission Française d'Histoire Militaire, Institut d'Histoire des Conflits Contemporains.] Internet http://www.stratisc.org/PN1_HCBREFLFRA.html [bezocht 23-8-2008]

Creveld, Martin van

1989 *Technology and War; From 2000 B.C. to the Present*. New York en Londen: The Free Press / Collier Macmillan.

Cutler, Thomas J.

1994 *The Battle for Leyte Gulf; 23-26 October 1944*. New York: HarperCollins.

Darrieus, Gabriel

1920 'War on the Sea; Strategy and Tactics; Basic Principles.', in: Philip R. Alger (vertaling en red.) *War on the Sea; and extracts from; The Genius of Naval Warfare I and II*, pp. 1-320. Annapolis, MD.: The United States Naval Institute. [Naar de 1e uitgave in vertaling uit 1908. Oospronkelijk uitgegeven als *La Guerre sur Mer, strategie et tactique; la Doctrine*. Paris: Augustin Challamel, 1907.]

Daveluy, René

1920 'The Genius of Naval Warfare; Section I; extract from original Vol. I; Strategy; Second edition of A Study of Naval Strategy', in: Philip R. Alger (vertaling en red.) *War on the Sea; and extracts from; The Genius of Naval Warfare I and II*, pp. 323-550. Annapolis, MD.: The United States Naval Institute. [Naar de 1e uitgave in vertaling uit 1910. Uittreksel uit de Franse uitgave *L'esprit de la Guerre navale; T. II; La tactique*. Paris / Nancy: Berger-Levrault, 1909. Oorspronkelijk uitgegeven onder de titel *Etude sur le Combat naval*. Paris / Nancy: Berger-Levrault, 1902.]

De Standaard

1940 [Dagblad uit Nederlands-Indië], 29-2-1940.

'De strijd om den 6000 ton kruiser'

1930 'De strijd om den 6000 ton kruiser', in *Het Vaderland* 24-9-1930.

'De Vlootsterkte in Indië'
1938 'De Vlootsterkte in Indië' in de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* 25-11-1938. [Zoals opgenomen in "Uit de pers", *Marineblad* 54 (1939):108-109.]

Dickson, W.D.
1974 *The Battle of the Philippine Sea; June 1944*. London: Ian Allan. [Sea Battles in close-up, deel 11]

Dissel, Anita M.C. van
2001 'Dutch naval strategy towards the Empire overseas during the interwar period', in: *Strategy and Response; In the Twentieth Century Maritime World; Papers presented to the Fourth British-Dutch Maritime History Conference*; Edited by Jaap R. Bruijn, Anita M.C. van Dissel, Gordon Jackson and Paul C. van Royen, pp. 18-29. Amsterdam: Batavian Lion International.
2007 '65 Jaar na de Slag in de Javazee', *Marineblad* 117-III (maart 2007): 32-34.

Doorman, L.C. [L.A.C.M.?]
1927 'Grepen uit het marine-leven in Indië', in: D.A. Rinkes, N. van Zalinge, J.W. de Roever (red.) *Het Indische Boek der Zee,* pp. 180-188. [2e druk] Batavia, Weltevreden / Leiden: G. Kollf.

Dijk, Anthonie van
1989a 'The Drawningboard Battleships for the Royal Netherlands Navy, part 2', *Warship International* XXVI-1: 30-35.
1989b 'The Drawningboard Battleships for the Royal Netherlands Navy, part 3', *Warship International* XXVI-4: 395-403.

Dijk, Kees van
2007 *The Netherlands Indies and the Great War 1914-1918*. Leiden: KITLV Press, 2007. [Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-Land- en Volkenkunde 254]

Doenitz, Admiral
1959 [translated bij R.H. Stevens] *Memoirs; Ten years and twenty days*. London: Weidenfeld and Nicholson, 1959 [2e druk].

Dulm J.F. van
[1947] [Met een voorwoord van C.E.L. Helfrich.] *Onder de bloedvlag van de „O 21"; 1940-1945*. Amsterdam: Scheltens en Giltay.

Dumas, Robert
2001 *Les Cuirassés Dunkerque et Strassbourg*. Nantes: Marines éditions.

Een zeeofficier
[1912] *De minimum militaire eischen; Waaraan pantserschepen voor onze koloniën bestemd, moeten voldoen, beschouwd in verband met deontworpen schepen van 7600 en 10500 ton; Een studie en critiek; door een zeeofficier; (Met medewerking en instemming van eenige hoofdofficieren en enige subalterne officieren van meerdere anciënniteit)*. Helder: C. De Boer.

Ehlert, Hans Michael Epkenhans en Gerhard P. Gross
2007 *Der Schlieffenplan; Analysen und Dokumente; Im Autrag des Militärgeschichtligen Forschungsamtes und der Otto-von-Bismarck-Stiftung herausgegeben von Hans Ehlert, Michael Epkenhans, Gerhard P. Gross*. [2., durchges. Aufl.] pp. 117-160. Padernborn / München / Wien / Zürich: Ferdinand Schöningh. [Zeitalter der Weltkriege. Herausgegeben vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt; Band 2.] [1e druk 2006.]

Eigenman, J.A.
1939 'Opperbevel en Staatsmarine', *Marineblad*, oktober 1939, p. 1223-1278.

Endhoven, Victor, Gerard Acda en Alexander Bon (red.)
2005 *Een Saluut van 26 Schoten. Liber amicorum aangeboden aan Ger Teitler bijzijn afscheid als hoogleraar aan het Koninklijk Instituut voor de marine*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.

Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945
1956a *Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945; Verslag houdende de uitkomsten van het onderzoek. Deel 8 C-I; Militair beleid 1940-1945; (Punt P van het enquêtebesluit); Verhoren*. 's-Gravenhage: Staatdrukkerij- en uitgeverijbedrijf.
Verhoor van J.Th. Furstner op 7 april 1948, p. 5-13; 21 april 1948, p. 14-20; 31 augustus 1949, p. 516-540.
Verhoor van C. Hellingman op 11 oktober 1949, p. 659-665.
Verhoor van J.W.F. Nuboer op 28 juli 1949, p. 453-463.
Verhoor van A. de Booy 14 september 1949, p. 592-598.
1956b *Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945; Verslag houdende de uitkomsten van het onderzoek. Deel 8 C-II; Militair beleid 1940-1945; (Punt P van het enquêtebesluit); Verhoren*. 's-Gravenhage: Staatdrukkerij- en uitgeverijbedrijf.
Verhoor van J.Th. Furstner op 3 december 1952, p. 1333-1341.
Verhoor van G. Koudijs op 3 april 1951, p. 1164-1169.
Verhoor van C.E.L. Helfrich op 1 maart 1951, p. 1065-1078; 7 maart 1951, p. 1093-1099; 15 maart 1951, p. 1100-1111; 5 september 1951, p. 1286-1291; 20 september 1951, p. 1292-1300.
Verhoor van P.J.S. de Jong 13 april 1951, p. 1239-1241.
Verhoor van C.J.W. van Waning 6 februari 1951, p. 953-956 .
Verhoorvan J.J.L. Willinge 13 februari 1951, p. 974-980.

Epkenhans, Michael
1991 *Die Wilhelminische Flottenrüstung, 1908-1914; Weltmachtstreben, Industrieller Fortschritt, Soziale Inegration*. München: R. Oldenburg Verlag. [Beitrage vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt; Band 32.]
1996 'Imperial Germany and the importance of seapower', in: N.A.M. Rodger (red.), *Naval Power in the Twentieth Century*, pp. 27-40. Basingstoke / New York: Palgrave Macmillan.

Esveld, N.E.H. van
1979 'M.W.F. Treub'. in *Biografisch Woordenboek van Nederland*; Eerste deel, pp. 588-590. Den Haag: Martinus Nijhoff.

Evans, Donald C. en Mark R. Peattie
1997 *Kaigun; Strategy, tactics, and technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*. Annapolis Maryland: Naval Institute Press.

Evers, F.J.H.
1902 *Oorlogsschepen*. Amsterdam: Joh. G. Stemler Cz.
1905 *Oorlogsschepen; Vervolg*. Amsterdam: C.L. van Langenhuizen.

Farrrell, Brian P.
2005 *The Defence and fall of Singapore 1940-1942*. Brindscombe Port: Tempus.

Fasseur, Cees
2001 *Wilhelmina; Deel II; Krijgshaftig in een vormloze jas*. Amsterdam: Balans.

Feith, Jan (red.)
1913 *E.N.T.O.S.; (Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied); Een geïllustreerd gedenkboek onder redactie van Jhr. Jan Feith*. Amsterdam: Blikman en Sartorius.

Ferwerda, H.
1916-1967 'Slagkruisers', *Marineblad* 31: 645-662.

1917-1918a 'De slagkruiser in den Slag bij Jutland', *Marineblad* 32: 449-462.
1917-1918b 'Eenige opmerkingen in verband met het door den luitenant ter zee der 1ste kl. Van Hengel behandelde onderwerp ter 2e algemeene vergadering der Marine-Vereniging op 25 april 1917', *Marineblad* 32: 596-600.
1920 'Vrijwillligers- of Militievloot?; Hoe moet de organisatie der Koninklijke Marine zijn, wat betreft personeel, materieel en financiën', *Marineblad* 35: 117-164.
1925 'Overzicht van de maritieme defensie in Indië', in: D.A. Rinkes, N. van Zalinge, J.W. de Roever (red.) *Het Indische Boek der Zee,* pp. 160-174. Drukkerij voor Volkslectuur: [Batavia] Weltevreden.
1926 'Sterkte en samenstelling van de vloot', *Marineblad* 41: 140-178.
Feuilletau de Bruyn, W.K.H.
1940 'De politiek-strategische betekenis van een Nederlandsche vloot met een kern van slagkruisers.', *Koloniaal Tijdschrift; Uitgegeven door de Vereniging van ambtenaren bij het Binnenlandsch Bestuur in Nederlandsch-Indië'* 29: 215-225.
Field, Andrew
2004 *Royal Navy strategy in the Far East, 1919-1939; Planning for war against Japan*. Londen / New York: Frank Cass. [Cass series: naval policy and history, 22. Series editor: Geoffry Till.]
Fock, Harald.
1979 *Schwarze Gesellen: Band 1: Torpedoboote bis 1914*. Herford: Koehlers Verlagsgesellschaft.
1981 *Schwarze Gesellen: Band 2: Zerstörer bis 1914*. Herford: Koehlers Verlagsgesellschaft.
Foreest, H.A. van
1956 'Vijftig jaar vlootpolitiek; 1906-1956', in *Onze Vloot*, Jubileumnummer mei 1956: 8-44. [Extra aflevering zonder reguliere nummering van dit tijdschrift.]
Franklin, G.D.
2004 'The Origins of the Royal Navy's vulnerability to surfaced night U-boat attack 1939-40', *Mariners Mirror* 90, I: 73-84.
Friedman, Norman
1984 [Ship Plans by Arthur Baker III and Alan Raven] *U.S. Cruisers; An illustrated design history*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
1985 [Ship Plans by Alan Raven and Arthur Baker III] *U.S. Battleships; An illustrated design history*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
2001 *Seapower as Strategy; Navies and National Interests*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
Frieser, Karl-Heinz [en Greenwood, John, T.].
2005 *The Blitzkrieg Legend; The 1940 Campaign in the West*. Annapolis: Naval Institute Press. [Oorspronkelijke titel van dit standaardwerk *Blitzkrieg-Legende; Der Westfeldzug 1940*. 1995.]
Furstner, J.Th.
1921 'Het nut en toekomst van onderzeeboten voor onze Oostindische koloniën', *Marineblad* 36: 371-416.
1922a 'Rede op de Algemene Vergadering van de Marine-Vereeniging van donderdag 10 november 1921', in "Marine-Vereniging', pp. 1-36 [zelfstandige paginanummering binnen die van het blad], *Marineblad* 37. [Inclusief kritiek op Furstner en zijn reacties daarop – zie ook Furstner 1922b en Van Reede 1922a en Van Reede 1922b.]

1922b [reacties op Furstner 1922a] 'Algemene Vergadering van de Marine-Vereeniging van woensdag 14 december 1921', in "Marine-vereniging', pp. 37-56 [zelfstandige paginanummering], *Marineblad* 37.

1930 *De Nederlandsche Marine en de beide Indiën*. Rede voor het het [sic!] Nat. Jongeren Verbond in October 1930 gehouden door den Kapitein-Luitenant ter Zee J. Th. Furstner. Vereniging Onze Vloot. [vermoedelijk Rotterdam, 1930]

1931 *De maritieme conferenties en de strategische positie van Nederland; Lezing gehouden door den Kapitein-Luitenant ter zee J. Th. Furstner, te Rotterdam, op 9 januari 1931 voor de Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap en op 13 februari te Willemsoord in de Groote Receptiezaal van de directie*. Den Helder: Marine-Vereeniging.

1934-1935 'Reisrapport Hr. Ms. divisie Hertog Hendrik, Kortenaer, Van Ghent, Z 5, O 15, O13 en O 12; Onder bevel van Kapitein ter zee J.Th. Furstner. (Reis naar Göteborg en Oslo 10-22 Sept. 1935.)', in: *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1934-1935*, pp. 360-365. 's-Gravenhage: Algemeene Landsdrukkerij (1936).

Gaastra, Femme

2008 'De Linschoten-Vereeniging, 1908-2008', in: Henk den Heijer en Cees van Romburgh (red.): *Reizen door de eeuwen heen; 100 jaar Linschoten-Vereeniging (1908-2008)*, pp. 11-58. Zutphen: Walburg Pers.

Garzke, William H. Jr. en Dulin, Robert O.

1980 *Battleships; British, Soviet, French and Dutch Battleships of World War II*. [Deel 2] London: Jane's Publishing Company; Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

1985 *Battleships; Axis and Neutral Battleships in World War II*, [deel 3]. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [Line drawnings by Thomas G. Webb and Alan Raven]

1995 *Battleships; United States Battleships; 1935-1992; Revised and updated edition*. [deel 1]. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [Line drawnings by Robert F. Sumrall and Thomas G. Webb]

Gedenkboek honderd jarig bestaan der adelborsten-opleiding, zie *Van 't Haaff en Klaassen 1954*.

Gedenkboek Onderzeedienst 1906-1966, zie *Van Waning 1967*.

Gelder, J.A. de

1925 'Welk type torpedobootjagers hebben wij noodig?', *Marineblad* 40: 75-82.

1934 'Tactische oefeningen 1934', *Marineblad* 49: 761-767.

1939 'Een vlootplan gevraagd", *Marineblad* 54: 1327-1360.

1940 'Het vlootplan', *Marineblad* 55: 521-524.

Geldhof, N.

1987 *70 jaar Marineluchtvaartdienst*. Leeuwarden: Eisma.

2007 'De weinig eervolle aftocht uit Soerabaja. Wat vooraf ging aan 'Broome'', in *Marineblad* 117-III (maart 2007): 26-30.

Gemzell, Carl-Axel

1965 *Raeder, Hitler und Skandinavien; Der Kampf für einen maritieme Operationsplan*. Lund: Gleerups. [Bibliotheca Historica Lundensis XVI.]

Gerritse, K.H.L.

1982 'De Marinestaf en de neutraliteit'; in: L. Brouwer, N. Delfos, K.H.L. Gerretse , J.A.M.M. Janssen, G. Teitler en J.J.A. Wijn, *Tussen Vloot en politiek. Een eeuw marinestaf 1886-1986*, pp. 13-50. Amsterdam / Dieren: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 2.]

Gibbs, N.H.
1976 *Grand Strategy: Volume I: Rearmament Policy.* London: Her Majesty's Stationary Office, 1976. [History of the Second world War. United Kingdom Military Series. Edited by Sir James Butler. Zie ook Butler, 1971.]

Gordon, Olivier L.
1963 *De slag in de Javazee.* [Vertaling door Tom Stam van *Fight it out.]* Utrecht / Antwerpen: Het Spectrum.

Gordon, Andrew
1994 'The Admiralty and Imperial Overstretch, 1902-1941', in: Geoffrey Till (red.), *Seapower; Theory and Practice*, pp. 63-85. Ilford, Essex / Portland, Origon: Frank Cass.

Graaff, Bob de
1997 *Kalm temidden van woedende golven; Het ministerie van Koloniën en zijn taakomgeving, 1912-1940.* Den Haag: Sdu Uitgevers.

Graaff, Bob de en Elsbeth Lochter-Scholten
2007 *J.P. Graaf van Limburg Stirum, 1873-1948; Tegendraads landvoogd en diplomaat.* Zwolle: Waanders.

Gray, Colin S.
1992 *The Leverage of Sea Power; The Strategic Advantage of Navies in War.* New York: The Free Press.

Greger, René
1972 *The Russian Fleet, 1914-1917.* [vertaling Jill Gearing]. London: Ian Allan.

Griessmer, Axel
1996 *Grosse Kreuzer der Kaiserlichen Marine 1906-1918; Konstruktion und Entwürfe in Zeichen des Tirpitz-Plans.* Bonn: Bernard & Gräfe Verlag.

Griessmer, Axel
1999 *Linienschiffe der Kaiserlichen Marine 1906-1918; Konstruktionen zwischen Rüstingskonkurrenz und Flottengesetz.* Bonn: Bernard & Gräfe Verlag.

Groen, P.H.M.
1991 *Marsroutes en Dwaalsporen: het Nederlands militair strategisch denken in Indonesië 1945-1949.* Den Haag: SDU.

Grote atlas van Nederlands Oost-Indië
2003 J.R. van Diessen (et al. red.). *Grote atlas van Nederlands Oost-Indië / Comprehensive atlas of the Netherlands East Indies.* Zierikzee: Asia Maior / Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap.

Gross, Gerhard P.
2007 'There was a Schlieffen Plan; Neue Quellen' in: *Der Schlieffenplan; Analysen und Dokumente; Im Autrag des Militärgeschichtligen Forschungsamtes und der Otto-von-Bismarck-Stiftung herausgegeben von Hans Ehlert, Michael Epkenhans, Gerhard P. Gross.* [2., durchges. Aufl.] pp. 117-160. Padernborn / München / Wien / Zürich: Ferdinand Schöningh. [Zeitalter der Weltkriege. Herausgegeben vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt; Band 2.] [1e druk 2006.]

Grove, Eric J.
1988 'Introduction' in: Julian S. Corbett *Some Principles of Maritime Strategy,* pp. xi-xlv. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [Classics of Sea power. Series editors John B. Hattendorf and Wayne P. Hughes, Jr.]

Haaff, P.S. van 't en Klaassen, M.J.C.
1954 *Gedenkboek honderd jarig bestaan der adelborsten-opleiding te Willemsoord, 1854-1954.* Bussum: C.A.J. van Dishoeck

Hansen, Kenneth P.
2005 'Raeder versus Wegener: Conflict in German Naval Strategy', Naval War College Review, Autumn 2005, Vol. 58, No. 4:81-108.
Hatta, Mohammad
1972 Portrait of a Patriot; Selected writings by; Mohammad Hatta. The Hague / Paris: Mouton.
Helfrich, C.E.L.
1926 Onze weermacht in Nederlands-Indië in een toekomstig Pacific-Conflict, in *Marineblad* 41: 105-139.
1939 'Pacific Probleemen', *Marineblad* 54: 281-292.
1950 *Memoires; Eerste Deel: de Maleise Barrière*. Amsterdam / Brussel: Elsevier.
1950 *Memoires; Tweede Deel: glorie en tragedie*. Amsterdam / Brussel: Elsevier.
Hellingman, [C.].
1931 'Op welke wijze mag verbetering van het torpedo-hoekschot verwacht worden?', in *Marineblad* 46: 412-421.
Herinneringen B.C. de Jonge
1968 S.L. van der Wall (red.) Herinneringen van Jhr.Mr. B.C. de Jonge met brieven uit zijn nalatenschap. Groningen: Wolters Noordhoff.
Hertog, Johan den
2007 *Cort van der Linden(1846-1935); Minister-president in oorlogstijd; Een politieke biografie*. Amsterdam: Boom.
Herwig, Holger H.
1980 *"Luxury Fleet"; The Imperial German Navy, 1888-1918*. London / Boston / Sidney: Allen and Unwin.
1989 'Wolfgang Wegener and German naval strategy from Titpitz to Raeder, [introduction] in: *The Naval Strategy of the World War*, pp. xv-lv. [Translated with an Introduction and Notes by Holger H. Herwig]. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [Classics of Sea Power. Series editors John B. Hattendorf and Wayne P. Hughes, Jr.]
2007 'Innovation ignored: The submarine probleem – Germany, Britain, and the United States, 1919-1939, in: Williamson Murray en Allan R. Millett (red), *Military Innovation in the Interwar Period*, pp. 227-264. [19th printing] Cambridge etc: Cambridge University Press. [1e druk 1996]
2010 'Conclusions', in: Richard F. Hamilton en Holger H. Herwig (red), *War planning 1914*, pp. 226-256. Cambridge etc: Cambridge University Press. [1e druk niet verschenen in 2010, maar december 2009.]
Herwig, Holger H. en D.F. Trask
1985 'Naval operations plans between Germany and the USA, 1989-1913; A study in strategic planning in the age of imperialism', in: Paul M. Kennedy (red.), *The war plans of the great powers 1880-1914*, pp. 39-74. Boston, London, Sidney: Allan and Unwin. [1e druk 1979.]
'Het slagkruiserplan'
1940 'Het slagkruiserplan (Vlootplan 1940); Wijziging van het achtste hoofdstuk der Rijksbegrooting voor het dienstjaar 1940. Memorie van Toelichting.' [Zoals opgenomen in "Redactioneel gedeelte", *Marineblad* 54 (1939): 525-539.]
'Het Slagschip in de harmonische vloot'
1938 'Het Slagschip in de harmonische vloot' in de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* 25-11-1938. [Zoals opgenomen in "Uit de pers", *Marineblad* 54 (1939):110-111.]

'Het vraagstuk der slagschepen'
1939[?] 'Het vraagstuk der slagschepen; De meening van gep. vice-admiraal L.J. Quant' [interview met een redacteur van het ANP. Zoals opgenomen in "Uit de pers", *Marineblad* 54 (1939): 718-720.]
Heutsz Jr., J.B. van
1917a *Indië weerbaar; Wien de goden verderven willen slaan zij met blindheid!* Rotterdam: W.L. en J. Brusse. [februari-maart 1917]
1917b *Senator H. Colijn en defensie van Indië in de Eerste Kamer der Staten-Generaal*. Haarlem: J.A. Boom. [juni 1917.]
1917c *Politieke ontwikkeling en hervormingen in Oost-Azië en de positie van Indisch-Nederland in toekomstige conflicten*. Rotterdam W.l. en J. Brusse 1917.]
Hetzlet, Sir Arthur
1967 *The Submarine and Sea Power*. New York: Stein and Day.
Hiroyuki Fuse
2004 'On the 100th Anniversary of the Japanese Attack on Russia, Japan Still Wondering If War Was Defensible', in *Yomiuri Shimbun* (Tokyo) 29-1-2004. Via *George Mason's University Network* http://hnn.us/roundup/entries/3265.html [bezocht 19-2-2008].
Hobson, Rolf
2002 *Imperialism at sea, naval strategic thought, the ideology of seapower and the Tirpitz Plan, 1875-1914*. Leiden/Boston: Brill academic Publishers.
Hobson, Rolf en Tom Kristianen
2006 *Navies in Northern Waters; 1921-2000*. Abington / Oxon / New York: Frank Cass. [1e druk 2004.] [Cass series: naval policy and history, 26. Series editor: Geoffry Till.]
Holmes, R. Toshi Yoshira
2006 'Japanese maritime thought: if not Mahan, who?', in *Naval War College Review*, Summer 2006, 59-3: 23-51.
Holthe, E.J. van
1928 Zonder titel in "De torpedodienst", in *Marineblad* 43: 489-494.
1929 Zonder titel in "De torpedodienst", in *Marineblad* 44: 99-100.
Homan, C. (red.) Jungslager, G. Moer, A. van der
1993 *Marinestafschool; 1921-1992*. [Den Haag:] Instituut Defensie Leergangen 'Ypenburg' en Opleidingen Koninklijke Marine.
'Hoogere Marine Krijgsschool'
1936-1937 'Hoogere Marine Krijgsschool' in: *Jaarboek van de Koninklijke Marine 1936-1937*, p. 50. 's-Gravenhage: Algemeene Landsdrukkerij (1938).
Houtsmuller, J.
1935 'De radio-ontwikkeling', *Marineblad* 50: 116-131.
Huisman, J.,
1995 'Van middelmaat naar wereldtop; 200 jaar marinescheepsbouw', *Alle Hens*, juni 1995: 16-18. [interview]
Idenburg, A.W.F., zie Commissie voor de reorganisatie van de weermacht 1934
Idenburg, A.W.F. en A.C.D. de Graeff
1920 'Nederlandsch-Indië onder den invloed van den oorlog', in H. Brugmans (ed.), *Nederland in den oorlogstijd; De Geschiedenis van Nederland en van Nederlandsch-Indië tijdens den oorlog van 1914 tot 1919, voor zoover zij met dien oorlog verband houdt*, pp. 370-400. Amsterdam: Elsevier.

Insulinde's vloot in actie
1908 *Insulinde's vloot in actie; Premie van de Javabode; Aangeboden aan de Abonnés, door de uitgevers H.M. van Dorp & Co*. Batavia: H.M. van Dorp en Co. [September 1908.]
Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht
1875-1876 t/m 1903-1904 *Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht*. Den Haag: Departement van Marine.
Jaarboek van de Koninklijke Marine
1904-1905 t/m 1936-1937 *Jaarboek van de Koninklijke Marine*. Den Haag: Departement van Marine.
Jalhay, P.C., J.J.A. Wijn en Contact-Maritiem
1997 *Ik nader ongezien!; De onderzeeboten van de Koninklijke Marine, 1905-1996*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
Jane, Fred T.
1906 *Heresies of Sea Power*. London/New York/Bombay: Longman's, Green and Co.
1914 *Jane's Fighting Ships 1914; A reprint of the 1914 edition of Fighting Ships; Edited by Fred T. Jane; Including a chapter on the progress of marine engineering bij Charles de Grave Sells*. London: David and Charles. [Facsimile uitgave 1968 naar oorspronkelijke 1914.]
Jeschke, Hubert
1972 *U-Boottaktik; Zur deutschen U-Boottaktik 1900-1945*. [Einzelschriften zur Militärischen Geschichte der Zweiten Weltkrieges[, Heft] 9. Herausgegeben vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt.] Freiburg: Rombach.
Johnsen, William T.
1998 *Redefining Land Power for the 21st Century*. [Carlisle, Pa: SSI / US Army War College. Rapport van het Strategic Studies Insitute (SSI) of the U. S. Army War College.] http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/PUB312.pdf [bezocht op 27-7-2008.]
Jomini, [Antoine Henry] baron de
[1971] *The art of War; A new Edition with appendices and Maps* [Translated from the French by Capt. G.H. Mendell [...] and Lieut. W.P. Craighill]. Westport, Connecticutt: Greenwood Press. [Book club Edition. The West Point Military Library. General Editors of the Series Colonel Thomas E. Griess and Professor Jay Luvaas. Naar oorspronkelijke vertaling 1862.]
Jones, Mark C.
2005 'Give credit were credit is due; The Dutch role in the development and deployment of the submarine snorkel', *The Journal of Military History* 69 (October 2005): 987–1012.
Jong, L. de
1969 *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog; Deel 1; Voorspel*. Den Haag: Staatsuitgeverij.
1979 *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog; Deel 9; Londen, eerste helft*. Den Haag: Sdu. [Wetenschappelijke Uitgave]
1984 *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog; Deel 11 a; Nederlands-Indië I, eerste helft*. Den Haag: Sdu. [Wetenschappelijke Uitgave]
1984b *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog; Deel 11 a; Nederlands-Indië I, tweede helft*. Den Haag: Sdu. [Wetenschappelijke Uitgave]
Jong, P. de en M.A. Cageling, zie Cageling 1938.
Jonge, B.C., zie *Herinneringen B.C. de Jonge*.

Junius
1886 *Het Auxiliair Eskader en nog wat*. Leiden: [zonder uitgever].

Jungslager, G.
[1981] 'De ontwikkeling van het maritiem-strategische denken in Nederland gedurende de 20e eeuw', in: *Marinestafschool, 1921-1981; ter gelegenheid van het 12e lustrum*. pp. 55-118. [Den Haag: marinestafschool]
1982 'Het beleid ten aanzien van de maritieme defensie van Nederlands-Indië in het interbellum', in: G. Teitler [ed.], *De Val van Nederlands-Indië*, pp. 59-77. Dieren: De Bataafsche Leeuw.
1991 *Recht zo die Gaat; De maritiem-strategische doelstellingen terzake de verdediging van Nederlands-Indië in de jaren Twintig*. Den Haag: Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf. [Proefschrift]

Keeman, P.A.C.
1913 'Onderwater-signalen', in: Jan Feith (red.), E.N.T.O.S.; *(Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied); Een geïllustreerd gedenkboek onder redactie van Jhr. Jan Feith,* pp. 190-193. Amsterdam: Blikman en Sartorius.

Kelly, Patrick J.
2002 'Strategy, Tactics, and Turf Wars: Tirpitz and the Oberkommando der Marine, 1892-1895', *The Journal of Military History,* (Oktober 2002) 66-4: 1033-1060.

Kennedy, Greg
2002 'Symbol of Imperial Defence: The role of Singapore in British and American Far Eastern relations, 1933-1941', in: Brian Farrell en Sandy Hunter (red.), *Sixty years on; The fall of Singapore Revisited*, pp. 42-67. Singapore: Eastern University Press.

Kennedy, Paul. M.
1980 *The Rise of Anglo-German Antagonism 1860-1914*. London: George Allan and Unwin.
1982 *The Rise and Fall British Naval Mastery*. Malabar, Florida: Robert E. Krieger. [1e druk 1976.]
1985 'The development of German naval operations plans against England', in: Paul M. Kennedy (red.), *The war plans of the great powers 1880-1914, pp. 171-198*. Boston, London, Sidney: Allan and Unwin. [1e druk 1979.]

Kersten, Albert, E.
1982 'Londen, Washington, Batavia', in: G. Teitler (red.), *De Val van Nederlands-Indië*, pp. 78-91. Dieren: De Bataafsche Leeuw.

Kiesling, Eugenia C.
1994 'Introduction' in Admiral Raoul Castex French navy, *Strategic Theories*, pp. xi-xliv Annapolis: Naval Institute Press, 1994. [Selections translated and edited, with an introduction by Eugenia C. Kiesling]

Kirby, G.J.
1972 'Navies in transition; A history of the torpedo; Part 1 - the early days', *The Journal of the Royal Navy Scientific Service*, Vol 27 No 1, pp. 30-42.

Kist, F.J. en Nuboer, J.W.F.
1979 'Het 75-jarig bestaan van de Marineverbindingsdienst; De marineradio (en verbindings)dienst van 1928 tot 1940', *Marineblad* 89: 403-410.

Klinkert, W.
1992 *Het vaderland verdedigd; Plannen en opvattingen over de verdediging van Nederland, 1874-1914*. Den Haag: Sectie Millitaire Geschiedenis. [Bijdragen Sectie Militaire Geschiedenis nr. 21]

Kruse, Ernst-Wilhelm
1938 *Neuzeitliche Seekriegführung; Gegenwartsgedanken über moderne Flotten und ih ren Einsatz*. [met een voorwoord van admiraal b.d. Walter Gladisch.] Berlin: F.G. Mittler & Sohn.
Kuitenbrouwer, M.
1985 *Nederland en de opkomst van het moderne imperialisme*. Amsterdam/Dieren: de Bataafsche Leeuw.
Kupfer, [...]
1936 'Der Kreuzerkrieg auf den Weltmeeren un sein Einfluss auf den Hauptkriegsschauplatz', *Marine-Rundschau* 41: 53-65.
Lacroix, Eric en Wells II, Linton
2007 *Japanese Cruisers of the Pacific War*. Annapolis: Naval Institute Press: 1997.
Lambert, Andrew
1994 'Seapower 1939-1940: Churchill and the Strategic Origins of the Battle of the Atlantic', in: Geoffrey Till (red.), *Seapower; Theory and Practice*, pp. 86-108. Ilford, Essex / Portland, Oregon: Frank Cass.
Lambert, Nicholas A.
2001 'Admiral Sir John Fisher and the Concept of Flotilla Defence', in: Phillips Payson O'Brien (red.) *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond*, pp. 69-90. London/Portland, Or: Frank Cass. [Cass series: naval policy and history, 13. Series editor: Geoffry Till.]
2002 *Sir John Fisher's Naval Revolution*. Columbia, South Carolina: University of South Carolina Press. [Studies in Marime History, William N. Still, Jr. Series Editor. 1e druk 1999]
Langelaan, E.J.
1917-1918 'Onze Marine in 1925', *Marineblad* 32: 25-42. [artikel gedagtekend IJmuiden 5-5-1917].
Langeveld, Herman
1998 *Dit Leven van krachtig handelen; Hendrikus Colijn, 1869-1944; Deel een, 1869-1933*. Meppel: Balans.
2004 *Schipper naast God; Hendrikus Colijn, 1869-1944; Deel twee, 1933-1944*. Meppel: Balans.
Le Masson, Henri
1969 *Navies of the Second World War; The French Navy; Volume 1*. Londen: Macdonald and Co. [Navies of the Second World War].
Legemaate, H.J., A.J.J Mulder en M.G.J. van Zeeland
1999 *Hr.Ms. Kruiser 'De Ruyter'*. Purmerend: Asia Maior.
Lennep, O. van
1917-1918 'Iets over soortnamen van Schepen', *Marineblad* 32: 553-554.
Lenton, H.T.
1969 *Navies of the Second World War; The Royal Netherlands Navy*. London: Macdonald and Co. [Navies of the Second World War.]
'Les Grandes Manoeuvres Navales'
1906 in *L'Illustration* nr. 3311 (11-9-1906): 86-87.
Leutze, James
1981 *A different kind of Victory; A Biography of Admiral Thomas C. Hart*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
Livezey, William E.
1947 *Mahan on Seapower*. Norman: University of Oklahoma Press.

Lukacs, John
2005 *Vijf dagen in Londen; Mei 1940*. [Uit het Engels vertaald door Paul Syrier]. Amsterdam: Mets en Schilt.

Maaten, K. van der
1917 *Z.E. de oud-gouverneur-generaal J.B. van Heutsz en de defensie van Nederlandsch-Indië*. 's-Gravenhage: Nijhof

Mahan, Alfred Thayer
1894a *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812; In Two Volumes; Vol I*. [4e druk]. Boston: Little, Brown, and Company. [1e druk 1892].
1894b *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812; In Two volumes; Vol II. [4e druk]*. Little, Brown, and Company. [1e druk 1892].
1898 *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Boston: Little, Brown, and Company.
1911 *Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land. Lectures delivered at the U. S. Naval War College, Newport, R. I., between the years 1887 and 1911*. Londen: Sampson Low, Marston & Company, 1911.
1980 *The Influence from Sea Power upon History, 1660-1815*. Englewood Cliffs, N.J. / London: Prentice-Hall / Bison Books. [Geïllustreerde uitgave; oorspronkelijke 1890.]
1999 Allan Westcott (red.). *Mahan on Naval Warfare; Selections from the Writings of Rear-Admiral Alfred T. Mahan*. Mineola, NewYork: Dover publicatieons. [eerste druk 1941]

Mahan, Alfred Thayer en Sempa, Francis. P.
2003 *The Problem of Asia; With a new introduction by Francis P. Sempa*. New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.): Transaction Publishers. [Naar eerste druk 1900.]
2007 *The Interest of America in International Conditions; With a new introduction by Francis P. Sempa*. New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.): Transaction Publishers. [Naar de 'first impression' van 1915. Werkelijke eerste druk 1910.]

Mallmann Showell, Jak P.
2002 *U-boat warfare; The evolution of the Wolf Pack*. Hersham, Surrey: Ian Allan

Manet, Julie
1990 Rosalind de Boland Roberts en Jane Roberts (red.). [Vertaling Josephine Ruitenberg] *De Impressionisctische wereld van Julie Manet; Haar dagboek, 1893-1899; Een Selectie*. Haarlem: H.J.W. Becht.

Mantel, P.G.A.
1937-1938 'Harmonie in de Weermacht in Nederlandsch-Indië', *Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap*, 1937-1938 nr 4(maart 1938): 167-198.
1931 *Inleiding tot Leer der Oorlogvoering* [De Koninklijke Militaire Academie, NO 581] Breda: Koninklijke militaire Academie.

Marder, Arthur J.
1940 *The anatomy of British sea power; A history of Bitish naval policy in the predreadnought era, 1880-1905*. New York: Alfred A. Knopff.
1961 *From the Dreadnought to Scapa Flow; The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919; Volume I; The road to war, 1904-1914*. London / New York / Toronto: Oxford University Press.

1965 *From the Dreadnought to Scapa Flow; The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919; Volume II; The war years: to the eve of Jutland*. London / New York / Toronto: Oxford University Press.
1966 *From the Dreadnought to Scapa Flow; The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919; Volume III; Jutland and after (May 1916-Dec. 1916)*. London / New York / Toronto: Oxford University Press.
1969 *From the Dreadnought to Scapa Flow; The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919; Volume IV; 1917: year of crisis*. London / New York / Toronto: Oxford University Press.
1970 *From the Dreadnought to Scapa Flow; The Royal Navy in the Fisher era, 1904-1919; Volume V; Victory and aftermath (Jan. 1918-June 1919)*. London / New York / Toronto: Oxford University Press.
1981 *Old friends, new enemies: the Royal Navy and the Imperial Japanese Navy. Strategic Illusions, 1936-1941*. Oxford: Clarendon Press.

Marder, Arthur J., Mark Jacobsen en John Horsfield
1990 *Old friends, new enemies. The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy. Volume II: The Pacific War, 1942-1945*. Oxford: Clarendon Press.

Marinestafschool
1981 *Marinestafschool, 1921-1981; ter gelegenheid van het 12e lustrum*. [Den Haag: marinestafschool.]

Massey, Robert K.
1992 *Dreadnought; Britain, Germany, and the coming of the Great War*. New York: Ballentine Books.

Maurits, W.K.
1929 Zonder titel in "De torpedodienst", in *Marineblad* 44: 97-99.

McLaughlin, Stephen
2003 *Russian & Soviet Battleships*. Annapolis: Naval Institute Press.

'Memorie van toelichting'
1915-1916 Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp ter verhoging zesde hoofdstuk van de staatsbegroting en het eerste hoofdstuk van de Indische begroting', zoals opgenomen in "Wetsontwerpen.- Begrotingen Nederland", pp. 27-33 [zelfstandige nummering] in *Marineblad* 30 (1915-1916).

Menning, Bruce W.
2010 'War Planning and Initial Operations in the Russian Context', in: Richard F. Hamilton en Holger H. Herwig (red), *War planning 1914*, pp. 80-142. Cambridge etc: Cambridge University Press. [1e druk niet verschenen in 2010, maar december 2009.]

Middlebrook, Martin en Patrick Mahoney
1977 *Battleship; The loss of the Prince of Wales and the Repulse*. London: Allan Lane Penguin Books.

Miller, David
2000 *U Boats; History, Development and equipement, 1914-1945*. London: Conway Maritime Press.

Miller, Edward S.
1991 *Warplan Orange; The U.S. Strategy to defeat Japan, 1897-1945*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

Moer, A. van der
[1981] 'De hogere marine krijgsschool van 1921-1940', in: *Marinestafschool, 1921-1981; ter gelegenheid van het 12e lustrum*. pp. 11-26. [Den Haag: marinestafschool.]

1993 'De hogere marine krijgsschool van 1921-1940', in: C. Homan (red.), G. Jungslager en A. van der Moer, *Marinestafschool; 1921-1992,* pp. 9-20. [Den Haag:] Instituut Defensie Leergangen 'Ypenburg' en Opleidingen Koninklijke Marine. [Licht gewijzigde herdruk van de gelijknamige bijdrage uit 1981.]

Mohrmann, J.M.
2000 *Marine-torpedodienst 1875-2000.* Amsterdam: De Bataafsche Leeuw.
2001 'Nederlands historisch torpedomateriaal ontdaan van het stempel "Geheim"', *Marineblad* III: 40-46.

Mombauer, Annika
2007 'Der Moltkeplan: Modification der Schlieffenplam bei gleichen Ziehlen?', in: *Der Schlieffenplan; Analysen und Dokumente; Im Autrag des Militärgeschichtligen Forschungsamtes und der Otto-von-Bismarck-Stiftung herausgegeben von Hans Ehlert, Michael Epkenhans, Gerhard P. Gross.* [2., durchges. Aufl.] pp. 117-160. Padernborn / München / Wien / Zürich: Ferdinand Schöningh. [Zeitalter der Weltkriege. Herausgegeben vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt; Band 2.] [1e druk 2006.]

Morison, Samuel Eliot
1948 *The Rising Sun in the Pacific, 1931-April 1942.* Boston: Little, Brown and Company. [History of United States Naval Operations in World War II, Volume III.]

Morton, Louis
1962 *Strategy and commando; the first two years.*
Washington, DC: Office of the chief of military history, Department of the Army. [United States Army in World War II, Volume 10.]

Moss, Stanford
2006 'The Washington Naval Treaty and Armor and Protective Plating of USS Massachusetts, Part II', *Warship International* XLIII-4: 395-435.

Motte, Martin
2004 *Une Education Géostratégique; la pensée navale Française de la Jeune École à 1914; Préface de Georges-Henri Soutou.* Paris: Economica, Institut de Stratégie Comparée EPHE IV-Sorbonne, Commission Française d'Histoire Militaire. [Bibliothèque Stratégique.]

Mulder, J.T. Ruygrok, W.F.
2004 *De Nederlandsche Zeemacht; Pantserschepen; Pantserdekschepen; Monitors.* Emmen: Lanasta.

Mulligan, Timothy
2005 'Ship-of-the-Line or Atlantic Raider? Battleship Bismarck Between Design Limitations and Naval Strategy', *The Journal of Military History* 69-4 (2005): 1013-1044.

Murfett, Malcolm H.
2002 'Reflections on an enduring theme: The "Singapore Strategy" at sixty', in: Brian Farrell en Sandy Hunter (red.), *Sixty years on; The fall of Singapore Revisited,* pp. 3-28. Singapore: Eastern University Press.

Murray, Williamson
2007 'Armored warfare: The British, French and German experiences', in: Williamson Murray en Allan R. Millett (red), *Military Innovation in the Interwar Period,* pp. 6-49. [19th printing] Cambridge etc: Cambridge University Press. [1e druk 1996]

Neuman, H.J.
1990 *Impasse te Londen; Nederlands veiligheidsbeleid 1940/1945.* Utrecht / Antwerpen: Veen.

Niet Langer liggen de sleutels

1938 'Niet Langer liggen de sleutels van Indië achter de Hollandsche Waterlinie', in *Het Nieuws van den Dag voor Ned.- Indië*, 24-10-1938. [Zoals opgenomen in "Uit de pers", *Marineblad* 53 (1938): 1082-1085.]

Noot, Jurrien S.

1980 'Battlecruisers; Design Studies for The Royal Netherlandsw Navy, 1939-40', *Warship International* XVII-3: 242-273.

Nuboer, J.W.F.

1939a 'De verdediging van Nederlands-Indië; een maritiem vraagstuk', *Marineblad* 54: 889-914.

1939b 'De kern van de harmonische vloot', *Marineblad* 54: 1041-1069.

1940a 'De Imperiale taak der Koninklijke Marine', *Marineblad* 55: 2-24.

1940b 'Versterking der vloot met kapitale schepen', *Marineblad* 55: 25-51.

1978 *De Japanse marine operaties tegen Nederlands-Indië (uit Japanse bron)*. [Den Haag: Bureau Maritieme Historie van de Marinestaf. Bundel van reeks van 13 artikelen in het *Marineblad* uit 1974-1977. Zonder jaar, circa 1978. De bundel bevat geen paginanummers; om het opzoeken te vergemakkelijken verwijzen de noten naar de hoofdstuktitels van de bundel.]

Nuboer, J.W.F. en F.J. Kist

1979 'Het 75-jarig bestaan van de Marineverbindingsdienst; De marineradio (en verbindings)dienst van 1928 tot 1940', *Marineblad* 89: 403-410.

O. [Olivier, J.S.C. ?]

1915-1916 'Dreadnought of Onderzeeër? Beschouwd in verband met den nieuwen vlootaanbouw voor onze marine', *Marineblad* 30: 376-402.

O'Brien, Phillips Payson (red.)

2001 *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond*, pp. 109-127. London / Portland, OR: Frank Cass. [Cass series: naval policy and history, 13. Series editor: Geoffry Till.]

Olivier, J.S.C.

1923-1924 'De taktisch defensieve verkenning eener transportvloot door vliegtuigen anti onderzeebooten', *Marineblad* 38: 193-214. [met uitklapplaat]

Onze Vloot

1913 *'s Lands Welvaart in Gevaar! Een ernstig woord tot het Nederlandsche Volk door de Nederlandsche Vereeniging "Onze Vloot"*. Bussum: zonder uitgever [zonder jaar = 1913].

1914 *Neerland's ondergang kan en moet voorkomen worden; een toelichting en een vervolg op de brochure "'s Lands welvaart in gevaar!"; Een ernstig woord tot het Nederlandsche Volk door de Nederlandsche Vereeniging "Onze Vloot"*. [zonder plaats, zonder uitgever, zonder jaar = 1914].

[1935] *Oordeel van eenige gezaghebbende gepensionneerde vlag- en hoofdofficieren van de Koninklijke Marine over de; Verdediging van Nederlandsch Indië*. Den Haag: Koninklijke Nederlandsche Vereeniging "Onze Vloot". [zonder jaar = 1935]

Oosten, F.C. van

[1970] 'De Slag in de Javazee, 27 februari - 1 maart 1942', in: David A. Thomas, *De Slag in de Javazee; Vertaald en bewerkt met gegevens uit Nederlandse bronnen door Drs. J.P. van der Veere*, pp. 256-299. [Vertaling van het in 1968 verschenen *Battle of the Java Sea*, London: André Deutsch.]

'De openings-plechtigheid'
1913 'De openings-plechtigheid', in Jan Feith (red.), E.N.T.O.S.; *(Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied); Een geïllustreerd gedenkboek onder redactie van Jhr. Jan Feith*. Amsterdam: Blikman en Sartorius.

Ort, H.M. van
1995 *Hr.Ms. O-22; De onderzeeboot, die in 1940 verloren ging en in 1993 werd teruggevonden*. Amsterdam: Van Soeren.

Osborne, Eric W.
2006 *The Battle of Heligoland Bight*. Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press.

Owen, David
2008 *Zieke wereldleiders; Hoe overmoed, depressie en andere aandoeningen politieke beslissingen sturen*. [vertaling Bart Voorzanger]. Amsterdam: Nieuw Amsterdam.

Padfield, Peter
2005 *The great naval race; Anglo-German naval rivalry, 1900-1914*. Edinburgh: Birlinn. [1e druk 1974.]

Parshall, Jonathan en Anthony Tully
2005 *Shattered Sword; The untold story of the Battle of Midway*. Washington D.C: Potomac Books.

Pearson, Michael
2002 *Red sky in the morning; The Battle of the Barents Sea, 31 December 1942*. Shrewsbury: Airlife Publishing.

Peet, Anselm J. van der
1999 *Belangen en prestige; Nederlandsche gunboat diplomacy omstreeks 1900*. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis Kleine Serie.]

Pels, J.
1982 'De ontwikkelingen van sonargebied aan boord van de Nederlandse onderzeeboten', *Marineblad* 92: 237-244.

Pinke, A.S.
1926 'Eenige beschouwingen over de torpedo-trefkans bij korte-afstand lanceringen van onderzeebooten', *Marineblad* 41: 704-720.
1936 'Eenheid in Indië's defensie-opvattingen', *Marineblad* 51: 725-735.
1937 'De ontwikkeling van het torpedovaartuig in 1936', *Marineblad* 52: 69-77.

Pinke, F. zie Teitler 1986a

Pleshakov, Constantine
2002 *The tsar's last armada; The epic voyage to the battle of Tsushima*. New York: Basic books.

Poll, E. van den
1995 'De geboorte en de vroege ontwikkeling van de hedendaagse snuiver', *Marineblad* 105: 110-113.

Pope, Dudley
1988 *73 North; The battle of the Barents Sea; with a Foreword by Admiral of the Fleet Lord Tovey*. London: Secker and Warburg. [1e druk 1958]

Post Uiterweer, P.
1920 'De Onderzeeboot, het Vliegtuig en de verdediging van Indië', *Marineblad* 35: 533-548.
1921 'Weet Nederland dat bij een voortzetting van de tegenwoordige marinepolitiek, Nederland en zijne koloniën binnen zeer korte tijd ter zee volkomen weerloos zullen zijn en overgeleverd aan de willekeur van hun-

ne naburen? Welke maatregelen moeten worden genomen om dit te voorkomen?', *Marineblad* 36: 1-41.
1923 'Torpedo-trefkans', *Marineblad* 38: 304-307.
Post-Uiterweer, J.E.A
1938 'Onze marinepolitiek in de laatste jaren', Marineblad 53: 832-843
Potter, E.B., Ch. W. Nimitz en J. Rohwer
1982 *Seemacht; Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart; Deutsche Fassung herausgegeben im Autrag des Arbeitskreises für Wehrforschung von Jürgen Rohwer.* Herrsching: Manfred Pawlak Verlagsgesellschaft. [Deze uitgave is een zo sterk vermeerderde en herschreven bewerking van de Amerikaanse versie Seapower dat een oorspronkelijke publicatie is ontstaan.]
Prange, Gorden W., Donald. M. Goldstein en Kateherine V. Dillon
1981 *At Dawn we slept; The untold story of Pearl Harbor.* New York St Louis San Francisco Toronto Hamburg Mexico London Sydney: McGraw-Hill Book Company.
1986 *Pearl Harbor; The Verdict of History.* New York St Louis San Francisco Toronto Hamburg Mexico London Sydney: McGraw-Hill Book Company. [Vervolg op *At Dawn we slept*]
1982 *Miracle at Midway.* New York St Louis San Francisco Toronto Hamburg Mexico London Sydney: McGraw-Hill Book Company, 1982.
Preston, Anthony
1980 'Introduction', in: Alfred Thayer Mahan, *The Influence from Sea Power upon History; 1660-1815*, pp. 6-11. Englewood Cliffs, N.J. / London: Prentice-Hall / Bison Books. [Geïllustreerde uitgave; oorspronkelijke 1890.]
Proust, Marcel
2009 *Op zoek naar de verloren tijd; De kant van* Swann [vertaling Therèse Cornips. Ingeleid en geannoteerd door Ieme van der Poel en Ton Hoenselaars.]. Amsterdam: De Bezige Bij. [Bundeling van 3 romans.]
Prior, Robin
2009 *Gallipoli; The end of a myth.* New Haven London: Yale University Press.
Puchinger, G.
1969 *Colijn en het einde van de coalitie; [Deel] I; De geschiedenis van de kabinetsformaties, 1918-1924.* Kampen: Kok.
Putman Cramer, G.J.W.
1913 *Inleiding tot de maritieme strategie en zeetactiek.* [Den] Helder: C. De Boer Jr.
1939 'Een stukje voorgeschiedenis van de Hoogere Marine Krijgsschool', *Marineblad* 54: 1579-1586.
Quant, L.J.
1919 *Het Huidige Marine vraagstuk; Ingeleid door L.J. Quant; kapitein-luitenant ter zee; Met verschillende daarover gehouden beschouwingen; Uitgegeven in opdracht van de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging 'Onze Vloot'.* Haarlem: Tjeenk Willink en Zoon.
Raaijmakers, F.J.M.
1990 'Honderd jaargangen zeetactiek', in: D.C.L. Schoonoord (red.) *Honderd jaargangen Marineblad*, pp. 62-78. Den Haag: Koninklijke Vereniging van Marineofficieren.
Raeder, Erich
1922 *Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Bearbeitet von E. Raeder, Kapitän zur See; Erster Band: Das Kreuzergeschwader. Berlin*: F.G. Mittler

& Sohn. *[Der Krieg zur See 1914-1918; Herausgegeben vom Marine-Archiv; Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung E. von Manken.]*

1923 *Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Bearbeitet von E. Raeder, Kontreadmiral; Zweiter Band: Die Tätigkeit der kleinen Kreuzer Emden, Königsberg und Karlsruhe. Mit einem Anhang: Die Kriegsfahrt des kleinen Kreuzers Geier.* Berlin: F.G. Mittler & Sohn. [*Der Krieg zur See 1914-1918; Herausgegeben vom Marine-Archiv; Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung E. von Manken.*]

1960 *My life; Translated form the German by Henry W. Drexel.* [Met een voorwoord door H. Kent Hewitt.] Annapolis: United States Naval Institute. [Vertaling van *Mein Leben*, 2 delen, Fritz Schlichtenmayer: Tübingen, 1956-57.]

Rahn, Werner

1976 *Reichsmarine und Landesverteidigung, 1919-1928; Konzeption und Führung der Marine in der Weimarer Republik*. München: Bernard und Graefe Verlag für Wehrwissen.

1996 'German Naval Power in the First and Second World Wars', in: N.A.M. Rodger (red.), *Naval Power in the Twentieth Century*, pp. 88-100. Basingstoke / New York: Palgrave Macmillan.

2001 'German Naval Strategy and Armament, 1919-1939', in: Phillips Payson O'Brien (red.) *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond*, pp. 109-127. London/ Portland, Or: Frank Cass. [Cass series: naval policy and history, 13. Series editor: Geoffry Till.]

Ramoser, Christoph

1998 *K.U.K. Schlachstschiffe in der Adria; Österreich-Hungarns Tegetthoff-Klasse.* Wien: ÖBV Pädagogischer Verlag. [Militärgeschichtliche Dissertationen österreichischer Universitäten. Band 11].

Rapport van de Staatscommissie

1913 'Rapport van de Staatscommissie voor de verdediging van Nederlandsch-Indië; Niet in den handel; Met toestemming van de regering herdrukt uitsluitend ten behoeve van de Marine-Vereeniging', Helder: C. de Boer jr. [Zoals opgenomen als aanhangsel bij "Wetsontwerpen' na p. 932 (zelfstandige paginering) in Marineblad 28 (1913-1914). Het ontbreekt in de 'Inhoudsopgave' van dit blad en bevat een geheel zelfstandige paginering, afwijkend van oorspronkelijke uitgave rapport, pp. 1-159, waarachter, met wederom zelfstandige pagineringen, de bijlagen en 'Aan de Hare Majesteit de Koningin' van S. Van Gijn.]

Raven, A. en J. Roberts

2002 *Die Britischen Schlachschiffe des Zweiten Weltkrieges; Entwicklung und technische Geschichte der Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer der Royal Navy von 1911 bis 1946.* Teil 1, Teil 2 und Teil 3. Bernard und Graefe Verlag: Bonn. [3 delen in 1 band met afzonderlijke paginering. Vertaling *van British Battleships of World War Two* uit 1976.]

Raven, G.J.A.

1988 G.J.A. Raven (red.) *De kroon op het anker; 175 jaar Koninklijke Marine.* Amsterdam: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, zonder deelnummer.]

Rede, J.H. van

1990 'Honderd jaargangen onderzeebootwapen', in: D.C.L. Schoonoord (red.) *Honderd jaargangen Marineblad*, pp. 79-93. Den Haag: Koninklijke Vereniging van Marineofficieren.

Reede, J. van
1920 'Eenige beschouwingen over onderzeeboten', *Marineblad* 35: 271-297.
1922a 'Kritiek op het in de vierde afl. Zesendertigste jaarg. Verschenen artikel van den luitenant ter zee 1e kl. J.Th. Furstner over het "Het nut en toekomst van onderzeeboten voor onze Oostindische koloniën"', *Marineblad* 37: 1-24.
1922b 'Naschrift op Naschrift', *Marineblad* 37: 54-61. [Reactie van Van Reede op de reactie van Furstner op Van Reede 1922a, 'Naschrift', *Marineblad* 37: 25-36].

Rödel, C.
2003 *Krieger, Denker, Amateure; Alfred von Tirpitz und das Seekriegbild vor dem Ersten Weltkrieg*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag.

Rodger, N.A.M.
1996 *Naval Power in the Twentieth Century*. Basingstoke / New York: Palgrave Macmillan.

Røksund, Arne
2006 'The Jeune École: The strategy of the weak', in: Rolf Hobson, Tom Kristianen (red.) *Navies in Northern Waters; 1921-2000*, pp. 117-150. Abington / Oxon / New York: Frank Cass. [1e druk 2004. Cass series: naval policy and history, 26. Series editor: Geoffry Till.] [Dit artikel is een sterk verkorte versie van het gelijknamige boek uit 2007]
2007 The Jeune École; The strategy of the weak. Leiden / Boston: Brill. [History of Warfare, Volume 23. General Editor Kelly DeVries.]

Römer-Karrasch, Michael
2003 *Die Kolonialgebiete der Niederländer im Blickfeld deutscher Interessen im Zeitalter des Imperialismus*. [Examensarbeit Historisch Seminar ander Westfälischen Wilhelms-Universität Münster 18.5.2003. Archivnummer K24085.] http://www.hausarbeiten.de/faecher/hausarbeit/gev/24085.html [bezocht in januari 2008]

Ronde, F.S.W. de
1937-1938 'Welke zee- en luchtstrijdkrachten zijn voor de verdediging van Nederlandsch-Indië benodigd?', *Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap 1937-1938*, deel 1, [november 1937]: 3-87.

Ropp, Theodore
1987 *The development of a modern navy; French naval policy, 1871-1904*. Annapolis: US Naval Institute.

Rosinski, Herbert
1977a 'Command of the Sea' in: *The Development of Naval Thought* [Edited wih an Introduction by B. Mitchell Simpson III.], pp. 1-19. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1977. [Oorspronkelijk opgenomen in: *Brassey's Naval Annual*, 1939, pp. 85-100.]
1977b 'Mahan and World War II' in: *The Development of Naval Thought* [Edited wih an Introduction by B. Mitchell Simpson III.], pp. 20-40. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1977. [Oorspronkelijk opgenomen als 'Mahan and the present war' in: *Brassey's Naval Annual*, 1941, pp. 192-209.]
1977c 'The expansion of Sea Power in World War II' in: *The Development of Naval Thought* [Edited wih an Introduction by B. Mitchell Simpson III.], pp. 41-52. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1977. [Oorspronkelijk opgenomen als 'The expansion of seapower in the present war' in: *Brassey's Naval Annual*, 1941, pp. 134-143.]

1977d 'German Theories of Sea Warfare' in: *The Development of Naval Thought* [Edited wih an Introduction by B. Mitchell Simpson III.], pp. 53-68. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1977. [Oorspronkelijk opgenomen in: *Brassey's Naval Annual*, 1940, pp. 88-100.]

1977e 'Strategy and Propaganda in German Naval Thought' in: *The Development of Naval Thought* [Edited wih an Introduction by B. Mitchell Simpson III.], pp. 69-101. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1977. [Oorspronkelijk opgenomen in: *Brassey's Naval Annual*, 1945, pp. 125-150.]

1977f 'The Strategy of Japan' in: *The Development of Naval Thought* [Edited wih an Introduction by B. Mitchell Simpson III.], pp. 102-120. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1977. [Oorspronkelijk opgenomen in: *Brassey's Naval Annual*, 1946, pp. 99-113.]

1977g 'The Role of Sea Power in Global Warfare of the Future' in: *The Development of Naval Thought* [Edited wih an Introduction by B. Mitchell Simpson III], pp. 121-139. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1977. [Oorspronkelijk opgenomen als 'The rôle of sea power in global warfare of the future' in: *Brassey's Naval Annual*, 1947, pp. 102-116.]

1996 *Commentaire de Mahan; Suivi de textes de Mahan; Traduit par Jean Pagès; Preface de Hervé Couteau-Bégarie*. Paris: Economica, Institut de Stratégie Comparée EPHE IV-Sorbonne. [Bibliothèque Stratégique dirigée par Lucien Poirier et Hervé Couteau-Bégarie.] [Vertaling van het ongepubliceerde *Mahan, Corbett, Castex–The Development of Naval Theory : Essay Submitted to the Julian Corbett Prize Committee of the University of London; Part I, Mahan, 1938*. Dit is het enige voltooide deel.]

Rössler, Eberhard

1996 *Geschichte des deutschen U-Bootbaus, Band 1: Entwicklung, Bau und Eigenschaften der deutsche U-Boote von den Anfängen bis 1943, Band 2: Entwicklung, Bau und Eigenschaften der deutsche U-Boote von 1943 bis heute*. Bonn / Augsburg: Bernhard und Graefe Verlag.

2006 *Die Sonaranlagen der deutschen Unterseeboote: Entwicklung, Erprobung und Einsatz akustischer Ortungs- und Täuschungseinrichtungen für Unterseeboote in Deutschland; 2. Erweiterte Auflage 2006* [van *Die Sonaranlagen der deutschen U-Boote, 1991*], Bonn: Bernard und Graefe Verlag.

Royen, P.C. van, H.C. Besançon, H.O. Bussemaker, A.P. Bussemaker en J.M. Oudendorp

1997 *Hr. Ms. K XVII en Hr. Ms. O 16; De ondergang van twee Nederlands onderzeeboten in de Zuid-Chinese Zee (1941)*. Amsterdam: Van Soeren en Co. [(c) Den Haag Instituut voor Maritieme Historie.]

S. [G.L. Schorer of D. Scalongne?]

1915-1916a 'Aan den Tweesprong', *Marineblad* 30: 133-143.

1915-1916b 'Depotschepen voor onderzeeboten in Indië', *Marineblad* 30: 469-474.

Sadao, Asada

2006 *From Mahan to Pearl Harbor; The Imperial Japanese Navy and the United States*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2006.

Salewski, Michael

1970 *Deutsche Seekriegsleitung. Band I: 1935-1941*. Frankfurt am Main: Bernard & Graefe.

Scheck, Raffael M.

2007 *Lecture Notes, Germany and Europe, 1871-1945. B.3. Fleet Building and International Conflicts*. http://www.colby.edu/personal/r/rmscheck/GermanyB3.html [bezocht 2-12-2007]

Schaller, Michael L.
1997 'General Douglas MacArthur and the Politics of the Pacific War', in: Günther Bischof, Robert L. Dupont (red) *The pacific War Revisited*, pp. 17-40. Baton Rouge / London: Louisiana State University Press. [Copyright by Eisenhower Centre for American Studies.]
Scalongne, D.
1931 'Onze eerste booten', *Marineblad* 46: 588-594.
Scheltema de Heere, R.F.
1966 'Slagkruisers voor Nederlands Indië 1939', *Marineblad* 76: 133-147.
1970 'Battleship designs for the Royal Netherlands Navy', *Warship International* VII-3: 242-248 [Plus een illustratiekatern van 8 pagina's.]
Schep, C.L.
1920 'Het boek van admiraal Bauduin', *Marineblad* 35: 204-206. [Over Bauduin 1920.]
Schoenmaker, Ben
2009 *Burgerzin en soldatengeest; De relatie tussen volk, leger en vloot 1832-1914*. Amsterdam: Boom.
Schofield, B.B.
1973 *The attack on Taranto*. Londen: Ian Allan. [Sea battles in close-up 6.]
1977 *The Arctic convoys*. London: MacDonald and Jane's.
Schoonoord, D.C.L. (red.)
1990 *Honderd jaargangen Marineblad*. Den Haag: Koninklijke Vereniging van Marineofficieren.
Schurman, Donald M.
1981 *Julian S. Corbett, 1854-1922; Historian of British maritime policy from Drake to Jellicoe*. London: Royal Historical Society. [Royal Historical Society studies in history series no. 26.]
Shulman, Mark Russell
1995 Navalism and the Emergence of American seapower, 1882-1893. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
Simpson, B. Mitchell III
1989 *Admiral Harold R. Stark: Architect of Victory, 1939 – 1945*. Columbia, South Carolina: University of South Carolina Press. [Studies in Maritime History.]
Sluis, A. van der
1914 *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: De Boer.
Smit, C.
1968 *Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek van Nederland, 1848-1919; Derde Periode, 1899-1919; Uitgegeven door mr.dr. C. Smit; Zesde deel; Buitenlandse bronnen, 1899-1914*. 's-Gravenhage: Nijhoff. [Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Grote Serie 128.]
1971 *Nederland in de Eerste Wereldoorlog (1899-1919); Eerste deel: het voorspel*. Groningen: Wolters-Noordhof.
1972 *Nederland in de Eerste Wereldoorlog (1899-1919). Tweede deel: 1914-1917*. Groningen: Wolters-Noordhof, 1972.
1973 *Nederland in de Eerste Wereldoorlog (1899-1919). Derde deel: 1917-1919*. Groningen: Wolters-Noordhof, 1973.
1975 *Tien studiën betreffende Nederland in de Eerste Wereldoorlog*. Groningen: Tjeenk Willink.

Smith, Steven Trenth
2003 *Wolfpack; The American Submarine Strategy That Helped Defeat Japan*. Hoboken, New Jersey: John Wiley and Sons, 2003.
Sokol, A.E.
1971 *Seemacht Österreich; Die Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine, 1382-1918*. Wien-München-Zürich: Verlag Fritz Molden.
Sondhaus, Lawrence.
1997 *Preparing for Weltpolitik; German Sea Power before the Tirpitz Era*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
1994 *The Naval policy of Austria-Hungary; Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*. West Lafayette, Indiana: Purdue University Press.
Spector, Ronald H.
1985 *Eagle against the Sun; The American War with Japan*. Middelesex, England: Viking Press. [1e druk 1984.]
1997 'The Pacific War and the Fourth Dimension of Strategy', in: Günther Bischof, Robert L. Dupont (red) *The pacific War Revisited*, pp. 41-56. Baton Rouge / London: Louisiana State University Press. [Copyright by Eisenhower Centre for American Studies.]
Spoelstra, J.L.
1990 'Mahan in Nederland: Honderd jaargangen strategie', in: D.C.L. Schoonoord (red.) *Honderd jaargangen Marineblad*, pp. 195-211. Den Haag: Koninklijke Vereniging van Marineofficieren.
'Staatsbegroting voor het dienstjaar 1918'
1917-1918 'Staatsbegroting voor het dienstjaar 1918; VIde Hoofdstuk; Ontwerp van wet; Memorie van toelichting', zoals opgenomen in 'Wetsontwerpen.- Begrotingen. Nederland', pp. 39-72 [zelfstandige nummering], in *Marineblad* 32 (1917-1918).
Staff, Gary
2006 *German Battlecruisers. 1914-1918*. (Oxford / New York: Osprey Publications, 2006. [New Vanguard reeks, deel 124.]
Statistical Abstract
1940 *Pocket edition of the; Statistical Abstract; of the Netherlands Indies, 1940; (With comperative data for 1939 or earlier)*; [Department of Economic Affairs / Central Bureau of Statistics]. Batavia, Java, Netherlands Indies: Kolff & Co.
Stebbins, Richard P.
1989 *The Career of Herbert Rosinski; An Intellectual Pilgrimage*. Peter Lang: New York, Bern, Frankfurt am Main / Paris: [American University Studies. Series IX, History, Vol. 66.]
Steinberg, Jonathan
1965 *Yesterday's Deterrent; Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*. Londen: Macdonald.
Sumida, John Tetsuro
1997 *Inventing Grand strategy and Teaching Command; The Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*. Washington / Baltimore and London: The Woodrow Wilson Center Press / The John Hopkins University Press.
2003a 'A matter of Timing: The Royal Navy and the Tactics of Decisive Battle, 1912-1916', *The Journal of Military History* (January 2003) 67-1: 85-136.

2003b 'Imperialism at Sea; Naval Strategic Thought, the ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan; By Rolf Hobson.', *The Journal of Military History* (October 2003) 67-4: 1304-1305. [Recensie van Hobson 2002]

2006 'Geography, Technology, and British naval Strategy in the Dreadnought Era', *Naval War College Review* [Summer 2006] 59-3: 89-102.

Sun-tzu

2006 *De kunst van het oorlogvoeren. Ingeleid door H.J.A. Hofland. Uit het Chinees vertaald en becommentarieerd door professor Roger T. Ames.* [9e druk]. Utrecht: Servire. [1e druk 1994.]

Suskind, Ron

2004 *The Price of Loyalty; George W. Bush, the White House, and the Education of Paul O'Neill*. New York, London, Toronto, Sydney: Simon and Schuster

Tarling, Nicholas

1978 'A vital British intrest: Britain, Japan, and the security of Netherlands India in the inter-war period', *Journal of Southeast-Asian studies* IX-2 (September 1978): 180-218.

1996 *Britain, Southeast Asia and the onset of the Pacic war.* Cambridge: Cambridge University Press.

Tarrant, V.E.

1989 *The U-Boat Offensive, 1914-1945*. London: Arms and Armour Press.

Taselaar, Arjen

1998 *De Nederlandse Koloniale Lobby; Ondernemers en de Indische Politiek, 1914-1940*. Leiden, The Netherlands: Research School CNWS, School of Asian, African, and American Studies.

Teitler, G.

1981 'Het K.N.I.L. en de Vlootwetten; Toedracht en uitwerking van de Defensiegrondslagen van 1927', in: *Mededelingen van de Sectie Militaire Geschiedenis Landmachtstaf 4*: pp. 9-79. [Den Haag]

1982a 'De Indische defensie en de cisis van 1933', *Marineblad* 92: 413-423.

1982b 'Het KNIL en de Indische Defensie', in: Teitler, G. (red.), *De val van Nederlands-Indië*, pp. 42-58. Dieren: De Bataafsche Leeuw. [ook gepubliceerd in het Mededelingenblad van het Koninklijk instituut voor de Marine Nr. 66, 1982 no 3.]

1984 *De strijd om de slagkruisers, 1938-1940*. Dieren: De Bataafsche Leeuw.

1985 *De Indische defensie en de bezuinigingen*. [Bijdragen van de Sectie Militaire Geschiedenis, nr 16]. Den Haag: Sectie Militaire Geschiedenis.

1986a *Dagboekaantekeningen van vice-admiraal F. Pinke, commandant zeemacht in Nederlands-Indië, 1914-1916*. Bewerkt door G. Teitler. 's-Gravenhage: Nijhoff. [Rijks Geschiedkundige Publicatiën, Kleine Serie 60.]

1986b 'De staf der zeemacht; ervaringen in de Oost, 1902-1942', in: : L. Brouwer, N. Delfos, K.H.L. Gerretse, J.A.M.M. Janssen, G. Teitler en J.J.A. Wijn, *Tussen Vloot en politiek. Een eeuw marinestaf 1886-1986*, pp. 51-88. Amsterdam / Dieren: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 2.]

1988 *Anatomie van de Indische defensie; Scenario's, plannen, beleid, 1892-1920*. Amsterdam: Van Soeren en Co. [proefschrift Universiteit te Leiden.]

1988b 'Strategische concepties 1813-1988', in: G.J.A. Raven (red.) *De kroon op het anker; 175 jaar Koninklijke Marine*, pp. 9-24. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, zonder deelnummer.]

1990a 'Belangstellend, belanghebbend, betrokken. Nederland en de wapenbeheersing ter zee 1921-1938, deel I', *Marineblad* 100: 90-100.
1990b 'Belangstellend, belanghebbend, betrokken. Nederland en de wapenbeheersing ter zee 1921-1938, deel II', *Marineblad* 100: 137-145.
1990c 'De Indische defensie', in: D.C.L. Schoonoord (red.) *Honderd jaargangen Marineblad*, pp. 137-150. Den Haag: Koninklijke Vereniging van Marineofficieren.
1990d 'Tirpitz' Troef; Beschouwingen over de draagkracht van de risicostrategie', *Militaire Spectator* 159: 265-269.
1990e 'Anglo-Dutch relations, 1936-1988; Colonial and European trends', in: G.J.A. Raven en N.A.M. Rodger red.) *Navies and armies; The Anglo-Dutch relationship in war and peace, 1688-1988.*, pp. 70-82. Edinburgh: John Donald.
1992[?] *De weg terug naar Indië 1942-1945; Strategiën, conflicten, frustraties*. [In eigen beheer uitgebracht]
1994a 'De Hoogere Marine Krijgsschool: aanvullende gegevens omtrent de eerste jaren', *Marineblad* 104:334-339. [Aanvulling op Van der Moer 1993.]
1994b *Ambivalentie en aarzeling; Het beleid van Nederland en Nederlands-Indië ten aanzien van hun kustwateren, 1870-1962*. Assen: Van Gorcum.
1994c 'Onverwacht advies; De Koninklijke Marine en het Duitse oordeel over het belang van slagschip en onderzeeboot, 1915-1917', *Mars et Historia* 28-III (juli/september): 33-39.
1997a 'Technologie en oorlogsvoering; Kanttekeningen bij een meeslepend onderwerp', *Militaire Spectator* 166: 5-8.
1997b 'Krijgshistorische kanttekeningen bij doctrinevorming', *Militaire Spectator* 166: 205-212.
2002a 'Maritieme strategie', in: Teitler, G., J.M.J. Bosch, W. Klinkert e.a. *Militaire Strategie*, pp. 107-139.[2e druk] Amsterdam: Mets en Schilt.
2002b 'De Slag in de Javazee; Voorgeschiedenis en toedracht.', *Marineblad* 112, II (februari 2002): 42-47.
2003 'Een knecht van twee meesters; De commandant Zeemacht in Indië tussen de gouverneur-generaal en de minister van Marine (na 1928 van Defensie), 1850-1942.', in: [Leo Akveld et. al.] *In het Kielzog; maritiemhistorische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden*, pp. 111-120. Amsterdam: De Bataafsche Leeuw

Teitler, G., J.M.J. Bosch, W. Klinkert e.a.
2002 *Militaire Strategie*. [2e druk] Amsterdam: Mets en Schilt.

Terraine, John.
1989 *Business in great waters; The U-boat wars 1916-1945*. London: Leo Cooper.

The Illustrated London News
23-11-1940 *The Illustrated London News, Volume 197* - no.5301: 649-651, 656, 664, 668-670.

The Naval Annual, zie Brassey.

Thierens, A.E.
[1907] *Opstellen over Onze Marine, oorlogsschepen en onderzeeërs; Geschreven voor den Nederlandschen Staatsburger, die behoort te weten, wat zijn Marine is en wat hij kan, en die door zijne belangstelling behoort mede te werken tot een doelmatig gebruik ban de daaraan besteede gelden*. 's-Gravenhage: A. Sijthoff Jr.

Thomas, Martin
2002 'Disaster foreseen? France and the fall of Singapore', in: Brian Farrell en Sandy Hunter (red.), *Sixty years on; The fall of Singapore Revisited*, pp. 68-93. Singapore: Eastern University Press.

Thijs, J.D.
1965 *De invloed van de opkomst van Japan en van de Japanse overwinning op Rusland in Azië*. Kampen: Kok.

Till, Geoffrey
2004 *Seapower; A guide for the twenty-first Century*. London en Portland, Or: Frank Cass. [Cass series. Naval Policy and History, 23.]
2007 'Adopting the aircraft carrier: The British, American, and Japanese case studies, 1919-1939, in: Williamson Murray en Allan R. Millett (red), *Military Innovation in the Interwar Period*, pp. 191-226. [19th printing] Cambridge etc: Cambridge University Press. [1e druk 1996.]

Tirpitz, [Alfred Peter Friedrich] von
[1919] *My Memoirs*; Vol. I and Vol. II. London: Hurst and Blackett [Vertaling van Duitse uitgave uit hetzelfde jaar.]
1920 *Erinnerungen*. Von Afred von Tirpitz; Neue durchsehene Auflage mit Namen- und Sachregister. Leipzig: K.F. Koehler. [1e druk 1919.]

Toshi, Yoshira en James R. Holmes
2006 'Japanese maritime thought: if not Mahan, who?', in *Naval War College Review*, Summer 2006, 59-3: 23-51.

Tovey [John]
1988 'Foreword' in Dudley Pope. *73 North; The battle of the Barents Sea; with a Foreword by Admiral of the Fleet Lord Tovey*, pp. 11-13. London: Secker and Warburg. [1e druk 1958]

'Uittreksel uit het voor-ontwerp memorie van toelichting'
1921 'Uittreksel uit het voor-ontwerp memorie van toelichting' [bij Vlootwet voor 1922], zoals opgenomen in 'Uit de pers' in *Marineblad* 36:473-477.

Vego, Milan N.
1996 *Austro-Hungarian Naval Policy, 1904-1914*. London / Portland, Or: Frank Cass, 1996. [Cass series: naval policy and history, 1. Series editor: Holger Herwig.]
2003 *Naval Strategy and Operations in Narrow Seas. Second revised edition*. London / Portland, Or: Frank Cass. [Cass series: naval policy and history, 5. Series editor: Holger Herwig.]
2007 'Dangerous waters; Ignoring operational art at sea could doom U.S. maritime strategy', *in Armed Forces Journal* October 2007 [www.armedforcesjournal. com bezocht 25 oktober 2007.]

Venendaal, A.J
1972 'De handhaving der neutraliteit in Nederlandsch-Indië', *Marineblad* 82: 127-161.

'Verhoging van het zesde hoofdstuk'
1915-1916 'Verhoging van het zesde hoofdstuk der staatsbegroting voor het dienstjaar 1915 en van het eerste hoofdstuk der begrooting van uitgaven van Nederlandsch-Indië voor het dienstjaar 1915; Beraadslaging', zoals opgenomen in 'Wetsontwerpen. – Begrootingen. Nederland', pp. 56-104 [zelfstandige nummering], in *Marineblad* 30.

Verre, L. van
1915-1916 'De Defensie van Indië', *Marineblad* 30: 5-19.

Visser, C.W. de
1913 *De verdediging van Ned.-Indië tegen het Oost-Aziatisch Gevaar; Eene aanvulling op en ene beoordeling van het verslag der Staatscommissie*. Haarlem: H.D. Tjeenk Willink en Zoon.
Vlahos, Michael J.
1980 *The Blue Sword; The Naval war College and the American Mission; 1919-1941*. Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
'Voor-ontwerp vlootwet 1922'
1921 'Voor-ontwerp vlootwet 1922' zoals opgenomen in: 'Uit de pers', in *Marineblad* 36 (1921): 468-473.
Volkogonov, Dmitri
1991 [Edited and Translated from the Russian by Harold Shukman] *Stalin; Triumph and Tragedy*. New York: Grove Weidenfeld.
Vreede, E.A.
1922 'Torpedotreffers op scheepsformaties', *Marineblad* 37: 632-640.
Vos van Steenwijk, A.N. de
1986 *Het Nederlandse Marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog*. Amsterdam / Dieren: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 3.]
Waard, J. de
1941 'Nederlandsch-Indië als leverancier voor de Wereldmarkt en als consument', in W.H. van Helsdingen en H. Hoogenberk, *Daar wèrd wat groots verricht*, pp. 484-494. Amsterdam: Elsevier. [Dit boek werd in verschillende versies uitgebracht.]
Waning, C.J.W. van
1939 'De weermacht voor het behoud van Staat', *Marineblad* 54: 1071-1114.
1967 [Waning, C.J.W. van (hoofdauteur), Heemstra, S.J.A., Jong, P.J.S. de (voorwoord), Leeflang, J.J., Mackay, J.H. baron, Nabbe, F.L.M., Reede, J. H. van, Rooy, G. de, Vening Meinesz, F.A., Waning, J.J.W. van, Woldering, C.E. en Zijl, C.E. van der], *De Nederlandse Onderzeedienst 1906 – 1966; Uitgegeven ter gelegenheid van het zestigjarig bestaan*. Den Haag; Ad. M.C. Stok – Zuid-Hollandse Uitgever Maatschappij.
Wegener, Wolfgang
1989 *The Naval Strategy of the World War*. [Translated with an Introduction and Notes by Holger H. Herwig]. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. [Classics of Sea Power. Series editors John B. Hattendorf and Wayne P. Hughes, Jr.]
Whright, Christopher C.
1975 'Cruisers of the Imperial Russian Navy, Part 2; The Minin', *Warship International* XII-3: 205-224.
Willinge, J.J.L.
1939 'Een nieuw boek op het gebied van zeekrijgswetenschappen: ''L'Arta Della Guerra In Mare'' door Vice-Admiraal Oscar di Giamberadino [Sic! moet zijn: Giamberardino]' in *Marineblad* 54: 907–914.
1949 'Strategisch gebruik van het eskader in Nederlandsch-Indië', *Marineblad* 59: 289-316.
Wilmott, H.P.
1996 *Grave of a dozen schemes; British naval planning and the war against Japan, 1943-145*. England: Airlife.
Winter, A.F.
1920-1921a 'De stand van het vraagstuk der Weerbaarheid van Ned. Indië, bezien uit een militair, zowel als uit een economisch, financieel en intellectu-

eel oogpunt', *Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap*, 1920-1921: 9-138. ['s-Gravenhage: C. Bloemendaal]

1920-1921b 'Bespreking over: De stand van het vraagstuk der Weerbaarheid van Ned. Indië, bezien uit een militair, zowel als uit een economisch, financieel en intellectueel oogpunt; Bijeenkomst van 17 februari 1921 te 's-Gravenhage', *Orgaan der Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap*, 1920-1921: 286-354. ['s-Gravenhage: C. Bloemendaal]

Winter, Heinrich

[circa 1970] *Een Hollandse tweedekker; uit de jaren 1660-1670 naar het contemporaine model in het voormalige slot Monbijou in Berlijn*. Amsterdam: P.N. van Kampen & Zoon. [bewerker L.M. Akveld. Vertaling van *Der holländische Zweidecker von 1660/1670*.]

Wittmer, R.

1908 'Grosse und Kleine Kreuzer', *Meereskunde; Sämmlung Volkstümlicher Vorträge zum verstandnis der nationale Bedeutung von Meer und Seewesen*. 2e jaargang, nr. 8. [Berlijn].

Womack, Tom

2006 *The Dutch Naval Air Force Against Japan; The Defence of the Netherland East Indies, 1941-1942*. Jaferson, North Carolina / London: MacFarland and Compagny.

www.dutchsubmarins.com

Wijn, J.J.A.

1986 'Marinestaf, scheepsbouw en vlootplannen', in: L. Brouwer, N. Delfos, K.H.L. Gerretse , J.A.M.M. Janssen, G. Teitler en J.J.A. Wijn, *Tussen Vloot en politiek. Een eeuw marinestaf 1886-1986*, pp. 127-168. Amsterdam / Dieren: De Bataafsche Leeuw. [Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis, deel 2.]

X2

[1912] *Het pantserschip en het marinebeleid; de bezwaren tegen machtige pantserschepen, in den brede uitgemeten door de minister van Marine, ter verdediging van het 7600 tons pantserschip; Een vlugschrift door 'X2'*. Den Haag: A. Sijhoff Jr.

Yerxa, Donald M.

1991 *Admirals and Empire; The United States Navy and the Caribbean, 1898-1945*. Columbia: The University of South Carolina Press.

Yoshira Toshi en James R. Holmes

2006 'Japanese maritime thought: if not Mahan, who?', in *Naval War College Review*, Summer 2006, 59-3: 23-51.

Zadelhoff, W.H. van

1936 'Tactische samenwerking tusschen bovenwaterschepen en onderzeebooten in den Grooten Oorlog 1914-1918', deel I en deel II, *Marineblad* 51: 598-614 en 820-833.

Ziegler, Philip

1981 *Mountbatten; The official biography*. London: Collins.

Index

ABC-1 557-561, 569, 577, 578, 610, 761
ABD-2, zie ABD-2
ABDA 610, 611, 614-616, 623, 633, 634, 635, 642, 668, 669, 701, 702
ADA, zie Singaporeconferentie, Tweede
ADB, zie Singaporeconferentie, Derde
ADB-2 582
Admiraal-klasse tbj. 257, 733
Admiral Graf Spee pantsersch. 424, 453, 461, 697
Admiral Scheer pantsersch. 424
Admiralen-klasse, zie *Admiraal*-klasse
Akagi vliegkampsch. 642
Akiyama, Saneyuki 186
Alaska slagkruiser 507, 514, 753, 757
Alden tbj. 768
Alden, John S. 765
Algemeen Handelsblad krant 123
Amatsukaze tbj. 768
Andamaneilanden 564
ARCADIA 610
Aron, Raymond 426
Asagumo tbj. 768
Asashi slagsch. 48, 71
Asbeck, H.E. van 198, 199, 721
Ashigara kruiser 647, 768
Asosan Maru transportsch. 765
Asquith, Herbert Henry 165
Atlantic Conference 582, 584, 586
Atjeh-klasse kruiser 41, 42, 44, 707
Aube, Hyacinthe L.T. 60, 62-65, 194, 708
Ayatosan Maru transportsch. 765
Ayata Maru transportsch. 765

B-65 slagkruiser 506, 514, 753
Back, P.G. de 604
Bandoeng [Bandung] 42, 212, 308, 600, 611, 616, 641
Bangka 632
Bartenbach, Karl 516
Batavia [Jakarta] 163, 176, 375, 383, 411, 423, 545, 598, 641, 653, 760
Battenberg, prins Louis von 194
Bauduin, F. 145-148, 186, 203-204, 206, 259, 290, 488, 716
Bauer, Hermann 268, 269, 274, 324, 447, 688
Bayan kruiser 48
Bayard pantsersch. 41, 706
BD-agreement, zie Singaporeconferentie, Derde
Bijl de Vroe, C.L.M. 146
Beijnen, L.J.J. 206
Bell, Christopher M. 706
Belitung, zie Billiton
Berenschot, G.J. 579, 725
Berghahn, Volker R. 705
Berkel, zie Van Berkel
Besançon, H.C. 604
Bethmann Hollweg, Theobald Theodor Friedrich Alfred von 94, 270
Beunders, H.J.G. 25, 123, 130, 156, 163, 173, 714, 720
Billiton [Belitung] 139, 222, 632
Bird, Keith 29, 443, 445, 654, 676
Bismarck slagsch. 441, 590, 591, 624, 665, 703
Bismarck, Otto von 90
Blair jr, Clay 705
Bland, N. 405
Bles, H. de 393, 707, 741
Blohm und Voss 175, 716, 720
Boer, P.C. 635, 642, 668, 701, 729, 768-770
Boerstra, M. 369, 370, 397
Boetzelaer, C.W.Th. van 604
Bolle, B. 319 (afbeelding)
Borneo [Kalimantan, Borneo] 124, 137, 139, 140, 196, 216, 218, 221, 247, 277, 371, 373, 375, 485, 522, 529, 540, 545, 546, 548, 564, 578, 608-610, 613, 614, 635, 636
Booy, A. de 371, 449
Booy, J.M. de 751

Booy, O. de 334, 352, 353
Booij, O. de, zie Booy, O. de
Bosma, J. 310-312, 324, 328, 621,
Bosscher, Ph.M. 25, 383, 469, 480, 515, 622
Brassey's / The Naval Annual 717, 740
Brereton, Lewis A. 611
Bridges, G.T.M. 720
Brewster Buffalo jachtvliegtuig 642
Broecke Hoekstra, H. ten 257, 258
Brooke Popham, Robert 596, 597, 605
Bruinsma, J.T.A.J. 253, 281
Buffel kustverdediger 50
Bülow, Bernard Graf Fürst von 163
Bush, George W. 592, 653
Bussemaker, A.J. 322, 323, 335, 336, 338, 343, 351, 352, 356, 391, 392, 396, 404, 406, 455, 484, 489, 492, 493, 600, 604-607, 606 (afbeelding), 621, 623, 631, 667, 691, 698, 750, 756, 766
Bussemaker, H.O. 275, 732, 765, 767
Bussemaker, H.Th. 706

Cadogan, Alexander 541, 562
Caraïbisch gebied 39, 43, 50, 82, 83, 112, 118, 169, 245, 539, 549, 656
Carls, Rolf 442
Carolinen 124, 576
Castex, Raoul V.P. 34, 85, 115, 275, 280, 382, 391, 401, 414-423, 426, 428, 430, 433, 434, 437, 439, 440, 444, 457, 461, 462, 464-477, 498, 574, 585, 626, 630, 631, 650, 651, 666, 698, 705, 712, 713, 725, 728, 745, 746, 763
Catamarca-klasse tbj. 170
Celebes [Sulawesi] 137, 139, 140, 197, 217, 218, 219-221, 223, 277, 372, 485, 613, 614, 616, 617, 630, 638
Celebes kruiser 387, 742, 766,
Centre des Hautes Etudes Navale 414, 422
Cessarevitch slagsch. 48, 71
Chaillet, J.L. 200, 203
Chamberlain, Neville 541, 543
Charmes, Gabriel 60, 61
Chatfield, Alfred Ernle M. 541-543
Cheribon [Cirebon] 142
Chikuma-klasse kruiser 172, 190, 191
Chinees-Japanse Oorlog (1894) 69, 70, 706
Chinees-Japanse Oorlog (vanaf 1937) 388, 520, 523, 524, 543, 553, 562, 564, 568
Cirebon, zie Cheribon
Chokai kruiser 632, 633
Churchill, Winston S. 35, 165, 167, 195, 234, 242, 438, 442, 450, 517, 523, 531, 542, 550, 551, 556, 559-560, 562, 573, 577, 583-586, 588-592, 594, 597, 610, 611, 639, 662, 670, 692, 703, 721, 749, 751
Cikot, P.J.M. 366
Cilacap, zie Tjilatjap
Claes, W. 737
Clausewitz, Carl von 67, 68, 106, 111, 112, 138, 417-419, 422, 426, 473, 674
Colijn, H. 31, 32, 35, 129-132, 50, 153-154, 156-158, 160, 161, 163, 164, 172-175, 182, 184 (afbeelding van zijn vlootplan), 187, 197, 198, 200-202, 204, 213, 239-242, 246, 248, 253, 366, 368-372, 374 (afbeelding), 388, 392, 393, 405, 408, 458, 485, 486, 519-525, 530, 551, 656, 657, 670, 680-683, 693, 699, 714, 720, 723, 740, 752
Colomb, Sir John 56, 57
Colomb, Philip 56, 57, 89, 115, 116, 136, 573
Colombia ozb. moedersch. 293, 603
Colombo 320, 588, 603, 604, 628
commisie, Indische Defensiecommisie 1921 204
commissie, Staatscommissie 1906 125, 126, 714
commissie, Staatscommissie Indische defensie 1912 24, 25, 27-29, 31, 33, 121, 124, 129-188, 190, 198, 202, 203, 210, 211, 228, 240, 244, 246, 247, 249, 365, 372, 389, 402, 403, 405, 457, 485, 486, 488, 656-658, 680-684, 714
commissie-Gooszen 1920 24-26, 32, 208-245, 251-260, 265, 276, 277, 278, 281, 284-285, 370, 376, 391, 468, 469, 482, 484, 486, 487, 497, 659, 660, 686, 687, 692, 699, 722, 723, 744. Zie ook Gooszen
commissie-Idenburg 1933 366-371, 383, 385, 398, 493, 663, 693-694
commissie-Kan 1934 369, 370, 377, 663, 393, 694, 741
commissie-Kromhout 1892 42, 43, 45, 246, 247, 249. Zie ook Grondslagen 1892
commissie-Patijn 1922 240, 251
commissie-Prins Hendrik 1852 49

commissie, De commissie voor de reorganisatie van de Weermacht, zie commissie-Idenburg
commissie, financiële subommissie 1912 131, 157, 158
commissie, Technische Sub-Commissie 1912 131-136, 149, 154, 156-158, 188, 213
commissie, Technische Marinecommissie 1912 154, 155-157, 198
commissie, Technische Commissie 1939 412, 413, 457, 459-496, 508, 517-518
Consolidated Catalina vliegboot 469, 604, 770
Cooke, M.C. 'Savey' 544-546, 549
Corbett, Julian Stafford 31, 56, 72, 79, 89, 102, 104-112, 115, 116, 119, 123, 136, 138, 271, 421, 427, 430, 437, 444, 467, 468, 470, 487, 591, 592, 655, 674, 678, 680, 681, 712, 713, 727
Cornelis, J.C. 305-307, 309, 359, 733
Cort van der Linden, P.W.A. 164, 175, 272
Couteau-Bégarie, Hervé 421, 747
Creveld, M. van 187, 720
Curaçao 51, 52, 245, 601
Curtiss P 40 jachtvliegtuig 642

Darrieus, Gabriel 415, 416, 419, 437
Daveluy, René 414, 415, 419-421, 436, 437, 445, 662, 692, 746
Deckers, L.N. 26, 32, 33, 207, 239, 257, 258, 260-261, 364, 366, 369, 370, 371, 374 (afbeelding), 377, 385, 386-388, 390, 393, 396, 398, 453, 477, 482, 495, 497, 604, 660, 661, 687
Deketh, A.H. 604
Derfflinger slagkruiser 717
Derksema, M.A.J. 604
De Ruyter, M.A. 174, 416, 437, 498
De Ruyter pantsersch. 52
De Ruyter kruiser 1936 23, 266, 385, 388, 389, 394, 397, 398, 477, 498, 580, 599, 637, 647, 740, 753, 770
De Ruyter kruiser 1953 757
De Standaard krant 741
Deterding, Henri W.H. 164
Deutschland pantsersch. 424, 451-453
De Zeven Provinciën pantsersch. 46, 126, 128, 255, 365, 385, 716, 741
De Zeven Provinciën kruiser 757
Diana kruiser 149
Dolfijn ozb. 304

Dongen, K. van 341,
Dönitz, K. 274, 323, 324, 337, 338, 445, 447, 500, 705, 739,
Doorman, K.W.F. 23, 310, 313, 323, 493, 599, 600, 617, 621, 625-627, 630, 632-638, 640-647, 651, 691, 701, 763, 764, 767-769
Doorman, L.C.A.M. 458
Dornier 24 vliegboot 324, 346 (afbeelding), 361, 469, 604, 609, 690, 700
Dornier Wal vliegboot 297, 298, 311, 313, 361, 386, 690
Drax, Reginald 448, 449, 542, 543, 590
Dreadnought slagsch. 71, 73, 93, 105, 119, 126, 129, 130, 152, 153, 156, 193, 199, 680, 682, 716
Duke of York slagsch. 551, 594, 610
Dulm, J.F. van 331-333
Dulm, M.H. van 483, 484, 500
Dundee 603
Dunkerque slagkruiser 506, 507, 511, 750, 754, 755
Dijk, J.J.C. van 404, 525, 751
Dijk, A. van 716

E 13 ozb. 605
Eberspaecher, Cord 711
E-klasse ozb. 195, 605
Ecole de Guerre Navale 414
Edward VII koning 92
Eigenman, J.A. 411
Electra tbj. 645, 768
Embick, Stanley D. 533, 538, 540, 546-548, 556, 558, 583
Emden kruiser 190, 191, 650
Encounter tbj. 645, 768
England escorteur 347
E.N.T.O.S. 173, 175
Epkenhans, Michael 705
Espana slagsch. 129, 183
Evans, Donald C. 706, 713, 762
Evertsen pantsersch. 43, 325
Exeter kruiser 618, 637, 641, 643, 645, 767, 770

Fashoda 91, 92
Ferwerda, H. 200, 202, 203, 239, 240, 251-257, 261, 279, 280, 292, 370, 390, 393, 403, 410, 458, 478, 479-481, 479 (afbeelding), 483, 492, 493, 496, 500, 503, 580, 597-599, 622, 623, 667, 700, 721, 722, 726, 744, 752, 753

Feijenoord 266, 295
Field, Andrew 706
Filippijnen 58, 124, 136, 147, 168, 169, 183, 186, 199, 227, 234, 235, 349, 409, 413, 458, 471, 516, 531-535, 545, 546, 565-568, 570, 572, 578, 583, 584, 589, 611-614, 618, 628, 629, 634, 648-650, 652, 665, 669, 680, 696, 702, 760
Fisher, John 'Jacky' 65, 93, 105, 167, 193-195, 592
Fiume [Rijeka] 179, 180
Flores kanonneerboot 255 (afbeelding), 384, 732-733
Flores 218
Fock, Dirk 240, 246
Fokker T VIII 391
Fokker, A.H.G. 240, 245, 246
Force Z, zie *Prince of Wales*
Foreest, H.A. van 392, 500, 753
Frans Indochina 124, 166, 533, 562, 563, 578, 579, 586, 593, 594, 607, 630, 763
Franz Ferdinand 81, 163
Furstner, J.T. 33-35, 212, 220, 221, 231, 237, 276-281, 292, 306, 307, 323, 326-328, 336, 337, 343, 353, 370, 380-383, 387, 388, 390, 397, 399, 400, 402-407, 407 (afbeelding), 409, 410-414, 418, 422, 423, 431, 435, 438, 442, 448-459, 461-465, 467-473, 477-484, 489-490, 492, 493, 496-501, 503, 506, 515-517, 525-528, 530-531, 550-552, 555, 556, 574-582, 576 (afbeelding), 585, 586, 588-590, 592, 593, 595-599, 601-603, 608, 609, 611, 620, 621, 623, 624, 628-631, 639, 641, 647, 649-651, 662-670, 693-701, 703, 724, 728, 736, 743, 745, 747, 749, 757, 763, 764, 768
Fuso slagsch. 154-155

G-3 slagkruiser 503
Gasparstraten 221, 222
Geer, D.J. de 239, 240, 258, 406, 551
Gelder, J.A. de 291, 319, 322, 325, 336, 338, 343, 356, 357, 375, 453, 484, 489, 490, 492, 621, 667, 690, 697, 698, 735, 736, 741
Gelderland kruiser 52, 178, 326
Gemberg 266
Gemse kanonneerboot 180
Genève 250
Germaniawerft 154, 155, 165, 170, 175, 193, 263-266, 716, 717
Gerth van Wijk, K.F.E. 245, 246, 726
Ghijsels, F. J.L. 254
Ghormley, Robert L. 542, 544, 549, 553, 554-557, 562
Giamberardino, Oscar di 468
Gijn, A.D. van 131, 157, 158-160, 162, 175, 457, 670, 718
Glenn Martin bommenwerper 371, 372, 635
Gneisenau kruiser 438
Gneisenau slagkruiser 438, 441, 453, 469, 471, 511, 516, 591, 756
Gooszen, A.S. 24-26, 32, 34, 208-245, 251-260, 265, 276, 277, 278, 281, 284-285, 370, 376, 391, 415, 420, 455, 464, 468, 469, 478, 482, 484, 486, 487, 492, 493, 497, 500, 597, 659, 660, 662, 667, 686, 687, 692, 699, 700, 722, 723, 725, 726, 744, 749, 767
Göteborg 327
Gouvernementsmarine 76, 171, 487
Graaff, B.G.J. de 405, 408
Graaff, J. de 277, 723
Graaff, S. de 130, 157, 240, 246,
Graf Spee, zie *Admiral Graf Spee*
Gray, Colin S. 710, 770, 771
Grey, Sir Edward 165, 716, 719
Grivel, Richild 61
Grondslagen defensie 1892, zie commissie-Kromhout
Grondslagen defensie 1927 32, 33, 239, 246-251, 257-259, 364, 366-370, 375-377, 380, 386, 397, 412, 660, 663, 687, 693, 694, 699, 726
Groos, Otto 423, 749
Guam slagkruiser 507
Gygax, F.X. 576 (afbeelding)

Haguro kruiser 636, 646, 768, 769
Halsey, William F. 'Bull' 349, 572
Hart, Thomas C. 558, 565, 568, 583, 611-615, 618, 621, 622, 624, 626-632, 634, 640, 649-651, 669, 702
Harusame tbj. 768
Hasselman, C.J. 726
Hatsukaze tbj. 768
Hatta, Mohammad 71
Haver Droeze, F.J. 42
Hawaï 58, 82, 124, 534, 536, 547, 555, 561
Hay-Pauncefote Treaty 83
Hazemeyer 264, 512, 758
Heemskerk, T. 130, 182, 680
Heimburg, Lothar von 324

Helfrich, C.E.L. 35, 251-253, 257, 261, 280, 310, 320, 321, 325, 328, 343, 366, 383, 390-392, 396, 406, 414, 423, 435, 455, 457, 458, 463, 469, 475-482, 484, 486, 489-493, 498, 574-575, 578-582, 595-601, 603, 605-610, 613-632, 634, 635, 637-642, 644, 646, 647, 650, 651, 667-669, 700-703, 735, 736, 742, 752, 753, 763, 767, 769
Helgoland 87, 94, 267, 657
Helgoland kruiser 191, 192
Hellingman, C. 293, 603, 620, 737, 765
Hengel, A. van 202, 207, 210, 214, 226, 276, 277, 382
Hengel, J.W.G. van 744
Hertog Hendrik pantsersch. 325, 326, 328, 736
Het Vaderland krant 386
Heutsz, J.B. van 124-127, 129, 131, 143, 159, 200, 201, 262 (afbeelding)
Heutsz Junior, J.B. van 200, 201, 202, 722
Heye, H. 440, 441, 446, 455
Hindenburg, Paul von 270
Hipper, Franz von 147, 436
Hirohito keizer 526, 563, 564
Hitler, Adolf 29, 266, 366, 425, 426, 435, 436, 440, 441, 444, 446, 447, 450, 511, 516, 523, 526, 528, 530, 538, 540, 542, 550, 551, 558, 566, 573, 624, 650, 664, 695, 739, 747, 749, 757
H-klasse slagsch. 442, 506
Hobson, Rolf 29, 30, 75, 86, 87, 92, 97, 117, 653, 654, 658, 675, 676, 678, 684, 710, 711
Hoekwater, A.H. 129, 149, 151
Hohenlohe-Schillingsfürst, Chlodwig Fürst zu 91
Holland kruiser 44, 178, 191
Holthe, E.J. van 293
Holzendorff, Henning von 270, 271
Hoogere Marine Krijgsschool 33, 210, 211, 226, 227, 251, 252, 276, 305, 307, 326, 328, 364, 375-383, 389, 392, 397, 406, 407, 411, 414, 422, 457, 465, 472-473, 476, 484, 489, 500, 525, 527, 561, 597, 619, 624, 629, 631, 662, 666, 693, 736, 763. Zie ook School van Furstner
Horton, Sir Max Kennedy 620, 766
Houston kruiser 637, 641, 647, 729, 770
Houtsmuller, J. 308

I-58 ozb. 594, 764
I-62 ozb. 764
I-65 ozb. 594, 764
I-66 ozb. 764
Ibuki predreadnought 129, 146, 716
Idenburg, A.W.F. 145, 146, 177, 189, 192, 246, 248, 366-370, 376, 383, 385, 398, 493, 660, 663, 685, 687, 693, 694, 716, 726
Illustrious vliegkampsch. 482
Imperiale Marine (Staatse Marine) 128, 158, 172, 367, 385, 390, 406, 408-412, 448, 467, 581, 582, 666, 697
Indische Courant krant 406
Indische Militaire Marine IMM 384
Indochina, zie Frans Indochina
Ingenieurs Kantoor voor Scheepsbouw, zie IvS
Inkavos, zie IvS
Iowa slagsch. 503, 506
IvS 263, 265, 266, 509, 755

J I 232
Jacob van Heemskerck pantsersch. 47, 50, 52,
Jacob van Heemskerck flottieljeleider 480, 605, 744
Jager, J.C. 250, 393, 500, 597, 730, 743, 756
Jakarta, zie Batavia
Jane's Fighting Ships 152
Jansen, J.C. 43, 44
Jarman, J. 604
Java kruiser 23, 189-193, 255, 263, 264 (afbeelding), 386, 397, 477, 498, 517, 580, 605, 637, 647, 716, 732, 742, 757
Javabode krant 127
Javazee, Slag in de 23, 600, 616, 618, 627, 635-652, 728, 740, 749, 763, 764, 767, 769
Jellicoe, John R. 95, 107, 195, 271, 721
Jeschke, Hubert 275, 324, 688, 705, 727, 728, 750
Jeune École 31, 55, 59-66, 99, 110, 116-118, 124, 126, 180, 193, 194, 229, 235, 268, 312, 420, 421, 430, 437, 446, 658, 685, 705
Jintsu kruiser 636, 769
Johan Maurits van Nassau kanonneerboot 245, 384, 388
John D. Edwards tbj. 768
John D. Ford tbj. 729, 768
Johnstone, Alan 716, 79, 720

Jolles, H. 457, 477, 479, 480
Jomini, A.H. de 67, 68, 106, 111
Jong, L. de 767
Jong, P.J.S. de 318-322, 319 (afbeelding), 326, 332, 343, 431, 690, 735, 737, 747
Jonge, B.C. de 130, 272, 364, 371, 374, 377, 520, 728
Jungslager, G. 24, 218, 712, 714, 722, 723, 726, 744
Jupiter tbj. 646, 768
Jurrjens, J.C. 309
Jutland, Slag bij 95, 152, 178, 269, 297, 443, 460, 657, 684, 717, 750, 756

K I ozb. 127, 178, 180, 257, 300, 301, 724
K II ozb. 207, 255 (afbeelding), 287, 295, 301, 302, 339, 365, 373, 735
K III ozb. 207, 287, 301, 302, 365, 373, 736
K IV ozb. 207, 287, 301, 302, 365
K V ozb. 207, 287, 301, 302, 339
K VI ozb. 207, 287, 301, 302, 339
K VII ozb. 207, 255 (afbeelding), 287, 301, 303, 339, 604, 610, 623, 633
K VIII ozb. 207, 255 (afbeelding), 295, 301, 303, 330, 373, 604, 615, 623
K IX ozb. 207, 255 (afbeelding), 301, 307, 330, 604, 735
K X ozb. 207, 301, 330, 604, 613, 615, 735, 736
K XI ozb. 207, 265, 301, 330, 604, 607, 614, 735
K XII ozb. 207, 265, 301, 330, 604, 607, 614, 735
K XIII ozb. 207, 265, 301, 330, 604, 607, 722, 301, 735
K XIV ozb. 207, 265, 287, 302, 308, 319, 330, 365, 604, 609, 610, 613-615, 620, 735
K XV ozb. 207, 302, 319, 365, 604, 609, 610, 615, 735, 615
K XVI ozb. 207, 302, 319, 325, 326, 365, 604, 609, 610, 735
K XVII ozb. 294 (afbeelding), 302, 319, 321, 325, 326, 604, 606, 608, 610, 735
K XVIII ozb. 287, 302, 604, 610, 613, 614, 731, 735
K XIX ozb., zie *O 19* en *O 16*
K XX tot en met *K XXVII* ozb., zie *O 20* tot en met *O 27*
Kaap William 139, 218, 277
Kalimantan, zie Borneo
Kan, J.B., zie commissie-Kan
Kanaal, Het 95, 107, 126, 193, 274, 418, 452, 728
Kanaal van Kiel, zie Kiel
Kangean-eilanden 615, 636
Karamita 139, 220
Karamita, Straat 137, 139, 140, 142, 170, 186, 196, 213, 216, 220-222, 237, 277, 283, 298, 609, 624, 625, 632, 689, 764, 767
Karnebeek, H.A. van 230, 231
Kater, P.J. de 410
Kawachi slagsch. 154, 155, 717
Kawakaze tbj. 768
Kennedy, Paul.M. 92, 678, 705, 709
Kepaluan Balabalangan, zie Kleine Paternostereilanden
Kiel 87, 263, 328
Kiessling, Eugenia 418,
Kimmel, Husband E. 566, 568-571, 576, 762, 763
King George V slagsch. 590
King, Ernest J. 639, 616
Kinka Maru transportsch. 766
Kinu kruiser 647
Kleffens, E.N. van 551, 552, 555
Kleine Paternostereilanden [Kepaluan Balabalangan] 139, 196, 218, 220, 223, 277, 282, 298
KNIL 7, 30-34, 37, 39, 42, 43, 45, 49, 53, 57, 58, 81, 128, 129, 131, 132, 134, 135, 145, 157, 159, 173, 182, 183, 185, 187, 210, 211-214, 236, 239-241, 245-252, 257, 259, 321, 364, 365, 366, 369-373, 375, 377, 385, 389-393, 397, 402, 403, 405, 406, 414, 422, 434, 454, 459, 473, 485-487, 521-523, 579, 581, 582, 598, 611, 623, 635, 641, 647, 656, 660, 666, 673, 681, 687, 697, 699, 715, 718, 725, 726
Knoops, F.A.J. 604
Koersk ozb. 192
Kongo slagkruiser 146, 148, 149-152, 154, 155, 173, 183, 200, 202, 204, 205, 459, 461, 465, 466, 471, 474, 503, 506, 509, 511, 512, 517, 518, 572, 593, 638, 659, 667, 682, 685, 698, 716, 717, 755, 756, 767
Koning der Nederlanden slagsch. 40-43, 648, 706
Koningin Regentes pantsersch. 46, 48, 50
Koningin Wilhelmina der Nederlanden kustverdediger 43, 707

Koningsberger, J.C. 246, 257
Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger, zie KNIL
Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) 76, 143, 173, 253
Kortenaer tbj. 326, 645, 768
Kortenaer pantsersch. 43, 46, 48, 50
Kramers, A.H.I. 319, 326, 735
Kretschmer, Otto 337, 738
Kriege, Johannes 272
Kromhout, J.H. 42
Kruisers 1914 190, 191
Kruisers 1915, zie *Java* en *Sumatra*
Kruisers 1938 605, 757
Krupp-Germaniawerft, zie Germaniawerft
Kruse, Ernest Wilhelm 428, 429, 747
Kruys, G. 42-44
Kun, L.G.L. van der 370, 376-379, 382, 397, 663, 693
Kustverdedigingscommissie, zie commissie-Prins Hendrik

Laforey-klasse tbj. 719
Lambooy, J.M.J.H. 247, 257, 386
Lampo torpedoboot 331
Langelaan, E.J. 203
Langeveld, H. 157, 714
Lans, Wilhelm von 710
Latham, J.G. 520
Layton, Geoffry 579, 580, 605, 607-609
Leahy, W.D. 540, 542-545, 547, 563, 576
Lee of Fareham, Lord A.H.L. 230, 231, 234, 420
Lewin, E.O. 520
Leyte, Slag bij 572, 573, 614
Limburg Stirum, J.P. graaf van 201, 246, 248, 530
Lissa, Slag bij 179, 180, 468
Lockwood, C.A. 347,
Loudon, J. 272
Luctor et Emergo ozb., zie *O 1*
Ludendorff, Erich 270, 273
Luftwaffe 739
Lynx tbj. 254

M-klasse tbj. 719
MacArthur, Douglas 533, 583, 611, 628, 629
MacDonald, James Ramsay 520
Mackinder, H.J. 66, 709
Mahan, Alfred Thayer 28-31, 51, 52, 56, 65-78, 72 (afbeelding), 81-86, 89, 99-123, 128, 130, 132-139, 158, 160, 161, 164, 166, 183-185, 187, 194, 212, 214, 227, 234, 271, 411, 414-421, 426, 427, 430, 432, 434, 437, 461, 470, 488, 532, 588, 589, 591, 638, 653-655, 670, 671, 674-678, 680, 681, 685, 704, 709, 712, 713, 715
Maine slagsch. 52
Makassar 237
Makassar, Straat 139, 140, 170, 196, 217, 218, 220, 221, 223, 237, 372, 373, 545, 546, 617, 626, 642, 768
Maleise Barrière 522, 558, 565, 568, 577, 579, 582, 583, 588, 611, 626, 638, 648, 649
Manet, Julie 91
Mantel, P.G.A. 251, 264, 390, 391, 392, 405, 476
Marder, Arthur J. 30, 560, 591, 593, 706
Marlborough slagsch. 268
Marschall, Wilhelm 324
Marseille, oefeningen bij 125
Marshall, George 548, 629
Marshalleilanden 534, 569, 570, 576
Martin Maryland bommenwerper 734
Massachusetts slagsch. 754
Matsushima-klasse kruiser 43
Maurits, W.K. 283-285, 293, 299, 306, 314, 332, 689
Menzies, R.G. 586, 589, 703
Michielsen, J.P. 129, 145
Midway, Slag bij 571, 572, 759, 762
Miller, Edward S. 30, 535, 547, 749, 759-761
Minegumo tbj. 768
Minotaur kruiser 47, 146, 438, 716
Missouri slagsch. 504, 505
Mogami kruiser 504, 505
Moltke, Helmuth von (junior) 96, 167
Monroe-doctrine 52, 102
Monteponi vrachtsch. 331, 737
Montgomery, Sir Hugh 371
Morison, Samuel 567, 570
Morisot, Berthe 91
Morton, Louis 532, 761
Mulock van de Vlies Blik, P.A. 604
Münster, graaf Georg Herbert zu 91
Murasame tbj. 768
Mussolini, B. 241
Myoko kruiser 636, 647, 768

Nachi kruiser 636, 646, 768, 769

Nagano, Osami 563, 564, 566
Naka kruiser 636, 768
Natsugumo tbj. 644, 768
Naudin ten Cate, W. 129, 130, 149, 151
Nauticus 149
Nederlandsche Vereenigde Scheepsbouw Bureaux , zie Nevesbu
Nelson slagsch. 589
Nelson, Horatio 69, 89, 107, 112, 179, 415, 416, 429, 748
Nevesbu 266, 340, 510, 755
Nicholson, Sir Anthony 164
Nicobaren 564
Nicolaas II tsaar 69, 81, 92, 103, 176
NRC krant 402
Nieuwe School 309-313, 382
Nieuwenhuijs, C.W. 163
Nieuws van den Dag, krant 402, 744
Nimitz, Chester W. 396, 570
Nijl, Slag bij de 69, 112
Nishimura, Shoji 644, 645
Nomoura, Kichisaburo 573
North Carolina slagsch. 754
Noordzee, onderzeebootoefeningen 280-285, 292, 307, 321, 326, 329, 351, 493, 689
Nuboer, J.W.F. 375, 383, 404, 413, 455-456, 467, 477, 483-489, 491, 492, 500, 510, 598, 599, 602, 621, 667, 699, 700, 751, 753, 762, 767
Nuovo Sant'Antonio vrachtsch. 332, 737

O, P en *Q* slagkruisers 504-506, 508, 514, 518, 756
O. auteur 199, 200, 203, 495
O 1 ozb. 50, 243, 300, 339, 724
O 2 ozb. 180, 243, 300, 339, 736
O 3 ozb. 180, 243, 283, 300, 339, 736
O 4 ozb. 180, 243, 283, 300, 339, 736
O 5 ozb. 180, 243, 283, 300, 339, 736
O 6 ozb. 243, 283, 300, 303, 339, 740
O 7 ozb. 243, 283, 300, 339
O 8 ozb. 243, 300, 388, 601
O 9 ozb. 243, 244, 265, 295, 301, 388, 601, 602
O 10 ozb. 243, 265, 301, 308, 388, 601, 602
O 11 ozb. 243, 265, 301, 388
O 12 ozb. 208, 243, 266, 295, 301, 302, 326, 330, 388, 601, 604
O 13 ozb. 208, 243, 266, 301, 303, 326, 388, 601-604, 765
O 14 ozb. 208, 243, 266, 301, 304, 325, 388, 601-604, 722, 765
O 15 ozb. 208, 243, 266, 301, 305, 325, 326, 388, 601- 604
O 16 ozb. 303, 330, 333, 341, 387, 388, 535, 604, 606-608, 610, 620, 737, 740, 759,
O 19 ozb. 303, 308, 330, 333, 341, 361, 371, 387, 604, 608, 614, 615, 737
O 20 ozb. 303, 311 (afbeelding), 340 (afbeelding), 361, 371, 387, 604, 608, 610, 737
O 21 ozb. 293, 294, 303, 330-333, 341, 342, 387, 509, 580, 601-604, 737
O 22 ozb. 303, 342, 387, 601-604, 737
O 23 ozb. 303, 342, 387, 601-604,737
O 24 ozb. 303, 342, 352, 387, 601-604, 737
O 25 ozb. 303, 341, 387, 601,
O 26 ozb. 303, 333, 341,342, 387, 601
O 27 ozb. 304, 341, 387, 601
O 28 ozb. 482
O 29 ozb. 482
Obry, Ludwig 80
Olympos ozb. 331
onbeperkte duikbootoorlog 268, 270-276, 329, 379, 419, 446, 447, 658, 661, 688
onbeperkte torpedobootoorlog 235, 268
Ondernemersraad voor Nederlands-Indië 409, 410
O'Neill, Paul 401, 653
Ontwerp 1047 slagkruiser 504, 505
Orange, zie War Plan Orange
Osten, J.F. 365, 741
Otranto 192
Oud, P.J. 374 (afbeelding)
Ozawa, Jisaburo 633, 767

Pabst, J.C. 373, 374
Panama(kanaal) 51, 52
Panther tbj. 254
Pappelendam, J.C. van 340
Patijn, R.H.J., zie commissie
Patijn, C.H.R. 530
Paul Jones tbj. 768
Pearl Harbor 30, 168, 323, 392, 445, 532, 536, 541, 542, 544, 546, 547, 550, 561, 565-567, 569, 570, 573, 583, 588, 594, 605, 611, 616, 630, 638, 691, 751
Peattie, Mark R. 706, 762
Pennsylvania slagsch. 155
Perch ozb. 614
Permit ozb. 614
Perth kruiser 637, 641, 643, 646, 729, 770

Phillips, Thomas S.V. 541, 587, 590, 594, 607, 608, 630, 764
Pickerel ozb. 614
Picuda ozb. 349
Piet Hein pantsersch. 43
Piet Hein tbj. 325
Pike ozb. 614
Pinke, A.S. 309, 310, 313, 320, 373, 396, 401, 402, 698
Pinke, F. 145, 186, 716, 719
Pitlo, H. 600
plan-Deckers, zie Deckers
Plan Dog 540, 557
Plenaps 605
Pleyte, T.B. 177, 189, 720
Porpoise ozb. 614
Port Arthur 69, 70, 113, 114, 116, 120, 123, 135, 136, 168, 589, 680, 713. Zie ook Russich-Japanse Oorlog
Portsmouth (USA), vrede van 70
Portsmouth (Engeland) 293, 709
Post Uiterweer, P. 221, 226, 253, 279, 280, 285, 310
Post Uiterweer, J.E.A. 458
Pound, Dudley A. 449, 541, 543, 552-560, 587-593, 629, 639, 764
Prince of Wales slagsch. 496, 504, 505, 511, 513, 514, 518, 584, 590, 593, 594, 596, 607, 624, 670, 703, 754, 757
Prins Hendrik der Nederlanden pantsersch. 40, 706
Prins Hendrik, zie commissie-Prins Hendrik
Printzregent Luitpold slagsch. 269
Proust, Marcel 23
Purnell, W.R. 578, 579
Putman Cramer, G.J.W. 27, 121-124, 135-139, 142, 158, 186, 200, 201, 210, 213, 214, 230, 244 (afbeelding), 409-411, 415, 420, 465, 502, 658, 712, 717, 725

Quant, L.J. 154, 206, 500, 722
Queen Mary slagkruiser 460

Raeder, Erich 29, 34, 425, 426, 435-447, 442 (afbeelding), 450, 454, 455, 457, 461, 493, 498, 506, 565, 591, 624, 637, 650, 661-665, 670, 692, 695-696, 703, 748
Rahn, Werner 438
Rainbow One 538-540, 544, 545, 547, 548
Rainbow Two 538-540, 542-548, 550
Rainbow Three 538, 540, 544, 548
Rainbow Four 538, 540, 544, 548, 549, 554, 555
Rainbow Five 531, 538-540, 544, 549, 557-562, 565, 568-570, 573, 575-579, 583, 586, 592, 630, 635, 648, 650, 669, 670, 702, 761
Rambonnet, J.J. 129, 150, 161, 163, 173, 175, 177-179, 181, 182, 184 (afbeelding van zijn vlootplan), 188-190, 192, 196, 197, 199-201, 207, 213, 214, 235, 239, 253, 263, 273, 282, 402, 403, 410, 413, 438, 474, 683, 699, 716, 720, 728
Ramsay MacDonald, zie MacDonald
Redfish ozb. 349
Reede, J. van 277, 305, 382
Renown slagkruiser 767
Repulse slagkruiser 496, 593, 594, 596, 607, 624, 670, 683, 703, 767
Retsivan slagsch. 149
Richardson, James. O. 547
Richelieu slagsch. 504-507, 509, 518, 754
Richmond, Herbert 709
Rijeka, zie Fiume
Rodney slagsch. 589
Rödel, Christian 91, 97, 711
Roëll, J.A. 46, 47, 49
Romein, J. 426
Ronde, F.S.W. de 389-392, 401, 413, 431, 434, 456
Roofdier-klasse tbj., zie *Wolf*-klasse
Rooseboom, W. 126
Roosevelt, Franklin Delano 230, 521, 540, 548-550, 555-561, 567, 568, 573, 583, 584, 597, 610, 629
Roosevelt, Theodore 58, 71, 81, 168
Rosinski, Herbert F.B.H. 34, 74, 75, 111, 425-430, 433, 436, 440, 443, 444, 453, 488, 662-664, 692, 694, 709, 712, 713, 728, 729, 748
Rouwenhorst, P. 319, 326, 735
Russisch-Japanse Oorlog 31, 47, 55, 93, 104, 106, 113, 119, 120, 124, 125, 143, 149, 157, 162, 182, 182, 284, 284, 409, 591. Zie ook Port Arthur en Tsushima
Ruyter, M.A. de 174, 416, 437

S. pseudoniem 197, 200
S-36 ozb. 614
S-37 ozb. 614, 637
S-38 ozb. 614
S-39 ozb. 614

S-40 ozb. 614
S-41 ozb. 614
Sadao, Asada 30, 566, 762
Sagiri tbj. 609
Sailfish ozb. 614
Saigon, zie Frans Indochina
Samidare tbj. 768
Salewski, Michael 29
Salmon ozb. 614
Salomon, Erich 374
Samuel, Marcus 164
Sardinië 331, 737
Sargo ozb. 614
Sas, G.J. 757
Saury ozb. 614
Sazanami tbj. 768
SC-7 konvooi 337
Scalogne, D. 721
Scharnhorst kruiser 438
Scharnhorst slagkruiser 423, 438, 441, 453, 469, 471, 500, 504-509, 511, 514, 516, 518, 591, 695, 755-757, 764
Scheer, Reinhard 268-270, 436
Scheltema de Heere, R.F. 152, 153, 489, 510, 514, 717, 718, 756
Schlieffenplan, zie Von Schlieffenplan
School van Furstner 33, 336, 343, 353, 382, 383, 387, 390, 397, 418, 422, 431, 477, 501, 598, 601, 608, 609, 623, 624, 651, 662, 663, 666, 667, 668. Zie ook Hoogere Marine Krijgsschool
Schorpioen kustverdediger 50
Scott, Percy 193, 198
Sculpin ozb. 614
Seadragon ozb. 614
Seal ozb. 614
Sealion ozb. 614
Searaven ozb. 614
Seawolf ozb. 614, 633
Seeckt, Hans von 427
Semarang 174
Shark ozb. 614
Shulman, Mark Russell 28, 117, 653, 699,
Siemens & Halske 264
Sims, W.S. 271
Singaporeconferentie, Eerste 577, 579, 595
Singaporeconferentie, Tweede 578
Singaporeconferentie, Derde 577-579
Singapore Defence Conference 554
Singaporestrategie 231-233, 457, 519, 523, 528, 530, 539, 542, 544, 546, 550, 553, 555, 585, 587
Skipjack ozb. 614
slagkruiserontwerp 1047 458-460, 472, 475, 502-518, 666
Slagluchtmacht 369, 372, 392, 393, 397, 633, 635
slagschip 1912 en slagschip *1914* 131, 134, 135, 139, 146, 148-161, 169, 171-175, 177, 178, 183, 184, 186, 189, 192, 196, 197, 199, 202, 205, 503, 656, 715, 716, 718
Sluis, A. van der 142, 715
Sluiter, W. 184 (afbeelding door)
Sluys, K.F. 230
Smit, C. 705
Snapper ozb. 614
Snijders, C.J. 130
Snippe, P.G.J. 604
Soekarno 71
Soemba kanonneerboot 255, 384, 580, 732
Soerabaiasch Handelsblad krant 402
Soerabaja [Surabaya] 37, 40, 135, 137, 196, 197, 199, 213, 319, 373, 392, 406, 455, 458, 539, 544-546, 600, 604, 609, 610, 615, 626, 633, 635, 643, 644, 646, 647, 706, 725, 735, 760, 764, 768, 769
Soerabaja pantsersch., zie *De Zeven Provinciën*
Sovjet-Unie 110, 375, 428, 436, 449, 450, 524, 553, 562-564, 584, 749
Spaanse Burgeroorlog 250, 303, 387, 388, 396, 452, 467
Spadefish ozb. 349
Spearfish ozb. 614
Spruance, Raymond A. 572
Staatcommissie 1906, zie commissie
Staatscommissie 1912, zie commissie
Staatse marine, zie Imperiale Marine
Stafvoorschriften gecombineerde strijdkrachten 290, 297, 327, 356, 378, 398
Stafvoorschriften onderzeeboten 1928 285, 288-291, 307, 358, 601, 731
Stafvoorschriften onderzeeboten 1938 293, 313-318, 320, 322, 335, 356, 402, 492, 601, 609, 667
Stafvoorschriften torpedobootjagers 394
Stark, Harold Raynsford 540, 547-550, 554, 556-558, 560, 568-570, 573, 576-577, 583, 611-613, 616, 618, 649, 669, 702, 761
Staveren, J.J.A. van 595, 598, 605
Steinberg, Jonathan 88, 705
Stingray ozb. 612, 614

Stöve, G.W. 383, 399
Straat Karamita, zie Karamita
Straat Makassar, zie Makassar
Struijff, J.J. van der 265, 266
Sturgeon ozb. 614
Sulawesi, zie Celebes
Sumatera, zie Sumatra
Sumatra 49, 135, 137, 139, 142, 143, 145, 158, 190, 207, 216, 232, 592, 609, 613, 632, 637, 673, 706
Sumatra kruiser 1891 44
Sumatra kruiser 1926 23, 190, 191, 193, 207, 263, 264, 386, 397, 477, 517, 580, 605, 716, 732, 742, 753, 757
Sumida, Jon Tetsuro
Surabaya, zie Soerabaja
Swiftsure slagsch. 41, 706
Swordfish ozb. 614

tactisch Memorandum "Onderzeeboten" 291, 322, 356-363, 690, 739
Takagi, Takeo 644-646, 768, 769
Takahashi, Ibo 768
Tandjong Priok [Tanjung Priok] 135, 137, 212, 760
Tarakan 217, 218, 245, 373, 380, 381, 613, 614, 648
Tarpon ozb. 614
Tarrant, V.E. 274-276, 688, 705
Taschenbuch der Kriegsflotten 149
Techel, H. 265
Technische Commissie 1912, zie commissie
Technische Marinecommissie 1912, zie commissie
Technische Commissie 1939, zie commissie
Tegetthoff, Wilhelm von 179
Teitler, G. 25, 30, 43, 387, 458, 493, 582, 598, 676, 705, 706, 709, 722
Termorshuizen, G.P.A. 744, 745
Ternate 375
Terra Nova (Olbia) 332
Through ticket to Manila 168, 234, 235, 531, 535, 545, 547, 548
Timor 615-617, 638, 766
Tiger slagkruiser 717
Tijgerhaai onderzeeboot, ex-*Tarn, P 336*
Tirpitz slagsch. 441, 591, 703
Tirpitz, Alfred von 28, 29, 32, 33, 77- 80, 80 (afbeelding), 85-105, 118, 119, 152, 159, 180, 181, 185, 202, 253, 425-427, 430, 435, 436, 440, 441, 444, 445, 461, 462, 497, 535, 591, 655, 657, 658, 662, 664, 667, 675-679, 683-685, 692, 694, 699, 705, 710, 711, 717
Tjaben, H. 163
Tjarda van Starkenborgh Stachouwer, A.W.L. 230, 478, 492, 555, 579-582, 598, 611, 623, 635, 637, 639, 752, 763, 768
Tjilatjap [Cilacap] 142, 626, 627, 633, 638, 768
Togo, Heihachiro 70, 71, 89, 113-115, 120, 138, 139, 147, 569, 572, 713, 727
Tojo, Hideji 564
Tokitsukaze tbj. 768
Toro Maru transportsch. 765
Tosan Maru transportsch. 765
Tovey, Sir John C. 472, 750
Trafalgar, Slag bij 55, 69, 71, 106, 107, 109, 179, 415, 585, 748
Treub, M.W.F. 272, 410
Tromp pantsersch. 145
Tromp flottieljeleider 480, 498, 580, 604, 744
Truant ozb. 618
Trustee ozb. 618
Tsukuba predreadnought 129
Tsushima, Slag bij 69-71, 81, 88, 92, 113-115, 120, 124, 138, 147, 153, 163, 165, 170, 173, 179, 187, 235, 269, 419, 533, 563, 569, 572, 679, 680, 713, 715, 759. Zie ook Russisch-Japanse Oorlog
Typ XXI ozb. 334, 739

U 9 ozb. 727
U 12 ozb. 295
U 46 ozb. 268
U 53 ozb. 269
U 55 ozb. 274
U 94 ozb. 274
U 103 ozb. 274
UB III ozb. 265
Umikaze tbj. 644, 768
Urbina, Rafael S. 245
Ushio tbj. 768
Uytenhoudt, J.M. 392

Valéry, Paul 91
Van Berkel WA watervliegtuig 255
Van Ghent tbj. 326, 632
Vanguard slagsch. 448, 507, 754
Van Kinsbergen kanonneerboot 245, 335, 601, 603
Vego, Milan N. 28
Veldleger 129, 167, 269, 727

Venezuela 37, 51-53, 91
Vereeniging ter beoefening van de Krijgswetenschap 389, 391
Versailles 228, 264, 424, 511
Vickers 165, 173-175, 295, 296, 716, 720
Victoria slagsch. 707
Vietnam, zie Frans Indochina
Vladiwostok 69, 113, 114
Vlahos, Michael 706
Vlootverdrag Brits-Duits 1935 428, 430, 440, 448, 511, 523, 528
Vlootverdrag van Londen 405, 521, 523
Vlootverdrag van Washington 160, 161, 229, 232, 247, 420, 477, 503, 521, 523, 528, 724
Vlootwet 1913 ontwerp 129, 130, 156, 173, 174, 182, 680, 699
Vlootwet 1914 ontwerp 24, 25, 161, 173, 175, 177, 178, 186, 188, 189, 236, 237, 254, 403, 656, 683, 699
Vlootwet 1915 189, 192, 236
Vlootwet 1922-1924 ontwerpen 24, 25, 32, 224, 225, 230, 239-243, 245, 246, 252, 257, 258, 260, 298, 387, 406, 484, 490, 660, 661, 687, 691
Vlootwetcommisie, zie commissie-Patijn
Volkenbond 247, 249, 366, 373, 412, 520, 228, 229, 231
Von Schlieffen-plan 77, 164, 167, 244
Voordracht onderzeedienst 291, 731, 732
Vos, A. 340
Vos van Steenwijk, A.N. de 526, 527, 600, 758
Vrede van Versailles, zie Versailles
Vreede, A.E. de 279, 280
Vries, A.D.W. de 726
Vromans, A.G. 484

Waal Malefijt, J.H. de 130-132, 158, 173
Waldeyer-Hartz, Hugo von 428, 446
Waller, Hector M.L. 770
Walter, Helmuth 342
Waning, C.J.W. 'Jumbo' van 226, 227, 374, 376, 378, 387, 404, 413, 455, 460, 484, 489, 494 (afbeelding), 535, 598-600, 610, 667, 698, 731, 753, 759
War Plan Orange 30, 168, 231, 234, 235, 347, 531-535, 538-540, 543, 544, 546, 548, 549, 557, 558, 565, 568, 573
Wavell, Sir Archibald P. 611, 635
Wegener, Wolfgang 426, 440
Well Groeneveld, C.A.J. van 604
Wentholt, J. 121, 126, 128, 129, 150
Westerveld, E.P. 241
White, William H. 83
Whitehead, Robert 179, 180
Wichers, J.J. 339, 340, 342
Wijck, H.M. van der 44, 45
Wilhelm II keizer 51, 58, 85-87, 89, 90, 99, 152, 174, 176, 269, 591, 719
Wilhelmina koningin 81, 174, 175, 257, 272, 456, 526, 728
Wilhelmshaven 455
Wilkes, John 612, 613, 616, 617, 766
Willemstad 51, 52
Willinge, J.J.L. 468, 489, 599, 609, 618, 621, 624, 625
Wilson, Arthur 95
Wilton-Feijenoord, zie Feijenoord
Wimmers, H.J. 757
Winter, A.F.H. 211-213, 225, 229, 234, 245, 291, 722
Witte de With tbj. 768
*Wolf*klasse tbj. 47, 126, 127, 170-172, 204, 394

Yalu, Slag aan de 706, 707
Yamakaze tbj. 768
Yamamoto, Isoroku 565-567, 751, 762
Yamamuro, Shinichi 712
Yamato slagsch. 511, 593
Yorktown vliegkampsch. 558
Yudachi tbj. 768
Yukikaze tbj. 768

Zadelhoff, W.H. van 379, 727, 742
Z-boten torpedobooten 732
Zeehond ozb. 304
Zumwalt, Elmo 752
Zumwalt-klasse tbj. 752
Zwaardvisch ozb. 304