

**KONINKLIJKE  
VERENIGING  
TER BEOEFENING  
VAN DE  
KRIJGSWETENSCHAP**

OPGERICHT 6 MEI 1865

**Ereleden**

Z.K.H. de Prins der Nederlanden

Z.E. Luitenant-Generaal b.d.

M. R. H. Calmeyer

Generaal-Majoor b.d. J. J. de Wolf

Generaal-Majoor b.d.

E. R. d'Engelbronner

Generaal-Majoor

J. P. Verheijen

**Bestuur**

**Voorzitter**

H. A. Couzy, kol art

**Vice-voorzitter**

A. T. M. Oonincx, cdre Klu

**Leden**

G. C. Berkhof, bgen gn

R. Groot, maj gn

F. J. Roelofs, kol KLu

A. G. C. Kok, kol marns

A. Pruijs, ktz

H. A. Schaper

W. IJspeert, ktz

**Redacteur**

P. L. Hoervers, bgen inf

p/a Hogere Krijgsschool

v.d. Burchlaan 31

2597 PC Den Haag

**Secretaris**

W. F. Anthonijsz, lkol cav

Denijsstraat 135

2551 HJ Den Haag

**Penningmeester**

J. R. Karssing, maj cav

Dotterbloem 7

2317 LS Leiden

girekening 7 88 28

# MARS IN CATHEDRA

15 JAN

1986

67

## IN DIT NUMMER

Mededelingen van het bestuur:  
Bijeenkomst te Den Haag, woens-  
dag 16 september 1985 **2308**

Eerstvolgende bijeenkomst **2308**

Amfibische strijdkrachten, voor-  
dracht door mr. W. Hekman, ma-  
joor der mariniers **2309**

Discussie **2319**

©

*Bijeenkomst  
te Den Haag*

*woensdag 16 september 1985*

Om 19.30 uur opent de *voorzitter* de vergadering met een welkomstwoord aan allen. In het bijzonder heet hij welkom vice-admiraal C. H. E. Brainich von Brainich Felth, bevelhebber der Zeestrijdkrachten, tvs Chef van de Marinestaf; generaal-majoor T. Rudolphie, commandant van het Korps mariniers,

en luitenant-kolonel der mariniers Homan, geplaatst aan het Koninklijk Instituut voor de Marine, die met een aantal adelborsten voor het Korps mariniers de vergadering bijwoont. Vervolgens leidt hij spreker, majoor der mariniers mr. W. Hekman, in en verleent hem daarna het woord.

**Eerstvolgende bijeenkomst**

Op *maandag 20 januari 1986* te 19.30 uur houdt de vereniging voor leden en introduc e)s een bijeenkomst in het Nederlands Congresgebouw te 's-Gravenhage, waar door kapitein ter zee ir. J. R. Spoelstra een inleiding zal worden gehouden over het onderwerp

**Nederland en de grenzen van de NAVO**

Na de voordracht wordt als gebruikelijk, gelegenheid tot discussie geboden.

*Introductie:* d.t.v. de secretaris, lkol W. F. Anthonijsz, Frederikkazerne, gebouw 110, Postbus 90701, 2509 LS Den Haag (tel. tijdens diensturen (070) 16 68 99).

**MILITAIRE SPECTATOR**

Maandelljks ontvangen de leden van de Vereniging de Militaire Spectator.

Ten einde de toezending aan thans nog actief dienende officieren van Land- en Luchtmacht, tevens lid van de Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap, ook na hun dienstverlating zeker te stellen, wordt belanghebbenden verzocht de ledenadministratie van de Vereniging (Karel Doormanlaan 274, 2283 BB Rijswijk) in voorkomend geval in te lichten.

# Amfibische strijdkrachten

mr. W. Hekman

major der mariniers

Toen mij werd gevraagd een lezing te houden over het onderwerp „amfibische strijdkrachten”, en ik deze uitnodiging had aanvaard, werd mij al snel duidelijk dat de toebedeelde tijd van ongeveer 1 uur nauwelijks genoeg kon zijn om slechts een tip van de sluier op te lichten. Het onderwerp is zó veelomvattend en heeft zoveel raakvlakken met zowel politieke als strategische vraagstukken, dat ik heb gemeend de lezing te moeten beperken tot een bespreking van de volgende punten:

- a. een korte terugblik in de oude geschiedenis;
- b. het belang van amfibische strijdkrachten;
- c. de doctrine van amfibische oorlogvoering;
- d. de beantwoording van de vraag of inzet altijd mogelijk is;
- e. enkele andere ontwikkelingen van belang voor amfibische operaties zoals de Maritime Prepositioning Ships, het nieuwe rotorvliegtuig de Osprey, en de UKNL Amphibious force.

Major der mariniers mr. W. Hekman werd op 26 november 1945 geboren te Stadskanaal. In 1969 werd hij — na zijn KIM-opleiding — benoemd tot tweede luitenant der mariniers. Van 1969 tot 1972 was hij geplaatst bij Hr Ms Soemba en het verkenningspeloton van de 1 Amfibische Gevechtsgroep. Van 1973 tot 1976 vervulde hij de functie van adjudant van de commandant van het Korps mariniers. Vervolgens volgde tot 1978 plaatsing als uitwisselings-officier bij het US Marine Corps, waarna tot 1981 de functies werden vervuld van compagniescommandant en eerste officier bij MSK Savaneta. Daarna werd hij geplaatst bij het KIM, o.m. als docent amfibische operaties. Vanaf 1984 vervult hij de functie van opvolgend commandant 1 Amfibische Gevechtsgroep. Maj Hekman volbracht in eigen tijd, van 1977 tot 1979, de USMC Amphibious Warfare School en het Command and Staff College in de VS en studeerde van 1979 tot 1983 Nederlands recht te Aruba en Leiden.

Hoewel de meesten onder u wellicht, bij het horen van de titel van mijn inleiding, aan mariniers zullen denken wil ik, alvorens te beginnen met de behandeling van de eerdergenoemde punten, stellen dat m.i. onder amfibische strijdkrachten moet worden verstaan „een strijdmacht gevormd door eenheden van zee-, land- en luchtmacht”. Deze eenheden kunnen en zullen veelal tijdens een amfibische operatie gezamenlijk worden ingezet, elk met een specifieke opdracht, hun taken uitvoerend in zeer nauwe samenwerking, doch onder éénhoofdige leiding.

## De oude geschiedenis

Tijdens de zeeslag bij Mylae (260 vC) tussen de Carthagers en Romeinen is voor het eerst gebruik gemaakt van amfibische strijdkrachten. De Romeinen hadden tijdens eerdere zeeslagen meestal hun meerdere moeten erkennen in de Carthagers, aangezien Rome zich had toegelegd op het gevecht te land. De legionairs laten meevaren aan boord van Romeinse oorlogsschepen, zodat ze op elk gewenst tijdstip en op elke gewenste plaats zouden kunnen worden ingezet betekende, althans voorlopig, dat de Romeinen tijdens de Eerste Punische Oorlog de Carthagers hun wil konden opleggen.

De amfibische strijdkrachten, zoals die door de Romeinen werden ingezet, kunt u nauwelijks vergelijken met de huidige gespecialiseerde amfibische eenheden. Het principe om soldaten, gespecialiseerd in het gevecht te land, te laten oefenen in samenwerking met de marine vond in andere stadstaten rond de Middellandse Zee echter al snel navolging. ▶

Door Julius Caesar werd zeer veelvuldig gebruik gemaakt van amfibische operaties, waarbij hij zijn legioensoldaten verplaatste per schip, teneinde de vijand op de flanken en in de rug aan te vallen. Caesars grootste probleem bij het gebruik van zijn amfibische strijdkrachten was identiek aan het grootste probleem waarmee de commandant van een Amphibious Task Force in 1985 heeft te maken, en in 2085 zal hebben, namelijk: Op welke wijze is een amfibische strijdmacht van voldoende sterkte op het juiste tijdstip en op de juiste plaats te concentreren, en op welke wijze is deze amfibische strijdmacht in staat haar eenheden, inclusief materieel en voorraden, aan wal te zetten opdat de inzet te land is gegarandeerd?

### Het belang van amfibische strijdkrachten

Gedurende vele oorlogen, van zeer beperkte tot wereldomvattende omvang, tijdens de afgelopen 350 jaar is door nagenoeg alle maritieme naties het grote belang van amfibische strijdkrachten onderkend en zijn gespecialiseerde amfibische eenheden opgericht, die als volgt kunnen worden omschreven: eenheden, gespecialiseerd in het gedurende lange tijd verblijven aan boord van schepen, het volledig geïntegreerd optreden in vlootverband, het landen per landingsvaartuig of helikopter vanaf deze schepen, en het voeren van het gevecht te land.

Aan de militaire commandant geeft een amfibische strijdmacht een zeer grote strategische flexibiliteit. Afhankelijk van de situatie te land kan de amfibische strijdmacht worden gedirigeerd naar het gebied waar zij de meeste steun kan verlenen. In de handen van de militaire commandant is zij een stuk gereedschap dat in nagenoeg alle omstandigheden kan worden gebruikt. Hij kan haar onder meer gebruiken in een zelfstandige operatie, ter afleiding of ondersteuning van de hoofdoperatie, ter beveiliging van de flanken of ter onderbreking van de aanvoerlijnen van de vijand.

Zoals de Duitsers tot hun schade en schande in 1944 hebben ondervonden zal het beschikbaar hebben van een amfibische strijdmacht de vijand

noodzaken eenheden te verspreiden of in te zetten op de verkeerde plaats.

Liddell Hart heeft hieraan veel aandacht besteed. In een in 1960 door hem verricht onderzoek stelde hij:

*The amphibious flexibility provided by sea power which the Western allies possessed, exerted a much greater influence than appears on the surface of events.*

Hij constateerde dat de Duitsers door de aanwezigheid van de amfibische dreiging waren gedwongen 95% van hun divisies aan het Westelijke front in te zetten, terwijl zij voor de invasie van Rusland in 1941 slechts 60% in het offensief betrokken, met nog eens 13% als strategische reserve.

Voorts stelt hij in zijn analyse, dat de voornaamste les van moderne oorlogvoering is te beschikken over „adequate amfibische middelen”, niet alleen bestaande uit schepen, maar vooral ook uit getraind personeel. Getraindheid kan niet worden beperkt tot amfibische training op zich, het omvat veel meer: het omvat met name kennis van en ervaring met de afhandeling van amfibische problemen, en onderlinge samenwerking tussen commandanten en staven van land-, luchtmacht en marine.

Liddell Hart constateerde bij de hogere commandanten weinig interesse voor de commandostructuur en de samenwerking op het gebied van amfibische operaties, alsook ten aanzien van de aanschaffing van wapens en uitrusting. De verschillende krijgsmacht delen hebben altijd moeite gehad zich in te leven in, en aan te passen aan, elkaars operationele behoeften. Het is duidelijk dat voor alle delen van de krijgsmacht nooit een oplossing is te vinden die ieder voor 100% aanstaat.

Het is onvermijdelijk dat de marine voorkeur heeft voor bv. escorteschepen en onderzeeboten, de landmacht voor o.m. pantsermaterieel, de luchtmacht voor vliegtuigen en de mariniers voor amfibisch materieel. In een tijd met een krap budget zullen de onderlinge problemen hierover zelfs toenemen. Wij mogen echter nooit uit het oog verliezen dat in een eventueel conflict nagenoeg iedere operatie, op welke schaal dan ook, een „joint operation” zal zijn, waarbij het optreden van een-

heden van het ene krijgsmachtdeel van onmisbare invloed zal zijn op dat van het andere. Liddell Hart beklemtoonde deze stelling door op te merken, dat het oude onderscheid tussen operaties te land en ter zee niet langer houdbaar is. De operationele problemen zijn verschillend, maar kunnen nooit worden opgelost langs gescheiden wegen. De problemen moeten worden aangepakt in een gezamenlijke inspanning, waarbij de bijna traditionele hindernis van gescheiden interesses, gevoed door een gevoel van wantrouwen, moet worden overwonnen.

Deze in 1960 door Liddell Hart geanalyseerde stelling is in 1985 van nog meer belang dan toen. Dat blijkt o.a. uit de woorden van Sir William Staveley, CINCEASTLANT, die tijdens een lezing op 13 maart 1985 stelde dat wij in de NAVO hebben te maken met een klassiek militair patroon: een frontlijn in Europa, ondersteund via aanvoerlijnen over de Atlantische Oceaan, en gecombineerde maritieme/landflanken in het Noorden en in het Middellandse-Zeegebied. Het is zijns inziens duidelijk dat in Centraal-Europa de NAVO nooit in staat zal zijn te land en in de lucht voldoende overwicht te hebben om een agressie tot staan te brengen. Daarvoor, zo beklemtoonde hij, zal de uiteindelijke beslissing van het gevecht te land mede afhankelijk zijn van het resultaat van de oorlog ter zee.

### **De doctrine van amfibische oorlogvoering**

De bakermat van de amfibische doctrine ligt in het Turkse Gallipoli, waar in 1915 een amfibische operatie plaatsvond waaruit vele lessen voor de toekomst zijn getrokken. Gallipoli, gelegen aan de noordzijde (Europese zijde) van de Dardanellen, werd verdedigd door de Turken onder commando van de Duitse generaal von Sanders. Deze had de kustbatterijen in enorme bunkers versterkt nadat in november 1914 was gebleken, dat de Engelsen met behulp van zwaar scheepsgeschut deze fortificaties wilden vernietigen teneinde de doorvaart naar Rusland vrij te maken.

In maart 1915 werden de fortificaties onder vuur genomen door zestien Engelse slagschepen, die

inderdaad kans zagen de Turkse batterijen tot zwijgen te brengen. Toen echter op 18 maart zeven slagschepen verloren gingen doordat de vloot in een mijnenveld terechtkwam, zetten de Engelsen de aanval niet door, doch trokken zich terug zonder een landing uit te voeren. Intussen was in allerijl een ad-hoclandingsmacht samengesteld met een totale sterkte van 78.000 man. Toen deze enorme strijdmacht uit Engeland, Frankrijk en Egypte bij het eiland Lemnos arriveerde, bleek dat de aanvalseenheden niet te zamen met hun vuursteunmiddelen en munitie waren geladen. De gehele vloot keerde terug naar Egypte, waar eenheden en uitrusting werden ontscheept en opnieuw geladen volgens het „unit-combat-loading-system”, waarbij de aanvalseenheden te zamen met hun uitrusting, wapens en munitie op hetzelfde schip worden verzameld. Door de vertraging van meer dan een maand was generaal von Sanders in staat de verdediging met ongeveer 60.000 man te versterken.

Op 25 april 1915 vonden de eerste aanval en landing plaats op twee fronten, die zover van elkaar waren verwijderd dat ze elkaar niet konden steunen. De aanvallen liepen vast in de sterke Turkse verdediging. De grootste fouten tijdens deze actie waren:

— geen éénhoofdige leiding: vloot- en landmachtcommandanten werkten, zonder ruggespraak met elkaar te houden, onafhankelijk van elkaar;

— de verrassing van de amfibische aanval was verloren gegaan door de grote blunder van groepering, terugtrekken, herbelading en onmiddellijk weer aanvallen;

— de divisiecommandant landde niet met zijn eenheid, doch bleef aan boord vanwaar hij het gevecht niet kon leiden.

De gelande strijdmacht bleef ingegraven op Gallipoli achter en wachtte drie maanden, tot op 6 augustus de tweede landing plaatsvond. Onder commando van generaal Hamilton werd geprobeerd de vastgelopen aanval met drie versterkte divisies weer op gang te krijgen. Het geheel eindigde echter in een ramp:

— de vuursteunschepen trokken zich zonder nader overleg terug toen de aanwezigheid van Duitse onderzeeboten in het operatiegebied duidelijk werd, waardoor Hamiltons landingseenheden zonder scheepsvuursteun kwamen te staan;  
— de aanval te land verloor zijn momentum en liep binnen twee dagen volledig vast door gebrek aan logistieke steun.

De debâcle van Gallipoli kostte de geallieerden 252.000 gesneuvelden.

Resumerend waren de voornaamste lessen:

1. éénhoofdige leiding;
2. gedetailleerde en gecoördineerde planning op alle niveaus;
3. coördinatie tussen commandanten en staven van vloot- en landingseenheden;
4. goede logistieke opbouw van de landingseenheid;
5. scheepsvuursteun is vereist;
6. voldoende goede en snelle landingsmiddelen;
7. bescherming ter zee tegen aanvallen door vijandelijke vloot- en/of landstrijdkrachten;
8. uitbuiten van de flexibiliteit van een amfibische strijdmacht ter verkrijging van de noodzakelijke verrassing.

Tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog werden door de Amerikanen, Engelsen en Japanners veel nieuwe ontwikkelingen gestimuleerd op het gebied van amfibisch materieel. Met name werd een schip met een platte bodem ontwikkeld waarbij de troepen en het materieel door de geopende boeg aan wal konden worden gezet, of via een soort loopplank over de boeg.

Zonder in te gaan op alle amfibische aanvallen die tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben plaatsgevonden, wil ik toch enkele punten opnoemen in de ontwikkeling van de doctrines:

— het zeer intensieve gebruik van scheepsvuursteun, met name van grote slagschepen waaronder de thans weer in dienst gestelde Amerikaanse slagschepen van de New-Jerseyklasse;  
— het grote belang van Close Air Support voor de gelande eenheden;

— het verbeteren van de amfibische lift en landingsmiddelen;  
— het toekennen van zeer grote betekenis aan de logistieke opbouw van de gelande eenheden;  
— het onder éénhoofdige leiding uitvoeren van een gedetailleerd geplande aanval.

### Is inzet altijd mogelijk?

De ontwikkeling van de doctrine sinds de Tweede Wereldoorlog heeft militairen en politici overtuigd van de grote flexibiliteit van amfibische strijdkrachten. Zowel in Korea, Libanon en Vietnam als tijdens het Falklandconflict hebben amfibische strijdkrachten hun waarde bewezen. In vele amfibische operaties hebben zij getoond te kunnen worden ingezet op nagenoeg ieder gewenst tijdstip en op elke plaats.

In de handboeken wordt een amfibische operatie als volgt gedefinieerd: „Een amfibische operatie is een gecoördineerde inspanning van zee-, land- en luchtstrijdkrachten met als doel een landing uit te voeren op een al dan niet verdedigde kust, zonder daarbij afhankelijk te zijn van aanwezige havens en havenfaciliteiten. Dit doel is slechts te bereiken indien wordt beschikt over een kern van helikopterdragende troepentransportschepen met aan boord marinierseenheden, in staat over het strand dan wel door de lucht aan land te worden gezet. Deze kern dient te worden beschermd door vlooteenheden belast met luchtsteun, luchtverdediging, onderzeebootbestrijding en mijnenbestrijding. Voorts dient een juiste logistieke ondersteuning in het vlootverband te zijn opgenomen.”

De Engelsen hebben tijdens het Falklandconflict aangetoond dat een amfibische strijdmacht in staat is zelfs zeer ver verwijderd van een landbasis te kunnen worden ingezet op een door de Commander Amphibious Task Force (CATF), in overleg met de Commander Landing Force (CLF), gekozen tijd en plaats, waardoor optimale verrassing van de vijand werd verkregen. Dit is echter alleen mogelijk indien de planning nauwgezet en gedetailleerd is geweest en de CATF kan beschikken over zowel goed getrainde en in landingstechnieken gespecialiseerde militairen, alsook over amfi-

bijsche schepen van waaruit de eenheden met landingsmiddelen aan wal kunnen worden gezet.

Mijn visie, dat de mariniers- en landmachteenheden gezamenlijk kunnen deelnemen aan een amfibische operatie, vindt niet alleen steun in het gebuurde op de Falklands maar tevens in het commentaar van de Russische vice-admiraal Oeskov, waarin hij stelde, dat het Falklandconflict het toenemende belang van amfibische strijdkrachten heeft aangetoond en de noodzaak voor de marine te beschikken over moderne landingsschepen en landingsmiddelen, evenals de noodzaak te beschikken over hoog gekwalificeerde landmachteenheden en mariniers voor het uitvoeren van operaties als onderdeel van een amfibische strijdmacht. Hij stelde voorts: „The combat actions of the English landing force determined the outcome of the conflict” (R. N. Papworth, Lt. cdr. USN — Soviet naval reactions to the Falkland Islands conflict. *Naval War College Review* (1985)62).

Oeskovs verklaring betreffende de training van luchtmachteenheden voor het uitvoeren van amfibische landingen komt overeen met de Sovjetrusische doctrine voor amfibische operaties. De Russen stellen immers dat de eerste landingen worden uitgevoerd door gespecialiseerde marinierseenheden, gevolgd door landmachteenheden getraind in het uitvoeren van landingen.

Een ander belangrijk punt uit het Falklandconflict betreft het gebruik van helikopters voor steun aan de landingseenheden, aanvankelijk voor de verticale landing van eenheden, later voor de logistieke steun. In gebieden zoals de Falklands en Noord-Noorwegen is steun van helikopters onontbeerlijk. De bevoorrading van met name munitie voor de artillerie is onmogelijk te voet of per voertuig te verrichten, zodat als enig redmiddel de helikopter overblijft. Op de Falklands verplaatsten de gelande eenheden zich met hun zeer zware manlasten te voet, terwijl de helikopters nagenoeg uitsluitend voor herbevoorrading van met name artilleriemunitie werden gebruikt.

Ook de Russen hebben het gebruik van helikopters tijdens amfibische operaties geïntensiveerd door inzet van de HIP-helikopters, maar — in tegenstelling tot de NAVO-landen die beschikken

over vele schepen met helikopter capaciteit voor landingseenheden — heeft de Sovjet-Unie slechts twee Ivan Rogov-klasse LPD's, die elk vier helikopters aan boord hebben.

De positieve opmerkingen van militairen in de Sovjet-Unie met betrekking tot de inzet van helikopters tijdens de Falklandoorlog kunnen een aanwijzing vormen, dat de Russen hun helikopter capaciteit op de vloot willen opvoeren, met name in verband met een mogelijke inzet van amfibische strijdkrachten op enige afstand van de Sovjet-Unie waar het onmogelijk is de amfibische operatie met helikopters van landbases te steunen.

### **Gevaar voor de marine (en de ingescheepte landingseenheden)**

„Amfibische operaties zijn onverbrekelijk verbonden met de marine.” Deze stelling is de basis voor alle andere overwegingen met betrekking tot amfibische operaties. Zoals reeds uit de definitie van de amfibische operatie blijkt is deze operatie een volledig geïntegreerde krachtsinspanning van drie krijgsmachtdelen.

Wanneer moet worden beoordeeld welke tactiek voor de amfibische operatie zal worden gevolgd, kan niet worden volstaan met een beoordeling van de wensen en mogelijkheden van de te landen eenheden (Landing Force, LF), maar dienen evenzeer de wensen en mogelijkheden van de marine in ogenschouw te worden genomen. In de huidige tijd, en in de toekomst, kan niet meer worden volstaan met het denken over amfibische operaties op de wijze zoals dat tijdens de Tweede Wereldoorlog is gedaan: een zeer omvangrijke „task force” die een sterk verdedigd eiland of stuk kust isoleert, en gedurende dagen of weken bombardeert, waarna mariniers aan land gaan teneinde de restanten van de vijand op te ruimen (hetgeen veelal tegenviel en ten koste van zeer veel mensenlevens ging).

Reeds tijdens de Tweede Wereldoorlog is duidelijk geworden dat er een grote dreiging bestaat voor de schepen die troepen en uitrusting transporteerden voor de escorte- en vuursteunschepen. Deze kwetsbaarheid is vaak onderschat, maar tij-

dens de Slag om Okinawa (14 maart-22 juni 1945) was ten gevolge van de Japanse kamikaze-aanval- len het aantal slachtoffers onder marinepersoneel aan boord van de schepen vele malen groter dan het aantal slachtoffers onder de gelande eenhe- den. Ter illustratie moge dienen, dat op 7 april 1945 de Amphibious Task Force (ATF) werd aan- gevallen door 355 kamikaze- en 340 „gewone” duikbommenwerpers; hoewel er 388 vliegtuigen werden neergeschoten werd door de overblijven- de aanvallers een afschuwelijke schade aangericht met een groot verlies aan mensenlevens terwijl twee torpedootjagers, twee munitietransport- schepen, een mijnenveger en een troepentrans- portschip tot zinken werden gebracht, en 24 ande- re schepen (zwaar) werden beschadigd.

Het gevolg van de kwetsbaarheid van de vloot- eenheden was dat de schepen van de ATF meer worden verspreid onder het gehele gebied van de amfibische operatie (Amphibious Objective Area, AOA). Hoewel deze spreiding enerzijds de kwets- baarheid vermindert (met name ook in verband met een nucleaire dreiging), wordt anderzijds de kwetsbaarheid voor lucht- en onderzeebootaan- vallen vergroot, aangezien adequate bescherming tegen laatstgenoemde aanvallen problematischer wordt. Spreiding van de schepen over een groot gebied wordt voorts bemoeilijkt door het feit, dat het noodzakelijk is op een bepaald moment de schepen dicht genoeg bij elkaar en bij de kust te brengen teneinde de amfibische vaar- en voertui- gen en de helikopters te lanceren om de troepen met hun uitrusting op de kust te krijgen. Dit laat- ste probleem, gecombineerd met de steeds toene- mende dodelijke dreiging van bepaalde wapensys- temen, vormt een nieuwe niet-nucleaire dreiging voor de ATF.

De inzet van „precision guided weapons” stelt de vijand in staat met name amfibische schepen uit te schakelen. Deze dienen immers relatief dicht bij de kust te komen, waardoor zij zeer kwetsbaar worden voor deze nieuwe wapensystemen.

Tijdens de Falkland Islands campaign ondervon- den het Engelse koopvaardijship Atlantic Con- veyor en de landingsschepen LSL Sir Galahad en Sir Tristram tijdens de ontschepping bij Fitzroy op 8

juni 1982 tot hun schade wat het betekent te wor- den aangevallen door vliegtuigen bewapend met „precision guided weapons”. Teneinde deze wa- pens te gebruiken dient de vijand zijn doel wel met het oog of met sensors te „zien”. Het is mede daarom van het grootste belang voor een Amphi- bious Task Force om het gebied boven, op en on- der de zee te kunnen controleren, zodat een goede beveiliging van de ATF mogelijk wordt gemaakt, maar . . . in dat geval dient de ATF buiten het be- reik van de op het land gestationeerde waarne- mingsposten te blijven, normaliter 15 à 20 mijl.

### **Meer veiligheid voor de schip-strandbeweging**

De ontschepping van eenheden en uitrusting vindt gewoonlijk plaats op een afstand van ongeveer 4 km uit de kust; dit is althans veelal de afstand van de startlijn (line of departure) tot het strand. De te gebruiken landingsmiddelen variëren per natie, doch een veel gebruikt vaartuig is de LVT (Land- ing Vehicle Tracked). De LVTP(ersonal) is in ge- bruik bij het Amerikaanse Korps Mariniers en vele Westerse landen, waaronder Argentinië. Het aantal te vervoeren personen varieert van 18 tot 25, en de snelheid in het water is ongeveer 8 mph. Deze snelheid betekent dat het voertuig meer dan 15 minuten nodig heeft om de afstand van de start- lijn tot aan het strand te overbruggen, hetgeen is gekwalificeerd als „an eternity in the electronic age”.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog hebben ver- scheidene landingen in de Pacific een zeer zware tol geëist wanneer met licht-gepantserde amfibi- sche vaartuigen op verdedigde kusten werd ge- land, maar zelfs in vreedstijd kunnen „geringe” obstakels op of achter het onverdedigde strand hun tol eisen: grote schade aan voertuigen, opeen- hoping van personeel en materieel op het strand, enz. De vraag is: kan meer veiligheid voor het per- soneel worden verkregen door: scheepsvuur- steun? . . . luchtsteun? . . . grotere snelheid van de landingsvaartuigen? . . .

### *Scheepsvuursteun*

Tijdens de slag om Iwo Jima (29 februari-25 maart



1945) werden de golven landingsvaartuigen beschermd door scheepsvuursteun van onder meer vijf slagschepen en zes kruisers, maar over zo'n vuurkracht kan thans niet meer worden beschikt.

De VS zijn begonnen vier slagschepen van de Iowa-klasse weer in de vaart te brengen, waarvan er nu een, het USS New Jersey, gereed is, maar ook hun inzet zal worden beperkt door de dreiging die uitgaat van de vijandelijke wapensystemen, wier nauwkeurigheid en bereik vele malen groter zijn dan ten tijde de Tweede Wereldoorlog, Korea of zelfs Vietnam.

### *Luchtsteun*

Tijdens de amfibische operatie is het wenselijk dat door de ATF wordt beschikt over superioriteit in de lucht, maar vereist is op zijn minst luchtoverwicht. Dit kan onder meer worden verkregen door de inzet van carriers, maar het is in het Westen alom de teneur dat de aircraft carriers in eerste instantie zijn bedoeld voor het vernietigen van de vijandelijke vloot en het uitvoeren van luchtaanvallen op het thuisland van de vijand. De belangstelling voor luchtsteun voor amfibische operaties is beperkt, mede door het feit dat de aircraft carriers, evenals de helikopterdragende troepen-transportschepen, tijdens een amfibische operatie worden gedwongen relatief „dicht” bij de kust te komen, waardoor zij zeer kwetsbaar worden voor aanvallen. Dit probleem zou als volgt kunnen worden opgelost:

- a. gebruik van bases op het grondgebied van bevriende naties op geringe afstand van het operatiegebied;
- b. gebruik van LHA's (landing helicopter assault) en LPH's (landing personnel helicopter) met V/STOL-vliegtuigen, zoals de AV-8 A/B Harriers. Hierbij moet echter niet uit het oog worden verloren dat de ruimte aan boord van deze schepen is voorbestemd voor helikopters voor het landen van de landing force.

### *Grotere snelheid van de landingsvaartuigen*

Het opvoeren van de snelheid van de conventionele landingsvaartuigen en -voertuigen is nagenoeg

onmogelijk gebleken, althans indien wordt uitgegaan van een gelijkblijvende transportcapaciteit aan personeel en/of materieel. De ontwikkeling van de LCAC (Landing Craft Air Cushion) geeft de ATF de mogelijkheid personeel en materieel niet alleen met hoge snelheid op het strand te zetten doch ook landinwaarts te brengen. Door de snelheid van 50 mph is hij in vergelijking met de andere landingsmiddelen zeer veilig tegen vijandelijk vuur van de kust of uit de lucht.

### **De ontwikkeling in de Sovjet-Unie**

In 1969 verschenen de eerste luchtkussenvaartuigen bij de Russische marine-infanterie-eenheden. Het was de militaire versie van de „Skate”, met de NAVO-codenaam Gus. Het vaartuig mat 27 t en kon 250 passagiers vervoeren met een snelheid van 57 mph. Reeds spoedig werd de Gus opgevolgd door een ander luchtkussenvaartuig met de NAVO-codenaam Aist. Dit vaartuig, waarvan er thans meer dan 15 operationeel zijn, wordt gebouwd in Leningrad en kan ongeveer 150 man plus 4 lichte tanks vervoeren met een snelheid van maximaal 80 mph. De Aist is in staat rivieren te volgen, landingen uit te voeren, maar ook geschikt om tanks, pantservoertuigen, uitrusting en personeel ver landinwaarts te brengen. De verwachting is dat de SU tot 1990 op grote schaal luchtkussenvaartuigen zal gaan bouwen. De reden daarvoor is niet de operationele behoefte in het algemeen, maar voornamelijk de ontwikkeling en constructie van amfibische vaartuigen en voertuigen, die in staat zijn zich in elk jaargetijde te verplaatsen over slecht begaanbaar terrein, vooral in poolgebieden. Met name op de noordflank van de NAVO wordt een grote toekomst voor deze vaartuigen voorzien.

### **De ontwikkeling in de VS**

In 1966 begonnen de Amerikanen met de ontwikkeling van de LCAC. Het vaartuig kan, met een snelheid van 50 mph, 60 t aan personeel en materieel vervoeren over een afstand van 300 mijl. De LCAC is speciaal ontworpen om te worden ge-

bruikt aan boord van de bestaande amfibische schepen van de typen LHA (USS Tarawa), LPD (USS Raleigh) en de LSD (USS Anchorage). Deze amfibische schepen zullen gedurende de jaren '80 deels worden vervangen door LSD-41-schepen, en deels worden aangevuld door het nieuwe type LHD-1-dat speciaal is ontworpen om LCAC's in grotere aantallen te vervoeren.

#### **Het probleem van de „movement to the objective area”**

De inzet van luchtkussenvaartuigen over de schipstrandbeweging tijdens een amfibische operatie kan van zeer groot belang zijn. Door de grote snelheid waarmee de relatief kleine afstand van het amfibische schip naar het strand kan worden afgelegd, wordt de kwetsbaarheid ten zeerste gereduceerd. De snelheid van luchtkussenvaartuigen, gecombineerd met de mogelijkheid grotere aantallen personeel, uitrusting en materieel in één lift te vervoeren, geeft de marine de gelegenheid de landingseenheden achter de horizon te laten debarkeren, waardoor de veiligheid van de vlootseenheden in verband met de op het land gestationeerde vijandelijke „precision guided weapons” wordt verzekerd.

De ontwikkeling van het luchtkussenvaartuig voegt aan de amfibische operatie een nieuwe dimensie toe. Door zijn grotere snelheid en het vermogen grote aantallen troepen, uitrusting en materieel op 70% van de wereldkusten te landen, krijgt de CATF de mogelijkheid zijn schepen buiten zicht van de vijand (achter de horizon) te stationeren en de vijand op de kust te verrassen. Het zal voor de vijand zeer moeilijk zijn te voorspellen waar een amfibische landing zal (kunnen) worden uitgevoerd, indien de ATF uitsluitend van luchtkussenvaartuigen gebruik maakt. Gedurende de periode dat een tekort aan luchtkussenvaartuigen bestaat zal het gebruik ervan zich echter vooral dienen toe te spitsen op het met grote snelheid opbouwen van de gevechtskracht op het strand, operaties op de flanken en de inzet van speciale eenheden zoals commando's, special boat sections, en onderwater demolition teams (UDT).

#### **Verdere ontwikkelingen**

Nog enkele andere ontwikkelingen, van belang voor amfibische operaties, zijn de volgende.

##### *Maritime Prepositioning Ships (MPS)*

Reeds een groot aantal jaren werd door de Amerikanen onderkend, dat de amfibische liftcapaciteit van de marine te gering was om de versterkingen van het US Marine Corps (USMC) tijdig in Europa of elders te doen arriveren. Men had de keuze uit vijf opties:

- a. bouwen van meer amfibische schepen;
- b. toewijzen van voldoende vliegtuigcapaciteit;
- c. gebruik maken van koopvaardij-schepen;
- d. meer nadruk op „land prepositioning”, zoals dat reeds in Noorwegen in uitvoering was (in Noorwegen liggen de wapens en uitrusting van een USMC-eenheid opgeslagen, zodat de eenheid nog slechts hoeft te worden ingevlogen. Hierdoor gaat echter de flexibiliteit verloren. De inzet van de eenheid wordt niet alleen beperkt tot het gebied waar de uitrusting ligt opgeslagen, doch indien de vijand deze opslagplaats heeft veroverd, is inzet geheel onmogelijk);
- e. „Maritime prepositioning”, waarin de voordelen van door de lucht getransporteerde troepen, koopvaardij-schepen en de „land prepositioning” worden gecombineerd.

Bij de MPS worden aan boord van aangepaste koopvaardij-schepen de uitrusting en voorraden voor 30 dagen voor een Marine Amphibious Brigade geladen. Deze (vijf) schepen zullen in tijden van spanning worden gezonden naar gebieden waar spanningen optreden. Als tot inzet wordt besloten wordt de brigade naar het dichtstbijzijnde vliegveld gevlogen en worden de schepen ontladen. Hierdoor wordt de flexibiliteit van de amfibische strijdmacht vergroot. De MPS-brigade zal als onderdeel van een „Amphibious Task Force” een zeer sterke vuist zijn voor een commandant ter veiligstelling van belangrijke sleutelposities. De Amerikanen zullen de beschikking krijgen over drie MPS-squadrons van elk vijf schepen: één in het oostelijke deel van de Atlantische Oceaan,

één in de Indische Oceaan en één in de Stille Oceaan. Aan boord bevindt zich de zware uitrusting, zoals 53 tanks, voertuigen en artillerie (53 stukken geschut van 105 mm en 36×155 mm), 96 Tow antitankwapensystemen, 109 LVT-7 en voor de luchtverdediging 6 Hawk- en 72 Stinger-lanceerinrichtingen. De Amerikaanse mariniersbrigade heeft tevens de beschikking over een groot aantal vliegtuigen, namelijk:

— 68 helikopters, bestaande uit o.m. CH 53E „Super Stallion”, CH-46 „Sea Knight”, en 24 AH-1T „Cobra”;

— 78 gevechtsvliegtuigen: twee squadrons F-4 (te vervangen door F-18 Hornets), 19 Skyhawks of 20 Harriers AV-8B, en een squadron A-6E all-weather aanvalsvliegtuigen.

Zodra de inzet van de MPS-brigade noodzakelijk is, zullen deze vliegtuigen zich of op eigen kracht, of per airshift, naar het doelgebied verplaatsen. Door de MPS is het mogelijk een Marine Amphibious Brigade van 11.000 man volledig uitgerust en voorzien van eigen luchtsteun te transporteren naar elke willekeurige plaats met gebruikmaking van slechts 249 vliegtuigladingen, in tegenstelling tot de meer dan 4500 vliegtuigladingen die zonder de „prepositioning” nodig zijn.

#### *De V-22 Osprey*

Dit is een rotorvliegtuig dat door het draaien van zijn rotors in verticale stand de mogelijkheid heeft te starten en te landen als een helikopter. Het Amerikaanse Korps mariniers ziet de V-22 vooral als vervanger van de CH-46 Sea Knight helikopter. De V-22 heeft een actieradius van 370 km en kan 24 mariniers, inclusief hun uitrusting vervoeren. In verband met een inzet over zeer grote afstand kan worden gesproken over een verbetering met de factor 3 ten opzichte van de CH-46. De V-22 heeft een maximumsnelheid van 600 km/h. De V-22 zal van 1988 af worden ingevoerd bij de Amerikaanse marine en het Amerikaanse Korps mariniers.

#### *UKNL Amphibious force*

Voordat ik inga op de organisatie van de UKNL Amphibious Force herinner ik u aan de stellingna-

me van CINCEASTLANT dat de uiteindelijke beslissing van het gevecht te land mede afhankelijk zal zijn van het resultaat van het gevecht ter zee. Hij beklemtoonde dat het controleren van de Noorse Zee van doorslaggevend belang is voor de NAVO om te voorkomen dat de Sovjetrussische vloot de toegang tot de Atlantische Oceaan verkrijgt en de transatlantische aanvoerlijnen kan afsnijden.

Het belang van de Noorse Zee en noord-Noorwegen werd door SACLANT, admiraal Wesley McDonald, in juni 1984 tijdens de Sea Link Conference in Annapolis als volgt geschetst. „De verovering van het spaarzaam bevolkte noord-Noorwegen zou de Sovjet-Unie bevrijden van NAVO-waarneming en zou de Russen de beschikking geven over vooruitgeschoven havens en schitterende ankerplaatsen in gedekte fjorden, en vooruitgeschoven vliegvelden, waardoor de voor de NAVO vitale Noordatlantische scheepvaartroute, de olie- en gasvelden in de Noordzee, de landen rond de Noordzee, en de centrale sector, binnen effectief bereik van de Russische vloot en luchtmacht komen.” Hij noemde dit een waarlijk dodelijke bedreiging.

De geografie van Noorwegen is ideaal voor amfibische operaties. De 13.000 mijl lange kustlijn en de meer dan 150.000 eilanden, de diepe fjorden en hoge bergketens die operaties kanaliseren en de zeer gebrekkige weg- en treinverbindingen zouden de oorlogvoering te land tegen een goed uitgeruste tegenstander vermoedelijk snel tot een nachtmerrie maken. De aanvoer van troepen en het transport van militaire voorraden zouden wegen en spoorwegen snel overbelasten en deze moeilijkheden zouden nog toenemen door de klimatologische omstandigheden in de winter. Een amfibische strijdmacht kan deze problemen omzeilen door gebruik te maken van haar mobiliteit ter zee.

In 1972 heeft Nederland het Korps mariniers ter beschikking gesteld om, te zamen met de Engelse Royal Marines, te worden gebruikt als „immediate reaction force on NATO-flanks”. Componenten van beide marinierskorpsen vormen de UKNL Landing Force. De NAVO-plannen voorzien in een aantal opties m.b.t. het inzetten van

deze Force voor amfibische operaties van de Noordkaap tot de zuidgrens van het bevelsgebied van CINCNORTH in Sleeswijk-Holstein.

De UKNL Landing Force is een brigade, bestaande uit een staf, vier infanteriebataljons (drie Royal Marines Commando Groups en de Eerste Amfibische Gevechtsgroep), een artillerieregiment met 105 mm houwitser, Blowpipe en Stinger tegen luchtdoelen, een genie-eenheid, helikopters (12 Gazelles, 4 Lynx Tow, 20 Wessex en 19 Seakings), en een logistiek regiment. De gehele brigade heeft een berg- en koudweertraining ondergaan en telt circa 6000 man. De Nederlandse bijdrage aan de UKNL Landing Force bestaat uit:

- de Eerste Amfibische Gevechtsgroep;
- de Whiskycompagnie (geïntegreerd in 45 Cdo RM);
- de 7-NL SBS (amfibische sectie);
- de compagniesbootgroep (landingsvaartuigen LCA).

Vooralsnog ontbreekt het aan een Nederlandse inbreng voor wat betreft vuursteunmiddelen. De UKNL Landing Force heeft vier bataljons, doch slechts drie batterijen 105 mm houwitser ter ondersteuning. Dit tekort van een batterij zal hopelijk binnen afzienbare tijd worden aangevuld door een Nederlandse bijdrage in de vorm van 120 mm mortieren. Een studie dienaangaande is onlangs afgesloten.

Voor het vervoer van de UKNL Landing Force staan Engelse schepen ter beschikking:

- een LPD (HMS Fearless of Intrepid);
- een CVS (HMS Illustrious of Invincible);
- vijf LSL's;
- twee RFA's voor munitie en brandstof;
- tien Stufts (Ships Taken Up From Trade), zijnde Ro/Ro (Roll-on/Roll-off)-ferries;
- escorteschepen.

De Nederlandse bijdrage aan amfibische transportmiddelen in tot heden nihil. In de Koninklijke marine is nog niet besloten welke vorm een eventueel amfibisch schip zal moeten krijgen.

### Conclusie

Amfibische strijdkrachten zijn voor de NAVO van onmisbare waarde ter veiligstelling van de flanken: zodra immers de flanken zijn gevallen zal het centrum van de verdediging, de centrale sector, zijn verloren.

Voor de inzet van amfibische strijdkrachten zijn gespecialiseerde amfibische schepen onmisbaar. Koopvaardij schepen zijn waardevolle aanvullingen, maar wij mogen nooit vergeten, dat zij slechts transportcapaciteit toevoegen (tenzij havenfaciliteiten aanwezig zijn); zij voegen geen landingscapaciteit toe.

Ik hoop u enig inzicht te hebben verschaft in amfibische strijdkrachten, met name in het belang ervan voor de centrale sector.

# Discussie

*Cdre KLu b.d. Ooninx* vraagt naar de relatie tussen UKNL amphibious force (UKNLAF) en de Ace Mobile Force (AMF); vullen zij elkaar aan of zijn zij tegenstrijdig? Verondersteld zou kunnen worden dat de AMF bij de minste of geringste spanning zeer snei zal worden ingevlogen hetgeen niet behoeft te gelden voor een amfibische eenheid.

*Maj Hekman.* Voordat de AMF in een zuidelijker gebied in Noorwegen wordt ingevlogen zal zeer waarschijnlijk de UKNL Landing Force (UKNLLF) reeds ter plaatse zijn gearriveerd teneinde de eerste verdedigingsopstellingen in te nemen. De bufferfunctie zal dus worden vervuld door de UKNLLF. Ik ben voorts van mening dat de UKNLLF niet kan worden vervangen door de AMF. De geografische gesteldheid van noord-Noorwegen (fjorden en berglandschap), alsmede de vaak extreme klimatologische omstandigheden hebben namelijk een zeer nadelige invloed op de mobiliteit van de AMF.

*Genm Rudolphie* merkt op dat de inzet van UKNLAF in noord-Noorwegen een soort eerste prioriteit heeft. Hij vraagt de voorkeur van spreker ten aanzien van de volgende mogelijkheden: het vast toewijzen van een amfibische strijdmacht aan noord-Noorwegen; deze slechts een prioriteit van toekenning toewijzen of de NAVO laten bepalen welke eenheden op de noordflank — maar dat geldt ook voor de zuidflank — zullen worden ingezet.

*Maj Hekman.* Het vast toewijzen van een amfibische eenheid aan een NAVO-partner gaat ten koste van de flexibiliteit die — en dat heb ik in mijn inleiding als stelling geponeerd — nu juist het kenmerk is van een amfibische strijdmacht. Een vaste toewijzing bindt die eenheden; er kan niets meer mee worden gedaan, ook niet indien die strijdmacht om welke reden dan ook voor andere doeleinden of zelfs geheel niet wordt ingezet. Het ad hoc inzetten van een eenheid op de noord- of zuidflank is mijns inziens erg problematisch. Het gebied waarin met name het UKNLAF in oorlogstijd het waarschijnlijkst zal opereren vergt een zeer speciale training in vrede en tijds. Voor de uitvoering van haar taak kan niet zo maar een andere eenheid worden aangewezen. Dat is duidelijk gebleken bij de jaarlijkse COLD-WINTER-oefeningen in noord-Noorwegen waaraan steeds Amerikaanse mariniers deelnemen. Zij komen „even” over maar in feite komen zij niet van de wegen af. Dat is ze niet kwalijk te nemen; zij zijn daarvoor niet opgeleid en geoefend. Bovendien worden Amerikaanse mariniers te frequent overgeplaatst om daarvoor te kunnen worden opgeleid. Een ad-hoc-eenheid levert mijns inziens niets op. Dat is ook de mening van de commandant van het United States Marine Corps (USMC). Onlangs deelde hij het Congres mee dat het nu maar eens afgelopen moet zijn iedere keer een andere eenheid aan te wijzen voor COLD WINTER; op die manier verdwijnt steeds weer de erva-

ring. Derhalve: amfibische strijdkrachten, speciaal getraind voor inzet in noord-Noorwegen, echter niet vast toewijzen aan Noorwegen maar met prioriteit bestemd voor dat land. Als daar niets aan de hand is kunnen die strijdkrachten elders worden ingezet.

*Bgen Berkhof* vraagt wie tegen een vaste toewijzing is van de UKNLAF: Nederland, Noorwegen of de NAVO?

*Maj Hekman.* Voor zover mij bekend liggen de bezwaren niet bij Nederland of de NAVO, maar bij Noorwegen.

*Kol marns b.d. Kok* merkt op dat de inleider — zij het summier — heeft aangegeven dat voor amfibische strijdkrachten gebruik zou kunnen worden gemaakt van koopvaardij-schepen. Het Falklandconflict heeft dat ook aangetoond. Wellicht zou deze mogelijkheid onderwerp van studie kunnen zijn, waarbij moet worden aangetekend dat het aantal Nederlandse schepen dat — in verband met de daaraan verbonden belastingtechnische voordelen — onder een goedkope buitenlandse vlag vaart, steeds groter wordt. Wellicht zou dat in de wetgeving zijn aan te passen, zoals voor de zg. belastingparadijzen reeds is gebeurd of zal geschieden. Terecht heeft inleider opgemerkt dat niet zo maar allerlei handelingen met koopvaardij-schepen kunnen worden uitgevoerd. De vele havens aan de kusten van het NAVO-gebied bieden echter moge-

lijkheden. Hij verzoekt inleider wat dieper op deze materie te willen ingaan voor zover de classificatie dat toelaat.

*Maj Hekman.* Allereerst dient onderscheid te worden gemaakt tussen passagiers- en vrachtschepen. Tijdens de Falklandcrisis werd door de Engelsen gebruik gemaakt van beide typen; die schepen waren gevorderd. Ook in Nederland bestaat de mogelijkheid over te gaan tot vordering. In vredetijd wordt veelvuldig gebruik gemaakt van beide soorten schepen. Telkenmale verplaatsen wij ons per ferry teneinde te kunnen deelnemen aan buitenlandse oefeningen. Deze week bv. zullen wij ons per ferry verplaatsen naar Engeland; na verplaatsing door Engeland zullen wij ons weer op een ferry inschepen en over de Ierse Zee naar het oefengebied varen. De verplaatsing naar noord-Noorwegen geschiedt per vliegtuig, in Noorwegen echter weer per ferry. Het gebruik van Stufts (Ships taken up from trade) wordt dus veelvuldig toegepast. Het grote nadeel daarvan is de afhankelijkheid van havens voor de ontscheping. Zijn die niet aanwezig dan kan gebruik worden gemaakt van andere middelen zoals een mexefloat (een drijvende ponton). Die moeten echter weer worden geleverd door amfibische schepen; dat zijn de enige schepen die mexefloats vervoeren. Dat betekent dat steeds weer amfibische schepen nodig zijn; uitsluitend in correlatie met amfibische schepen, en onder goede omstandigheden, zijn passagiers- en vrachtschepen te gebruiken. Zoals gezegd, als havens ter beschikking staan zijn Stufts te gebruiken, echter niet onder alle omstandigheden. Ten tijde van spanning, dus voordat de vijandelijkheden zijn uitgebroken, kunnen havens worden geblokkeerd door het in beslag nemen van kadellig-plaatsen dan wel door andere acties. In 1976 bv. kon tijdens een oefening in Sleeswijk-Holstein de per Stuft

aangevoerde versterking voor een divisie niet snel worden ontscheept; de Russen hadden er met hun koopvaardij schepen alle kades leegaal in beslag genomen. Blokkade van de ingang van een haven kan eveneens op relatief eenvoudige wijze worden gerealiseerd. Onlangs versperde een — naar ik meen Libanese — tanker gedurende geruime tijd de Scheldemond. De oorzaak was het uitvallen van een elektrisch systeem. Voordat de vijandelijkheden zijn uitgebroken is het gebruik van Stufts gemakkelijk te blokkeren; extra maatregelen dienen dan te worden getroffen om personeel, maar zeker materieel, aan wal te krijgen, bv. aanvoer via andere havens. Tijdens de vijandelijkheden is men afhankelijk van landingsmiddelen als er geen havenfaciliteiten ter beschikking staan. Dat is een van de lessen van het Falklandconflict. Ook toen moest worden gecrossdecked (per landingsvaartuig resp. ander middel, bv. helikopter, van het ene schip overbrengen naar het andere vanwaar de uiteindelijke landing met reguliere landingsmiddelen plaatvindt).

*Bgen Berkhof* begrijpt dat er Stufts nodig zijn. De industrie echter bevoorraadt de platforms op zee met behulp van helikopters van een groter type, gemakshalve aangeduid met H(eli)stuft. De bemanningen daarvan zijn gewend boven zee te werken. Hij vraagt zich af of een combinatie van Stufts en Hstufts mogelijk is.

*Maj Hekman.* Naar mijn mening heb ik niet gezegd dat wij Stufts nodig hebben. De Stuft is onder bepaalde omstandigheden zeer goed bruikbaar. Wat wij nodig hebben is een amfibisch schip, amfibische middelen dus. Het gebruik van civiele helikopters komt voor, bv. bij acties op boorplatforms. Zolang zij troepen kunnen transporteren op de tijden die wij willen en vanaf de schepen die wij hebben maakt het

niets uit of het een blauwgeverfde helikopter is van de KLM dan wel een groengeverfde van de marine.

*Genm Rudolphie* corrigeert de inleider met betrekking tot diens mening dat Noorwegen bezwaar zou hebben tegen vaste toewijzing van amfibische strijdkrachten (zie vraag en antwoord hiervoor, red.). Noorwegen wil bijzonder graag vaste eenheden toegewezen krijgen. Op grond van hoofdzakelijk Engelse — maar ook Amerikaanse — bezwaren is een vaste toewijzing niet gerealiseerd. Door vaste toewijzing worden het bestaansrecht van een Korps mariniers en de flexibele inzet daarvan ernstig aangetast. Een flexibele inzet zou in noord-Noorwegen kunnen plaatsvinden maar ook in het Baltische gebied of zelfs in de Noordduitse laagvlakte ter ondersteuning van de landstrijdkrachten. Inzet dient echter steeds vanuit zee te geschieden. De vrijheid moet worden behouden om te kunnen worden ingezet waar de NAVO dat nodig acht. Dat het USMC reeds prepositioned materiaal in Noorwegen heeft opgeslagen is te wijten aan het economische gehakketak tussen Noorwegen en de VS.

*Kol Poortman* meent dat o.m. het UKNLAF binnen NAVO een instrument is ten behoeve van crisisbeheersing, wellicht de laagste trede van de crisisbeheersingsladder. Snelle inzet is alsdan noodzakelijk. Hij vraagt zich af of invliegen met volledige uitrusting niet is te verkiezen boven verplaatsing per schip.

*Maj Hekman.* Het is natuurlijk van het grootste belang dat wij snel, maar zeker tijdig, ter plaatse zijn. De nu noodzakelijke reactietijd acht ik voldoende om aan die snelheid te kunnen voldoen mits de politieke beslissing tot inzet tijdig wordt genomen aan de hand van beschikbare informatie.

*Lkol Spiekerman van Wezelenburg*

belicht de grote waarde van de UKNLAF. Inzet van UKNLAF is afhankelijk van de beslissing daartoe door politici. Gehoopt wordt op een tijdige beslissing, niet zozeer met het directe doel in het operatiegebied aan land te gaan maar wel met het oogmerk met een strijdmacht bij te dragen aan de deterrence. Dat is de grote waarde die moet worden gehecht aan een tijdige inzet van de UKNLAF. Deze strijdmacht kan niet worden vergeleken met de AMF. De laatste staat onder direct bevel van Saceur terwijl UKNLAF onder de bevelen staat van Saclam. Saclam heeft meer strategische flexibiliteit dan Saceur; inzet van AMF betekent immers gebruik maken van vliegvelden hetgeen compromittatie tot gevolg heeft. Een vroegtijdige beslissing tot inzet van UKNLAF — of USMC — draagt wezenlijk bij aan de deterrence. Hij wijst vervolgens op het streven binnen de NAVO tot het inzetten van eenheden „out of area” en wijst op de „out of area”-concepties van het Verenigd Koninkrijk.

Aan de inleider vraagt hij of deze ook mogelijkheden ziet voor inzet van UKNLAF buiten het NAVO-gebied.

*Maj Hekman.* Voor een „out of area”-optreden van UKNLAF onderken ik geen mogelijkheden. Wel kan ik mij bv. een Engels optreden buiten het NAVO-gebied voorstellen zoals dat in het Falklandconflict is gebeurd, echter zonder inzet van UKNLAF.

*Kol marns b.d. Kok* merkt op dat aan de „out of area”-inzet van UKNLAF twee kanten zitten. De ene is de vraag of, technisch gezien, die eenheid in staat is elders te worden ingezet, hetgeen met enige improvisatie mogelijk moet worden geacht. Het tweede aspect is de politieke haalbaarheid van die inzet. Het gaat immers om de politieke beslissingen van twee soevereine sta-

ten. Voorafgaande aan de beslissing zal een uitvoerige parlementaire discussie worden gevoerd en gelet op de huidige politieke opvattingen acht hij een dergelijke beslissing niet voor de hand liggen.

*Maj Hekman.* Dat is precies wat ik bedoel.

*Vadm Brainich von Brainich Felth* vraagt zich af of door deze zienswijze moet worden aangenomen dat de Nederlandse of Britse regering geen stappen zullen ondernemen indien buiten het NAVO-gebied hun belangen in het geding zijn. Zouden de regeringen rustig afwachten tot bv. de VS het karwei klaren, tenzij wordt onderkend dat er buiten het NAVO-gebied Nederlandse en Britse belangen aanwezig zijn?

*Maj Hekman.* Zeer zeker niet; er zijn uiteraard zeer grote belangen van onder meer Nederland buiten het NAVO-gebied. Ik acht echter inzet van een eenheid van UKNLAF in bv. het Caribische gebied niet mogelijk. Hoe wij dan onze mariniers daar moeten krijgen is een defensieprobleem dat waarschijnlijk nog niet geheel is uitgekristalliseerd.

*Vadm Brainich von Brainich Felth* zegt de spreuk van het Korps mariniers te kunnen lezen en legt die anders uit dan het accent dat nu door inleider eraan is gegeven. Hij merkt verder op dat het verfrissend bij hem is overgekomen dat amfibische operaties niet exclusief tot de marine behoren, maar ook tot andere krijgsmacht delen. De vraag is echter of die amfibische training nu werkelijk zo bijzonder is en geldt dat ook voor militairen die een half uur of een uur later landen? Moet de marine dat allemaal zelf doen of moet worden gepleit voor deelneming aan amfibische operaties van met name de Koninklijke landmacht? Die heeft overigens de middelen die UKNLAF zo node mist

(onder meer 120 mm mortier en 155 mm houwitser).

*Maj Hekman.* Ik neem aan dat u niet doelt op amfibisch materieel maar op een soortgelijke organisatie als het geval is bij de Royal Marines. Die krijgen bij amfibische operaties immers van de landmacht vuursteunmiddelen en genie mee, doch ook eerst nadat dat personeel de mariniersopleiding heeft gevolgd; anders zijn zij niet een geïntegreerd onderdeel. De amfibische training is zo specifiek omdat het leven aan boord van schepen — en dat moet u zeker bijzonder aanspreken — zo bijzonder is; zeker als het van langere duur is. Je kunt daaraan alleen maar wennen door dezelfde mensen veel te laten varen. Het uitvoeren van een landing op zich kan iedereen leren. Dat is ook de doctrine die zowel door de Russen als door de Engelsen wordt aangehangen en door de Engelsen tijdens het Falklandconflict is bewezen. Als ik u zou zeggen dat het uitsluitend mariniers zouden moeten zijn zult u ongetwijfeld riposteren met de opmerking waarom in de Falklands de „first para's”, de „second para's” en daarna de infanteristen landden? Jammer overigens dat het fout ging met de infanterie. Landen is een ieder te leren, maar voor het uitvoeren van de eerste landing, een meestal onder zeer moeilijke omstandigheden uit te voeren speciale opdracht, zijn specialisten nodig, personeel dat daarvoor is opgeleid en geoefend. Daarna kan zeer zeker de infanterie aan land gaan, hetgeen ook in de historie is bewezen; een erg enthousiaste supporter daarvan ben ik echter niet.

*Tlnt marns Schlösser* vraagt hoe de LCACs (luchtkussenvaartuigen) op land kunnen worden beveiligd, welke mogelijkheden dat transportmiddel heeft hindernissen te overwinnen en hoe de inleider denkt over het gebruik van LCAC's door UKNLAF. ▶

*Maj Hekman.* De beveiliging van LCAC's op het land is op het ogenblik nog zeer problematisch. Het grootste probleem is niet kunnen achteruitrijden/-varen/-vliegen; de LCAC heeft uitsluitend een vooruitversnelling en is moeilijk wendbaar. De grootste bescherming biedt de snelheid van opereren. Voor het transport van een volledig uitgerust bataljon zijn negen LCAC's nodig. Dat houdt in dat vrij veel vuursteun kan worden meegevoerd, hetgeen eveneens bijdraagt aan de beveiliging. Twee meter hoge hindernissen kunnen door LCAC's worden overwonnen. Bij de Russische LCAC's is die hoogte iets geringer, maar die LCAC's zijn groter dan de Amerikaanse. In 1983 heb ik in het „Marineblad“ een artikel geschreven over het luchtkussenvaartuij. Daarin heb ik als conclusie verwoord dat het luchtkussenvaartuij voor UKNLAF alleen van nut kan zijn indien dat ook kan worden vervoerd. In noord-Noorwegen is het vaartuij ideaal te gebruiken. Het kan bijna overal landen. Problemen zijn echter: moeilijk onderhoud in de winter en moeilijk te transporteren; dat geldt met name voor het Engelse luchtkussenvaartuij. De Russen hebben overigens hetzelfde probleem. Ook zij beschikken niet over schepen die hun LCAC's kunnen transporteren. Zij gebruiken LCAC's vooralsnog uitsluitend op het land. Het bemachtigen resp. laten bouwen van een voldoende groot schip naar Amerikaans model voor het transport van LCAC's zou voor UKNLAF erg

gunstig zijn. Wellicht gebeurt dat eens.

*Maj Van Egmond* gaat in op de vraag van bgen Berkhof betreffende het vorderen van helikopters en meent dat daaraan een gigantisch logistiek probleem is gekoppeld, vergeleken bij het vorderen van schepen. Alleen van zeer korte duur en op zeer korte termijn acht hij dat mogelijk. Hij merkt op dat is gezegd dat een amfibische operatie een gecoördineerde en geïntegreerde operatie dient te zijn van land-, lucht- en zeestrijdkrachten. Hij meent dat daaruit logischerwijze voortvloeit de eis dat het Korps mariniers een geïntegreerd onderdeel van de Koninklijke marine dient te zijn en vraagt of spreker de mening is toegedaan dat die integratie metterdaad is gerealiseerd. Zou het — bij gebreken desintegratie — niet beter zijn landmachteenheden voor amfibische operaties te bestemmen?

*Maj Hekman.* Ik zie nauwelijks de relevantie van de vraag met mijn onderwerp, maar ik zal uw vraag gaarne beantwoorden. Ik ben inderdaad van mening dat het Korps mariniers een geïntegreerd onderdeel moet zijn van de Koninklijke marine, dit vanwege de verschillende redenen die ik al eerder heb genoemd. Ik ben ook de mening toegedaan dat integratie heeft plaatsgevonden; een toestand waaraan zeker niet moet worden getornd. Amfibische operaties zijn onverbrekelijk verbonden met de marine. Ervan uitgaande dat het uitvoeren van amfi-

bische operaties specialistisch werk is zullen er specialisten moeten zijn die in de Koninklijke marine leven en werken; niet alleen aan boord van schepen maar ook elders binnen de marine zodat zij die van binnen en van buiten kennen en daardoor een werkelijk geïntegreerd deel ervan uitmaken. Zo niet, dan ontstaan er aanpassingsproblemen wanneer snel moet worden opgetreden, en zal men niet in staat zijn op de juiste wijze te handelen met alle risico's van dien.

*Genm Rudolphie* merkt op dat het hoog tijd wordt bij de officiersopleidingen aandacht te besteden aan het aspect amfibische strijdkrachten, gelet op het gestelde dat die strijdkrachten dienen te bestaan uit personeel en materieel van de Koninklijke marine, de Koninklijke landmacht en de Koninklijke luchtmacht.

*Maj Hekman.* Dat is precies het streven dat ik steeds weer van de daken schreeuw. Ik acht het onjuist dat zelfs op het KIM niet eens een inleiding amfibische operaties wordt gegeven aan andere adelborsten dan die voor het Korps mariniers. Wetende dat dit een belangrijk onderwerp is zouden wij de zaak eigenlijk moeten omdraaien: mariniers dienen daarover een inleiding te krijgen en de vloot onderricht! Ervan uitgaande dat het een gecombineerde actie is van land-, lucht- en zeestrijdkrachten dient eigenlijk ook op de KMA daarin les te worden gegeven.