

BIJeenkomst OP 21 JANUARI 1949 TE 's-GRAVENHAGE

Voordracht gehouden voor de Vereniging ter beoefening van de
Krijgswetenschap
door de

Kapitein-Luitenant ter Zee G. KOUDIJS

Voorzitter: Zijne Excellentie Luitenant-Generaal b.d. C. A. PRINS.

De Voorzitter:

Mijne Heren. Ik open deze vergadering en heet U allen welkom. Het is mij een voorrecht, hier in het bijzonder te mogen begroeten Z. Exc. de Chef van de Marinestaf Jhr. v a n H o l t h e.

M.H. Onze Vereniging beweegt zich niet op politiek terrein en ik zal mij dus niet begeben in de dingen, die in de laatste tijd in en ook buiten de Veiligheidsraad over ons land gezegd zijn. Zuiver militair gesproken is er echter sedert wij de laatste maal hier bijeen waren een en ander gebeurd, dat ik gaarne even zou willen memoreren. Ik bedoel de actie op Java en Sumatra van 19 December tot 31 December resp. 5 Januari j.l.

Zowel wat voorbereiding als wat uitvoering betreft heeft die actie aan de allerhoogste eisen voldaan. Ik breng dan ook gaarne een eresaluut aan hen, die daarbij de leiding hadden, maar ook aan de troepen, die aan de actie hebben deelgenomen. De voortvarendheid en de tucht, welke die troepen aan den dag hebben gelegd, waardoor zij inderdaad overeenkomstig de bedoelingen van hun hoogste chefs kwamen als brengers van orde en veiligheid, vervullen ons met bewondering en grote trots.

De verliezen, die de actie heeft gekost, zijn weliswaar niet groot in vergelijking tot de totale sterkte, maar wij betreuren die verliezen toch zeer, daar de actie onzerzijds niet is gezocht, maar noodzakelijk was geworden. Eerbiedig brengen wij hulde aan hen, die hun leven voor het vaderland hebben gegeven.

Ik geef nu het woord aan de Kapitein-Luitenant ter Zee G. K o u d i j s voor het houden van zijn voordracht over

DE MARITIEME GRONDSLAGEN VAN OVERZEESE KRIJGSVERRICHTINGEN

Mijnheer de Voorzitter, Excellentie, Mijne Heren.

Overzeese krijgsverrichtingen, M.H., vormen een categorie van operaties, die in het verleden bij géén krijgsman — of hij nu behoorde tot het krijgsvolk te land of te water — populair was.

Overzeese krijgsverrichtingen zijn eeuwenlang het zwarte schaap geweest in de familie der militaire ondernemingen. Gevreesd werden zij door de aanvaller en nog meer door de verdediger.

Wáár zij echter uitgevoerd werden hebben zij, of ze slaagden of mislukten, altijd een grote invloed gehad op het verloop van de oorlog. Want zij hebben het vermogen de oorlog uit zijn verband te rukken, de oorlog los en weer beweeglijk te maken wanneer hij is vastgelopen. Zij kunnen de oorlog naar nieuwe gebieden overbrengen, zij kunnen nieuwe fronten vormen, kortom een nieuwe „opening” maken in het strategische spel. Zij hebben bovendien steeds

een grote indruk gemaakt op de publieke opinie, want al heeft de krijgswetenschap landingen, in theorie en praktijk, lange tijd verwaarloosd, de bevolking van vele kusten vergeet ze niet.

Daarom kunnen landingen een ontsteltenis teweeg brengen, die, zoals shock bij een gewonde man, fataler is dan het verlies van bloed.

Niet zelden zijn, zelfs in de grijze oudheid, gelegenheden voor overzeese operaties geschapen en met variërend succes benut.

Ik herinner U aan de ons welbekende Noormannen; aan de ondernemingen van de oude Grieken tegen Perzië; van de Perzen tegen Griekenland — o.a. de landing van de Perzen bij Marathon, in 490 v. C., met niet minder dan 50.000 man —; van de Carthagers tegen de Romeinen, eerst op Sicilië en later, van de Romeinen tegen de Carthagers in Spanje; ik herinner tenslotte aan de Brits-Hollandse ondernemingen tegen Cadix en Gibraltar, aan Admiraal de Ruyter tegen Denemarken, aan Napoleon in Egypte en aan de Engelsen in Noord-Holland, op Walcheren, in Spanje; in Noord-Amerika en op de Krim.

Vele voorbeelden inderdaad van overzeese ondernemingen, voor *hnu* tijd vaak uitgevoerd op grote schaal. Doch even dikwijls zijn de militaire leiders ervoor teruggedeinsd gecombineerde operaties op touw te zetten, die een grote en gunstige uitwerking gehad zouden hebben op de militaire situatie, ja wellicht beslissend zouden zijn geweest.

Een van de redenen daartoe moet ongetwijfeld worden gezocht in het feit, dat gecombineerde operaties naar hun aard zeer gecompliceerde ondernemingen zijn.

Een andere en zeer belangrijke reden is eenvoudig deze: dat men opzag (zowel van zeemachtzijde als van landmachtzijde) tegen een zo nauwe samenwerking van de onderdelen der krijgsmacht; eigenlijk tegen een nadere kennismaking; dat men opzag tegen de afhankelijkheid van de één van de ander en tegen de onvermijdelijke ondergeschiktmaking van de één aan de ander gedurende de verschillende fasen, of op de verschillende terreinen van actie.

Op de beweegredenen voor deze houding behoef ik — in dit gezelschap — zeker niet in te gaan. Voor ons zijn deze immers geen geheim: er is wederzijds respect, zeker, maar ook een terughoudendheid, het elkaar een-beetje-in-de-gaten-houden, wat zee-, land- en luchtmacht ten opzichte van elkaar zo lange jaren gedaan hebben en waar men pas in de allerlaatste oorlog bovenuit is gegroeid. Zelfs dit schijnt soms een wat voorbarige bewering.

Onbekendheid ook met elkaars strijdmethoden, elkaars wapens, noden en behoeften zijn aan dat gebrek aan onderling vertrouwen in belangrijke mate debet geweest.

Adm. Mahan beschrijft een gecombineerde operatie in de dagen van het zeilschip, tegen een sterkte aan de wal. Een en ander ging niet naar wens en typerend is het discours tussen de Admiraal en de Generaal na afloop van de onderneming. De Generaal zei: „Ik dacht toch wel, dat de Marine in staat was die stenen muur (die drie meter dik was) omver te schieten”, waarop de Admiraal antwoordde: „Ik vraag me af waarom het leger niet even tegen die muur is opgeënterd”, — (die tien meter hoog was).

En tenslotte is, geloof ik, die afkeer van, althans dat gebrek aan geneigdheid tot het ondernemen van gecombineerde acties nog aan een andere oorzaak toe te schrijven.

In meer opzichten dan wij ons tegenwoordig realiseren is het krijgsbedrijf en de oorlogsorganisatie — met de oorlog als grootste verbruiker van materialen — de industrie vóórgegaan op het gebied van organisatie.

Organisatie leidde tot specialisatie en de hierdoor geschapen specialisatie ging tenslotte zóver, dat de middelen, die ontworpen en gemaakt werden vóór de oorlog, soms de *vorm* van de *oorlogvoering bepaalden*, méér dan andersom. Met het gevolg, dat, zelfs waar de omstandigheden riepen om een andere oorlog dan alleen een zuivere landoorlog of een zuivere zeeoorlog, de bestaande specialisatie *bepaalde* of een oorlog op het land zou worden uitgevochten, of op zee. Bij gebrek aan de nodige speciale middelen (landings-vaartuigen!) zag men dan af van gecombineerde operaties, ook als die, in verband met de algemene situatie, zeer gewenst waren; of..... men voerde ze uit met *ondeugdelijke* middelen: Gallipoli!

In het kort was het resultaat, dat er bij-lange-na niet zoveel gecombineerd oorlogvoeren is geweest als er wel had kunnen en had moeten zijn!

Want: gecombineerde operaties waren immers nóch de zaak van het leger, nóch die van de marine, — de twee, door oude traditie gescheiden diensten. En te vaak, daarom, heeft een continentaal denkende mogendheid de kansen van een campagne ter zee of over het water..... over het hoofd gezien; te vaak ook heeft de louter maritiem-denkende natie verzuimd de oorlog, van de zee, in 's vijands land te brengen.

De militaire literatuur van de vorige eeuw geeft daarvan duidelijke illustraties.

Mahan, hoe uitmuntend en baanbrekend zijn „influence of sea-power upon history” ook is, betreft de gecombineerde operatie niet in de sfeer van de maritieme strategie. Dit is alleszins begrijpelijk, daar Mahan de staatslieden, die over heel de wereld de maritieme visie verloren schenen te hebben, opnieuw de ogen opende, en dat op een wijze, die duidelijker en meer wetenschappelijk verantwoord was, dan ooit te voren was geschied. Hij had daar zeker zijn handen aan vol en mocht met recht vrezen, dat zijn licht weer verduisterd zou worden, als hij ook de legers in zijn strategische beschouwingen betrok.

Ik moet daar onmiddellijk bijvoegen, dat de regeringen der maritieme naties nooit de fout gemaakt hebben, dat zij door een teveel aan „maritieme visie” het leger helemaal verwaarloosden; zij hebben altijd hun z.g. „territorials” of „national guard” gehad, om op te treden, wanneer er ergens tóch een kleine troepenmacht door het zeefront geslipt zou zijn. Een soort doelverdediger dus, dat leger, maar achter een voorhoede van schepen, die zo sterk was, dat er weinig kans bestond, dat de bal ooit bij het doel zou komen.

Mahan heeft ongetwijfeld velen de ogen geopend, ook de militairen en staatslieden van zuiver continentale landen. Het is zeker voor een deel zijn invloed geweest, die Duitsland tegen het einde van de vorige eeuw deed besluiten een eersterangs zeemacht *op te bouwen*. Continentaal als zij dachten, waren zij echter niet in staat, toen wereldoorlog I begon, de vloot ook te gebruiken voor het *doel* waarvoor zij gebouwd was: het verkrijgen van de heerschappij ter zee, en dus het winnen van de oorlog tegen Engeland.

In feite had de Duitse oorlogsleiding al direct in 1914 het bestaan en de enorme mogelijkheden van de vloot vergeten of verwaarloosd.

Toen de Duitse Marinestaf in September 1914 voorstelde actie te voeren in de Zuidelijke Noordzee, om de Engelse troepentransporten te onderscheppen, kreeg ze te horen, dat dat niet nodig was. „Die Engländer arreteren *wir*” was het oordeel, en het voorrecht, van de Generaals.

Wanneer ik van deze korte afdwaling terugkom op de theorieën van de zeeman Mahan, die dus, en vermoedelijk met voordacht, heeft nagelaten voldoende aandacht te vestigen op het belang van gecombineerde operaties, dan rijst onwillekeurig de vraag, hoe de schrijvers op het gebied van de oorlogvoering te land daar tegenover hebben gestaan. Nemen wij als voorbeeld het bekende boek van Von der Goltz („Das Volk in Waffen”), dan vinden wij daar maar zeer weinig waardering voor de gecombineerde operatie. Ik lees n.l. woordelijk in dat boek (vertaling van Kolonel Coblijn, uitgave 1892): „De strijdkrachten der Europese mogendheden zijn tegenwoordig ten behoeve van haar gebruik zodanig georganiseerd, dat, zelfs wanneer alle veld- en reservetroepen reeds aan de grenzen of in vijandelijk land benut worden, er altijd nog genoeg krachten overblijven om een landing met overmacht tegen te gaan.” („Was dat maar waar”, zal Hitler gedacht hebben).

„Landingen”, gaat hij verder, „en verdere ondernemingen op vreemde kusten hebben derhalve niet alleen met grote moeilijkheden te kampen, maar geven gewoonlijk ook weinig uitzicht op succes van enig belang. Hieruit volgt, dat men dergelijke ondernemingen slechts onder bijzonder gunstige omstandigheden moet ten uitvoer leggen.”

M. H. Zo dacht men er in het begin van deze eeuw nog over. Veel is sindsdien veranderd en veel wijzer zijn we alweer geworden.

De *totale oorlog* en de daarmee gepaard gaande begrippen van twee en drie dimensionale oorlogvoering hebben de oude „inhibitions”, de oude „geestelijke belemmeringen”, vrij snel doen verdwijnen.

Eenhoofdige leiding — het principe, dat in de eerste wereldoorlog nog zo wankel ter been was en dat, naar ik meen, niet voor het jaar 1918 bij de Geallieerde legers aan het Westfront werd ingevoerd — eenhoofdige leiding is thans een algemeen aanvaard en in de praktijk toegepast beginsel.

Eenhoofdige bevel heeft in wereldoorlog II bijna alle operaties geleid; in de vorm van het „Supreme Command” leidde het de grote gecombineerde operaties.

Om misverstand te voorkomen, moet ik opmerken, dat ik hierbij aan de uitdrukking „gecombineerde operatie” de betekenis hecht, die de Engelsen hechten aan hun term „combined operations”, dat wil zeggen: krijgsv verrichtingen waarbij zeestrijdkrachten tactisch samenwerken met andere onderdelen der krijgsmacht.

Dat is dus een engere betekenis dan de letterlijke Nederlandse, want naar de letter genomen zijn veel meer operaties „gecombineerd”. (Uitgezonderd een luchtslag zonder inmenging van andere strijdkrachten en acties ter zee, bijv. convoibescherming tegen onderzeeboten, waarbij wel vliegtuigen worden gebruikt, doch dan deel uitmakend van de zeestrijdkrachten).

Het „Supreme Command” — het eenhoofdige bevel over zee-, land- en luchtmacht in een bepaald oorlogsgebied, met een staf, bestaande uit officieren van de drie onderdelen, is de noodzakelijke voorwaarde tot integratie van die onderdelen, tot het combineren van de inspanning, tot het opvoeren tot maximum nuttig effect van de gezamenlijke inspanning van alle onderdelen, tot opruiming van de barrières, die de krijgsmacht-onderdelen vroeger zo scherp gescheiden hielden.

Het is thans wel gemeengoed geworden: het besef, dat een krijgsmacht alléén dan zijn maximum aan vechtkracht bereikt, wanneer — dat alleen *die* onder-

nemingen succes beloven, waarbij — het volle gebruik wordt gemaakt van de onderdelen dier krijgsmacht, *in onderling verband*.

Wanneer wij spreken over de maritieme grondslag van overzeese krijgsoperaties, dan omvat dat méér dan alleen *gecombineerde operaties*. De samenwerking tussen zee-, land- en luchtmacht bestrijkt immers een terrein, dat ver buiten het *tactische* uitgaat, het bestrijkt het terrein der strategie, het bestrijkt een groot deel van de wereld en kan alle oceanen omvatten.

Voor een beschouwing hiervan zou ik willen uitgaan van de veronderstelling, dat, in onze tijd, *kleine conflicten* uiterst onwaarschijnlijk zijn.

In het geval van een klein, lokaal conflict, waar generlei grotere belangen bij zijn betrokken, zal het altijd wel één of meer grote mogendheden, misschien zelfs de V.N., mogelijk zijn het conflict te localiseren, te beperken en waarschijnlijk wel geheel te doen beëindigen door middel van druk, als sancties e.d.

Bovendien (dit is zeker ieder van ons, die dagelijks in meerdere of mindere mate met deze materie te maken heeft, duidelijker dan ons lief is) is de moderne oorlogvoering technisch zó gecompliceerd geworden en daardoor zó veel-eisend en zó duur, dat het kleinere landen alléén niet mogelijk zal zijn op eigen doft iets te beginnen, wat we in de tegenwoordige tijd „oorlog” zouden noemen.

Anders wordt het, wanneer met het ogenschijnlijk lokale conflict grotere belangen gemoeid zijn, belangen van politiek-strategische aard, belangen, die voor de grotere mogendheden iets betekenen. *Die* strijd zal alleen gelocaliseerd kunnen blijven, wanneer dit in het belang is van *beide partijen* der grote mogendheden. Dit zal vaak niet het geval zijn en daarom zal zo'n strijd tussen de kleinen op den duur wel haast onvermijdelijk uitlopen op een strijd tussen de groten.

In de machtsverhoudingen, waarin *wij* leven betekent dit een strijd tussen werelddelen. In feite zijn er twee blokken overgebleven: het door Rusland beheerste gedeelte van het Euraziatisch continent en het Amerikaanse. Dit zijn de enige twee grootmachten, die in staat zijn *zelfstandig* een oorlog te voeren.

U zult zeggen: *wij* zijn er ook nog; *wij* d.w.z. de democratische landen van West-Europa. Dat is zeker juist, doch zelfstandig oorlogvoeren zullen deze landen — wellicht spoedig opgenomen in het Atlantische Pact — niet kunnen; niet omdat hun de mankracht en de industriële capaciteit zou ontbreken, maar omdat als gevolg van de grote verdeeldheid, het nuttig effect van die mankracht en die industriële capaciteit zo gering is.

(Geheel West-Europa — Noorwegen, Zweden, Denemarken, Nederland, België, Frankrijk, Spanje, Portugal, Italië en West-Duitsland — telt in totaal 197 miljoen inwoners. Doch het nuttig effect van die mensenmassa zal pas invloed gaan krijgen, wanneer allen eensgezind samenwerken. Niet voor die tijd. Vandaar het streven naar de V.S. van Europa. Als wij *die* bereikt zullen hebben, zijn wij zeker de *derde* wereldmacht. Doch zover is het nog niet).

Er zijn thans twee blokken overgebleven en zoals ik al zei, het is niet uitgesloten, dat er te zijner tijd nog een bij komt, maar dan zal het altijd een grote macht moeten zijn, van welhaast continentale allures, anders telt het niet mee.

Een komend groot conflict zal er dus één zijn van werelddelen. In dat

conflict zijn, in strategische zin, die *werelddelen* de hoofdbases van de beide strijdende partijen. De *hoofdbasis* — „the main base” — is het grote industriële land, dat de oorlogvoering in zijn geheel steunt: met leiding, met mensen en, last but not least, met *materieel*; de *hoofdbasis* is het grote industriegebied, waar alles gevonden wordt wat voor de oorlogvoering nodig is, mensen, materiaal en ideeën; het gebied met een zo groot mogelijke onafhankelijkheid van vreemde grondstofgebieden (voor grondstoffen van *welke* aard dan ook).

De *hoofdbases* van beide zijn gescheiden door zeeën of oceanen.

De afstand tussen de hoofdbases, tussen de industrielanden dus, is zo groot, dat men elkaar nog niet, althans niet afdoende, rechtstreeks te lijf kan gaan. (Dat kon in de vorige oorlog niet, het kan thans niet en het zal ook in de afzienbare toekomst niet kunnen, ondanks alle vooruitgang van de techniek der vliegwapenen en raketten). Tenslotte kan de oorlog tussen vastberaden en machtige *continentale* tegenstanders nog altijd alleen worden beëindigd, wanneer de één de ander het voortzetten van de oorlog onmogelijk heeft gemaakt, of wanneer de legers van de één die van de ander hebben verslagen en zegevierend zijn land hebben bezet.

In dit laatste schuilt de noodzaak tot overzeese krijgsverrichtingen; krijgsverrichtingen van de ene oorlogvoerende op het *overzee* gelegen territorium van de andere. Met het gevolg — voor hem die overzee vecht — dat zijn *front gescheiden* is van zijn *hoofdbasis* door een zee of een oceaan.

Wanneer de afstand van de hoofdbasis tot het front te groot is om dat front rechtstreeks te kunnen voeden, zal men een soort tussenstation nodig hebben om te dienen als *reservoir* waar de voorraden, afkomstig van de hoofdbasis, kunnen worden opgeslagen om naar behoefte naar het front te worden doorgestuurd, de „*advance-base*”, of „*voortuitgeschoven basis*”. Deze „*voortuitgeschoven basis*” zal, bij de intercontinentale oorlog, in het algemeen op de kust of dicht bij de kustlijn zijn gevestigd van het grondgebied, waar de legers en luchtmachten opereren.

(Zoals U weet, is de gangbare krijgskundige indeling:

- a. *main supporting area* (main base);
- b. *operational base* (operatiebasis);
- c. *advance-base*;
- d. *anchorage*,

doch voor 't gemak van het overzicht zou ik mij voor wat de bevoorrading betreft willen beperken tot een indeling in *hoofdbasis* en *voortuitgeschoven basis*).

Voor de operaties van het befaamde 8e leger in Noord-Afrika was Egypte de „*voortuitgeschoven basis*”; de „*hoofdbasis*” was Engeland — van de voortuitgeschoven basis gescheiden door de lange zeeweg rond Kaap de Goede Hoop. (Bij de opmars vanuit Egypte naar het Westen werd Montgomery's bevoorradingprobleem groter naarmate zijn afstand vergrootte tot Egypte (Alexandrië) of — later — tot zijn voornaamste bevoorradingshavens Tobruk, Benghazi, Tripoli en Sfax. Montgomery rekende voor zijn aan- en afvoerlijn niet verder „terug” dan tot Egypte, doch voor een juiste beoordeling van zijn gehele bevoorradingsvraagstuk is het nodig te bedenken, dat iedere tank, die hij in het vuur bracht, dat iedere verschoten granaat was aangevoerd langs de 10.000 mijl lange zeeweg).

Voor de oorlog in de Pacific was vanzelfsprekend Amerika de „*hoofdbasis*”. Voor het operatiegebied in de Zuid-West Pacific was Australië de

„voortuitgeschoven basis”, zoals Hawaï dit was voor de Central Pacific en later de verschillende door de Amerikanen veroverde eilanden groepen.

Engeland was voor de Amerikanen de „voortuitgeschoven basis” voor het Europese oorlogstoneel, zoals in de latere fasen, toen Engeland daarvoor niet meer nodig was, de „base-area” van Amerikanen zowel als van Engelsen, werd gevestigd in Frankrijk.

Voor de strijd op het Italiaanse operatieterrein was Noord-Afrika de „voortuitgeschoven basis”.

Wij zijn geneigd, wanneer wij de oorlogvoering in beschouwing nemen, daarop een éézijdige blik te werpen. Ik geloof, dat dit voor velen onzer persoonlijk geldt. Hoe vaak niet richten wij het oog alléén op het front ter zee, te land of in de lucht en beschouwen dan als beslissend wat daar op dat moment tegenover elkaar staat aan mensen, aan materiaal, aan leiding en aan „spirit”. Dat is éézijdig en geeft dus een onjuist beeld.

Soms ook lezen wij, dat de werkelijke maatstaf is: de industriële capaciteit of het bezit aan grondstoffen van de oorlogvoerende landen. Het is dan alleen een strijd van industrie tegen industrie. Ook dat is eenzijdig en dus onjuist.

De eigenlijke oorlogvoering omvat drie factoren:

1. de vervaardiging van het materieel en de opleiding van het personeel;
2. het transport van personeel en materieel naar het gevechtsterrein;
3. de actie aan het front, óók in de lucht.

Of, wil men het in klein tactisch verband zien: het depôt, de verbindingsweg en de opererende gevechtsgroep.

Het is het *smeden van het wapen*, het *brengen van dat wapen naar de plaats waar wij het gebruiken willen* en het *gebruik zelf*.

Deze drie factoren zijn de schakels van de ketting. Gezamenlijk kunnen zij tot succes leiden en voor succes zijn zij alle drie nodig. Als er één factor ontbreekt is succes uitgesloten.

En als één factor niet in de juiste verhouding staat tot de beide andere, dan wordt die oorlog niet efficiënt gevoerd; is dat verschil te groot, dan zal *toch* de gezamenlijke inspanning niet tot succes kunnen leiden.

Wij vinden deze ketting in alle delen van het oorlogsbedrijf terug, ter zee, te land en in de lucht, bij elke tactische operatie zelfs, hoe beperkt ook van afmetingen. Vanavond echter wil ik spreken over de oorlog in grote stijl, over de strijd tussen twee continenten. In dat verband nu vormen de burgerbevolking en de industrie in elk continent de basis, de zeemacht verzorgt de bulk van het transport, en leger en luchtmacht verbruiken het geleverde tegen de vijand. Op kleinere schaal heeft de Marine uiteraard z'n eigen gelijke problemen voor productie, aanvoer en verbruik.

De tweede factor is dus het *transport* van personeel en materieel van de productiecentra naar het front. Gij kent allen dit probleem, dat der verbindingen en étappen, uit de landoorlog en wat hier nu langs de zeeweg geschiedt is hetzelfde, maar op een fantastisch grote schaal.

Het is tegelijkertijd de meest onopvallende factor; slechts weinigen *zien* het; het is bovendien de taak van de dienst, die bij traditie immer de „silent service” heeft geheten. Het is voor dit transport, voor het vervoer zelf en voor de beveiliging daarvan, waarvoor ik hedenavond in het bijzonder Uwe aandacht vraag.

De eerste vraag, die waarschijnlijk zich voordoet bij ieder, die over dit pro-

bleem nadenkt, is: *wat omvat zeevervoer in oorlogstijd eigenlijk?* Het is dezelfde vraag, die in andere vorm rijst bij een ieder, die voor de eerste maal een groot convooi, van honderd en meer schepen, zich stampend en slingerend een weg ziet banen over de oceaan: Wat zit daar nu allemaal in? En dan is ons eerste antwoord: veel, fantastisch veel. Het draagvermogen van een schip is, in vergelijking met land- en luchttransport, inderdaad fantastisch groot.

Ik kom daar straks op terug, doch zou hier, om de gedachten te bepalen, even willen herinneren aan die wellicht wat afgezaagde doch nog altijd geldende vergelijking van het draagvermogen van het schip met dat van de trein: Tien lange goederentreinen, van 50 wagens elk en met per goederenwagon een maximale lading van plm. 10 ton, vervoeren 5000 ton, dat is evenveel als één klein vrachtschip, half zo groot als een Libertyschip kan vervoeren.

Krijgskundig bezien, valt het transportvraagstuk uiteen in twee verschillende delen: (die via een brede marge in elkaar overgaan, doch principieel gescheiden kunnen worden):

1. *de militaire transporten* — die dienen tot directe voeding van het front;
2. *de civiele transporten* — die dienen tot voeding van het productie-apparaat (hieronder de bevolking gerekend).

Zij beide vormen de „lifeline” van het oorlogvoerende volk — als één van beide zou falen, kan die overzeese oorlog niet gewonnen worden.

Militaire transporten zijn *direct* voor het front bestemd. Het zijn de troepen-transporten, de munitietransporten van de „hoofdbasis” naar de „vooruitgeschoven basis”, van de „vooruitgeschoven basis” naar het front.

Het zijn de transporten, de convooien, die wij in de afgelopen oorlog zagen varen van Hawaï naar Guam, later van Guam naar Okinawa. De transporten van Nieuw-Zeeland naar Guadalcanal en van Australië naar Nieuw-Guinea, van Amerika naar Noord-Afrika en later van Noord-Afrika naar Italië.

De convooien — die ik U al eerder noemde — van Engeland naar Egypte, rond de Kaap; de Russische convooien. Het was een groot deel van de convooien, die het heldhaftige Malta in staat stelden de strijd voort te zetten tot aan de overwinning.

Civiele transporten waren:

Het bauxiet-transport van ons Suriname naar de Golf van Mexico (U weet, dat het bauxiet, dat niet in Noord-Amerika gevonden wordt, de onontbeerlijke grondstof is voor aluminium, dus voor de vliegtuig-industrie); het petroleum-transport van Venezuela en de Antillen naar de Oostkust van Noord-Amerika en naar Engeland.

Civiel transport was het transport van ijzererts van West-Afrika en Spanje naar Engeland. Civiel transport voor de vijand was het ijzerertsvervoer van Zweden en van Narvik naar Duitsland.

Civiel transport was het olievervoer van het Midden-Oosten (de Perzische Golf) naar Australië en het vervoer van graan van Canada naar Engeland.

Zelden zult U een convooi tegenkomen, dat uitsluitend voor de militaire of voor de civiele sector vaart; zelfs is ieder schip vaak met beide soorten goederen beladen — *het meeste transport is gemengd.*

Wij zijn geneigd bij overzeese krijgsv verrichtingen meer aan de militaire sector te denken dan aan de civiele. Inderdaad is het zó, dat aan iedere over-

zeese onderneming militair transport vastzit en niet altijd civiel. Ik herinner U hiervoor aan de convooiën naar de Pacific-eilanden. Naar Truk, naar Guam, naar Okinawa, naar Iwojima was geen civiel vervoer nodig.

Voordat ik echter wat uitgebreider op de *militaire* transporten inga, zou ik U graag een indruk geven welke bedragen er met de civiele sector gemoeid kunnen zijn.

Als illustratie daarvan diene, dat gedurende de afgelopen oorlog $\frac{3}{4}$ van alle levensmiddelen in Engeland moest worden ingevoerd.

De behoeften van de civiele sector in Engeland, de noodzakelijke behoeften dus om de mensen en de machines van het productie-apparaat in bedrijf te houden (vermeerderd met de behoeften voor levensonderhoud van dat kleine aantal mensen dat niet op een of andere wijze, direct of indirect in het productieproces was ingeschakeld), die civiele sector eiste in Engeland gedurende de tweede wereldoorlog gemiddeld 2 miljoen ton per maand. Diezelfde civiele sector vraagt thans, in Nederland, $\frac{1}{2}$ miljoen ton per maand aan invoeren uit overzeese landen.

Het jaar 1942 was het kritiekste jaar in de strijd om de zeeweg; het meest succesvolle jaar voor de Duitsers in hun pogingen om de toevoeren tot de „vooruitsgeschoven basis” Engeland zodanig te verminderen, dat deze basis het zou moeten opgeven. In dat jaar werd 7.7 miljoen ton geallieerde scheepsruimte vernietigd. (De totale in wereldoorlog II vernietigde geallieerde scheepsruimte bedraagt ruim 21 miljoen ton; d.i. ongeveer acht maal de grootte van onze huidige koopvaardijvloot. De verliescijfers in de verschillende oorlogsjaren waren:

1940	3.9	millioen	
1941	4.1	„	
1942	7.7	„	
1943	3.2	„	
1944	1	„	(totaal ruim 21 miljoen ton).

Gedurende dat jaar 1942 werd in Engeland, voornamelijk ten behoeve van de civiele sector, ingevoerd van overzee ongeveer 34 miljoen ton. Hiervan was ongeveer 10 miljoen ton aan petroleumproducten. Deze petroleumproducten waren niet alleen voor de civiele sector, er was ook benzine bij voor de R.A.F. die, zoals U weet, geheel uit Curaçao kwam. Ongeveer 13 miljoen ton aan voedingsmiddelen werd in 1942 over zee in Engeland ingevoerd en bijna 10 miljoen ton grondstoffen voor de industrie.

In vreedestijd, maar zeker in oorlogstijd, ligt het zwaartepunt van het British Empire niet in Londen, doch op de zee, ergens ten Westen van het eilandenrijk.

Weinig interessant als cijfers over het algemeen zijn, vermogen *deze* ons toch wel een indruk te geven van de grote krachtsinspanning, die nodig was voor de *instandhouding* van het *productie-apparaat*. En we moeten hierbij bedenken, dat dit het *noodzakelijke* was voor de zuiver civiele sector, dat er niets werd ingevoerd, dat *niet strikt noodzakelijk* was. Zoals U weet werd er alleen ingevoerd voor rekening van de Staat, voor de verschillende Ministeries, volgens prioriteit bepaald door de regering.

En dit was alléén voor Engeland.

Ook voor Duitsland speelde het zeetransport voor de civiele sector een rol: tussen de 12 en de 20 miljoen ton ijzererts werd gedurende de oorlog jaarlijks van Zweden naar Duitsland vervoerd.

Zelfs voor het grondstoffrijke Amerika kan het zeevervoer voor de civiele sector een rol van betekenis spelen.

Zoals bekend wordt de olie gewonnen in het Westen en het Zuiden van Noord-Amerika. De zware industrie bevindt zich voornamelijk in het Noorden en het Noordoosten, aan de Oostkust. De olie uit het Zuiden, uit Texas, wordt per tanker naar de Oostkust gevoerd (om Florida), evenals de voor de Amerikaanse industrie benodigde olie uit de 'Caraïbische Zee'. Dit gebeurt normaal in vredestijd, en dat gebeurt ook tijdens de oorlog. In het begin van 1942 waren die tankers niet geconvoyeerd en al spoedig lieten de Duitsers er hun onderzeeboten op los, eerst in het Noorden, nabij het grote industriegebied. Toen, na ernstige verliezen, de Amerikanen in dit gebied begonnen te patrouilleren en te convoyeren, verlegden de onderzeeboten hun actiegebied meer om de Zuid, tengevolge waarvan de tankervloot tenslotte over het gehele traject geconvoyeerd moest worden. Tengevolge van het gebrek aan escorteschepen leed de tankvaart daar in de eerste zes maanden van 1942 zulke zware verliezen, dat de Amerikaanse oorlogsindustrie en oorlogvoering ernstig werden bedreigd. Dit illustreert de betekenis, die één enkele, civiele verbindinglijn, ver van het eigenlijke oorlogsgebied, voor de oorlogsindustrie, dus voor de oorlogvoering, kan hebben.

Door de grote verliezen van tankers in het nauw gedreven, hebben de Amerikanen overwogen een olie-pijpleiding aan te leggen van Texas naar het Noordoosten, doch het bleek, dat dit meer staal zou kosten, dan het op peil brengen van de tankervloot en de sterkte aan escortevaartuigen; en toen in dit zeegebied voldoende escorteurs aanwezig waren, verminderden de tankerverliezen en tenslotte verlieten de Duitse onderzeeboten dit voor hen te gevaarlijk geworden actieterrain grotendeels.

De zorg voor het *gehele zeeverkeer*, het zorg dragen dat die middelste schakel, de schakel tussen productiecentrum en verbruikscentrum (of de havens van waaruit dat verbruikscentrum gevoed wordt) naar behoren functionneert, dat de voor de oorlogvoering onontbeerlijke voorraden hun bestemming bereiken — voor zover deze overzee moeten — is de taak van marine en koopvaardij tezamen.

Het transport zelf wordt bijna uitsluitend verzorgd door de koopvaardij; de bescherming van die koopvaardij, direct en indirect, in de ruimste zin van het woord, is de taak van de zeemacht, die zijn simpelste en duidelijkste bewoording vindt in de aan iedere convooi-commandant vóór het uitloopen verstrekte order, zorg te dragen voor „the safe and timely arrival of the convoy”.

Na deze kleine afdwaling zou ik gaarne van de civiele sector afstappen en mij meer in het bijzonder bepalen tot het, direct voor iedere overzeese operatie nodig zijnde, *militaire* transport.

Algemeen bekend is, dat de massa's, nodig om in de tegenwoordige tijd, een front in stand te houden, enorm zijn. Hoeveelheden, die vroeger onbetekenend waren, zijn voortdurend toegenomen en gaan door met toe te nemen. Napoleon kon nog zeggen: „Men spreke mij niet van levensmiddelen”. Dat hij zich daarvan niets aantrok, is zeker onjuist, doch ik meen, dat in zijn tijd en ook nog veel later, als algemeen principe werd aanvaard, dat „overwegingen aangaande het onderhoud der troepen, die ten opzichte van hun

gebruik niet mogen beheersen, maar tegenovergesteld, aan haar ondergeschikt moeten zijn".

Toen in 1588 de Spaanse Armada onder zeil ging voor de verovering van Engeland, commandeerde de Hertog van Parma een invasieleger van 57.000 man. (Typisch: even groot als de eerste landingsgolf van de Amerikanen in Normandië in 1944). Maar de Hertog van Parma had zich geen zorgen gemaakt om wat wij thans noemen de „build-up", het logistieke vraagstuk. Ook de grote Clausewitz maakt zich met een paar algemene opmerkingen van dit in die tijd eenvoudige bevoorradingsprobleem af.

Tengevolge van de moderne wapens en in 't algemeen het oorlogsmaterieel van tegenwoordig, is dit probleem niet eenvoudig gebleven: men denke aan mechanisch gedreven voertuigen en kanonnen, het zware materieel — bulldozers, bailybruggen — en de gulzigste brandstofverslinder van alle: het vliegtuig, aan de steeds groter wordende hoeveelheid materieel en de steeds grotere afmetingen daarvan!

In 1918 werd voor één salvo van alle geallieerde kanonnen aan het Westfront 102 ton explosieven gebruikt. Eén salvo van alle Amerikaanse kanonnen in Europa in 1944 verbruikte 436 ton! Meer dan vier maal zoveel.

De totale voor één soldaat benodigde bevoorrading was in wereldoorlog II zes maal groter dan in wereldoorlog I. En dat is nog niet alles. Doordat W.O. II een oneindig veel meer mechanische oorlog was, met veel zwaarder materieel, waren de onderdelen, die naar het strijdtoneel vervoerd moesten worden groter, zwaarder, en tegelijkertijd vaak veel teerder. Eén ton militair equipment in 1918 vereiste 63 kubieke voet ruimte, in 1944 100 kubieke voet. Dat betekent 57 % meer ruimte nodig in schepen, loodsens, op kademuren, in treinen en trucks *voor iedere ton materiaal*; voor iedere ton van de 800, die één divisie per dag nodig heeft, voor iedere ton van de 48 miljoen, die Eisenhower gebruikt heeft voor zijn overzeese krijgsverrichtingen. 48 miljoen ton, overzee getransporteerd, zonder welke de bevrijding van Europa niet mogelijk zou zijn geweest, en die nodig waren om op het Continent een strijdmacht te bevoorraden, die beschikte over meer dan een half miljoen voertuigen, 80.000 tanks, tankdestroyers en pantserwagens, meer dan drie miljoen automatische wapens en 50.000 stukken geschut.

Het grootste zorgenkind, het meest veeleisend in zijn bevoorrading, is het jongste onderdeel der krijgsmacht, het luchtwapen, dat zich het snelst voortbeweegt, wanneer het zijn tactische of strategische opdracht uitvoert, ook het snelst brandstof verslindt, doch zich zeer langzaam verplaatst, wanneer het moet ageren in gebieden waar niet een voldoende grondorganisatie al reeds aanwezig is. Als zodanig is het ook wel eens het minst mobiele deel onzer strijdmacht genoemd.

De invasie in Zuid-Frankrijk in Augustus 1944 geeft daar een goed voorbeeld van. Voor de opmars naar het Noorden, zodra een voldoende groot bruggehoofd in Zuid-Frankrijk in geallieerde handen zou zijn, kon het luchtwapen gebruik maken van bestaande Franse vliegvelden. Maar bij het begin van de landing moet die luchtmacht er al zijn, om de onmisbare steun in de lucht te geven. Omdat de in geallieerde handen zijnde vliegvelden in Noord-Afrika en Italië te ver van het operatieterrein verwijderd waren, besloot men op het eiland Corsica een „advance-airbase" te vestigen. De voor de actie nodig geachte sterkte aan op de wal gebaseerde vliegtuigen bedroeg 44 squadrons plus een aantal escortcarriers (5 of 8).

Voor het inrichten van die tijdelijke, vooruitgeschoven luchtbasis zijn tien

LST's constant in de vaart geweest, van October 1943 tot en met Mei 1944. Zij voerden de materialen aan vanuit Noord-Afrika, die daar van te voren, uit Amerika waren aangevoerd.

(De „turn-round“ van een schip noemt men de tijd die verloopt tussen het oogenblik van beginnen met laden, totdat het schip, na zijn heenreis te hebben gemaakt, ontladen is, de terugreis heeft afgelegd en tenslotte, leeg weer in de haven van lading is teruggekeerd).

De „turn-round“ van die Corsica-LST's kunnen we schatten op veertien dagen, dat is dus per schip twee reizen per maand. De lading van een LST bedraagt 3000 ton en zo werd er dus naar Corsica gevoerd plm. 480.000 ton.

M.H. Let wel, dat is dus alleen voor de aanleg van vliegvelden van één advance-air-base, voor één luchtmachtafdeling, voor één operatie, van een geraamde duur van 5 dagen.

(Aangezien een straalmotor ongeveer 4 maal zoveel benzine verbruikt als een zuigermotor van een overeenkomstig vliegtuigtype, gaat de nieuwste ontwikkeling van het luchtwapen ook niet bepaald in een zuinige richting).

Voor het transport overzee van de massa's goederen, die nodig zijn voor het voeren van de moderne oorlog is er, nu en in de afzienbare toekomst, maar één middel: het schip.

Admiraal Nimitz begint zijn rapport, dat hij indiende in December 1947, op de dag dat hij de functie van „Chief of Naval Operations of the U.S. Navy“ neerlegde, als volgt: „Sir Walter Raleigh declared in the early seventeenth century that whosoever commands the sea, commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself.“ „Dat principe“, vervolgt Nimitz, „is vandaag evenzeer van kracht als op de dag waarop het gezegd werd en dat zal zo blijven zolang schepen de zee bevaren.“

„Dat deze periode zich uitstrekt verder dan de afzienbare toekomst is duidelijk, wanneer men zich realiseert, dat de 100.000 ton lading die 44 schepen per maand kunnen transporteren van San Francisco naar Australië, voor hetzelfde doel 10.000 viermotorige vliegtuigen zouden vereisen, plus 89 tankers om vliegbenzine te leveren langs de route en aan de andere kant.“

„Vracht vervoerende vliegtuigen zullen de transportmiddelen op zee evenmin vervangen als die op het land. Meer nog: vrachtschepen worden steeds belangrijker voor de Verenigde Staten, in vredes- en in oorlogstijd. Onze nationale oliebronnen, gaat hij voort, zijn onvoldoende voor een oorlog van lange duur.“

„Een realistische berekening van de materiaalbenodigdheden voor dit land (Amerika) om een oorlog te kunnen voeren toont aan, dat er een onafgebroken stroom van invoer noodzakelijk is en het volume van deze invoer is zodanig, dat zij over zee moet worden vervoerd.“ Tot zover Nimitz.

Dezelfde vergelijking van lucht- en zeetransport, die Admiraal Nimitz summier in zijn rapport weergeeft, heb ik, wat verder uitgewerkt, in een Amerikaans tijdschrift gevonden. Bij die berekening wordt uitgegaan van schepen van 5000 ton netto laadvermogen. Het transport van de 100.000 ton over zee vraagt dan 80 vrachtschepen, tegen 12.000 vliegtuigen bij luchttransport.

Deze luchtbrug zou 110.000 man aan vliegtuigbemanningen vereisen. De nodige vliegvelden echter in San Francisco en Australië en langs de 6600 mijl lange route op Honolulu, Canton Eiland, Nandi en Nieuw

Caledonië vereisen ook een grote staf van personeel voor laden, lossen, onderhoud enz. en dit brengt het totaal voor de luchtbrug op 329.000 man.

Deze luchtbrug, waar voortdurend 8000 vliegtuigen in de lucht zouden zijn, (in Amerika zowel als in Australië zou iedere 40 seconden een vliegtuig starten of landen, dag en nacht door) zou per maand 520 miljoen gallon benzine kosten. Dit is heel veel wanneer men het vergeleukt met het maandelijks verbruik van 660 miljoen gallon aan (alle soorten) olieproducten, die door alle strijdkrachten gezamenlijk gedurende het topjaar van de oorlog werden verbruikt. Voor het vervoer van die benzine zijn 234 tankers nodig, bijna driemaal zoveel schepen als voor het gehele zeetransport; welke inspanning de luchtbrug Amerika—Australië (329.000 man) vereist, is op zichzelf duidelijk. Ik meen, dat de gehele U.S. Air Force op het ogenblik niet méér personeel telt.

Dit 100.000 ton probleem moet vele malen vermenigvuldigd worden voor een oorlogsinspanning van de afmetingen van het laatste conflict alleen al in Europa. De conclusie ligt voor de hand: wat luchtmacht kan doen om een moderne oorlog te helpen winnen is van het allergrootste belang, doch zee- en landmacht zullen een rol spelen van vitaal belang in een volgend conflict, ook al wordt dat hoofdzakelijk in de lucht uitgevochten.

De verhouding van de capaciteit van lucht- en watertransport zou ook op sprekende wijze tot uiting komen wanneer wij zouden kunnen overgaan tot bevoorrading van West-Berlijn over het water in stede van door de lucht.

Gegevens *luchtbrug Berlijn* („Operation Plainfare”).

Gemiddelde lading: per vliegtuig 6 ton per trip.

Aantal vliegtuigen: U.S.A.F. op 14 Dec. 235 stuks

R.A.F. vermoedelijk plm. 100 stuks (waarvan plm. 40 stuks burgervliegtuigen).

Totaal plm. 300 *vliegtuigen*.

Gegevens over periode 28 Juni—31 Oct.: d.i. over 4 maanden:

Vervoerde lading: 420.000 ton.

Benzineverbruik: 30.000 ton.

Dit grote brandstofverbruik is één van de hoofdoorzaken waarom men overweegt in Amerika over te gaan tot *rantsoenering* van benzine. Zoals U weet, is de wereldproductie van benzine niet zo groot, dat men maar ongelimiteerd kan verbruiken!

Periode 28 Juni—30 Nov. 1948.

U.S.A.F.	R.A.F.
52.131 vluchten	10.000.000 luchtmijlen.
421.460 ton lading	132.000 ton lading
verliezen 5 C-47's, 6 C-54's	?
Totale kosten \$ 25.000.000.—	?

Laatste records:

plm. 5000 ton op 1 dag; men hoopt tot 8000 ton per dag te komen.

Voor deze 5000—8000 ton per dag heeft men in gebruik:

3—4 vliegvelden in Berlijn plus 1 waterbasis (R.A.F.) en

4—6 bases in de geallieerde zones.

Bovendien zijn in Engeland bases ingericht voor onderhoud. De U.S.A.F. heeft in Engeland een veld in gebruik voor onderhoud t.b.v.

„Plainfare” met ruim 3000 man personeel! Dit veld wordt klaargemaakt voor all-weather flying.

Het R.A.F.-veld Honnington (in Suffolk) reviseert per maand:

125 motoren	} voor Yorks	} dit is	
600 landingswielen			Hastings
1000 instrumenten			Dakota's
15000 bougies			

400—500 ton

Dit veld „opereert” per maand 100.000 luchtmijlen. Het beschikt over een speciale transportvlucht van 6 Dakota's voor het onderhoudsvervoer. Wanneer een spoedaanvraag per telegram of telefoon binnenkomt staat er binnen 20 minuten zo'n Dakota klaar met het verlangde onderdeel. Dit geeft een indruk van de omvang van „flight ops” op dit *onderhoudsveld*.

Alles werkt dan bovendien nog zo onder hoogspanning, dat wanneer een toestel meer dan 15 sec. op z'n tijdschema voor landing achter is, het er niet meer tussen past en terug moet keren.

Het is een prachtige operatie, doch al deze inspanning levert slechts de vervoerscapaciteit van twee Rijnaken-inhoud per dag! En 8000 ton is zo weinig voor een gedeelte van een grote stad! Zie dan ook het resultaat. De industrie in Berlijn ligt stil.

Op de laatste vergadering van de Chiefs of Staff, te Londen, raakte een der Nederlandse officieren in gesprek met Air Marshal Lord Tedder.

Sprekend over de luchtbrug zei die Nederlandse officier tot Lord Tedder: „It certainly is a gigantic effort. Do you think R.A.F. and U.S.A.F. can stand it?”, waarop Lord Tedder antwoordde: „The question is whether the people of Berlin can stand it.”

Zoals in het rijk der dieren (ik hoop, dat er geen bioloog hier aanwezig is, want ik ben niet *al* te zeker van wat ik nu zeg), de grootste exemplaren gevonden worden in het water, minder grote beesten op het land en de kleinste in de lucht, zo zal het water ook het element zijn, dat de grootste vervoersmiddelen zal dragen.

Ik heb al enige getallen genoemd, die betrekking hebben op de hoeveelheid goederen, die overzee moeten worden vervoerd om de civiele en militaire behoeften te dekken in een wereldconflict.

Een duidelijker indruk krijgt men door een beschouwing van het aantal convoeien en het aantal schepen, dat gedurende zo'n wereldconflict op de zeeën vaart.

Als voorbeeld moge ik hier vermelden, dat in een gemiddelde maand in 1942 (wat zeeverkeer betreft allerm minst een topjaar):

1. Naar Engeland onderweg waren plm. 500 schepen in 16 convoeien (12 schepen gingen verloren). D.i. om de andere dag een convooi van 30 à 40 schepen.
2. Uitgaand van Engeland plm. 400 schepen, in eveneens 16 convoeien (22 schepen gingen verloren). D.i. om de andere dag een convooi in tegen-gestelde richting.
3. In de kustwateren rondom Engeland: 3362 schepen in 137 convoeien, waarvan geen schip verloren ging. Dat is: iedere dag 2 convoeien langs de Oostkust van Engeland, onder de neus van de Duitsers, zonder verliezen; en dat in een jaar, waarin de Luftwaffe nog zeker niet van de Noordzee verdreven was.

4. In de Westelijke Atlantic en de Caraïbische Zee: 2325 schepen in 196 convooien (waarvan 13 schepen verloren gingen); 6 à 7 convooien per dag. Totaal over de wereld 28.910 geallieerde schepen in 810 convooien, in één maand.

Als ik U met het voorgaande gesterkt heb in de overtuiging, ja de wetenschap, dat overzeese ondernemingen een geweldig transport eisen en dat de legers en de luchtmachten niet kunnen opereren wanneer dat transport niet is *verzekerd*, zou ik graag een paar woorden wijden aan de maritieme inspanning, die nodig is om dat vervoer overzee *mogelijk te maken*. Aan de taak van de Marine dus, want zoals ik opmerkte, aan de *koopvaardij* valt de taak toe te zorgen, dat de nodige scheepsruimte voor de te vervoeren voorraden beschikbaar is, aan de *Marine* valt de taak toe haar dat vervoer mogelijk te maken, dus de koopvaardij te beschermen.

De bescherming van iedere maritieme onderneming, onverschillig of dat *zeetransport* is van goederen, die gelost moeten worden in een bevriende haven of op een vijandelijke kust, bestaat uit een *directe* en een *indirecte bescherming*.

De *indirecte bescherming* heeft tot taak te beletten, dat de vijandelijke hoofdmacht ingrijpt. Dat kan op verschillende manieren gebeuren, bijv. door die vijandelijke hoofdmacht te vernietigen; wanneer dat niet mogelijk is door hem te beletten uit te lopen, door hem te bedreigen met vernietiging wanneer hij zou uitlopen.

De sterkte van de strijdmacht, benodigd voor die bescherming, hangt voornamelijk af van 's vijands macht.

In de dagen van de zeiltijd resulteerde die bescherming meestal in een z.g. nauwe blokkade. Wanneer het niet mogelijk was gebleken door een beslissende slag de tegenstander voorgoed van de zee te verdrijven, nam de vloot van de gene, die de zeeën voor zijn gebruik wilde veilig stellen, een afwachtingspositie in voor de haven of de havens waar de hoofdmacht van de vijand lag. Het was die vijand dan immers niet meer mogelijk onverwacht op enigszins belangrijke schaal ter zee in te grijpen, zonder eerst slag te moeten leveren.

Het meest bekende voorbeeld daarvan is wel de blokkade, die de Engelsen hebben uitgeoefend op de vloot van Napoleon, die in Brest lag.

Admiraal Jervis, de latere Lord St. Vincent, stelde die blokkade in. Van 1796 tot 1813 lag deze Engelse blokkade voor Brest, met een paar fregatten voortdurend in zicht van de haven, zodat ongemerkt uitlopen van de Fransen niet mogelijk was. Jervis richtte een goede ankerplaats in bij Portland in het Kanaal, waar de reserves ankerden, om gezamenlijk met het blokkade-eskader slag te kunnen leveren, zodra de Fransen zouden uitlopen. Ongeveer 17 jaar lang is die blokkade gehandhaafd, alleen onderbroken bij zeer slecht weer.

Moderne strijdmiddelen, voornamelijk de onderzeeboot en het vliegtuig, hebben aan de nauwe blokkade een eind gemaakt. Zij is vervangen door de blokkade op afstand, een blokkade, die echter nagenoeg even effectief kan zijn. Hierbij wordt *wel* de vijandelijke vloot onder observatie gehouden, hetzij in haar havens of ankerplaatsen, hetzij door verkenning van het zeegebied, dat zij moet doorlopen vóór zij in onze operaties kan ingrijpen.

Na de intrede van het vliegtuig en van de radar is deze taak wel zeer vergemakkelijkt. Een voldoende krachtig vlootverband, dat in feite deze blokkade op afstand uitvoert, moet dan gestationneerd zijn in zodanige positie, dat het, wanneer de vijand uitloopt, hem de weg kan afsnijden naar de zeewegen, die

door de blokkade beschermd moeten worden. De geografische ligging van de eigen bases moet hiervoor gunstig zijn. In de eerste wereldoorlog werd een blokkade op afstand uitgeoefend op de Duitse Hochseeflotte door de Grand Fleet, die in de Noordzee kruiste of in zijn bases lag. (Voornamelijk Scapa Flow; ook Rosyth). Door deze opstelling belette de Grand Fleet de Hochseeflotte of delen daarvan de open zee te bereiken.

Iets dergelijks hebben wij in de tweede wereldoorlog gezien ten aanzien van de zware Duitse zeestrijdkrachten, die in Noordzee- en Oostzeehavens waren gestationneerd.

Dat ondanks zo'n blokkade nog wel een of twee schepen kunnen uitbreken bewijst de tocht van de slagkruisers „Scharnhorst” en „Gneisenau” tegen de scheepvaart in de Atlantische Oceaan. U zult zich herinneren, dat de schepen na die tocht in Brest binnenliepen in Maart 1941. Als gevolg van geallieerde luchtaanvallen waren de slagkruisers niet altijd vaargereed. De Britse Admiraliteit werd van de mate van vaargereedheid door de Franse inlichtingendienst nauwkeurig op de hoogte gehouden.

Zij werden nu geblokkeerd door een blokkade op afstand en tevens, wanneer zij vaargereed waren, door een nauwe blokkade.

De blokkade op afstand werd geëffectueerd door de Home Fleet in Scapa Flow en het befaamde smaldeel van Adm. Somerville, „Force H”, in Gibraltar, terwijl bijna dagelijks vliegverkenning werd gehouden over de haven van Brest om zeker te maken, dat de schepen nog binnen lagen.

Wanneer de schepen vaargereed waren werd bovendien, in een wijde halve cirkel vóór de haven van Brest, de z.g. „ijzeren ring” ingesteld, bestaande uit een aantal onderzeeboten, soms 15 à 20. Daar ook Nederlandse onderzeeboten aan die patrouille deelnamen, is deze bij ons welbekend.

U weet, dat al die maatregelen tenslotte niet hebben kunnen verhinderen, dat de „Scharnhorst”, de „Gneisenau” en „Prinz Eugen” Brest hebben verlaten op een ogenblik, dat de „ijzeren ring” niet aanwezig was, terwijl de luchtverkenning faalde. Doordat de schepen zich echter in Duitse Noordzeehavens terugtrokken, werd het probleem van de blokkade er niet moeilijker, doch gemakkelijker door. Hetgeen bewijst, dat de *indirecte bescherming* van de zeewegen wel eens incidenteel voor een korte tijd kan falen; doch dat tast het doel en het principe niet aan, dat is: *de hoofdmacht of sterke verbanden* van de tegenstander te betreffen in te grijpen.

Tegen ingrijpen van alle andere vijandelijke strijdkrachten dient de *directe* bescherming. Tegen ingrijpen dus van snelle lichte bovenwaterstrijdkrachten, van onderzeeboten, van vliegtuigen.

Het spreekt vanzelf, dat de *directe* bescherming van de maritieme operaties afhangt van de bedreiging en van de grootte en van de belangrijkheid van het object, dat beschermd moet worden; de directe bescherming is *niet* afhankelijk van de sterkte van 's vijands hoofdmacht.

De bescherming van een convooi tegen onderzeeboten bijv. is onafhankelijk van het totaal-aantal onderzeeboten van de vijand. Die bescherming moet zodanig zijn, dat zij de aanval op tactische verbanden moet kunnen afslaan. De

sterkte van die bescherming hangt dus nauw samen met de bedreigde flanken en fronten van het convooi. Daaruit volgt, dat grote convooien in dit opzicht gunstig zijn; een tweemaal zo groot convooi heeft immers niet een tweemaal grotere breedte of lengte. Het samenstellen van grote convooien is echter anderzijds beperkt door de beschikbare havencapaciteit.

Een analyse van de verliezen in Noord-Atlantische koopvaardijschepen-convooien toonde, dat het gemiddelde aantal van gezonken schepen in een convooi constant was, onafhankelijk van de grootte van het convooi. Men vond in feite, dat het percentage verliezen L , ongeveer werd weergegeven door de vergelijking:

$$L = c/SE,$$

waarin S is het aantal schepen in het convooi, E het aantal escortevaartuigen en c de constante. Als een direct gevolg van deze analyse in het begin van 1943 werd de tijd tussen de convooien verlengd, zodat ieder convooi groter werd en beschermd door meer escortes.

Deze beslissing resulteerde in bijzonder verminderde verliezen. Zo ook werd een analyse gemaakt van de wijze van opereren met onderzeeboten.

Een onderzeeboot, die zelfstandig in een scheepvaartgebied patrouilleert, valt uiteraard alleen het contact aan door haarzelf gemaakt. Wanneer groepen onderzeeboten op een route tezamen patrouilleren, kan iedere onderzeeboot de contacten aanvallen, gemaakt door de andere in tactisch verband met hem samenwerkende onderzeeboten, zowel als die, gemaakt door hemzelf, waardoor de productiviteit van onderzeebootpatrouilles wordt vergroot.

Er is klaarblijkelijk een maximale grootte voor zulk een „wolf pack”. Een uiterste limiet ten opzichte van de grootte zou gegeven worden door het aantal, voldoende om iedere scheepsmacht of ieder koopvaardijconvooi volkomen te vernietigen.

In feite kwam zo'n algehele vernietiging uiterst zelden voor en zou over het algemeen enorme krachten vereisen. Een andere overweging begrenst het maximum: wannere de „pack” te groot is, zouden contacten, die anders zouden zijn gemaakt op andere scheepvaartroutes, mislukken. De U. S. Navy gebruikte groepen van drie onderzeeboten bij aanvallen op Japanse schepen.

In de vorige oorlog voeren de *kustconvooien rond Engeland* (die zich dicht bij de vijand bevonden) op korte afstand van de kust. Die langs de Oostkust waren aan de oostzijde gedekt door het grote mijnenveld, dat zich parallel aan de Oostkust uitstrekte. Binnen die versperring werd de vaargeul, die de Duitsers door vliegtuig- en torpedomotorboot-actie met mijnen trachtten te versperren, door mijnenvegers schoongehouden. Het gehele gebied, waarin de kustconvooien voeren, stond onder radarcontrole vanaf de Engelse wal.

De bescherming tegen aanvallen van vijandelijke lichte bovenwaterstrijdkrachten (E-boten) werd verschaft door MTB- en MGB-flottieljes en jagers. Deze werden gedirigeerd door Destroyer-escorts, die op grote afstand van het convooi aan de zeezijde patrouilleerden en het radarscherm van de wal verder over zee uitbreidden.

De bescherming tegen luchtaanvallen werd gegeven door jachtvliegtuigen, die opstegen van het, het dichtst bij het convooi gelegen, vliegveld wanneer door radar vijandelijke vliegtuigen waren waargenomen. Het dirigeren van die vliegtuigpatrouilles geschiedde zo mogelijk door een vliegtuigdirectieschip, indien dat bij het convooi was ingedeeld.

Door de nauwe geul, waardoor deze convooien moesten varen, konden zij

niet breder zijn dan twee colommen naast elkaar, waardoor de lengte van het gehele convooi altijd groot was, meestal een mijl of tien.

Afhankelijk van de omstandigheden kan radar de bescherming van kustconvooien aanzienlijk vergemakkelijken. Op de hoge Noordkust van Noord-Afrika bijv. werd gemakkelijk een uitgebreid radarcover over de kustzee verkregen. Voor bescherming tegen de veelvuldige vijandelijke luchtaanvallen werd daar een squadron jachtvliegtuigen gereed gehouden, dat na waarschuwing tijdig de aanval kon onderscheppen en bij deze acties werd gedirigeerd door een bij het convooi ingedeeld vliegtuigdirectieschip. Terwijl het convooi zich verplaatste, verplaatste het squadron zich van vliegveld tot vliegveld en bleef zodoende altijd dicht bij het convooi, klaar om in te grijpen. Zodoende werd van de aanwezigheid van het squadron het maximum rendement verkregen.

De *transatlantische convooien* behoefden voornamelijk bescherming tegen onderzeeboten en grote-afstand vliegtuigen. Voor bescherming tegen long-range-aircraft werden escort-carriers aan de convooien toegevoegd.

De bescherming tegen onderzeeboten werd gegeven door onderzeebootbestrijdingsvaartuigen, jagers, escorteurs, fregatten, corvetten, meestal ten bedrage van zes tot twaalf per convooi; en door V.L.R.-vliegtuigen.

De tactische wijze waarop deze bescherming werd uitgevoerd ligt buiten het bestek van deze voordracht; en ik zou willen volstaan met de vermelding dat de escorteurs, afhankelijk van de aard van de bedreiging en van de tactiek van de aanval, soms zeer nabij het convooi ageerden, soms op grotere afstand, soms gedeeltelijk onafhankelijk van het convooi, doch op routes waar de vijandelijke onderzeeboten lagen.

Zo is o.a. de „hunter-killer“-groep ontstaan (de O.B. jachtgroep), bestaande uit een carrier met verkennings- en onderzeebootbestrijdingsvliegtuigen en een stuk of zes torpedojagers of convoyeurs, die in dat verband met veel succes op de onderzeeboten jacht maakten en daarmee tenslotte een einde aan de Duitse onderzeebootoorlog.

De Amerikaanse kustconvooien — ver verwijderd van de vijand — behoefden alleen beschermd te worden tegen onderzeeboten. Dit geschiedde met Blimps, Destroyer-escorts en P.C.'s (type van onze „Queen Wilhelmina“) en vliegtuigen.

Wanneer U bedenkt, dat gedurende het grootste gedeelte van de oorlog, gemiddeld, voortdurend, dag en nacht, 55 convooien in zee waren, dan kunt U zich voorstellen, dat 1000 escorteurs, waarvan er voortdurend 500 in zee zijn, nog niet veel is!

Behalve van de grootte van het convooi, zoals ik reeds opmerkte, hangt de directe bescherming ook af van de belangrijkheid daarvan.

Zo werden troepentransporten aanzienlijk zwaarder beschermd dan de gewone convooien, die volgens het schema heen en weer voeren en altijd van een lichtere bescherming waren voorzien.

De Amerikaanse landingen bij Casablanca op 8 November 1942 werden uitgevoerd door 35.000 man en 250 tanks. Voor hun transport waren nodig 30 transportschepen. Aan dit convooi moest een directe bescherming worden gegeven o.m. tegen aanvallen van de Franse slagschepen, die wellicht tegen deze onderneming in actie zouden gaan. De bescherming van dit convooi, — dat op

23 en 24 October de Oostkust van de Verenigde Staten verliet en op 8 November landde bij Casablanca, Sapi en Porte Lyautey —, de directe bescherming van dit convooi, de z.g. „task force 34“, bestond uit 3 slagschepen, 7 kruisers, 4 vliegekampschepen en 28 torpedojagers.

Alle voor het overzeese front aangevoerde goederen moeten dat front bereiken en in de hoeveelheden die daar nodig zijn. Dat vereist niet alleen de scheepsruimte om het over te voeren en de bescherming van die scheepsruimte, het vereist eveneens de nodige haven — en liefst ook kaderuimte, losmiddelen, opslagplaatsen — en tenslotte, last-but-not-least, het vervoer naar het achterland, waar we veronderstellen dat het front is. Voldoende grote havens en een voldoende vervoersnet naar het front zijn een *conditio sine qua non*.

Wanneer we de kaart van ons eigen werelddeel in gedachten nemen, dan zien we, dat West-Europa, en in het bijzonder N.W.-Europa, wel zeer speciaal aan die eis voldoet.

Eeuwenlang zijn er al grote havens geweest aan de N.W.-kust van Europa, met water- en landwegen, die soms zeer diep het land ingaan en waarlangs al die eeuwen het massavervoer van en naar de rest van de wereld heeft plaats gevonden (Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Rouen).

Die havens zijn, elk voor zich, in staat een groot gedeelte te verwerken van de militaire aanvoer, die een eventueel front in Europa behoeft en tevens de voor de burgerbevolking nodige invoer te lossen en te transporteren.

De gunstigste havens zijn Rotterdam en Antwerpen. *Rotterdam* heeft het voordeel van een net van waterwegen het achterland in, een net met enorme capaciteit; het vereist alleen overslaan te Rotterdam van het zeeschip in de Rijnaak, die verderop weer gelost moet worden. In de praktijk komt het er op neer, dat een deel van de haven van Rotterdam verlegd kan worden naar bijv. Duisburg. Antwerpen heeft het voordeel, dat een dicht spoorwegnet het achterland ingaat. Kort na de bevrijding verwerkte de haven van Antwerpen, die bijna niet beschadigd was, 40.000 ton per dag; voldoende om 50 divisies te voorzien.

U zult waarschijnlijk zeggen: ja, alright, maar dan moet die haven ook intact zijn en ongestoord kunnen werken. Wel..... de haven moet natuurlijk niet helemaal stuk zijn, dat vooropgesteld; de geschiedenis echter bewijst, dat een haven, al ligt zij nog zo onder vijandelijk vuur, in bedrijf blijft en dat de capaciteit minder achteruitgaat dan men zou denken. (Denkt aan Napels, Anzio, tijdelijk de derde haven van de wereld).

Tijdens de Kerstdagen van 1944 hebben de Duitsers ongeveer 1200 Vr's verschoten op de haven van Antwerpen, waardoor de capaciteit slechts zeer weinig verminderde.

Zelf heb ik waargenomen hoe in en nabij het kleine haventje Oustreham aan de Orne, in Juni en Juli 1944 schepen gelost werden, op minder dan wellicht 2000 m. van de vijandelijke artillerie.

Wanneer men niet over voldoende havens beschikt voor de voeding van een front overzee, dan moeten ze gemaakt worden. Dit idee op zichzelf is niet moeilijk, doch de technische uitvoering is niet eenvoudig. Voor de eerste maal in de geschiedenis werd dit op grote schaal uitgevoerd in 1944, bij de landing in Normandië. U herinnert zich de beide havens, die daar kunstmatig werden aangelegd, de z.g. Mulberry A en B. De taak van die havens was: de aanvoeren voor de legers en luchtmachten te verzorgen totdat veroverde havens (Cher-

bourg, Le Havre) deze taak (grotendeels) zouden kunnen overnemen. De capaciteit van Mulberry A was berekend op 5000 ton per dag, die van Mulberry B op 7000 ton, totaal dus 12000 ton per dag, d.i. ruw geschat voor 15 divisies, plus 25.000 voertuigen per dag. En inderdaad, ondanks alle tegenslagen, is deze capaciteit behaald.

In totaal ging er in de constructie van ieder dier Mulberry's anderhalf miljoen ton materiaal zitten, hoofdzakelijk beton, staal en hout. 158 sleepboten waren nodig om het materiaal van ieder dier havens naar de Franse kust te slepen. De havens waren twee vierkante mijl groot, met ligplaatsen voor 7 Liberty-ships, 5 grote en 7 normale kustvaartuigen. Bovendien bevatten de havens twee pieren voor het lossen van LST's.

Die pieren waren het meest imposant. Een LST kwam daar aan, schoof als de veerboot van Vlissingen tegen de pier, de klep ging neer en een stroom van voertuigen, van tanks tot jeeps, rolde er uit. Als de ene LST klaar was, lag de volgende alweer te wachten. Over die pieren rolde gedurende de eerste dagen nadat zij gereed waren gekomen één onafgebroken stroom van vrachtkuipvoertuigen het land in. Over de pieren van één van die havens tenminste. De constructie van de havens begon op 7 Juni en was bijna klaar 12 dagen later. Op 19 Juni stak een storm op zoals in 40 jaren niet was voorgekomen en één van de beide havens, die in de Amerikaanse sector, werd zo zwaar beschadigd, dat zij praktisch moest worden afgeschreven, een gebeurtenis, die de bevrijding van Europa zeker vele weken heeft vertraagd.

Het directe gevolg van het uitvallen van Mulberry A was, dat de aanvoer van voorraden in een veel langzamer tempo geschiedde dan voorzien was. Dit belemmerde en vertraagde de opbouw en de uitbouw van het geallieerde bruggehoofd en tevens de val van Cherbourg. Het gebruik van de haven van Cherbourg was voor de opmars van de geallieerde legers noodzakelijk. Daarom was het enige wat Montgomery kon doen, totdat Cherbourg begon te functionneren, de hoofdmacht van de tegenstander naar zijn Oostelijke flank trekken teneinde de taak van de Amerikanen zoveel mogelijk te ontlasten en verder bleef hem, zoals hij schrijft, niet veel meer over dan de vijandelijke aanvoer en concentratie te belemmeren, waarin hij bijzonder slaagde.

Een duidelijke beschrijving van de bevoorradingsmoeilijkheden gedurende de eerste weken van de invasie in Normandië is vermeld in het boek „48 million tons to Eisenhower”, geschreven door een van de officieren van de Historische Sectie van het Amerikaanse E.T.O.

Na een vermelding van de verliezen, die de Amerikanen leden door de storm van 19 tot 22 Juni — in totaal 82 schepen en 15.000 ton — staat daarin:

„Bovenop de moeilijkheden, die de storm had veroorzaakt, kwamen de steeds toenemende aanvragen voor bevoorrading over het strand omdat Cherbourg nog steeds niet in onze handen was.

Het invasieplan had gerekend, dat Cherbourg de 14e Juni zou vallen, maar de haven werd niet genomen voor de 27e en het in gebruik nemen duurde 21 dagen in plaats van de geraamde drie dagen.

De haven van Cherbourg was systematisch vernield. Alles bijeen waren in de kanalen en havenkommen 109 schepen tot zinken gebracht. De afmetingen daarvan varieerden van de „Solglint” van ruim 12.000 ton, tot kleine vissersvaartuigen. Lichters lagen op sommige plaatsen twee-hoog en bruggen, goederenwagons en allerlei andere rommel, waaronder 75 ton beton van het

opgeblazen Gare Maritime, het grote embarkatiestation voor reizigers, was in de haven gegooid om de moeilijkheden te vergroten.

Bovendien speelde het verval in de haven een grote rol; dit varieerde van 8 tot 18 voet, zodat, zelfs wanneer een schip er in slaagde met hoog water binnen te lopen, er gerede kans was, dat het een poosje later bovenop een gezonken lichter zat of op een mijn, en dat het zijn lading niet kon lossen en niet meer uit de haven weg kon komen.

Op 14 Juli waren het Westelijk deel van de grote haven en de kleine haven mijneuvrij gemaakt en op 16 Juli kwamen de eerste schepen de grote haven binnen. Een gedeelte van hun lading werd in DUKW's naar de wal gebracht. De volgende dag werden lichters aangevoerd.

De eerste benzine-in-bulk werd op 24 Juli uit een Marine-tanker gelost. Dit was één dag voordat onze voorhoede uitbrak bij St. Lo. De volgende dag werden maatregelen getroffen om te Cherbourg tegelijkertijd Dieselolie, benzine voor motorvoertuigen en vliegbenzine te lossen.

Op 27 Juli begonnen twee zeetreinen, die uit Amerika waren aangevoerd (de enige die bij de legers in gebruik waren) rollend materiaal te ontladen uit lichters. Kolenschepen begonnen op 8 Augustus te lossen. De eerste Liberty-schepen meerden op 9 Augustus. Zodat, tot onmiddellijk vóór een van de snelste opmarsen in de krijgsgeschiedenis, de bevoorradings was geschied buiten normale havens om, via de „prefabricated ports” en beschermde stranden.”

Ik moet daar nog één ding bij opmerken. Die snelle opmars zou niet mogelijk geweest zijn zonder een van die mooie technische werken van de laatste oorlog, aangeduid door de codenaam: operatie PLUTO, the „Pipe-line-under-the-Ocean” van Engeland naar Normandië, waardoor in de periode van D-day tot 28 Februari 1945 2.352.875 ton vloeibare brandstof naar het Continent gepompt werd.

Het tot staan komen van de onstuimige geallieerde opmars door Noord-Frankrijk van de 21 Army Group in de eerste helft van September 1944, waarvan de gevolgen uitvoerig belicht zijn door Gen. van Hilten in zijn lezing van 10 December j.l. voor onze vereniging gehouden, was eveneens een gevolg van te langzame aanvoer.

Montgomery schrijft daarover, dat, toen Antwerpen en Brussel bereikt waren, de geallieerde aanvoer nog altijd vanuit Normandië kwam, een afstand van bijna 300 mijl over land. Over die lange afstand was snelle aanvoer in voldoende hoeveelheden niet meer mogelijk en eerst de ingebruikname van Antwerpen loste het aanvoervraagstuk op. Als de aanvoerhavens ver van het front verwijderd zijn, vereist het transport over land, het voorzien van het front en het aanleggen van de nodige voorraden nabij het front, een geweldige krachtsinspanning.

Hoewel dit een landmacht-taak is en ik mij niet dan schoorvoetend op dit terrein waag, is het toch in dit verband interessant te zien, dat 6 weken na de landing in Normandië al 333 goederentreinreizen vanaf het invasiestrand 32.000 ton voorraad naar het front hadden vervoerd. Eén van de vier vracht-auto-transportlijnen, de bekende Red Ball Express, had een lengte van 700 mijl in het achterland, werkte met 5400 trucks en vervoerde op de topdag, op 29 Augustus 12.342 ton, ongeveer twee scheepsladingen. Doch *alles over zee* aangevoerd.

Het ontwerp der plannen.

Wanneer de bevelhebbers van land- en luchtstrijdkrachten hun overzeese operaties plannen, zal dat moeten gebeuren in overleg met de marine. En wanneer de eisen, die een voorgenomen operatie stelt, zo zwaar zijn, dat de marine daaraan niet kan voldoen, zullen de plannen moeten worden gewijzigd. *Joint planning*, is het parool.

Als voorbeeld daarvan, uit het recente verleden, moge ik in het kort noemen de voorbereiding van de operatie in Noord-Afrika in November 1942.

Generaal Eisenhower had berekend, dat hij met 15 divisies moest aanvallen en hij wilde de operatie doen plaats vinden zo dicht mogelijk bij Tunis, bij voorkeur bij Bizerta, dus een behoorlijk eind de Middellandse Zee in. De Britse Naval Commander-in-Chief, Admiraal Cunningham, was van mening, dat de Marine de veiligheid van een onderneming tegen Bizerta en de bevoorrading daarvan ter zee voldoende kon garanderen, mits de verbindingsweg door de Straat van Gibraltar open bleef.

De Amerikanen stelden als eis, dat, ingeval Spanje in de oorlog zou worden betrokken en dus Gibraltar zou vallen, een alternatieve bevoorradingsweg voor zijn legers en luchtmachten in Tunis zou zijn.

De enige alternatieve verbinding was de landweg van Casablanca, de spoorlijn van Casablanca om de Oost.

Toen kwam echter de moeilijkheid van vliegtuigbescherming. Een overzee afgesneden strijdmacht in Bizerta kon niet worden beschermd door jachtvliegtuigen vanuit Casablanca, omdat daarvoor hun werkingssfeer te gering was. Er moesten dus steunpunten worden aangelegd op zodanige onderlinge afstand vanaf Casablanca, dat jachtvliegtuigen van het éne steunpunt naar het andere konden vliegen en daartussen nog voldoende speling hadden voor een actie.

Deze stepping-stones voor vliegtuigen waren, rekenende van om de West, Oran en Algiers. Algiers was dus het meest Oostelijke punt dat bij de initiaal-operatie genomen kon worden. Het plan voor de aanval richtte zich tengevolge van deze overwegingen tegen Casablanca, Oran en Algiers.

De directe bescherming ter zee zou worden geleverd door de Royal Navy, doch Adm. Cunningham's middelen lieten hem niet toe drie landingen te dekken, doch slechts twee.

De moeilijke keus moest toen worden gemaakt tussen landingen bij Casablanca en Oran, of bij Oran en Algiers. Met het oog op het doel van de operatie waren Oran en Algiers het aantrekkelijkst, immers het meest om de Oost. Doch dit voldeed niet aan de door de Amerikanen gestelde eis van veiligheid, ingeval Gibraltar uitviel. (Gibraltar was de „staging-area” voor alle vliegtuigen, die naar het Middellandse Zee-gebied gingen; het vliegveld op de rots stond altijd, tot aan de zee toe, vol met vliegtuigen en de rots zelf bevatte een geweldige voorraad vliegbenzine).

Tenslotte heeft de Amerikaanse Marine de dekking voor de operatie tegen Casablanca geleverd en toen kon op alle drie plaatsen tegelijk de aanval worden ingezet.

Ieder plan voor een overzeese operatie moet worden gemaakt in nauw overleg tussen de betrokken onderdelen der weermacht, tussen zee-, land- en luchtmacht, omdat al die drie delen ten nauwste met elkaar in verband staan en van elkaar afhangen.

En, wat voor *alle* operaties geldt, geldt ook in hoge mate voor de overzeese operatie: een actie in één deel van de wereld kon zijn repercussies hebben op of worden beïnvloed door operaties of de situatie in een ander deel.

Zo werd in de Middellandse Zee in 1943 de operatie ontworpen tegen Anzio. Het front in Italië was n.l. vastgelopen bij de Garigliano en men wilde door een landing Noord van het front, in casu bij Anzio, van om de Noord het front doorbreken. Men verwachtte, dat de operatie niet lang zou duren, naar schatting, meen ik, een dag of vijf. Omdat er niet genoeg tanklandingsschepen voor die operatie ter beschikking stonden van de C-in-C Med., leende deze er een paar bij, die onderweg waren naar Lord Mountbatten in India en een aantal, dat van de Middellandse Zee naar Engeland moest en bestemd was voor de landing in Normandië. Het was immers toch maar voor een paar dagen.

U weet, dat de opzet van de operatie mislukte en dat de doorbraak niet tot stand kwam. Het bruggehoofd Anzio werd afgegrensd, zoals de Duitsers dat toen noemden, door sterke Duitse landstrijdkrachten en de bevoorrading moest vier maanden lang geschieden langs de zeeweg, met LST's.

Tengevoelge van het gebrek aan tanklandingsschepen moest de landing in Normandië worden uitgesteld van begin Mei tot 6 Juni; daardoor ging een gehele goed-weer-maand verloren, de doorbraak kwam niet in Juli, doch pas eind Augustus en daardoor ging, zoals U weet, de goede kans verloren en de oorlog werd niet in 1944 beëindigd.

Het is moeilijk te zeggen wat er gebeurd zou zijn wanneer die tanklandingschepen *niet* bij Anzio zouden zijn opgehouden; waarschijnlijk echter zou Noordwest-Nederland de hongerwinter zijn bespaard gebleven.

Gedurende de afgelopen oorlog waren er, gemiddeld, dagelijks niet minder dan 55 convooien in zee voor de instandhouding van de oorlog; een krachtsinspanning van formidabele omvang. Vier millioen man dienden bij de geallieerde Marines, ter veiligstelling van dat zeeverkeer. Zonder deze inspanning was er van een overwinning nimmer sprake geweest.

Dat is de betekenis van de zee voor de overzeese krijgsoperaties; een betekenis, die in het verleden niet steeds even duidelijk is ingezien.

Het is een verheugend verschijnsel, dat men thans blijkbaar het belang van de zee voor het West-Europese Blok zo goed beseft, dat aan het nieuwe Pact, het Atlantische Pact, dat weldra gesloten zal worden, de naam is verbonden van de oceaan, die de verdragstaten verbindt: de Atlantische Oceaan.

Bezien wij, tenslotte, wat dit Pact betekent en welke staten die Oceaan verbindt.

In strategische zin is het gebied, dat wordt omvat door de West-Europese Unie, door de Verenigde Staten en door Canada het hart, de kern van de Westerse wereld. Het bevat 's werelds grootste concentratie van industrie, een zeer talrijke, beschaafde, ontwikkelde bevolking, die 's werelds hoogste levensstandaard heeft bereikt; de grootste luchtmacht en zeemacht; en culturele en historische banden, die — ondanks verschillen, de leden van deze statengemeenschap hechter aaneenbindt dan die in enig ander deel van de wereld.

Ongetwijfeld zullen er mensen zijn, die menen, dat een strategisch blok, waarin de *vijf Europese landen* door de Atlantische Oceaan zijn gescheiden van hun *Amerikaanse* bondgenoten — van wie hun kracht tenslotte afhangt — niet

erg natuurlijk is en ook niet erg sterk kan zijn. De aanwezigheid van die Atlantische Oceaan heeft nadelen, maar ook voordelen. De hulpverlening aan Europa wordt er door bemoeilijkt, tegelijkertijd is die Oceaan een barrière (tenminste voor de afzienbare toekomst), die het „arsenaal van de democratie” in Noord-Amerika beveiligd; het arsenaal waarvan, in laatste instantie, het lot van West-Europa afhankelijk is.

Om de betekenis ervan ten volle te zien, moet dit Atlantische Pact worden beschouwd tegen de achtergrond van de wereld.

De factoren tijd en afstand zijn verkleind door de grote werkingssfeer en de hoge snelheid van moderne wapens en dit heeft de vroegere „continentale” strategische positie van Noord-Amerika veranderd in een „insulaire” positie. In strategische betekenis neemt Noord-Amerika een soortgelijke positie in als Engeland in de 19e eeuw, terwijl, in strategische zin, raketten en vliegtuigen Engeland min of meer deel doen uitmaken van het continent van Europa.

Zo is Noord-Amerika geworden een eiland, gescheiden van 's werelds grootste landmassa, Eurazia, door twee zeeën en door de ijsmassa's aan de Pool.

Zich uitstrekkend over een groot gedeelte van deze landmassa — in geopolitieke taal bekend als het „hartland” van de wereld — ligt Rusland. Rusland, met zijn grote grondgebied en zijn grote bevolking — de grootste *landmacht* van de wereld.

Aan de randen van dit Euraziatisch continent liggen de rand-landen; de kust-landen, meer met maritieme-, dus wereld-tradities, dan continentale. In de historie hebben meestal die randstaten de nadruk gelegd op zeemacht (en de historie hebben meestal die randstaten de nadruk gelegd op zeemacht (en tegenwoordig ook op luchtmacht), méér dan de continentale staten; en, wederom sprekend in geopolitieke taal, veelvuldig zijn het „hart-land” en de „rand-landen” met elkaar in conflict geweest, sinds de dagen, waarin Gengis-khan aanstormde vanuit Azië.

Indien het „hartland” de „randlanden” zou overheersen, indien Rusland, de grote landmacht, geheel Europa zou beheersen of domineren en dan te zijner tijd eveneens een grote zee- en luchtmacht worden, dan zou de insulaire positie van Noord-Amerika in dodelijk gevaar komen te verkeren. Door de tweede wereldoorlog is belet geworden, dat geheel Europa zou worden beheerst door één macht en geheel Azië door een andere; thans is het strategische doel van het Atlantische Pact (en van de Truman Doctrine en van het Marshall Plan) te voorkomen, dat de randlanden van *beide* continenten worden beheerst door *één* macht.

Dit verklaart de grote betekenis van het Atlantische Pact voor *Amerika*; de verdediging van West-Europa is voor het continentale „eiland” Amerika even belangrijk als de verdediging van de Kanaalkust was voor Engeland in de 19e eeuw. Deze betekenis zal toenemen met de tijd. Wanneer vliegtuigen hun werkingssfeer vergroten en zelfbestuurde projectielen de oceaan gaan overvliegen, dan kan Amerika voor eigen veiligheid niet toelaten, dat de flank van Europa in handen van een vijandelijke macht is.

Voor *West-Europa* betekent dit Pact nog meer. Voor West-Europa is Amerikaanse hulp een kwestie van leven of dood. Het militaire vacuum, dat West-Europa nu nog vormt, kan niet worden opgevuld en derhalve kan geen rede-

lijke mate van veiligheid worden verkregen, zonder Amerikaanse hulp: politiek, economisch en militair.

Op zichzelf heeft West-Europa thans niet de kracht om opgewassen te zijn tegen de grote kracht van het „hartland”; de hulp, die nodig is, kan alleen komen van het continentale „eiland” aan de overzijde van de Oceaan.

Zó gezien, vormt het voorgestelde nieuwe bondgenootschap in het Atlantische Pact een strategische eenheid, een eenheid, die nog groter zal worden wanneer Noorwegen en Portugal, en wellicht later Denemarken, aan deze Unie zijn toegevoegd.

Deze nieuwe, Atlantische gemeenschap bezit potentieel een zeer grote kracht, in industrie, in mankracht, in grondstoffen. Doch vóórwaarde voor het ontwikkelen en het toepassen van die kracht is de beheersing van de zee, die de verdragstaten verbindt, omdat *zonder* de beheersing van die zee nòch economisch, nòch militair, in West-Europa opbouw of instandhouding mogelijk is, nòch de handhaving van onze vrijheden, wanneer die ooit weer mochten worden bedreigd.

M. H. Nederland begint, ten koste van zeer zware offers, zijn zo zwaar gehavende krijgsmacht weer op te bouwen. Vaak hoort men in dit verband zeggen: „De Westelijke mogendheden hebben een zó grote, overmachtige zee-macht, dat wij ons over het bouwen van een vloot geen zorgen hoeven te maken.”

Over de noodzaak van een krachtig leger en een krachtige luchtmacht bestaat onder ons geen verschil van mening. Doch dat wij ter zee niet even sterk zouden behoeven te zijn is een opvatting, waartegen ik niet ernstig genoeg kan waarschuwen.

Dat de Atlantische Unie ter zee sterk is, *nu* reeds, is aan geen twijfel onderhevig. Dat waren de geallieerden in 1940 ter zee óók, tegenover het maritiem-zwakke Duitsland. Duitsland begon wereldoorlog II met slechts 65 onderzeeboten en tóch is de strijd om de zeeverbindingen een dubbeltje op zijn kant geweest en was het lange tijd aan gerechte twijfel onderhevig, of Eisenhower's bevrijdingsleger ooit in Europa voet aan wal zou kunnen zetten, althans vóór het definitief te laat zou zijn geweest.

Volgens een vaak vernomen schatting heeft Rusland momenteel 250 onderzeeboten. Voor de juistheid daarvan kan ik niet instaan, doch als Rusland's onderzeebootvloot van deze orde van grootte is, dan zal het er, ter zee, weer om spannen. Dan is het gevaarlijk om van de praemissie uit te gaan, dat de zeemachten van de Westerse mogendheden het in hun huidige samenstelling wel zullen klaren.

Wij moeten nog een andere factor goed voor ogen houden. Wanneer wij ter zee geen strijdkrachten inbrengen, dan hebben wij ook geen zeggenschap.

In de afgelopen oorlog bracht Engeland ter zee veel in; het kon daardoor eisen stellen en ook op zijn machtige bondgenoot druk uitoefenen. En de geschiedenis van alle oorlogen leert, dat dit nodig is.

Engeland heeft in de laatste oorlog, dank zij zijn zeemacht, er altijd voor kunnen zorgen, dat de invoer op zodanig niveau bleef, dat een behoorlijk rantsoen voor de burgerbevolking verzekerd was (plm. 2500 cal.)

Dat was een primaire eis, waaraan steeds het tempo der militaire operaties ondergeschikt werd gemaakt. Onze bevolking is een van de dichtste van

Europa, wij zijn, meer dan wellicht enige andere groep uit de Westerse of de Atlantische combinatie, van de zee afhankelijk. Daarom moeten wij ter zee zodanige macht hebben, een zo groot aandeel leveren, dat wij invloed kunnen uitoefenen. Het moet niet meer kunnen gebeuren, dat in Zuid-Nederland het rantsoen zakt tot minder dan 1100 cal., nadat het bevrijd is. Het moet niet meer kunnen gebeuren, dat wij geen schepen hebben en geen bescherming voor die schepen, om troepen naar Indonesië te brengen wanneer wij dat nodig achten. Hoe geheel anders en hoe oneindig veel gunstiger voor ons èn voor de wereld, zou zich de situatie in Indonesië hebben ontwikkeld wanneer wij in staat zouden zijn geweest onze troepen, al waren het alleen maar geweest de lichte infanterie-bataljons, die in Zuid-Nederland uit de B.S. gevormd waren en de Mariniersbrigade, tijdig in 1945 op Java te landen.

Wij waren toen bondgenoot in een overwinnend blok, maar wij waren niet sterk genoeg om in dat blok invloed uit te oefenen, invloed om ook onze *eigen* belangen te behartigen. En bondgenoten zullen dat uit zichzelf niet doen. Nog steeds toch is elk der bondgenoten een soevereine mogendheid (voor zover daar tegenwoordig nog sprake van kan zijn) met eigen belangen, naast de bondgenootschappelijke belangen.

Is zelfs ook *thans* de houding van onze gewezen — en wellicht toekomstige — bondgenoten ten aanzien van Indonesië niet van dien aard, dat wij weten de behartiging van de belangen van Indonesië zowel als die van Nederland niet aan hen te kunnen overlaten?

Hetzelfde geldt voor de gebieden in de West.

In een eventueel toekomstig conflict, van een Westers tegen een Oosters blok, hopen wij West-Europa te kunnen behouden. Dat zal een aanzienlijk deel eisen van de Nederlandse strijdkrachten te land en in de lucht. De *bevoorrading* van die strijdmacht, mitsgaders de voeding van de burgerbevolking, zullen wij zonedig zelf met geallieerde steun moeten kunnen verzorgen.

Wanneer wij voor de bevoorrading geheel op onze bondgenoten rekenen, dan komen wij bedrogen uit op het ogenblik dat, *elders, hun* belangen in gevaar komen. Want dan zullen die aanvoeren, waarmede het leger, de luchtmacht en de bevolking staat of valt, er niet meer zijn, of niet in voldoende mate, met alle rampzalige gevolgen van dien.

Ik acht het mogelijk, dat Engeland tot ons zal zeggen: „Laat Nederland zich over de instandhouding van de zeeverbindingen maar geen zorgen maken, dat doen wij wel.” Met alle waardering voor Engeland, moet ik zeggen: Dat zou niets nieuws zijn.

Het Britse standpunt is al eeuwenlang geweest: de zee te beheersen en daarmede de wereld en het vechten te land aan anderen over te laten.

Schrijvende over het laatste gedeelte van de 17e en het begin van de 18e eeuw, zegt Mahan in zijn „Influence of sea power upon History” het volgende:

The English government more and more steadily, and with conscious purpose, pushed on the extension of her sea dominion and fostered the growth of her sea power. While as an open enemy she struck at France upon the sea, *so as an artful friend*, many at least believed, *she sapped the power of Holland afloat*. The treaty between the two countries provided that of the sea forces Holland

should furnish three eights, England five eights, or nearly double. Such a provision, coupled with a further one which made Holland keep up an army of 102.000 against England's 40.000, virtually threw the land war on one and the sea war on the other. The tendency, whether designed or not, is evident; and at the peace while Holland received compensation by land, England obtained, besides commercial privileges in France, Spain, and the Spanish West Indies, the important maritime concessions of Gibraltar and Port Mahon in the Mediterranean; of Newfoundland, Nova Scotia, and Hudson's Bay in North America. The naval power of France and Spain had disappeared; that of Holland thenceforth steadily declined. Posted thus in America, the West Indies, and the Mediterranean, the English government thenceforth moved firmly forward on the path which made of the English kingdom the British Empire.

Of, met andere woorden, steeds doelbewuster streefde de Engelse Regering naar uitbreiding van haar zeemacht. In open vijandschap bevocht zij Frankrijk op de zee. Maar als een listige *viend* — zoals velen tenminste geloofden — zuigde zij de kracht uit Holland's zeemacht. Het verdrag tussen Engeland en Holland regelde, dat Holland $\frac{3}{8}$ van de gezamenlijke zee-strijdkrachten zou leveren, Engeland $\frac{5}{8}$, bijna het dubbele. Zulk een regeling, gecombineerd met een andere bepaling, die Holland verplichtte een leger van 102.000 man te hebben, tegen Engeland 40.000, wees in feite het voeren van de land-oorlog aan de één toe en het voeren van de zee-oorlog aan de ander. De tendenz is duidelijk; bij de vrede kreeg Holland wat compensatie te land, terwijl Engeland, behalve handelsvoorrechten in Frankrijk, Spanje en de Spaanse West-Indiën, New-Foundland, Nova Scotia en de Hudsonbaai in Noord-Amerika, benevens belangrijke nederzettingen in Gibraltar en Port-Mahon in de Middellandse Zee verkreeg. De maritieme macht van Frankrijk en Spanje was verdwenen, die van Holland nam voortdurend verder af. En de Engelse Regering schreed doelbewust verder op de weg, die van het Koninkrijk Engeland het „British Empire” maakte.

Hiermede werd de grote macht van Holland in de 16e en 17e eeuw *onbestreden* overgedragen aan Groot-Brittannië.

Geen land kan ongestraft zijn belangen ter zee verwaarlozen, of door anderen laten behartigen. En ook in de laatste oorlog hebben wij gezien, dat wij onze belangen niet *geheel* aan onze bondgenoten konden overlaten. Wij moeten *nu* de les geleerd hebben.

Niet Amerika of Engeland alléén moet dit doen, wij moeten alles *samen* doen en ons aandeel moet zo groot zijn, dat wij, indien nodig, voldoende sterk zijn om, in geallieerd verband, voor ons zelf te kunnen zorgen. Dán alleen zullen wij zoveel invloed hebben, dat onze belangen niet worden achtergesteld, dat wij niet *net als ditmaal* a priori de verliezende partij zijn, ook al horen wij zogenaamd bij de overwinnaars.

M. H. Onze Marine heeft méér taken te vervullen dan alléén die in Western Union verband. In tegenstelling tot het leger moet de Marine *overal* kunnen optreden. De Marine moet de *koopvaardij* kunnen beschermen, overal ter wereld. Zij moet kunnen ageren tegen agressie in West-Europa, in de Oost en in de West.

Haar taak in West-Europa, in Western Union verband is slechts een onder-

deel van het gehele probleem van de defensie van de Nederlands-Indonesische Unie, van het Koninkrijk in Nieuwe Vorm. De taak der Marine is dus deels imperiaal, deels regionaal.

Het Nederlandse leger en de Nederlandse luchtmacht zijn afhankelijk van de aanvoer van overzee. Het leger kan niet vechten als niet zijn aanvoer over zee in stand wordt gehouden; nog veel minder kan de luchtmacht het. Onze burgerbevolking is afhankelijk van de aanvoer over zee.

De Koninklijke Marine is belast met de behartiging van deze belangen. Deze Nederlandse belangen maken het wenselijk, neen noodzakelijk, de aanvoeren van overzee en de bescherming daarvan vanuit de hoofdbasis of de vooruitgeschoven basis in eigen hand te kunnen houden of daaraan zo'n daadwerkelijke bijdrage te leveren, dat wij zeggenschap verkrijgen ten aanzien van de bevoorrading van ons land.

Dat is de enige manier, waarop onze strijdkrachten in Europa te land en in de lucht hun volle rendement zullen kunnen afwerpen, het is de enige manier ook, waarop de Kon. Marine meent de belangen van het Vaderland op voldoende wijze te hebben behartigd en veilig gesteld.

M. d. V. Er is een tijd geweest, in de 16e en 17e eeuw, waarin het Nederlandse Volk met recht een zeevarend volk werd genoemd, dat de zee zag als haar voornaamste bron van welvaart, die tot het uiterste moest worden benut en met alle middelen moest worden beschermd.

Toen was Nederland een groot land.

Maar sindsdien is het, met enkele schommelingen, bergafwaarts gegaan; bergafwaarts met onze zeemacht en daardoor met onze zeehandel en met ons gezag in de overzeese delen van het Koninkrijk en in de rest van de wereld.

Vóór 1940 is er geroepen, dat Nederland geen vloot nodig had; dat de nadruk moest worden gelegd op het leger en de luchtstrijdkrachten en dat de Marine voor ons land eigenlijk overbodige luxe was.

Al heeft de afgelopen oorlog wel iets anders laten zien, nog geen vier jaar na de bevrijding roept de dienst voor legercontacten het weer uit: de zo noodzakelijke versterking van leger en luchtmacht moet gaan ten koste van de Marine.

Zó wensen het blijkbaar onze bondgenoten in de Westerse Unie, zó wenst het blijkbaar onze Regering en ons Volk, want een protest daartegen heb ik nog niet gehoord.

Het is allemaal, zoals de Ruyter zeide: „Voor een eerlijk zeeman zeer droevig om te vernemen”.

M. d. V. Ik ben dankbaar voor de mij geboden gelegenheid het maritieme aspect van de oorlogvoering overzee te belichten in de boezem onzer vereniging, die altijd haar deuren heeft geopend voor iedere visie, ook de maritieme, omdat ik nog een laatste appèl op mijn wapenbroeders van leger- en luchtmacht niet achterwege wilde laten.

Men spreekt wel eens van een open deur intrappen. Maar wij, Marine-officieren, krijgen soms het gevoel alsof wij in dit z.g. zeevarende land met onze zeelaarzen tegen een dichte deur trappen, die onder elke omstandigheid hermetisch gesloten blijft.

Als het Nederlandse Volk en als de Nederlandse krijgsman, tot wie ik hier spreek, onder alle omstandigheden de maritieme visie, de maritieme krijgskundige wetten, kortom de noodzaak van onze maritieme defensie niet verstaat, zal de Marine, de „Silent Service”, haar ondergang tegemoet gaan.

Dat men zich echter zorgvuldig berade op de gevolgen van dien voor 's lands welvaart, ja, 's lands bestaan, is mijn oprechte wens.

De maritieme visie is bij ons volk voor een groot deel verdwenen; het gezonde verstand van Nederland *moet* onze garantie zijn, dat zij weer zal terugkeren; vóórdien zullen wij niet kunnen zeggen, dat 't „waerachtig wel zal gaen”.

De Voorzitter:

Ik dank overste Koudijs zeer voor zijn belangrijke voordracht. De Overste zal gaarne vernemen of er onder de aanwezigen Heren zijn, die met hem in debat willen komen of vragen stellen.

Luitenant-Kolonel C. J. Valk:

Mijnheer de Voorzitter,

De geachte inleider heeft in het begin van zijn rede de basis, de verbinding over zee en het operatietoneel vergeleken met een keten, waarvan elke schakel even sterk moest zijn. Een zwakke schakel daarin maakt automatisch de keten zwak.

Hiertegen valt uiteraard niets in te brengen, wanneer men het beschouwt in het grote geheel van het Atlantische Pact.

Beziet men echter de deelnemers aan dat Pact afzonderlijk, dan is er wellicht enige differentiatie mogelijk en ik denk hierbij in het bijzonder aan Nederland.

Er is geen weldenkend mens, die onze Koninklijke Marine zou willen afschaffen. Hoe sterker zij wordt, des te beter. Wel kan ik mij voorstellen, dat voor het ogenblik aan de behoeften van de Koninklijke Landmacht een hogere prioriteit wordt verleend.

Het gaat hier om ons naakte bestaan. Ik huiver bij de gedachte, dat ons land nogmaals een vijandelijke bezetting van enige jaren zou moeten doormaken en maak mij geen enkele illusie omtrent de toestand, waarin de uiteindelijke overwinnaars dit land en dit volk na afloop zouden terugvinden. Dit dienen wij tot elke prijs te voorkomen en dat kunnen wij in West-Europa alleen maar te land doen.

Dat is dan ook de reden, waarom wellicht aan de behoeften van de Koninklijke Landmacht voor het ogenblik een hogere prioriteit moet worden verleend dan aan die van de Koninklijke Marine.

Ik dank U.

Antwoord aan Lt.-Kol. Valk:

Lt.-Kol. Valk legt de nadruk op de „continentale visie”: omdat het gevaar te land vanuit het Oosten zo dreigend is, moet de voorbereiding voor de verdediging te land voorrang hebben boven de versterking der zeemacht. Ik heb in mijn inleiding het gevaar, dat ons in Nederland vanaf de landzijde dreigt, niet willen onderschatten. Ik heb gezegd, dat ik van de noodzaak van een krachtig leger en een krachtige luchtmacht overtuigd ben. Maar ook heb ik willen zeggen dat, indien wij alléén het oog naar de landzijde gericht houden (en *daar komt het op neer*, wanneer wij aan de landmacht en de luchtmacht prioriteit geven boven de Marine), wij dan dezelfde rampzalige koers blijven sturen, die ons van de Gouden Eeuw gebracht heeft daar, waar wij nu zijn. Dat wij dan vergeten, dat de verdediging van ons Koninkrijk staat en

valt met ons aandeel in de heerschappij ter zee; dat wij vergeten, dat Nederland nog steeds het centrum is van een wereldrijk, met gebieden rijk aan strategische grondstoffen en gelegen in zeer belangrijke strategische centra en dat Nederland aan die positie nog steeds een groot deel van zijn betekenis ontleent. Wanneer wij het zwaartepunt leggen op de verdediging van Nederland te land, dan vergeten wij, dat elders 70 miljoen mensen aan onze zorgen zijn toevertrouwd en dat ons land aan de instandhouding van de zeeverbindingen, die noodzaak is voor het behalen van de overwinning, geen redelijk aandeel zal leveren. En wanneer wij dat redelijke aandeel niet leveren, dan hebben wij geen zeggenschap over onze koopvaardijvloot (de vierde van de wereld) en dan zal het gevolg zijn, dat de Koninklijke Marine niet zal kunnen verhinderen, dat onze met grote offers opgebouwde leger- en luchtmacht en onze bevolking niet zullen worden bevoorraad, vóórdát elders *alle* belangen van de grote bondgenoten zijn verzorgd. En het behoeft geen betoog, dat dan èn onze weermacht te land en in de lucht èn onze bevolking en daarmee ons land zèlf, het kind van de rekening zullen zijn.

Mr. M. Heinsius:

Mijnheer de Voorzitter,

Gaarne zou ik een vraag stellen omtrent een enkel detailpunt.

De geachte inleider heeft in het kader van het zeetransport ook gesproken over de zeehavens. Zal de bescherming van het zeetransport, in verband met de langdurige radio-activiteit, welke een enkele onderwater-atoombomexplosie kan veroorzaken, in de toekomst haar grootste probleem niet vinden in de grote havenbassins? Moeten daarom niet reeds in vreedetijd tijdig voorbereidende voorzieningen getroffen worden in de richting van verspreiding en mobiliteit der havenfaciliteiten?

Antwoord aan Mr. Heinsius:

Indien aanvallen met atoombommen de grote aanvoerhavens voor de bevoorrading van overzee opererende legers en luchtmachten onbruikbaar maken, of zelfs maar onbruikbaar *dreigen* te maken, zal een van de maatregelen, die wij hiertegen moeten nemen, bestaan uit het *verspreiden* van die havens.

Een aantal verspreide, zonodig „prefabricated” havens, zal hierop een antwoord moeten zijn; hoe oneconomisch dit op zichzelf ook is.

In dit verband zij opgemerkt, dat het atoomwapen een buitengewoon duur wapen is, dat naar alle waarschijnlijkheid in de eerste plaats gebezigd zal worden tegen de belangrijkste en meest kwetsbare centra (bevolkings- en communicatie-centra e.d.) Grote, zware haveninstallaties, die een zeer grote oppervlakte beslaan, behoren zeker niet tot de meest kwetsbare objecten.

Van de eigenlijke verdediging tegen de atombom ben ik niet op de hoogte; ik meen te weten — dit zal de Heer Heinsius wellicht beter bekend zijn — dat men zoekt naar een bescherming tegen de atombomaanval *zelf*, hetgeen zou kunnen leiden tot vernietiging van de atombom op grote afstand van zijn doel.

Wanneer iets dergelijks bereikt zal zijn, wanneer dus het afweermiddel is gevonden, zal de atombom, evenals de vroegere „revolutionnaire” wapens, zijn „normale” plaats in de oorlogvoering hebben ingenomen, met als enig resultaat, dat die oorlogvoering er weer duurder en ingewikkelder op zal zijn geworden.

De majoor P. Jansen Schoonhoven:

Mijnheer de Voorzitter,

De geachte inleider, de Overste Koudijs, heeft mij zeer geboeid door zijn levendig betoog. Hij heeft met zijn zorgvuldig geprepareerde voordracht ieder van ons tot nadenken en tot gedachtenwisseling geprikkeld, ook mij; maar hij heeft mij tevens in een moeilijk parket gebracht. Ik ben nl. *niet* zo zorgvuldig geprepareerd en gewapend met cijfermateriaal en ik was er ook niet op voorbereid om op deze belangrijke avond zo weinig Luchtmachtmensen en M.L.D.-mensen te zullen aantreffen. Hun afwezigheid is wellicht te verklaren door de drukke werkzaamheden, die velen hebben weggeroepen, zoals o.a. de Generaal Aler en dus niet in staat waren de voordracht te beluisteren. Daarom en tevens omdat ik het convooi-varen uit eigen marine-ervaring in de laatste wereldoorlog ken en thans door mijn functie bij de Luchtmacht nauw bij de Bevoorrading betrokken ben, zie ik me, hoe ongaarne ook, genoodzaakt een poging te doen, reeds nu een paar kanttekeningen op de lezing van de Overste Koudijs te maken, die ik eigenlijk liever pas bij rustige nalezing en nabestudering van de vele daarin genoemde cijfers, in de marge zou willen plaatsen.

1. Allereerst over de logistische waarde van de cijfers b.v. in de vergelijking: „10 treinen van 50 wagens van 10 ton, één „Liberty” schip van 5000 ton”. Hier is, naar ik meen, uit logistisch standpunt bekeken, wel iets op aan te merken; immers de snelheid is b.v. niet in rekening gebracht, m.a.w. bij snelheid trein 60 en schip 20 is de vervoerscapaciteit van de treinen per tijdseenheid drie maal zo groot. Dit is een theoretisch voorbeeld.

Graphiek Illustratie No. 1.

Doch bovenstaande graphiek geeft practijkcijfers; meer volledige gegevens vindt men o.a. in het Army Service Forces Manual M 101 en in de series M 400 — M 499, *supplies and transportation*. Over de factor ton—mijlen/dag voor het bepalen van de logistische ruilverhouding spreekt *Manual M 101* duidelijke taal: „*Factor ton—miles/day* is one of the most significant comparisons in the relative efficiency of different means of transport.”

2. Voorts hetgeen over de luchtbrug gezegd is. Ik meen, dat hier de vergelijking met een normale bevoorrading door de lucht mank gaat; de luchtbrug is geïmproviséerd. Zou men echter een dergelijke operatie zorgvuldig plannen met b.v. een aanlooptijd van drie jaar, dan zouden de resultaten waarschijnlijk zo verbluffend zijn, dat ook de strategische experts van andere wapens overtuigd raakten.

„Operations Vittles”, onder leiding van Generaal-Majoor Tunner, C. in C. Combined Air Lift Task Force, is een logistische improvisatie, een experiment, als men wil, waarvan de kosten ten dele kunnen worden afgeboekt als een investering in logistische research. Men schiet aan waardering en vooral aan begrip tekort, wanneer men, na enige „lipservice”, een gewichtvergelijking, een foutieve logistische ruilverhouding met twee Rijnaken opzet. Dit is een logistische oversimplificatie, die hoogstens propagandistische, maar zeker geen wetenschappelijke waarde heeft.

De logistiek van het sterk individualistische rivier- en kanaalvervoer is uiterst ingewikkeld en mij is geen auteur bekend, die zich over dit onderwerp in het algemeen, dus in wereldverband, heeft durven uitspreken. De meeste schrijvers nemen hun toevlucht tot regionale behandeling (Johnson en Tverskoi).

De logistische ruilverhouding tussen vliegtuig en Rijnaak wordt bepaald, behalve door de genoemde factor ton—mijl/dag, i.p.v. ton V/ton R, door vele sterk regionaal gebonden factoren, waarvan er enkele direct aan te wijzen zijn: geographische (waterwegen), klimatologische (ijsgang en invriezen), technische (overslag), etc. Voor de operationele ruilverhouding komt dan hier nog bij de kwetsbaarheid (directe beschadiging van de sluizen, die van de binnenhaven en die van de vaarwegen, „logistische bottlenecks” ten gevolge van gezonken schepen in nauwe kanalen, etc.)

3. De vergelijking tussen luchthavens en zeehavens, die uit het betoog is af te leiden, valt niet, zoals betoogd, ten nadele van luchthavens uit. Afgezien van het feit, dat ik de operatiebasis Corsica niet ken en aanneem, dat de genoemde 480.000 ton ook zeker munitie, brandstof, eventueel voor andere wapens, etc. bevat zullen hebben, lijkt mij ook uit eigen ervaring (inrichting van de basis Cocos Islands voor Liberators — 1945) het cijfer zeer hoog. Het valt echter, zelfs indien het gehandhaafd wordt (niet als typisch voorbeeld, maar vergeleken met de zeehaven Mulberry) in het voordeel van luchthavens uit. Het gewicht van het in Mulberry alleen al voor breakwaters en havenconstructie gebruikte materiaal ging zeker (eigen schatting — ik heb het na December 1944 uit de lucht kunnen bekijken) de 500.000 ton verre te boven.

Of de factor Gew. L.H./Gew. Z.H. doorslaggevend is voor het bepalen van de operationele ruilverhouding, zoals die door Generaal Govers werd aangegeven, kan overigens slechts een uitvoerige logistische, productie- en operatie-analyse bewijzen.

4. Is er wel voldoende rekening gehouden met de tendenz, waarin zich de technische research beweegt? Er worden grote getallen voor munitie en brandstof genoemd, maar worden deze in de toekomst gehandhaafd? Doet deze tendenz (ik begin in de graphiek heden—toekomst bij het heden, de atombom van zoveel geringer gewicht en volume voor hetzelfde effect) het cijfer voor munitie, althans voor vliegtuigen, niet sterk dalen? Ik ben er voorts van overtuigd, al lijkt het nu nog een Jules Verne-idee, dat de research hard werkt aan het toepassen van atoomenergie voor vliegtuigvoortstuwung. Daardoor zouden beide, gewichten en daarmee samenhangende logistische problemen, zeer revolutionnair van aspect kunnen veranderen. Toegegeven, het „wanneer” in de toekomst weten we niet, maar de atombom kwam ook bij verrassing en het lijkt me, als leek en niet-strateg, toch goede strategie op verrassingen voorbereid te zijn.

Er zijn trouwens ook wel beproefde methoden om het gewicht en het volume van het benodigde materieel voor een bepaalde operatie te beperken.

Ik som even op:

- A.
 1. Hogere rendementen voor de motoren.
 2. Hogerwaardig materieel.
 3. Lichter materiaal (magn. i.p.v. aluminium).
 4. Andere grondstof (plastic e.a. substituten).
 5. Andere brandstof.
- B.
 1. Betere beheersing van het materiaalverbruik.
 2. Goede verwisselbaarheid.
 3. Straffer standaardisatie.
 4. Goed doorgevoerde normalisatie.
 5. Straffere controle op verbruik.

6. Mechanische administratie (ponskaarten).
7. Betere en lichtere verpakking (b.v. cocoon).
8. Mechanical handling (forklifts, etc.)
etc.

4a. Een tussenvraag over havenbeschadigingen.

Was nu de atoombom niet op Hiroshima, maar op Napels gevallen, zou er dan ook zo weinig schade zijn aangericht? Havenbeschadiging kan tot ernstige logistische bottlenecks aanleiding geven en deze moeten m.i. niet onderschat worden.

5. Meer algemeen gesproken: ik neem aan, dat men uit de Historie, speciaal van de genoemde perioden, vele argumenten voor een sterke Marine kan putten. En een sterke Marine moet er zijn. Maar moet deze niet veel intensiever gebruik gaan maken van het luchtwapen? Moet het accent niet vallen op de bescherming van convooien, zoals die ook bij de route in de Indische Oceaan geschiedde, door de vliegboten van de M.L.D., zoals die van het 321 Squadron van de M.L.D., dat daar onder Coastal Command van de R.A.F. werkte? Dit afgezien van de nevenvraag of Coastal Command onder de R.A.F. of de Navy thuishoort, zij staat in elk geval ter beschikking van een „air-minded” Navy.
6. Is het teruggaan in de Historie ook niet weerspiegeld in het gebruik van een kaart in Mercator-projectie? Zijn we, nu we over een strijd tussen continenten theoretiseren, niet gebonden aan Global War-Fare, Global Geography, aan een andere projectie, die ons het Amerikaanse continent slechts gescheiden toont door het Poolijs van het Heartland van Mac-Kinder. Is dit niet de nieuwere geopolitische opvatting? Volgt hieruit ook niet het verschil in karakter tussen Western Union en Atlantic Pact, Western Union, met accent op volledig militaire integratie, Atlantic Pact als militaire uitloper van het *economische* Marshall-plan?

Bij de illustratie Nos. 2 en 3.

Mercator (Gerard de Kremer) 1512—1594. De beroemde, toen alles revolutionnerende kaart, *De Nova et Aucta orbis terrae descriptio ad usum navigantium*, een wereldkaart ten behoeve van de *zeilvaart*, is van 1569. Zijn atlas (hij creëerde het woord) werd in 1606 door Hondius gecompliceerd en uitgegeven. Het momentum van deze geographische idee, die in 1600 geheel aan de toenmalige stand van de techniek beantwoordde, was enorm. De in 1600 ingevoerde en thans nog zo vertrouwde Mercator-projectie had wel een zeer taai leven. Het was het vliegtuig, dat de stoot gaf tot de nieuwe geographische omwenteling in het denken. Het was o.a. de bekende poolreiziger en wetenschapsman Vilkhjalmar Stefansson, die dit scherp onderkende en eens, nl. in een speech ter gelegenheid van de eerste vlucht van Moskou over de pool naar Amerika, zeide: „Upon a monument built for them might well be engraved: They found the world of transportation a cylinder, they left it a sphere.”

7. Is de bestrijding van het onderzeeboot-gevaar door het (met long-range Aircraft en atoombommen) bombarderen van hun bases niet effectiever dan in het verleden, temeer daar het element verrassing, zo kernachtig getypeerd met „Shock is erger dan bloedverlies voor de patiënt”, hierbij geheel in de handen van de Landmacht schijnt gelegd?
8. Een vraag tot slot. Daargelaten of de Luchtmacht niet ook het Koninkrijk in alle werelddelen zou kunnen vertegenwoordigen, zoals de K.L.M.

nu reeds doet, een vraag, tevens omdat de koopvaardij mij na aan het hart ligt: is de daadwerkelijke representatie door onze onafhankelijke Zeemacht ten opzichte van het buitenland, gesteld dat zij nodig ware, niet te zien als het gecombineerd potentieel van Marine en Koopvaardij, met het accent op de Koopvaardij?

Ik hoop deze geïmproviseerde vragen, die onwillekeurig rezen bij het beluisteren van de interessante voordracht, zo goed mogelijk gesteld te hebben en geef ze voor wat ze waard zijn: de kanttekeningen van een bevoorradings-, van een equipment-officier.

LITERATUUR-LIJSTJE

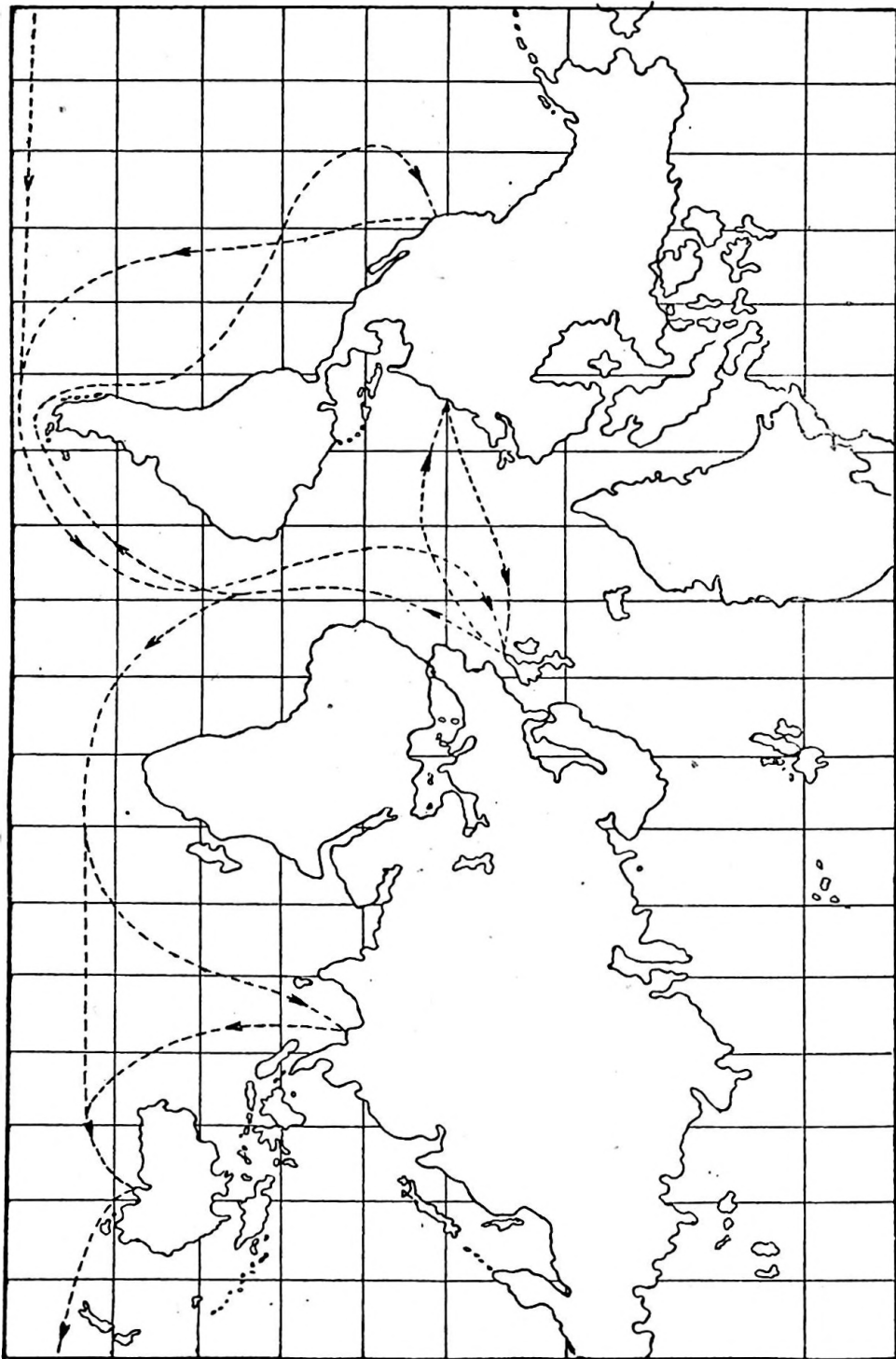
1. M 101: Atlas of World Maps for the Study of Geography in the Army Specialized Training program. H. Q. Army Service Forces. November 1943.
N.B. De in dit werk voorkomende gegevens over luchttransport zijn keurig gedateerd (July 1942). Men was zich er van bewust, dat deze gegevens snel verouderen! Het geeft geen gegevens over binnenvaart.
2. Er is reeds veel populaire literatuur over de „luchtbrug”. Een der beste: tijdschriftartikelen Die Brücke in Bildern — *Inter — Avia*, Januar 1949. 4. Jahrgang No. 1. De daar vermelde gegevens van de capaciteit zijn: 4400 ton continu, met piekbelasting over de 5000 ton.
3. Over operatie Cocos Islands zijn waarschijnlijk gegevens te vinden in het uitvoerige rapport, dat de Hollandse vlieger Witholt schreef voor SASO; 222 Group R.A.F. H.Q. *Ceylon*, en dat ook in SEAC, *Mountbatten H.Q.'s* te Kandy, grote waardering vond. Over operationele ruilverhoudingen, zie Generaal Govers' imponerende voordracht.
4. De twee kaartjes zijn ontleend aan: *Renner*. Geography for the Air Age. Over Geopolitieke toepassing, zie vooral Stefansson's machtige symposium over the Air Age, dat begin 1945 verscheen en waaraan o.a. medewerkers Archibald Mac Leish, de Amerikaanse dichter-staatsman en mijn vriend Owen Lattimore. Mac Leish's profetische inleiding verscheen ook gebundeld in: *A Time to Act*. Boston 1942. De titel is: *The Image of Victory*. Een van de eerste atlassen, die trachten de nieuwe en o.a. ook geographische idee te populariseren en o.a. ook de geopolitiek niet schuwde, is *Erwin Raisz Atlas of Global Geography*. 1944. Deze atlas had toentertijd in de States een enorme belangstelling, zal echter wellicht thans door een beter werk zijn vervangen. Hieraan is ook Stefansson's aardige slogan ontleent. Gegevens over Mercator zijn uit: Wolf. *A History of Science, Technology and Philosophy in the 16th and 17th centuries*. London 1935.

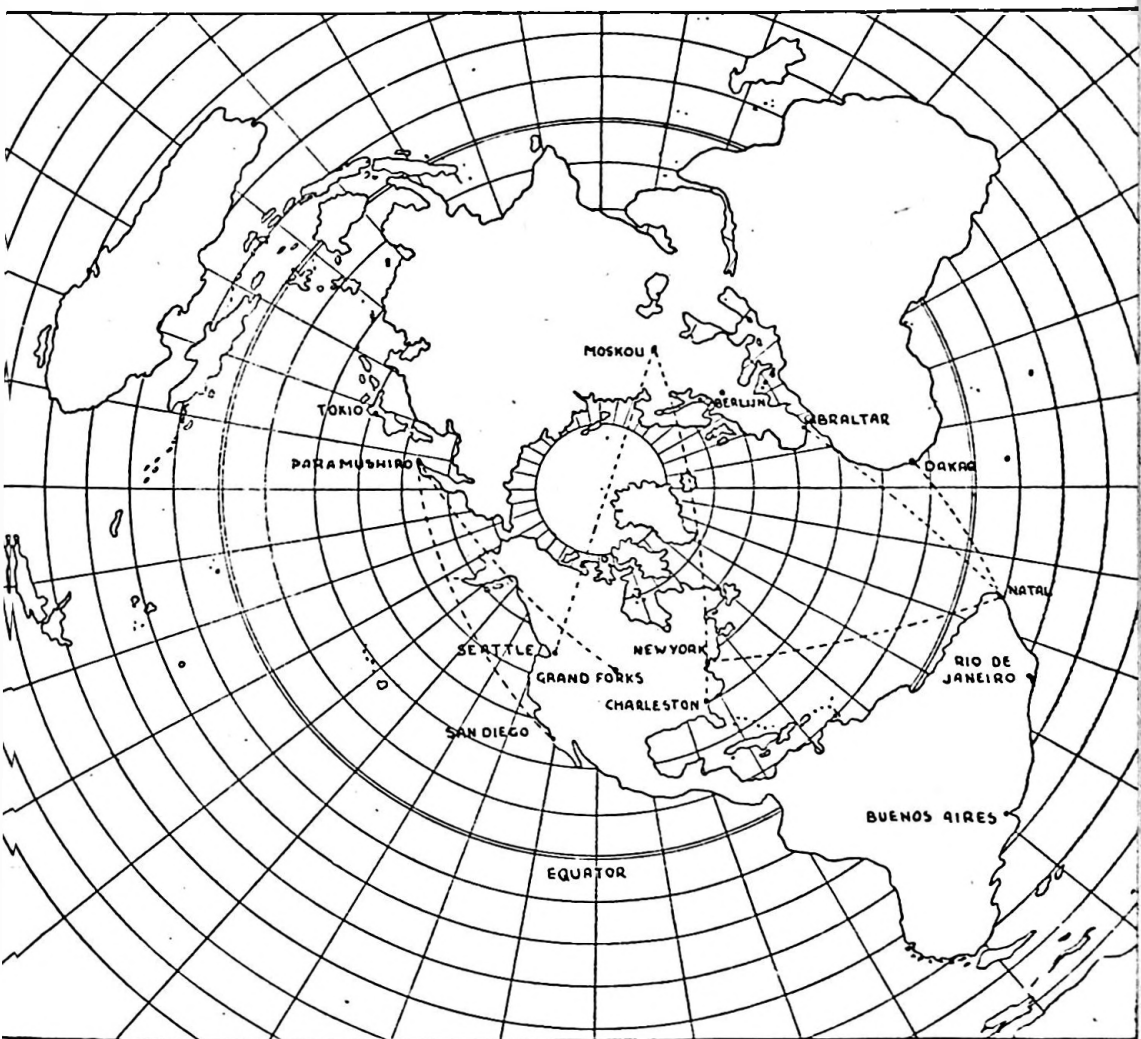
Over de „Philosophy of Transport” en nog veel meer, zie ten slotte het met veel vaart en verve geschreven werk: Majoor Oliver Stewart M.C. A.F.C. *Air Power and the Expanding Community*. London 1944.

Bij zijn woorden: „It may be considered presumptuous that the present author, a rude mechanical, absorbed in the cruder problems of mechanic flight, should thus speculate on world events and world trends” en de samenvatting: „Flying is not a blessing. It is not a curse. It is the nourishment which permits the communities to grow”, sluit ik mij gaarne aan.

De in dit verband bij watertransport geciteerde namen doelen op de boeken: Emory R. Johnson. *Transportation by water*. Mijn editie is van

1935. K. N. Tverskoi. The unified transport system of the U.S.S.R., eveneens van 1935.
5. Betrouwbare, operationele ruilverhoudingen ten opzichte van de atoombom zijn begrijpelijkerwijze geen allemans-goed.
- General Carl Spaatz, U.S.A.F., RET geeft in zijn uiteraard populaire (propagandistische, zo men wil) *artikelenreeks in de Newsweek*, de logistische gewichtsfactor
- 1 „In terms of atomic“.
- 2 Daarna wordt de logistische ruilverhouding opgezet.
90 B-29 atomic. B-17 TNT. blijkt te zijn 79.200!
„Our present heavy bomber strength in Western Europe, if translated into terms of atomic fire power, is comparable to a fleet of 79.200 fully loaded B-17's carrying TNT.“
- 3 Maar dan wint de bekwame strateeg het weer van de propagandist. Hij verzuimt niet de logistische ruilverhouding in een operationele om te zetten: „Even discounting these statistics to the limit — allowing for planes lost in combat and the other varying factors in air-warfare — they still stand as a warning of what air power can mean.“
- Aardig voorbeeld van koel, mathematisch denken van een bekwaam luchtstrateeg, zelfs wanneer hij zich geroepen voelt tot propaganda!
- 5a. Over Havencapaciteiten in Frankrijk in 1944 geeft Kolonel Whepper *Logistical Bottleneck* (*Infantry Journal* 1948—03) in *Infantry Journal* 1948—03 interessante cijfers. Aan het artikel werd door Overste Wijnman grotere bekendheid in Nederland gegeven door de vertaling: „Moeilijkheden bij de Aan- en Afvoer op het West-Europese Operatie-toneel“. Publicatie No. 221 van de serie Militair Wetenschappelijk Onderzoek. H.K.S.
6. De bij de Chef Luchtmachtstaf in gebruik zijnde populaire kaarten zijn de volgende:
- Economic chart GH-8 (Northern Hemisphere).
Physical Relief Chart GH-2 (id.)
Political & Time Chart GH-1 (id.)
Climatic Chart GH-5 (id.)
Transportation Chart GH-9 (id.)
Density of population Chart GH-7 (id.)
- Zij zijn alle uitgegeven door de U.S.A.F. en zijn te verkrijgen via de Militaire Luchtvaart Attaché Washington. Het ligt in de bedoeling deze in de Luchtmacht ook in Holland een grotere verbreiding te geven en deze in de normale codificatie van de in voorbereiding zijnde catalogus van de Luchtmacht in te voeren.
- fire power, 90 B-29 atomic (equivalent).
19.800 B-29 ordinary explosive.

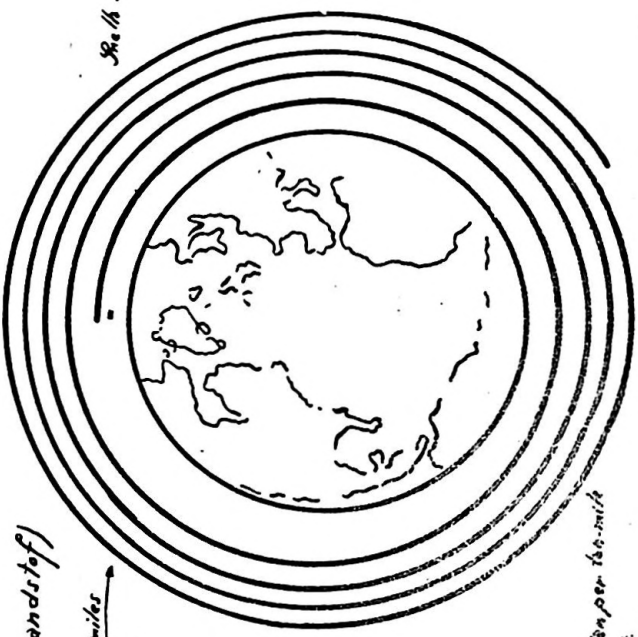




Logistische Vergelijking van twee moderne transportmiddelen.

THEIN U.S. spoorwegen
(Stoom- en Dieseltractie)

Actie-Radius (brandstof)
13.000 - 15.000 mijl



Max. lading 2500 ton

Ton-miles per day:
2,500,000

Max. lading:
12,000 ton.

Ton-miles per day:
3,000,000.

Verwantschap der Bureau Statistiek Gemeente Leidschendam

Antwoord aan de Heer Jansen Schoonhoven:

1. De verhoudingsgetallen van vervoerscapaciteit, of logistische ruilverhouding, zijn natuurlijk niet zo eenvoudig, dat men zou kunnen zeggen: één schip is gelijk aan twintig treinen van vijftig wagons ieder. Een aantal factoren oefent op die verhouding invloed uit. Een trein kan bijvoorbeeld alleen maar rijden wanneer men tevoren de rails heeft neergelegd. Ook is het duidelijk, dat een vliegtuig van 10 ton laadvermogen en een snelheid van 400 mijl niet dezelfde capaciteit heeft als een schip van 400 ton laadvermogen en een snelheid van 10 mijl per uur! *)
Eenvoudige bereijferingen bijv. ten aanzien van de luchtbrug naar Berlijn of de „luchtbrug” Amerika—Australië tonen echter duidelijk aan, dat, ook in de afzienbare toekomst, het massavervoer over zee uitsluitend per schip zal kunnen geschieden.
2. Een vergelijking tussen een „luchthaven” (Corsica) en een zeehaven (Mulberry B) heb ik niet willen maken. Corsica was geen „luchthaven”, doch een „vooruitgeschoven luchtbasis”.
Wat transportcapaciteit betreft is er immers geen vergelijking te maken tussen een operationele luchtbasis en de zeehaven Mulberry B, die 7000 ton lading, inclusief tanks, per dag verwerkte!
3. Wanneer atoombom-vliegtuigen worden voortbewogen door atoom-energie, zal de logistiek van het luchtwapen aanzienlijke veranderingen hebben ondergaan. (Dit zal niet alleen tot het luchtwapen beperkt blijven).
Of het bevoorradingsprobleem dan kleiner, of wellicht groter zal zijn geworden, staat nog te bezien, de tendens is echter: hoe moderner de machine, hoe *moeilijker* de bevoorrading!
Ik kan mij niet voorstellen, dat de door de Heer Jansen Schoonhoven genoemde methoden tot gewichtsbesparing, al worden zij tot in de perfectie doorgevoerd, een noemenswaardige invloed zullen hebben.
4. Vliegtuigen, mits geoefend voor de strijd boven zee, zullen (evenals in de laatste oorlog) een rol spelen bij de bescherming van de koopvaardij. Hoe groot die rol zal zijn hangt af van het operatiegebied, afstand tot de eigen en de vijandelijke basis, performance van het vliegtuig enz.
Laten wij voorlopig met de voeten op de grond blijven. Ik wil een voorbeeld noemen. U herinnert zich de vernietiging van de „Scharnhorst” op Tweede Kerstdag 1943. Dit schip was uitgelopen om een „Russisch con-vooi” aan te vallen, doch werd vóór het zover kwam, verkend, aangevallen en tot zinken gebracht door onderdelen van de „Home Fleet”. Welnu, ik denk niet, dat Adm. Sir Bruce Fraser in die koude, stormachtige (windkracht 10) poolnacht op 74° NB zijn „Duke of York” of een van zijn jagers had willen ruilen voor alle vliegtuigen ter wereld. En dat zou hij, onder dezelfde omstandigheden, ook nu niet willen. Zelfs zonder kennis genomen te hebben van de resultaten van „Bomber Command” bij de in het najaar van 1948 gehouden oefeningen van de Britse vloot in de Atlantische Oceaan!
5. Ik ben het met de Heer Jansen Schoonhoven eens, dat een „Polar projection” of iets dergelijks een beter beeld geeft van de aarde, bij een beschou-

*) Hierbij blijven de hoge aanschaffings- en onderhoudskosten alsmede de geringe levensduur van vliegtuigen buiten beschouwing.

wing over wereld-strategie. Ik geloof echter dat, ook zonder behulp van zo'n kaart, dit beeld ons in deze tijd voldoende duidelijk voor ogen staat.

6. De bestrijding van het onderzeebootgevaar door het bombarderen van hun bases met long-range-aircraft en atoombommen zal zeer effectief zijn, totdat de afweermiddelen zich daarop zullen hebben ingesteld. In de tweede wereldoorlog is gebleken, dat het meest effectief is: het vernietigen van *operationele onderzeeboten met hun geoefende bemanningen*.
7. Wat betreft de representatie zou ik het volgende willen opmerken. Marine en koopvaardij samen vertegenwoordigen een belangrijk gedeelte van het oorlogspotentieel van een land. Zij moeten in juiste verhouding tot elkaar staan, ook in sterkte. Wanneer deze verhouding niet logisch is, schaadt dit het geheel. Zie het gebeurde in en na de tweede wereldoorlog, toen onze Marine niet in juiste verhouding stond tot de sterkte van de koopvaardijvloot!

Representatie (waarbij machtsvertoon een belangrijke factor is) kan beter schieden door de oorlogsschepen dan door schepen der koopvaardij, hoe belangrijk voor onze naam in het buitenland hun verschijning ook is.

De Voorzitter:

Als niemand meer het woord vraagt, dank ik Overste Koudijs nogmaals voor zijne zo interessante voordracht, en ook de H.H. die met hem in debat zijn gekomen voor hetgeen zij in het midden hebben gebracht.

Overste Koudijs heeft ons gesproken over het belang, dat bij een wereldconflict moet worden gehecht aan het vervoer van personeel, materieel en voorraden over zee en in verband daarmee aan de beheersing van de daarbij betrokken zeewegen en voorts over de wijze waarop een en ander moet worden uitgevoerd in onderlinge samenwerking van alle delen van de Krijgsmacht. In het laatste gedeelte van zijne rede heeft de Overste ons aangetoond, dat wij het in wording zijnde Atlantische Pact hebben te zien als het middel om de samenwerking van de om de Atlantische Oceaan gelegen landen te waarborgen bij een conflict tussen Oost en West. Hoe daarbij voor ons land de verhouding zal moeten zijn der bijdragen aan zee-, land- en luchtmacht is niet gemakkelijk te zeggen, ook omdat men nu eenmaal niet in de toekomst kan zien. Hoe het zij, ik heb met veel genoegen de gloedvolle wijze gevolgd waarop de Overste Koudijs heeft betoogd, dat het in het algemeen belang niet gewenst is, de Koninklijke Marine daarbij in de laatste plaats te doen komen.

M. H. Ik sluit hiermede de vergadering en dank U voor Uwe aanwezigheid.

STELLINGEN:

1. Overzeese krijgsverrichtingen zijn onuitvoerbaar zonder beheersing van de zeeweg tussen de krijgsmacht en haar overzeese basis.
2. De mogelijkheid en het tempo van uitvoering van overzeese krijgsverrichtingen wordt mede beheerst door de beschikbare scheepsruimte.
3. De voorbereiding van overzeese krijgsverrichtingen vereist innige samenwerking van alle delen van de krijgsmacht.
4. De beheersing van de Atlantische Oceaan is het fundament, waarop de gehele politieke en economische opbouw van de Westerse wereld rust.

RECTIFICATIE

Op het titelblad van de 2e Aflevering van het Orgaan 1948/1949
 voor: Mei 1940—1948
 te lezen: Mei 1940—1945.

In de 1e Aflevering van het Orgaan 1948/1949 op blz. 6 in de laatste kolom
 onder 1947 te lezen:

1947	milliard dollar
ruim 0.5 (203)*	= 1.1
ruim 1.7 (80)*	= 1.36
1	
0.35	

MEDEDELINGEN VAN HUISHOUDELIJKE AARD

NIEUWE LEDEN

Nederland

's-Gravenhage: H. Onderwater, Kap. Kon. Marech.; Dr. F. Bieri, Zwitsers legatie; J. L. A. Haasc, Kap. Mil. Adm.; A. E. J. Modderman, Lt. ter Zee I; J. P. F. van der Horst, Majoor Inf.; H. Bos, Kap. Luit. ter Zee; Mr. W. G. F. Snijders, res. Kap. Art.

Amsterdam: H. Millward, vertegenw. Rolls Royce; L. Brouwer, Lt. ter Zee I.

Bennekom: J. D. Stolp, Majoor Art.; H. P. Wiegman, res. Kap. Art.; H. J. Wesselius, res. 1e Lt. Art.; C. E. A. Wegman, res. 1e Lt. Art.; R. Boekholt, res. 2e Lt. Art.; F. Diepstra, res. 2e Lt. Art.; R. L. E. H. van Embden, res. 1e Lt. Art.

Blaricum: J. W. de Klerk, res. 2e Lt.

Breda: J. I. de Ruijter van Steveninck, P. Smit, W. P. Steffelaar, A. Mosterd, E. J. L. Steenberg, D. van Dreumel, F. J. H. Feijzen, E. J. Smits, R. M. Lammers, A. Hidma, H. A. v. d. Bruggen, Th. J. Vriezenga, B. J. Heimink, J. C. Ruygrok, A. de Kreek, J. H. van Buël, R. Troelstra, W. C. Naarding, J. H. M. Bokern, allen Cadet K.M.A.; Th. Tammen, particulier.

Ede: G. van Ham, res. Lt. Art.; P. J. G. Lokin, id.; J. van Mourik, id.; F. Rickert, id.; E. J. H. van 't Veld, id.; J. Wijtsma, id.; W. J. van Aartsen, id.; G. H. Rooding, id.; D. Sterk, id.; Aannemers en Wegenbouwbedrijf Gebr. D. J. & F. J. Bruil.

Eindhoven: H. Groen, res. Lt. Art.

Harskamp: F. J. M. van der Linde, Lt. Kolonel Inf.

Oldebroek: P. W. M. Heesbeen, res. 1e Lt. Art.

Rotterdam: J. E. A. Post Uiterweer, 1e Lt. Inf.

Scheveningen: J. E. van Iterson, ritm. waarn.

Utrecht: Bibliotheek S.R.O. Pioniers.

Vlaardingingen: A. van Loosbroek, 2e Luit.

Voorburg: Ir. C. C. Klijnhout, res. 1e Lt. Art.; Th. de Winter, Majoor Art. K.N.I.L.

Wezep: D. Mantz, Kap. Art.

Wormerveer: J. H. Buitenhuis, res. 1e Lt. Art.

Vliegveld Twenthe: J. L. Zegers, Lt. Kolonel Vlieg-waarn.

Indonesië

N. J. M. A. Huijsmans, Kolonel Inf. K.N.I.L.; J. M. H. Niels, 1e Lt. Inf. K.N.I.L.; B. van Eerden, Majoor; C. A. Storm v. Leeuwen, 1e Lt. Art. K.N.I.L.; D. ter Brugge, Kap. Inf. K.N.I.L.; H. J. van Veen, Kap. Inf. K.N.I.L.; H. van Voorthuizen, 1e Lt. Inf. K.N.I.L.; B. J. Buma, res. Kol. Cavalerie K.L.

Hartelijk dank namens het Bestuur onzer Vereniging aan de Heer Correspondent van de Vereniging te Ede, door wiens toedoen zoveel Artillerie-officieren als lid toetraden.

Wie volgt dit goede voorbeeld?

B.

De leden, die de contributie ad f 10.— (1 Oct. 1948 tot 30 Sept. 1949) of eerder nog niet voldaan hebben, worden verzocht deze wel te willen storten of overschrijven op postrekening 78828.

De in Indonesië vertoevende leden worden verzocht, hetzij door iemand in Nederland te laten betalen, of door delegatie, z.g. „boekendelegatie“, welke bij de Kashouder van hun onderdeel kan worden aangevraagd.

Geeft bij adresverandering kennis aan de Secretaris-Penningmeester, van Alkemadelaan 215, 's-Gravenhage en vergeet vooral niet ons een nieuw lid op te geven.

„De Rotterdamsche
Droogdok Mij. N.V.
Rotterdam”