

**KONINKLIJKE
VERENIGING
TER BEOEFENING
VAN DE
KRIJGSWETENSCHAP**

OPGERICHT 6 MEI 1865

Ereleden

Z.K.H. de Prins der Nederlanden
Z.E. Luitenant-Generaal b.d.
M. R. H. Calmeyer
Generaal-Majoor b.d. J. J. de Wolf
Generaal-Majoor b.d.
E. R. d'Engelbronner

Bestuur

Voorzitter

J. P. Verheljen, kol fus

Vice-voorzitter

A. T. M. Oonincx, cdre KLu

Leden

A. D. G. M. Blomjous, maj cav
W. Kasteleyn, kol KLu
A. G. C. Kok, kol marns
W. H. van Riet, ktz
prof. dr. ir. J. J. C. Voorhoeve

Redacteur

W. Walthuis, bgen b.d.
Molenstraat 78,
4841 CG Prinsenbeek

Secretaris

W. F. Anthonijsz, lkol cav
Denijsstraat 135
2551 HJ Den Haag

Penningmeester

drs. F. A. W. M. Rhoen, kap int
Het Koetshuis 14,
3902 RG Veenendaal,
girorekening 7 88 28

MARS IN CATHEDRA

15 OKT
1980

47

IN DIT NUMMER

Mededelingen van het bestuur:
Voordracht Chemische oorlog-
voering - Contributie 1980 - In
memoriam lgen D. A. van Hilten
- Bijeenkomst te Den Haag, 12
mei 1980 1800

De invloed van de veranderde
energiesituatie op maritieme
mogelijkheden, door A. G. C.
Kok, kolonel der mariniers, en
W. C. Mabesoone, kapitein-
luitenant ter zee 1801

Discussie 1812

Speciale groepsreizen naar In-
donesië 1814

©

MEDEDELINGEN VAN HET BESTUUR

Voordracht Chemische Oorlogvoering

Op maandag 17 november a.s. te 20.00 uur zal in het Nederlands Congresgebouw te Den Haag, Churchillplein 10, een bijeenkomst worden gehouden voor leden en belangstellenden waarop een inleiding wordt gegeven over het onderwerp

CHEMISCHE OORLOGVOERING

Als inleiders hebben zich daarvoor

beschikbaar gesteld de heren C. E. A. Wegman, luitenant-kolonel der artillerie b.d., en dr. A. A. J. Ooms, directeur van het Prins Mauritslaboratorium TNO. De nadere aankondiging van deze voordracht zal worden opgenomen in de Militaire Spectator van 1 november a.s., waarin tevens de te behandelen stellingen van de inleiders zullen worden gepubliceerd.

Contributie 1980

In de loop van de maand november zullen, als gebruikelijk, accept-girokaarten worden verzonden aan alle leden die Mars in Cathedra en de Militaire Spectator ontvangen. Ter vergemakkelijking van het geautomatiseerd verwerken van deze betalingen wordt dringend verzocht voor het voldoen van de contributie gebruik te willen maken van de toegezonden kaarten.

Met groot leedwezen heeft het Bestuur van de Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgawetenschap moeten kennis nemen van het verscheiden op 26 juni jl. van het oudste erelid, luitenant-generaal van de Generale Staf b.d.

D. A. VAN HILTEN

in de ouderdom van 93 jaar.

Het bericht van zijn overlijden bereikte het bestuur helaas pas nadat het julinummeer van het verenigingsorgaan reeds ter perse was; diens tengevolge kan daarvan eerst melding worden gedaan in dit nummer. Generaal van Hilten is voor de Koninklijke Vereniging van zeer grote waarde geweest. Hij beleefde zijn lidmaatschap met bijzondere toewijding, trad verschillende malen voor het forum met inleidingen die van zijn voortreffelijke vakmanschap getuigden, en onderscheidde zich door een uiterst gedegen inbreng in de discussies. Het was aan zijn inspanningen te danken dat in 1947 het door hem geredigeerde Wetenschappelijk Jaarbericht opnieuw kon verschijnen. Zonder enig voorbehoud mag worden gezegd dat hij zich steeds op voorbeeldige wijze heeft ingezet voor het bevorderen van de doelstellingen van de Koninklijke Vereniging, die dan ook terecht zijn merites heeft willen honoreren met het erelidmaatschap, hem verleend op 26 oktober 1956. Zijn heengaan heeft de krijgsmacht beroofd van een bij uitstek deskundige pleitbezorger; de wetenschap verloor in hem een krijgshistoricus van onbetwiste faam; de Koninklijke Vereniging betreurt het verlies van een exemplair erelid en toegewijde vriend, wiens grote verdiensten voor haar reilen en zeilen haar zullen blijven verplichten hem met dankbaarheid en erkentelijkheid te gedenken.

Bijeenkomst te Den Haag

maandag 12 mei 1980

In de lokaliteiten van de Marinestaf opent de *voorzitter* de bijeenkomst met een woord van welkom tot de in gering aantal opgekomen leden en belangstellenden. Hij uit zijn bevreemding over deze ogenschijnlijke desinteresse der afwezigen, terwijl toch het onderwerp om meer dan een reden aller aandacht verdient en hij ervan overtuigd is dat de beide inleiders tal van belangwekkende bijzonderheden over de problematiek zullen behandelen. Lezing van de inhoud van de voordracht en het verslag van de discussie in het verenigingsorgaan is uiteraard een zekere compensatie, maar juist de discussie kan opheldering verschaffen over kwesties die de persoonlijke aanwezige wèl doch de thuisgeblevene níét aan de inleiders heeft kunnen voorleggen.

Vervolgens verleent hij het woord aan de beide sprekers, kolonel der mariniers Kok en kapitein-luitenant ter zee Mabeesoone, voor het houden van hun voordracht.

De invloed van de veranderde energiesituatie op maritieme mogelijkheden

A. G. C. Kok en W. C. Mabeoone

kolonel der mariniers; kapitein-luitenant ter zee

Stellingen

1. De aanvoer van grondstoffen, zoals van energiedragers, is in vredes- en oorlogstijd voor West-Europa van vitaal belang.
2. Naarmate de VS zich voor hun energievoorziening meer zullen richten op het Westelijke Halfrond, zal de bescherming van de eigen maritieme belangen voor West-Europa een sterker samenbindend element gaan vormen.
3. Het is de lengte van de Westeuropese maritieme handelswegen, die hun kwetsbaarheid bepaalt.
4. Om zijn eigen vitale belangen te beschermen zal West-Europa moeten beschikken over een internationale vloottenheid die geloofwaardig kan opereren.

Kolonel der mariniers A. G. C. Kok werd geboren in 1932 te Zuilen. Gymnasium β -opleiding en KIM. Benoemd tot tint in 1955. Vervolgens plaatsing bij opleidingen, operationele eenheden en staven in Nederland en de Antillen. VN-waarnemer in het Midden-Oosten 1969/70. Cursus Hogere krijgskundige en algemene vorming Marinestafschool 1974/75. Sindsdien Marinestaf en sedert sept. 1979 directeur Marinestafschool.

Kapitein-luitenant ter zee W. C. Mabeoone werd geboren in 1937 te Djokja, Indonesië. Adelborstenopleiding KIM. Benoeming tot ltz III in 1959. Varende plaatsingen op de voormalige kruisers, jagers en fregatten en specialisatie als operatie-officier in navigatie-gevechtinformatie. Plaatsing Marinestaf: secretaris Admiraliteitsraad tvs adj. BDZ, en bureau Plannen. Cursus Hogere krijgskundige en algemene vorming Marinestafschool 1978. Sinds 1979 Hoofd onderwijs Marinestafschool.

Mijnheer de voorzitter, geachte aanwezigen,

De titel van de voordracht van vanavond geeft ruimte voor verschillende interpretaties. Dat is ook begrijpelijk wanneer men beziet hoeveel aspecten er zijn verbonden aan begrippen als „de veranderde energiesituatie” en „maritieme mogelijkheden”. Aspecten, die op zichzelf reeds voldoende inhoud hebben om een uitgebreide gedachtewisseling mee te vullen. Het is daarom ook zonder meer als ambitieus te betitelen dat wij vanavond met u willen discussiëren over beide aspecten, en dan nog in relatie met elkaar.

Het spreekt dus vanzelf dat wij eerst beginnen met het inperken van het totale onderwerp en daarna wat dieper ingaan op bepaalde facetten. Ruimte binnen het onderwerp enerzijds en zelf opgelegde beperkingen anderzijds geven — zo menen wij — daarbij zowel voldoende bewegingsvrijheid voor u als ontsnappingsmogelijkheden voor ons om na afloop van de voordracht een levendige discussie mogelijk te maken. Wij zien ook daarnaar uit.

„Veranderde energiesituatie”. Het gebruik van het eerste woord suggereert als het ware dat er eens sprake moet zijn geweest van een constante energiesituatie en dat er nu relevante veranderingen in die situatie optreden. Dat is juist. Consumptie van energie heeft tot in het begin van de jaren '70 bij niemand problemen opgeleverd. Er was genoeg, er werden regelmatig nieuwe bronnen aangeboord en de technologie beloofde gouden overvloed, een naar mijn gevoel statisch beeld van de energiesituatie.

Dat beeld begon echter snel grote scheuren te vertonen: rapport van Rome, oliecrisis in 1973, snel stijgende prijzen, grenzen aan de groei, met daar- tegenover groeiende behoeften: nieuwe consumenten-

ten in de vorm van de Derde-Wereldlanden. Dat alles maakte het ons, grootgebruikers in het Westen, snel duidelijk dat het statische optimistische beeld voor goed verdween en plaatsmaakte voor schaarste, conflict van belangen, spanningen, pessimisme.

Van deze „schaarste“-visie uit benaderen wij vanavond de veranderde energiesituatie. De werkelijkheid laat ons geen andere keus. Schaarste leidt tot competitie, dat wil zeggen tot het vaststellen van de eigen behoefte en vervolgens te streven naar bevrediging van die behoefte, desnoods ten koste van anderen. En of die anderen nu vrienden of vijanden zijn, brengt in feite in de competitiestrijd slechts graduele verschillen aan.

Verhelderend is in dit verband hetgeen admiraal Stansfield Turner, thans hoofd van de CIA, daarover op 22 april jl. voor het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden heeft gezegd. Na te hebben gewezen op de afnemende wereldolievoorraden, het groeiende probleem nieuwe bronnen te vinden en de toeneming van het aantal consumenten ging hij nader in op de invloed van de schaarste op de relaties tussen de geïndustrialiseerde Westerse landen. Daarbij constateerde hij dat nu reeds de Westeuropese staten ieder voor zich erop uit zijn contracten af te sluiten met de olieleveranciers in het Midden-Oosten om zich zodoende te verzekeren van voldoende aanvoer van olie. Een meer gerichte bemoeienis met de Midden-Oostenpolitiek als uitvloeisel van de bezorgdheid olie te verkrijgen zal, zo stelt Turner, tot grotere spanningen onderling in het Westen leiden. Het zal daarbij de vraag zijn of die landen bereid blijven de Amerikaanse politiek in het Midden-Oosten te steunen; met andere woorden: „This competition for energy supplies will create a severe test of the cohesiveness of both the Western and eastern alliances”, aldus Turner.

Het is verleidelijk door te gaan met te citeren uit deze toespraak, in het bijzonder om, door het noemen van cijfers, aan de tonen hoe de veranderingen in de energievoorziening zich in de komende jaren in negatieve zin zullen ontwikkelen. Ik meen echter dat, gezien het voorafgaande, het voor dit gehoor niet nodig is de ernst van de situatie aan te geven.

Het tweede aspect, dat aan de orde komt, zijn „de maritieme mogelijkheden”. Ook een weidse omschrijving die vraagt om afbakening. Als eerste

wil ik daarvan uitsluiten de problematiek rond de energiebehoefte voor de voortstuwing. Met andere woorden: vanavond geen gesprek over wederinvoering van het zeil bij de Koninklijke marine, hoe interessant dat op zichzelf ook moge zijn. De implicaties van de schaarste op de techniek van de voortstuwing vormen een dermate gespecialiseerd terrein dat beide inleiders, gelet op hun achtergronden, daarvan liever verre blijven. In feite zou aan deze technische aspecten een aparte discussie kunnen worden gewijd.

Een tweede aspect dat níét aan de orde kan komen, is de relatie energieschaarste en koopvaardij, visserij, offshore. Dat zijn alle maritieme zaken, die echter op zichzelf ook weer zo uitgebreid zijn dat zij als avondvullende programma's kunnen worden gebruikt. Ik noem ter adstructie slechts de vraag welke invloed er uitgaat van een wijziging in de economische vaart van koopvaardij-schepen — van bijvoorbeeld 22 knopen naar 12 knopen — op het totale konvoosysteem in crisissen oorlogstijd en wellicht daardoor weer op consequenties voor de voortstuwing van oorlogsschepen?

Wanneer dan ook hier zal worden gesproken over „maritieme mogelijkheden” zien wij dat in het kader van het uitdrukking geven aan politieke wil en buitenlands beleid.

Na deze algemene oriënterende inleiding, mijnheer de voorzitter, geef ik gaarne het woord aan kapitein-luitenant ter zee Mabesoone, die zich meer in de details van het onderwerp zal begeven.



Mijnheer de voorzitter,

De eerste oliecrisis in 1973, de Russische inval in Afghanistan in 1979 en de huidige situatie rond de Perzische Golf doen de vraag rijzen of onze veiligheidsproblemen nog wel uitsluitend in Europa liggen. Zij doen ook de vraag rijzen, en ik ben niet de eerste die deze stelt, of een oorlog om onze energievoorziening niet een reëel gevaar is. In de afgelopen dertig jaar heeft de NAVO de basis verschaft voor het welzijn en de veiligheid van Europa. Ons veiligheidsstreven heeft zich echter in NAVO-verband voornamelijk gericht op de verdediging van West-Europa en men is gebonden aan een nauw omschreven gebied. Maar hoe verzekeren wij ons van energie- en grond-

stoffen, die voor het merendeel moeten komen uit gebieden die liggen buiten het NAVO-gebied, in de onzekere gebieden van de Derde Wereld? Van uitbreiding van het NAVO-gebied kan geen sprake zijn. Het zijn binnen het bondgenootschap met name de Scandinaviërs en Nederlanders die tegen uitbreiding zijn, maar ook van landen die binnen de nieuwe grenzen zouden vallen mag verzet worden verwacht. Ook is het bondgenootschap primair gericht op het verzekeren van vrede en veiligheid in een periode van crisis of werkelijke oorlog en niet op het oplossen van een energiecrisis. De NAVO is dan ook niet in staat de economische veiligheid te verzekeren buiten haar grenzen zonder dat er van een werkelijke crisis- of oorlogssituatie, waarbij haar leden direct zijn betrokken, sprake is. Het is ook de vraag of de NAVO dáárvoor geschikt is.

Bij het beantwoorden van de opgeworpen vraag moet wel duidelijk zijn uit welke gezichtshoek de NAVO wordt bekeken.

— Beschouwen wij de NAVO als een regionale alliantie met als belangrijkste doel het binden van de VS aan Europa teneinde een oorlog in Europa te voorkomen en, indien die oorlog in het Europese operatietoneel tóch uitbreekt, deze gezamenlijk te doorstaan. Dat zou onder andere betekenen dat de NAVO voor de VS niet meer is dan een regionale alliantie zoals dat land er verscheidene kent.

— De NAVO kan ook worden beschouwd als een bondgenootschap dat in de ruimste zin de veiligheid van zijn leden behartigt. Een soort collectieve wereldmacht dus. In dat geval moet dan wel duidelijk worden vastgelegd in hoeverre de Europese bondgenoten inspraak hebben bij het bepalen van gemeenschappelijke acties, zoals de huidige situatie die in vredes tijd vraagt.

De recente internationale ontwikkelingen leren, dat in een dergelijke situatie de NAVO-partners niet tot een gemeenschappelijke besluitvorming zijn gekomen. Reeds in het voorjaar van 1979 waren de NAVO-landen bijvoorbeeld op de hoogte van de bedreiging van Afghanistan. Zelfs na de inval in december jl. was er nog geen eenstemmigheid over de betekenis daarvan bereikt. De VS waren voor vergeldingsmaatregelen, en stonden daarin nagenoeg alleen.

Hetzelfde geldt voor de Iraanse crisis; ook daar

gaan de VS hun eigen gang, niet of slechts op onbeholpen wijze gesteund door West-Europa.

Het algemene beeld is — volgens een hoofdartikel in de Times van 19 april jl. — dat de Atlantische alliantie op zeer onbevredigende manier bezig is de internationale crisis het hoofd te bieden. Is het daarom geen tijd, vraagt diezelfde Times, dat de Europeanen hun eigen tactieken uitwerken?

Omdat de huidige crisis onze energie- en grondstoffenvoorziening bedreigt, is een antwoord op deze vraag noodzakelijk. En zo die vraag met ja wordt beantwoord, is het nodig overeenstemming te bereiken over de beste Europese tactiek. Binnen het kader van het onderwerp van deze avond zal ik proberen daaromtrent tot een gedachtenvorming te komen.

Het is mijn mening dat in de huidige vredessituatie de NAVO als eenheid niet adequaat kan optreden. Meer dan ooit blijkt dat in een periode van „schijnbare vrede” de VS, als wereldmacht, en de Europeanen, als economische federatie met mondiale energie- en grondstoffenbelangen, verschillende interessen hebben, verschillende prioriteiten stellen en zelfs als de belangen elkaar raken andere oplossingen voorstaan.

Het is naar mijn mening niet meer dan realistisch de NAVO als een „tweepoot” te beschouwen in de volgende zin. In een werkelijke crisis- en oorlogssituatie treedt de alliantie politiek en militair op als een Atlantische eenheid. Dat de NAVO in een dergelijke situatie dan ook buiten haar gebied zal optreden, lijkt aannemelijk. De dreiging in een dergelijk scenario zal in principe van het Warschau-Pact uitgaan. In een periode van „schijnbare vrede” daarentegen zullen de afzonderlijke lidstaten hun nationale belangen zelfstandig behartigen.

Dat de Westeuropese landen daarbij gezamenlijk moeten optreden, lijkt — gezien de onderlinge politieke en economische banden binnen de EG — noodzakelijk.

Omdat de situatie van „schijnbare vrede” voor mijn verdere gedachtenvorming belangrijk is wil ik, voordat ik meer specifiek op een aantal maritieme en energieaspecten inga, toelichten wat ik daaronder versta.

Schijnbare vrede is de situatie waarin wij als West-Europeanen leven, te midden van een welvaart die uniek is en die tevens onbedreigd lijkt. Het directe oorlogsgevaar in Europa is voor de Europeanen

bijna onwezenlijk in het licht van de militaire krachtsverhoudingen en de risico's, verbonden aan de inzet van de militaire machtsmiddelen.

De olie- en grondstoffenstroom moge wellicht tijdelijk worden gehinderd, de daarvoor verantwoordelijke regionale spanningen zijn te relativiseren en ontladen zich ver van het oude continent. De vrede en welvaart lijken nog niet bedreigd. Het is om externe politieke en economische redenen én om interne politieke en psychologische redenen bijzonder moeilijk deze Europese geest te doorbreken en interesse te wekken, laat staan maatregelen te nemen, teneinde de bouwstenen voor die welvaart en „schijnbare vrede” te beveiligen. Pas in een periode van werkelijke crisis of oorlog zal de NAVO-defensie als functie van welvaart worden geaccepteerd.

De veranderende energiesituatie

Ons onderwerp van vanavond bestaat uit twee delen: „de veranderende energiesituatie” en „de maritieme mogelijkheden”. Bij een oppervlakkige beoordeling zouden wij kunnen denken dat er nog een relatie moet worden gelegd tussen twee verschillende grootheden. Dat is niet zo. Het ene sluit het andere als het ware in. Het spreken over maritieme mogelijkheden betekent namelijk dat daarmee al een aantal begrippen wordt omsloten waarvan de aspecten energievervoer, veranderingen in de internationale economische structuur, handelspolitiek en handelswegen, havenpolitiek en politiek-militaire machtsverhoudingen en het gebruik van maritieme eenheden de belangrijkste zijn.

Om met de veranderende energiesituatie binnen dit ruime maritieme kader te beginnen, en die ook duidelijk te maken, zou ik u willen meevoeren langs drie onzekerheden die daarin een rol spelen.

- De eerste onzekerheid wordt veroorzaakt door de veranderingen in de economische structuur. Daaronder versta ik de verschuiving in het historische patroon waarbij de traditionele industriepolen West-Europa, de VS en Japan concurrentie gaan ondervinden van en de COMECON-landen en de opkomende Derde-Wereldlanden. Daardoor kunnen belangrijke verschuivingen plaatsvinden in het traditionele (zee)vervoerspatroon, waarbij de voormalige industriepolen hun monopolistische

positie stap voor stap zullen moeten prijsgeven en mede onder invloed van de nieuwe UNCTAD-code een belangrijk aandeel in het zeevervoer moeten gaan overdragen aan de jonge opkomende maritieme naties (Taiwan, Zuid-Korea en Brazilië zijn daarvan sprekende voorbeelden).

Ik wil niet zeggen dat dit per se een negatieve ontwikkeling is. De relatief kleine koopvaardijvloot van de VS — hun nationale tankervloot vertegenwoordigt niet meer dan 4,5% van het wereldtonnage — wordt slechts in geringe mate getroffen. De EEG-landen echter zijn gedwongen met hun relatief grote aandeel in het wereldzeevervoer — hun tankervloot neemt 39,4% van het wereldtotaal in beslag — door deze ontwikkeling tot een gezamenlijke aanpak te komen.

- De tweede onzekerheid, die direct aansluit bij de eerste, vormt de energievoorziening. Binnen het voor vanavond gestelde kader zijn daarbij de aspecten beschikbaarheid en distributie, dat wil zeggen vervoer van producent naar consument, van belang.

De afhankelijkheid van West-Europa en de VS van de invoer van energiegrondstoffen in vredes-tijd is groot. Het Midden-Oosten, waarvandaan meer dan de helft van de voor het Westen noodzakelijke olie komt, is de grootste producent, maar ook uit Afrika en Zuidoost-Azië komen aanzienlijke hoeveelheden energiedragende grondstoffen. Ten slotte moet het Caraïbische gebied worden genoemd als een belangrijke leverancier, voornamelijk voor de VS.

Hoewel op korte en middellange termijn aan die olieafhankelijkheid geen einde komt, maken de olieprijsen en de labiele politieke situaties in de olieproducerende regionen het noodzakelijk met andere energiedragende grondstoffen rekening te houden. Dat daarbij een wijziging in het vervoerspatroon optreedt is te verwachten. Zo zou het overgaan op massaal gebruik van kolen tot gevolg kunnen hebben dat de grote kolenproducenten voor Europa bijvoorbeeld Australië, Zuid-Afrika en China worden.

Tot nu toe heb ik bij deze energieonzekerheid bijna uitsluitend over olie gesproken; niet minder onmisbaar voor onze welvaart zijn de niet-energiedragende grondstoffen. De ononderbroken levering van en energie en niet-energiedragende grondstoffen is van belang voor de overlevingskansen

van onze economie, waarop onze welvaart en onafhankelijkheid rusten. Ik wil mij, omdat ik geen energie-expert ben, ertoe beperken op te merken dat West-Europa in de nabije toekomst een massaimporteur blijft van grondstoffen, met name van olie.

Ik kom nu tot een voor onze gedachtenvorming belangrijke constatering, namelijk dat West-Europa bij zijn energievoorziening veel kwetsbaarder is dan de VS. Nog steeds zijn de VS de tweede olieproducent van de wereld en zij beschikken over bijvoorbeeld grote reserves aan kolen. Wel is hun energieverbruik bijna tweemaal zo groot als dat van Europa, maar dat neemt niet weg dat de VS in noodsituaties, door het verbruik te beperken, veel minder afhankelijk zijn van anderen. In vredetijds importeren de VS „slechts” plusminus 32% van hun oliebehoeften, terwijl Europa meer dan 90% moet invoeren. West-Europa haalt meer dan 65% van zijn olie-importen uit het Midden-Oosten; voor de VS is dat maar 30%. Daarbij komt, dat de VS twee- tot driemaal meer dan Europa gebruik maken van andere energiebronnen zoals aardgas, kolen en uranium. Dat heeft tot gevolg dat, terwijl olie 74% van de energiebehoefte van West-Europa uitmaakt, voor de VS dat getal slechts 49% is. Hetzelfde geldt voor de niet-energiedragende grondstoffen. Op chroom en mangaan na kunnen de VS alle noodzakelijke goederen relatief dicht bij huis op het Westelijk Halfrond verkrijgen.

Europa zal nagenoeg al zijn grondstoffen ver van huis moeten kopen en halen. Het is deze afhankelijkheid die ik in mijn eerste stelling verwoord: „onder alle omstandigheden is de aanvoer van vooral energiedragende grondstoffen voor West-Europa van vitaal belang”.

Energievoorziening en energiepolitiek zijn een dramatisch strijdtoneel, niet alleen als gevolg van de prijsverhogingen en politieke manipulaties van de producerende landen. De oliecrisis in 1973 en de Amerikaanse olie-importerende maatregelen in 1979, vooral gericht op binnenlandse politieke situaties, vormden een dieptepunt in de relaties tussen Europa en Amerika. Want in een periode van „schijnbare vrede” veroorloofden de Atlantische bondgenoten zich, helaas tot op heden, bij het behartigen van hun vitale belangen onafhankelijk te opereren.

Nog een korte notitie over „vervoer”. Bij deze energievoorziening vormt het aspect vervoer natuurlijk een beslissende rol. Onze economie ademt via haar zeehandelswegen, waarover het merendeel van de grondstoffen wordt vervoerd. De betekenis van bepaalde zeewegen kan veranderen, omdat andere energiepatronen ontstaan of omdat andere producenten belangrijk worden; níét verandert evenwel de afhankelijkheid van onze economie tot overzee en derhalve van die zeewegen; daarop wil ik later terugkomen.

- Als derde en laatste onzekerheid wil ik de politiek-militaire verhoudingen noemen. Omdat er vooralsnog geen alternatieven zijn voor de olie uit het Midden-Oosten, heeft de politieke situatie in dat gebied een grote invloed op het Westerse handelen. Dat het Westeuropese handelen minder zou worden beïnvloed dan het Amerikaanse, iets wat uit de huidige politieke situatie zou kunnen worden geconcludeerd, lijkt mij gezien het voorgaande onjuist.

Politieke spanningen in dat gebied worden veroorzaakt door de lokale spanningen, zowel tussen Arabieren en Israël als tussen Arabieren onderling. Spanningen, die directe invloed uitoefenen op de olieproductie en olievoorzieningen van het Westen.

Een zelfde politieke instabiliteit vinden wij terug in Afrika, Zuidoost-Azië en Zuid-Amerika, Europa's werkelijke of potentiële grondstoffenleveranciers.

De sociale onrust zoals die zich manifesteert in Midden- en Zuid-Amerika, de snelle groei van de bevolking in de Derde-Wereldlanden, gekoppeld aan een toeneming van de armoede, maken dat de grondstof leverende landen, tevens afzetmarkten voor Westerse produkten, in de komende decennia voor labiele omstandigheden blijven zorgen. Het politieke gevaar, dat in deze labiele situaties schuilt, is dat de Derde-Wereldlanden in staat zijn op ieder willekeurig moment het Westen onder druk te zetten door het verhogen van de olieprijs of zelfs door het stopzetten van olieleveringen. Onze vrije-markteconomie kan onmogelijk draaien als zij door dergelijke oorzaken regelmatig en willekeurig onderhevig is aan louter politieke beslissingen van buitenaf.

Dat de landen van het Sovjetcommunistische blok inspelen op en gebruik maken van deze labiele po-

litieke situaties, niet uitsluitend om het Westen te treffen maar vooral ook om hun eigen ideologie — de stapsgewijze socialisering van de wereld — te verbreiden, is in de praktijk duidelijk waarneembaar. Lenins uitspraak: „ . . . willen wij het kapitalistische systeem ondergraven, dan zullen wij zijn overzeese markten en de aanvoer van de voor zijn industrie noodzakelijke grondstoffen moeten aantasten” is in dit kader tekenend. Nodig is het wederzijdse besef dat de enige basis voor een stabiele relatie tussen het Westen en de grondstoffenproducenten, tussen noord en zuid bestaat uit samenwerking en politieke stabiliteit bij beide belanghebbende partijen.

Samenvattende kan worden gesteld dat het Westen, en met name West-Europa, geen directe zeggenschap meer heeft over exploitatie en distributie van energie- en andere basisgrondstoffen; daarmee is het Westen voor zijn energievoorziening afhankelijk van de politieke gezindheid van de Derde Wereld en van de invloed van de Sovjet-Unie in die Derde Wereld, en ten gevolge van de grotere afhankelijkheid van West-Europa van die grondstoffen is de kwetsbaarheid van het Westen groter dan die van de VS.

Ik sprak over een politiek-militaire onzekerheid. De militaire onzekerheid volgt uit de kwetsbaarheid van de lange zeehandelswegen die lopen van de grondstoffen producerende landen naar het Westen. Dat net van vervoerswegen is op de Noordatlantische Oceaan en in de Middellandse Zee zeer dicht. Deze zeegebieden vormen een onderdeel van het Atlantische gebied, reden waarom ik bij hun beveiliging vanavond niet wil blijven stilstaan; dat wil niet zeggen dat bescherming ervan in een periode van „schijnbare vrede” geen specifieke problemen meebrengt. De kwetsbaarheid van onze zeewegen is in de huidige tijd echter vooral groot in de Zuidatlantische Oceaan en in de Indische Oceaan, waaromheen de landen liggen met de voor Europa rijkste reserves aan grondstoffen. (Volledigheidshalve wil ik opmerken dat de VS over de Grote Oceaan een intensief handelsverkeer hebben met Azië en Australië).

Het zijn natuurlijk niet die totale, zéér uitgestrekte, oceanen waarover ik mij zorgen maak, maar vooral de gebieden waarin de zeewegen zich con-

centreren, omdat zij geografisch de kortste verbindinglijnen vormen tussen de plaatsen van afvaart, de grondstoffenproducenten en de plaatsen van aankomst, te weten de Westerse havens.

Het zijn vooral ook de knooppunten, rotondes van zeewegen, de zogenaamde „choke points” en zeestraten waardoor het merendeel van het zeevervoer wordt gekanaliseerd. Tot de drukst bevaren punten rekenen wij de Straat van Hormoes, kring-spier van en naar de Perzische Golf; de engte van Bab-el-Mandeb, toegang tot de Rode Zee en het Suezkanaal; de Straat Mozambique, tussen Afrika en de Republiek Malagasië; de zee om Kaap de Goede Hoop; de Straat van Gibraltar, en Straat Malakka.

De dreiging langs de zeewegen en in de „choke points” kan zich manifesteren in de vorm van piraterij, zoals vorig jaar in de Golf van Guinea nog plaatsvond tegen Nederlandse koopvaardij-schepen; blokkeren van zeeëngten of kusten, zoals Iran enkele weken geleden dreigde uit te voeren in de Straat van Hormoes; instellen van controlepunten in interessezones van kuststaten; instellen van zg. „verboden zones” op de zeewegen, onder het mom van het houden van oefeningen of beproevingen op de vrije zee; gevaarlijk manoeuvreren nabij grote tankers; overvliegen met militaire vliegtuigen over schepen of het „schieten voor de boeg”, zoals recent nog in de Belgische visserijzone plaatsvond.

Deze vormen van dreiging kunnen niet alleen worden uitgevoerd door de alom aanwezige Sovjet-russische vloot (die van admiraal Gorsjkov als opdracht heeft gekregen „the new mission of the Soviet navy is the crushing of the economic potential of the enemy . . .”), ook vele jonge staten beschikken over — of kunnen op relatief goedkope manier komen aan — middelen waarmee dergelijke dreigingsvormen uitvoerbaar zijn. Ik denk hier vooral aan met effectieve wapens uitgeruste kleine oorlogsschepen. Het zijn de technologische ontwikkelingen die voor deze proliferatie van moderne wapens zorgen en daarmee een extra dreiging vormen voor de zeehandelswegen.

Met dit betoog over politieke en militaire onzekerheden heb ik datgene aangetoond wat ik in mijn derde stelling heb samengevat. De aanvoerlijnen naar West-Europa zijn lang, hun politieke kwetsbaarheid manifesteert zich al in hun oorsprong,

de wegen zelf zijn vooral kwetsbaar als gevolg van militaire ontwikkelingen.

Met het voorgaande heb ik eveneens het probleemgebied aangeroerd van mijn tweede stelling, namelijk dat de VS zich zeker in kritieke momenten gemakkelijker kunnen terugtrekken op het Westelijk Halfrond, waarbij de maritieme kwetsbaarheid dank zij de korte aanvoerroutes beperkt blijft. West-Europa blijkt ook in kritieke situaties voor zijn grondstoffentoevoer volledig te moeten terugvallen op de huidige instabiele leveranciers, zijn aanvoerwegen blijven lang en daarmee kwetsbaar. In een duidelijk herkenbare oorlogssituatie, en dat is dan een oorlog met het Warschau-Pact, zal, daarvan ben ik overtuigd, het Atlantische Bondgenootschap als eenheid optreden om zijn belangen ook buiten het NAVO-gebied te verdedigen.

Het is juist in die situatie van schijnbare vrede, met perioden van spanning, meestal regionaal beperkt en waarin de grondstoffen- en energiestroom kan worden onderbroken, dat de belangen van de VS en West-Europa divergeren en de noodzaak kan optreden dat West-Europa zelf zijn aanvoerlijnen moet beschermen, onafhankelijk van en op andere wijze dan de VS.

Daarom stel ik voor dat West-Europa in een periode van schijnbare vrede zijn energie- en handelsbelangen langs de zeeroutes beschermt met een Westeuropees maritiem squadron. Geen vertoon van maritieme macht met een soort decoratieve functie, maar doelgerichte defensie als functie van de Westeuropees welvaart.

Op de redenen waarom ik van mening ben dat een dergelijk maritiem Europees optreden effect zal hebben en op de praktische uitvoering ervan zou ik in het tweede deel van mijn beschouwing willen ingaan. Ik sluit mij daarbij gaarne aan bij de woorden die Lord Haversham onlangs in het Engelse Hogerhuis sprak: „your fleet is the security and protection of your trade”.

Maritiem-Europese presentie

De zeehandel vormde in het denken van de vermaarde maritieme strateeg Alfred Thayer Mahan (1840-1914) de hoeksteen van voorspoed; maar die zeehandel moet dan wel plaatsvinden over een zee, die geen rechtvacuüm is, hoewel geen straat

of persoon de zee tot eigen territorium kan verklaren. Uit zijn historische analyses kwam Mahan tot het inzicht dat het begrip „maritieme strategie” een veel ruimere inhoud heeft dan een eng militaire. Een maritieme strategie is zowel in vredes- als in oorlogstijd noodzakelijk.

Tot zover valt het zeker niet moeilijk heden ten dage nog Mahan in zijn gedachtengang te volgen. Bescherming van die zeehandel was in zijn visie noodzakelijk; daartoe introduceerde hij het begrip „maritieme macht” (seapower).

Maritieme macht op zichzelf is geen doel maar een middel in de politiek. Die binding vloeit voort uit interdependentie van verscheidene zaken: het produktiesysteem van een natie maakt het noodzakelijk grondstoffen te verkrijgen en producten uit te wisselen; deze mogelijkheid tot uitwisseling vereist bescherming. Wat honderd jaar geleden gold, geldt heden nog steeds, krijgt misschien in het kader van bijvoorbeeld de ontwikkelingen op het gebied van het zeerecht, waarover prof. ir. Langeraar vorig jaar in uw midden sprak, zelfs een bijzondere dimensie.

Ik geloof echter niet meer dat de door Mahan onderschreven visie van Sir Walter Raleigh — „he who rules the sea, controls the commerce of the world and thus the riches of the world and finally the world itself” — in 1980 nog onverkort waarde heeft; de politieke, militaire en technologische ontwikkelingen hebben daarvoor in de wereld te veel veranderd. De Westerse maritieme naties, zelfs indien zij gezamenlijk optreden, zijn niet in staat een soort „Pax Atlantica” te vestigen. Voor een gezamenlijke tactiek lopen de belangen van de Westerse maritieme naties, zoals ik in mijn eerste deel heb aangegeven, bovendien te veel uiteen. Bescherming van eigen zeehandel en zeeroutes blijft evenwel een noodzaak, niet alleen in oorlogstijd maar ook in de tijd van schijnbare vrede, waarin kritieke momenten kunnen ontstaan voor de energievoorziening.

Op het gebruik van maritieme macht als instrument van de politiek in een periode van schijnbare vrede wil ik nu wat dieper ingaan.

Behalve de eerder genoemde maritieme onzekerheden bestaat er een maritiem-militaire dreiging. De sprekendste factor in deze dreiging is de wijze waarop de Sovjet-Unie haar maritieme macht als politiek-militair wapen gebruikt. Deze Sovjetrus-

sische macht vormt een bron van zorg binnen vele Westerse maritieme sectoren, zowel in de koopvaardij als bij de energievoorziening; bij het vrije gebruik van de zee in zowel vredes- als oorlogstijd. Het karakter van de Russische regering vormt daarbij een stimulerend element in het gebruik van die nieuwe maritieme macht als politiek instrument.

Kwalitatief en kwantitatief is dat, van oorsprong continentaal gerichte, land in staat de Westerse scheepvaart in bepaalde gebieden te hinderen of zelfs het gebruik van de zee te ontzeggen. Men noemt dat wel de „sea denial”-functie van maritieme macht. Hun maritieme mogelijkheden laten de Russen echter ook toe bepaalde zeegebieden tijdelijk te beheersen. Dat is de zogenaamde „sea control”-missie, die combatief of non-combatief kan worden uitgevoerd maar in een periode van schijnbare vrede ten minste een intimidatiekenmerk draagt.

Behalve met deze Sovjetrussische dreiging moet het Westen rekening houden met ten minste dertig naties (de WP-landen niet meegerekend) die zijn gelegen in de voor het Westen vitale of anderszins belangrijke energie- en grondstoffenregionen. Deze staten beschikken over, of kunnen verkrijgen als gevolg van de eerder genoemde technologische ontwikkelingen, relatief kleine vlooteenheden die zijn uitgerust met moderne wapen- en commandosystemen. Met deze middelen kunnen zij, in de voor hen belangrijke zeegebieden, de Westerse zeehandel ernstig hinderen en afbreuk doen.

De ontwikkelingen binnen het nieuwe zeerecht kunnen daarin een rol vervullen in die zin dat de nog vrije zee wordt doorsneden met discutabele grenslijnen. En het zijn juist de ontwikkelingslanden, verenigd in de „groep van 77” die bij de samenstelling van het nieuwe zeerecht mede door hun aantal zo'n belangrijke rol spelen en voorstander zijn van begrenzingsen.

Plaatsen wij het eerdergenoemde Westeuropese maritieme squadron in het beeld van deze dreigingsvormen, dan kunnen wij twee vragen stellen.

1. Kan, in een periode van schijnbare vrede, een Europees maritiem squadron de Europese zeehandel beschermen door de Russische invloed op die handel te neutraliseren en de Sovjetstrategie te blokkeren?

2. Zal een Europees maritiem optreden in staat zijn de veiligheid en rust te garanderen langs de voor Europa belangrijke zeeroutes en zodoende zijn eigen belangen en de belangen van de staten waarmee het handeldrijft kunnen beschermen?

Bij het beantwoorden van beide vragen zal een regering, in mijn denkmodel de EG, zich duidelijk moeten realiseren wat van een „marine” kan worden verwacht bij het beschermen van de energie- en handelsbelangen. Met andere woorden: wat is het verband tussen „nationale” veiligheidsdoelstellingen en de taken en mogelijkheden van de maritieme macht, meer speciaal van een squadron marineschepen?

Voor een antwoord op die vraag wil ik gaarne een eerste aanzet geven. Daartoe noem ik een begrip dat men wel eens heeft verward met „gunboat diplomacy” maar dat beter wordt omschreven met de uitdrukking „maritieme presentie” („naval presence”); een begrip, dat in historische zin zijn waarde heeft aangetoond maar zeker ook voor heden en toekomst juist die aspecten omvat waardoor het gebruik van maritieme middelen als machtsinstrument in de internationale politiek vorm krijgt.

In vele situaties zijn in het verleden en recente heden marine-eenheden gebruikt als instrument om externe politieke doeleinden te ondersteunen zonder dat hun optreden daarbij direct op een ernstige crisis of gewapende strijd uitliep. Bij de meer dan tweehonderd internationale crises sinds 1945, waarin de VS waren betrokken, speelde de US Navy bijvoorbeeld in niet minder dan 177 gevallen een actieve rol.

De bekendste vormen van maritieme presentie zijn vlootbezoeken, oefeningen met marines van andere landen, hulp bij (natuur)rampen, technische en personele hulp aan bevriende marines, patrouilleren langs zeewegen of in verkeersknooppunten. Dergelijk gedrag bevestigt vriendschapsbanden en beklemtoont het belang dat men hecht aan het functioneren van economische patronen. Maritieme presentie voorkomt bovendien dat andere landen het evenwicht ten koste van ons en onze bondgenoten verstoren. In de spanningsgebieden kunnen aanwezige marine-eenheden, zonder direct bij eventuele revoluties of strijd te land te worden betrokken en zonder bondgenoten te binden, een politieke hefboomfunctie vervullen. Tot zover de

diplomatieke rol van marine-eenheden, waarbij het vermijden en voorkomen van spanningen het doel vormt.

In maritieme presentie ligt echter ook het element van afschrikking besloten. Voor het goed functioneren van maritieme afschrikking zijn drie voorwaarden noodzakelijk:

- allereerst een zichtbaar vermogen;
- daarnaast een geloofwaardig optreden;
- ten slotte een betrouwbare communicatie.

Om met dat laatste facet te beginnen: staten met verschillende politieke belangen, culturen en organisaties moeten onderling duidelijk kunnen maken waar belangen vitaal zijn, welke lijn niet mag worden gepasseerd. Ik realiseer mij daarbij volkomen dat er een „grijze zone” bestaat waarin een land niet van tevoren duidelijk kan en wil aangeven wat het zal doen als de opponent een bepaalde actie pleegt. Diplomatieke „signalen” met als instrument een marine-eenheid kunnen in dergelijke grijze situaties een belangrijke rol spelen zonder dat de tegenpartij gezichtsverlies hoeft te lijden of in het nauw wordt gedreven. Geloofwaardigheid en vermogen, de twee andere aspecten van afschrikking, houden in dat de afschrikker de eventuele uitdager duidelijk maakt dat de afschrikkende middelen ook zullen worden gebruikt en dat de gepleegde actie kosten met zich brengt die de baten voor de uitlokker overtreffen. Aangezien echter bij de nucleaire afschrikkingstheorie de kosten de baten bijna altijd verre zullen overtreffen en catastrofale risico's moeten worden genomen, geldt dat hoegenaamd niet voor maritieme afschrikking. Zeer simpele vlooteenheden of zelfs een enkel schip vormen, respectievelijk vormt, al een relatief grote diplomatieke en militaire afschrikking. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het Russische squadron in de Indische Oceaan, dat voor eind 1979 slechts bestond uit enkele — voornamelijk kleinere — eenheden, maar dat toch een grote zorg voor het Westen betekende en een rol speelde in het politieke machtsevenwicht in die regio. De grote mate van mobiliteit van zeestrijdkrachten is een eigenschap die in deze afschrikkingfunctie een gunstige werking heeft die moet worden uitgebuit. Het voornaamste doel van maritieme afschrikking is, te voorkomen dat bestaande spanningen resulteren in werkelijke crises of agressieve acties.

Mislukt de maritieme afschrikking, dan kan een kritieke situatie ontstaan voor het vrije verkeer van de scheepvaart op de zeeën. Zo'n kritieke situatie zou zich kunnen ontwikkelen uit bijvoorbeeld het volgende scenario. Het leggen van mijnen in de Straat van Hormoes door Iran; het hinderen of ophouden van Westerse schepen bij de doorvaart in Straat Mozambique, bijvoorbeeld omdat dat land het niet eens is met de Westerse „apartheidspolitiek”-houding ten opzichte van Zuid-Afrika; het verbieden door bijvoorbeeld Marokko van „milieu-vuile” scheepvaart binnen zijn 200-mijls economische grens. Het is duidelijk dat de crisis van ernstige aard zal zijn, wanneer daarbij Russische oorlogsschepen Westerse supertankers gaan „begeleiden”, hinderen of wanneer Russische vliegtuigen die schepen in volle zee gaan overvliegen.

In al deze situaties zal het Westen maritiem moeten optreden om te voorkomen dat zijn energiebevoorrading onacceptabel wordt beïnvloed of het principe van de vrije zee wordt aangetast. Daarvoor zullen, afhankelijk van het geschetste scenario, bijvoorbeeld mijnen moeten worden geveegd; maar die mijnneveegoperaties zelf zullen weer moeten worden beschermd.

Bij een dergelijke maritieme operatie is het noodzakelijk dat in een bepaald zeegebied tijdelijk zowel bóven, óp als ónder water wordt gecontroleerd; meer concreet, dat in dat beperkte gebied eigen maritieme operaties ongehinderd kunnen plaatsvinden. Men zou dat de „sea-controlmissie in vredetijd” kunnen noemen.

Nemen wij het geschetste scenario van de Straat van Hormoes als voorbeeld. De noodzaak die „sea-controlmissie” in de Straat van Hormoes uit te voeren lijkt mij niet onaannemelijk, al was het alleen maar als consequentie van de controversen tussen Iran en Irak over enkele door het eerste land bezette eilanden nabij de ingang van deze zeeengte.

Als de vrije handelsvaart op de zeewegen, die lopen door de Indische Oceaan en de zuidelijke Atlantische Oceaan, naar West-Europa wordt bedreigd, kan het noodzakelijk worden diezelfde non-combatieve „sea-controlmissie” in de bedreigde gebieden uit te voeren.

Hoewel konvooieren valt buiten het begrip maritieme presentie, wil ik deze vorm van maritieme beveiliging voor de volledigheid noemen als mo-

gelijke maritieme activiteit in vreedstijd. Konvoieren van individuele schepen en groepen van schepen is de oudste vorm van maritieme bescherming. In de Spaanse Burgeroorlog werd de Nederlandse koopvaardij tijdens de passage van de Straat van Gibraltar door de marine beschermd. Effectieve konvoiering heeft in het verleden bewezen haar nut te hebben en lijkt ook voor de toekomst een bruikbaar middel.

Resumerende mag ik stellen dat met „maritieme presentie” op mondiale schaal diplomatieke belangen worden ondersteund. Die presentie draagt ook een afschrikkend element in zich waardoor spanningen worden ingedamd zonder te grote risico's voor escalatie.

Ten slotte: in kritieke, regionaal beperkte, situaties kan tijdelijk een non-combatieve, maar met intimidatie uitgevoerde „sea-controlmissie” plaatsvinden.

Ik kom nu toe aan mijn vierde stelling: het vormen van een Westeuropees maritiem vlootverband, dat de specifieke economische belangen van de West-Europeanen moet behartigen.

De gezamenlijke Westeuropese landen beschikken traditioneel over een aanzienlijke maritieme macht, die „thuis” is in de wateren waarover ik sprak. Een Westeuropees vlootverband geeft Europa een bruikbaar flexibel instrument dat, zonder het odium een supermacht te vertegenwoordigen, kan worden ingezet. Ik wil dat toelichten aan de hand van de kritieke situatie in het Midden-Oosten.

Het is voor West-Europa bijzonder moeilijk omwille van politiek-economische overwegingen de VS te volgen in de door hen voorgestelde weg. Door het zenden van een Westeuropees vlootverband op oefen- en visitereis naar de zeegebieden beoosten Afrika, toont West-Europa een ongehinderde energievoorziening te willen veiligstellen. Zonder de noodzaak zich te conformeren aan een eventueel optreden van de VS, zou door dat maritieme optreden de Amerikaanse politiek ook zeker niet worden gedwarsboomd.

Een belangrijk bijkomend voordeel bij een Westeuropees optreden is dat gebruik kan worden gemaakt van de Franse bases in de Indische Oceaan en van de ervaring waarover de Britse en Nederlandse vloten nog beschikken. Tot nu toe wordt door de Westeuropese landen alléén op individuele

basis maritieme presentie gedemonstreerd buiten de NAVO-grenzen. De Franse vloot is nagenoeg permanent in de Indische Oceaan aanwezig; de Britse vloot maakt eenmaal per jaar een grote reis buiten dat NAVO-gebied. Nederlandse, Duitse, Italiaanse en Belgische schepen of groepen van schepen presenteren zich incidenteel in deze wateren.

In een gezamenlijk Westeuropees maritiem optreden kan een parallel worden getrokken met de gezamenlijke defensie onder de NAVO-vlag; de individuele presentie van de Westeuropese landen legt afzonderlijk immers weinig gewicht in de schaal wanneer het gaat om bescherming van belangen van deze orde; gezamenlijk optreden, in het kader van de EG zal echter een duidelijke signaalfunctie hebben.

Betekent een dergelijke opvatting nu het begin van een breuk in de Atlantische solidariteit? Geenzins: de NAVO blijft van belang voor de beveiliging van het gebied van het bondgenootschap in tijden van werkelijke crises en oorlog. Een versnippering van krachten op zo'n moment zou dan voor de hele alliantie catastrofaal zijn. Dat Europa bovendien in een periode van schijnbare vrede duidelijk optreedt ter bescherming van specifiek Europese energie- en handelsbelangen en daardoor de „tweepoot-idee” — zoals ik de NAVO typeerde — beklemtoont, getuigt van de realiteit dat de energiebelangen van de bipolaire alliantie divergeren en hoeft als zodanig niet als splijtzwam te werken, integendeel.

Is een gezamenlijk Westeuropees maritiem optreden een utopie? Met de grotere onderlinge economische binding groeide de behoefte naar een grotere Europese inbreng in het Atlantische overleg. Dat streven leidde tot de oprichting van o.a. de Independent European Planning Group (IEPG) waarvan alleen Westeuropese landen lid zijn. Deze groep valt formeel buiten de NAVO maar ligt toch duidelijk in het verlengde van de NAVO-structuur, met name van de Eurogroep.

De economische en sociale samenwerking in Europa heeft geleid tot de EG. In het begin van de jaren '70 ontstond een vorm van systematisch overleg tussen de ministers van buitenlandse zaken van de Gemeenschap, de Europese Politieke Samenwerking (EPS), waarbij communautisering van de buitenlandse betrekkingen van de EG wordt nagestreefd.

Op het gebied van de defensie beperken de voorstellen zich echter tot „regelmatige gedachtenwisselingen over specifieke defensieproblemen en Europese aspecten van multilaterale onderhandelingen over veiligheid”. De Fransen zijn in dit kader voorstanders van een Westeuropese defensieorganisatie en een Europese defensieraad. Met andere woorden: de filosofie, het frame of kader voor een West Europees maritiem squadron is aanwezig!

Tot slot. De preambule van het EG-verdrag spreekt over:

... de grondslagen te leggen voor een steeds hechter verband tussen de Europese volkeren, besloten hebbende door gemeenschappelijk optreden de economische vooruitgang van hun landen te verzekeren (...), vastbesloten door deze bundeling van krachten de waarborgen voor vrede en vrijheid te versterken...

De uitgangspunten van mijn betoog liggen daarin besloten: maritiem optreden vormt slechts een facet van het geheel, maar kan — zoals in de historie al meer is bewezen — samenvoegend en katalyserend werken.



Mijnheer de voorzitter*

Vier stellingen zijn toegelicht, beter gezegd uitgewerkt tot een betoog waarin de vraag doorklinkt of het niet de hoogste tijd is voor initiatieven die de onderlinge eenheid in Europa zullen kunnen bevorderen. Of is die eenheid toch maar schijn, een utopie zoals Heldring het noemde in zijn bijdrage in de NRC van 2 mei jl.? Hij schrijft daar, naar aanleiding van de toespraak van Hare Majesteit Koningin Beatrix in de Amsterdamse Nieuwe Kerk bij Haar inhuldiging, het volgende:

Er is dan ook voor idealisten weinig eer te behalen in het Europa van vandaag (...). Immers, het is gebleken dat de regeringen van West-Europa het zelfs niet onderling eens kunnen worden nu de dreiging

* Afsluitende woorden van kol. Kok, red.

van buiten — doorgaans een machtige prikkel tot eenheid — groter is dan ooit sinds dertig jaar (en met die dreiging bedoel ik niet zozeer de Sovjet-Unie als wel de hele situatie in de wereld, waarvan de Sovjet-Unie deel uitmaakt).

Het is waar dat die dreiging de Negen ertoe heeft gebracht om, ondanks groeiende twijfel aan het Amerikaanse beleid, hun verbale solidariteit met de Verenigde Staten opnieuw uit te spreken; het is waar dat Giscard en Schmidt, onder de druk van die dreiging, zich bereid hebben getoond tot grotere concessies aan mevrouw Thatcher dan zij anders zouden hebben gedaan, maar het was niet voldoende om het nationale egoïsme te doorbreken.

Wanneer het om puur politieke zaken te doen is, worden de kleinen al keer op keer gesteld voor beslissingen die Giscard en Schmidt tevoren hebben genomen (...). Is dit een goede of een slechte ontwikkeling? Het is zinloos deze vraag te stellen! Het gebeurt. Maar het betekent wél dat Nederland, steeds minder steun vindend in een communautaire werkelijkheid, zich voor ogen moet stellen wat zijn plaats en beleid moet zijn in de nieuwe, hardere constellatie.

Einde citaat.

Betekent dit, dat Nederland dan toch maar de trouwe bondgenoot van de Verenigde Staten moet blijven en zich afzijdig moet houden van het West-Europa van vandaag?

Is het voorgaande betoog inderdaad gebaseerd op een utopie of juist op harde werkelijkheid? Men hoeft, zo luidt een gezegde in onze taal, het ene niet te laten om het andere te doen! Een gedachte, die mijns inziens in de buitenlandse politiek veelvuldig wordt toegepast. Voor ons, als instrument van de buitenlandse politiek van ons land, is het daarom van het grootste belang dat wij in staat zijn — materieel gezien — uitdrukking te geven aan die politiek en mee te denken over alle mogelijke alternatieven.

Als zodanig is dit betoog bedoeld. Rest mij hier nog uitdrukkelijk te verklaren dat wij hebben gesproken à titre personnel en níét als vertegenwoordigers van de marinestad of marinestafschool, waaraan wij beiden toevallig zijn verbonden.

Bgen Antonietti uit zich waarderend over de voordracht en zegt de eerste drie stellingen te kunnen onderschrijven; met de vierde evenwel heeft hij problemen, met name waar het de politieke besluitvorming daarover betreft; indien de inleiders denken aan vlooteneheden onder de aegis van de EG, moet worden opgemerkt dat die gemeenschap géén politiek-staatkundige entiteit is en dat derhalve opereren onder een politieke consensus in dat verband ook niet mogelijk is. Voor het instellen van een commando-orgaan is een gezamenlijke politieke bereidheid noodzakelijk en op grond daarvan acht hij het niet raadzaam de economische organisatie een multinationale vlooteneheid te doen vormen; de moeilijke besluitvorming daarin doet hem de voorkeur geven aan een uitbreiding van de NAVO, die immers veel beter is geëquipeerd.

Kol Kok. De kernvraag bij dat alles is eigenlijk of een vergroting van het NAVO-territoire al dan niet de voorkeur verdient boven een multinationale vlooteneheid die is gesteld onder de politieke besluitvorming van de EG. In de inleiding is al een aantal relevante overwegingen naar voren gebracht die onze suggesties zouden kunnen steunen. Bovendien moet worden bedacht dat er vele bezwaren zijn tegen het uitbreiden van het NAVO-gebied, niet in de laatste plaats bij landen die buiten de alliantie zijn gelegen maar die wel met een dergelijke uitbreiding zouden moeten instemmen of meespelen, en die er minstens in zouden moeten willen berusten. Wij verwachten van de EG wel een politieke bereidheid, zij het min of meer door de nood gedwongen. Weliswaar gaat het hier om een primair

op de economische samenwerking gerichte organisatie, maar het zijn juist die economische belangen die dreigen in de versukkeling te raken zodra het verkeerd gaat met de energievoorziening. Toegegeven dat er zelfs nog geen enkel begin van de vorming van een politieke, eenparige bereidheid kan worden gesignaleerd, maar wij achten het toch niet ondenkbaar dat een beraad in EG-verband over de hele problematiek de opening zou kunnen verschaffen. In een wellicht nu nog verre toekomst zou zo'n vlooteneheid naar onze mening zeker denkbaar kunnen zijn, waarbij dan bijvoorbeeld de commandovoering en de communicatie aan de NAVO zouden kunnen worden ontleend.

Bgen Antonietti erkent dat zijn vraag is beantwoord maar zegt evenwel niet te zijn overtuigd. De *voorzitter* opert daarom de mogelijkheid dat de vierde stelling duidt op de mogelijkheid van een bepaalde symbolische strijdmacht die zou dienen niet zozeer voor het tot gelding brengen als wel voor het louter demonstren van de presentie.

Kol Kok. Dat zou inderdaad wel kunnen, maar in een werkelijke conflictsituatie zou zo'n symbolisch smaldeel absoluut onvoldoende zijn. Natuurlijk gaat er een zeker signaal uit van een bepaalde maritieme presentie, ook al is die slechts symbolisch. Zo kan de ophef die recent werd gemaakt over twee Duitse bevoorradingsschepen die onderweg waren naar de Indische Oceaan, gevoeglijk worden opgevat als een signaal dat de Bondsrepubliek van zins is ernst te maken met haar belangen in dat gebied. Maar gelet op de totale situatie in die Indische

Oceaan zal zelfs de leek wel kunnen begrijpen dat eventuele kwaadwilligen zich over de invloed van de Duitse presentie op de strategische verhoudingen in dat gebied weinig zorgen zullen maken.

Kltz Mabesoone. In geval van nood kracht bijzetten aan wat oorspronkelijk als symbool met een signaal-functie is bedoeld, zal zeker bijzonder moeilijk zijn. Alle partijen zullen de nadelen daarvan wel moeten overwegen als zij de problemen van zo'n zeegebied onder ogen zien. Juist die moeilijkheden acht ik een extra argument voor een grondige bezinning op mogelijke oplossingen; en als de NAVO niet bij machte is een adequate oplossing aan te dragen, terwijl die er hoe dan ook toch moet komen, dan lijkt mij een andere rechtstreeks belanghebbende multinationale organisatie als de EG zeker in aanmerking te komen om zich in die richting te ontwikkelen.

Kltz Poortman meent dat West-Europa, veel afhankelijker op energiegebied dan de Verenigde Staten, terecht doende is oplossingen daarvoor te zoeken. Hij bepleit een weloverwogen „afslanken” van de dikke pijlen waarmee de olieaanvoeren nog steeds op de wereldkaart moeten worden ingetekend waar het om onze Westeuropese behoeften gaat; zodra dat lukt, zal ook de behoefte aan een multinationale EG-vlooteneheid aanzienlijk minder worden. Onze regeringen moeten — vooral met het oog op stelling 4 — onze éigen energiebronnen veilig stellen en bovendien de opbrengst daarvan vergroten.

Kltz Mabesoone. Dat is wel een mogelijkheid, maar wij moeten ons

daarvan geen al te optimistische voorstellingen maken. In een recent rapport werd over Nederland opgemerkt dat ons land, ondanks alle geleverde inspanningen, in grote mate afhankelijk zal *blijven* van olieaanvoeren. De dikte van de pijlen op de wereldkaart zal voor het jaar 2000 heus niet veel minder worden. En de keerzijde van de medaille mag ook niet worden genegeerd: wanneer een vermindering wordt nagestreefd van het oliegebruik, ligt het in de rede dat daartegenover het verbruik van kolen weer zal toenemen; en daarvoor zijn dan al evenzeer grote bulkaanvoeren noodzakelijk.

Kltz Poortman beaamt dat weliswaar, maar wijst erop dat onze zuiderburen, anders dan wij, hun mijnen niet hebben gesloten maar hun technologie terzake hebben gemoderniseerd. Hun energievoorziening hangt daarvoor minder af van aanvoeren van buiten zodat zij in een gunstiger positie verkeren dan wij, en hij is daarom van oordeel dat Nederland minstens evenzo zou moeten handelen.

Kltz Mabesoone. In de eerstkomende decennia verwacht ik niet dat die oplossing veel zal helpen. Voor mij staat vast dat de EG-landen wel gedwongen zijn iets te doen aan de totaliteit van het probleem. Dan zal de politieke bereidheid wel móéten komen. Het gaat niet eens alleen om de energie, het gaat in wezen om alle grondstoffen.

De *voorzitter* deelt de mening van *kltz Poortman*, maar vreest dat besparingen van een zo grote omvang als noodzakelijk zal zijn, en omschakelingen van een overeenkomstige orde van grootte, een zaak zullen zijn van zeer lange adem. Het trieste is eigenlijk, dat het probleem al veel langer bekend is, maar dat er tot dusver geen sprake is geweest van een werkelijk constructieve aanpak.

Ltz Van der Voort ziet een bijkomend gevaar in een eventuele Europese maritieme krachtsinspanning als voorgesteld. Niet alleen is de EG-besluitvorming een schier onoverkomelijk struikelblok, maar bovendien laat West-Europa zich dan helemaal in de kaart kijken: als het touwtrek-

ken gaande is over het al dan niet en het hoe van zo'n vlooteneid, worden de OPEC-landen in staat gesteld ons helemaal in de kaart te kijken bij onze problemen, onze onderlinge verdeeldheid, onze eigenlijke zwakte.

Kltz Mabesoone. Dat is inderdaad denkbaar. Maar anderzijds moet worden bedacht dat de landen langs en nabij de Indische Oceaan al bij meer dan een gelegenheid duidelijk hebben laten blijken dat zij het maritieme vlagvertoon van belanghebbende naties uit West-Europa allerm minst afwijzen; zowel het Franse als het Nederlandse eskader hebben daar een gunstig onthaal genoten.

Ltz Van der Voort geeft toe dat de Fransen met hun vijftien schepen en het Nederlandse smaldeel zo niet zijn toegejuicht dan toch goed werden ontvangen. Bij een multinationaal vlootverband voorziet hij echter de werkelijke problemen. Hij prefereert daarom een nationale vlooteneid, eventueel een binationale.

Kltz Mabesoone. Het Nederlandse beleid was steeds, ook onmiddellijk na de Tweede Wereldoorlog, gericht op het beschermen van onze handel. Tegenwoordig doen wij daaraan in feite in het geheel niets. Naar mijn mening legt een louter Nederlandse vlootbeweging eigenlijk nergens ter wereld enig wezenlijk gewicht meer in de schaal.

Kol Kok. Het zou al heel wat zijn als er tot internationale samenwerking kon worden gekomen. Een geïntegreerd squadron is een stap die zeer veel verder gaat. Mijn overtuiging is, dat het bezwaarlijk is als West-Europa zich zou blijven schikken in zijn afhankelijkheid van de Verenigde Staten: het moet voor letterlijk alles terugvallen op de VS, en het is een stuk eigen verantwoordelijkheid daar zélf iets voor te gaan doen. Wij hebben het idee van een gezamenlijk squadron willen opperen als een denkbeeld dat op dit punt het verste gaat. Wij zijn ons ervan bewust dat er bij de realisering tal van problemen zullen komen kijken, op het gebied van de lastenverdeling, de standaardisering van de bewapening

en de apparatuur, de commandovoering, en wat niet al. Maar ik ben van mening dat wij al goed zouden kunnen starten als wij om te beginnen zouden komen tot een soort roulerschema.

Kltz Kusters miste aan het scenario van de grondstoffen-, in casu olieaanvoer naar Europa de feitelijke grondslag, te weten de leveringsbereidheid. Hij ziet namelijk een duidelijk verschil: als de leveringsbereidheid van bijvoorbeeld de OPEC-landen níét zou zijn verzekerd, is een maritieme inspanning ter veiligstelling van de aanvoeren ongetwijfeld veel moeilijker tot een succes te maken dan wanneer de bereidwillige leverancier door derden wordt gedwarsboemd. Immers, in dat laatste geval is de leverancier vrijwel zeker onze bondgenoot, zodat ook de toegang tot de benodigde walfaciliteiten verzekerd is.

Kltz Mabesoone. Dat is volkomen waar. Wanneer de producent aan ons wil leveren, is het gemakkelijk ook in zijn havens binnen te lopen. Een tot op zekere hoogte vergelijkbare situatie heeft zich voorgedaan tijdens de Spaanse Burgeroorlog, toen derden poogden de havens te blokkeren van een der strijdende partijen, terwijl die partij zelf een even groot belang had bij een vrije vaart als de schepen die goederen kwamen brengen of halen. Maar uiteraard moet een vrije doorvaart óók kunnen worden afgedwongen als bijvoorbeeld het scheepsverkeer zou worden gehinderd in de Straat van Mozambique, waar de walfaciliteiten níét in handen zijn van de leveranciers, noch van de afnemers.

Bgen Walthuis vraagt zich af in hoeverre de „sea control mission” kan worden verzekerd indien de noodzakelijke walfaciliteiten in de desbetreffende regio ontbreken, met name in het geval van de Straat van Hormoes of die van Mozambique zoals in het scenario bedoeld. Zijn de Franse bases in de Indische Oceaan werkelijk beschikbaar, en kan er wel optimisme zijn als de Verenigde Staten zich eens zouden beperken tot de eigen hemisfeer?

Kltz Mabesoone. Inderdaad is in het scenario gerekend op de medewerking van alle landen die tot de vrije wereld worden gerekend. Het is toch ook in hún belang dat een kwaadwillige ingreep in de vrije vaart wordt tegengegaan. Het verdient uiteraard aanbeveling afspraken te maken, maar voor zover bekend zijn er met de Fransen nog geen overeenkomsten aangegaan. Maar voor hun medewerking gelden in feite dezelfde overwegingen die ook op het gebied van de Westeuropese verdediging te land een rol spelen: wij moeten erop rekenen dat de Fransen zullen meedoen als eenmaal met-

terdaad de nood aan de man komt. De mogelijke afzijdigheid van de Verenigde Staten lijkt mij alleen denkbaar in een conflictsituatie die zó gering van omvang is dat daaraan geen vergaande consequenties kunnen worden verbonden. Het is de vraag, of een dergelijk klein conflict niet kan worden opgelost met een relatief kleine inspanning, en de moeilijkheid van de walfaciliteiten behoeft dienovereenkomstig ook geen te groot probleem te vormen.

De *voorzitter* dankt beide inleiders voor hun duidelijke uiteenzetting en boeiende beschouwingen in zowel de

inleiding als de discussie. Hij looft de originele aanpak en wijze van brengen, die werd gecompleteerd met een loffelijke verdieping in de discussie. Wanneer desondanks niet iedereen geheel werd tevredengesteld, is dat naar zijn mening een extra pluspunt: slechts wanneer werkelijk meningsverschillen blijven doorwerken, betekent zulks dat de aanwezigen nog alle redenen hebben zich andermaal op het besprokene te bezinnen.

Ten slotte sluit hij de bijeenkomst met een woord van dank aan allen die van hun belangstelling hebben doen blijven.



Speciale groepsreizen naar Indonesië

Heimwee naar de Gordel van Smaragd en de herinnering aan „tempoe doeloe” hebben ertoe geleid dat gretig gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid die officieren, oud-officieren, reserveofficieren en oud-reserveofficieren van de Nederlandse krijgsmacht nu reeds een aantal jaren wordt geboden met hun dames en introducés deel te nemen aan de inmiddels bijna traditionele groepsreizen naar Java en Bali. Ook weduwen van officieren als boven bedoeld behoren graag tot de medereizenden. Met het organiseren en begeleiden, in de ruimste zin, van die reizen heeft

kol b.d. C. A. Heshusius, Wassenaarweg 161, 2596 CP Den Haag, tel. (070) 24 84 95 — die daarbij overigens generlei commerciële belangen heeft — zich reeds een zekere faam verworven.

De groeiende interesse voor deze mogelijkheid heeft de organisator aanleiding gegeven voor 1981 in beginsel zelfs twee reizen voor te bereiden, en wel de eerste in mei en de tweede, onder voorbehoud van voldoende deelneming, in september van dat jaar. Het aantrekkelijke van de speciale reizen is, dat per eigen touringcar de gehele lengte van Java over de weg wordt doorkruist om Bali te bereiken. Niet alleen culturele, folkloristische en historische nieuwsgierigheid wordt daarbij bevre-

digd, ook militaire aspecten komen aan bod wanneer enkele instellingen van de Indonesische krijgsmacht worden bezocht. Op zeven plaatsen is voorzien in een verblijf van meer dan één nacht; gelogeerd wordt in kleinere hotels en incidenteel bij Nederlands sprekende gezinnen of in bungalows op een plantage.

De reizen worden aangeboden voor de inderdaad speciale prijs van / 3895,—; nadere inlichtingen over deze 26-daagse tour over Java en Bali, alsmede over eventuele aanpassings- en uitbreidingsmogelijkheden, zijn te verkrijgen aan het hierboven vermelde adres, waar de liefhebbers zich ook kunnen aanmelden — bij voorkeur niet te lang wachten, omdat het aantal plaatsen beperkt is.

MILITAIRE SPECTATOR

Maandelijks ontvangen de leden van de Vereniging de Militaire Spectator.

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