

Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne: een geval van hardnekkige beeldvorming?

KLTZ drs. H. Warnar

Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven betogen in hun artikel over schout-bij-nacht Karel Doorman en de Javazee-campagne, op grond van archiefmateriaal, dat er in Nederland een te rooskleurig beeld bestaat van de strijd die de Koninklijke Marine in Indië heeft geleverd.¹ De auteurs verwerpen het mythische beeld van knappe prestaties en een heldenstatus van Doorman en hebben veel kritiek op het leiderschap van de schout-bij-nacht en zijn gebrek aan offensieve geest. Volgens Boer en Enthoven heeft de marinehistoricus Ph.M. Bosscher, onder invloed van de marineleiding, dit onjuiste beeld geconstrueerd en gecontroleerd. Bosscher heeft kritische opvattingen van met name A.N. baron De Vos van Steenwijk bewust genegeerd, waardoor WO II-historicus Lou de Jong een te positief beeld van Doorman en een te negatief beeld van vice-admiraal C.E.L. Helfrich heeft geschetst. De marine benutte het oorlogsprestige om meer budget en materieel te kunnen verwerven, aldus Boer en Enthoven.

Na het lezen van deze aantijgingen ben ik naar De Slegte gegaan om de boeken van Bosscher te kopen en te lezen. Want anders dan het artikel doet vermoeden, ken ik slechts een enkele collega die deze boeken thuis op de plank heeft staan. Vlakbij 'Bosscher' trof ik een ander boek: *Het marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog* van De Vos van Steenwijk. Dit boek is, net als deel 2 (over de marineverrichtingen in het Verre Oosten tot 8 maart 1942) van Bosschers trilogie, gepubliceerd in 1986, twee jaar na de uitgave van De Jongs deel 11a. De vaststelling van Boer en Enthoven dat Bosschers werk min of meer allesbepalend was, klopt naar mijn opvatting niet. Nederland kent geen *official histories* zoals bijvoorbeeld het VK. Men zou zelfs kunnen betogen dat het boek van De Vos van Steenwijk een vergelijkbare status heeft als het tweede deel van Bosscher omdat het, zoals staat op pagina 4, onderdeel uitmaakt van 'bijdragen tot de Nederlandse marinegeschiedenis, onder redactie van de Afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf', terwijl op pagina 7 een voorwoord staat van vice-admiraal b.d. Van Es, die in 1971 als staatssecretaris van Defensie (marine) De Vos van Steenwijk heeft verzocht deze studie te maken.

¹ Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven, 'Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne: een geval van hardnekkige beeldvorming?' in: *Militaire Spectator* 188 (2019) (3) 122-137.

Het grootste deel van het materiaal dat Boer en Enthoven presenteren, zoals de beleving door de officieren van Hr.Ms. Tromp, staat ook in het boek van De Vos van Steenwijk. De meningsverschillen tussen Bosscher en De Vos van Steenwijk die Boer en Enthoven in hun correspondentie hebben aangetroffen zijn terug te vinden in de stellingname van deze auteurs in hun boeken. De Vos van Steenwijk verdedigt Helfrich en is kritisch ten aanzien van Doorman, terwijl Bosscher een tegenovergestelde mening heeft. Deze verschillende opvattingen zijn goed te begrijpen als de beide mogelijke keuzen in het dilemma waarvoor Nederland destijds stond. Enkele maanden eerder hadden de Japanners de Amerikaanse marine in Pearl Harbor en de Britse marine, met het doen zinken van de prestigieuze slagschepen H.M.S. Prince of Wales en H.M.S. Repulse, verslagen. De Japanners hadden een onbetwist luchtoverwicht en de geallieerden hadden geen antwoord op de Japanse torpedo's. In de laatste fase van campagne voelden de Nederlanders zich door de Britten in de steek gelaten. Gezien de krachtsverhouding stond Nederland voor de keuze offensief door te vechten of een meer defensieve opstelling in te nemen, die op de langere termijn meer succes kon hebben en op de korte termijn het aantal Nederlandse slachtoffers zou beperken en meer aandacht voor evacuatie mogelijk kon maken. Helfrich, de bevelhebber en de facto de regeringsfunctionaris, volhardde in zijn offensieve opstelling. Doorman, als ondergeschikt uitvoerend commandant op zee, stond een voorzichtigere koers voor, maar hij moest zich schikken naar Helfrich.

Bosscher maakt in zijn betoog duidelijk onderscheid tussen feiten en zijn opvattingen daarover. In zijn opvattingen komt hij duidelijk op voor Doorman, die naar zijn mening in een lastige, zo niet onmogelijke, positie verkeerde. Ik deel niet al zijn opvattingen, maar de beschrijving en het notenapparaat maken het naar mijn mening goed mogelijk een eigen oordeel te vormen. In de context van de meningsverschillen die Bosscher met De Vos van Steenwijk had, is de verdedigende opstelling van Bosscher en zijn gebrek aan begrip voor de positie van

Helfrich te begrijpen. Een neutralere benadering zou beter zijn geweest, maar blijkbaar belemmerde de onderlinge vete dat. Ik wil bestrijden dat de opvattingen van De Vos van Steenwijk zijn genegeerd. Bosscher benoemt de geschillen in zijn boek en tot een verkeerde beeldvorming bij De Jong heeft het naar mijn mening niet geleid.

De opvattingen van De Vos van Steenwijk hebben prima hun weg naar De Jong gevonden. Dit blijkt bijvoorbeeld uit voetnoot 219 in Bosschers werk op pagina 234: 'deze kritiek [van De Vos van Steenwijk] werd overgenomen door De Jong', en uit het voorwoord van De Vos van Steenwijks boek, waarin hij onder meer De Jong bedankt voor de getoonde belangstelling en verleende hulp. Verder blijkt het uit de wijze waarop De Jong in deel 11.a over de achtergrond en beweegredenen van Helfrich schrijft. De Jong: 'Helfrich die Indië, zijn geboorteland waaraan hij zijn hart heeft verpand, Java, zijn geboortegrond, meent te kunnen verdedigen en strijden moet, samen met bondgenoten die het geloof in die verdediging zijn kwijtgeraakt (1122). 'Het moreel van gehele volkeren die in een oorlog betrokken zijn als de Tweede Wereldoorlog er een was, wordt mede door onweegbare factoren bepaald: ...er is ook van de Slag in de Javazee een bemoedigend effect uitgegaan. Nederlagen kunnen evenzeer als overwinningen de wil om vol te houden versterken' (1125).

Deze zinnen zijn redelijk consistent met wat De Vos van Steenwijk schrijft: 'een vlootvoogd bij uitstek. Hij mag hard en meedogenloos zijn geweest in de wijze waarop hij schepen en vliegtuigen inzette, hij was juist in zijn zienswijze dat de Nederlandse marine geschapen was door en voor het Nederlandse volk en derhalve de plicht had de Nederlandse belangen tot het uiterste te verdedigen. Mogelijk speelde ook een rol, dat Helfrich geboren en getogen op Java, vocht voor zijn vaderland' (204).

In de nabeschuiving van Bosscher in deel 3 staan nauwelijks zulke constatering. Het zou overigens ook merkwaardig zijn als iemand met de statuur van De Vos van Steenwijk zijn weg naar De Jong niet zou weten te vinden. Hij was voormalig Commandant der Zeemacht in Nederland en adviseur van de minister van

MENINGEN VAN ANDEREN

Defensie voor volkenrechtelijke aangelegenheden en in 1986 voorzitter van de Hoge Raad van Adel, iemand die prima in staat zal zijn geweest zijn stempel op de beeldvorming te drukken. Dit blijkt ook uit de gereserveerdheid over Doorman bij de latere marinebevelhebbers. De stelling dat De Jong blind zou zijn gevaren op Bosscher zou naar mijn mening ook een onderschatting van zijn beoordelingsvermogen zijn. Ik kan me wel voorstellen dat De Jong moe werd van de onderlinge twisten tussen De Vos van Steenwijk en Bosscher en niet nog langer wilde wachten met de publicatie van deel 11.a, om zo meer boeken te kunnen lezen.

De conclusie van Boer en Enthoven acht ik daarmee ongegrond. De geschiedschrijving is mogelijk onvolledig en niet perfect, maar van de betoogde eenzijdigheid is geen sprake. De genoemde publicaties vormen samen een geheel waarin alle beschikbare opvattingen aan bod kwamen. Het bestaan van het werk van De Vos van Steenwijk noemen Boer en Enthoven overigens alleen in een voetnoot (72). Is dit niet een werkwijze waar zij zelf expliciete opvattingen over hebben? Dit brengt mij op de in het artikel toegepaste methodologie.

Het artikel is een bijdrage aan de militaire geschiedenis. Het krijgskundige aspect stelt eisen aan de wijze van geschiedschrijving. Het meest elementaire beginsel van de krijgskunde is volgens Von Clausewitz dat het gaat om een samenhangend geheel van 'Haß, Wahrscheinlichkeiten und Verstand', ofwel emoties, kansbeoordeling en ratio. Vanuit elk van deze aspecten wil ik het artikel beoordelen.

Emotie

Krijgsgeweld is op te vatten als een uiting van menselijke emoties door een staat, die dit door middel van zijn strijdkrachten zo goed mogelijk tracht te beheersen. Onvermijdelijk laat dit geweld bij de uitvoerders diepe indrukken achter. Deze emoties klinken door in de correspondenties tussen militairen en in hun logboeken. Dit betekent dat hun beoordelingen tegen de achtergrond van de omstandigheden geïnterpreteerd moeten worden en niet zonder meer als enige 'waarheid' te bestempelen zijn.

De Vos van Steenwijk diende tijdens de oorlog als verbindingsofficier aan boord van Hr.Ms. Tromp. Hij heeft dus zelf de fysieke gevolgen van falende marineoperaties kunnen aanschouwen. Hr.Ms. Tromp ondervond tijdens de raids in Straat Badoeng de gevolgen van slecht uitgevoerde *command & control* over een slecht plan. Als gevolg hiervan vielen aan boord van de Tromp tien doden en dertig gewonden. Het is begrijpelijk dat deze ervaringen een carrière lang meewegen in de beoordeling door officieren. Anderen kunnen eenzelfde situatie echter anders beleefd hebben en bij de beoordeling van leidinggevendend moet ook het geheel van hun middelen, informatie en opties beschouwd worden.

Het is aan de historicus om de emoties te duiden en de gebeurtenissen in een context te plaatsen. Bosscher noemt de operatie nabij Badoeng in zijn slothoofdstuk 'Poging tot balans' (deel 3, pagina 318) ter illustratie van zijn stelling: 'over de prestaties van de oppervlakteschepen kan men bij nuchtere beschouwing minder positief zijn. Zelfs in aanmerking genomen de zeer moeilijke omstandigheden waaronder geageerd werd vallen de resultaten tegen. Met name frappeert dat de actie in Straat Badoeng, nu juist het gevecht waarvoor de Nederlandse kruisers en jagers sinds jaar en dag hadden geoefend, op een echec uitliep.' Of Bosscher voldoende objectiviteit in zijn beoordeling kon betrachten, is lastig te beoordelen. Boer en Enthoven trekken dit in twijfel. Een juiste duiding is alleen mogelijk als ook de andere zijde van de medaille wordt belicht en een poging wordt gedaan boven de materie te staan. Het artikel geeft hier onvoldoende blijk van.

Er klinkt in het hele artikel wantrouwen tegenover de marine door. De stellingname van het *Eindhovens Dagblad*, 'Het is typisch des marine: je houdt de rotzooi binnen boord', lijkt het vertrekpunt van de auteurs te zijn. Het artikel trekt één lijn van de oorlogspropaganda, bedoeld om de bevolking een hart onder de riem te steken, via de bureaupolitieke strijd tussen de verschillende krijgsmachtdelen in de jaren vijftig en via het werk van Bosscher, door naar het heden. Met andere woorden: de marine is

nog steeds niet te vertrouwen. De auteurs vergelijken daarmee zaken die niet zo maar te vergelijken zijn en suggereren allerlei mechanismen zonder deze goed te onderzoeken. Onderzoek overigens, dat in Nederland inderdaad te weinig aandacht krijgt. Professor Ger Teitler riep in 1996 op meer onderzoek te doen naar de invloed van de onverhulde propaganda in *Onze Vloot* en *Ons Leger* gedurende de jaren 50.² Zo'n studie is naar mijn weten nooit gedaan. Blijkbaar wilde niemand hier zijn vingers aan branden. Het artikel van Boer en Enthoven is mogelijk een aanzet, maar zo'n onderzoek moet meer om het lijf hebben dan wat citaten uit regionale kranten.

Bij dit soort onderzoek is het taalgebruik van groot belang en bij Boer en Enthoven is dat meerdere keren suggestief. Fouten zoals het aan de grond lopen van de Evertsen koppelen zij direct aan verkeerd leiderschap van Doorman, het *afbreken* van een aanval op 4 februari en het *afdraaien* tijdens de slag op 27 februari zien zij als een 'onvoldoende offensieve opstelling', zonder de context en overwegingen te schetsen. Het uitgangspunt lijkt te zijn dat offensief goed en defensief fout is. De auteurs kiezen eenzijdig een standpunt en beoordelen alles wat hier van afwijkt als 'verkeerd'. Het zonder achtergrond presenteren van dit soort teksten vind ik suggestief en misleidend.

Boer en Enthoven zeggen dat er een verkeerd beeld over Doorman zou bestaan, maar omschrijven niet wat daar precies verkeerd aan is. In plaats daarvan sommen ze enkele citaten op, zonder uit te leggen wat die woorden betekenen. De *Leeuwarder Courant* citerend schrijven Boer en Enthoven over 'knappe prestaties'. Bosscher gebruikt deze woorden inderdaad, maar dan wel expliciet gekoppeld aan het optreden van de Onderzeedienst en de Marine Luchtvaartdienst en niet aan het optreden van de oppervlakteschepen. Verder koppelen de auteurs de spreuk 'De marine heeft het goed gedaan', op het monument in Scheveningen, aan het vermeend verkeerde beeld. Wat zij hier precies bedoelen blijft onduidelijk. Volgens mij is wel duidelijk wat de Nederlandse staat met 'goed' probeert uit te drukken. Het monument is 'opgericht ter

nagedachtenis aan de circa 3.000 leden van de Koninklijke Marine die tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn omgekomen. Ook worden met het gedenkteken de verrichtingen van de Marine in het algemeen gememoreerd.³ 'Goed' gaat dus niet over mythische zeehelden, maar is bedoeld als een uiting van respect voor hen die in de oorlog hun plicht vervulden. Het onzorgvuldig omgaan met dit soort citaten is naar mijn mening een gebrek aan respect.

Bosscher verdedigt Doorman, maar dit betekent nog niet dat hij hem als een held neerzet. Ook zijn artikel in het *Marineblad* bevat veel relativerende woorden, bijvoorbeeld als hij schrijft over 'ernstig en soms zeker verwijtbaar falen binnen de gelederen van de Koninklijke Marine'.⁴ Naast dit artikel zijn er geen boekbesprekingen of reacties in het *Marineblad* verschenen. Dit duidt mogelijk op een vorm van schroom, maar niet op een heldenbeeld dat Bosscher in stand zou houden. Zoals de in het artikel besproken correspondentie laat zien, was er in die tijd wel debat over het juiste beeld van Doorman, maar dat vond in stilte plaats, weg van de bühne.

Boer en Enthoven richten hun kritiek niet zozeer op de conclusies van Bosscher, maar op een aantal appreciaties van specifieke operaties. Mogelijk liet Bosscher zich bij deze beoordelingen te veel leiden door emoties en zijn controversie met De Vos van Steenwijk. Maar net zo goed als Boer en Enthoven het recht hebben hun opvatting te publiceren, zo mocht Bosscher de zijne opschrijven. Het lijkt er op dat Boer en Enthoven van Bosscher een feilloos objectief oordeel verlangen, maar mogelijk was dit in het kleinburgelijke Nederland destijds een onhaalbare ambitie. Boer en Enthoven leveren weliswaar kritiek op Bosscher, maar op de vraag wat dan wel het juiste beeld van Doorman is geven

2 G. Teitler, 'Stand van zaken: de beoefening van militaire geschiedenis in Nederland', in: *Parade*, vol. 17 (juni 1996) (2) 94.

3 Zie: https://www.4en5mei.nl/oorlogsmonumenten/monumenten_zoeken/oorlogsmonument/680/scheveningen%2C-nationaal-monument-voor-de-koninklijke-marine.

4 Ph.M. Bosscher, 'Strijd ter verdediging van Nederlands-Indië in de eerste fase van de Pacific-oorlog en de traditie van de KM', in: *Marineblad* 1987 (2) 21.

MENINGEN VAN ANDEREN

zij nauwelijks antwoord. In plaats daarvan proberen zij vanuit een eenzijdig perspectief een eigen beeld te construeren, een methode die zij Bosscher juist verwijten. Zonder andere standpunten te beschouwen is het onmogelijk te beoordelen hoe Bosscher de kritiek van De Vos van Steenwijk heeft verwerkt in zijn oordeel.

De enige juiste wijze om iets over een beeld te zeggen is het expliciet en volledig te beschrijven. Jeffrey Cox doet dit goed in zijn recente boek *Rising Sun, Falling Skies*. Hij beschrijft de persoonlijkheden van de koppige Helfrich en de voorzichtige Doorman, hun afwegingen, de omstandigheden waarin zij verkeerden en hun successen en falen. Hierdoor ontstaat een aannemelijk beeld. In het slothoofdstuk schrijft Cox over Doorman: 'However, while he did make mistakes, Doorman's actions in the campaign as a whole and in the Java Sea battle in particular were at worst defensible and generally tactically sound. That he was unsuccessful is not so much a reflection on his ability as it is on the situation that was forced upon him, in which among many, many other things, he was left with numerous judgment calls which had few clear correct answers... Though by no means a perfect naval commander – not a Tojo or Nelson – Karel Doorman was hardly the mindless, incompetent coward many make him out to be. Losing an impossible battle or campaign does not make one incapable. It was probably put best in the work of noted British historian Arthur Marder: "No one could have tried harder in a more impossible situation than Doorman. Although his fleet was similar in numbers to the Japanese, it was doomed before a shot was fired... These are the marks of a brave, humane, and honorable officer who gave his all in a losing fight. The Dutch consider the admiral a national hero, and have named several ships, including the Netherlands' first aircraft carrier, after him. It is time the English-speaking world history took a more positive view of Karel Willem

Frederik Marie Doorman.'⁵ Mogelijk kan een buitenlander gemakkelijker een objectief beeld opstellen. Het is merkwaardig dat Boer en Enthoven dit boek niet bespreken.

Kansbeoordeling

De rode draad in het betoog van Boer en Enthoven is dat Doorman te voorzichtig was en dat hierdoor kansen zijn gemist. De vraag is dan of Doorman een juiste kansinschatting maakte. Verwijzend naar Von Clausewitz stel ik dat de essentie van militair leiderschap, ook op zee, bestaat uit het inschatten en creëren van kansen door middel van verplaatsing in tijd en plaats, om zo een gunstige krachtsverhouding te bereiken zodat een treffen naar verwachting een gunstige uitslag krijgt.

Zoals De Jong stelde, ligt de hamvraag rond de Javazee-campagne bij de beoordeling van de luchtsteun. Bij vrijwel alle voorbeelden die Boer en Enthoven noemen – mogelijk met uitzondering van het treffen in de Straat Badoeng, waar dit een minder relevante zaak is – blijft zo'n beoordeling echter uit. Op verschillende momenten had Doorman mogelijk in een voordelige situatie kunnen komen, maar zonder (voldoende) luchtverkenning kon hij dit soort situaties niet of onvoldoende onderkennen. Tijdens de eerdere fasen van de Japanse campagne vernietigden zij de Amerikaanse vloot (Pearl Harbor) en de Britse vloot (verlies van de slagschepen *Repulse* en *Prince of Wales* bij Maleisië) doorslaggevend met het luchtwapen. Wat betekende dit voor de Nederlandse kansen? Volgens Helfrich was de kans 'aanwezig' of 'reëel' en volgens Doorman en Bosscher 'zeer gering'. Boer en Enthoven stellen 'dat de opdracht militair verantwoord was en een kans op slagen had'.⁶ Dit is weliswaar een verdedigbare, maar ook een beladen en omstreden stelling. In een artikel zoals dit is het onmogelijk om uitspraken over Doormans leiderschap te doen zonder iets inhoudelijks te zeggen over de beoordeling en onderbouwing van deze kansen door de verschillende spelers. Helaas ontbreekt dit geheel en rekenen de auteurs Doorman vooral af op redeneringen achteraf, in plaats van op de informatie die Doorman had op het moment dat hij beslissingen nam.

5 J. Cox, *Rising Sun, Falling Skies. The Disastrous Java Sea Campaign of World War II* (New York, Bloomsbury, 2014) Epub, hst 20.

6 Ibid.

Daarnaast zijn bevelhebbers bij een zeeoorlog altijd voorzichtig met het inzetten van hun vloot. Ze hebben er maar één en met een verkeerde inschatting kan deze in een paar uur worden ‘verspeeld’. Deze notie ontbreekt bij Boer en Enthoven, maar is wel cruciaal in de beoordeling van het mopperen door andere militairen over ‘gemiste kansen’.

Ratio

Uiteindelijk heeft militair optreden maar één doel en dat is het creëren van een effect op militair en politiek strategisch niveau. De leider maakt hiervoor allerlei keuzes op tactisch niveau om zo effectief mogelijk te zijn. Enerzijds gaat dit om tactische en technische vraagstukken, anderzijds om de mate waarin een actie of keuze kan bijdragen aan de verschillende, soms strijdige doelstellingen. Vraagstukken die hieruit voortkomen zijn hoe een leider omgaat met een onmogelijk uit te voeren opdracht, met ontbrekende inlichtingen en hoe hij het vermijden van slachtoffers afweegt tegen andere doelstellingen. Boer en Enthoven gaan nauwelijks of geheel niet in op dit soort vragen, maar doen wel expliciete beoordelende uitspraken over de keuzes die Doorman maakte. Zij hebben te weinig maritiem krijgskundig advies in hun artikel toegepast om voldoende gefundeerde uitspraken ter zake te kunnen doen.

Boer en Enthoven suggereren dat de campagne succesvol had kunnen zijn als Doorman de orders van Helfrich nauwgezet had opgevolgd. Ze bekritisieren Bosscher omdat hij akkoord is gegaan met de door De Jong opgenomen kritiek op het militaire nut van de uitval. Wat bedoelen zij hiermee? Dat de orders van Helfrich onfeilbaar waren? Deze orders waren minder eenduidig en realistisch haalbaar dan zij suggereren. De order voorafgaande aan de slag op 27 februari van 12.50 pm luidde: ‘proceed to sea, attack after dark, then retire towards Joeng Priok’.⁷ Dit was consistent met het eerder besproken doel een verdragend gevecht te leveren om tijd te winnen in afwachting van mogelijke versterkingen. Later, om 8.55 pm volgde echter de aanvullende order ‘you must continue attacks until the enemy is destroyed’.⁸ De aanvullende order was strijdig aan de eerste

en wordt door de meeste deskundigen als onhaalbaar beoordeeld.⁹ Is het dan vreemd dat De Jong de opdrachten ter discussie stelde? En is een considerans die aandacht schenkt aan voorzichtigheid, realisme en de mogelijkheid het aantal slachtoffers te beperken dan verkeerd?

De dubbelzinnigheid in de orders had haar neerslag in de uitvoering. Een juiste beoordeling kan alleen door het geheel aan overwegingen en de context van de doelstellingen te beschouwen, maar Boer en Enthoven blijven hier in gebreke. De auteurs keuren het afdraaien tijdens de slag op 27 februari bijvoorbeeld af zonder een goede analyse. Er is, over dit besluit – net als over ieder besluit in een fatale slag – veel discussie geweest. Belangrijke overwegingen noemen zij niet, zoals: het creëren van een vrije schietrichting voor alle schepen, ofwel het voorkomen dat de linie in de ‘staande poot van de T terecht zou komen waarin alle vijandelijke schepen wel, maar de eigen schepen behalve het voorste niet kunnen vuren; het gegeven dat niet de Japanse kruisers en destroyers, maar de transportschepen het doelwit waren; dat Doorman zich met de gevolgde koers tussen de transportschepen en (West) Java positioneerde, ofwel een onderscheppende of *barrier*-positie ten opzichte van de *landing force* en ten slotte de overweging dat de opdracht luidde een nachtgevecht te voeren. De kansen tijdens een nachtgevecht werden hoger ingeschat, wat het afdraaien en later afbreken van het daggevecht in een andere context plaatst.

Interessant is dat Boer en Enthoven bronnen hebben gevonden waaruit blijkt dat meerdere geallieerde schepen, waaronder een waarnemer aan boord van De Ruyter, de transportschepen hebben waargenomen. Dit noemt Bosscher niet, terwijl dit wel van groot belang is. Uit de recente studie van Willem Rummelink,¹⁰ die Boer en Enthoven om onduidelijke redenen niet noemen, blijkt inderdaad dat de transportschepen zich

7 Cox, *Rising Sun, Falling Skies*, hst 12, 47/105.

8 Ibid.

9 Ibid.

10 Willem Rummelink, *The Operations of the Navy in the Dutch East Indies and the Bay of Bengal* (Leiden, Leiden University Press, 2019) 436.

op dat moment op een afstand van ongeveer 20 nautische mijlen bevonden, zodat de waarneming correct zal zijn geweest. Het is echter de vraag of deze melding ook bij Doorman is doorgekomen. Het bericht: 'enemy retreating west. Contact broken. Where is convoy?' dat Doorman om 06.30 pm (ongeveer anderhalf tot twee uur na de waarnemingen) naar Helfrich liet seinen,¹¹ lijkt er op te duiden dat Doorman zelf niet wist waar de transportschepen waren. De commandovoering en informatiestromen tussen de schepen was niet goed, zoals vooral bleek tijdens de raid in de Straat Badoeng. Vermoeidheid, gebrekkige geoefendheid en het gebrek aan eenduidige communicatieprocedures binnen het multinationale scheepsverband zullen een rol hebben gespeeld. En mogelijk kon Doorman, overwegende dat Japanse vliegtuigen zijn bewegingen vrijwel voortdurend observeerden, niet geloven dat de Japanners de fout zouden maken de transportschepen zo dichtbij te laten komen. Al met al een complex samenstel aan factoren, waarover je niet zomaar boude uitspraken kunt doen.

Resumé

In deze beschouwing heb ik zowel de conclusies als de gebruikte methodologie van Boer en Enthoven bekritiseerd. Dit neemt niet weg dat het zeer waardevol is dat we onderzoek naar de archieven blijven doen. In hun artikel brengen zij een – voor ons taalgebied – nieuw feit naar voren over mogelijk de belangrijkste fase van de Slag in de Javazee. Dit helpt om de geschiedenis te interpreteren. Tegelijkertijd constateer ik dat hun artikel mijn beeld van de slag niet wezenlijk heeft veranderd en dit brengt me op de vraag wat het wezenlijke van de wetenschap hoort te

zijn. Herman Amersfoort onderkende in zijn rede over strategisch analfabetisme dat de wetenschap van de strategie twee scholen kent: de historische school en de school gebaseerd op sociale en politieke wetenschappen.¹² Op grond van het diepgravende archiefonderzoek valt het artikel van Boer en Enthoven onder de historische school. Volgens Amersfoort is deze school op zoek naar de ontrafeling van het bijzondere, het unieke van wat zich in het verborgene afspeelde.

Zonder mijzelf direct het label van de tweede school te willen opspelden, meen ik dat het opsommen van een groot aantal voetnoten niet volstaat. Het gaat ook om het juist duiden, interpreteren en de vraag wat dit ons leert voor het handelen van vandaag en morgen. Om dit te bereiken propageer ik een model van één school waarbinnen de historicus en krijgskundige met elkaar samenwerken. Nederland is te klein voor het herbergen van twee scholen, want beide lopen rond in de dezelfde tuin van historische ervaring en casuïstiek. Samenwerking en begrip voor andere standpunten zal dan meer opleveren dan polemiek. Een terechte vraag zal zijn: waar is die krijgskundige dan? In Nederland bloeit de militaire geschiedenis, maar de maritieme krijgskunde is dor. Daar moeten we aan werken. En hoewel ik veel van de opvattingen van Boer en Enthoven bestrijd, gebiedt de eerlijkheid mij te zeggen dat ik zonder dit artikel het werk van Bosscher niet had gekocht. Ondanks alle beperkingen die het werk mag hebben, biedt het een schat aan informatie waar zeer veel uit te leren valt. Het verdient derhalve zijn plaats op de lijst van aanbevolen literatuur van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie. ■

11 Cox, *Rising Sun, Falling Skies*, hst 15, 1.

12 H. Amersfoort, 'Nederland, de weg kwijt. Over de teloorgang van de militaire strategie en de noodzaak van geschiedenis', Volledige en geannoteerde versie afscheidsrede 10 maart 2016, zie: <https://www.militairespectator.nl/thema/strategie-geschiedenis/nederland-de-weg-kwijt-volledige-en-geannoteerde-versie>, 31-32.

ANTWOORD OP MENINGEN VAN ANDEREN

Onderstaande is een beknopte reactie op de naar onze mening belangrijkste punten uit het wel zeer uitgebreide commentaar op ons artikel van KLTZ drs. Warnar. Allereerst zal worden ingegaan op enkele van zijn stellingen.

Volgens Warnar kent Nederland geen official histories zoals bijvoorbeeld het VK. De Koninklijke Marine heeft een intekenbrochure voor de trilogie van Bosscher opgesteld, waarin is opgenomen: 'Dit driedelige werk wordt geschreven in opdracht van de Koninklijke Marine en vormt dus het officiële standaardwerk over de marineverrichtingen in de Tweede Wereldoorlog.' Het boek van De Vos van Steenwijk heeft geen gelijkwaardige status, omdat het gaat over het marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog en De Vos van Steenwijk in zijn briefwisseling met Bosscher ook duidelijk aangeeft dat hij, De Vos van Steenwijk, niet de opdracht heeft om de tactiek van de vloot-eenheden – dus het operationele optreden van Doorman – te behandelen en dat aan Bosscher overlaat. (Bron: brief van De Vos van Steenwijk aan Bosscher van 29 november 1985).

Warnar schrijft dat de opvattingen van De Vos van Steenwijk prima hun weg hebben gevonden naar De Jong en wijst daarbij op het voorwoord in het boek van De Vos van Steenwijk. Het daarin gestelde slaat echter op het boek van De Vos van Steenwijk en niet of nauwelijks op een mogelijke briefwisseling tussen De Vos van Steenwijk en De Jong met betrekking tot het schrijven van deel 11a, tweede helft, door De Jong. Die briefwisseling is er ook nauwelijks geweest. De Jong was niet op de hoogte van wat Warnar de twisten noemt tussen De Vos van Steenwijk en Bosscher. De Jong was dan ook niet moe van deze controverse omdat hij die niet kende.

Met Warnars opmerking dat een onderzoek meer om het lijf moet hebben 'dan wat citaten uit regionale kranten' zijn we het geheel eens. Er is dan ook correspondentie geweest tussen R. Ruggenberg en R. Enthoven en er is correspondentie van Bosscher gevonden over deze kwestie, alsook de harde bron van Bosschers 'verspreking'. Gegeven dit bronmateriaal is het artikel in het *Eindhovens Dagblad* – gelijktijdig in meerdere regionale bladen gepubliceerd, dus met een landelijke dekking – met het citaat van Bosscher naar onze mening wel relevant.

Verder hebben wij Jeffrey Cox wel genoemd bij de behandeling van de actie in Straat Badoeng. Daarnaast is welbewust afgezien van verdere behandeling van zijn boek, omdat op basis van met Cox gevoerde correspondentie geconcludeerd kan worden dat ook hij vindt dat Doorman vervangen had moeten worden. Daarnaast was Cox niet op de hoogte van bij het NIMH beschikbare Nederlandse bronnen (correspondentie Enthoven-Cox). Op basis van gevonden bronmateriaal constateren wij dat de toenmalige Afdeling Maritieme Historie Amerikaanse auteurs tot september 1984 opzettelijk verkeerde informatie heeft verstrekt, dan wel informatie heeft onthouden.

Warnar schrijft dat een buitenlander mogelijk gemakkelijker een objectief beeld kan opstellen. Om emoties te voorkomen hebben wij expres afgezien van het vermelden van verzamelde citaten van buitenlanders. Maar als dat het gevraagde objectieve beeld kan opleveren, volgen er hier dan toch enkele. Zo vermeldt J.D. Mullin dat de opvarenden van de Amerikaanse torpedootjagers die de verschillende uitvallen van de CSF hebben meegemaakt de bijnaam 'enemy sighted, run like hell' voor Doorman gebruikten.¹³

13 J.D. Mullin, *Another Six-Hundred* (z.p., Daniel Mullin, 1984) 166.

MENINGEN VAN ANDEREN

E.P. Hoyt stelt: 'Admiral Doorman was dead, and those who said he was less than gallant began to change their words, perhaps to suggest that he was misguided and stubborn, but ungentlemanly—never.'¹⁴ Verder zegt R.N. Spector: 'The real problem was Doorman... But he was Dutch and could not very well be relieved.'¹⁵ En zo zijn er nog een groot aantal door buitenlanders geformuleerde 'beelden' aan te geven.

In zijn reactie wijst Warnar op de 'recente studie' van Willem Remmelink, die wij om 'onduidelijke redenen niet noemen'. Dit is geen recente studie, maar een vertaling van het Japanse stafwerk *Senshi Soshō*, deel 26 (Military History Office of the Defence Agency's Defence College, Tokyo, 1967), dat wij in een oudere en ook in deze nieuwe vertaling wel degelijk hebben bestudeerd, maar waarin wij voor ons artikel geen relevante punten vonden.

Hoewel Warnar stelt dat wij het afdraaien door Doorman tijdens de Slag in de Javazee zonder goede analyse afkeuren, staat dat nergens in ons artikel. Wij wijzen er wel op dat het argument van Bosscher, dat dit afdraaien bedoeld zou zijn om zonder veel kleerscheuren en veel munitieverbruik de oostelijke transportvloot te vinden, onjuist is. Bosscher achtte het afdraaien zinvol, maar hij kende de bronnen waaruit blijkt dat de Japanse transportvloot al gevonden was en ook door meerdere personen op de De Ruyter was waargenomen (de in ons artikel genoemde luitenant-ter-zee 1e klasse KMR J. Bennink en marinier 1e klasse M. Siccama, en de niet genoemde marinier 1e klasse W. Rozier).

Overigens was destijds de doctrine bij de Koninklijke Marine om bij buitengewone beginafstand, die de uitwerking van het middelbare geschut van de lichte kruisers praktisch uitsloot, de afstand snel te verkleinen door aanvankelijk dóór te leggen, waarbij het nadeel zelf alleen boegvuur af te kunnen geven en door de vijand ge-enfileerd te kunnen worden, moest worden aanvaard. Doorman had geen opdracht tot een barrièrepositie, maar moest de oostelijke transportvloot zoveel mogelijk schade toebrengen, bij nacht of overdag.

Warnars constatering dat de commandovoering en informatiestromen tussen de schepen niet goed was is minder relevant, want meerdere personen op de De Ruyter hadden de transportschepen gezien. Doorman was dus niet afhankelijk van informatie van de andere schepen. Niemand weet wat Doorman gedacht heeft, want hij communiceerde niet of nauwelijks (zoals bronnen aantonen). Afgaande op wat bekend is, valt daar naar onze mening in ieder geval wel een patroon uit af te leiden.

Verder is de bewering dat Japanse vliegtuigen Doormans bewegingen 'vrijwel voortdurend observeerden', een hardnekkige mythe, die in de militaire luchtvaartliteratuur al vanaf 1990 is ontkracht. Tijdens het grootste deel van het daggevecht vlogen bijvoorbeeld vijftien Amerikaanse en Nederlandse jachtvliegtuigen boven de zeeslag ter dekking van de CSF.¹⁶

Wij hebben met opzet geen oordeel of duiding willen uitspreken over Doorman. Het artikel gaat over de beeldvorming. Een mogelijk oordeel laten we aan de lezer zelf over. Wellicht ten overvloede wijzen we er op dat we niet alleen de visie van De Vos van Steenwijk op de commandovoering van Doorman hebben onderzocht, maar ook die van andere Nederlandse marine-officieren, zoals Helfrich, Van Staveren, Schotel, Van Foreest, Bientjes, De Gelder, Van Marle, Kempees, Van der Kun en Lindner (pagina 134 van ons artikel). ■

Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven

14 E.P. Hoyt, *The Lonely Ships. The Life and Death of the U.S. Asiatic Fleet* (New York, David McKay Company, 1975) 258.

15 R.N. Spector, *Eagle Against the Sun. The American War with Japan* (New York, Free Press, 1985) 132.

16 Zie bijvoorbeeld P.C. Boer, *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power* (Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2006) 152-158, 160-171; P.C. Boer, *The Loss of Java* (NUS Press, Singapore, 2011) 173-182, 184-198 en P.C. Boer, 'The direct air support during the Battle of the Java Sea, as seen from the allied side, 27-28 February 1942', 2015, revised May-June 2016, July-August 2016, October 2018 (www.academia.edu, search Peter Boer, military history).

Enige kanttekeningen bij het artikel 'Beeldvorming Karel Doorman en de Javazee-campagne'

Jacques Brandt, schout-bij-nacht b.d., voorzitter Karel Doorman Fonds

In hun artikel bekritiseren de auteurs Boer en Enthoven Karel Doorman op zijn optreden als operationeel commandant en verwijten hem een gebrek aan offensieve geest.¹ Daarnaast verwijten zij de historicus Ph. Bosscher dat hij verscheidende cruciale punten onjuist en suggestief aan het papier toevertrouwde.

De kritiek op Doormans handelen komt allereerst van Amerikaanse en Angelsaksische auteurs, geschreven in de jaren veertig en vijftig van de vorige eeuw. Geschiedschrijving kort na een gebeurtenis is nooit vrij van enige kleuring, zeker waar de schuldvraag van een niet succesvolle campagne bij een buitenlander kan worden gelegd. Veel van de bronnen voor de kritiek op Doorman komen van verslagen van commandanten en opvarenden van de deelnemende schepen en zijn daarom van tactische aard. Zij richten zich onder meer op gebrek aan communicatie, procedures, training en inlichtingen. De kritiek is in veel gevallen terecht, maar moet wel in context worden geplaatst.

Voor het uitbreken van de gevechtshandelingen met Japan waren er slechts sporadisch contacten tussen de ABDA-landen.² De politieke en militair-strategische verschillen waren echter te groot om tot gezamenlijke afspraken te komen

en beletten betrokken marines ook om operationele en tactische afspraken te maken. Toen de gevechtshandelingen uitbraken kwamen de Nederlandse eenheden onder bevel van een Britse commandant te staan en werden ingezet voor het Britse strategische belang: de verdediging van Singapore. Het Nederlandse operationele concept ter verdediging van Nederlands-Indië moest hierbij worden verlaten. Pas begin februari 1942 werden de beschikbare bovenwaterschepen verenigd in de *Combined Striking Force* (CSF), die gelijk voor operaties werd ingezet. Gelegenheid tot oefenen en samenwerken was er niet. Dit moest wel leiden tot suboptimale effectieve inzet. Jeffrey R. Cox citerend: 'That he (Doorman) was unsuccessful is not so much a reflection on his ability as it is on the situation that was forced upon him...'³

Het tweede punt van kritiek op het artikel van Boer en Enthoven betreft het vermeende gebrek aan offensief optreden van Doorman. Bij de uitval van 4 februari wordt vermeld dat Doorman zich terugtrok na een aanval van Japanse bommenwerpers. Niet vermeld is dat bij deze luchtaanvallen de twee Amerikaanse kruisers zo zwaar beschadigd raakten dat één de strijd definitief moest staken en USS Houston met beperkte gevechtskracht aan de Slag in de Javazee moest beginnen. Door gebrek aan beschermende luchtsteun wist Doorman, oud-commandant van de MLD in Indië, als geen ander dat bij doorzetten hem hetzelfde lot te wachten stond als de Britse admiraal Phillips met HMS Prince of Wales en Repulse. De beslissing ver ten zuiden van Java te hergroeperen werd door de Amerikaanse superieur van Doorman, admiraal Hart, bekritiseerd. Vice-admiraal Helfrich toont daar wel begrip

1 P.C. Boer en R. Enthoven, 'Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne: een geval van hardnekkige beeldvorming?' in: *Militaire Spectator* 188 (2019) (3) 122-137.

2 De VS, het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Australië.

3 Jeffrey R. Cox, *Rising Sun, Falling Skies. The Disastrous Java Sea Campaign of World War II* (New York, Osprey, 2014) 406, 407. Cox is een Amerikaanse historicus die voor zijn boek over de Javazee-campagne zowel Amerikaanse, Angelsaksische als Nederlandse bronnen gebruikt om tot zijn analyses te komen.

voor, gelet op zijn intentie dat de CSF zich diende te concentreren op de verdediging van Java.⁴

De actie in Straat Badoeng was altijd bedoeld als een *raid*, een *hit-and-run*-actie. Omdat de landing op Bali al was ingezet – eerdere aanvallen van een Amerikaanse en Britse onderzeeboot waren mislukt – was snelheid vereist en kon Doorman door de dislocatie van eenheden niet tijdig zijn taakgroep concentreren. Tactische fouten waren mede oorzaak van het mislukken van deze actie, net als het volledig falen van de Amerikaanse torpedo's. Maar het doorstomen van Doorman was altijd gepland.

De kritiek van de auteurs op Bosscher uit Nederlandse bron is in grote mate gebaseerd op de visie van vice-admiraal b.d. De Vos van Steenwijk, die als jong officier diende aan boord van Hr.Ms. Tromp tijdens de actie in Straat Badoeng. Daar de actie door Helfrich was bevolen, er wel een landing plaatsvond op Bali en de kruisers van Doorman vuurcontact hadden gemaakt, moet de opvatting van De Vos van Steenwijk dan ook slechts als een mening worden beschouwd. Het uitblijven van een radiomelding aan de Tromp noemt Bosscher ook.

In de kritiek op Bosscher wordt de discussie over de naamgeving van de M-fregatten tussen minister Van Eekelen en de marineleiding

genoemd. Hierbij wordt de suggestie gewekt dat het bezwaar tegen de naam 'Karel Doorman' bij de marineleiding werd ingegeven door kritiek op het functioneren van de eskadercommandant. De marineleiding was inderdaad tegen de naam 'Karel Doorman' voor het eerste M-fregat. Dit was echter niet gebaseerd op kritiek op het functioneren van Doorman, maar op volledig andere gronden. Een voornemen voor de naamgeving was al in een vergevorderd stadium toen het voorstel voor de naam 'Karel Doorman', buiten de marineleiding om, aan Van Eekelen werd gedaan.⁵

Samenvattend kan met de kennis van nu kritiek worden uitgeoefend op sommige tactische beslissingen van Doorman. Gebrek aan moed kan hem echter niet worden verweten. Verwijzend naar de Britse historicus Marder: 'No one could have tried harder in a more impossible situation than Doorman.'⁶

De argumentatie tegen Bosscher is eenzijdig. Boer en Enthoven halen veel buitenlandse bronnen voor hun kritiek op Doorman aan, maar tegenargumenten, die ook in deze bronnen staan en waarvan ik er slechts twee heb vermeld, ontbreken. De beschuldiging dat Bosscher onjuiste of suggestieve feiten meldde of informatie achterhield is onvoldoende onderbouwd en daarmee tendentius. ■

ANTWOORD OP MENINGEN VAN ANDEREN

De buitenlandse kritiek op Doormans handelen beperkt zich niet voornamelijk tot auteurs uit de jaren veertig en vijftig, zoals Jacques Brandt suggereert. Er zijn ook meer recente voorbeelden. Zo stelt T. Womack: 'Helfrich ... in a letter he wrote to Hart ... I am afraid that ... [Doorman] ... has upset him ... As you know, I am entirely at your disposal and if you think that I should take command at sea of the Combined Forces myself, I will only be too glad to do so.'⁷ D. Kehn zegt: 'Admiral Doorman ... went out with a mixed force ... of five

cruisers and ten destroyers which were a pretty powerful lot. Doorman went up to near the most promising hunting grounds but didn't drive right into there. Of course the Jap air found him

4 Cox, 196.

5 E-mail vice-admiraal b.d. C.H.E. Brainich von Brainich Felth aan schrijver.

6 Arthur J. Marder, Mark Jacobson en John Horsfield, *Old Friends, New Enemies. The Royal Navy and the Imperial Japanese Navy, vol. 2: The Pacific War, 1942-1945* (Oxford, Clarendon Press, 1990) 79.

7 T. Womack, *The allied Defense of the Malay Barrier, 1941-1942* (Jefferson, McFarland & Company, 2006) 137.

and sent in quite a bombing attack. It did no damage, however, and then – mind you – Doorman simply headed for home.’⁸ Cox schrijft: ‘Generally, Americans did not and do not like serving under foreign officers, especially after what they considered the subpar performance of the Dutch Admiral Karel Doorman during the Java Sea Campaign.’⁹

Nergens in ons artikel verwijten wij Doorman het door Brandt genoemde ‘gebrek aan offensieve geest’. We geven slechts aan wat anderen er van dachten en hebben uitlatingen van personen daarbij overigens ook nog afgezwakt om emoties te voorkomen. Daar waar wij bijvoorbeeld stellen dat schout-bij-nacht Van Staveren Doorman een gebrek aan offensieve aanvalsgedachte verweet, was er in werkelijkheid een razende tirade van Van Staveren over Doorman tegenover de marineofficieren luitenant-ter-zee 1e klasse F.J.E. Krips, divisiecommandant van de Nederlandse jagers, en luitenant-ter-zee 1e klasse P. Kroese, commandant van de Kortenaer.

Vanwege een gebrek aan vertrouwen in Doorman heeft Helfrich al voor de oorlog getracht hem uit Indië weg te krijgen. Op basis van de bronnen valt aan te tonen dat Bosscher daar van op de hoogte was. Helfrich was een persoon met grote loyaliteiten: zeer loyaal aan het vorstehuis, Indië en de Koninklijke Marine. Hij was ook loyaal aan zijn ondergeschikte (hoge) marineofficieren, zelfs als ze in zijn ogen niet voldeden. Hij trachtte dan betrokkenen met zo min mogelijk gezichtsverlies een andere functie te bezorgen. De loyaliteit aan de marine toonde hij onder meer doordat hij per se een Nederlandse vlagofficier als commandant van het geallieerde eskader wilde hebben. Dat is één van de redenen waarom de vervanging van Doorman door de Australische commandeur J. Collins – zoals besproken tussen Helfrich en vice-admiraal W.A. Glassford – geen doorgang kon vinden. Helfrich heeft Doorman in het

laatste gesprek dat hij met hem heeft gehad, ook nog de eervolle uitweg van ziekte verlof aangeboden waarbij Helfrich aangaf zelf de uitval die zou leiden tot de Slag in de Javazee te willen commanderen.

Brandt geeft aan dat wij niet *en detail* zijn ingegaan op de uitval van 4 februari, waarbij twee Amerikaanse kruisers zwaar beschadigd raakten. Ons artikel gaat echter over de beeldvorming en is niet bedoeld als geschiedschrijving van de Javazee-campagne. Dat heeft er ook toe geleid dat wij bijvoorbeeld bij de behandeling van de actie in Straat Badoeng niet hebben aangegeven dat Doorman beschikte over drie kruisers en in aanvang acht torpedootjagers, terwijl de Japanners in eerste instantie slechts twee en aan het eind van de actie vier torpedootjagers hadden. Het resultaat van de actie van Doorman: de kruiser Java licht beschadigd, de kruiser Tromp zwaar beschadigd, de torpedootjager Piet Hein gezonken en twee Amerikaanse torpedootjagers beschadigd. Aan de zijde van de Japanners raakte één torpedootjager zwaar beschadigd.

Verder haalt Brandt bij de uitval van 4 februari het ‘gebrek aan beschermende luchtsteun’ voor Doorman aan. Het valt ons op hoe achteloos (oud-)marineofficieren telkens weer plegen dat er geen luchtsteun voor Doorman was. Die was er op 4 februari wel degelijk. Amerikaanse Curtiss P-40 jachtvliegtuigen stonden in Ngoro op Oost-Java op *readiness*, precies zoals de operationele staven van CZM/ABDA-FLOAT in Batavia en JAC in Bandoeng in de nacht van 3 op 4 februari afspraken na de aanvraag van de luchtsteun door de Commandant Marine Soerabaja (CMR) in de avond van 3 februari. De toestellen stonden startklaar en zouden, als de CMR daar door tussenkomst van het Commando Luchtverdediging Soerabaja om vroeg, direct worden gealarmeerd. Ze konden dan binnen vijf minuten in de lucht zijn. De marine vroeg echter pas om luchtsteun na de aanval van de Japanse bommenwerpers op de CSF en alleen om de beschadigde Marblehead te beschermen op weg naar Tjilatjap (interviewseries P.C. Boer met R.A.D. Anemaet, W. Mulder en A.J.A. Geurtz, periode 1985-1989). Vier P-40's startten daarop

8 D.M. Kehn, *In the Highest Degree Tragic. The Sacrifice of the U.S. Asiatic Fleet in the East Indies during World War II* (Lincoln, Potomac Books, 2017) 151.

9 J.R. Cox, *Morning Star, Midnight Sun. The Early Guadalcanal-Solomons Campaign of World War II, August-October 1942* (New York, Osprey Publishing, 2018) 37.

alsnog, maar konden door het inmiddels verslechterde weer de Marblehead niet bereiken en moesten op zo'n 240 kilometer van hun basis terugkeren.¹⁰

Het lot van de Prince of Wales en de Repulse, eveneens aangehaald door Brandt, had veel te maken met de Engelse vice-admiraal T.S.V. Phillips, die per se de radiostilte wilde bewaren en niet bereid was de jachtvliegtuigen, die startklaar stonden om hem luchtdekking te verlenen, op te roepen. De directe luchtsteun voor Doorman tijdens de Slag in de Javazee was, mede gelet op deze ervaring en die van 4 februari, wel uitstekend geregeld. Tijdens het grootste deel van het daggevecht vlogen vijftien Amerikaanse en Nederlandse jachtvliegtuigen ter bescherming van de CSF boven de zeeslag (zie onze reactie op een eerder commentaar in het aprilnummer van de *Militaire Spectator*).¹¹

Brandt stelt ook dat Helfrich wel begrip toonde voor het voorstel van Doorman om zich ver ten zuiden van Java te hergroeperen. Zijn bron is echter Cox en diens enige bron waren de memoires van Helfrich. In die memoires heeft Helfrich niet weergegeven hoe hij werkelijk over Doorman dacht. Hij heeft dat na de Tweede Wereldoorlog ook nooit publiekelijk gedaan. Daarnaast gebruikte Cox secundaire Nederlandse bronnen, zoals de geschriften van Nederlandse auteurs als A. Kroese, F.C. van Oosten en Ph.M. Bosscher. Cox beschikte bij het schrijven van zijn boek niet over primaire Nederlandse bronnen.

Helfrich had wel degelijk kritiek op Doorman, zoals blijkt uit het in de zogeheten Colombo-periode door hem en luitenant-ter-zee 1e klasse. J.J.M. Sterkenburg opgestelde eerste concept van het chronologische verslag van de verrichtingen der zeemacht, dat negatief oordeelde over de aanvalsgeslacht van Doorman en in lijn was met het negatieve oordeel over Doorman van de Amerikaanse historicus S.E. Morison. In dit eerste concept stond onder meer dat Helfrich Doorman had moeten dwingen om uit te varen. Dit concept is later volledig herschreven in die zin dat het alleen nog maar een semi-feitenrelaas werd, zonder een oordeel over Doorman. Een van de redenen voor het zo grondig herschrijven

was dat Helfrich een stuk wilde hebben voor 'consumptie' door de Amerikaanse overheid en geschiedschrijvers, waaruit een positief beeld zou blijken van de activiteiten van de Koninklijke Marine in de Javazee-campagne. Op basis van de bronnen is aantoonbaar dat Bosscher hiervan op de hoogte was. In ons artikel is overigens maar een summier aantal voorbeelden gegeven waaruit blijkt dat Bosscher zaken opzettelijk onjuist, dan wel suggestief weergaf.

Brandt stelt dat de actie in Straat Badoeng altijd bedoeld was als een 'raid, een hit-and-run-actie'. Uit de bronnen blijkt in ieder geval dat Helfrichs opdracht luidde: 'dóórlopen, vuur op wat je ziet, maar lóóp door'. Bij de actie in Straat Badoeng zijn vanuit de kruiser De Ruyter zowel aan bakboord als aan stuurboord vijandwaarnemingen gedaan. Het vuurcontact dat er is geweest, was echter alleen dat van de Nederlandse kruisers Java en Tromp. Uitgaande van een opdracht hit-and-run, was er bij de kruiser De Ruyter dus alleen sprake van run. Vandaar ook dat het officiersequipage van de kruiser De Ruyter 'twijfels' had over het optreden van Doorman. Overigens had Doorman – aantoonbaar – wel degelijk voldoende tijd om zijn eerste en de tweede golf te concentreren.

In ons artikel geven wij alleen aan dat vice-admiraal Van Beek geen voorstander was van de naamgeving Karel Doorman voor een M-fregat, vanwege het in zijn ogen zwakke optreden van Doorman. Om diezelfde reden heeft Van Beek zich overigens ook verzet tegen een jaarlijkse herdenking van de Slag in de Javazee als die gekoppeld werd aan de naam Doorman. Vice-admiraal Brainich von Brainich Felth, geconsulteerd door minister Van Eekelen, voelde er niets voor en vond de Slag in de Javazee geen succes (verslag gesprek drs. R. Enthoven met dr. W.F. van Eekelen, 10 februari 2016). ■

Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven

10 William H. Bartsch, *Every Day A Nightmare. American Pursuit Pilots in the Defense of Java, 1941-1942* (College Station, William-Ford Texas A&M University military history series, 2010) 132.

11 Zie: 'Meningen van anderen' en 'Antwoord op meningen van anderen' in: *Militaire Spectator* 188 (2019) (4) 206-214.

Een reactie op ‘Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne’

P.R. Wouters – kapitein ter zee b.d.

Met deze reactie probeer ik het vraagteken bij de ondertitel ‘Een geval van hardnekkige beeldvorming?’ bij het artikel ‘Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne’ van de auteurs Boer en Enthoven in de *Militaire Spectator* van maart te verkleinen. Ik spreek vanuit de Koninklijke Marine (KM). Niet de marine van nu – die ken ik daarvoor niet genoeg. Mijn ervaring beslaat de periode van wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog. Ik werd benoemd tot luitenant ter zee in 1952, en kan dus spreken over de operaties sindsdien, tot mijn leeftijdsontslag eind 1980. Ik zoek geen excuses, ik probeer te verklaren.

Ik heb gediend als zeeofficier, onderweg gespecialiseerd in artillerie. In die functie heb ik op diverse bovenwaterschepen gediend, daarna in de staf van het Nederlandse eskader en vervolgens het commando van een jager. Ten slotte was ik verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering van operaties vanuit het Nederlandse maritieme hoofdkwartier, met een nationale en een NAVO-functie.

In de NAVO was het voor de KM een geleidelijke weg omhoog naar betere operationele resultaten, zowel van het enkele schip, onderzeeboot, of vliegtuig, als van het samenspel. Dit werd mogelijk gemaakt doordat er allengs meer

eenheden beschikbaar kwamen waardoor men zich aan elkaar kon gaan slijpen, nationaal en internationaal en door de beschikking over operationele NAVO-doctrines inclusief de verbindingssystemen, waarin de kennis en ervaring van de twee grootste marines was verwerkt. *Last but not least* was er de logistieke poot van bevoorrading en verrekening. Er groeide een intensieve samenwerking, voor ons vooral met de Britse marine. Dit alles gebeurde tegen de achtergrond van de Koude Oorlog en af en toe een ‘opkoker’ elders, zoals Nieuw-Guinea. Ik meen over een ampele operationele ervaring – van toen – te beschikken. Juist daardoor heb ik zicht op wat vice-admiraal Helfrich, Doorman en hun ondergeschikten, niet eens zo lang daarvoor, moesten missen. Dat was heel veel. Maritieme operaties zijn een ingewikkeld spel. Een goed geoefend schip en een goed samenspel van eenheden is topsport. Daar is veel voor nodig; en dat moet worden opgebouwd en onderhouden.

C’est le ton qui fait la musique. Woordkeus is belangrijk, want suggereert. In de inleiding van het artikel lees ik: ‘het...gestationeerde geallieerde vlooteskader’. Het woord ‘stationeren’ geeft mij het beeld van een tamelijk stabiele situatie; wel, het tegendeel was waar. De Combined Striking Force (CSF) heeft net vier weken bestaan, voor een deel zag men elkaar voor het eerst en men heeft geen noemenswaardige gelegenheid gehad om op elkaar in te spelen. En het opheffen van ABDACOM vanaf 22 februari 1942 was echt geen ‘afslanking en

1 P.C. Boer en R. Enthoven, ‘Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne: een geval van hardnekkige beeldvorming?’ in: *Militaire Spectator* 188 (2019) (3) 122-137.

reorganisatie': het was niets minder dan het abandonneren van de Indische archipel, waarbij de resterende strijdkrachten onder Nederlands bevel werden achtergelaten en in feite werden opgeofferd. Om tijdwinst, en 'wie weet...' Ik laat het bij deze twee voorbeelden.

Ik heb het artikel met veel interesse gelezen, en ik complimenteer de auteurs met hun imposante spurwerk. Een aantal zaken was nieuw voor mij, onder meer de felle kritiek van De Vos van Steenwijk op Doorman, en het gegeven dat de Japanse transportvloot door een afstand-waarnemer aan boord van de De Ruyter zou zijn waargenomen, en ook vanaf de Amerikaanse jagers. Ook is voor mij nieuw dat Helfrich eerder om de aflossing van Doorman heeft verzocht.

Interessant zijn de uiteenlopende beoordelingen van het optreden van SBN Doorman als commandant van de CSF. Dat Amerikaanse en Britse auteurs negatiever zijn is voor mij ten dele te verklaren doordat zij hun eigen marines als referentie hadden: grote organisaties met alle voordelen van ervaring, organisatie en training. Ik vermoed dat zij vanuit dat perspectief niet duidelijk beseft of geweten hebben hoeveel Doorman niet wist en waar hij geen ervaring in kon hebben. Doorman moest opereren met een aantal schepen van verschillende nationaliteit in een oorlogssituatie, wekenlang en vrijwel zonder pauze; zonder gemeenschappelijke doctrines en zonder vooraf geregelde en beproefde communicatiesystemen; zelfs zonder zoiets fundamenteels als een gezamenlijke gevechtstaal. HBS-Engels was daarvoor echt ontoereikend. Het was een opdracht die zijn kennis en ervaring onvermijdelijk te boven ging en er was onvoldoende tijd om bij te leren. Om van die situatie iets te maken, was een uitzonderlijk talentvolle en inspirerende leider nodig geweest. Dat was Doorman niet, dat weten we. Maar hij was ook niet fit en op den duur oververmoeid en ook dat moet van invloed zijn geweest. De Amerikaanse en Britse auteurs hebben het gebeuren veeleer op de objectieve resultaten beoordeeld. Dat is vanuit hun perspectief logisch: zij gingen als vanzelfsprekend uit van mogelijkheden van bevelvoering en ervaring waarover Doorman niet beschikte.

Bovendien had de betekenis van de Javazee-campagne voor met name de Amerikaanse auteurs een andere lading dan voor de Nederlandse. Voor de Amerikanen was het een betrekkelijk kleinschalig treffen in het haperend begin van een aantal bloedige jaren van oorlog, die eindigden in een spectaculaire Amerikaanse overwinning.

De Nederlandse auteurs hadden andere perspectieven. De Javazee-campagne speelde voor hen – onvermijdelijk – tegen de achtergrond van de ondergang van een bijzondere en kwetsbare samenleving, die van Nederlands-Indië. De desillusie was diep en de vraag 'waarom ging het zoals het ging?' deed daardoor extra pijn. Mijn inschatting is dat ook bij hen meer het besef heeft meegespeeld van het tekort aan materiële mogelijkheden – en dus ervaring – waar de marinemensen in Indië in hun isolement mee zaten. En het besef dat deze mensen wisten dat ze hoe dan ook een grote kans maakten om de Japanse opmars niet te overleven – succes of niet; maar ze gingen. Dat gold zowel voor Doorman als voor zijn ondergeschikten. Dit besef heeft zeker ook geleid tot een meer piëteitsvolle benadering van het drama. Het is mijn indruk dat dit ook voor de historicus Ph. Bosscher gold. Hij toonde een duidelijk respect voor 'de marineman'. Voor mij is het terecht dat hij Helfrich heeft geprezen omdat die Doorman in zijn memoires 'in de luwte' hield. Door zijn orders aan Doorman heeft Helfrich hem, en veel van zijn mensen, de dood ingezonden en dat wist de vice-admiraal. Dan is terughoudendheid in de beoordeling, korte tijd later in een publicatie voor een breed publiek, gewoon fatsoenlijk.

Een ander perspectief aan Nederlandse kant was het politieke, zo men wil. Het streven van de marineleiding na de oorlog om toch vooral te proberen tot een grotere vloot te komen heeft mijns inziens direct te maken met de bittere ervaringen in de Tweede Wereldoorlog: niet nog eens! Nu moest de marineman een faire kans hebben om naar verwachting te presteren en daarvoor was heel wat meer nodig dan het toebedeelde in het interbellum. En nu wist men dat. Dat besef zal hebben bijgedragen tot het

MENINGEN VAN ANDEREN

laten begaan van een in gang gezette heldenverering. Bovendien: door Doorman te eren werden ook de andere gesneuvelden in de Javazee-campagne in herinnering en herdenking gehouden.

Nog een ander perspectief is het verschijnsel van het door de auteurs aangehaalde binnen houden van de 'vuile was'. Dat geldt natuurlijk niet alleen voor de KM, maar in die door de aard van haar activiteiten al wat afgezonderde gemeenschap die de marine nu eenmaal is, speelt dat zeker ook. Het mechanisme 'ik kan wel wat vertellen, maar men begrijpt het toch niet of wil het niet begrijpen', is daar. En dan houdt men liever zijn mond, vooral als het pijnlijke zaken betreft. Zorg voor je mensen en zorg voor je schip, dat is een sterk instinct. Ook binnen de KM bestaan allang vraagtekens bij en kritiek op het functioneren van Doorman. Echt niet moeilijk. Maar mijn generatie kan dat bekijken vanuit de bevoorrechte ervaring van functioneren in een groter internationaal verband, met alle mogelijkheden en voordelen van dien. Het perspectief van een Britse of Amerikaanse auteur is voor ons dus gemakkelijk te volgen. Maar wij weten ook meer van de situatie van de KM toen en we ontkomen niet aan een gevoel van mededogen en respect: je zult maar in hun schoenen hebben gestaan. Dat kritiek op Doorman binnen de KM voor een buitenstaander een verrassing was, zal hieruit voortkomen.

De felle kritiek die De Vos van Steenwijk via Bosscher ook bereid was naar buiten te brengen, is dus tamelijk uitzonderlijk. Interessant is dat hij aan boord van de Tromp diende bij de actie in Straat Badoeng. De Tromp was na die actie een zeer gefrustreerd schip. Dat moet destijds op de Vos van Steenwijk als jeugdig officier een diepe indruk hebben gemaakt en zo'n emotie kan een rol blijven spelen. Overigens is de correspondentie tussen hen kort vóór het verschijnen van Bosschers deel 2 gevoerd. Ik weet niet of en in hoeverre tijdsdruk een rol bij Bosscher heeft gespeeld, maar dit kan het hem gemakkelijker

gemaakt hebben die informatie maar niet meer 'mee te nemen'.

Bij het beoordelen van de effectiviteit van Doormans optreden is het van belang zich af te vragen welke opdrachten of informatie van hem of aan hem, van de wal of van andere schepen of vliegtuigen, inderdaad hun bestemming hebben bereikt en zo ja, op welk moment. Het is een heel belangrijk punt. Een voorbeeld is de vermelde waarneming van de Japanse transportvloot door een afstandwaarnemer aan boord van de De Ruyter. Het was de sterkste optiek aan boord, maar alleen hij kon die gebruiken. Is die informatie bij Doorman geraakt? En de zichtmelding van de Amerikaanse jagers? Andersom: hoeveel orders heeft hij willen geven die niet of te laat de adressanten hebben bereikt?

Ik heb willen aangeven dat veel meer achtergrond relevant is voor een antwoord op de simpele vraag: deed Doorman hij het nou goed of slecht? Onderweg naar het antwoord komen bittere lessen tevoorschijn: de op kruimels levende KM van vóór de oorlog met daardoor een ernstige beperking om zich goed op oorlog voor te bereiden, waardoor men ook niet wist wat men miste. Vervolgens, na mei 1940, de gemiste kans om ook in Azië nauw met de Britse marine te gaan samenwerken, want dat werd op politiek niveau verhinderd 'om Japan niet te provoceren'. Daar was – toen nog – veel te winnen geweest. En Japan kwam toch wel, alleen al om de olie.

Meer dan eens halen Boer en Enthoven in het artikel de uitspraak van koningin Wilhelmina aan, 'de Marine heeft het goed gedaan', en kijken zij vervolgens naar Doorman. Ik wil er op wijzen dat er meer door de KM gedaan is dan de Javazee-campagne. De uitspraak van Hare Majesteit had betrekking op de hele oorlog en de hele marine. Dat moeten we niet uit het oog verliezen. De afstand tussen 'hier en nu' en 'daar en toen' is groot. Aan de historicus te trachten die afstand te verkleinen. ■

ANTWOORD OP MENINGEN VAN ANDEREN

Allereerst, ons artikel is niet bedoeld als een geschiedschrijving van de Javazee-campagne. Het is slechts een beknopte weergave uit twee uitgebreide studies (met slechts enkele van de gevonden voorbeelden) waarbij de beeldvorming over schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne, respectievelijk het wetenschappelijke werk van Bosscher, centraal staan.

KTZ b.d. Wouters stelt dat de CSF net vier weken heeft bestaan en dat Doorman moest opereren met schepen van verschillende nationaliteit, zonder gemeenschappelijke doctrines en zonder vooraf geregelde en beproefde communicatiesystemen. Natuurlijk kost het tijd om van een formatie als de CSF een goed geolied geheel te maken, maar de Britse, Amerikaanse en Nederlandse oorlogsschepen werkten al een aardig tijdje samen bij de bescherming van de geallieerde konvoien, waardoor er al veel was gedaan op het gebied van communicatie, het in kaart brengen van verschillen in wijze van opereren en het maken van afspraken daarover et cetera. Ook de luchtsteun, de samenwerking lucht-zeestrijdkrachten, werd meteen geregeld. Amerikanen en Nederlanders namen goeddeels het Britse systeem over. Na de geheime bondgenootschappelijke besprekingen in Singapore die al in november 1940 plaatsvonden (de *Anglo-Dutch staff conversations*) kwamen er een jaar later, in november 1941, zogeheten PLENAPS (gezamenlijke operatieplannen). In december 1941 waren er diverse coördinatiebesprekingen en op 1 januari 1942 voer het eerste grote 'Singapore-konvooi' door Straat Soenda. Door het vorenstaande had elke Nederlandse kruiser, direct toen de CSF van start ging, Amerikaanse en/of Britse verbindingsofficieren en seiners aan boord. Ook bestond ABDA-FLOAT al vanaf 15 januari en stond het al vanaf 14 februari onder bevel van Helffrich. Nadat de geallieerden besloten hadden geen landstrijdkrachten meer naar Java over te brengen, waren de overgeble-

ven instrumenten om een invasie van Java te voorkomen de CSF en de geallieerde luchtstrijdkrachten.

Op Java zelf waren wat betreft grondstrijdkrachten naast veel KNIL-eenheden nog Australische, Britse en een klein aantal Amerikaanse troepen gelegerd, veel te weinig voor een afschrikkende werking. Het KNIL was in wezen een paramilitaire politiemacht, lange tijd vooral bedoeld voor de veiligheid en bewaring van de binnenlandse orde. Een groot deel van het officiersbestand van het KNIL kwam ook helemaal niet uit Breda. Vaak waren ze gelegerd in kleine garnizoensplaatsjes met weinig faciliteiten voor onderwijs voor de kinderen van de officieren, dus geen luxe Soerabaja. Pas enkele jaren voor de oorlog is getracht het KNIL van moderne bewapening te voorzien, meer te concentreren op Java en te oefenen voor het moderne gevecht. Een paramilitaire politiemacht omvormen tot een professionele strijdmacht kan echter niet in een paar jaar. De Koninklijke Marine had de pretentie dat zij dat wel was, ondanks de grote problemen op het vlak van personeel- en materieelvoorziening tijdens de snelle uitbreiding van de sterkte in dezelfde periode. Toch presteerde het KNIL tijdens bijvoorbeeld de gevechten op Tarakan en de eindstrijd in het oostelijk deel van West-Java, gegeven de middelen en omstandigheden, goed. Voor zijn inzet tijdens de strijd om de Tjiater-stelling in maart 1942 ontving een KNIL-officier de Militaire Willems-Orde.

Wouters stelt dat de betekenis van de Javazee-campagne voor met name Amerikaanse auteurs een andere lading had dan voor de Nederlandse. Wellicht, maar de Amerikaanse auteurs uit de jaren 40 en 50 van de vorige eeuw (zoals schout-bij-nacht Morison) zagen wel degelijk het belang van de Slag in de Javazee als de eerste grote

zeeslag in de Pacific tegen de Japanse vloot en vergeleken dat belang met de uitkomst van de Slag bij Jutland in de Eerste Wereldoorlog.

De constatering van Wouters dat er aan Nederlandse kant een ander perspectief was en een streven om na de oorlog tot een grotere vloot te komen, is correct. Dat geschiedde met geoliede propaganda en desinformatie verspreidende organisaties als de Marine Voorlichtingsdienst, de afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf en bereidwillige auteurs. De schuld van het falen van de vier belangrijkste maritieme uitvallen onder leiding van Doorman en de snelle val van Sumatra en Java werd gelegd bij de andere krijgsmachtonderdelen, de geallieerden en een grote overmacht van Japanse zijde. Tevens werd de nadruk gelegd op de grote kwaliteiten van schout-bij-nacht Doorman.

Zo schreef Kretschmer de Wilde: 'Evenals onze grote admiraal De Ruyter in juni 1675 in de Amsterdamse Admiraliteit zijn beroemde woorden sprak...evenzo aarzelde in onze dagen de Schout-bij-nacht KAREL DOORMAN niet, te handelen naar de eeuwenoude traditie, dat een Nederlands oorlogsschip nimmer de strijd ontwijkt...Doch ook nimmer werd zulk een taak met groter moed schoner plichtsvervullingen verhevener zelfverloochening ten uitvoer gebracht, dan door U Karel Doorman!...Uw ongetwijfeld grote tactische bekwaamheden waren nutteloos tegenover de onoverkomelijke moeilijkheden, waarvoor u gesteld was...'² Naar onze mening was ook Bosscher zo'n dertig jaar later één van die bereidwillige auteurs. Bosscher – die stelt dat toen Doorman bij de uitval die leidde tot de slag in de Javazee om bescherming van jachtvliegtuigen vroeg, die uitbleef – schreef: 'Bij de staf van de Commandant Marine [CMR Soerabaja] kreeg men te horen dat de beschikbare jachtvliegtuigen nodig waren voor het dekken van een aanval op de transportvloot.'³

Bosscher was echter op basis van de bronnen op de hoogte van de verklaring van telegrafistennaam H.C. Consten dat in de radiohut van de De Ruyter op twee golven werd geluisterd en wel die van Batavia [operationele staf ABDA-FLOAT/CZM] en van Soerabaja [CMR Soerabaja]. 'We waren met een man of 12, allen telegrafisten, in de radiohut, waarvan er twee dienst deden en de anderen reserve waren, omdat tijdens het gevecht veel minder golven bezet waren dan normaal en alles in klaar schrift via de spreekbuis rechtstreeks van de eskadercommandant naar de schepen van het eskader werd doorgegeven...daarna werd om vliegtuigassistentie gevraagd, waarop Batavia [operationele staf ABDA-FLOAT/CZM] antwoordde, dat de vliegtuigen onderweg waren.'⁴ Het lijkt zo goed als uitgesloten dat Doorman daarvan niet in kennis is gesteld. En hij kon even later ook zien dat het bericht van ABDA-FLOAT het bericht was dat klopte, want er vlogen nota bene geheel volgens planning 15 Amerikaanse en Nederlandse jachtvliegtuigen gedurende het grootste deel van het daggevecht, ter dekking van de CSF, boven de zeeslag.

Bosscher heeft ook nimmer de moeite genomen om eens te informeren bij de toenmalige Sectie Luchtmacht Historie van de Luchtmachtstaf. Anders had hij geweten dat onder meer mr. H. Creutzberg (destijds de LtAdj van AOC Java Air Command, de genmaj L.H. van Oyen) in februari 1975 in interviews met P.C. Boer verklaarde en voor hem noteerde: '...Als uitvloeisel van de afspraken op 25-2 gemaakt bij het AHK wordt de luchtbescherming van de CSF zoveel mogelijk opgevoerd....Nacht 26-2/27-2: Het is spannend; wanneer de Jap. invasie precies komt? Kan morgen al zijn. Vannacht opgebleven, Van Oyen op veldbed in zijn kantoor. Operations Staff [JAC] opdracht om de fighter cover voor de CSF te plannen n.a.v. verzoek KM via AHK (v. Gulick). Vannacht de twee RAF-officieren en de MLD-vlieger geholpen op Ops. 27-2: Begin van de middag de afspraken over luchtsteun nog een keer ge-update, c. 2 uur klaar en iedereen geïnformeerd; 15 jagers van Ngoro voor steun aan CSF, USAAF zal met 4 duikbommenw. een eerste aanval doen...'

2 C.J.M. Kretschmer de Wilde, 'Slag op de Java-zee', *oud-Wapenbroeders uitgave van Indië-Veteranen* 8 (februari 1952).

3 Ph.M. Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog*, deel 2 (Franeker, Wever, 1986) 282.

4 NIMH 078 Bosscher, nieuw/onbewerkt, Da-6/26, Afschrift verklaring H.G. Consten, 6 januari 1948.

Bosscher kende ook de brief van mr. G.F. Rijnders aan vice-admiraal J.H.B. Hulshof, Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, waarin hij stelt ook heel belangstellend te zijn om kennis te nemen van deel 2 van Bosscher. 'Ik hoop, dat dan eindelijk zal worden afgerekend met de onjuiste opvatting, als zou Doorman [bij de slag in de Javazee] vliegtuigsteun...hebben moeten ontberen...Tijdens de Slag in de Javazee namelijk lag ik 'stand-by' op het vliegveld Morokrem-bangan, genietend van een vreedvolle siësta [zijn toestel en bemanning waren aangewezen voor Air-Sea-Rescue, maar konden in tijden van nood natuurlijk voor verkenning worden ingezet]. De marinestaf te Soerabaja onder leiding van schout-bij-nacht Koenraad met als Chef-staf KTZ Van Waning had dit blijkbaar vergeten. Eerst om negen uur 's avonds werd ik opgeroepen, maar toen lag een groot deel van de geallieerde vloot reeds bijna op de bodem van de Javazee.' De luchtsteun in de vorm van verkenningen die daadwerkelijk is geleverd door Java Air Command, kan worden nagelezen in *Het verlies van Java*.⁵

Meerdere Fokker-boordtoestellen stonden klaar voor operaties van de wal, evenals het boordvliegtuig van de Houston. Ze werden niet ingezet. In de op 14 februari 1986 gehouden vergadering van de begeleidingscommissie van het wetenschappelijke werk van Bosscher, na een apart onderzoek hierover, stelt Bosscher de indruk te hebben dat men [lees: Doorman en Van Waning] de vliegtuigen gewoon vergeten heeft. Dat heeft Bosscher echter niet verwoord in deel 2 van zijn trilogie. Het is ook onwaarschijnlijk, maar dat wist Bosscher niet. Veel waarschijnlijker is dat Staf CMR, waar niemand beseftte dat er een eigen tijdelijk luchtoverwicht was (met 15 eigen jachtvliegtuigen boven de zeeslag), concludeerde dat de kwetsbare drijvervliegtuigen gegeven de omstandigheden niet konden worden ingezet.⁶

Bosscher wist op basis van de bronnen dat de transportvloot niet alleen vanaf de kruiser De Ruyter en de achterliggende Amerikaanse torpedobootjagers was gezien, maar ook vanaf de Houston. Zie hiervoor ook het door Bosscher gelezen logboek van de Amerikaanse torpedo-

bootjager Edwards, dat stelt: 'A large body of transports were seen'. Bovendien was de commandant van de Amerikaanse torpedobootjager Ford uitgesproken in zijn mening: 'Parker stated: 'They must be the transports...Doorman has got to go in 'So we get hurt but some of us will overtake the transports''.⁷ Aangezien de achterliggende Ford niet beschikte over een hoog uitkijksplatform, mag gesteld worden dat de Japanse transportvloot vanaf de voorliggende kruiser De Ruyter ook op veel lager niveau dan waar Bennink zich bevond, te zien was. Daarnaast lijkt het bijzonder onwaarschijnlijk dat waarnemer Bennink of één van de mariniers die hem behulpzaam waren, Doorman niet heeft ingelicht. Dat was nu juist de taak van Bennink. Het lijkt dan ook zo goed als uitgesloten dat Doorman er niet van op de hoogte was dat de transportvloot was gezien. Het afdraaien van Doorman toen de Japanse transportvloot in zicht kwam, past ook in het eerdere patroon van Doorman om bij zicht op de vijand die te ontwijken. Dit nog los van de doctrine bij de Koninklijke Marine, die juist voorschreef om met de lichte kruisers het nadeel van de T te aanvaarden en zo snel mogelijk de afstand met vijandelijke oorlogsschepen van een zwaarder kaliber te verkleinen. Op basis van de bronnen kan geconstateerd worden dat Bosscher op de hoogte was van die doctrine. Helfrich schreef dan ook: '...hadden onze lichte kruisers de vijand op korte afstand kunnen naderen, dan weet ik helemaal niet of de uitslag zo ongunstig was geweest.'⁸

Drs. G.J.A. Raven, hoofd van de afdeling Maritieme Historie van de Marinestaf op het moment dat Bosscher zijn deel 2 schreef, sluit niet uit dat de historicus van tijd tot tijd het

5 P.C. Boer, *Het verlies van Java. Een kwestie van Air Power* (Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2006) 160-164.

6 Hoe de inzet van de luchtsteun voor Doorman precies werd gepland, hoe het zat met de verbindingen en hoe de luchtsteun feitelijk verliep tijdens de zeeslag valt na te lezen in het paper 'The direct air support during the Battle of the Java Sea, as seen from the allied side, 27-28 February 1942', op [www.academia.edu search Peter Boer, military history](http://www.academia.edu/search/Peter%20Boer,military%20history).

7 Zie: J.D. Mullin, *Another Six-Hundred* (z.p., J. Daniel Mullin, 1984) 215.

8 C.E.L. Helfrich, 'Voor moed is geen weg onbegaanbaar', in: *Wapenbroeders* 3 (1962) 32.

belang van de Koninklijke Marine zwaarder woog dan dat van de geschiedenis. Raven was in een gesprek met Enthoven verder van mening dat het schrijven van de wetenschappelijke trilogie een opdracht was van de Koninklijke Marine, die middels de begeleidingsgroep uiteindelijk ook stuurde wat er in zou staan.

Bosscher werd gezien als iemand die weinig kon hebben aan kritiek op de Koninklijke Marine. 'Hij had het moeilijk met het scheiden van loyaliteit aan de Koninklijke Marine en het schrijven van een wetenschappelijk werk over de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog', aldus dr. G. Teitler in een gesprek met Enthoven. Verder zei drs. J.J.A. Wijn dat bij Bosscher niemand bang hoefde te zijn dat voor de marine onwelgevallige zaken zouden worden opgeschreven. Bosscher was meer dan loyaal aan de marine.

Hoe het wetenschappelijke werk van Bosscher tot stand is gekomen valt moeilijk na te gaan. De notulen van de begeleidingscommissie waren summier, meestal niet meer dan drie pagina's per vergadering, en mogelijke essentiële discussies werden nauwelijks weergegeven. Zo werd over de verhouding Helfrich-Hart-Doorman in de notulen van de vergadering van 22 maart 1985 alleen gesteld dat de auteur zich daar op dat moment vooral mee bezighield. In de notulen van 14 februari 1986 stond slechts dat wederom uitgebreid werd gediscussieerd over Doorman en zijn positie. Waarom de notulen van de begeleidingscommissie zo kort zijn gehouden valt niet geheel meer te achterhalen, maar waarschijnlijk had niemand het oogmerk om later historiografisch onderzoek te faciliteren (gesprek Enthoven met dr. J.R. Bruijn).

Wouters stelt dat de correspondentie tussen De Vos van Steenwijk en Bosscher kort vóór het

verschijnen van Bosschers deel 2 is gevoerd en tijdsdruk bij de historicus wellicht een rol heeft gespeeld. De correspondentie liep echter al vanaf 1984. Overigens trachtte Bosscher zelfs in een enkel geval een reactie op een brief van De Vos van Steenwijk te vermijden. Dat blijkt uit een brief van De Vos van Steenwijk, waarin hij aangeeft op basis van zijn opdracht het 'beleid' te beschrijven en dus niet te kunnen afdalen in tactische details en er dan ook vanuit te gaan dat Bosscher zal ingaan op het passieve gedrag van Doorman, dat tot misprijzende uitlatingen leidde van het officiersequipage van de kruiser De Ruyter. De Vos van Steenwijk begint zijn brief aan Bosscher met de passage: 'Je bent toch niet ziek? Ik kreeg geen antwoord op mijn brief 22 dezer en telefoon kort daarna...Mag ik telefonische bevestiging avant de 28e, dat jij dit incident behandelt?'⁹

Opvallend is ten slotte dat Bosscher in zijn bronnen- en literatuuroverzicht van deel 2 de uitgebreide briefwisseling met De Vos van Steenwijk niet eens noemt. Dit terwijl bepaalde interviews die Bosscher heeft afgenomen, aantoonbaar gebaseerd zijn op die briefwisseling.

Overigens (opnieuw zo'n dertig jaar later) financiert de Koninklijke Marine nog steeds boekuitgaven die suggestief zijn. Een goed voorbeeld is het boek *In de schaduw van de Javazee*¹⁰ dat met de op zich juiste weergave van de brieven van Koenraad een verkeerd beeld schept. Zo wordt weer gesteld dat de commandant van de Exeter gezegd zou hebben 'The leadership of Admiral Doorman was excellent'. Deze opmerking is echter volledig uit zijn verband gerukt, want uit de bronnen blijkt dat die alleen sloeg op het dekken door Doorman van de terugtocht van de Exeter en niet op zijn leiderschap in het algemeen. Daar was Gordon, de commandant van de Exeter, juist heel kritisch over. Verder geeft het boek op meerdere plaatsen af op het KNIL, dat maar een droevig partijtje zou zijn geweest, één en al narigheid. Zie de opmerkingen over de schuld neerleggen bij andere krijgsmacht delen hiervoor. ■

Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven

⁹ Brief van De Vos van Steenwijk aan Bosscher, 24 augustus 1985.

¹⁰ Theo W.R. Doorman, *In de schaduw van de Javazee. Brieven van viceadmiraal Pieter Koenraad naar bevrijd Nederland* (Zutphen, Walburg Pers, 2017).

MENINGEN VAN ANDEREN

De afgelopen uitgaven van de *Militaire Spectator* is er uitvoerig gediscussieerd over het artikel van dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven ‘Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee campagne. Een geval van hardnekkige beeldvorming?’ Ik dacht dat met de laatste reactie de discussie kon worden gesloten, maar helaas bevat de laatste paragraaf van het antwoord van auteurs een aantal onjuistheden die mij nopen toch te reageren.

Jacques Brandt – voorzitter Karel Doorman Fonds

In hun reactie op de bijdrage van P.R. Wouters sluiten Boer en Enthoven af met een paragraaf waarin zij hun conclusie, dat de Koninklijke Marine na de oorlog geprobeerd heeft de beeldvorming te controleren, menen te kunnen versterken.¹ Zij doen dat door te extrapoleren naar de huidige tijd. Zij stellen dat de marine ook nu suggestieve publicaties financiert. Hierbij noemen zij het boek van T.W.R. Doorman als voorbeeld.²

De Koninklijk Marine is bij de financiering van dit boek niet betrokken geweest. Het Karel Doorman Fonds, een onafhankelijk steunfonds voor (oud)marinepersoneel, heeft een financiële bijdrage geleverd. Zij doet dat vaker bij ego-documenten die bijdragen aan het herinneren en herdenken van de inzet van marinepersoneel tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Kwalijk is echter dat auteurs de context van het boek onvermeld laten. Hiermee wordt de suggestie gewekt dat de opmerkingen over het KNIL en de uitspraak van Gordon door de schrijver van het boek (Doorman) zijn gedaan en dus van recente aard zijn. Het boek is echter een bundeling van brieven die schout-bij-nacht Koenraad in 1945-1946 vanuit Indië schreef aan familieleden in bevrijd Nederland. Het zijn persoonlijke herinneringen van een vlagofficier, die een van de brandpunten van de strijd tegen Japan meemaakte. Theo Doorman heeft deze brieven geordend en van aanvullende informatie voorzien. De door Boer en Enthoven genoemde opmerkingen zijn geciteerd uit die brieven van Koenraad en bevatten zijn ervaringen uit die periode. Door dit niet te vermelden is de conclusie van beide auteurs tendentius en onjuist. ■

In *Militaire Spectator* 6-2019 is mijn commentaar opgenomen op het artikel over de ‘beeldvorming’ rond Karel Doorman van de auteurs dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven, gevolgd door hun repliek. Die gaf mij voldoende aanleiding te reageren met, naar ik meen, een zinnvolle toevoeging aan de discussie.

P.R. Wouters – kapitein ter zee b.d.

Allereerst echter een nadrukkelijke standpuntbepaling naar aanleiding van de toonzetting van de repliek.

Ik heb een groot collegiaal respect voor mijn collega's van de andere krijgsmacht delen. Ieder

heeft zijn eigen deel van de gezamenlijke verantwoording. Elk streven echter naar ‘winst’ – welke winst dan ook – voor de eigen club ten koste van de andere wijs ik af. Ik weet van het tragische antagonisme tussen KM, KNIL en ML in het interbellum. Ieder zat voor zijn eigen onoplosbare puzzel: hoe met de beschikbare middelen het eigen aandeel te leveren voor de verdediging van die immense Indische archipel? Dat heeft geleid tot een venijnige competitie. En toen het ‘zover was’ bleek als gevolg daarvan het

¹ ‘Antwoord op Meningen van anderen’, in: *Militaire Spectator* 188 (2019) (6) 336.

² Theo W.R. Doorman, *In de schaduw van de Javazee. Brieven van viceadmiraal Pieter Koenraad naar bevrijd Nederland* (Zutphen, Walburg Pers, 2017).

samenwerken met dat weinige aan de aandacht te zijn ontsnapt. Er resteerden – letterlijk – alleen maar verliezers. Het is een destructieve instelling, waar we nooit meer mogen in trappen.

Mijn respect strekt zich nadrukkelijk uit tot zowel mijn collega's van de KM, ML en het KNIL uit die tijd, die een nachtmerrie voor hen is geweest. Er is veel moed getoond; en velen hebben het niet overleefd. En de 'pretenties van de marine'? De *stiff upper lip*. Een indrukwekkende propagandafilm van de marine in 1939 heette 't Sal waerachtig wel gaen', naar een uitspraak van admiraal Cornelis Tromp. Die titel luidde bij de marine al gauw: 'Het zal waerachtig wel moeten'. Men was echt niet gek.

Van daaruit denk en schrijf ik. Dan een drietal concrete punten.

Luchtsteun voor de CSF, 27 februari 1942

Ik lees: '...er vlogen... 15 Amerikaanse en Nederlandse jachtvliegtuigen gedurende het grootste deel van het daggevecht ter dekking van de CSF boven de zeeslag' en even eerder: 'hij [Doorman] kon het zien'.

Ik zou een jachtvlieger niet aanraden boven een zeeslag te gaan vliegen, zeker niet zonder radioverbinding! Op al die schepen – vriend en vijand, en wie is wie eigenlijk? – staan *trigger-happy gunners* klaar achter luchtafweergeschut. Bovendien komen de op grote schootsafstanden afgevuurde 15- en 20cm-granaten zo'n kilometer of acht hoog... niet verstandig. En 'het grootste deel van het daggevecht': hoe zat dat met het vliegbereik? Maar belangrijker: in de in mijn commentaar genoemde bronnen (geallieerde en Japanse) heb ik nergens een vermelding gevonden van enig merkbaar effect van jagerdekking voor de CSF. De Exeter – het enige geallieerde schip dat al voorzien was van luchtwaarschuwingsradar – vermeldt wel sporadische contacten van vliegtuigen gedurende de dag, maar die waren voorbijgaand, werden als vijandelijk geclassificeerd en resulteerden in sommige gevallen inderdaad in een kleinschalige bom-aanval die zonder schade bleef en geen noemens-

waardig effect had op het verloop van de slag. Wel wordt van alle zijden het onbelemmerd opereren van de Japanse boordvliegtuigen genoemd, en dat was een heel belangrijke factor: als die waren neergeschoten was daarmee een belangrijke dienst bewezen aan Doorman en de zijnen. Dat is niet gebeurd. Blijft over – als indirecte luchtsteun, zo men wil – een eenmalige aanval door vier USAAF-duikbommenwerpers op de Japanse oorlogsschepen, geëscorteerd door 15 jachtvliegtuigen en helaas zonder resultaat.

De voorbereiding van de Nederlandse oorlogsschepen voor gezamenlijk optreden

Ik lees, samenvattend, dat het met die voorbereiding best wel meeviel. Gezamenlijk konvooieren, liaisonofficieren en seiners aan boord, de PLENAPS. Ik besef dat de deur open staat voor een welles-nietes discussie; toch probeer ik het beeld over te brengen dat bij mij bestaat. Dat is negatief. Het konvooieren is de meeste tijd vooral een kwestie geweest van eigen koopvaardij- en troepenschepen beschermen door eigen oorlogsschepen: de KM richting de Pacific en de VS, de Royal Navy tussen het Midden-Oosten, India en later Singapore, de US Navy naar en van Australië. Op het laatst, inderdaad, ook Nederlandse kruisers, enkele malen als escorte richting Singapore, en de kruiser Java eenmaal richting Fremantle. Sinds december hadden de Nederlandse kruisers inderdaad een Britse liaisonofficier aan boord en een seiner. Zeker, die konden 'tolken', maar niet veel meer. Er waren PLENAPS, maar dat waren principiële overeenkomsten, uitgangspunten.

Dit staat allemaal ver af van het overnemen en invoeren van de operationele grondslagen en gedetailleerde doctrines van, in dit geval, de Royal Navy. Ik heb nergens gevonden of gehoord dat de Nederlandse schepen beschikten over de Britse *Conduct of the Fleet*, en het daaraan gekoppelde *Fleet Signalbook* – een basisvoorwaarde. En te denken dat de Amerikaanse schepen deze Britse systematiek even zouden overnemen is een illusie. Dan noemen we alleen nog het beschikbaar hebben van die informatie; maar die dient ook nog besproken en gezamen-

MENINGEN VAN ANDEREN

lijk beoefend te worden, inclusief het gebruik van de verbindingen – frequenties, procedures en tactische codes. Als men de bewegingen van de schepen in die periode nagaat is het duidelijk dat daarvan geen sprake kan zijn geweest. Een of enkele malen meevaren in een gezamenlijk escorte van een konvooi (met een minimum aan onderling contact als zich geen acties ontwikkelen) is daarvoor echt volstrekt ontoereikend.

Als voorbeeld de bewegingen van HMS Exeter. Ik heb deze ontleend aan *Fight it Out*, geschreven door de commandant van die kruiser, Captain Oliver Gordon van de Royal Navy en de enige overlevende van de kruisercommandanten in de Javazee. Vanaf september 1941 is de kruiser in Azië, bestemd voor de nog te vormen Far Eastern Fleet. Het schip konvooeiert tussen Zuid-Afrika, het Midden-Oosten en India, dan Ceylon en Burma (versterkingen); december naar Singapore, konvooeiert nu naar Ceylon (evacuatie), en terug (versterkingen). In januari meldt de Exeter zich in Tandjong Priok bij Commodore Collins, Royal Australian Navy, ook uit Singapore, als zijn operationele baas. Geen woord tot dan toe over een ontmoeting of samenwerking met Nederlandse schepen. De Exeter helpt nu schepen in en uit de chaotisch overbelaste haven te loodsen, wat erger wordt rond de val van Singapore. De Hobart en Perth komen er nu bij uit Australië, en zo vormt zich de – puur Britse – Western Striking Force met Priok als basis en Collins als operationele baas. Vanuit Soerabaja opereert dan de Eastern Striking Force: de Nederlandse en Amerikaanse eenheden onder SBN Doorman (Straat Makassar). Samen opereren komt pas voor de Exeter en Hobart wanneer zij door Collins worden opgedragen zich tijdelijk bij SBN Doorman te voegen voor de uitval door de Gaspar-straten, op 14 en 15 februari. Er volgen enige chaotische dagen in de buurt van Priok en Straat Soenda (evacuatie van schepen), en 25 februari krijgt de Exeter van Collins opdracht zich met een deel van de Western Striking Force te melden bij Doorman in Soerabaja. De Exeter komt de 26e omstreeks 16.00 uur ten anker op de rede van Soerabaja, hoort dat het vertrek zal zijn om 18.00 uur; om 17.00 uur is er een bespreking met Doorman en de overige commandanten.

Captain Gordon schrijft (blz. 44) dat het zijn tweede korte ontmoeting met Doorman is. De eerste is dan waarschijnlijk geweest in de aanloop naar de uitval door de Gaspar-straten. Vanaf 18.00 uur is er het vertrek en de rest is bekend.

Gordon schrijft (blz. 45): 'Ships of several nations were working together, some for the first time. British and Australian procedure was the same but the American and Dutch ships used their own. Even the methods of communication were different and unrehearsed.' Hoezo voorbereiding?

Zicht van de Japanse transportvloot?

Ik kom daar nog even op terug; het is kennelijk voor de auteurs Boer en Enthoven een belangrijk punt. De genoemde LTZ Bennink was, volgens de samenstellers van het boek *Hr. Ms. kruiser De Ruyter 1933-1942*, vuurleider van de 40mm-luchtafweerbatterij, achter op het schip (blz. 127). Hij beschikte daar ook over richtoptiek en een (kleinere) afstandmeter, en de 40mm-batterij was – gedeeltelijk? – inderdaad door mariniers bemand. Hij heeft kennelijk ook de Japanse schepen waargenomen; maar diezelfde mogelijkheden, hoger en met sterkere optiek en dichtbij de eskadercommandant waren er in het centraal richttoestel en de afstandmeter van de 15cm-batterij bovenin de commandotoren. Het was dus geen voor de hand liggende taak van Bennink om de eskadercommandant te informeren – hij moest eerder op het luchtruim letten!

Ik wil dit punt afronden met een ander citaat uit *Fight it Out* (blz. 47). Gordon citeert hier uit het verslag na de oorlog van zijn artillerie-officier, Lt Cdr Twiss, ook een overlevende, van het in zicht komen van de Japanse schepen de 27e: 'Shortly after 4 p.m. the lookout in the crow's nest... reported masts right ahead... it was soon possible to see a series of small sticks appear, which grew and grew: having no hulls attached to them, they seemed to be a veritable forest. There were so many masts that it looked as if we had found the convoy, and the situation looked bright. As the range closed the masts became attached to more solid matter. Bit by bit the

superstructure of the enemy appeared, until by the time the range was below twenty miles we realised that this was no convoy but the twenty-eight masts of two cruisers and twelve large destroyers. They were steaming in line, one cruiser leading six destroyers, with an interval, and then another cruiser and six destroyers... The cruisers were seen to be four-funnelled ships... and the destroyers were classified as

modern. (...) At the time, these were the only ships in sight'.

De Exeter opent het vuur op de voorste kruiser. Even later krijgt men zicht van de twee zware kruisers en verlegt het vuur naar hen. Er is daarna op geen moment meer een melding van zicht van de transportvloot. Ik verwijs verder naar mijn eerdere, 'tweede' reactie. ■

De slag in de Javazee: is de Japanse transportvloot waargenomen vanaf de Combined Striking Force?

P.R. Wouters – kapitein ter zee b.d.

Deze vraag speelt weer en dat intrigeert mij. Als het waar zou zijn, hoe kan het dan dat van zulke essentiële informatie niets terug te vinden is in de beslissingen en de bewegingen van de Combined Striking Force? Uit de informatie waarover ik beschik, heb ik het onderstaande beeld.

De kortste afstand tussen de CSF en de transportvloot, 27 februari 1942, omstreeks 17.00 uur Javaanse tijd

De informatie daarover varieert. De Japanse jagercommandant Hara komt in de schetskaart van zijn boek *Japanese Destroyer Captain* op ongeveer 40 zeemijl, ongeveer 75 kilometer. Eenzelfde beeld biedt het *US Combat Narrative* (1943), *The Java Sea Campaign* – onafhankelijk van Hara dus, wiens boek na de oorlog verscheen. De *Battle Summary no. 28 – Battle of the Java Sea* van de Britse Admiraliteit (1944) komt op ongeveer 30 mijl.

De kaarten in Bosschers deel 2 van *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* en de kaart in het artikel 'De slag in de Javazee' van Van Oosten in het *Marineblad* van 1967, tonen de transportvloot meer zuidelijk en dichterbij. Beide zijn gebaseerd op een kaart van Vromans; de kaarten van Bosscher komen tot een afstand van ongeveer 24 mijl, ofwel 44 kilometer; Van Oosten nog dichterbij, ongeveer 17 mijl, of 31 kilometer.

Deze laatste, kortste afstand kan net binnen zichtafstand zijn, maar alleen vanaf hoge posities en op hoge objecten, simpelweg door de aardkromming. Volgens de *Battle Summary* openden de Japanse zware kruisers het vuur op 30.000 yards (15 mijl); dat is extreem en te ver om effectief te zijn. De Exeter opende het vuur op 27.000 yards (Oliver Gordon, *Fight it out*, blz. 48). Op afstanden van meer dan 20 mijl is een visuele waarneming van schip naar schip

MENINGEN VAN ANDEREN

uitgesloten. Zou de kaart van Van Oosten kloppen, dan bevond de transportvloot zich maar twee mijl achter de Nachi en Haguro. Dan was zicht op de transportvloot denkbaar geweest, maar was deze ook in onmiddellijk gevaar. Dan waren de Japanners ongetwijfeld veel agressiever opgetreden, en dan was daar zeker iets van teruggevonden in het verslag van Hara.

Er is nog wat: op de kaarten van Bosscher en Van Oosten is de trek van de transportvloot als één keurige lijn getekend, maar dat flatteert de situatie zoals die moet zijn geweest. Hara spreekt van een konvooi van 41 schepen in twee kolommen, met 600 meter tussen de schepen in elke kolom, en een afstand tussen de beide kolommen van 2000 meter. Hij stelt dat de (burger)bemanningen niet getraind waren om in formatie te varen en weinig gedisciplineerd optraden. We zien dan niet een net lijntje als op de kaart, maar een gebied van zo'n vier bij twintig kilometer waarbinnen die 41 schepen bewegen, daar omheen nog hun nabij-escorte voor, naast en achter (Hara noemt zelfs een lengte van 20 mijl, ofwel 38 kilometer, maar daar zal hij het escorte bijgerekend hebben). Hij meldt verder dat om 10.00 uur het konvooi naar het westen wordt gedraaid, daarna weer zuid; om 12.30 uur noord, om 13.40 weer zuid, ten 15.00 uur weer noord (de tijden zijn ongeveer). Eén koersverandering van 180 graden zal voor die massa schepen met een vaart van tien knopen en matig manoeuvreerbaar, zeker drie kwartier gekost hebben, bij gelijktijdig draaien. Het snelst als het goed gaat, maar riskant. In volgorde draaien is veiliger, maar zal dan zeker meer dan een uur gekost hebben voordat iedereen op tegenkoers lag. Een koersverandering van 90 graden is feitelijk nog moeilijker wat betreft gevaar voor aanvaring, en zal zeker niet minder tijd gekost hebben.

Het resultaat moet een langdurig en verward gedoe zijn geweest in ongeveer hetzelfde gebied, maar ten slotte noordgaand; en dat maakt de grotere afstanden, 30, 40 mijl, meer waarschijnlijk. Het *Combat Narrative* (blz. 77) geeft dit ook aan: 'The Japanese convoy remained West of

Bawean', ongeveer te middernacht van 27 op 28 februari, uit luchtverkenningberichten. Uit de informatie die vice-admiraal Helfrich aan Doorman stuurde toen die de 27e bezig was Soerabaja aan te lopen om ongeveer 14.30 uur, noemt de Britse *Battle Summary*: 'At 1350GH, two cruisers, six destroyers, 25 transports, were 20 miles West of Bawean, course south. Of this force, one cruiser and four destroyers proceeded south at full speed, the transports staying behind'. Hier begon de onderschepping van de CSF door de Naka met de 4e jagerflotille als eerste en die hield zodoende zijn tegenstander op afstand van de transportvloot.

De zichtmeldingen

Zowel de Exeter als de Houston dachten bij de eerste zichtmeldingen (alleen de masten) dat de transportvloot in zicht kwam, maar naarmate een groter deel van de schepen zichtbaar werd bleken het de Japanse lichte kruisers met hun jagerdivisies te zijn, die zich tussen de CSF en de transportvloot wierpen (*Fight it out*, blz. 47 en *The Fleet the Gods Forgot*, blz. 201). De afstandwaarnemer aan boord van de De Ruyter gaf door zijn melding van 'een kruiser met 4 schoorstenen' correct aan dat hij een van de flotilleleiders zag van die jagerdivisies – niet de transportvloot. De Electra en Jupiter, vooropgaand, gaven direct accurate vijandmeldingen van de jagerdivisies, later ook de Perth.

Hetzelfde misverstand – de reeks Japanse jagers met hun flotilleleiders aanvankelijk aanzien voor de transportvloot – kan zijn opgetreden bij de Amerikaanse jagers. De enige indicatie die ik daarvan heb is de aantekening in het *US Combat Narrative*, dat het journaal van de Edwards stelt: 'seen transports from time to time'. Er wordt in de publicatie niet verder op ingegaan, behalve de vermelding dat van geen van de andere schepen dergelijke informatie is vernomen.

Vermeldenswaard is dat de Amerikaanse jagers alleen radioverbinding hadden met de Houston, die als doorgever zorgde voor hen van en naar de commandant CSF, tot ook die verbinding uitviel en de seinlamp overbleef.

Conclusie: de informatie in mijn bezit sluit een zicht op de transportvloot vanaf de CSF uit. ■

ANTWOORD OP MENINGEN VAN ANDEREN

*Dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven
(reactie op P.R. Wouters)*

De ervaring leert dat het doorprikken van een mythe tot ongeloof, verzet en pogingen tot weerspraak bij de ‘gelovigen’ kan leiden. Het doorprikken van de gefabriceerde mythe rond schout-bij-nacht Karel Doorman leidt tot hetzelfde. Voorop moet worden gesteld dat ons artikel niet bedoeld was als geschiedschrijving, maar om aan te tonen dat met name ook dr. Ph.M. Bosscher zich schuldig heeft gemaakt aan opzettelijke onjuistheden en suggestie bij de beschrijving van de Javazee-campagne.

Zo is al sinds eind jaren veertig breed bekend bij de Koninklijke Marine dat Doorman helemaal niet met de kruiser De Ruyter ten onder is gegaan, maar op een vlotje is omgekomen. Eveneens is sinds diezelfde tijd bekend dat er muitende bemanningsleden op de De Ruyter waren. Dit alles wist Bosscher.

Bosscher doet in een brief aan Loe de Jong van het NIOD – zonder verifieerbare bron – de suggestie dat Doorman de afgod van al het Nederlandse marinepersoneel was. Dit, terwijl uit de bronnen die Bosscher kende juist blijkt dat Doorman bijzonder impopulair was bij het lagere personeel en vele vijanden had onder de Nederlandse marineofficieren. Het was dan ook niet voor niets dat vice-admiraal Helfrich reeds voor de oorlog tot drie keer toe heeft getracht Doorman uit Indië weg te krijgen en dat daarnaast tijdens de Javazee-campagne zelf drie keer de mogelijkheid is besproken hem uit zijn functie te ontheffen. Daarnaast had Doorman een drank- en een psychisch probleem. In een brief stelt Bosscher dat hij daarmee bekend was, maar dat met de mantel der liefde zou bedekken en niet zag als een doofpot. Ook de begeleidingscommissie van het wetenschappe-

lijke werk van Bosscher was op de hoogte van de persoonlijke problemen van Doorman.³

Zoals al eerder aangegeven hebben wij vanwege de beperkte ruimte slechts enkele van de vele opzettelijke onjuistheden van Bosscher kunnen benoemen.

Wat betreft de luchtdekking van het geallieerde eskader bij de uitval die leidde tot de slag in de Javazee wist Bosscher dat de operationele staf van Helfrich (operationele staf ABDA-FLOAT/CZM in Batavia) de kruiser De Ruyter juist heeft aangegeven dat de luchtdekking onderweg was. Bosscher wist ook dat dat bericht op de seinkamer van de De Ruyter is aangekomen. Hij vermeldt echter alleen het foute bericht vanuit Soerabaja dat de geallieerde jachtvliegtuigen bedoeld waren om luchtdekking te verlenen voor een bombardement met duikbommenwerpers op de Japanse transportvloot. Door deze blunder van de commandant Soerabaja, Koenraad, dan wel zijn stafchef Van Waning, op wie Doorman voor zijn informatie over de luchtstrijdkrachten vertrouwde, schoot het geallieerde eskader op zijn eigen luchtdekking. Het gevolg was dat het voor de jachtvliegers veel moeilijker en gevaarlijker was om Japanse boordvliegtuigen op te sporen. Bosscher wist dit alles.

Niemand weet wat zich precies op de commandobrug van de kruiser De Ruyter heeft afgespeeld. Op basis van de bronnen kan in ieder geval worden aangetoond dat de relatie tussen Doorman en de commandant van het schip,

3 Gesprek R. Enthoven met kapitein ter zee b.d. dr. mr. G. Jungslager, 21 juli 2017.

MENINGEN VAN ANDEREN

Lacomblé, niet goed was en dat gold ook voor de relatie met zijn stafchef De Gelder. Daarnaast moet Doorman, op basis van de bronnen, naar alle waarschijnlijkheid geweten hebben dat Helfrich hem al voor de oorlog uit zijn functie heeft willen ontzetten. Ook zal Doorman zeer waarschijnlijk geweten hebben dat vice-admiraal Hart, Helfrich en schout-bij-nacht Van Staveren hem een gebrek aan aanvalsgeest verweten en dat meerdere Nederlandse marineofficieren, vooral ook van de De Ruyter, diezelfde mening waren toegedaan.

Wat betreft het waarnemen van de oostelijke Japanse transportvloot kan verder opgemerkt worden dat naast de melding daarvan door Bennink, die Bosscher kende en niet verwerkte in zijn wetenschappelijke studie, de marinier 1e klas Rozier stelde; 's Middags even over 4 kregen wij een grote transportvloot in zicht, begeleid door een tamelijk groote vloot, bestaande uit zware kruisers en torpedobootjagers; de transportvloot draaide af en de oorlogsschepen lagen door en openden het vuur op 21 kilometer'. Bosscher kende deze verklaring ook en vermeldde die niet. Daarnaast is de De Ruyter vanaf de torpedobootjager Amatsukaze gezien door het directe escorte van de Japanse transportvloot. Commandant Hara begreep dan ook helemaal niets van de plotselinge koerswijziging van het geallieerde eskader. ■

De redactie sluit hiermee de discussie rond het artikel 'Schout-bij-nacht Doorman en de Javazee-campagne. Een geval van hardnekkige beeldvorming?', van dr. P.C. Boer en drs. R. Enthoven in: *Militaire Spectator* 188 (2019) (3) 122-137.

De hoofdredacteur

