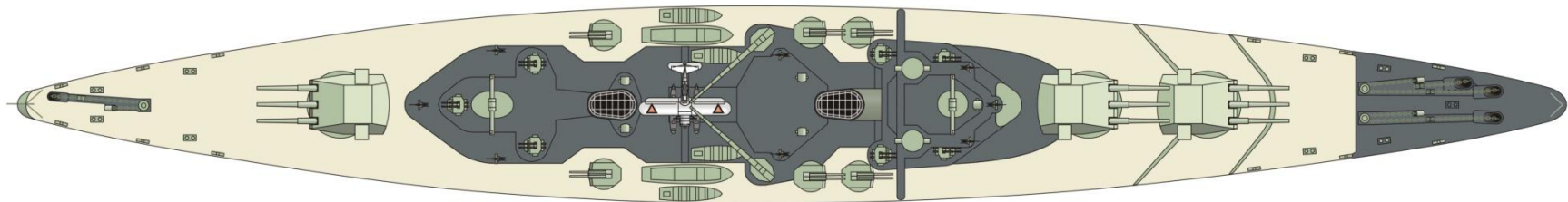
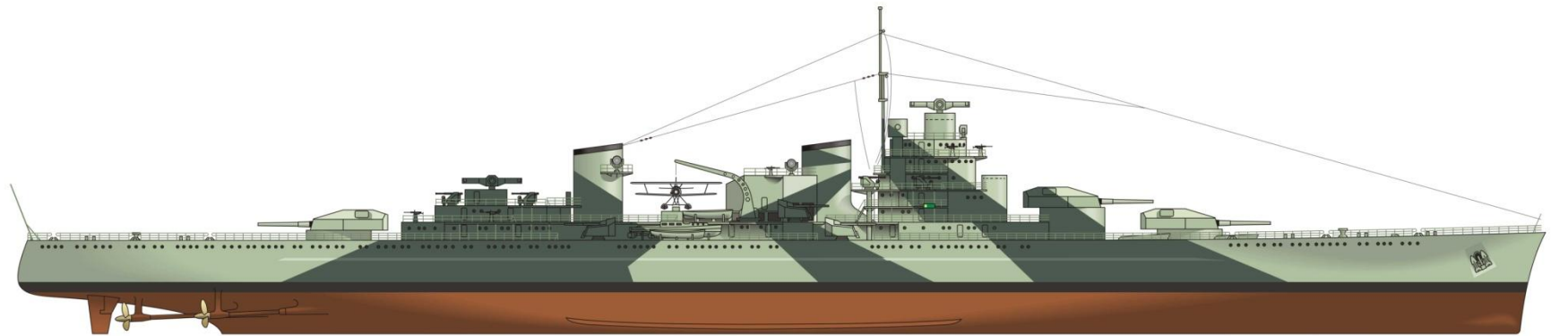


SLAGKRUISERS VOOR NEDERLANDS-INDIË

De samenwerking tussen Kriegsmarine en Koninklijke Marine



Het ontwerp van de slagkruisers voor Nederlands-Indië dat als Project 1047 door Nevesbu in 1939 en 1940 werd getekend vertoonde grote gelijkenis met de daaraan voorafgaande Duitse ontwerpstudie. Het camouflageschema is speculatief, maar komt overeen met het schema dat in de oorlog in Nederlands-Indië werd toegepast.

Zoals de bezoekers van deze website waarschijnlijk weten heeft de Koninklijke Marine tijdens de Tweede Wereldoorlog tegen wil en dank een substantiële bijdrage geleverd aan de Duitse oorlogsinspanning. Deze onvrijwillige samenwerking leidde tot de indienstelling van tenminste 22 Nederlandse oorlogsbodems bij de Kriegsmarine. De orders voor deze schepen waren door de Koninklijke Marine in de jaren 1938-1940 bij de nationale scheepsbouwindustrie geplaatst. Na de Meidagen van 1940 gingen een groot aantal marine-eenheden in aanbouw in Duitse handen over, naast een aantal schepen dat op 14 mei door de bemanning tot zinken werden gebracht maar die met succes door de Kriegsmarine werden gelicht en hersteld (zie tabel 1). Jac. Baart gaat daar in zijn boek *Rotterdam Oorlogshaven* uitgebreid op in. Minder bekend is de samenwerking tussen beide marines die op geheel vrijwillige basis plaatsvond in 1939 en 1940, toen de Koninklijke Marine de bouw van drie slagkruisers had gepland en daarvoor een beroep deed op de expertise van onze Oosterburen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog had de Japanse Keizerlijke Marine of *Teikoku Kaigun* zich tot een maritieme machtsfactor van betekenis ontwikkeld. Het Vlootverdrag van Washington, een internationaal verdrag dat in 1922 tot

stand was gekomen om de wapenwedloop tussen de belangrijkste maritieme mogendheden van dat moment te stoppen, begrenste de omvang van de Japanse marine tot 60% van de tonnage van de US Navy. Hoewel die limiet aanvankelijk door Japan werd gerespecteerd, was men zich in Nederlandse marinekringen voortdurend bewust van het potentiële gevaar dat deze Aziatische natie voor Nederlands Indië betekende, te meer omdat de archipel rijk was aan strategische grondstoffen die Japan zelf ontbeerde, zoals aardolie, rubber en tin.

Om aan deze dreiging het hoofd te bieden werden verschillende strategische modellen ontwikkeld, die alle uitgingen van een geloofwaardige afschrikking van een mogelijke tegenstander met een minimum aan militaire middelen. Zoals uit de gebeurtenissen van 1940 en daarna is gebleken hebben de achtereenvolgende Nederlandse kabinetten in het interbellum jarenlang door een veel te optimistische bril naar de politieke situatie in het Verre Oosten gekeken, waardoor onvoldoende financiële middelen ter beschikking werden gesteld voor de defensie van Nederland en de overzeese gebiedsdelen. Pas toen de Japanse invloed zich steeds verder naar Zuidoost-Azië uitbreidde en er vanaf 1937 sprake was van een concrete oorlogsdreiging werd voor het eerst sinds jaren werk

gemaakt van een maritiem herbewapeningsprogramma, met name om de verdediging van Indië veilig te stellen.

Als sluitstuk daarvan werd vanaf 1938 binnen de Marine onderzocht aan welke eisen een ontwerp voor een slagkruiserklasse zou moeten voldoen. Als eerste resultaat daarvan werden in februari 1939 een aantal specificaties vastgelegd, waarin werd uitgegaan van een hoofdbatterij van negen kanons van 28 cm in drielingtorens naar het voorbeeld van de *Gneisenau* en de *Scharnhorst*, die kort daarvoor door de Kriegsmarine in dienst waren genomen. Verder voorzagen de ontwerpeisen in een secundaire batterij van 12 cm-geschut in dubbeltorens. Hetzelfde type was op dat moment al in productie voor de nieuwe kanonneerboten en de jagers van de Gerard Callenburgh-klasse. Ook werd uitgebreid ingegaan op de eigenschappen van de gewenste pantsering, met als belangrijkste parameter een gordelpantser op de waterlijn van 250 mm. Ook het aantal bemanningsleden werd al aangegeven – 50 officieren, 100 onderofficieren 800 schepelingen. Het Bureau Scheepsbouw van de marine ging met dit programma van eisen aan de slag en legde al enkele maanden later, in juli 1939, de laatste hand aan een ontwerp voor een slagkruiser met een waterverplaatsing van 26.000 ton, uitgerust met een machinevermogen van 160.000 apk.

De in Nederland aanwezige expertise was echter voor een deel gebaseerd op de verouderde kennis en de concepten van 1914, toen er ook al plannen werden gemaakt om kapitale schepen voor de marine te bouwen. Daarom werd al in april 1939 met de Duitse industrie en marine naar samenwerking werd gezocht. Weliswaar werden de grootste Nederlandse werven heel wel in staat geacht om de romp en de voortstuwingsinstallatie van de slagkruisers te leveren, maar het geschut en de pantsering zouden naar alle waarschijnlijkheid uit Duitsland moeten komen. In ruil voor deze omvangrijke orders wilden de Nederlanders de beschikking krijgen over alle technische kennis en tekeningen van de Scharnhorst-klasse. Daar gingen de Duitsers niet op in, maar men was wel bereid tot het maken van een ontwerpstudie, die in augustus werd opgeleverd. Deze tekeningen vormden het uitgangspunt voor twee varianten, Project 323 en Project 1047, die onafhankelijk van elkaar door het *Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw* (IvS) en door het scheepsbouwkundig ingenieursbureau *Nevesbu* werden uitgewerkt.

De belangrijkste verschillen tussen de twee ontwerpen waren behalve het lichtere gordelpantser van Project 1047 (225 mm) het lengteprofiel van de romp, de voortstuwingsinstallatie en constructie van de

commandotoren. Op aanwijzing van de Nederlandse opdrachtgever had het Duitse ontwerp bureau de ketelruimen en machinekamers in twee groepen verdeeld, waardoor de kans dat door een ongelukkige treffer de gehele voortstuwingsinstallatie zou uitvallen aanzienlijk werd gereduceerd – een concept dat bij de naoorlogse kruisers eveneens werd gehanteerd. Deze opstelling bleef in beide varianten gehandhaafd, net als de proeftochtsnelheid van 34,8 knopen, wat zeker voor schepen in deze categorie uitzonderlijk snel zou zijn geweest. Deze berekening was niet alleen uitgevoerd voor de condities op de Noordzee, maar ook voor de tropen. Omdat het rendement van een met stoom aangedreven voortstuwingsinstallatie afhankelijk is van de temperatuur van het ingenomen koelwater heeft de hogere zeewatertemperatuur in de tropen een nadelig effect op de prestaties ervan. In Nederlands-Indië, het beoogde operatiegebied van de slagkruisers, zou de snelheid een meer gebruikelijk maximum van 32 knopen bedragen. Het IvS baseerde haar ontwerp op de inbouw van Germania-ketels en Deschimag-turbines, terwijl Nevesbu koos voor ketels van Yarrow en Werkspoor-turbines.

Wat de bewapening betreft kwamen beide varianten overeen in de keuze van de hoofd- en secundaire batterij, waarbij voor de laatste het 12 cm-kaliber gehandhaafd bleef.

Op de bewaard gebleven tekeningen hebben de tweelingtorens echter een sterke gelijkenis met de 10,5 cm-dubbeltorens van de *Kriegsmarine*, op drie assen gestabiliseerd en zowel tegen zee- als tegen luchtdoelen inzetbaar. Het aantal vuurmonden van 40 en 12,7 mm (20 mm volgens Project 1047) zou in het licht van latere ontwikkelingen te gering zijn geweest, maar bevond zich op gelijk niveau met andere ontwerpen uit dezelfde periode.

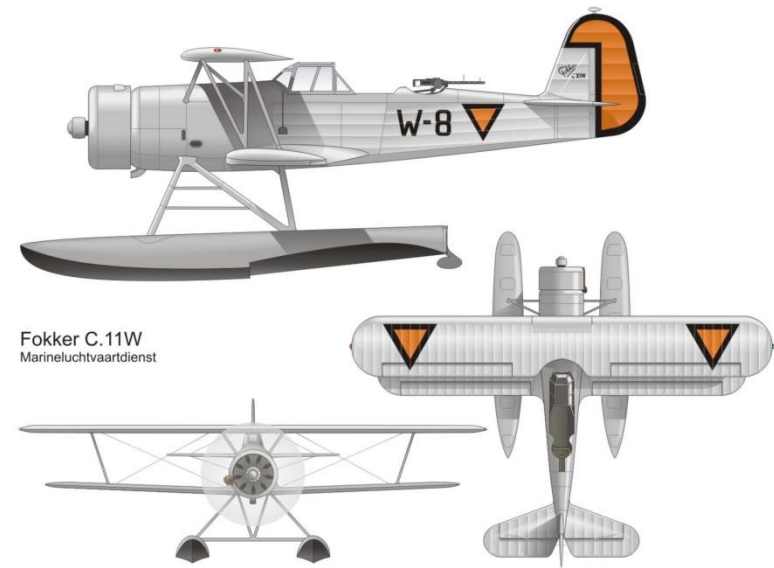
Begin 1940 ging men er nog van uit dat de slagkruisers in de loop van 1944 in de vaart zouden komen. Korte tijd later was de Duitse overval op Nederland een feit en werden alle tekeningen en andere documenten van het project door de bezetter in beslag genomen. Daardoor is nu niet meer met zekerheid vast te stellen welk ontwerp uiteindelijk zou worden gerealiseerd. Afgaande op het aantal tekeningen dat naderhand is teruggevonden wordt aangenomen dat Project 1047 op 10 mei 1940 de beste papieren moet hebben gehad.

Gezien de indrukwekkende karakteristieken van het slagkruiserplan is het verleidelijk om te speculeren over het verdere verloop van het project en de mogelijke effecten van de aanwezigheid en het optreden van dergelijke zware eenheden in Nederlands-Indië. De eerste gevolgtrekking die wel wordt gemaakt is dat de bouw van de schepen

gedurende een reeks van jaren een forse wissel op het Nederlandse defensiebudget zou hebben getrokken – 213 miljoen gulden, naar huidige maatstaven zo'n twee miljard Euro. Behalve in de schepen zelf zouden investeringen gedaan moeten worden in de infrastructuur van de Koninklijke Marine in Indië, zoals de bouw van een droogdok als onderdeel van de uitbreiding van de vlootbasis Soerabaja, en in de omlijsting van het slageskader in de vorm van lichte kruisers en torpedobootjagers. Ook zouden de opleidings- en kazerneringsfaciliteiten van de marine in Nederland en in Indië fors opgevoerd moeten worden. En wat het krijgskundige aspect betreft kan de vraag worden gesteld wat de gevechtswaarde van de slagkruisers zou zijn geweest in een zeeoorlog waarin, zoals weldra zou blijken, vliegdekschepen de beslissende factor waren geworden.

(c) 2012 Henk van Willigenburg

www.wilburgraphics.com



3-aanzichtillustratie van de Fokker C-XI W, het boordvliegtuig dat eind jaren dertig voor de MLD was ontwikkeld en onder meer door de Tromp en de De Ruyter kon worden meegevoerd. Ook in de slagkruiserontwerpen waren voorzieningen aanwezig voor het meevoeren van boordvliegtuigen.

Technische gegevens:

Spanwijdte 13 m, lengte 10,4 m, hoogte 4,5 m, vleugeloppervlak 40 m², totaal gewicht 2.550 kg. Uitgerust met een Wright Cyclone SR 1820 F 52 motor van 775 pk bedroeg de max. snelheid 280 km/h.

Tabel I – Door Kriegsmarine in dienst gestelde/buitgemaakte Nederlandse oorlogsschepen

Naam	Ex-Koninklijke Marine	Categorie	Datum in dienst	Bijzonderheden
ZH 1	Gerard Callenburgh	Torpedoboot-jager	11.10.1942	Gezonken door geschutsvuur van Britse jagers Ashanti en Tartar, 20m ten N.W. van Ile de Batz (Kanaalkust, 07.06.2010)
UD 1	O 8	Onderzeeboot	20.11.1940	Uit dienst 1943, opgelegd in Kiel, in mei 1945, door Kriegsmarinepersoneel tot zinken gebracht.
UD 2	O 11	Onderzeeboot	-	Door Kriegsmarine als blokschip tot zinken gebracht in de haventoeegang van Den Helder
UD 3	O 25	Onderzeeboot	08.06.1941	Vernield door Kriegsmarinepersoneel te Kiel, 03.05.1945
UD 4	O 26	Onderzeeboot	01.11.1941	Vernield door Kriegsmarinepersoneel te Kiel, 03.05.1945
UD 5	O 27	Onderzeeboot	26.09.1941	Terug naar Kon. Marine 13.07.1945, sloop 23.12.1960
K 1	Kanonnerboot 1	Kanonnerboot	02.10.1941	Vernietigd door geallieerde luchtaanval, Aarhus 05.05.1945
K 2	Kanonnerboot 2	Kanonnerboot	14.11.1942	Terug naar Kon.Marine 1945, sloop 1947 wegens onherstelbare oorlogsschade.
K 3	Kanonnerboot 3	Kanonnerboot	01.02.1943	Terug naar Kon. Marine 1945, Hr.Ms. VAN SPEIJK 18.06.1946, sloop 29.08.1960
S 201-202	TM 52 - 53	Torpedomotorboot	09.1940	Naar Bulgaarse marine als S 1-2, 1942
M 551	Willem van Ewijk	Mijnenveger	30.08.1940	Terug naar Kon. Marine 1945, Hr.Ms. Abraham van der Hulst 15.08.1946, afgevoerd 1961

M 552	Pieter Florisz	Mijnenveger	08.1940	Terug naar KM in 1945, afgevoerd 1961, sloop 1976
M 553	Abraham van der Hulst	Mijnenveger	08.1940	Op mijn gelopen en gezonken, Oostzee 21.04.1944
RH 1	Mv I	Mijnenvoegboot	1940	Verloren gegaan in Zwarte Zee, 08.1944
RH 2	Mv II	Mijnenvoegboot	1940	Verloren gegaan in Zwarte Zee, 08.1944
RH 3	Mv III	Mijnenvoegboot	29.09.1940	Op mijn gelopen in Oostzee nabij Riga, 19.11.1941
RH 4	Mv IV	Mijnenvoegboot	1940	Verloren gegaan in Zwarte Zee, 08.1944
R 205	Mv XI	Mijnenvoegboot	11.1940	Op mijn gelopen in Oostzee nabij Riga, 01.10.1941
R 206	Mv XII	Mijnenvoegboot	1940	Verloren gegaan in Zwarte Zee, 08.1944
Kärnten	Tankboot I	Marinetanker	30.09.1941	USSR VB 415 1945, Polyarnik 1964, sloop 1993

Tabel II Project 323

WATERVERPLAATSING	29.815 (toegeladen 33.200) ton
AFMETINGEN	238,4 WL x 29 x 8,4 m
VOORTSTUWINGSINSTALLATIE	8 Germania ketels, gekoppelde Deschimag turbines, 4 schroeven, 180.000 apk = 35 kn
ACTIERADIUS	4.500 zm bij 20 kn
PANTSERING	WL 60-250 mm, D 150 mm, K 100-300 mm, CT mm
BEWAPENING	9 - 28 cm (3 x 3), 12 - 12 cm (6 x 2), 14 - 40 mm tl (7 x 2), 16 mg - 12,7 mm tl (8 x 2), 3 vliegtuigen
BEMANNING	1.050

Tabel III Project 1047

WATERVERPLAATSING	27.988 (toegeladen 31.396) ton
AFMETINGEN	241 x 30,9 x 7,8 m
VOORTSTUWINGSINSTALLATIE	8 Werkspoor ketels, gekoppelde Werkspoor turbines, 4 schroeven, 180.000 apk = 35 kn
ACTIERADIUS	4.500 zm bij 20 kn
PANTSERING	WL 40-225 mm, D 30-100 mm, K 100-300 mm, CT 60-150 mm
BEWAPENING	9 - 28 cm (3 x 3), 12 - 12 cm (6 x 2), 14 - 40 mm tl (7 x 2), 8 mg - 20 mm tl (8 x 1), 2 vliegtuigen
BEMANNING	1.050

Tabel IV Specificaties Scharnhorst-klasse

WATERVERPLAATSING	32.402 (toegeladen 38.900) ton
AFMETINGEN	235 x 30 x 8,2 m
VOORTSTUWINGSINSTALLATIE	12 Wagner ketels, gekoppelde turbines, 3 schroeven, 165.000 apk = 32 kn
ACTIERADIUS	10.000 zm bij 17 kn
PANTSERING	WL 30-250 mm, D 20-100 mm, K 150-360 mm, CT 100-350 mm
BEWAPENING	9 - 28 cm (3 x 3), 12 - 15 cm (4 x 2, 4 x 1), 14 – 10,5 cm (7 x 2), 16 - 37 mm tl (8 x 2), 6 tlb 53,3 cm (2 x 3), 2 vliegtuigen
BEMANNING	1.840

Noot: Behalve in het genoemde boek *Rotterdam Oorlogshaven* (Walburg Pers 2010, ISBN 90-5730-673-5) van Jac. Baart komen alle Nederlandse oorlogsschepen in Duitse dienst voor het voetlicht in het boek van de auteur van dit artikel: *Nederlandse Oorlogsschepen 1940-1945* (Lanasta 2010, ISBN 978-90-8616-058-7), waaruit ook de illustraties voor dit artikel zijn overgenomen.