Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies, Vol 4 Nr 2, 1974. http://scientiamilitaria.journals.ac.za

Boekbesprekings / Book Reviews

CAJUS BEKKER: Vervloekte Zee. Ondergang van Een Oorlogsvloot. Unieboek B. V. Bussum, Nederland (1973), pp. 280 met kaarte, foto's 8 bylaes en register.

Van hierdie bekende Duitse skrywer oor vlootaangeleenthede, gesien in militêr-historiese perspektief, het in 1971 bogenoemde studie in Duits, onder die titel **Verdammte See**, verskyn, waaruit die onderhawige Nederlandse vertaling — en dit is 'n puik vertaling vol Nederlandse marineterme — voortgekom het.

Die skrywer se uitgangspunt is dat, nadat die Duitse oorlogsdagboeke uit Londen na Wes-Duitsland teruggekeer het en aan navorsers beskikbaar gestel is, daar nog geen betroubare, populêre geskiedenis van die Duitse seestrydkragte tydens die Tweede Wêreldoorlog verskyn het nie. Elkeen wat Bekker se werk lees, sal saamstem dat die skrywer 'n leemte gevul het en — soos hy self verklaar het — dit op 'n populêre, besonder leesbare wyse gedoen het. Aangaande die betroubaarheid is dit te betreur dat 'n lys van geraadpleegde argivalia en ander bronnemateriaal nie aan sy werk toegevoeg is nie. Verder het die oortuiging by hom posgevat dat die Duitsers, ook ter see die Tweede Wêreldoorlog verloor het en dat dit die taak van die historikus is om, pleks van eie foute te verswyg, of te vergeet, dié foute te soek, in die regte verband te plaas, te ontleed en hulle — op grond hiervan — in die toekoms te probeer vermy.

Foute is, aldus Bekker, voor en aan die begin van die oorlog gemaak, o.m. omdat die Duitse vlootbeplanners nie daarop gereken het nie dat die stryd in 1939 sou ontbrand. Hierdie en ander foute het, namate die oorlogsduur toegeneem het, steeds duideliker aan die lig gekom en is later soms gebruik om, soms verkeerdelik, aan die steeds groeiende oormag van die vyand gekoppel te word. In dié verband en met verwysing na Clausewitz se bekende stelling dat die oorlog 'n voortsetting van die politiek met ander middels is, verklaar Bekker:

> "Hier vallen de zwakke plekken van 'smenschen oorlogsbedrijf veel duideliker in het oog: de fiasco's, de tragische wanprestaties, de invloed van vergissing en toeval op de afloop van operaties, nog geheel afgezien van de morele afkeuring dus van die nugter-zakelijke bezwaren, die doen blijken dat oorlog in elk geval in onze eeuw als voortzetting van de politiek met andere middelen ondeugdelijk is."

In die eerste hoofstuk **(Offensief begin)** skets die skrywer die reaksie van die Duitse militêre leiers, waaronder **Grossadmiral** Erich Raeder, van 1928 - 1943 aan die hoof van die Duitse marine, op die Britse ultimatum in September 1939. Hitler het 'n oorlog teen Engeland nie voor 1944 verwag nie, terwyl die Duitse marine wel oor 'n deeglike geoefende duikbootdiens beskik het, maar sowel onder as bo die seespieël te swak toegerus was om die Britse vloot die hoof te kan bied. Die Z-plan, 'n grootskaalse aanbouprogram (p. 267) was op 9 Februarie 1939 goedgekeur en sou eers in 1944 - 1945 volledig ten uitvoer gebring wees. En dan was daar nog 'n ander remskoen, die Duits-Engelse vlootverdrag van 1935, waarvolgens die Duitse ryk beloof het om sy bewapening ter see tot 35% van die gesamentlike vlootsterkte van die destydse Britse wêreldryk te beperk. En dan was daar die beginselstryd tussen duikbote, pantserskepe en myne enersyds en swaar slagskepe andersyds om die Britse toevoer ter see te belemmer en die Britse seestrydkragte te verslaan. Sowel Hitler as Raeder was ten gunste van laasgenoemde keuse, terwyl ander leidende figure van die **Kriegsmarine** in die eersgenoemde keuse 'n moontlike sleutel tot welslae gesien het. (p. 21).

Aanvanklik is 'n deel van die Britse tuisvloot versprei en is die voordele aan die kant van die Duitsers wat sterk druk op die Noord-Atlantiese seeroete uitoefen, o.m. die **Courageous** en die **Royal Oak** sink, terwyl die agtervolgende swaar Duitse slagskepe **Gneisenau** en **Scharnhorst** na 'n suksesvolle stroop-

tog in die noordelike waters op 27 November 1939 veilig te Wilhelmshafen terugkeer. Vanaf Oktober 1939 word magnetiese myne aan die ooskus van Engeland gelê wat, tot Februarie 1940, die skeepsvaart teister (67 handelskepe, 252.237 BRT), maar op 17 Desember 1939 was **Kapitän zur See** Langsdorff verplig om, voor die Rio de la Plata, sy slagskip **Admiral Graf Spee** te vernietig. Die Duitse marine het suksesse behaal, maar is op die katastrofale wyse aan die gevare van die gebruik van vliegtuie as verkenningsmiddels deur onvoldoende opgeleide vlieëniers en die gebrek aan samewerking in dié verband tussen die **Luftwaffe** en die **Kriegsmarine** herinner toe, op 22 Februarie 1940, die torpedojaers **Leberecht Maass** en **Max Schultz** deur een van hul eie vliegtuie aangeval is. Die verliese? Albei skepe en 578 menselewens (pp. 49-66).

Die Duitse militêre aanslag teen Noorweë, in April 1940, word in die tweede hoofstuk behandel en die teks word met 'n kaart van die Oslofjord toegelig (p. 77). Dit was operasie "Weserübung" wat met swaar skeepsverliese gepaard gegaan het en deur willekeurige ingryping deur Hitler en die opperbevel van die Duitse weermag gekenmerk was. Duitse torpedo's het gefaal en vinnige en noukeurige beriggewingsteurnisse het dikwels ontbreek. Die Duitse luisterdiens, wat Britse berigte opgevang en ontsyfer het, was voortreflik en die feit dat nog Duitse suksesse behaal is, word deur Bekker toegeskryf aan die omstandigheid dat, volgens sy sienswyse, die Britse marineleiding, net soos die Duitse, ernstige foute gemaak het (p. 117). Tydens die operasie "Juno" kom die Duitse vloot op vyandelike skepe af wat uit Noord-Noorweë terugval en sy teenstander swaar verliese toedien. Maar dit is hierdie voorval wat tot 'n verwydering tussen die **Grossadmiral** en sy vlootvoog, Adm. Marshall, lei (p. 114 e.v.) en met laasgenoemde vervanging deur Vise-Adm Günther Lütjens eindig. Hierdie viseadmiraal sou saam met die **Bismarck** in Mei 1941 ondergaan.

In die 3e hoofstuk, ongetwyfeld een van die interessantste, word beskryf op watter wyse Hitler die operasie Seelöwe, m.a.w. die landing en inval in Engeland beplan het. Hierdie plan se uitvoering is deur Hitler willens en wetens uitgestel omdat hy uiteindelik gereken het dat die oorlog teen Rusland, in geval dit gunstig verloop, Engeland tot oorgawe sal dwing (p. 127). In 1940/41 het, wat die seeoorlog betref, aanvalle op Britse konvooiroetes (noordelike roete) in die middelpunt gestaan terwyl kruiers en duikbote ook langs ons kus opgetree het. In Mei 1941 het die slagskip **Bismarck** gesink en het bogenoemde fase tot die verlede behoort. Weliswaar is Engeland groot verliese aan handelskepe berokken, maar laasgenoemde kon die verliese aanvul en sy verdediging versterk. Duitse vlootbasisse aan die Franse kus was buitengewoon kwesbaar vir die R.A.F., terwyl dit aanvul en sy verdediging versterk. Duitse slagskepe nie meer in die patroon van die oorlogvoering op see, wat vroeër beslissing deur seeslae behels het, gepas het nie.

Hoofstuk 4 **(Strijd om de Middellandsche Zee)** bring die skrywer onder meer by die stryd om die toevoer na en bevoorrading van Noord-Afrika. Hy lê veral nadruk op die sleutelposisie van Malta en die feit dat Hitler nie te vinde was vir die besetting van hierdie eiland nie. Hierdie onwil het die verloop van die krygsverrigtings aan die Noord-Afrikaanse front tydelik sterk beïnvloed. Hitler se besluit om, in 1941, tot die Russiese veldtog oor te gaan, het nie alleen oorlog vir Duitsland aan twee fronte meegebring nie, maar terselfdertyd ook tot 'n versnippering van die Duitse seestrydkragte en die ondergang van die nog oorblywende Duitse slagskepe gelei (p. 183). Hierby kan nog die botsing tussen Hitler en Raeder bygevoeg word (hoofstuk 5). Raeder het afgetree en is, (aan die begin van 1943, is adm Karl Dönitz, kort daarna tot **Grossadmiral** bevorder) opgevolg.

Hitler het besluit om die bou van slagskepe te staak, het gelas dat laasgenoemde, pantserskepe en kruisers aan die operasies onttrek moet word en dat daar nou uitsluitend op duikbote toegespits moet word. Radar, verbeterde konvooibeskerming, tydelike onttrekking van duikbote aan die Atlantiese Oseaan deur die Duitsers en ander faktore het die stryd om die toe- en aanvoer in die nadeel van die Duitsers beslis wat, soos in hoofstuk 7 **(Verloren)** gelees kan word, hul laaste groot skepe in die Noordelike Yssee en omgewing verloor het, om, ten slotte met die oorblywende vaartuie, grootskaalse redding- en ontruimingswerk in die Oossee aan te pak (Mei 1945). Dit nadat 630 duikbote en 32 000 man in die oorlogsjare vir Duits-

land verlore gegaan en die stryd op see verloor het. Hierdie proses het in 1943 begin en die skrywer beklemtoon herhaaldelik dat die agterstand op die gebied van elektroniese oorlogvoering noodlottige gevolge vir die Duitse leiding gehad het.

Ten slotte noem ek die volgende, belangrike bylaes t.w. **Gereedheid der Duitse marine op 1 September 1939, Het Z-plan, Niet-gevechtsklare Duitse zeestrijdkrachten in de zomer van 1940, Duitse onderzeebootcommandanten, die in de Tweede Wêreldoorlog de meeste scheepsruimte tot zinken hebben gebracht, De Duitse hulpkruisers en hun successen 1940 - 43, De sterkte van de Duitse onderzeedienst op het hoogtepunt van de strijd om de Atlantische Oceaan, Vergelijkende staat van officiersrangen (Heer, Luftwaffe, Kriegsmarine, Koninklijke Marine, Skepelinge Kriegsmarine), Duitse onderzeebootverliezen in de Tweede Wêreldoorlog.**

Vervloekte Zee is, in sy soort, 'n boek wat boeiend geskryf is en die leser, nadat hy kennis geneem het van die inhoud, dwing om oor sekere aspekte na te dink en homself sekere vrae te stel. In verband met militêre beplanning kan, in hierdie verband, die nadruk gelê word op die vereiste dat sodanige beplanning ten nouste moet aansluit by veranderde omstandighede en dat daar voorsiening gemaak behoort te word vir moontlike verrassingselemente van die kant van die teenstander(s). Hier kan bv. van Britse kant gewys word op die verreikende invloed van radar en die belangrike rol wat die Duitse militêre luisterdiens gespeel het. Dit geld ook t.o.v. die rol wat slagskepe in die Eerste en die Tweede Wêreldoorlog gespeel het.

Ook kan die vraag gestel word watter rol nievakkundiges in oorlogstyd moet speel t.o.v. oorlogvoering en by watter instansie, in oorlogstyd, die hoogste mag moet berus.

Dit is slegs 'n paar vrae wat uit die lees van **Vervloekte Zee** voortspruit. Ek kan hierdie werk, ongelukkig sonder 'n literatuur- en bronnelys, aanbeveel by almal wat in hierdie onderwerp belangstel.

— Jan Ploeger.

P. J. VAN DER VOORT: The Pen and the Quarter-Deck. A study of the Life and Works of Capt Frederick Chaumier, R.N. Leiden University Press, Leiden, 1972, pp 173.

Narratives with a military historical theme, which run their courses at sea, have an especial fascination for a large number of readers. Presumably the inherent reason for this stems from a longing for adventure and the element of suspense which distinguishes works of this nature.

Those who agree with this opinion will undoubtedly recall the Hornblower series from the pen of the well-known English author C. S. Forester, who in tales such as **Captain Hornblower** and **Admiral Hornblower,** created among the falling masts and sinking ships, and through the gunpowder smoke, a hero who bestrode the stage like a sort of knight of the middle ages.

Among the forerunners of Forester there were, among others, the well known Joseph Conrad and Capt Frederick Marryat. Frederick Chaumier, seaman, author, learned gentleman and contemporary of Capt Marryat, only enjoyed the limelight temporarily, unlike Marryat and Conrad who knew fame for a longer time.

It was as an historian that Chaumier in 1837 edited the third edition of the work of William James under the title of **The Naval History of Great Britain, from the Declaration of War by France in 1793 to the Accession of George IV** and added further details relative to the sea battle of Navarino.

As a writer of novels about the sea, as well as about British maritime history, he published **Ben Brace, the Last of Nelson's Agamemnons** during 1836 and in 1838 his work **Jack Adams; the Mutineer** saw the light of day, a book which, in later editions, became known as **Jack Adams; or, the Mutiny of the Bounty.** P. J. van der Voort has long held the opinion that Captain Frederick Chaumier, R.N. should be remembered "as one of the most active of the literary sea-captains of the nineteenth century." This conviction gave rise to the work under review, which deals with Captain Chaumier, his life, his work and his merits as a historian and writer of historical novels — all of which directs attention once more to, and allows the reader to realise, the importance of the British naval seamen who played such vital roles in the continued existence of the British Isles, as well as their commerce and maritime shipping.

Van der Voort quotes the following remarks of Chaumier in this regard: