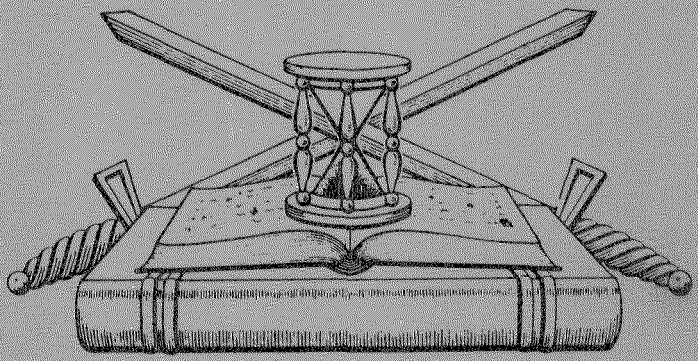
Jan 77

MARS ET HISTORIA



ORGAAN

VAN DE
NEDERLANDSE VERENIGING
TER BEOEFENING VAN DE
MILITAIRE HISTORIE

OPGERICHT 20 AUGUSTUS 1966

Beschermheer : Z.K.H. de Prins der Nederlanden

SAMENSTELLING VAN HET ALGEMEEN BESTUUR:

Voorzitter	:	F.L. Diekerhoff
Ondervoorzitter	:	J. Albarda
1e Secretaris	:	F.J. van Lier
Penningmeester	:	C.J. Kneppelhout
Archivaris	:	E.W. van Popta
Leden	:	Jhr. D.J.H.N. den Beer Poortugael
		B.C. Cats
		W.F.K. Engelbrecht
		C.A. Heshusius
		F.J.A. Lutz
		Drs. G.J.A. van Ojen jr.
		H. Ringoir
		Mr. Ch.L.M. Schaepman

ADRESSEN DAGELIJKS BESTUUR:

Voorzitter	:	Oranje Nassaustraat 1, Geldermalsen, Tel. 03455-1773
Ondervoorzitter	:	Vlaskamp 466, 's-Gravenhage, Tel. 070-830457
1e Secretaris	:	Saveisbos 325, Zoetermeer, Tel. 079-211930
Penningmeester	:	Edo Bergmastraat 9, Doetinchem, Tel. 08340-23982

Contributie bedraagt per jaar min. ƒ 25,00 te storten op rek. no. 53.30.33.403 van de Algemene Bank Nederland N.V. te Doetinchem, ten name van de Nederlandse Vereniging Militaire Historie of op giro 29 40 790 van de Nederlandse Vereniging Militaire Historie te Doetinchem.

SAMENSTELLING REDACTIE-WERKCOMMISSIE:

Redactieadres : Heliotrooplaan 356 L, 's-Gravenhage (Kijkduin), Tel. 070-685168
C.A. Heshusius
E.W. van Popta

SAMENSTELLING REDACTIE-ADVIESCOMMISSIE:

F.L. Diekerhoff
Drs. G.J. van Ojen jr.
H. Ringoir

AFDELINGSCORRESPONDENTEN: Zie binnenomslag van de achterzijde.

1000

MARS ET HISTORIA

11e Jaargang
nummer 4
januari 1977.

De 'NEDERLANDSE VERENIGING TER BEOEFENING VAN DE MILITAIRE HISTORIE', opgericht op 20 augustus 1966 en erkend bij K.B. no. 50 van 14 juni 1968, is er voor allen, die zich verdiepen in de studie van geschiedenis, ceremonieel, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen van militaire- en semi- militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

INHOUD

Dienst der Interneering	door drs. W. J. van Doorn.
Vice-admiraal Graaf von Spee (slot)	door W. E. van Popta.
Uit het dagboek van luitenant Donck	door C. A. Heshusius
Nieuwe grammofoonplaten	door mr. R. A. Schimmel.
Nagekomen meldingen.	

ANTIEKHANDEL C. HOFSTEENGE
ZUIDERDIEP 142, GRONINGEN - tel. 050-136496
ANTIQUITEITEN EN CURIOSA
SPECIALITEIT: ANTIEKE WAPENS, UNIFORMEN EN MILITARIA
Geopend: dinsdag t/m vrijdag: 14.00 - 18.00 uur
zaterdag : 10.00 - 18.00 uur

DIENST DER INTERNEERING

door Drs. W.J. van Doorn.

INLEIDING:

Als verzamelaar van poststukken, welke door oorlog of oorlogsomstandigheden zijn beïnvloed, werd mijn collectie enige tijd geleden verrijkt met een brief, welke voor mij vele vraagtekens opwierp. Ik ben daarna aan een speurtocht begonnen, welke tot de ontdekking leidde van de Dienst der Interneering, een dienst waarover ik tot dusverre in geen enkele publicatie iets kon vinden. De brief in kwestie was geadresseerd aan een Fräulein in de buurt van Kiel, maar op de enveloppe was geen poststempel te vinden, zodat het niet direkt mogelijk was vast te stellen in welke periode deze brief geschreven was. De brief was ter censurering geopend en daarna gesloten met een bruine strook waarop in blauwe letters gedrukt was: Ministerie van Defensie. Voorts was op de enveloppe een stempel aangebracht van de Dienst der Interneering. De combinatie van 'Defensie' en het gebruik van de oude spelling leidde ten slotte tot de conclusie dat deze dienst gefunctioneerd moest hebben in de periode september 1939 tot mei 1940 of om dit meer te preciseren van het begin van de Tweede Wereldoorlog tot de 10de mei 1940.
Een onderzoek in Keesing's Historisch Archief leverde een bevestiging op in de vorm van het volgende A.N.P.-bericht:

"25 September 1939. Ingesteld in een 'Dienst der Interneering'.
Als hoofd van deze dienst is aangewezen de gepensioneerd generaal-majoor-titulair J.C.J. Kempees. Deze ressorteert rechtstreeks onder den Minister van Defensie."

Aangezien er verder geen berichten te vinden waren over geïnterneerde militairen of over interneringskampen, bleef er maar één weg over, de archieven van het Ministerie van Defensie. Helaas leverde dit veel minder gegevens op dan ik gehoopt had, omdat de archieven van de Dienst der Interneering op 15 mei 1940 opzettelijk vernietigd waren.
Toch konden op verschillende manieren nog enkele gegevens achterhaald worden en dit leverde het volgende relaas op.

REGELING INTERNERING:

Toen op 3 september 1939 de Tweede Wereldoorlog uitbrak, werd het direkt duidelijk dat vliegtuigen van de oorlogvoerende partijen niet steeds een omweg zouden maken ten einde het vliegen boven neutrale landen, zoals Nederland en België, te vermijden.
Op 6 september 1939 werd dan ook door het Algemeen Hoofdkwartier een stuk x) opgesteld dat genoemd werd:

REGELING INTERNEERING VLIEGTUIGEN

Een wat wonderlijke benaming, omdat men beter had kunnen spreken van de internering van vliegtuigbenamingen. De tekst van dit stuk was als volgt:

x) Commando Luchtverdediging 1939, pak no. Z G Z G 4, bundel no. 267 Z G,

" Indien vreemde vliegtuigen op Nederlandsch grondgebied komen, hetzij gedwongen,
" hetzij vrijwillig, zoo zullen de dichtstbijzijnde militairen handelen overeenkomstig
" het in de navolgende punten bepaalde.
" 1e.De bemanning moet het toestel zoo spoedig mogelijk verlaten, daarvan verwijderd
" worden gehouden, terwijl speciaal moet worden voorkomen, dat de opvarenden
" nog eenigerlei handeling aan het toestel verrichten.
" 2e.de opvarenden worden ter plaatse ontwapend.
" 3e.daarna worden zij - zoo spoedig mogelijk - in bewaring gesteld bij de dichtstbij-
" zijnde militaire wacht.
" 4e.de betrokken wachtcommandant geeft van het gebeurde zoo spoedig mogelijk
" telefonisch kennis aan den T. B., welke autoriteit op zijne beurt van het gebeurde
" mededeeling doet aan:
" a. het A. H. K. en wel Sectie IIIa en de afdeeling Luchtverdediging,
" b. aan den I. M. L. (adres militaire net: Lvd. centrale Den Haag: toestel 51 en 52,
" stadsnet Den Haag: 773128).
" 5e.de betrokken wachtcommandant wacht inmiddels nadere bevelen af en zorgt voor
" de opberging der vreemde wapens.
" 6e.indien de opvarenden niet naar de dichtsbijzijnde militaire wacht kunnen worden
" vervoerd, omdat zij gewond zijn, zoo draagt de dichtstbijzijnde wachtcommandant
" er zorg voor, dat zoo spoedig mogelijk een officier van gezondheid of burgergenees-
" heer wordt gewaarschuwd.
" 7e.inmiddels blijft het toestel onder bewaking van een of meer militairen, in af-
" wachting van de bevelen van den officier der luchtstrijdkrachten, die ingevolge
" de bevelen van den I. M. L. een onderzoek instelt.

O. L. Z.
o. l. De Generaal-Majoor,
w. g. N. T. Carstens. "

Het merkwaardige van dit stuk is dat hierin uitsluitend gesproken wordt van bemanning van vliegtuigen, terwijl het toch zeer goed denkbaar was, dat ook bemanningen van marineschepen van de oorlogvoerende partijen op de een of andere manier binnen de Nederlandse territoriale wateren kwamen. En wat te denken van een strijdende groep, welke, om zich voor gevangenneming te behoeden, moest uitwijken naar neutraal grondgebied, zoals dit in de Eerste Wereldoorlog op zo grote schaal met Belgische militairen geschiedde? En ten slotte mocht de kans op grensoverschrijding door deserteurs toch ook niet vergeten worden.

Op 13 september 1939 kwam op Ameland een Duits watervliegtuig terecht ten gevolge van een gedwongen landing door Nederlandse vliegtuigen.
De bemanning van dit vliegtuig werd door de Nederlandse Marine naar Den Helder gebracht. Toen dit het Algemeen Hoofdkwartier ter ore kwam, werd onmiddellijk gevraagd waarom op bepaalde punten niet gehandeld was overeenkomstig de hiervoor aangehaalde aanschrijving van 6 september 1939. En toen bleek dat men volkomen vergeten had deze aanschrijving naar de Marine te sturen!

GEINTERNEERDE DUITSERS:

In een proces-verbaal x), opgemaakt naar aanleiding van een poging tot ontvluchting van twee Duitse onderofficieren-vliegers, heb ik over deze eerste interning wat meer bizonderheden gevonden; de onderofficier verklaarde in dit stuk onder meer het volgende:

" Op 13 september 1939 ben ik te Ameland met een vliegtuig van de Duitsche Luchtmacht
" op Nederlandsch grondgebied terechtgekomen en geïnterneerd. Wij zaten met ons vieren in
" het vliegtuig, de luitenant Rust, de Feldwebel Radons, de Funkmat Zieschang en ik.
" Wij zijn slechts één dag op Ameland gebleven, alwaar wij een nacht in een hotel hebben
" gelogeerd en onze kleren hebben gedroogd.
" Den volgenden dag reeds werden wij naar Den Helder overgebracht, alwaar wij ongeveer
" 10 dagen in een 'Fähnrigschule' zijn ondergebracht. Vervolgens zijn wij naar het fort Spijker-
" boor overgebracht, alwaar wij tot Maandag 19 Februari hebben vertoefd. "
" Vanaf begin October of het laatst van September zijn wij dus in dat fort geweest.
" Aanvankelijk werden wij opgesloten en mochten wij het fort niet verlaten.
" Na eenige weken werd echter toegestaan onder geleide van twee gewapende soldaten te
" wandelen. Later kregen wij vrij wandelen d. w. z. zonder geleide.
" Wel moesten wij toen elken dag ons eerewoord geven, dat wij twaalf uur middernacht
" terug zouden zijn. Het eerewoord moest dus elken dag vernieuwd worden en gold tot midder-
" nacht. Wij mochten ons niet verder van het fort verwijderen, dan 10 km.
" Later kregen wij echter ook wel eens bewegingsvrijheid tot Alkmaar, hetwelk op ongeveer
" 20 km afstand van het fort ligt. Daar we echter als regel dichter bij het fort moesten
" blijven, hebben wij op de verschillende dorpen in de omgeving van het fort wel enkele
" menschen leeren kennen. Zoo hebben wij te Graft kennisgemaakt met een vrouw, die van
" Duitsche origine is. Haar man hebben wij slechts een paar keer gesproken.
" Zieschang en ik gingen steeds samen naar die vrouw op bezoek en hebben met haar er wel
" eens over gesproken, dat wij graag zouden willen vluchten. "

Een drietal Duitse militairen, dat op een wat vreemde manier in Nederland terecht kwam, werd niet geïnterneerd.
Deze geschiedenis speelde zich als volgt af:
In een luchtgevecht boven de Doggersbank in november 1939 werd een Duits vliegtuig met een vierkoppige bemanning neergeschoten.
Drie van hen slaagden erin zich in een rubberboot te hijzen, de vierde vond de dood.
De militairen in de rubberboot werden opgepikt door het Nederlandse stoomschip 'Jeanette', dat op weg was naar Hamburg, doch dat op Vlieland strandde.
Toen de Nederlandse autoriteiten bij het aan land brengen van de opvarenden ontdekten dat er ook drie Duitse militairen aan boord waren, werd lang en breed overleg gepleegd, doch ten slotte werd het de Duitsers toegestaan naar hun land terug te keren, omdat zij op geen enkele manier de neutraliteitsbepalingen hadden overschreden.

x) A. H. K. (secr.) 1940, Inv. no. G G 76, stuk no. 3330, bijlage E.

Hetzelfde gebeurde met de bemanning van een Duits vliegtuig, die op 21 maart 1940 door de motorkotter Ym 203 aan wal werd gebracht.
De vier Duitsers waren afkomstig van een vliegtuig dat na een luchtgevecht 30 mijl van de Terschellingerbank in zee terecht kwam en door de motorkotter werd opgepikt.

Op 10 juni 1940 is door het "Hoofd van den Dienst der Interneering' een verslag x) opgesteld; dit geschiedde 'ingevolge order O. L. Z. van 24 Mei 1940' en had ten doel gegevens voor de krijgsgeschiedenis te verzamelen. Dit verslag is niet gebaseerd op stukken, omdat, zoals ik reeds hiervoor schreef, het gehele archief verbrand werd.
Het was dus slechts mogelijk 'de plaats gehad hebbende handelingen uit het geheugen weer te geven." Vast staat echter wel dat bij het uitbreken van de oorlog zich 12 Duitse geïnterneerden, waaronder twee officieren, zich op het fort Spijkerboor bevonden.
Zelfs hun namen en rangen zijn bekend.
In genoemd verslag wordt verder vermeld, dat op 12 mei telefonisch order werd gegeven "aan den Commandant van het Interneeringsdepot te fort bij Spijkerboor om de daar aanwezige geïnterneerde Duitsche militairen naar IJmuiden te doen transporteren om hen met het transport per S. S. Westland mede af te voeren.
In den namiddag telefonisch bericht, dat het S. S. Westland genoodzaakt was zee te kiezen wegens bedreiging van vliegtuig-bomaanvallen en dat het transport tot nader order moest worden uitgesteld."
Op 13 mei is het transport van de Duitse krijgsgevangenen doorgegaan; zij zijn toen met het S. S. Protheus naar Engeland overgebracht. In totaal werden met dit schip 634 krijgsgevangenen afgevoerd.

ONTSNAPPINGSPOGING DUITSE GEÏNTERNEERDEN:

Hiervoor reeds maakte ik melding van een ontsnappingspoging van een tweetal Duitse geïnterneerden. In een verklaring van het Hoofd van den Interneeringsdienst xx) staat hierover nog het volgende:
" Op Maandag 19 februari 1940 te ongeveer 19.00 uur in gemeenschap met

OTTO SCHENK
HANS ZIESCHANG

" onder verbreking van de z. g. 'Befristete Ehrenwörtliche Erklärung' waarvan de aanhef
" luidt:
" Ich verspreche hiermit auf meine Soldatenehre, dass ich auf dem von mir mit
" beabsichtigten Spaziergang keinen Fluchtversuch unternehmen werde, noch Vorbereitungen
" für eine Flucht treffen werde", na zorgvuldige voorbereidingen en zich daarbij hebbende
" laten voorlichten en assisteeren door burgers met wie hij tevoren zorgvuldige afspraken
" had gemaakt, uit het Interneeringsdepôt te Fort bij SPIJKERBOOR onder verschalking van
" het Bewakingsdetachement ontvlucht,

x) Generale Staf, krijgsgeschiedenis, Pak A, no. 26b A. H. K.
xx) A. H. K. (secr.) 1940, C. C. 76, stuk 3330.

" met kennelijk doel zich voorgoed uit genoemd Interneeringsdepôt te verwijderen en het
" grondgebied van het Koninkrijk der Nederlanden te verlaten, aldus afwezig geweest tot aan
" zijne aanhouding in den nacht van 19 op 20 Februari 1940 te ongeveer 24.00 uur door de
" Koninklijke Marechaussee te KORNWERDERZAND. "

De twee Duitsers werden door de Koninklijke Marechaussee aangetroffen in een Nederlandse personenwagen, welke door een Nederlander bestuurd werd.
Aangezien de Duitsers geen papieren hadden, werden zij naar Leeuwarden overgebracht, alwaar het hiervoor aangehaalde proces-verbaal werd opgemaakt. Toen nu de volgende morgen de Commandant van het fort bij Spijkerboor telefonisch op de hoogte werd gesteld, bleek dat op het fort nog niet eens bekend was dat er twee geïnterneerden ontsnapt waren!
De militairen, welke belast waren met het houden van de wacht, hadden telkens de wacht overgedragen zonder er zich van te vergewissen of alle geïnterneerden nog aanwezig waren! Zelfs bij het uitreiken van het ontbijt werd niet nagegaan of iedereen present was. Dat hierover het een en ander te doen geweest is, laat zich gemakkelijk begrijpen.

GEÏNTERNEERDE BRITTEN:

Behalve de Duitsers waren er ook vier Britten geïnterneerd; over hen heb ik vrijwel geen enkele bizonderheid kunnen vinden. In de stukken worden geen namen genoemd; slechts is er sprake van twee officieren en twee onderofficieren.
In het verslag van 10 juni 1940 van het Hoofd van den Interneeringsdienst staat over hen nog het volgende:

" Vrijdag 10 Mei 1940

" Te ongeveer 8.00 v.m. opdracht per telefoon aan den Commandant van het Interneerings-
" depôt te fort bij Edam om de aldaar geinterneerde Engelsche militairen naar 's Graven-
" hage te geleiden en hen aldaar aan de Engelsche legatie over te geven . . . . . .
" De Engelsche militairen hebben zich des middags te ongeveer 4.30 te bureele afgemeld.
" Hoe het hen verder gegaan is, is mij onbekend. Bij geruchten heb ik vernomen, dat zij
" per scheepsgelegenheid afgevoerd zijn geworden. "

DIENSTORDERS P. T. T.:

Hoewel mij geen bericht in kranten of weekbladen bekend is, trof ik toch enkele gegevens over geïnterneerde militairen in de Dienstorders van de P. T. T. aan.
In DO H. 614 van 15 november 1939 staat onder meer:

" 5. De zendingen (derhalve ook de postpakketten) bestemd voor de in Nederland geïnter-
" neerden moeten naar 's-Gravenhage worden gezonden ter uitreiking aldaar aan den Dienst
" der interneering", Wassenaarscheweg 6.
" Die, welke van de geïnterneerden hier te lande afkomstig zijn, zullen voorzien zijn
" van de aanwijzing:
" Portvrij
" Franc de Port
" Militaires étrangers internés dans les Pays Bas"

Dat de poststukken naar een centraal adres gezonden moesten worden, is begrijpelijk: alle stukken moesten gecensureerd worden. In Do. 20 van 10 januari 1940 werd medegedeeld dat het adres van de Dienst der Interneering gewijzigd is in Parkstraat 36 te 's-Gravenhage.

"NEUTRAAL":

Prof. L. de Jong schrijft in zijn boek "Neutraal" x) op pag. 60 onder meer het volgende:

" In Bergen (N.H.) hadden de jachtvliegers onder elkaar een kruik jenever uitgeloofd voor
" degene die de eerste vent uit de lucht zou plukken! Wij hebben, verklaarde de comman-
" dant van de betrokken jachtvliegtuig-afdeling
" een stuk of vijf beschoten en ook enkele tot landen gewongen bij de Wadden,
" waarbij soms het fanatisme zo ver ging dat je het met de territoriale grens niet zo
" nauw nam om ze maar te pakken te krijgen!"

Deze laatste zinnen zijn ontleend aan het verslag van de Parlementaire Enquête Commissie 'Regeringsbeleid 1940-1945', deel Ic, pag. 278.

Uit het bovenstaande blijkt dat ook prof. De Jong wist dat er vliegtuigen tot landen gedwongen waren; helaas vermeldt hij echter geen aantallen.

Er wordt verder in zijn boek voorbij gegaan aan het feit dat door deze gedwongen landingen van vreemde vliegtuigen, militairen van de oorlogvoerende partijen geïnterneerd moesten worden.

Over de Interneeringsdienst heb ik in zijn boek niets kunnen vinden; op pag. 321 vond ik een opmerking, waarbij terloops over geïnterneerde militairen wordt gesproken.

Hij schrijft daar:

" . . . . verklaarde zich in de herfst van 1939 een handelaar uit het Noord-Hollandse
" St. Pancras, J. Kloosterboer, bereid om gegevens te verzamelen omtrent schepen
" die Rotterdam en Antwerpen verlieten . . . . . Toen Kloosterboer eind februari
" twee officieren van de Luftwaffe trachtte te bevrijden, die, na noodlanding, in
" Noord-Holland geïnterneerd waren (de grensorganisatie van Dierks zou voor hun ont-
" snapping naar Duitsland zorg dragen), werd hij gearresteerd. "

x) Dr. L. de Jong, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 2, Neutraal.

VICE-ADMIRAAL GRAAF VON SPEE

Zeeslag bij de Falkland-eilanden (slot) door W. E. van Popta.

Duitse strategie onbegrijpelijk

Admiraal von Spee is na zijn overwinning bij Coronel met een aantal van zijn schepen naar Valparaiso gegaan, vermoedelijk niet met zijn gehele eskader.

Elke mogendheid die aan de zee grenst kent de bepalingen voor het binnenlopen van oorlogsschepen onder vreemde vlag in zijn territoriale wateren.

De haven van Valparaiso was toen praktisch nog een open rede, slechts door een flauwe baaivorming beschermd, voortdurend blootgesteld aan de dikwijls zeer lange en zware deining van de Stille Oceaan.

Schepen van het eskader zijn op 3 november in Valparaiso aangekomen; blijkens een foto (opgenomen in het boek van admiraal Kirchhoff, 'Maximiliaan Graaf von Spee') verliet Von Spee op 6 november de rede met zijn beide pantserkruisers. Dit zou kunnen overeenkomen met de neutraliteitsvoorschriften van Chili voor belligerente oorlogsschepen.
Von Spee heeft telegrammen gewisseld met de marineleiding in Berlijn, vermoedelijk heeft deze berichtenwisseling buiten de territoriale wateren van Chili plaats gehad.
Van Spee had het plan om vanuit de Pacific naar de Atlantische Oceaan te stomen rond Kaap Hoorn, daarna naar de Falklandeilanden te gaan en aldaar het radiostation en de haveninstallaties te vernietigen.
Voorts zouden eenheden van zijn eskader een handelsoorlog voeren tegen de Geallieerde zeeverbindingen bij de monding van de Plata-rivier. Daarna zou de vloot koers zetten naar Duitsland. In de Europese wateren aangekomen zou de route benoorden Schotland worden genomen, waar eenheden van de Hochseeflotte Von Spee verder zouden begeleiden.
Merkwaardig is, dat de plannen van Von Spee blijkbaar wel de goedkeuring van de chef van de Marinestaf in Berlijn hebben gehad, maar dat de minister van Marine, Groszadmiral von Tirpitz het daarmede niet eens was.
Von Tirpitz schrijft in zijn 'Erinnerungen', bladz. 305: 'Es kam über diese Frage zu Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und mir. Der Admiralstabschef wollte dem Grafen Spee nicht vorgreifen, weil derselbe nach seiner Meinung besser über den Stand der englische Streitkräfte unterrichtet sein müsse, als wir selbst . . . . . ".
Minister von Tirpitz zag in de onderneming van Von Spee geen heil, ook al zou het gelukt zijn het radiostation op de Falkland-eilanden te vernietigen: 'Es hatte nicht viel Zweck'.
Een andere vraag is, waarom Von Spee na de slag bij Coronel zo lang in de Pacific gebleven is. Het leek wel of hij alle tijd had en geen vijand verwachtte.
Hij heeft verscheidene weken bij de Juan Fernandez-eilanden gelegen, laadde daar brandstof, proviand en andere benodigdheden en ging eerst eind november naar de Atlantische Oceaan. Een onbegrijpelijke strategie. Onderweg liep zijn eskader met de volgschepen het kleine eiland Picton aan - tegenover de zuidkust van Vuurland gelegen - om te bunkeren uit een gekaapte Engelse kolenboot.
Het was in de voormiddag van de 6de december, dat het eskader Vuurland was gepasseerd en de Atlantische Oceaan binnenstoomde. In de nacht voer een van de kleine kruisers vóór het eskader uit. Van de aanwezigheid van Engelse slagkruisers was Von Spee niet op de hoogte; hij verwachtte hen ook niet. Integendeel, de eskadercommandant meende, dat de Engelsen de oostkust van Zuid-Amerika hadden verlaten met het oog op een revolte die in Zuid-Afrika was uitgebroken. Ook gaf de radiostilte, welke door de Engelsen in acht werd genomen, aan Von Spee de verzekering dat hij geen gevaar had te vrezen.

De Engelse strategie

In Londen was admiraal Lord Fisher, als bevelhebber der zeestrijdkrachten en chef van de marinestaf, Lord Mountbatten opgevolgd; hij was de First Sealord geworden.

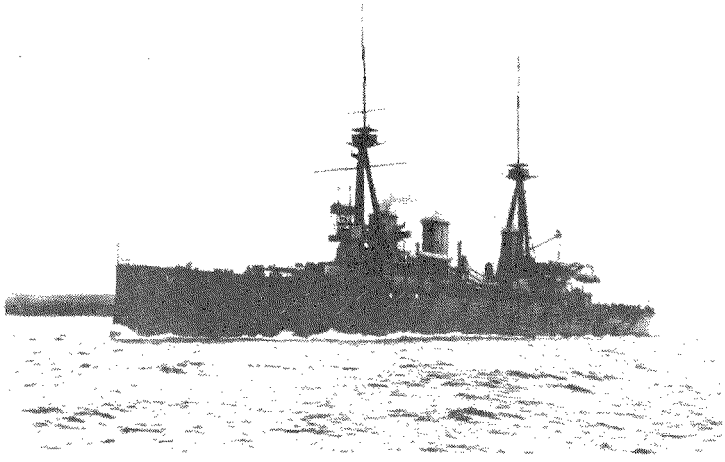
Diep in het geheim waren op bevel van de nieuwe chef van de marine - na de Britse nederlaag bij Coronel - twee slagkruisers vanuit Engeland naar de zuid-Atlantische Oceaan gezonden. Het waren de dreadnoughts 'Invicible', vlaggeschip van vice-admiraal Sturdee en de 'Inflexible'.

Voor de situatie van het Verenigd Koninkrijk een min of meer hachelijke onderneming. Sturdee had het bevel gekregen het eskader op de oostkust van Zuid-Amerika, onder bevel van vice-admiraal Stoddart, onder zijn vlag te brengen en met deze verenigde scheepsmacht naar de Falkland-eilanden te stomen.

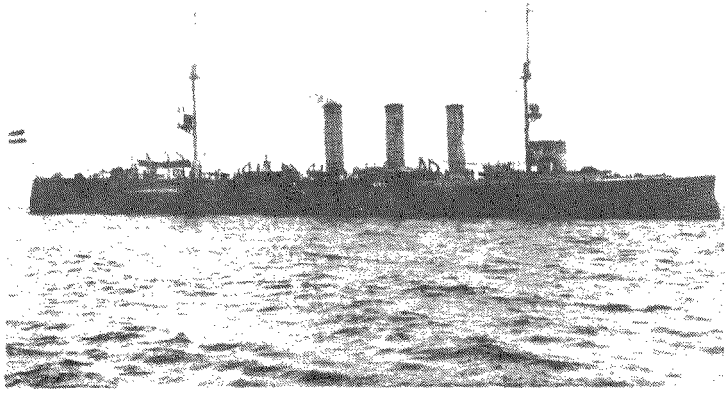
Voorts was de Engelse vice-admiraal Patey, commandant van de Eastern Fleet (Australië), opgedragen met een Brits en Japans eskader naar de westkust van Zuid-Amerika te stomen; en - mocht Von Spee met zijn eskader zich daar nog bevinden - hem op te sporen en te vernietigen.
Als derde akkoord voor scheepsbeweging hadden de lichte kruiser 'Glasgow' en de hulpkruiser 'Otranto' - zij waren uit de slag bij Coronel ontkomen - zich met het slagschip 'Canopus' verenigd en waren eveneens naar de Falkland-eilanden gestoomd.
De 26ste november waren de eskaders van Sturdee en Stoddart aan de oostkust van Zuid-Amerika verenigd. Na gebunkerd te hebben vertrok het gehele eskader onder opperbevel van admiraal Sturdee naar Port-Stanley, de grootste haven van de Falklandeilanden. Op 7 december kwam het gehele eskader daar binnen. De maritieme macht bestond uit de volgende schepen: de beide dreadnoughts 'Invicible' (vlaggeschip) en 'Inflexible', waterverplaatsing 20.000 ton; geschut: 8 kan. 30,5 cm., 16 kan. 10,2 cm; pantserdikte commandotoren 305 mm., op de waterlijn 305-230 mm.; snelheid 25 mijl. Pantserkruisers 'Carnarvon', 'Cornwall' en 'Kent', ongeveer aan elkaar gelijk waterverplaatsing 10.500 ton; geschut: 4 kan. 19.6 cm., 6 kan. 15 cm.; pantser op de waterlijn 152-51 mm.; snelheid 23 mijl.
Verder de lichte kruisers 'Glasgow' en 'Bristol' en de hulpkruiser 'Macedonia', passagiersschip van Peninsular & Oriental St. Nav. Comp. Ltd. te Londen.
Het slagschip 'Canopus' had eveneens ligplaats gekregen in Port-Stanley; het schip had zich in de modder vastgezet en diende als zware batterij. Het middelbare geschut - 15,2 cm. - was op de wal geplaatst ter verdediging van de haven en het mijnenveld, dat in de haventoegang gelegd was.

Plan van Von Spee

Admiraal Von Spee, die blijkbaar helemaal geen haast had en in de mening verkeerde geen Britse overmacht te zullen ontmoeten, had met bunkeren op Picton eiland nog weer eens vier dagen verspeeld.
Zijn doel was het radio-station en haveninstllaties te vernielen en de kolenvoorraad op te ruimen. Deze taak werd aan de 'Gneisenau' en de 'Nürnberg' opgedragen. Hun opdracht was op 8 december vóór daglicht vooruit stomen naar een bepaald punt dicht bij de haveningang. Indien om 8.00 uur geen vijandelijke schepen werden verkend, moest de 'Gneisenau' voor de haveningang van Port-William gaan liggen - een baai benoorden Port-Stanley - en de 'Nürnberg' de grote baai van Berkeley Sound - noordelijk van Port William - onderzoeken. Met sloepen moest de havenmond op mijnen worden onderzocht; achter die sloepen aan zou de lichte kruiser 'Nürnberg' volgen, naar binnen stomen en tot vernielen overgaan.
De overige schepen van de vloot zouden op zee blijven en 's avonds zou het gehele eskader verenigd zijn.
Inderdaad voor Von Spee een hachelijke onderneming, een plan, dat er van uit ging dat geen vijandelijke schepen aanwezig zouden zijn.



De Engelse slagkruiser Inflexible.



De Duitse kruiser Dresden wist aan vernietiging bij Falkland Islands te ontkomen.

De uitvoering van dit plan is dan ook een grote mislukking geworden.
Ten eerste had de admiraal zich in de tijd verrekend. In plaats van 8.00 uur bereikten de beide verkennende schepen de aangewezen plaats een uur later; een half uur nadien ontdekten de mannen van de 'Gneisenau' rook beoosten de vuurtoren en daarna zware rook boven het havengebied van Port-Stanley.
Vóór acht uur die morgen hadden de Engelsen de vijand reeds ontdekt.
Ook onderkenden de Duitsers niet bijtijds, dat zij met twee slagkruisers in de haven te doen hadden. Korte tijd is er een artillerie gevecht geweest. Von Spee echter wilde geen lang gevecht aangaan, maar seinde: "Geen gevecht; verzamelen koers oosten ten noorden, hoge vaart."
Dit bevel kwam reeds voor dat Von Spee wist met de aanwezigheid van vijandelijke slagkruisers te doen te hebben. Even na tien uur herkende Von Spee de 'Invicible' en 'Inflexible' met hun bekende driepootmasten.

Toch moet ik er niet aan denken wat de gevolgen geweest zouden zijn voor Port Stanley en de Britse schepen, indien Von Spee niet was weggegaan, maar zijn kanonnen langer op de vijand had gezet.

De Britse vloot, waaronder de beide slagkruisers, is naar buiten gekomen.
Zij zette de achtervolging in en een zware strijd ontstond.

De slag

Het is niet mijn bedoeling de slag in bijzonderheden te beschrijven. Ik verwijs daarvoor naar bronnen als Kreuzerkrieg; Naval Operations; Revue Maritime van mei-juni 1923.
De slag had op 8 december 1914 plaats. Om 10.00 uur liepen de beide slagkruisers, en de pantserkruiser 'Cornwall' uit. Om 11.00 waren alle Engelse schepen in zee.
Reeds om 10.20 uur seinde admiraal Sturdee het bevel voor achtervolging: 'general chase'.
De wind was noordwest, zeer zwak, helder weer, kalme zee met lange deining.
Om plm. 12.55 uur openden de beide slagkruisers het vuur op 16.000 meter. Het is een enorm gevecht geweest, dat uren heeft geduurd. Om 16.17 uur draaide het Duitse vlaggeschip, de 'Scharnhorst' op de vijand toe, waarom is niet geheel duidelijk; kort daarop ging de 'Scharnhorst' ten onder. Haar zusterschip 'Gneisenau' wist de strijd nog enige tijd vol te houden, dit schip zonk om 17.15 uur. De 'Nürnberg' zonk om 19.27 uur, de 'Leipzig' twee uur later. Alleen de 'Dresden' is aan de Engelsen ontkomen.

Met de schepen gingen Von Spee, zijn beide zonen, en verscheidene honderden opvarenden ten onder. De Engelse verliezen waren gering.

Terwijl het Duitse vlaggeschip zinkende was liet Von Spee aan de commandant van de 'Gneisenau' seinen: "du has recht gehabt".
Von Spee erkende daarmede voor de hele wereld, dat zijn plan de Falkland-eilanden aan te vallen, fout is geweest.
De minster, admiraal Von Tirpitz schreef in zijn 'Erinnerungen', blz. 304:
"Der dem Grafen Spee nach dem starken Verbrauch verbleibende Rest an Munition schien mir für eine zweite Schlacht nicht mehr hinreichend.

Anderseits hatten wir Nachricht von der Zusammenziehung starker englischer Kräfte an der Ostküste Südamerikas. Ich schlug deshalb vor, Spee, mit dem wir nach Valparaiso drahtlose Verbindung hatten, freizustellen, die Ostküste Südamerikas zu meiden, um in der Mitte des Atlantik oder auf der afrikanischen Seite nach Norden zu gehen.
Meine Absicht dabei war, dem Grafen Spee bemerklich zu machen, dasz weitere Kriegshandelungen mit Rücksicht auf den Munitionmangel von ihm nicht mehr erwartet würden und dasz der Schwerpunkt seiner Aufgabe nunmehr in der Rückkehr nach der Heimat läge . . .
Da Graf Spee über die Kriegslage nicht unterrichtet war, schien mir ein solcher Hinweis von Hause wünschenswert."

UIT HET DAGBOEK VAN LUITENANT DONCK (I)

door C. A. Heshusius

Introductie

Circa driekwart eeuw na de samenstelling van dit keurig met de kroontjespen geschreven dagboek, hebben wij niet alleen het genoegen gehad dit te mogen doorlezen, doch tevens verkregen wij toestemming om een paar vermeldenswaardige passages daar -uit te halen en te publiceren in 'Mars et Historia'.
Het gaat over de ervaringen van een jonge KL-officier die reeds vóór de eeuwwisseling enige jaren bij het 'Ieger in Nederlandsch-Indië', later KNIL genoemd, werd gedetacheerd.

Wie nu denkt dat op elke bladzijde van het dagboek met de klewang wordt gehakt, komt bedrogen uit. Zeker, onze luitenant kwam ook een poos in het ruige gewest Atjeh terecht en daar gebeurde ook wel iets, doch in hoofdzaak gaat het over een heel ander soort belevenissen. Luitenant Donck is een rustig, goed en menselijk waarnemer. De 'verdienste' van zijn dagboek ligt in de beschrijving van al die gewone dagelijkse zaken.
En die 'normale dingen' zijn na zoveel jaren plotseling weer 'in' geraakt.
Wij hebben daar zonder meer behoefte aan, juist in een tijd waarin wij ruimteschepen lanceren.

Indien onze lezers zin hebben om met ons in het dagboek te bladeren, zullen er na dit artikel nog enige vervolgstukken komen. Wij zullen bij de bewerking wat commentaar geven en enkele achtergronden helpen schetsen. Als vooroorlogs KNIL-officier kunnen wij ons misschien nuttig maken als liaison tussen toen en nu.

Tóch naar Indië

Tweede luitenant C. M. Donck, promotie 1896, van het Nederlandse Leger (van de K. L. dus), is enige jaren in Nederlands-Indië geweest. Hij vertrok uit Nederland op vrijdag 13 januari 1899 en hij kwam daar weer terug op zondag 22 november 1903. Hij was in het geheel bijna vijf jaar uit het moederland weg geweest.
Luitenant Donck had altijd officier in het Indische leger willen worden, maar bij de toelating tot de Hoofd Cursus in 1894 was hij afgekeurd voor de Indische dienst en het scheen alsof de kans voorgoed verkeken was om ooit naar Indië te gaan. Doch, tussen 1896 en 1898 bleek dat een detachering van officieren van het Nederlandse leger in Nederlands-Indië mogelijk was en Donck waagde toen opnieuw een poging. Hij was in september 1898 opgeroepen voor een keuring in Den Haag en werd, wij nemen aan tot zijn blijdschap, goedgekeurd zodat weldra de beschikking zou kunnen komen waarbij hij voor vijf jaar zou worden gedetacheerd in Indië.

Wij komen er later misschien nog wel op terug dat er juist in deze periode nog al wat jonge KL-officieren (bijna allemaal luitenants van de infanterie: men bleef toen wel 18 jaar luitenant . . . .) om een detachering van ongeveer 5 jaar bij het KNIL vroegen. De redenen hiervoor laten zich in het algemeen raden. Luitenants huwden toentertijd, pecunia causa, niet zo vroeg als tegenwoordig; als vrijgezel lokten enige jaren dienst in Indië wel aan. De meest sensationele periode van de Atjeh-oorlog liep weliswaar ten einde, maar er was daar nog heel wat ongewoons te beleven en voorts waren er nog meerdere 'expedities' te verwachten (Boni, Bali, Borneo).
In ons eigen land - waar het laatste scherpe schot al heel lang geleden, 1832 in de Citadel van Antwerpen had weerklonken, viel maar weinig krijgsmanavontuur te beleven; immers de dienst in de garnizoenen was niet erg opwindend, terwijl een jong officier maar weinig zelfstandigheid had.
In de Oost was dat heel anders. En tenslotte waren de wedden in het moederland in die tijd nogal aan de armoedige kant; in Indië rinkelde de militaire kassa wat royaler en men kon, als men maar niet te grof speelde, gemakkelijker sparen en dus met een aardig duitje aan waardevaste guldens in Holland terugkomen en dan daar in het huwelijksbootje stappen.

Voorbereidingen

Luitenant Donck diende toen bij het Vde Bataljon van het 1ste Regiment Infanterie in Den Helder. Het Koninklijk Besluit dat hij naar Indië zou gaan werd 17 oktober 1898 getekend. En op 5 november nam hij afscheid bij zijn bataljon in Den Helder om zich vervolgens op 7 november te melden bij de Commandant van het Koloniaal Werfdepôt te Harderwijk, de luitenant-kolonel T. A. J. Roersch. De overste vroeg onze luitenant of hij genegen was eventueel als detachementscommandant de reis naar Indië te maken en de luitenant antwoordde bevestigend. Dit betekende dat Donck bij zijn bootreis naar Indië een detachement KNIL-militairen bij zich zou hebben en dat hij daarvan gedurende de zeereis de commandant zou zijn. De reis van Nederland per schip naar Nederlands-Indië, naar Batavia, duurde in die tijd omstreeks 40 dagen. Het Suezkanaal was al in gebruik; men hoefde dus niet meer om Afrika, langs Kaap de Goede Hoop te varen zoals in de tijd dat het Suezkanaal niet bestond, dertig jaren geleden, vóór 1869. Natuurlijk hield luitenant Donck in Den Helder met zijn collega's een afscheidsmaaltijd en ook besloot hij zich te verloven met een Helders meisje met wie hij later, wij verklappen het reeds, na zijn terugkomst uit Indië zou trouwen.
Luitenant Donck kreeg twee maanden verlof welke hij doorbracht in zijn ouderlijk huis te Haarlem, doch tijdens dat verlof is hij uiteraard een paar keer naar Den Helder geweest, onder meer om naar de hand van zijn toekomstige echtgenote te vragen.
Hij zou vijf jaar verloofd blijven.
Medio december 1898 kreeg Donck bericht uit Harderwijk dat hij was aangewezen als commandant van een detachement dat op 14 januari 1899 met de 'Salak', een schip van de Rotterdamse Lloyd, naar Indië zou vertrekken.
Hij moest nog eenmaal naar Harderwijk om aanwezig te zijn bij het verzegelen van de kisten welke ten behoeve van het detachement meegezonden werden.
Op de avond vóór zijn inscheping had Donck nog in Haarlem een bijeenkomst met zijn kennissen en vrienden; voor hem begon nu een belangrijk tijdperk van zijn leven.

Inscheping

Op vrijdag 13 januari 1899 vetrok luitenant Donck per trein van Haarlem naar Harderwijk. Hij had zakelijk gehandeld door reeds in Haarlem afscheid genomen te hebben van zijn moeder en zijn verloofde, zodat hij dat niet in Harderwijk of straks bij de inscheping in Rotterdam behoefde te doen. In Harderwijk aangekomen nam hij een kamer in een hotel en maakte daar kennis met zijn twee andere collega's-officieren die zouden meereizen met het schip. Het waren de (eveneens) 2de luitenants der infanterie F. de Boevé en K. A. E. Seeuwen. Zij waren beide van het Indische Leger, van het KNIL zogezegd, en afkomstig van de Koninklijke Militaire Academie, promotie 1898. In de middag presenteerde het detachement, sterk in totaal 3 officieren, 3 onderofficieren en 37 manschappen, zich af. De volgende dag, zaterdag 14 januari, was het reeds om half zes reveille en afmars om half zeven. 'Het was nog donker. Niet alleen het muziekkorps doch ook de commandant met enige officieren begeleidden ons naar het station Harderwijk. Eén der officieren van het Werfdepôt was belast met het geleide; deze had het commando.

Eerst aan boord van de Salak zou ik het commando overnemen. Steeds moet men erop bedacht zijn dat onder de manschappen mensen kunnen zijn, die, spijt hebbende van de gesloten verbintenis, zullen trachten te deserteren. Dit gold niet alleen tijdens het vervoer van Harderwijk naar Rotterdam, maar ook gedurende de tijden dat het schip in een der havens zou liggen. Het zou de commandant hoogst kwalijk genomen worden indien het tijdens de reis een of meer manschappen zou gelukken te deserteren. Na het verlaten van het Maasstation te Rotterdam stapte het detachement over in een sleepboot welke ons langszij de Salak bracht. Het was goed half elf toen wij aan boord waren. Terstond maakte ik kennis met de gezagvoerder, de kapitein De Boer; een heel aardige man die mij vaak met raad ter zijde stond. "

Toen de tros werd losgegooid zongen de manschappen, de 'Jannen', een afscheidslied en langzaam trok een sleepboot de Salak van de kade weg.

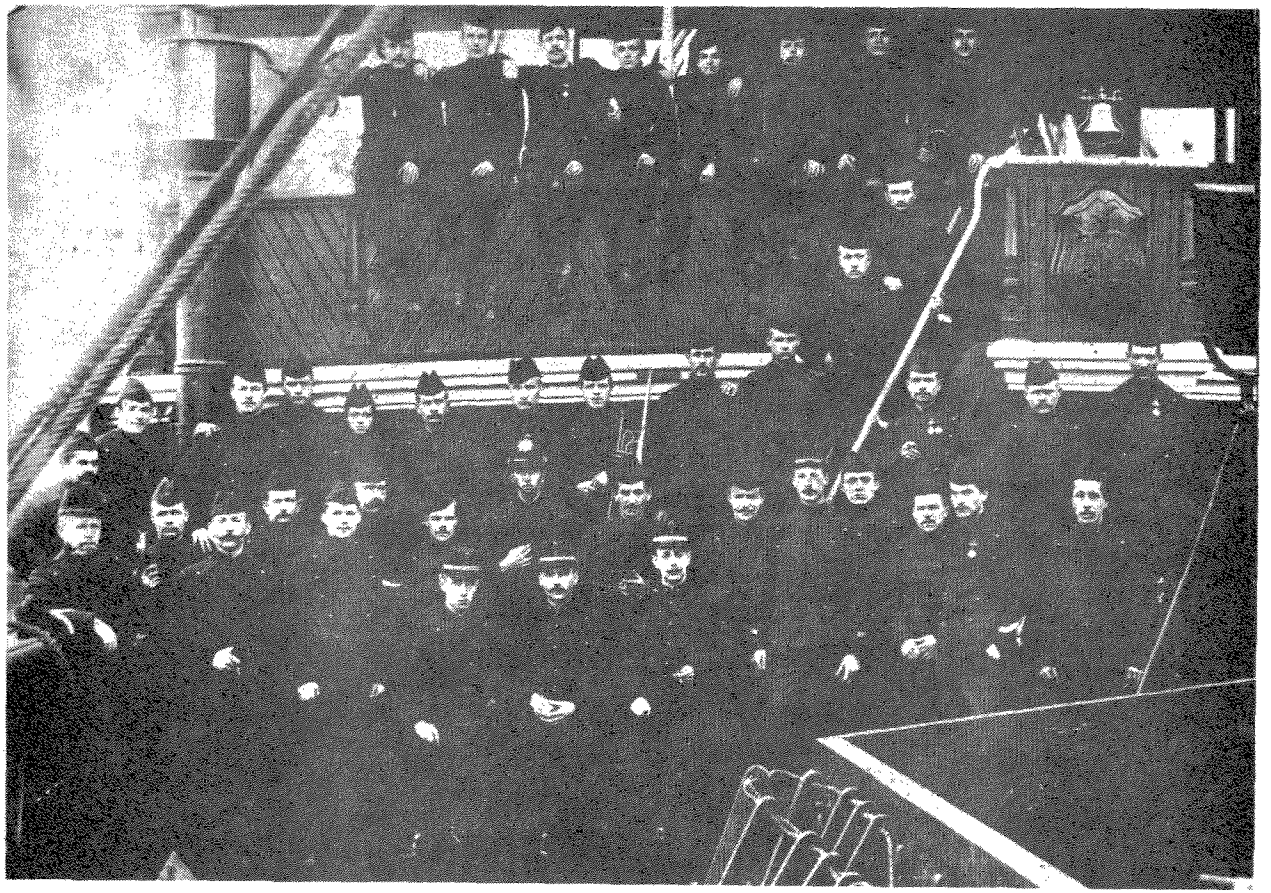
Een mooi moment voor poëtische ontboezemingen; de wereldliteratuur heeft er tal van beschrijvingen over. Donck besefte ook de ernst van het moment maar bleef wel met beide benen op de grond staan:

"Rustig en gelaten zag ik de mensen aan de wal nog wuiven; het tempo versnelde zich en toen wij een eindje stroomafwaarts waren gevaren riep een bel ons aan de lunch welke ik alle eer bewees".

Donck nam daarna het besluit om zijn spullen in zijn hut maar even te ontpakken en om alles gereed te hebben, voordat men in volle zee zou komen en hij wellicht door zeeziekte gestoord zou worden. Het detachement moest door de scheepsdokter gezien worden, 'gevisiteerd' staat er in het dagboek. Dat zal wel geen keuring geweest zijn want men was Hoek van Holland nog niet voorbij.

"Intussen had ik met alle dek- en machinekamer officieren benevens met de administrateur kennis gemaakt. Met deze heren heb ik tijdens mijn reis hoogst prettige conversatie gehad, ook menige nuttige wenken, vooral van de kapitein en de eerste officier in ontvangst genomen".

Onze jonge luitenant handelde correct en zakelijk. De civiele scheepsofficieren hadden uiteraard een grote ervaring en zij hadden al op menige reis detachementen KNIL-militairen naar de Oost gevaren.



Januari 1899 aan boord van het s.s. 'Salak' van de Rotterdamse Lloyd vaart luitenant Donck (zittend in het midden met snor) met zijn detachement naar Indië.

Bij Hoek van Holland was Donck gereed met de spullen in zijn hut. Eerst was het schip nog rustig, maar toen ging het stampen en kwamen er golven over het voorschip.

Op zee

Het is niet duidelijk of luitenant Donck eerste of tweede klas reisde; het zal wel tweede geweest zijn; het was niet erg vol in deze tweede klasse, "er was slechts een leerling zendeling" en dan drie officieren. Wij nemen aan dat de drie onderofficieren derde klasse reisden en de manschappen vierde klasse, dus in het voorschip. En dit blijkt ook wel want toen de boot in volle zee was en het avond was geworden, ging luitenant Donck een paar maal naar zijn detachement kijken.

"Toen het tegen half zeven liep, ging ik maar eens een borrel halen, het werd aardig koud. Om zeven uur aan tafel waar zeer slecht werd gegeten, alhoewel het bordje soep mij toch wel lekker smaakte. Lang duurde het tafelen dan ook niet, ik zocht mijn plaatsje aan dek weer op om later in de koude rooksalon onder het genot van een kop thee en een sigaar te gaan schrijven. Ik bleef alleen, ging voor een onderbreking eens even naar de jongens van het detachement kijken, die allen last van de zee hadden; geen wonder op zo'n kleine boot waar je in het voorschip opgeborgen bent omdat de zeetjes het verblijf aan dek onmogelijk maakten. Wat bofte ik dat de zeeziekte mij niet te pakken kreeg. Tegen elf uur verdween ik naar mijn hut om een lekkere nacht te maken."

Op zondag 15 januari kwam het schip aan in de zuid-engelse haven Southhampton.
Daar kwam een fotograaf aan boord om een foto van het detachement te nemen.
"Wat nu eigenlijk niet het geschikte moment was daar de meesten nog een vrij katterig gezicht hadden van de doorstane zeeziekte."
De foto is dan ook pas op de volgende dag maandag 16 januari, gemaakt en staat hier afgebeeld. Op de te Southhampton aan boord van het stoomschip 'Salak' genomen foto zien wij de drie jonge luitenants zitten met in het midden luitenant Donck links luitenant de Bouvé en rechts luitenant Seeuwen. Van de drie onderofficieren zien wij er al dadelijk twee.
Er zijn ook een paar militairen die al een medaille op hebben waaraan ook een gesp zit, het bekende kruis voor Belangrijke Krijgsverrichtingen in Indië. De sergeant rechts op de voorgrond draagt o. a. zo'n medaille met gesp. Opvallend is dat van het detachement één man, midden op de foto, de bekende tropenhelm met de koperen zon voorop draagt.
De rest van de manschappen heeft een kwartiermuts op en enkelen een kepi.
Ook is de derde sergeant zichtbaar, dadelijk rechts van de meest rechtse luitenant.
Verder zien we ook dat een van de manschappen, midden op de foto, een muziekinstrument heeft, een trombone, terwijl wij rechts boven nog een hoornblazer bespeuren.
Er kunnen dus signalen worden gegeven.
Bij het zien van de foto vraagt men zich wellicht af hoeveel van deze militairen na ommekomst van hun verband naar Nederland zouden terugkeren.
Er werd in Indië nog oorlog gevoerd o. a. in Atjeh, terwijl ook verder de hygiënische- en geneeskundige toestanden nog niet zo geweldig waren. Er zouden van dit gezelschap zeker enige mensen niet meer het vaderland terugzien. Luitenant de Boevé zou bijvoorbeeld al op 17 november 1902 te Djokjakarta overlijden.

Na vertrek uit Southhampton werd het stormweer en Donck vertelt ons dat hij zijn eten niet kon binnenhouden en maar van ellende op het dek ging staan in de gierende wind.
De kapitein van het schip liet hem twee keer een glas cognac met een ei er in brengen en dat scheen erg goed te zijn, want de zeeziekte die hij hevig te pakken had gehad, was na deze dubbele hartversterking wel verdwenen.

Middellandse Zee

Tot aan de Straat van Gibraltar, dat is dus een dag of vier, vijf, bleef het stormachtig.
De luitenant ging niet naar zijn mensen voor kijken omdat: "De kapitein raadde mij ten sterkste af naar het vooronder te gaan; het was daar vanwege de vele zeezieken ondoenlijk; hij verzekerde mij dat voor de jongens goed werd gezorgd."
In die tijd, het eind van de 19e eeuw, reisden de mensen weinig, het is dus te begrijpen hoe een ieder uitkeek naar de kust van Spanje, naar de rots van Gibraltar en naar het gebergte aan de afrikaanse kust. Men kwam in de Middellandse Zee een deens zeilschip tegen, een instructievaartuig van de marine en, zoals ook toen gebruikelijk, bracht het civiele schip, de Salak, voor het eerst de groet die correct werd beantwoord door het deense oorlogsschip.
Na tien dagen varen was men bijna bij de haven van Marseille. Het was maandag en het detachement had wasdag. Wat deden de mensen nu? "Van geregeld oefenen was tot dusver nog geen sprake geweest. Na ons vertrek uit Marseille kon de uitvoering van het oefeningsprogramma beter tot zijn recht komen."
Pas in de voornacht van 25 januari, bij een flinke koude, kwam het schip aan te Marseille en toen was er ook post. De brieven waren daar per trein uit Nederland aangekomen.
Indien men nu gedacht had dat het detachement in de zuid-franse stad Marseille zou gaan passagieren, dan is dat onjuist. "Een viertal franse gendarmes was aan boord gekomen om de gezichten van de manschappen op te nemen." Een typische zaak dus dat daar franse politie aan boord komt om naar de gezichten van onze militairen te kijken; net of het een stel boeven was.
"In overleg, of liever gezegd, op raad van de kapitein heb ik geen verlof gegeven om de stad in te gaan. De kans dat één of meer fuseliers zouden deserteren of de volgende dag te laat aan boord zouden komen - gevallen welke de kapitein reeds meermalen had medegemaakt - hadden mij genoopt het detachement aan boord te houden.
Een scheepwacht werd aan de valreep geplaatst, terwijl de gendarmen in de nabijheid van de dokken een oogje in het zeil hielden."
Dat zijn me dus wel maatregelen; nogmaals het is net of men met een stel gedeporteerden op stap ging. Luitenant Donck ging wel zelf een wandeling door de stad maken en toen hij aan boord terugkwam vond er een merkwaardig incident plaats dat ons toch wel te denken geeft, hoewel we ons moeten verplaatsen naar de situatie van het eind van de negentiende eeuw.
"Daar kwam de eerste officier mij even roepen. Hij vertelde mij dat één der mensen van het detachement er vandoor was. De luitenant die het middagappèl had gehouden had kunnen vaststellen dat allen present waren. Terstond liet ik het detachement aantreden. Alle fuseliers waren aanwezig; daar begreep ik niets van. Daar ineens word ik weer even terzijde geroepen en in de gang staat een in burger gekleed onderofficier voor mij.

Bij de appèls treden de drie onderofficieren altijd vóór het detachement aan en daarom was de aandacht er niet terstond op gevallen dat een der onderofficieren ontbrak.
Lang was onze vriend niet weggeweest, want op de kade was een der gendarmen naar hem toegekomen om hem te zeggen dat hij naar boord moest terugkeren. Aanvankelijk had de sergeant in burger gedaan alsof hij geen militair was, maar toen de gendarme hem waarschuwde dat hij anders gearresteerd zou worden, koos hij de wijste partij. De gendarme vroeg mij of ik de delinquent niet wilde straffen, maar ja, dat mocht ik niet toestaan. Acht dagen arrest was de boete voor de zonde. De burgerkleding had hij van de leerling-zendeling geleend.
Later heb ik de bewuste sergeant nog eens op Banka ontmoet op de post Blinjoe, waar hij mij voor een gerechtelijk onderzoek was toegevoegd."
Een merkwaardige zaak, in de eerste plaats dat een sergeant, een onderofficier dus, even uitknijpt en zich eigenlijk gedraagt als een fuselier en in de tweede plaats dat men de zaak zo weinig vertrouwt dat men de sergeanten niet van boord liet gaan.
Kennelijk moest er nog heel wat water door de Rijn stromen alvorens het leger geëvolueerd zou zijn. En dan zo'n straf van acht dagen; we moeten daar luitenant Donck niet op aankijken; de tijd was nu eenmaal zo. Het was immers nog in de negentiende eeuw en de regels van het spel waren toen heel anders. Overigens kende iedereen die regels en wie dan iets verkeerd deed, die wist van te voren dat hij straf zou krijgen, hetgeen ook gebeurde.
Op 26 januari vertrok het schip uit Marseille nadat er enkele passagiers aan boord waren gekomen. Deze waren met de trein, de zogeheten mailtrein, vanuit Nederland naar Marseille gereisd en het was iets drukker geworden aan boord.
De tafelschikking werd geschetst en luitenant Donck zat naast de gezagvoerder omdat hij een ereplaats moest hebben als detachementscommandant. Er waren ook een paar ambtenaren van het Binnenlands Bestuur (het B. B.) en een paar artsen en nog een andere scheepskapitein die naar Indië gingen en ook twee dames. Namen worden genoemd, ze zeggen ons weinig. De ene mevrouw vond Donck sympathiek; de andere niet.
Waar kusten gezien werden volgde een dagboekbeschrijving. Dit is ook volkomen logisch, we zeiden reeds dat de mensen vroeger weinig op reis gingen, zulks in tegenstelling met de Nederlanders van nu, die iedere vacantie met vliegtuigen, schepen en auto's of treinen naar alle delen van de wereld gaan; dat was er 'toen' natuurlijk niet bij. En het is merkwaardig dat dit soort van beschrijvingen van de route gewoon zou voortgaan zelfs tot na de 2e Wereldoorlog.
Als dan na 1945 weer troepen uit Nederland naar Nederlands-Indië varen, krijgt men ook in alle dagboeken en in alle overige beschrijvingen lyrische onthullingen over wat men alzo ziet. Men blijft beschrijven tot men in Nederlands-Indië aankomt. Thans is alles heel anders en nu is men er in 24 uur per vliegtuig, straks gaat het nóg vlugger en men beleeft bijna niets. Men stapt op Schiphol in en in Batavia, thans Jakarta, stapt men uit en men heeft nauwelijks wat gezien. De romantiek is er dus wer een beetje uit. Toen was deze romantiek er volop in, want men bleef dus zoals wij zeiden ongeveer 40 dagen aan boord van een passagiersschip, wat toch altijd een geweldige attractie was.
En wat ook tot die oude tijd behoorde, dat was het bijhouden van dagboeken.
Vóór ons liggen de losse bladen, keurig doorgenummerd, van het dagboek van luitenant Donck, met de hand geschreven.

Hij vertrouwde hier aan ons toe dat hij in Marseille het eerste deel van het dagboek al naar huis, naar zijn verloofde, had gestuurd. En nu is alles weer bij elkaar; de rest van de bladen zijn dus meegegaan naar Nederlands-Indië en de nummering klopt precies.

Suez-Kanaal en Rode Zee

In de avond van 31 januari kwam het schip aan in Port Said, bij de westelijke ingang van het Suezkanaal. In die dagen had men in Port Said een verplicht oponthoud: er werden namelijk kolen geladen, deze werden in de bunkers gestort. Er kwam een hoop werkvolk aan boord; ook allerlei kooplui en goochelaars. Het schip werd overdekt met een zwarte laag van kolengruis en ieder hield zijn spullen bij elkaar, deuren dicht, om te voorkomen dat het stof naar binnen kwam of dat grijpgrage handen iets zouden weghalen uit de hutten.
Het detachement bleef weer aan boord; luitenant Donck zelf ging nog even de wal op; hij vond er niets aan, die stad in het duister; kocht alleen wat rookgerei bij de legendarische bazar van Simon Artz. De volgende dag voer het schip, weer schoon gespoten, het Suezkanaal in. De doorvaart was niet sensationeel; er waren overal gasboeien die dag en nacht brandden en de schepen werden met sleepboten door het kanaal gehaald. Er werd verteld dat voor de doorvaart ƒ 30.000,-- betaald moest worden, een hele som in die tijd, maar inderdaad een reëel bedrag; heden ten dage kost het heel wat meer.
Het werd allengs wat warmer en er waren verschillende passagiers die - zoals in Indië gebruikelijk - in de middag, na de lunch, een siësta hielden; luitenant Donck niet.
"Dit kan mij echter niet bekoren; ik ben dan alleen aan dek zodat ik dan rustig kan lezen of ook wel reglementen bestuderen."
In die tijd studeerden officieren nog in de reglementen en ze durfden er nog voor uitkomen dat ze het deden.
Nu er meer tijd was en de dagen wat zonniger waren (men zat in de Rode Zee), kregen we het beeld dat de passagiers 's avonds op het dek met elkaar zaten te praten en dat vele gesprekken natuurlijk gingen over Indië. Er waren Indischgasten, mensen die daar dus eerder geweest waren en deze vertelden aan de jonge luitenants, de 'baroe's', wat er allemaal in Jan Oost aan de hand was. Dit was natuurlijk erg interessant, ook de sterke verhalen; in ieder geval vernamen de jongelui heel wat van de oud-Indischgasten. Zo was er iets dat luitenant Donck niet erg beviel en dat was het spelen om geld: "En als de Indischgasten het hebben over de toestanden in Jan Oost luister ik met aandacht. Maar soms lokt het gesprek mij uit tot een dispuut. Zo bijvoorbeeld als ik hoor dat men in Indië nogal om een hoog tarief kaart; dat de gastheer toelaat dat men zo hoog speelt, acht ik zeer af te keuren. Daar zal ik in Indië nog wel eens om moeten vechten."
Inderdaad werd er ook in Indië wel eens hoog gespeeld, maar dit was een euvel van die tijd, het gokken. Tegenwoordig speelt men niet meer zo veel, het gebeurt natuurlijk wel, maar in die tijd met de kleine salarissen, was het toch wel zo dat men niet te zwaar mocht gokken. Een van de erecodes van het officierskorps was indertijd, dat als men dan gokte en verloor, men verplicht was zijn schulden binnen 24 uur te betalen. Dat was dan wel een verplichting, een wat trieste zaak.
En op de Rode Zee maakte onze jonge luitenant des avonds aan dek ook kennis met een erg indisch artikel dat we nu niet meer kennen maar dat indertijd erg practisch was voor rokers die toen nog geen moderne aansteker kenden: de 'tali api' (letterlijk: vuurtouw):

"Fijn, zalig weder; niet te warm; een genot om aan dek te zijn. Wacht even: mijn pijp aansteken met de tali api. Deze zachte smeulende stokjes liggen in een koperen trommel, hier en daar aan dek bevestigd. Bij windstilte heb je deze dingen natuurlijk niet nodig, maar als het waait zijn het practische aanstekers".

Twee weken op de Indische Oceaan

Op 5 februari kwam men langs Perim aan het uiteinde van de Rode Zee en dat was dan de plek waar voor het laatst post aan wal gebracht kon worden voordat het schip in Indië zou aankomen.

Nu kwam de grote ruk, de oversteek van de Indische Oceaan.

In Perim, toen nog een britse kolonie, werden weer kolen geladen. Er waren in die tijd nog geen motorschepen en olie was nog niet de courante brandstof; het was nog steeds steenkool en de schepen hadden stoommachines. Men voer nu rechtstreeks naar de eerste haven in Nederlands-Indië, Padang, op de westkust van Sumatra, een ruk van veertien dagen.

Op 12 februari ging het schip de evenaar over en kwam op het zuidelijk halfrond.

Neptunus kwam jammer genoeg niet aan boord en er werd dus geen doop gehouden voor de nieuwelingen, iets wat meestal wel de gewoonte was. Dan werden die mensen geschoren en daarna op het dek in een grote bak met water gegooid.

Het schip maakte op gunstige dagen 290 mijl per etmaal en men hoopte dus op tijd in Padang aan te komen. Veel gebeurde er toen niet op zo'n reis en toch was er maar weinig verveling, het was prachtig weer en de mensen kwamen volkomen tot rust.

Met de tropische sterrenhemel en met volle maan was het natuurlijk een prachtig gezicht om over de spiegelgladde Indische Oceaan te varen. Inderdaad waren dat toch wel momenten waar een ieder aan terug zou denken. De dag voordat het schip de kust van Sumatra zou bereiken was er wel enige spanning aan boord want in Padang zou post liggen en natuurlijk zouden een paar mensen van boord moeten gaan die daar een standplaats zouden krijgen. Voorts hoorde men vaak in Padang reeds waar men geplaatst zou worden, wat voor ambtenaren die naar Indië reisden bijzonder interessant was.

De vogels die men al tijden niet gezien had, verschenen weer en men merkte dat men weer in de buurt van land was hoewel men nog geen kust zag. Ook kwamen nu enkele zaken aan het licht van mensen van het detachement die hun schulden nog niet betaald hadden. De militaire arts die aan boord was - en daar wordt nu pas melding van gemaakt - ontdekte onder de fuseliers van het detachement een jongeman die zijn medische studie had afgebroken en nu naar de Oost ging. De dokter was wel zo vriendelijk om zijn gesjeesde vriend vijf gulden te lenen, een heel bedrag in die tijd.

Een der bemanningsleden van het schip brak zijn been en ook één der manschappen van het detachement werd ziek:

" . . . . is sedert enige dagen vrij ernstig ziek; maar met behulp van de arts is hij de ziekte teboven gekomen. Elke morgen breng ik een bezoek aan de ziekenboeg. "

Aankomst op Sumatra

Op 19 februari begon men de vage contouren te zien van het Sumatraanse land en de luitenant Donck ging zijn dagboek sluiten om dit in Padang te posten. Hij was nu in Indië! Tussen allerlei eilandjes voer het schip langzaam naar de kust: "om tenslotte langs begroeide rotsen de Emmahaven in de stomen. Nog zagen wij niets van de stad Padang.

Wat was het hier overweldigend mooi. Het water spiegelglad; geen boot, geen schip, niets op het water te zien, aan beide zijden begroeide hellingen met al die schakeringen van groen; hier en daar, vlak bij het water, een alleenstaand huisje.
Doodse stilte alom, ook wij aan dek zwegen; alleen de machine verbrak de stilte. Geweldig was de indruk welke dit landschap op mij maakte. Daar schiet de loodsboot op de Salak af; de officiële stukken worden overhandigd."
Uit de dienstpost bleek dat er bijvoorbeeld een van de bestuursambtenaren op Atjeh werd geplaatst en deze ging hier het schip verlaten.
"Kort daarop zien wij de goederenloodsen; thans komt er ook leven op de kade; koelies die zo aanstonds aan het werk moeten gaan, zitten gehurkt, in afwachting dat het schip aan de kade meert. Europeanen staan op de achtergrond, eveneens in afwachting.
Uit een indische courant vernam luitenant Seeuwen dat hij in Zuid-Sumatra, in Palembang, was geplaatst. Donck en collega de Boevé kregen nog geen uitsluitsel. In ieder geval ging Seeuwen nog mee naar Batavia om van daar uit zijn standplaats te bereiken.
In deze eerste haven van tropisch Nederland ging men even aan wal en Donck ontmoette er kennissen van zijn zeevarende broer: officieren van de Gouvernements Marine en van de K.P.M. (Koninklijke Pakketvaart Maatschappij, welke de dienst onderhield tussen de vele eilanden van de Archipel).

Het einde van de reis: Batavia

Heel vroeg in de morgen van de 20e februari verliet het schip de Emmahaven van Padang en zette koers naar het zuiden langs de uitgestrekte kust van Sumatra. Zo vlak bij het land brak in de avond een hevig onweer los: . . . . . dat was geweldig mooi; het hield mij vast aan dek en niet voordat de bui voorbij was zocht ik mijn kooi op, dat was heel laat hoor."
Dinsdag 21 februari 1899 was de laatste dag op zee: "Vanavond zullen wij te Tandjong Priok aankomen, maar ik weet nu reeds dat het detachement de nacht nog aan boord zal blijven daar het uur van aankomst te laat zal zijn. Onze reis zal dan 39 dagen geduurd hebben."
Die laatste dag was heel wat te zien want de Salak voer langs diverse eilandjes die tussen Sumatra en Java lagen. En steeds was er wel een stuk kust te zien:
"Toen ik 's morgens aan dek kwam zag ik de westkust van de Lampongse Districten.
Wij passeerden kaap Vlakke Hoek en gingen vervolgens langs verschillende eilandjes alle in een keurig mooi groen kleed gestoken. Om 12 uur voeren wij Straat Soenda in, een zeestraat als het ware bezaaid met eilandjes. Rechts de Krakatau, waarvan het zien terstond de ramp van zijn uitbarsting in het geheugen riep."
Deze eilandvulkaan Krakatau had in 1883 een uitbarsting gehad die aan 36 duizend mensen het leven had gekost vanwege een reusachtige vloedgolf die de aangrenzende kusten had geteisterd.
"Soms ging de Salak zó dicht langs de eilandjes dat men de klappers aan de bomen zag hangen . . . . . Na van een mooie zonsondergang genoten te hebben kwam omstreeks acht uur de vuurtoren van Batavia en de haven van Tandjong Priok in zicht.
Een uur later stoomde de Salak langzaam de haven binnen . . . . . .
Spoedig waren de passagiers na een hartelijk afscheid, van boord. Een ieder die geen dienst had vertrok naar de wal; mijn beide collega's medegeleiders had ik verlof gegeven."
Na alle drukte was de stille avond wel een anticlimax:

"Na het lezen van de post zat ik aan dek in de doodse stilte; ik voelde me verlaten.
Daar was ik nu in het land aangekomen, waar ik een vijf jaren voor ons toekomstig geluk zou gaan werken, maar geen mens was er om mij de hand te drukken, mij moed in te spreken.
Gelukkig kwam de scheepsofficier B. weer aan boord, die mij verder gezelschap hield; mijn downe stemming was spoedig voorbij.
Nog weet ik niet waar ik geplaatst zal worden, maar dat hoor ik morgen wel; en dan voorwaarts".

(wordt vervolgd).

NIEUWE GRAMMOFOONPLATEN

door mr. R.A. Schimmel
correpondent: militaire muziek.

Allereerst een nederlandse productie, wederom - zoals bij het achterwege blijven van enigerlei commerciele belangstelling te verwachten is - in de particuliere sfeer: een LP van het Trompetterkorps der Cavalerie ter gelegenheid van zijn 30-jarig bestaan.
Inhoud: Officiersappel (signaal) - De Mars - Mars Regt Huzaren van Sytzama - Mars Regt Huzaren Prins Alexander - Mars Regt Huzaren van Boreel - Drafmars Tineke van Heulen - Fehrbelliner Reitermarsch - Parademarsch 18e Husaren - Mars Oranje Friesland - Mexican Trumpets - Killing me softly - Instant Concert - Cornet Carillon - So long and au revoir.
Prijs *f* 15,-- inclusief verzendkosten, verkrijgbaar bij Stichting Vrienden van het Trompetterkorps der Cavalerie of de Dienst Welzijnszorg, beide gevestigd Bernhard Kazerne, Amersfoort.
Geen gironummer, dus betaalkaart of geld bijsluiten.
Mogelijk dit jaar (1976) zal er nog een plaatje verschijnen met signalen in gebruik (geweest) bij de Kon. Landmacht. Ik kom daar t.z.t. nog op terug.
West Duitsland gaat door met de marsen uit de Pruisische'Armeemarschsammlung'.
Dit keer:
Telefunken 6.22322 "Deutsche Heeresmärsche, Folge 2"
Telefunken 6.22323 "Deutsche Heeresmärsche, Folge 3"
Telefunken 6.42031 "Königlich Preussische Armeemärsche
nach Originalpartituren von W. Wieprecht"

Ze staan vol met marsen uit de vorige eeuw die u vermoedelijk nog nooit hoorde, een enkele uitzondering daargelaten. De kwaliteit is voortreffelijk, gespeeld door Heeresmusikkorps 5.
Voor liefhebbers van cavaleriemarsen nog: Electrola IC 062-29519 "Traditionsmärsche der berittenen Truppen" met bekende en onbekende marsen in draf, galop en stap door het Stabmusikkorps der Bundeswehr.

Wie een aardig overzicht wil hebben van de oostenrijkse militaire muziek bestelle Karussell Extra 2455.011 "Osterreich und seine Märsche" waarop alle 9 militaire kapellen van Oostenrijk een of twee marsen spelen.
In Zwitserland werd in 1960 het Schweizer Armeespiel gevormd om dienst te doen bij staatsontvangsten, grote ceremoniële plechtigheden etc.
Dit grote muziekkorps, dat voortreffelijk speelt en uit 70 man bestaat, begon een aantal jaren geleden aan een serie "Schweizer Marschmusik-Parade". Deel 1 op Polydor 958013, deel 2 op Polydor 2377008 en thans deel 3 op Polydor 2377309. Als u ze kunt krijgen (niet in de nederlandse handel bestelbaar): zeer aanbevolen.

Oostduitse militaire platen ziet men hier eigenlijk nooit. Toch zijn ze wel eens te krijgen en wel in de communistisch georiënteerde boekhandels Pegasus, waar trouwens ook Chinese platen te koop zijn.
Er bestaan van het Zentrale Orchester der Nationalen Volksarmee:
Eterna 8. 15. 043 "Soldaten des Volkes"
Eterna 8. 15. 072 "Historische Militärmärsche", vnl. uit de vorige eeuw waarbij (naast veel bekende) Ungarische National-Marsch (J. Haydn, 1802), Marsch des Petschorski-Regiments (18e eeuw) en Militärmarsch Nr. 3 (van F. Schubert van wie we Militärmarsch Nr. 1 goed kennen).

In verschillende platenwinkels zag ik platen uit Frankrijk in de militaire sfeer en wel van de Musique du 43e Régiment d'Infanterie de Lille.
Hoewel ik persoonlijk de hedendaagse Franse militaire muziek zowel voor wat betreft de composities als de uitvoering daarvan niet erg waardeer, behoren deze platen toch wel tot de betere. Er zijn:

Deesse DDLX 3	"Les Marches Militaires du 43e R. I. "
Deesse DDLX 38	"Les Classiques de la Musique du 43e R. I. de Lille" (ook marsen)
Deesse DDLX 21	"Les Concerts de la Musique du 43e R. I. "
Deesse DDLX 39	"Les Concerts de la Musique du 43e R. I., vol. 2", (met van alles en nog wat).

Groot Brittannië:
One Up OU 2063 "The Standard of St. George", Band of the Honourable Artillery Company met veel bekende en ook wat nog niet bekende marsen zoals Tambour Major (Turpin), March of the Antelope (Hays) en Royal Birthday (Young).
RCA LFL 15073 "Modern and Military", Band of the 9th/12th Lancers.
Zoals de titel al zegt, een gevarieerd program, maar wel goed.
Privé-uitgave van het Royal Tank Regiment: RTR 1001 'The true professionals door The Rhine Staff Band of the Royal Tank Regiment, aan een kant marsen van het RTR, andere kant gemengd programma.
Tenslotte uit België: Decca 193. 521- XMusique de la Gendarmerie of wel Muziek van de Rijkswacht met voornamelijk martiale muziek waarvan reeds bekend zijn: Mars van de Rijkswacht - Men of Music - Semper Fidelis - BB and CF - Mars der Medici.
De overige 7 nummers zijn nieuw.

„DE DONDERBUS"
SOPHIAKADE 5B – ROTTERDAM 3016
Geopend: vrijdag 19.00–21.00 uur; zaterdag 10.00–18.00 uur
INKOOP - VERKOOP - RUIL
VAN OUDE WAPENS E.D. – VERDER ALLERLEI DOCUMENTATIE
Privé: J. WINTERS
BLAAKSEDIJK–OOST 17 – HEINENOORD – TELEFOON (01862) 23 38

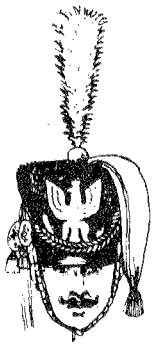
Wie wil ruilen militaire tijdschriften
tegen militaire tijdschriften.
Ruillijsten worden op aanvraag toegezonden.
J. H. M. BERLEMON - Porceleinvlinder 5 - LEIDEN
telefoon 071-140034 na 19.00 uur a.u.b.

BESTUURSMEDEDELING

De leden van 'Mars et Historia' wensen Uwe Koninklijke Hoogheid geluk ter gelegenheid van het feit dat het heden 40 jaar geleden is dat U werd beëdigd tot officier.

(w.g.) Diekerhoff - voorzitter.

Aldus de tekst van een **telegram** dat onze voorzitter op 23 december 1976 verzond aan Z. K. H. de Prins der Nederlanden.



Akkerman

CREATIEF CENTRUM
PASSAGE 36 DEN HAAG TEL. 070-46.68.31

DE SPECIAALZAAK VOOR CREATIEVE MENSEN

KUNSTSCHILDERSMATERIALEN -
MACRAMÉ - EMAILLEEROVENS -
KRALENHOEK - KLEI SOORTEN
EN ONZE SPECIALE AFDELING MODELBOUW

DEALER „TRADITION" MODEL SOLDATEN

CORRESPONDENTEN:

(3) 'UNIFORMKUNDE'
o.l.v. Dr. F.G. de Wilde, Jan Steenlaan 62, Naarden.

(4) 'RIDDERORDEN EN ONDERSCHEIDINGEN'
o.l.v. H.G. Meyer, Vollenbergstraat 6, Venray.

(5) 'MILITAIRE EMBLEMEN'
o.l.v. B.C. Cats, Claudiagaarde 72, Bussum en
C. van Ekeris, Anslostraat 183, 's-Gravenhage .

(6A) 'GESCHUT TOT 1850' o.l.v. A.F. Lancker , Grote Spie 347, Breda.

(7) 'MILITAIRE MUZIEK'
o.l.v. Mr. R.A. Schimmel, de Mildestraat 57, 's-Gravenhage.

(8) 'HISTORISCHE NEDERLANDSE VERSTERKINGEN (OVERZEE)
o.l.v. A.F. Lancker, Grote Spie 347, Breda.

(10) 'NAPOLEONTICA'
o.l.v. Prof. Dr. H.P.L. Harms Vogts, Utrechtseweg 102, Heelsum.

(11) 'TWEEDE WERELDOORLOG'
o.l.v. J.H.M. Berlemon, J.F. Kennedylaan 50, Leiden.

(12) 'MILITAIRE EN CIVIELE MINIATUURFIGUREN'
o.l.v. A.J. Weekenstroo, Heerenstraat 9-11, Buren.

(13) 'VAANDELS, STANDAARDEN, FANIONS, VLAGGEN'
o.l.v. Stichting voor Banistiek en Heraldiek, 'Huize Midgaard', Aan de Brink, Muiderberg.

(14) 'EERSTE WERELDOORLOG'
o.l.v. Drs. J.C. van Dijk, Grifthorst 16, Leusden - C.

(16) 'MILITAIRE GENEALOGIE'
o.l.v. Ir. Ch.C. van der Vlis, Anna van Burenlaan 57, Haarlem.

(17) 'MILITAIRE FOLKLORE'
o.l.v. L. Verhoeff, Gevers Deynootweg 50, Scheveningen.

(18) 'MILITAIRE VOERTUIGEN EN TANKS'
o.l.v. M.C. van der Hoog, Beukenlaan 3, Nijkerk, J. van den Berg, Cronestein 85, Gouda en J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, Heemstede.

(19) 'KONINKLIJKE LUCHTMACHT'
o.l.v. J. van den Berg, Cronestein 85, Gouda en P.C. Boer, Waterklaver 2, Gouda.

(20) 'KNIL'
o.l.v. W.R. van der Weide, Velperweg 147, Arnhem.

INTERESSEGEBIEDEN, WAAR (NOG) GEEN CORRESPONDENTEN VOOR ZIJN:

(1) 'Krijgsgeschiedenis, Korpsgeschiedenis KL'
(2) 'Tradities en ceremonieel'
(6) 'WAPENS en MUNITIE'
(9) 'Maritieme Geschiedenis'
(15) 'Koninklijke Marine'
(21) 'Militaire bibliografie, tijdschriften'

*** De tussen haakjes geplaatste nummers zijn indicaties t.b.v. de ledenlijst.