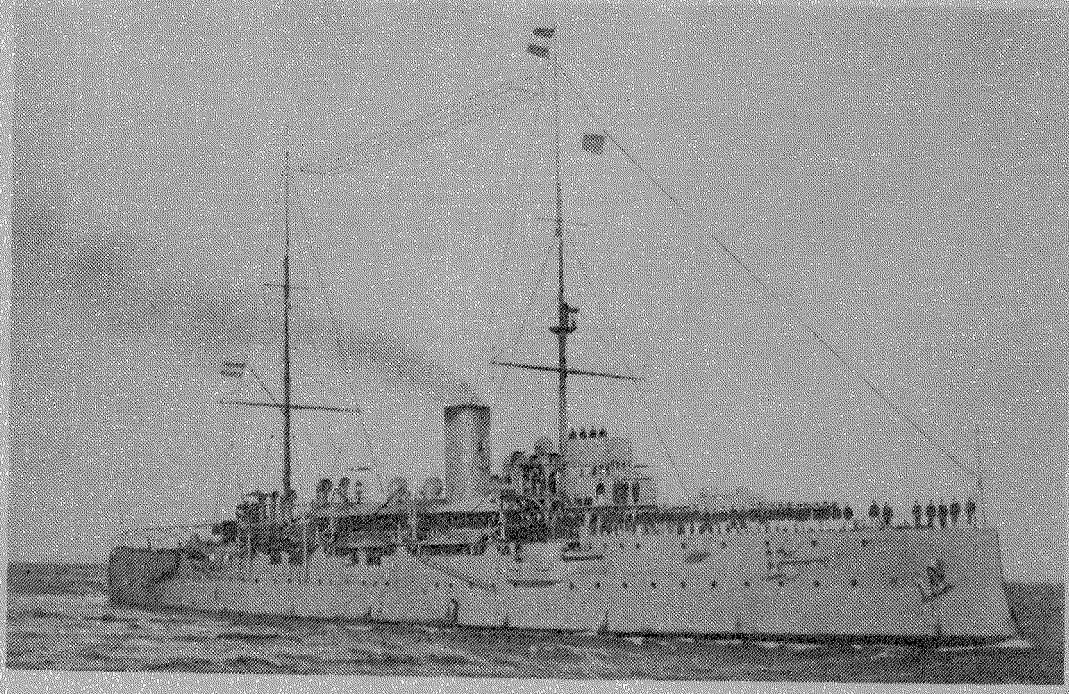
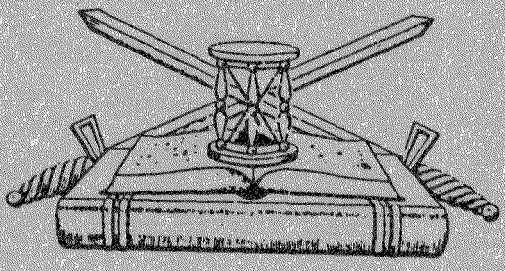
MARS *et* HISTORIA



22e Jaargang nummer 2 – maart/april 1988



ORGAAN
van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie. Opgericht 20 augustus 1966. Verschijnt 6 x per jaar.

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

SAMENSTELLING VAN HET BESTUUR:
Voorzitter: H. Muller, **Vice-Voorzitter:** F.J. van Lier, **1e Secretaris:** Mevr. P.H.Th. Dumon, **Penningmeester:** drs. J.A. Bom, **2e Secretaris:** E.W. van Popta, **Leden:** Jhr.Mr. D.J.H.N. den Beer Poortugael, J. van den Berg, B.C. Cats, H.F. Fabri, C.N. Nicolas, Mr. Ch.L.M. Schaepman.

ADRESSEN DAGELIJKS BESTUUR:
Voorzitter: Willem III-laan 14, 4835 LB Breda, tel.: 076-653239. **Secretaris:** Aart van der Leeuwlaan 56, 2624 LD Delft, tel.: 015-567564. **Penningmeester:** Storm van 's-Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, tel.: 01751-18624. De contributie bedraagt per jaar min. *f* **35,00**, te storten op rek.nr. 65.82.12.125 van de Nederlandsche Middenstandsbank te Wassenaar, t.n.v. de Nederlandse Vereniging van Militaire Historie of op giro **29 40 790** van de N.V.M.H. te Wassenaar.
SAMENSTELLING REDAKTIECOMMISSIE: J. van den Berg, H.F. Fabri, E.W. van Popta.
Redaktie-adres: Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE Rijswijk (Z.H.), tel.: 070-937425.
Ledenadministratie: EW. van Popta, Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE Rijswijk (Z.H.), tel.: 070-937425.

AFDELINGSCORRESPONDENTEN:

(1) 'KRIJGSGESCHIEDENIS, KORPSGESCHIEDENIS KL' vóór 1813 olv drs. J.P.C.M. van Hoof, Smaragdhorst 185, 2592 RJ 's-Gravenhage, 070-855821
ná 1813 olv E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade (gem. Nuth) 045-242962
(2) 'TRADITIES EN CEREMONIEEL' olv P. van der Burg, Hoofdstraat 94, 3972 LC Driebergen 03438-17588
(3) 'UNIFORMKUNDE' olv F.A.Th. Smits jr., Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg 070-873961
M. Talens, Salomonszegel 115, 7322 ET Apeldoorn
(4) 'RIDDERORDEN EN ONDERSCHEIDINGEN' olv H.G. Meyer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray 04780-82992
B.W. Wagenaar, Händelstraat 18, 1901 VA Castricum 02518-53084
(5) 'MILITAIRE EMBLEMEN' olv. B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum 02159-13563
C. van Ekeris, Anslostraat 183, 2533 KD 's-Gravenhage 070-886566
(6) 'WAPENS EN MUNITIE' olv J. Lenselink, Oxfordlaan 49, 2314 EB Leiden 071-894012
(7) 'MILITAIRE MUZIEK' olv mr. R.A. Schimmel, de Mildestraat 57, 2596 SW 's-Gravenhage 070-246568
(8) 'OVERZEESE VERSTERKINGSWERKEN MET NEDERLANDSE HISTORIE' olv A.F. Lancker, Secanets 39, 03779 Setla (Alicante), Spanje
(9) 'MARITIEME GESCHIEDENIS' olv M.K. Zaagman. Ds. Van den Boschlaan 225, 2286 PH Rijswijk (Z.H.) 070-946539
(10) 'NAPOLEONTICA' olv. Joh. Schaede, Wouwermanstraat 3III, 1071 LW Amsterdam
(11) 'TWEEDE WERELDOORLOG' olv J.H. Berlemon, J.F. Kennedylaan 70, 2324 EX Leiden
(12) 'MILITAIRE EN CIVIELE MINIATUURFIGUREN' olv. C. Frazer, H. Cleyndertweg 461, 1025 DT Amsterdam 020-368331
(13) 'VAANDELS EN STANDAARDEN' olv Kl. Sierksma. 'Nij Midgaard', Woelwijk 1, 9255 KE Tytsjerk
(14) 'EERSTE WERELDOORLOG' olv dr. F. Snapper, Burg. Patijnlaan 136, 2585 BM 's-Gravenhage
(15) 'KONINKLIJKE MARINE' olv M.K. Zaagman, Ds. V.d. Boschlaan 225, 2286 PH Rijswijk (ZH) 070-946539
(16) 'MILITAIRE GENEALOGIE' olv G. van Zuijdam, Dennenlaan 12, 7313 AM Apeldoorn
(17) 'MILITAIRE FOLKLORE' olv F.W. van Steen, Lion Cachetstraat 2, 3851 ZE Ermelo 03417-51983
(18) 'MILITAIRE VOERTUIGEN EN TANKS' olv M.C. van der Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK 's-Gravenhage 070-634391
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede 023-291324
W. den Dunnen, Hendrik Hamelstraat 58, 2595 VM 's-Gravenhage 070-834659
(19) 'KONINKLIJKE LUCHTMACHT' olv J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda 01820-34283
Dr. P.C. Boer, Waterklaver 2, 2804 PN Gouda 01820-35332
(20) 'KNIL' olv. C.A. Heshusius, Van Alkemadelaan 350, flat 316, 2597 AS 's-Gravenhage 070-248495
(21) 'MILITAIRE BIBLIOGRAFIE TIJDSCHRIFTEN' olv Drs. M.J. Lohnstein, Heemskerklaan 58, 6881 ES Velp 085-618696
(22) 'MILITAIRE GEDENKTEKENS EN MONUMENTEN' olv J. Albarda, Lindenheuvel 12A, 1217 JX Hilversum 035-46815
drs. J.A. Bom, Storm van 's-Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar 01751-18624
(23) 'KORPS MARINIERS' olv drs. J. Nuis, Graaf Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarden 02159-46037

★

Reeds verschenen nummers kunt U, zolang de voorraad strekt, aanvragen bij de heer J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda.
Losse nummers, inclusief portokosten *f* 6,75, over te maken aan de penningmeester. Het vierde Lustrumnummer (nr. 5/86): *f* 12,50, inclusief portokosten.

MARS *et* HISTORIA

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, ceremoniëel, 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

F.J. van Lier, Militariade
Gerard J. Casius: De aanschaf van B-25 bommenwerpers voor de ML-KNIL, 1941-42 (deel 2 slot)
C.A. Heshusius: Uit het dagboek van luitenant Donck (XXXVI)
C. Blijleven: Amerikaanse lichte tanks, Combat Car M1 en M2
A.F. Lancker: Het fort Koeala Kapoeas in Zuid-Oost Borneo
Bestuursmededelingen.

LANGZAAM MAAR ZEKER NADEREN WE DE 500 LEDEN! HELPT U MEE DIT AANTAL NOG DIT JAAR TE HALEN?

RICHTLIJNEN VOOR DE INZENDING VAN KOPIJ

1. Tekst

a. Onder de titel: naam auteur met eventuele titel.
b. Kopij typen op A-4 met anderhalve regelafstand.
c. Marge ca. 5 cm.
d. Pagina's bovenaan doorlopend nummeren.
e. Bij latere tussenvoegingen van pagina's nummer van voorgaande pagina gevolgd door letter (a, b, enz.).
f. Spelling: voorkeurspelling (Van Dale/ Woordenlijst Spellingscommissie).
g. Opnieuw typen van een pagina, in geval van veel doorhalingen/wijzigingen/correcties.

2. Illustraties

a. Foto's zwart/wit, glanzend; formaat 9 x 12 of 13 x 18 (ook kleurenfoto's, geen negatieven of dia's).
b. Op de achterzijde vermelden: Mars et Historia/naam auteur/nummer waarmee in de tekst naar de afbeelding wordt verwezen.

3. Inlevering kopij

Redaktieadres: Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE RIJSWIJK (ZH), tel.: 070-937425.

Bij voorbaat dank voor Uw medewerking.

Op de voorkant:
Een fraaie oude foto van het uit 1904 daterende pantserschip Hr.Ms. 'Hertog Hendrik' van de Koninklijke Marine. Meer hierover in het artikel van L.L. von Münching: *'1918: Konvooi naar Nederlands Indië'* in het volgende nummer.

MILITARIADE

Een tweemaandelijkse rubriek vol wetenswaardigheden, voor U en met U verzameld door F.J. van Lier, Herenstraat 9, 4116 BK Buren (Gld).

1. Bijna had ik het 'met U' in de kop van deze rubriek kunnen vergeten! Gelukkig kwamen er kort na elkaar toch nog enige tips binnen van onze medeleden J. van den Berg, C.P. Coenders, Kl. Sierksma en A.J. Weekenstroo. Hartelijk dank voor Uw medewerking!
2. Goed nieuws voor de verzamelaars van Elastolin-7cm-figuren uit kunststof. In de catalogus 1988 van de firma Preiser komt een groot assortiment figuren voor. De collectie omvat: dieren, boerderijfiguren, indianen, cowboys, U.S. Cavalerie, Karl May- figuren, Romeinen, ridders, landsknechten, Amerikaanse onafhankelijksoorlog, Noormannen naar het voorbeeld van het beroemde tapijt van Bayeux en Duitse Wehrmacht. Van deze laatste categorie zijn ook bouwpaketten verkrijgbaar. De figuren zijn te bestellen via de normale speelgoedhandel of via de importeur, VEDEKA-speelgoed B.V., Industrieweg 41a, 3641 RK Mijdrecht.
   Ook de verzamelaars van de bekende Britains-metaalfiguren kunnen hun verzameling uitbreiden met een groot aantal figuren, zoals Life Guards, Horse Guards, RCM-police, Black Watch, Gordon Highlanders, Queens Colour Party, U.S. Marines en Engelse politie. Deze figuren zijn alleen te bestellen via de speelgoedhandel. Vraag naar de catalogus van 1986 (bericht A.J. Weekenstroo).
3. Als blijvende herinnering aan de strijd van de Eerste Poolse Pantserdivisie werd op 19 oktober 1984 het Generaal Maczek Museum geopend. Het museum is gevestigd op het adres Vogelenzanglaan 3, 4835 EL Breda, tel. 076-651837.
   In een jarenlange speuractie werden door particulieren vele stukken bij elkaar gebracht, die tesamen een unieke collectie vormen. Uit deze hoeveelheid foto's, boeken, uniformen en uitrustingsstukken worden telkens wisselende tentoonstellingen samengesteld. Ook worden videobanden afgedraaid, zoals de divisiefilm 'Idziemy'. Door het museum zijn ook enkele boeken uitgegeven, die nog leverbaar zijn. Het betreft: '1e Poolse Pantserdivisie in Nederland', prijs *f* 22,50 en 'Polegli na Polu Chwaly', prijs *f* 17,50. Het gewenste boek wordt U franco toegezonden na storting van het bedrag op postrekening 199.78.73 t.g.v. penningmeester Generaal Maczek Museum, Ginnekenweg 76, 4818 JH Breda (bericht C.P. Coenders).
4. Vanaf 11 mei 1988 viert het Frans Halsmuseum in Haarlem het 75-jarig bestaan. Onder andere met een grote expositie over 'Schutterij in Nederland'. Op 11 mei is er een grote manifestatie op de Grote Markt van Haarlem. Daar zullen schutterijen uit vele delen van ons land en uit lang vervlogen jaren met hun vaandels voorbij marcheren (bericht Kl. Sierksma).
5. Ook de Koninklijke Luchtmacht viert dit jaar het 75-jarig bestaan. Wij willen dat krijgsmachtdeel gaarne feliciteren met dit jubileum! Voor de mogelijk geïnteresseerden onder onze leden volgt hier een keuze uit het zeer ambitieuze jubileumprogramma:
   - 25 mei, 13.00 uur: Luchtmacht- en paardesportdag Duindigt, Wassenaar.
   - 28 mei, 13.00 uur: Vliegshow Lelystad, thema o.a. 75 jaar KLu.
   - 31 mei: Uitzending vliegshow Lelystad via TROS-TV.
   - 2 juni: Concert Kapel KLu te Nijmegen, aanvang 20.00 uur.
   - 4 juni, 14.00 uur: Vliegshow Scheveningen.
   - 7 juni: Historische documentaire KLu-75 via TROS-TV.

- 14 juni: Uitzending film 'KLu vandaag' via TROS-TV.
- 16 juni: Concert Kapel KLu te Leeuwarden, aanvang 20.00 uur.
- 27 juni, 15.00 uur: Opening expo luchtvaartschilderijen in het MLM, tevens presentatie Fokker D VII.
- 28 juni, 10.00 uur: Grote KLu-reünie met huidig en oud KLu-personeel, plaats: Vlb. Deelen.
- 29 juni, 09.00 uur: Opening open dagen en Expo KLu-75, Vlb. Deelen.
- 30 juni, 09.00 uur: Open dag en Expo KLu-75 op Vlb. Deelen.

Over het verdere programma hopen we U in het volgende nummer te kunnen berichten (bericht J. van den Berg).

GERARD J. CASIUS

De aanschaf van B-25 bommenwerpers voor de ML-KNIL, 1941-42 (deel 2 slot)

DE B-25's VAN HET DETACHEMENT WITTERT IN INDIA

De via de Atlantische route in Bangalore, India, aangekomen B-25's genummerd N5-139, 143, 144, 145 en 148 hebben ook slechts korte tijd onder Nederlands beheer gestaan. Jhr. Wittert van Hoogland geeft hierover een duidelijk relaas in zijn boek 'Het Vergeten Squadron'. Bij de afwikkeling van de B-25 leveranties (zie verder) bleek er nogal wat verwarring te bestaan over wie de vijf vliegtuigen voor zijn rekening zou nemen toen was besloten dat het beschikbare ML personeel zou worden geconcentreerd in Australië.

In overleg met het geallieerde opperbevel werd besloten dat de B-25's het best konden worden aangewend als fotoverkenners voor grote hoogte. Hieraan bestond in het China-Birma-India gebied grote behoefte (men had nauwelijks inlichtingen over de bewegingen van de Japanners in Birma) en de B-25's waren de enige op dat moment beschikbare toestellen met enigzins voldoende dienst-hoogte en vliegbereik. De Amerikanen waren bezig met de opbouw van hun 10th Air Force in India en in eerste instantie werden de vijf B-25's in overleg met het NPC toegewezen aan de USAAF in India (43). Er waren echter meer spelers in het spel die zeggenschap voor zichzelf opeisten. Admiraal Helfrich drong erop aan ze aan de Marine Luchtvaart Dienst toe te wijzen; onafhankelijk hiervan besliste de Nederlandse regering in Londen er twee aan de RAF te geven. Uiteindelijk kwamen ze alle vijf bij de RAF terecht omdat de Amerikanen al spoedig grote versterkingen ontvingen en er weinig belangstelling meer voor hadden. Op 12 april werden de toestellen de facto aan de RAF overgedragen. (44)

Tussen 18 april en 1 mei 1942 werden de machines overgevlogen naar het RAF depot te Karachi. Hier werd de bewapening verwijderd (om gewicht te besparen) en in plaats daarvan kwam een extra benzine tank en een grote Eagle fotocamera. (45) Tevens werd RAF personeel door Kapt. Wittert en Lt. André de la Porte op de B-25 wegwijs gemaakt. De omgebouwde toestellen werden ingedeeld bij No. 3 Photo Reconnaissance Unit (No.3 PRU) op Pandaveswar; de eerste missies werden door gemengde Nederlands-Engelse bemanningen gevlogen. Op 12 mei vloog Lt. André met een RAF co-pilot een fotoverkenning naar de Japanse basis Port Blair op de Andamanen eilanden, terwijl Kapt. Wittert Moulmein en Rangoon verkende. (46) Geleidelijk aan konden de Britten het geheel overnemen en begin juli 1942 konden de Nederlandse vliegers naar Australië vertrekken.

Om niet geheel duidelijke redenen behielden alle vijf B-25's bij de RAF in India hun Indische nummers N5-139, -143, -144, 145

en -148, waarschijnlijk omdat de RAF officieel nooit eigenaar werd van deze vliegtuigen. (47) De N5-143 (squadron code letter 'K') ging verloren bij een noodlanding in de Ajay rivier op 28 juni 1942. (48) In januari 1943 werden de resterende vier ingedeeld bij het toen opgerichte 681 Squadron van de RAF op Alipore en Calcutta. (49) In de loop van de oorlog verdwenen de B-25's een voor een uit de sterkte. Op 13 februari 1943 werd de N5-148 vermist op een verkenningsvlucht naar Rangoon. N5-139 werd medio 1943 afgeschreven. De overgebleven N5-144 en -145 werden in september 1943 nogmaals heringedeeld, nu bij 684 Squadron dat de taak van 681 overnam. N5-144 keerde op 5 november 1944 niet terug van een search-and-rescue vanuit China Bay (Ceylon). N5-145 was als laatste nog in de sterkte tot VJ-Day en ging per 19 september 1945 naar No. 162 RSU (Repair and Salvage Unit) te Alipore, wellicht om gesloopt te worden. (50)

DE EINDAFREKENING

Het zal duidelijk zijn dat de maandenlange touwtrekkerij om de Ned. Indische B-25's een administratieve kopzorg van de eerste orde naliet. Uit de dokumentatie blijkt dat de Nederlandse autoriteiten in Londen, de VS en Australië in de veronderstelling verkeerden dat de in maart 1942 geleverde toestellen een voorschot vormden op de reeds volledig betaalde 'eigen' bestelling van 162 stuks. Er was bijv. Kap. Wittert van Hoogland uitdrukkelijk gezegd dat ze waren gekocht en betaald door het N.I. Gouvernement. De Amerikanen hadden hierover geheel andere opvattingen. Zij beschouwden de toewijzing van de 60 B-25's als een noodmaatregel ten behoeve van de verdediging van Ned. Indië, afgestaan uit voor de USAAF bestemde leveranties onder de Lend-Lease wet. Nu Indië was gevallen was er voor hen geen reden de leveranties voort te zetten.

Als gevolg van de 'voorschot op de 162' opvatting zijn er in de archieven nogal wat verwarrende 'restant-aantallen' te vinden die op foutieve veronderstellingen berusten. Op 28 maart 1942 schreef de Chief of the Air Staff, USAAF, een memorandum aan het Air Force Materiel Command, waarin hij meldde dat op verzoek van de Netherlands Purchasing Commission een aantal veranderingen in de B-25 leveringen moesten worden gemaakt. In het kort stelde de Air Staff de volgende afwikkeling voor:

A. In totaal 60 B-25's hebben de fabriek verlaten, bestemd voor Ned. Indië. Hiervan zijn er één gecrashed en twee beschadigd; blijft over 57 toestellen.

B. Deze 57 zijn als volgt te verantwoorden:
1. 18 naar Australië voor NEI;
2. 24 naar Australië ter beschikking van Gen. MacArthur.
3. 5 naar India, worden toegewezen aan A.F. Commander India.
4. 6 naar USAAF voor levering aan Brazilië of ter vervanging van andere aan Brazielië geleverde vliegtuigen.
5. 4 zijn nog bij het Modificatie Centrum en worden vastgehouden in afwachting van een beslissing over toewijzing aan een Operational Training Unit of naar Australië.

C. De NPC heeft niet het recht opgegeven op de uiteindelijke leverantie van een totaal van 162 B-25 vliegtuigen. Hiervan zijn 18 stuks nu in aflevering en zullen ten laste van Nederland gerekend worden.

D. Samenvattend moet de volgende boekhouding gemaakt worden:

1. Ten laste van de NPC:
   18 stuks, plus één gecrashed in Afrika 19
2. Tijdelijk ten laste van de V.S.:
   2 B-25's in West Palm Beach, te repareren op kosten van Nederland: 2
   Naar Australië: 24
   B-25's ten behoeve van Brazilië: 6
   Naar India: 5
   In afwachting van beslissing: 4

   Totaal (43) 60

Toen het 18e Sqn eindelijk de beloofde 18 nieuwe vliegtuigen kreeg, stuurde Maj. E. Te Roller van het NPC een telegram naar het USAAF Materiel Command, waarin hij met serienummers de B-25's aanduidde die werkelijk door Ned. Indië ontvangen waren. Deze opsomming omvatte:

- 5 vertrokken uit West Palm Beach naar India
- 1 gecrashed in Afrika
- 2 beschadigd in West Palm Beach
- 24 vertrokken van Hamilton Field naar Australië. (26)

In een brief gedateerd 8 september 1942 bevestigde Te Roller zijn uiteenzetting en de regeling die hierover klaarblijkelijk met AAF Materiel Command was getroffen. Te Roller stelt hierin dat de zes B-25's die uit West Palm Beach vertrokken beschouwd moeten worden als Lend-Lease aan de RAF, dus inclusief het in Accra verongelukte toestel. Voorts zouden de twee in West Palm Beach beschadigde machines ten koste van het NPC worden gerepareerd en teruggegeven aan de USAAF. Tenslotte zegt Te Roller dat de 24 uit San Francisco vertrokken vliegtuigen beschouwd dienen te worden als geleverd aan Ned. Indië en dat Gen. MacArthur hiervan 18 toestellen heeft geleend, die zullen worden vervangen uit nieuwe leveranties aan MacArthur in Australië. Het NPC zal dus, stelt Te Roller, betalen voor de 24 van Hamilton Field vertrokken vliegtuigen. (50)

Het is wellicht interessant te vermelden dat de B-25C-5 vliegtuigen gebouwd onder het oorspronkelijke NPC contract (No. 7131 niet meer aan Nederland zijn geleverd, doch werden vervangen door series Lend-Lease leveringen aan de ML-KNIL en MLD. Slechts tien van de toestellen van het oorspronkelijke contract werden eind 1942 door een toevallige samenloop van omstandigheden geleverd als Lend-Lease aan de Royal Netherlands Military Flying School in Jackson, Mississippi. Ze dienden dus zodoende toch nog voor het opleiden van Nederlandse bemanningen, maar werden in februari 1944 als 'Reverse Lend-Lease' weer teruggegeven aan de USAAF. (51)

ALS HET WEL HAD GELUKT . . .

Bij het naspeuren van de geschiedenis van de B-25 aanschaf dringt zich onwillekeurig de vraag op hoe het allemaal had kunnen lopen als de ML-KNIL op tijd over haar nieuwe vliegtuigen had kunnen beschikken. Ongetwijfeld had men er in Indië grote verwachtingen van en de opvatting dat men het getij had kunnen keren als de Amerikanen maar snel genoeg hadden kunnen leveren is vaak verkondigd. Toch moet het zeer betwijfeld worden of de B-25's in de strijd in Indië in 1941-42 veel verschil gemaakt zouden hebben. In het verslag dat Jhr. Wittert van Hoogland geeft in zijn boek 'Het Vergeten Squadron' over het wel en wee van zijn detachement in India (27), komt duidelijk tot uiting dat de B-25 een nogal zware kluif was voor de ML bemanningen. Doordat het toestel een neuswiel bezat was er een geheel andere landingstechniek voor nodig en omscholing van de vliegers ging met de nodige moeilijkheden gepaard. Ook stelde de B-25 grote eisen aan de technische vaardigheid doordat het was uitgerust met een afstand-bediende mitrailleurkoepel, het Norden bombsight en nog vele andere geheel nieuwe technische zaken die zich niet leenden voor een gehaaste omscholing. In de strijd vanuit Australië later in 1942 bleek ook dat de moderne B-25 nog genoeg zwakke punten bezat om inzet tegen een overmachtige vijand zonder voldoende jagerbescherming een hachelijke bezigheid te maken. Jhr. Wittert stelt ook dat in het geval een tijdige terugkeer naar Java mogelijk was geweest, de inzetbaarheid voor operaties van de B-25 zeer beperkt zou zijn geweest. Door de zware luchtaanvallen van de Japanners op de hoofdbases van de ML zou men genoodzaakt zijn geweest om de B-25's in te zetten vanaf de kleinere 'hulp-vliegvelden', die door hun gebrek aan verharde startbanen bijzonder ongeschikt waren voor zware neuswielvliegtuigen. (52)
Aan de voorbereiding van vliegvelden in Indië was eigenlijk bijzonder weinig gedaan, vooral in de Buitengewesten. Vele velden

waren erg drassig, er was vrijwel geen grondafweer en ook de uitrusting van de bases was gebrekkig, bijvoorbeeld door het ontbreken van voldoende faciliteiten voor brandstof bijvullen en verspreide opstellingen. Op vele velden moest het benzinetanken gebeuren met enkele handpompjes uit vaten benzine. Men mag zich terecht afvragen waarom hier niet meer aan was gedaan voor de oorlog uitbrak; zeker was de mankracht en het materiaal aanwezig om de vliegvelden beter uit te rusten en men kan de schuld hiervan niet op 'te late leverantie' schuiven. Al met al lijkt het waarschijnlijk dat indien de ML de B-25's nog op tijd had kunnen inzetten in Indië, dit in een weinig effectieve operatie met grote verliezen geresulteerd zou hebben.

Ten slotte nog een enkele opmerking over het Norden bomb-sight. Dat de Ned. Indische B-25's met de ultra-geheime Norden bommenrichtkijker waren uitgerust was een onverwachte omstandigheid, die het gevolg was van een noodmaatregel, goedgekeurd op het hoogste niveau door de Amerikaanse Secretaries of War and Navy. (53) Zoals hiervoor reeds beschreven waren er reeds moeilijkheden gerezen over het beschikbaar maken van de Sperry kijker, om van de Norden maar niet te spreken. Toen echter in januari 1942 de Amerikaanse regering besloot om de 60 B-25's te leveren op versnelde basis uit USAAF contracten, was er geen andere mogelijkheid dan om deze reeds voor Norden apparatuur gebouwde machines te leveren zonder veranderingen. Ombouw met de Sperry kijker zou maanden hebben geduurd en bovendien was de apparatuur niet direkt voorradig.

Tabel II
B-25C's ontvangen door het ML Hoofdkwartier Brisbane, maart 1942

41-12483	naar 3BG 6 April
514	naar 3BG 6 April, afgeschreven na harde landing, Charters Towers, 6 April.
472	naar 3BG 6 April
498	naar 3BG 6 April
481	afgeschreven, datum onbekend
442	naar 3BG 6 April
466	naar 3BG 6 April
511	naar 3BG 6 April
462	beschadigd maar repareerbaar te Brisbane
496	naar 3BG 6 April
455	naar 3BG 6 April
441	naar 3BG 6 April
443	naar 3BG 6 April
480	naar 3BG 6 April
476	naar 3BG 6 April
501	18 Sqn. N5-132 werd 7/42 N5-122II, naar USAAF 3 September
439	18 Sqn. N5-134 werd 7/42 N5-123II, naar USAAF 3 September
437	18 Sqn. N5-136 werd 7/42 N5-124II, naar USAAF 3 September
464	18 Sqn. N5-151 werd 7/42 N5-125II, naar USAAF 3 September
482	18 Sqn. N5-161 werd 7/42 N5-126II,*)
494	Incompleet, naar USAAF Depot 30 maart 1942
470	18 Sqn. ontvangen omstreeks 6 juli 1942, werd N5-127II, naar USAAF 3 Sept.

*) N5-126II zakte op 21 juli 1942 te Moruya door het landingsgestel en werd in augustus aan de USAAF teruggegeven.

Noten:

43. Re-equipment of the NEIAF, by J.L. Horsthuis, Aviation Historical Society of Australia Journal, Sept.-Oct. 1971.
44. O.G. Ward, De Militaire Luchtvaart van het KNIL in de jaren 1942-45, pag. 19.
45. Eye of the Phoenix by Geoff Thomas, Airfix Magazine Nov. 1982, pag. 110.
46. Ibidem.
47. Brief Geoffrey Thomas aan schrijver, 20 aug. 1987.
48. Ibidem.
49. Peter Lewis, Squadron Histories, Putnam, London 1968.
50. Brief, John Foreman aan schrijver, 7 mei 1977; gegevens via J.L. Horsthuis, januari 1980; en brief, Geoffrey Thomas aan schrijver, 20 aug. 1987.
51. Memo fr. Chief, Air Staff to C.G.-AAF Mat. Com. 28-3-42. Nat. Archives 452.1-3295'J'.
52. Letter 8 Sept. 1942, Te Roller to Lt.Col. Dyson, Mat. Com., National Archives 452.1-3295'J'.
53. Wash. Nat. Records Center, RG169, Lend Lease Administration Box 3039, Letter O-1478.
54. Wittert v. Hoogland, 'Het vergeten Sqn.', p. 160-161.
55. Letter, 1st. endorsement, May 10, 1942, War Dept. Director of Indiv. Training to HQ, Flying Trng Cnd. ASHRC 220.7277-1 Vol 1.

C.A. HESHUSIUS

Uit het dagboek van luitenant Donck (XXXVI)

DONCK BRENGT DE GEWONDEN MET EEN TREINTJE NAAR HET HOSPITAAL

Zwoegend in de duisternis met al die ontzettende gewonden in draagbaren, verlieten wij luitenant Donck, die met alle veiligheids-maatregelen marcherend, trachtte zijn menselijke vracht zo snel mogelijk naar het beginpunt van de trambaan te brengen. Heel in de verte hoorden hij en zijn mannen de fluit van de locomotief. Zou de trein op hen wachten? Als dat niet het geval was, dan zou het voor enkele gewonden te laat zijn . . .

Inderdaad, een macaber geheel, in de snel absoluut wordende tropische duisternis, ver van alles weg. En ook bij een geharde troep kwam er een morele inzinking welke door Donck aldus nuchter werd geboekstaafd:
'Toen werden de fuseliers bang dat de trein weg zou gaan, omdat het al zo laat was geworden. Twee wilden zelfs vooruitgaan, maar ik sloeg dat voorstel af. Neen jongens, wij moeten oppassen! De Atjehers weten dat wij hier een gevaarlijk transport hebben, met zeer weinig dekking; dus wij blijven bijeen.' Alles zeer rustig en kundig door Donck bekeken. De tegenstander had al een machtig succes gehad en zou vermoedelijk nogmaals toeslaan, want we mogen aannemen dat het troepje van Donck onzichtbaar werd gevolgd door guerillastrijders die van elk moment van onberadenheid bij de onzen zouden gaan profiteren door middel van een hernieuwde klewangaanval: nu in het donker tegen een verzwakte dekking. De trieste ervaringen in Atjeh hadden meer gewondentransporten gezien die opnieuw geattakeerd, practisch geheel waren afgeslacht. Weliswaar in langzaam tempo kwam het transport toch nog op tijd aan: men zag in de nacht de lampen van de tramweg-locomotief opduiken:
'Tenslotte zagen wij de vurige ogen en toen duurde het nog geruime tijd vóór het gewondentransport in de trein was. Ik vernam van de treingeleider dat toen ons bericht in Geudong kwam, de trein reeds vertrokken was, maar dat een officiersjongen (toegewezen dwangarbeider of bediende van een officier te paard naar Lho Semawé was gesneld, waar de machinist juist de vuren wilde doven. Te acht uur arriveerden wij te Lho Semawé, waar een grote menigte verzameld was.' De dokter nam de zorg van de gewonden op zich, terwijl de overste mij mede nam. Een der officieren daar nam de zorg voor de jongens op zich.
Mijn gemoed was zo vol, dat ik geen woord

kon zeggen; eerst toen ik een flinke whisky-soda had gedronken, werd ik mijn gemoed weer meester en kon ik de overste een geregeld verslag geven.'

Wij troffen dit verslag aan in de dagboek-notities van dinsdag 15 juli 1902. Een echt menselijke en eerlijke ontboezeming van luitenant Donck, vinden wij. Na alle belevenissen en fysieke inspanning van deze dag en in het bijzonder de stress van de verantwoordelijkheid van de lange mars door de duisternis met het gewondentransport in een vijandige omgeving, raakt een menselijk gemoed wèl vol. Donck moest daarna uren slapen om des morgens weer fit te zijn en nieuwe schokken op te vangen: namelijk twee gewonden die zouden sterven.

TWEE MAAL MILITAIRE BEGRAFENIS OP EEN ENKELE DAG

Die woensdag er na was ook een dag die steeds in zijn geheugen zou blijven. Het was allemaal zo diep triest.
''s Morgens was ik bijtijds in het hospitaaltje bij de dokter die mij vertelde dat hij van gisteravond tot 's nachts drie uur bezig geweest was. Hij had toen twee uren gerust en was nu gereed . . . Tijger was onder zijn handen overleden . . .' Een behoorlijke tragiek in deze Atjehse uithoek in de nacht van 15 op 16 juli 1902. In dit jaar verloor ons leger in Atjeh voor de vijand 88 doden, terwijl 449 militairen werden gewond. (1)
'Een half uur later brachten wij hem naar zijn laatste rustplaats. Mijn behoefte om aan zijn graf te spreken, was zo groot, dat ik mijn emotie de baas bleef. In de loop van de morgen overleed er nog een gewonde, een Inlands fuselier, die wij des avonds ter aarde bestelden. De overige gewonden vertrokken in de middag met de boot over zee naar Koeta Radja. Ik was verder deze dag de gast van de overste en zijn vrouw. Alles ging als een roes voorbij.'
De gewonden zouden in de hoofdstad worden opgevangen in het grote militaire hospitaal der eerste klasse, zoals dat heette, met alle chirurgen en overige medische specialisten. Of allen in leven zijn gebleven, vermeldt het dagboek niet.

Ook deze volgende dag was voor Donck zwaar geweest. Twee begrafenissen op twee verschillende tijdstippen: de laatste half in het donker. In het hete tropische klimaat moest de begrafenis altijd dezelfde dag plaatsvinden. Wij vermeldden al eens eerder in ons commentaar dat deze overigens zeer logische hygiënische maatregel tot gevolg had dat bij de overlevenden de schok ook weer veel harder aankwam.

DE 'KAZERNE-HUISHOUDSTER' EEN BEGRIP IN HET KNIL VAN DIE TIJD

Op donderdag 17 juli ging Donck weer terug naar zijn eigen bivak te Blang Reumah, maar al bij de afmars werd hij alsnog geconfronteerd met de laatste emotie welke de dood van fuselier Tijger had opgewekt:
'Vroeg nam ik afscheid en marcheerde met mijn transport naar het station om met de trein naar kilometerpaal 10 te rijden. Toen ik appèl hield, zag ik de huishoudster van Tijger, die zo aardig bij de begrafenis voor bloemen had gezorgd, daar ook weer staan. Op mijn vraag waar zij heen ging, wees zij op een vriend van Tijger. Ik begreep het: hij, de vriend van Tijger had de vrouw en het kind tot zich genomen. Ik drukte hem de hand: zo is het met onze Europese jongens! Hij ging nu mee naar het bivak Geudong en zij met hem.'
Toen ik in Geudong het voor dat bivak bestemde personeel en bagage had afgeleverd, stapte ik dadelijk weer op om de zware mars naar Blang Reumah te aanvaarden.'
Het begrip 'huishoudster' verdient enige explicatie. Inderdaad voerde deze huishoudster - een inheemse vrouw - het huishouden van de fuselier. Maar zij was tevens zijn levensgezellin en deelde ook de slaapplaats van deze Jan, ergens in een afgeschoten hoekje van de chambree. Het was een getolereerd samenwonen in het kampement en de combinaties konden zich vormen, waarbij de compagniescommandant uiteindelijk zijn toestemming moest geven. De sociale toestanden voor de militairen van het KNIL in die jaren waren nog maar nauwelijks ontwikkeld. Slechts weinigen (en dan

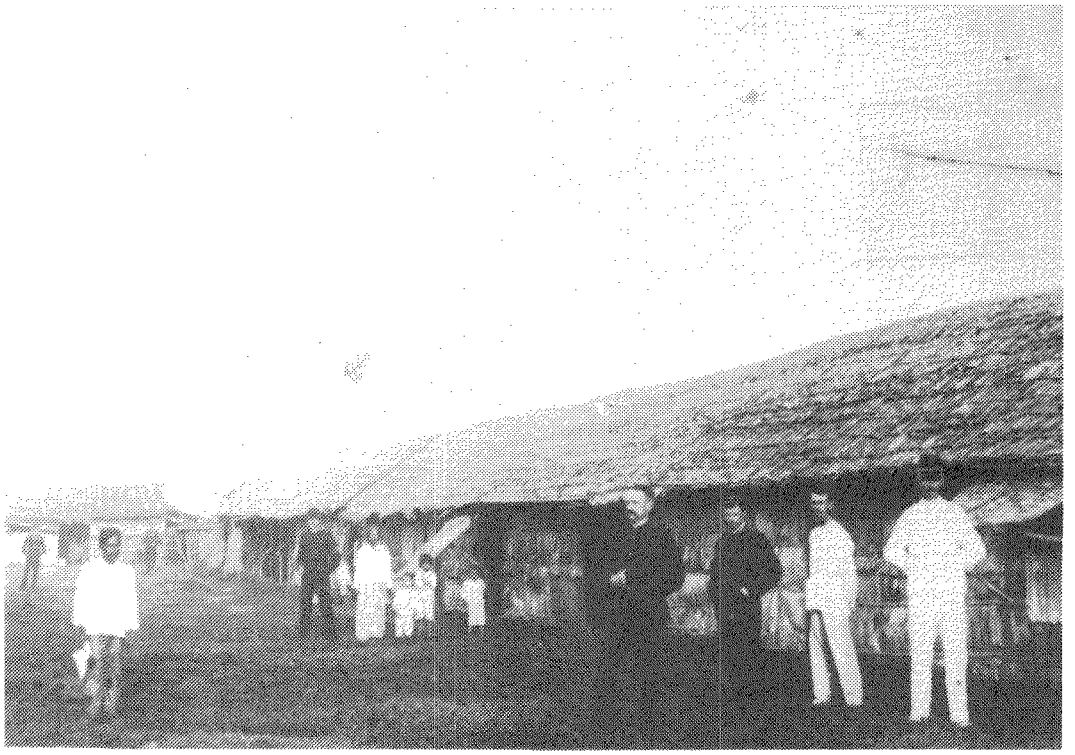


Foto 1: Markant Atjeh-beeld omstreeks eeuwwisseling. Buitenpost met barakken van bamboe. Rechts enige officieren, geheel links de kapitein en dan de dokter. In het midden een Europees militair met zijn inheemse echtgenote of huishoudster en de kindertjes. Hele gezin zomaar ook in dit schamele kampement in de rimboe huizend. Let ook op witte uniform voor officieren, rechts. Donck vond dat een heerlijke dracht. (foto collectie 48 Painfbat van Heutsz).

nog voor het merendeel de officieren) waren gehuwd. De Europese onderofficieren en zeker de ongegradueerde Europeanen konden geen woning verkrijgen (en hadden ook geen toelagen om een Europese vrouw te kunnen onderhouden. Velen van hen zochten een huishoudster en mochten met haar in het kampement samenwonen. De regeling die zich aldus gaandeweg een bestaan had opgebouwd, werd met een min of meer officieel woord het 'kazerne-concubinaat' genoemd. Het systeem voldeed bij alle landaarden en men wist in het KNIL niet beter of het was altijd zo geweest. Een militair was òf ongehuwd, òf gehuwd òf met huishoudster levend in de tangsi (=kazernement). Eerst in de jaren na 1914 is het concubinaat voor de christelijke militairen langzaamaan afgeschaft, eerst voor onderofficieren en later voor militairen onder die rang. Er kwamen woningen beschikbaar, samen met financiële en sociale verbeteringen; diverse militairen huwden nu met hun huishoudster (en moeder van hun kinderen) en nieuwe vergunningen tot samenwonen binnen de tangsi werden toen niet meer aan christelijke militairen verstrekt. Het geheel dezer wijzigingen geschiedde op aandrang uit Nederland alwaar confessionele kamerleden zich beijverden voor afschaffing van wat in hun Hollandse ogen niet goed heette te zijn. De Indische maatschappij heeft met het kazerne-concubinaat nooit moeite gehad, temeer daar Europese mindere militairen die een huishoudster hadden zich in het garnizoen altijd bijzonder rustig gedroegen en zich niet te buiten gingen aan drank.

Maar stappen we van dit belangwekkende onderwerp af na deze summiere uitleg en volgen wij Donck en zijn mannen op de terugmars naar Blang Reumah. Na twee

doden en zoveel afgevoerde gewonden was de stemming natuurlijk niet opgewekt, dat zal men zonder meer begrijpen.

ALOM IN ATJEH EEN DEUK IN HET MOREEL: DIE KLEWANGAANVALLEN

'Ik wist in welke gedrukte stemming ik daar officieren, onderofficieren en soldaten zou aantreffen en als zij dan nog zouden horen hoe het ons is vergaan dan zou dat de lui nog meer terneerslaan. Wij kwamen aan: een ieder stond stom en verslagen ons op te wachten. Het greep mij ontzettend aan en niet nadat ik een paar glazen wijn had gedronken, kon ik mijn treurig verslag uitbrengen.'

Het beste in dat geval was om normaal en goed de diensten te laten verlopen en gewoon de patrouilles te laten verrichten. Hetgeen ook gebeurde zoals wij verderop zullen zien.

'De nacht had rust gebracht; ook berusting; het leven nam zijn loop. Toch was wel duidelijk gebleken hoe hecht de band is welke ons allen, meerderen en minderen in een bivak bindt.

Nu was het in de laatste tijd op verschillende plaatsen in Atjeh beroerd gegaan. Diverse klewang aanvallen hadden succes gehad, met het gevolg dat een neerslachtige stemming zich meester had gemaakt van de troep. Te weinig troepen en te veel werk.'

De verliescijfers van dit jaar 1902 in Atjeh behoorden tot de zwaarste die wij in het KNIL leden. Vooral had men te lijden van klewang-aanvallen op patrouilles; deze laatste namen zo in frekwentie en hevigheid toe dat de Civiele -en Militaire Gouverneur van Atjeh, luitenant-generaal J.B. van Heutsz op 12 augustus van dat jaar een circulaire deed uitgaan aan alle troepencommandanten. In dit schrijven(2) hekelde hij de nonchalante wijze waarop de patrouilles marcheerden in bedekte terreinen in de vlakte. En het lopen in de eenden-colonne (met enen) en met grote afstanden en tussenruimten tussen de militairen, waarbij de mannen niet om zich heen keken en de wapens niet in gereedheid hadden, werd nu verboden. De vijand die deze marsgroepjes bij voorkeur massaal attakeerde uit een hinderlaag vlak naast de marsweg, gaf meestal enkele gerichte schoten af en vloog daarna luid gillend door onze gelederen, links en rechts zo veel mogelijk militairen met de klewang buiten gevecht stellend en vooral de (toen hyper moderne) vuurwapens M 95 meegrissend tesamen met de munitie. In die gevallen was de tegenweer van de militairen veelal te laat; er waren doden en gewonden gevallen en geweren geroofd, terwijl een heilloze verwarring heerste. Enkele malen kwam de aanvalsgolf dan nogmaals terug, hetgeen nog meer verliezen en ontreddering teweeg bracht. Van Heutsz bepaalde dat in de terreinen waar overvallers zich onzichtbaar van de route konden verbergen, ten allen tijde met tweeën gemarcheerd moest worden, met de wapening geheel paraat (vuurwapen in horizontale stand en voor met klewang gewapende troepen moest dat wapen uit de schede en reeds in de verticale stand zijn). De patrouilles dienden opgesloten te marcheren zo dat het geheel als ware het een egel, zich naar alle zijden kon weren, zowel in de stilstaande als bewegende formatie; kaderleden dienden zich zowel voorin als achterin deze figuur te bevinden, binnen het gelid; de algemene commandant eveneens en wel geheel centraal. In latere jaren werd dit initiatief van van Heutsz als algehele drill (met andere bepalingen voor patrouilles) opgenomen in een voorschrift dat met enkele wijzigingen van kracht is gebleven tot de opheffing van het KNIL in 1950. (3)

Maar zover was het in 1902 nog niet. Ieder detachement zat apart en nogal geïsoleerd, óók wat de nieuwsvoorziening betrof: geen massa media zoals radio en televisie en eigenlijk niet of nauwelijks een krant: hoogstens oude exemplaren. Maar de verhalen bleven komen, van andere delen van Atjeh, vertraagd, dat wel. Maar aan de andere kust, de Westkust, daar moest het wèl raak geweest zijn:

'Wij vernamen dat op de Westkust, waar onlangs een aanval op een bivak had plaatsgehad, thans een klewang aanval op een colonne van twee compagnieën Ambonnezen was geschied. De generaal van Heutsz was er terstond op uit gegaan. Merkwaardig is het, dat toen deze colonne de Kraton

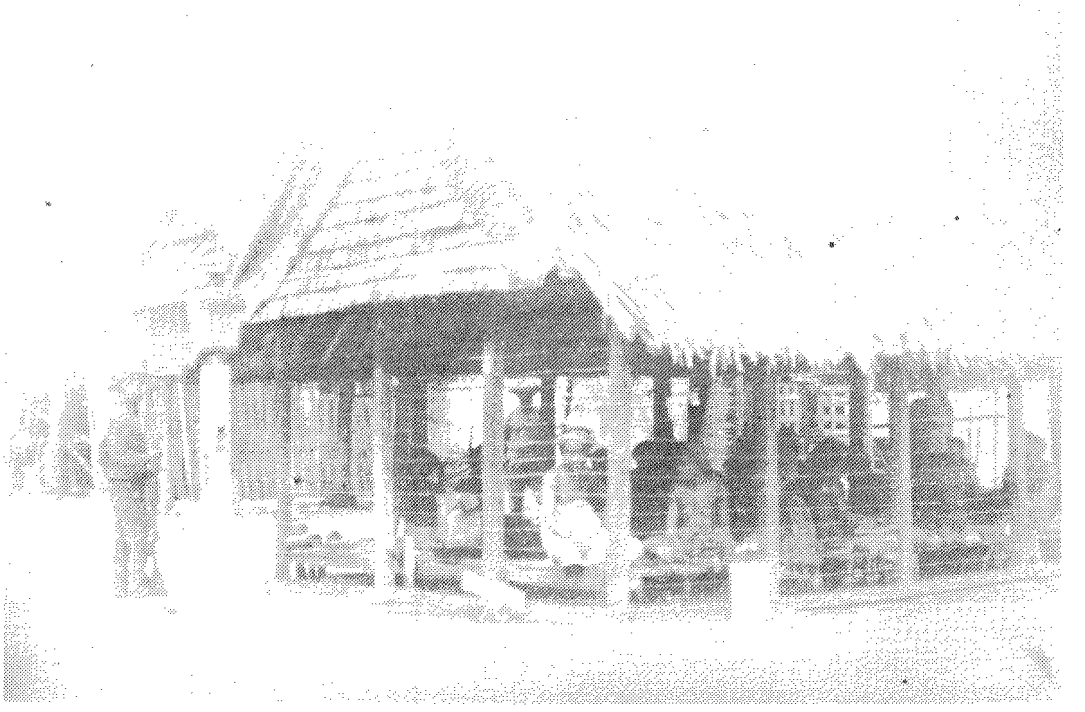


Foto 2: Foto die de in het dagboek genoemde BB-controleur Frijling maakte van gevangen genomen verzetsstrijders in Atjeh, nu in een militair kampement opgesloten in een soort kooi nabij de wacht: zie twee militairen van Inheemse landaard. Later komt een civiele rechtszitting die voor de meeste overtreders eindigt met vrijheidsstraffen (foto collectie H.W. Frijling).

verliet om met de trein te vertrekken, de Ambonnezen niet zoals gewoonlijk bij dergelijke tochten, voor de muziek uit hun dansen uitvoerden; zij bleven in het gelid en lieten niets horen. Kenners van dit volk zeiden toen, dat is een veeg teken; het is een bewijs dat zij in hun bataljonscommandant geen vertrouwen hebben. Nu is de Westkust momenteel het brandpunt van het verzet. Tjoet Na Din, de weduwe van Toekoe Oemar, leidt daar het verzet. Zij moet over heel wat geweren en mannen beschikken.'
De Westkust is altijd wat riskant gebleven en het verzet laaide daar in latere jaren weer op. De laatste grote klewang-aanvallen hadden daar nog plaats in 1926.
De weduwe van de grote verzetsleider Toekoe Oemar (na zijn 'verraad' van 1896 was hij in 1899 aan de Westkust in een gevecht met een militaire patrouille gesneuveld) is in latere jaren gearresteerd en daarna naar West-Java verbannen. (4) Betreffende de mededeling over de Ambonnezen zij nog vermeld dat wanneer hun strijdlust was gedaald en een moedeloosheid optrad, in vele gevallen de godsdienstleraar Iz. Thenu, een overbekende Ambonnese figuur in Atjeh uit die tijd, er voor zorgde dat het moreel weer werd hersteld. Thenu was ook degeen die ijverde voor het gemeenschappelijk zingen van krijgsliederen in het kampement en bij bijzondere gelegenheden, shows en dergelijke; daarbij kwam het vaak bij zijn streekgenoten tot het uitvoeren van folkloristische krijgsdansen, zoals Donck beschreef. Overigens komt het verhaal van de niet dansende Ambonnezen ons wat overtrokken voor, maar curieus en tekenend voor de sfeer is het wel.

DE NORMALE ACTIVITEITEN VOORTGEZET

De beste remedie voor herstel van de veerkracht werd bij onze buitenpost dan ook prompt toegepast: meteen patrouilles naar de dichtsbijzijnde verzetshaarden en overige activiteiten en routinezaken laten continueren. Het dagboek verhaalt er zonder te veel details (we begrijpen het maar al te best) in de komende dagen het volgende over:

'Een patrouille welke deze nacht er op uit was heeft enige Atjehers die aan de beruchte klewang aanval hadden deelgenomen, in handen gekregen.' En enige tijd later weer: 'Met de kapitein vanmorgen de kampong bezocht waaruit de beruchte overval is geschied. Vijf mannen hadden geen pas en zijn dus gearresteerd. Eén van hen bood heftige weerstand, maar dat baatte niet.'

En denkend aan een collega die dermate lang in touw was geweest en van de arts veertien dagen verplicht rust kreeg voorgeschreven besefte Donck dat ook hij al lang 'buiten' zat.

'Ik ben nu weer vier maanden buiten, maar als het niet nodig is, dan ga ik niet meer naar de Kraton. Maar ik zou toch graag nog wel eens naar Java willen, want daar heb ik zo goed als niets van gezien.'

Wij weten dat Donck met de aanduiding 'kraton' de hoofdplaats van Atjeh, Koeta-Radja, bedoelde. Daar moest hij niets van hebben; maar het zou nog tot medio februari van volgend jaar, 1903, duren alvorens Donck weer naar Java zou teruggaan.

En verder gingen de gewone dienstzaken normaal door:

'Later op de middag bracht een Atjeher een brief uit Geudong met het merk 'Spoed X X X.' Dat was wat gewichtigs. De kapitein opende de brief en vertelde toen dat hij en Donck naar Lho Semawé moesten komen teneinde zitting te nemen in een examencommissie. Een adjudant-onderofficier moest dat examen afleggen. Maandag begint dat examen, zodat wij uiterlijk zondag in Lho Semawé moeten zijn. Toen mijn huisjongen dit vernam was hij uitermate verheugd, want hij gaat mede. Terstond mijn reglementen en voorschriften tevoorschijn gehaald om deze in te kijken; de examinandus mocht het eens beter weten dan de examinatoren! Aan reglementen doen wij op Atjeh al heel weinig. Alleen op Koeta Radja was het nodig, maar buiten heerst de praktijk.'

Noten:

1. A. Kruisheer, Atjeh 1896, Weltevreden 1913, blz. 304-305.
2. Indisch Militair Tijdschrift (IMT) 1903,1-6, blz. 266 e.v.
3. Bedoeld is het 'Voorschrift voor de uitoefening van de Politiek-Politionele Taak van het Leger' (VPTL) waarbij de gehele materie nu geordend werd neergezet, tesamen met de regeling van de verhouding tot en samenwerking met de civiele autoriteiten; eerste druk in 1924.
4. Over Tjoet Na Din heeft de Nederlandse schrijfster mevrouw M.H. Székely-Lulofs een roman van die naam geschreven; Amsterdam 1948

(Wordt vervolgd)

OPROEPEN VAN HET BESTUUR

Adressering

Het komt nogal eens voor, dat adreswijzigingen niet tijdig worden doorgegeven aan de ledenadministratie, met als gevolg het niet tijdig ontvangen van ons verenigingsorgaan. De ledenadministratie doet daarom een beroep op U de adressering te kontroleren en eventuele wijzigingen direct door te geven aan E.W. van Popta, Mgr. Bekkerslaan 151, 2286 CE RIJSWIJK (ZH).
Vriendelijk dank voor Uw medewerking.

VEILING STICHTING DIEKERHOFF-FONDS

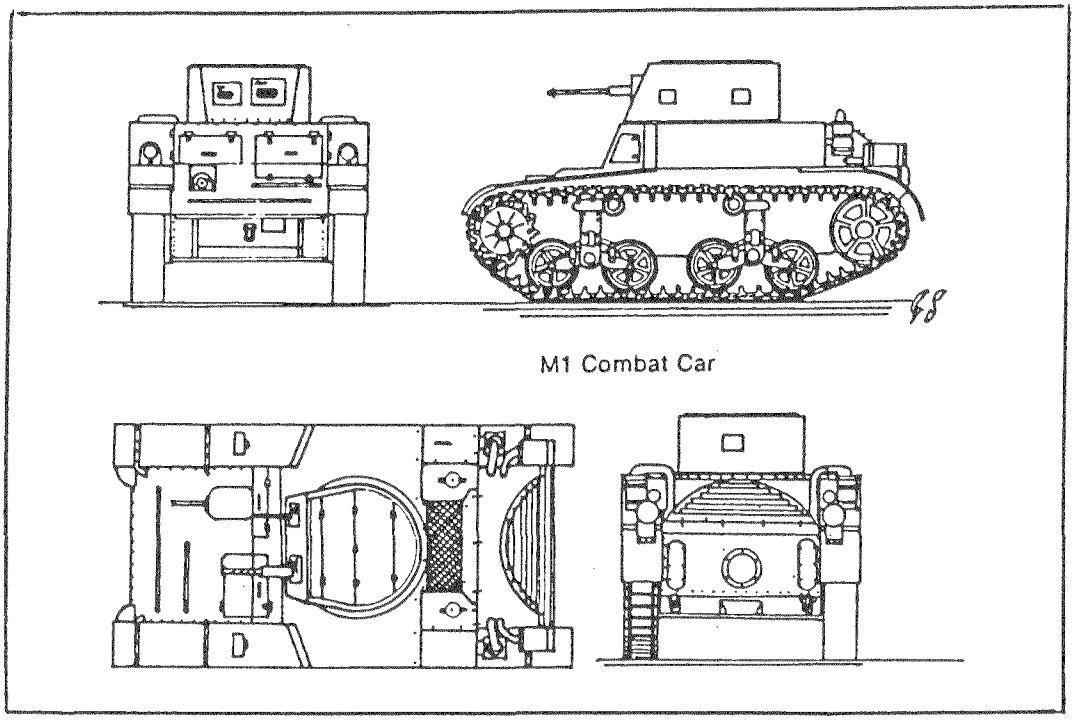
Op de jaarlijkse algemene ledenvergadering die op 5 november te Soesterberg gehouden zal worden, vindt traditiegetrouw de veiling plaats t.b.v. de Stichting Diekerhoff-fonds.
Indien U goederen voor genoemde veiling beschikbaar hebt, dan zijn de bestuursleden gaarne bereid deze in ontvangst te nemen.
Komt U in de buurt van het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg, dan bent U van harte welkom bij ons bestuurslid J. van den Berg.

C. BLIJLEVEN

AMERIKAANSE LICHTE TANKS COMBAT CAR M1 EN M2

Met de algemene inkrimping van het Amerikaanse leger na afloop van de Eerste Wereldoorlog, ontbond de Generale Staf in 1919 het Tank Corps, en in het kader van de National Defence Act van 1920 werden tanks en de ontwikkeling van tanks een verantwoordelijkheid van de infanterie. De Generale Staf definiëerde als toekomstige taak van de tank: 'het waarborgen van een ononderbroken opmars van de infanterie in de aanval.'

De Britse experimenten met geïntegreerde gepantserde strijdkrachten waren echter in 1929 voor luitenant-kolonel Adna R. Chaffee aanleiding een aantal eenheden samen te voegen tot de 'Gemechaniseerde Troepen.' Deze legden beslag op bijna alle motorvoertuigen welke het Amerikaanse leger destijds rijk was, en waren daardoor dus een kort leven beschoren. Wel maakten ze de weg vrij voor de eerste reguliere opzet van een gemechaniseerd cavalerieregiment. De enige infanteriedeelname hierin bestond uit infanteristen die in vrachtauto's werden vervoerd. In 1931 was Generaal Douglas MacArthur chef van de Generale Staf geworden en hij was een sterk voorstander van mechanisatie. Hij besloot onder meer dat, in dit gemechaniseerde tijdperk, met tanks en pantserwagens uitgeruste Amerikaanse cavalerie een explorerende rol moest vervullen, hetgeen een geheel andere was dan de infanterie-ondersteunende taak welke haar tot op dat moment was opgedragen.
Als gevolg van dit besluit werden de Gemechaniseerde Troepen in de cavalerie opgenomen en ging deze zich zelf met tanks uitrusten. Wel moesten deze, teneinde de bepalingen van de National Defence Act te omzeilen, 'combat cars' (gevechtsvoertuigen) worden genoemd, in plaats van 'tanks.' Vanwege begrotings-technische beperkingen konden tijdens de twintiger jaren slechts een of twee experimentele tanks per jaar worden gebouwd. De eerste was in 1926 de T1 Combat Car. Deze was op de bewapening na identiek aan de T3 Middelzware Tank (de Christie M1931). De cavalerie had er in toegestemd dat de militaire karakteristieken voor gevechtsvoertuigen een bewapening specificeerden welke bestond uit een .30 en een .50 caliber machinegeweer, elk in een aparte toren. De T1 was conform deze eisen uitgerust. Slechts vier voertuigen zijn gebouwd, in 1936 eindigden ze hun leven als doelwit. De verdere ontwikkeling van de T1 leidde uiteindelijk in 1931 tot de T1E4.
De maximum snelheid van de T1 serie bedroeg slechts circa 20 km/uur, en dit kwam niet overeen met de ideeën die de Chef van de Generale Staf, Generaal Douglas MacArthur, had over mobiliteit. Dit leidde in 1934-35 tot de ontwikkeling van de T2 Lichte Tank. Deze had een aantal componenten, waaronder het veringsysteem, ontleend aan de Britse Vickers Armstrong 6 ton tank. Evenals de T1 was hij 'convertible', d.w.z. dat hij zowel op de rupsbanden als op de loopwielen kon rijden. De aanduiding T3 werd toegekend aan een aangepaste T1E1 Lichte Tank en eveneens aan een voorgestelde modificatie van T2 Combat Car.
De T4 en T5 Combat Cars werden als onderlinge concurrenten ontwikkeld. De convertible T4 Combat Car was een voortzetting van de Christie-ontwikkeling, terwijl de T5 parallel aan de T2 Lichte Tank werd ontwikkeld. Hij werd voorzien van het verticale spiraalveringssysteem, zoals dat voor het eerst in 1933 was toegepast op de T3 Lichte Tractor. De T2 Lichte Tank daarentegen was uitgerust met een systeem met bladveren van het Vickers type.



M1 Combat Car

Dit leidde tot een pat-stelling tussen het War Department en de gebruiker, de Cavalerie. Het War Department gaf de voorkeur aan de T5, die zeer goed manouvreerbaar was. De cavalerie echter prefereerde het andere type omdat dit een stabieler kanonplatform bood en een groter overschrijdingsvermogen had. Het War Department won deze strijd, een beslissing welke werd genomen op de aanbevelingen van stafofficieren, van wie sommigen geen enkele of slechts weinig ervaring hadden op het gebied van tankonderstellen. Door deze beslissing ging het Amerikaanse leger het spiraalveringsysteem toepassen, en daarin kwam pas weer verandering bij de invoering van de M24 en de M26 tanks aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.
De T5E2 versie werd met de aanduiding M1 Combat Car in 1937 in gebruik genomen. De bewapening bestond uit een .30 en een .50 machinegeweer in de toren en een tweede .30 machinegeweer in de boeg. De motor was een 7 cilinder Continental benzinemotor, die het voertuig een maximum snelheid gaf van 70 km/uur. De bemanning bestond uit vier man, het gewicht bedroeg 8800 kg.

De M1A1 Combat Car had een verbeterde transmissie en tegen het eind van 1938 had de 72 Cavalerie Brigade in totaal 112 M1 en M1A1 Combat Cars in gebruik.
De M1 en M1A1 hadden één belangrijk nadeel: de aandrijfas deelde het gevechtscompartiment nagenoeg in tweeën. Dit nadeel werd gedeeltelijk opgeheven bij de M2 Combat Car. Deze was uitgerust met een T1020 Guiberson 9 cilinder dieselmotor. De voornaamste reden hiervoor was een verbetering van het brandstofverbruik. Daarnaast had de M2 nog een aantal kleinere verbeteringen. De toren was hoger en bood meer hoofdruimte aan de commandant en de schutter. De achterkant van de romp en het motordek waren verbeterd en alle lucht in- en uitlaten waren bovenop de romp geplaatst. De loopstellen waren dichter bij elkaar geplaatst en er was een nieuw en groter spanwiel toegepast dat tevens diende als loopwiel. Hierdoor werd de bodemdruk verminderd.
In 1940 werden 292 voertuigen besteld.
Intussen was de Armoured Force georganiseerd, en was het niet langer nodig onderscheid te maken tussen tanks en combat cars.

Alle M2 Combat Cars werden M1A1 Lichte Tanks en de M1 en M1A1 Combat Cars werden aangeduid als M1A2 Lichte Tank. Ze bleven in gebruik voor trainingsdoeleinden. In december 1942 werden ze buiten gebruik gesteld omdat het onderhoud te intensief werd, en omdat ze niet meer in voldoende mate aansluiting boden op de inmiddels M3 Lichte Tank.

Technische gegevens M1 Combat Car:

bemanning	4 man (commandant, schutter, bestuurder, boegschutter)		
lengte	4,14 meter		
breedte	2,39 meter	Motor:	
hoogte	2,26 meter	M1:	Continental Star 8 W670 lucht gekoelde 7 cilinder stermotor, benzine, 250 pk bij 2400 omw/min.
gewicht (gevechts-gereed)	8799 kg.		
bodemdruk	0,58 kg/cm2	M2:	Guiberson T1020 9 cilinder radiaal dieselmotor.
maximum snelheid		Bewapening:	
op de weg	72 km/uur	1x	.50 cal. en
in terrein	25-40 km/uur	1x	.30 cal. machinegeweer in de toren
actieradius	240 km	1x	.30 cal. machinegeweer in de boeg.
waadvermogen	1,32 meter	Bepantsering:	maximum 16 mm
klimvermogen	62 %		minimum 6 mm

DE M2 SERIE

In 1933 werd door Rock Island Arsenal de T2 Lichte Tank ontworpen en gebouwd. Hij had een eenvoudige rechthoekige geklonken romp met de motor achterin en de aandrijving op de aan de voorkant geplaatste aandrijfwielen. Deze elementen waren overgenomen van de serie T1 experimentele tanks, doch het onderstel en de vering waren van de Vickers Armstrong 6 ton tank, die in Amerika gedemonstreerd was. Vergelijkende proeven met de gelijktijdig ontwikkelde T5 Combat Car toonden echter aan dat het verticale spiraalveringssysteem van dat voertuig veel beter was dan het bladveringssysteem van Vickers. Derhalve werd het tweede lichte tank prototype, de T2E1, hiermee uitgerust.

Alle Amerikaanse tanks uit het midden van de dertiger jaren waren bedoeld voor infanterie-ondersteuning, en voor deze taak werd een bewapening met machinegeweren voldoende geacht. Bij de T2E1 bestond deze uit een .30 en een .50 Browning machinegeweer, gemonteerd in een toren welke dezelfde breedte had als de romp. Een tweede .30 machinegeweer was vóór in de romp aangebracht.

De T2E1 werd eind 1935 gestandaardiseerd en door Rock Island Arsenal in productie gebracht als de M2A1 Lichte Tank. Behalve het prototype werden 19 voertuigen gebouwd.

Ondertussen was een verbeterd voertuig gebouwd, de T2E2, identiek aan de T2E1, doch met twee torens naast elkaar, voor elk machinegeweer één, in plaats van de ene toren over de volledige breedte van de romp. Deze uitvoering werd in 1936-37 gestandaardiseerd en in productie genomen als de Lichte Tank M2A2. De machinegeweren hadden gezamenlijk slechts een schootsveld van 270 graden, aangezien de torens elkaar gedeeltelijk blokkeerden. Er zijn ongeveer 200 voertuigen gebouwd.

In 1938 werden wederom een aantal verbeteringen aangebracht. Ter verbetering van de rij-eigenschappen werd het achterste loopstel 28 cm. naar achteren geplaatst en werden langere veren in de loopstellen gemonteerd. Daarnaast werd de bepantsering verbeterd tot maximaal 22 mm en werden verschillende wijzigingen aangebracht aan de motor. Het verbeterde model kreeg de aanduiding Lichte Tank M2A3. Er zijn er ongeveer 70 van gebouwd.

In 1940 werden de Lichte tanks M2A1, M2A2 en M2A3 verouderd verklaard en ze

zijn niet operationeel gebruikt. Wel boden ze goede trainingsmogelijkheden tijdens de eerste oorlogsjaren.
De laatste productietypes, de M2A2E3 en de M2A3E3 waren uitgerust met dieselmotoren.
Het laatste en belangrijkste type in de M2 serie, was de M2A4. De ervaringen met de lichte tanks enerzijds en de overeenkomstige M1 Combat Cars anderzijds, hadden geleerd dat de enkele toren van de laatste beter voldeed dan het systeem met twee torens.
In 1939 ontwikkelde Rock Island Arsenal op basis van deze gebruikservaringen, een verbeterde versie van de M2A3. Deze werd aangeduid als de M2A4, en was in feite een M2A3 waarbij de twee torens waren vervangen door één enkele, draaibare toren met een 37 mm kanon als hoofdbewapening. Daarnaast waren er drie machinegeweren in de romp geplaatst en was de bepantsering verbeterd tot 25 mm. Door het grotere gewicht was de bodemdruk aanzienlijk toegenomen. De motor bleef dezelfde doch was aangepast voor benzine met een lager octaangehalte.
American Car and Foundry bouwde er 365 tussen april 1940 en maart 1941. Baldwin Locomotive Works bouwde er in april 1942 nog eens 10. Enkele voertuigen hadden een Guiberson T1020 dieselmotor in plaats van de Continental benzinemotor.
De M2A4 is door het Amerikaanse Korps Mariniers operationeel gebruikt, o.m. op Guadalcanal. Een klein aantal werd in 1941 geleverd aan het Britse leger, dat ze uitsluitend voor trainingsdoeleinden heeft gebruikt.

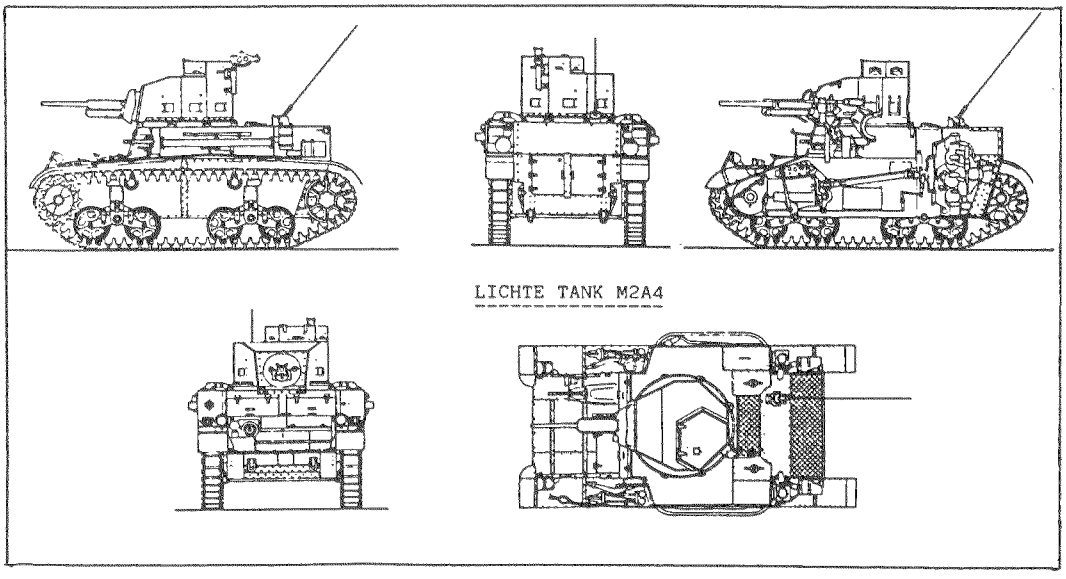
Technische gegevens:

types	: M2A1, M2A2, M2A3, M2A4.		
bemanning	: 4 (commandant, schutter, bestuurder, hulpbestuurder/boegschutter)		
lengte	: M2A1/2	:	4,14 meter
	M2A3/4	:	4,42 meter
breedte		:	2,23 meter
hoogte	: M2A1/2/3:		2,23 meter
	M2A4	:	2,54 meter
gewicht	: M2A1	:	8.523 kg.
	M2A2	:	8.663 kg.
	M2A3	:	9.072 kg.
	M2A4	:	10.432 kg.
bodemdruk	M2A4	:	0,966 kg/cm2
max. snelheid	M2A4	:	60 km/uur
klimvermogen	M2A4	:	50 %
waadvermogen	M2A4	:	1,09 meter
overschrijdings-vermogen	M2A4	:	1,83 meter
opstapvermogen	M2A4	:	0,66 meter

motor : Continental W-670-9A, 7 cilinder stermotor, 250 pk bij 2400 omw. per minuut.
Een aantal voertuigen was uitgerust met de Guiberson T1020 9 cilinder radiaal dieselmotor.

bewapening : M2A1/2/3: 1x .50 machinegeweer en
1x .30 machinegeweer in de toren,
1x .30 machinegeweer in de boeg.
: M2A4 : 1x 37 mm M3 kanon (L/57),
1x .30 machinegeweer coaxiaal,
1x .30 machinegeweer in de boeg,
2x .30 machinegeweer in de zijsponsons,
1x .30 machinegeweer op de toren voor luchtafweer.

bepantsering : minimum: 6 mm
maximum: 16 mm (25 mm op de M2A4)



DE M3 SERIE

De Lichte Tank M3 werd in het voorjaar van 1940 ontworpen door Rock Island Arsenal. De in 1939-40 in Europa opgedane ervaringen werden er in verwerkt en het betekende een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de M2A4 Lichte Tank.

De belangrijkste eis was een verbeterde bepantsering, doch dit betekende eveneens een verzwaring van het onderstel. De frontbepantsering werd opgevoerd van 38 mm tot 51 mm en de kijkspleten in de zijkant van de toren werden weggelaten. Het spanwiel werd omlaag geplaatst teneinde het bodemcontact van de rupsbanden te vergroten. Verdere aanpassingen waren een verlenging van de achterzijde van de romp en een verbeterde bepantsering van het motordek, als bescherming tegen luchtaanvallen.

De M3 werd goedgekeurd en gestandaardiseerd in juli 1940 door American Car and Foundry in productie genomen, direct na afloop van het contract voor de M2A4.

Tijdens de productiefase werden verschillende verbeteringen aangebracht. De eerste was een gelaste toren, ter vervanging van de geklonken toren. De voornaamste reden hiervoor was gewichtsbesparing, hoewel het eveneens het gevaar wegnam van rondvliegende klinknagels bij een treffer op de toren.

Een verdere wijziging was de introductie van een gelaste/gegoten ronde toren als vervanging van de tot dan toegepaste veelhoekige toren.

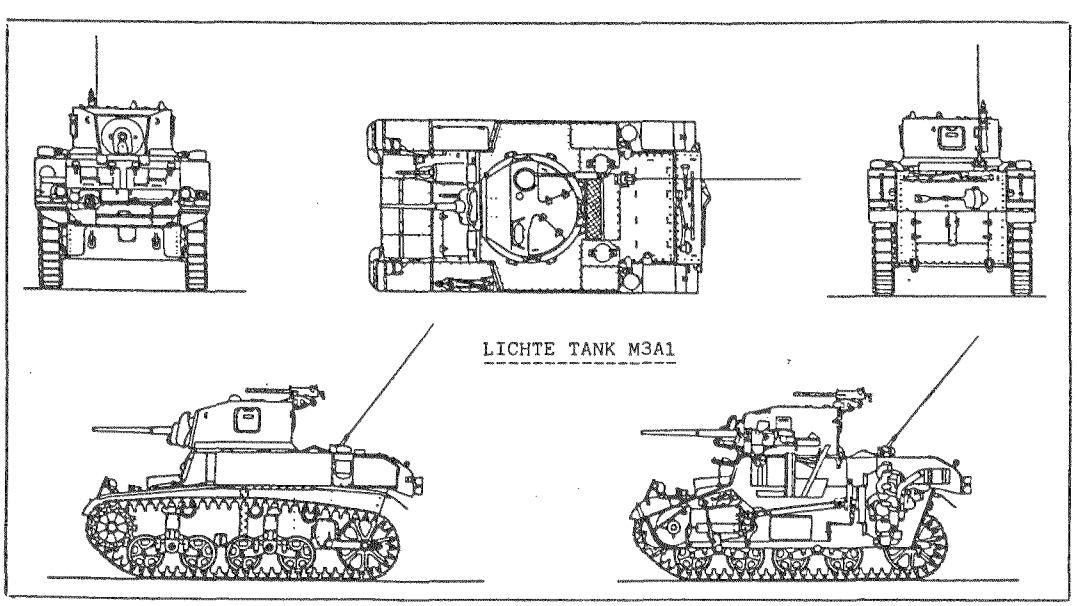
Vanaf midden 1941 werd een gyro-stabilisator voor het kanon aangebracht en vanaf het eind van 1941 werden, op grond van de Britse ervaringen in de woestijnoorlog in Noord-Afrika, twee afwerpbare brandstoftanks met elk een inhoud van 115 liter meegevoerd ter vergroting van de actieradius.

Vanaf begin 1942 werd een geheel gelaste romp toegepast. Vanwege de grote behoefte aan vliegtuigmotoren werden 500 voertuigen uitgerust met de Guiberson T1020 dieselmotor, in plaats van de Continental benzinemotor. Deze voertuigen werden aangeduid als M3 (diesel).

In juni 1942 werd de M3A1 in productie genomen. Het belangrijkste uiterlijke verschil met de M3 was het feit dat de cupola op de toren was weggelaten. Hierdoor werd het silhouet verlaagd. Andere wijzigingen waren een mechanisch draai-inrichting voor de toren en een torenkorf. Het kanon werd voorzien van een gyrostabilisator, waardoor het beter op het doel gericht bleef. De machinegeweren in de twee zijsponsons waren weggelaten waardoor meer bergruim-

te was ontstaan. Deze machinegeweren werden door de bestuurder op afstand bediend, doch bleken in de praktijk weinig waarde te hebben.
De productie ging door tot januari 1943, 4621 voertuigen werden gebouwd, waarvan 211 met een diesel motor.

De M3A2 zou geheel identiek zijn aan de M3A1, doch met een gelaste in plaats van een geklonken romp. Dit type is echter niet in productie genomen.
De M3 Lichte Tank was in maart 1941 nog maar net in productie genomen, toen besloten werd de Continental radiaal motor door een andere te vervangen. Dit vanwege de enorme behoefte aan motoren voor de vliegtuigproductie. Verschillende proefnemingen leidden uiteindelijk tot een nieuw type lichte tank, aangeduid als de M5 Lichte Tank, uitgerust met twee gecombineerde Cadillac V-8 automotoren in een grotendeels nieuw ontworpen romp. De toren van de M5 was dezelfde als die van de M3A1.
Ondanks het succes van de M5 was het Ordnance Department wel bereid de productie van lichte tanks, uitgerust met de Continental motor, voort te zetten. Als gevolg hiervan verzocht de Armoured Force een M3 variant te ontwikkelen, gebruik makend van de Continental motor, doch met een romp welke dezelfde kwaliteiten had als die van de M5.
Het resultaat hiervan, de M3A3, leek op de M5 doch had niet het verhoogde achterdek. De zijwanden van de sponsons waren onder een hoek van 20 graden geplaatst, dit in tegenstelling tot de M5 serie, waar ze recht waren.
Tevens werd de toren gewijzigd teneinde aan de achterkant ruimte te krijgen voor de radio. De pistoolpoorten werden weggelaten en de bovenluiken werden veranderd. Door deze modificaties kon eveneens de plaatsing van de kanontelescoop worden verbeterd. Het resultaat daarvan was de Combination Gun Mount M44.
De Lichte Tank M3A3 nam in januari 1943 op de productielijnen de plaats in van de M3A1. In augustus 1943 werd de productie gestaakt, er waren toen 3427 voertuigen gebouwd.
Het type is niet door het Amerikaanse leger gebruikt, doch uitsluitend door de overige geallieerden.



Technische gegevens:

types	: M3, M3A1, M3A3		
bemanning	: 4 (commandant, schutter, bestuurder, hulpbestuurder/boegschutter)		
lengte	: M3, M3A1	:	4,54 meter
	M3A3	:	5,03 meter
breedte	: M3, M3A1	:	2,23 meter
	M3A3	:	2,52 meter
hoogte	: M3	:	2,52 meter
	M3A1, M3A3	:	2,30 meter
gewicht	: M3	:	12428 kg
	M3A1	:	12927 kg
	M3A3	:	14400 kg
max. snelheid (op de weg)		:	60 km/uur
klimvermogen		:	60 %
waadvermogen		:	0,91 meter
overschrijdingsvermogen		:	1,80 meter
opstapvermogen		:	0,60 meter

motor : Continental W-970-9A, 7 cilinder stermotor, 250 pk bij 2400 omw/min,
of : Guiberson T1020-4 9 cilinder radiaal dieselmotor, 220 pk bij 2200 omw/min.

bewapening : 1x 37 mm kanon M5 of M6
1x .30 machinegeweer coaxiaal
1x .30 machinegeweer in de boeg
2x .30 machinegeweren in de zijsponsons (alleen M3)
1x .30 machinegeweer op de toren voor luchtafweer.

pantsering : minimaal 10 mm
maximaal 51 mm

DE M5 SERIE

Halverwege 1941 onstond er bezorgdheid over een mogelijk tekort aan Continental radiaal motoren. De behoefte van de vliegtuigindustrie was eveneens sterk toegenomen, en men zocht naar andere mogelijkheden.

General Motors bood aan een prototype te ontwikkelen waarbij gebruik gemaakt werd van twee Cadillac V-8 automotoren met een hydro-matic transmissie. De aanduiding werd M3E2 (de M3E1 was een prototype met een Cummins dieselmotor). Het voertuig werd getest op de Aberdeen Proving Grounds en bleek verschillende voordelen te hebben. Hoewel hij wat zwaarder was, had de nieuwe motor meer vermogen, maakte minder geluid en draaide soepeler. Ook betekende de automatische versnellingsbak een vereenvoudiging van de taak van de bestuurder. Daarnaast was de motor in grote hoeveelheden beschikbaar. Een bijkomend voordeel was dat de complete krachtbron minder ver in de gevechtsruimte stak, waardoor een veel betere torenkorf aangebracht kon worden.

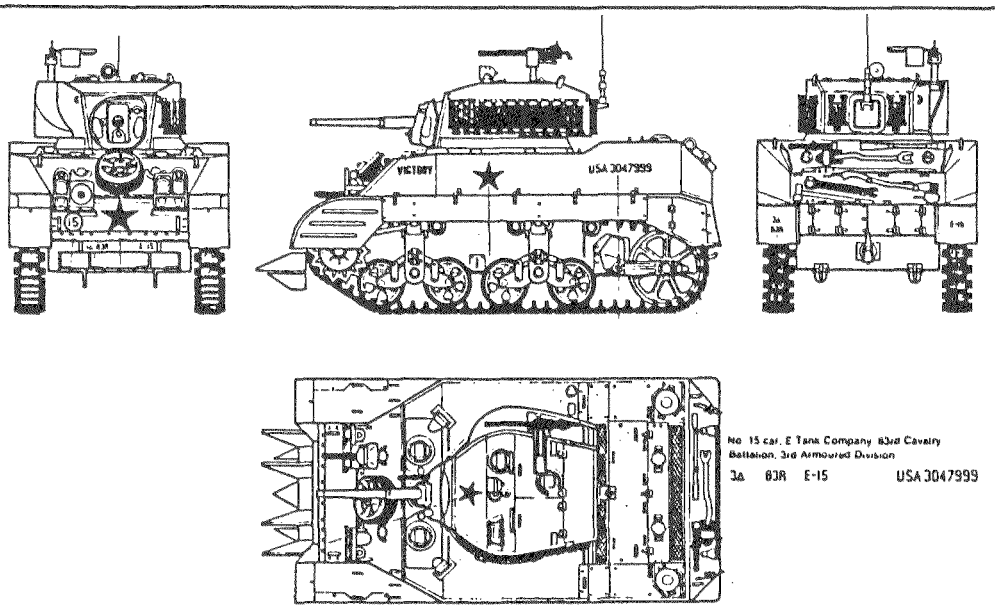
Voordat de M3E2 werd ontwikkeld, waren er met een andere M3 reeds proeven genomen waarbij het kanon in elevatie gestabiliseerd kon worden en was gemonteerd in een mechanisch beweegbare toren met een integrale torenkorf. Deze proeven bleken succesvol en deze verbeteringen werden derhalve eveneens aangebracht in de M3E2, die daardoor de nieuwe aanduiding M3E3 kreeg.

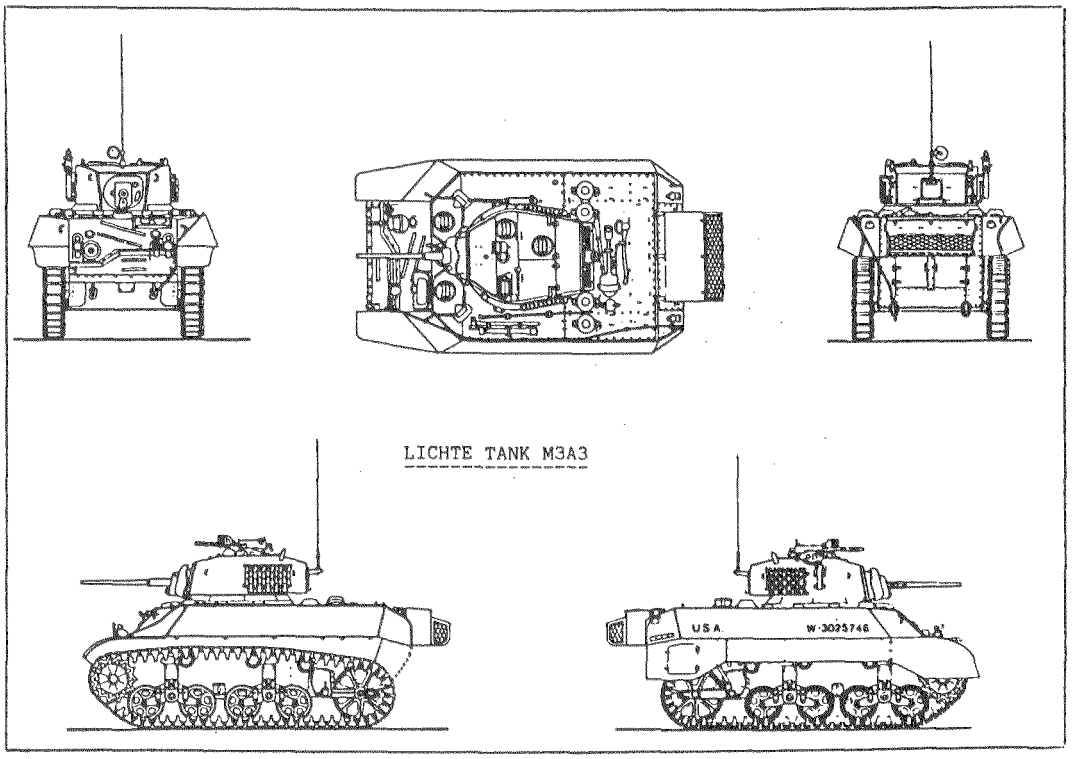
In april 1941 was ook een testprogramma uitgevoerd waarbij de voorkant van de romp van de M3 was gewijzigd, teneinde de ballistische eigenschappen te verbeteren en de bestuurdersruimte te vergroten. In oktober 1941 werd aanbevolen de M3E2, voorzien van deze gewijzigde voorkant, te standaardiseren als de M4 Lichte Tank. Omdat de code M4 echter reeds was toegekend aan de middelzware tank, werd de code voor

Technische gegevens:

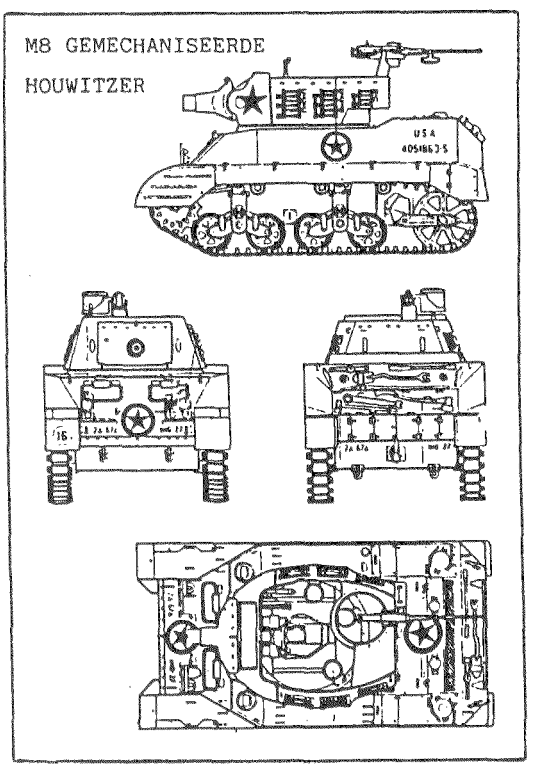
types	:	M5, M5A1
bemanning	:	4 (commandant, schutter, bestuurder, hulpbestuurder/boegschutter)
lengte	:	4,33 meter
breedte	:	2,23 meter
hoogte	:	2,28 meter
gewicht: M5	:	14968 kg (gevechtsklaar)
M5A1	:	15380 kg
max. snelheid	:	60 km/uur (op de weg)
klimvermogen	:	60 %
waadvermogen	:	0,91 meter
overschrijdings-vermogen	:	1,64 meter
opstapvermogen	:	0,45 meter
motor	:	twee gekoppelde Cadillac V-8 serie 42 motoren, 220 pk bij 4000 omw/minuut.
bewapening	:	1x 37 mm kanon M6 1x .30 machinegeweer coaxiaal 1x .30 machinegeweer in de boeg 1x .30 machinegeweer op de toren voor luchtafweer
pantsering	:	minimaal 12 mm maximaal 67 mm

LICHTE TANK M5A1





deze lichte tank gewijzigd in M5.
Het uiterlijk van de nieuwe M5 verschilde duidelijk van dat van zijn voorganger, de M3. Om ruimte te bieden aan de twee Cadillac motoren was het achterdek verhoogd. De voorkant liep schuin op en de luiken van de bestuurder en de boegschutter waren in de bovenkant van de romp geplaatst.
Het onderstel en de toren waren wel identiek aan die van de M3A1, hoewel in de arm van het spanwiel zwaardere veren waren aangebracht en de rupsband klauwen aan de zijkant van de toren werden bevestigd. De commandant/lader had zijn plaats rechts in de toren en de schutter links. De bestuurder zat links voorin de romp en de hulpbestuurder/boegschutter rechts voorin. Op deze plaats was een tweede set bedieningshendels en de pedalen aangebracht.
Dank zij de automatische versnellingsbak kon de opleidingstijd voor de bestuurders aanmerkelijk worden bekort, en veel monteurs waren vanuit hun burgerleven reeds bekend met de Cadillac motoren.



Tot december 1942 werden 2074 M5's gebouwd.
De M5A1 werd in september 1942 ontworpen teneinde de M5 op het zelfde niveau te brengen als de M3A3. Hij bestond uit de romp van de M5, met daarop de toren van de M3A3.
Tijdens de productiefase werden een aantal verbeteringen aangebracht. In de vloer werd een luik gemaakt als nooduitgang, er werd een verbeterd aandrijftandwiel ontworpen, er werden geperste stalen loopwielen ingevoerd en tussen de twee bestuurdersluiken werd een ventilator aangebracht. Op het eind van de productiefase werd de standaard voor het luchtafweermachinegeweer nog voorzien van een beschermschild.
In totaal zijn 6810 M5A1's gebouwd, waarmee het in aantallen de belangrijkste versie van de Stuart familie werd.
In juni 1944 kwam er een einde aan de productie, ten gunste van de M24.
Zowel van de M3 als van de M5 serie werden verschillende varianten ontworpen, zoals vlammenwerpertanks, verkennings- of commandotanks (torenloze tanks), mortiercarriers en onderstellen voor gemechaniseerd geschut. Een veel gebouwde variant (1778 stuks) was de M8 Houwitzer Motor Carriage, een M5 romp met daarop een open toren waarin een M1A1 75 mm pack houwitzer was geplaatst.

A.F. LANCKER

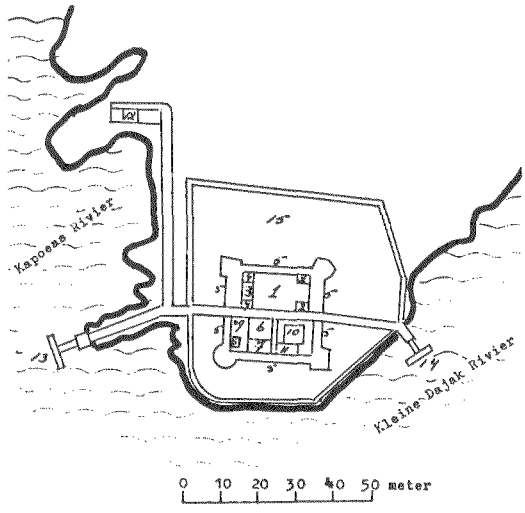
HET FORT KOEALA KAPOEAS

Indien wij de zogeheten 'kaarten van de vierkante paal' bekijken of de beschrijvingen lezen van terzake kundigen van Leger en Marine, dan kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat in de vorige eeuw in het voormalig Nederlands Oost-Indië door het Indische leger vooral in de buitenbezittingen (alle eilanden met uitzondering van Java en Madoera) meestal versterkingen werden opgericht welke bestonden uit een vierkante omheining of omwalling met slechts op één diagonaal de bastions. Officieel werden deze werken redoutes genoemd, maar in het spraakgebruik 'fort', of zij werden met de Maleise benaming 'benteng' aangeduid.

In onze collectie is echter een uit 1863 daterende beschrijving door de Eerste Luitenant M.T.H. Perelaer van een op Borneo gebouwde versterking, welke uitzonderingshalve vier bastions had en als 'fort' werd gequalificeerd. Wij zullen proberen de breedsprakige trant van schrijven uit die tijd te vermijden en op onze eigentijdse wijze een beschrijving geven.
Na de in 1859 uitgebroken opstand in Zuid-Oost-Borneo tegen het Nederlands gezag, werd in 1860 aan de samenvloeiing van de rivieren Kapoeas en Kleine Dajak, een fort opgericht dat de naam kreeg van de aan de overzijde van de Kleine Dajak rivier gelegen Dajakse kampong Koeala Kapoeas. (1)
De palissadering bestond uit 4 meter hoog boven de grond uitstekende balken van ijzerhout en balangiranhout (2), en omsloot een vierkant van ongeveer 25 x 25 meter. Achter deze omheining was een doorlopend banket opgeworpen van 2 meter hoogte. In de palissadering waren geen schietgaten, maar op geregelde afstanden waren de balken iets korter dan 4 meter, en zo verkreeg men het beeld van tinnen waar achter vandaan de bezetting de aanvallers onder vuur kon nemen.

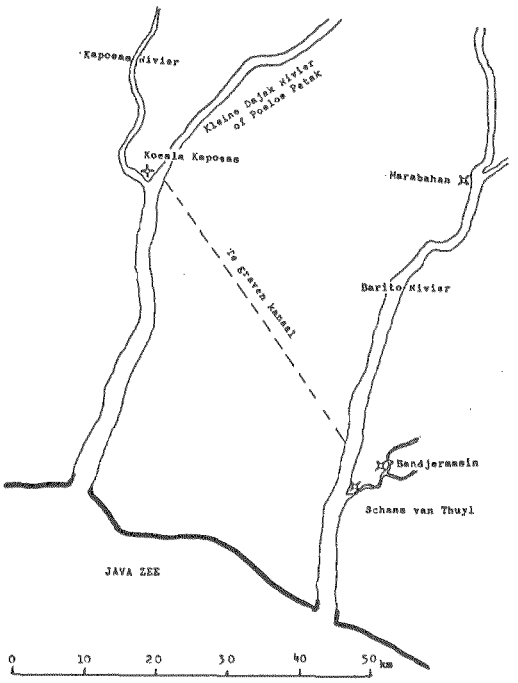
1 Kazerne
2 Sergeanten kamers
3 Wachtlokaal

4 Arrestantenkamers
5 Palissadering
6 Zoutpakhuis
7 Vivresmagazijn
8 Kruithuis
9 Vlaggestok
10 Commandantswoning
11 Kantoor
12 Keukengebouw
13 Aanlegsteiger
14 Badgelegenheid
15 Exercitieterrein



Het fort had vier bastions, opgeworpen tot slechts 1 meter hoogte, en voorzien van een borstwering van 1½ meter hoogte. De noordoost en de zuidwest bastions waren rond, hadden een middellijn van 4 meter en waren beplant met een drieponder op cirkel-affuit. De twee andere bastions hadden de bekende ruitvorm en waren bewapend met een zesponder op belegeringsaffuit.
Rondom de palissadering waren Friese ruiters aangebracht en het terrein vóór deze versperring was beplant met randjoes. (3)
Aan de West-Zuid en Oostwal werd door de evengenoemde rivieren voldoende schootsveld (of moeten wij zeggen 'schootswateroppervlak'?) geboden, terwijl aan de noordface het drassige terrein uit boomvrije rijstvelden bestond, dat bovendien bij elke vloed driekwart meter onder water kwam te staan.
In de Westwal was een poort, waar vandaan een pad leidde naar de aanlegsteiger. Bij deze steiger moesten alle deelnemers aan het rivierverkeer zich melden, hetzij om passen te tonen hetzij om deze documenten aan te vragen.
Uiteraard deed deze steiger ook dienst voor de bevoorrading van de bezetting, aflossing en dergelijke.
Tijdens de onlustperiode geschiedde dit door het raderstoomschip 'Kapitein van Os' onder de gezagvoerder Glazer en diens machinist Raus, zeer bekende figuren in die streek!
In de Oostwal was eveneens een poort, doch deze gaf toegang tot een met de vaste oever verbonden drijvend plankier. In dit plankier waren vier openingen uitgespaard waaronder 'kratten' van zware constructie waren bevestigd. Staand in deze 'kratten' konden leden van de bezetting zich veilig baden, buiten bereik van de bekken der krokodillen.
Een ander pad verbond de hoofdpoort met het ten Westen van het noordwest-bastion gelegen keukencomplex, een houten gebouw, met sirappen (4) gedekt en door wanden in drieën gedeeld: de keuken voor de fortcommandant, de keuken voor de bezetting en die voor de vrouwen.
In de buurt van dit gebouw stonden ook huisjes opgetrokken van kadjang en gedekt door atap, (5) van soldaten die het zich hadden kunnen permitteren een eigen tampatje (6) te bouwen of aan te schaffen, en waar zij zich overdag na diensttijd buiten de kazernesfeer konden terugtrekken met hun vrouw of huishoudster.
Dreigde er echter gevaar, dan moest ieder, soldaat, vrouw en kind zich, evenals altijd na donker het geval was, zich naar de kazerne binnen de omheining begeven.
Met het oog op het drassige terrein stonden alle gebouwen binnen het fort op 1½ meter hoge palen. Zo ook de kazerne, welke als het ware ingeklemd zat tussen de banketten van noordwal en die van de noordelijke helften van de west- en oostwal.
Het kazerne gebouw was opgetrokken van houten planken en met sirappen gedekt; de afmetingen waren 18 x 9 meter. Inwendig

waren nog afgescheiden het wachtlokaal, twee arrestantenkamers en twee kamertjes voor de sergeants. Voor de 50 man tellende bezetting (het is ons niet duidelijk geworden of de vrouwen en kinderen ook in de kazerne sliepen, maar wij moeten aannemen van wel) was er dus niet te veel ruimte. Er konden geen kribben staan, zelfs geen geweerrekken. De tien Europese fuseliers van diverse nationaliteiten sliepen op een strozak, de 40 inheemse militairen op de gebruikelijke tikar. (7) Op manshoogte waren aan de dakconstructie horizontale latjes opgehangen, waartussen klamboehemels waren gespannen. Hierop lagen overdag de opgerolde klamboes, (8) welke des nachts werden neergelaten en onder de strozak of tikar gestopt om de muskieten er buiten te houden. Deze maatregel was genomen door de Militair Commandant van de Zuid-ooster afdeling, de Kolonel A.J. Andresen. Men wist toen nog niet dat, wat wij nu malaria noemen, niets had te maken met kwalijke moerasdampen, maar dat deze ziekte werd overgebracht door steken van de Anophelesmug met geïnfecteerde speekselklieren, zoals eerst in 1898 door de Engelse militaire arts R. Ross werd aangetoond.
Andresen beoogde echter zijn soldaten een rustige nacht te verzekeren, althans vrij van muskietenplaag. Dat hij ongeweten met zijn maatregel de kans van het oplopen van de infectie ziekte verminderde, is natuurlijk een prettige bijkomstigheid gebleken!
De geladen geweren der soldaten stonden tegen de wand, met een rottanstrik om de kling van de bajonet, om omvallen te voorkomen.
Ook in het wachtlokaal was geen geweerrek, de geweren hingen aan de riem aan een spijker in de wand. Ook hier diende de houten vloer als ligplaats. In dit lokaal was ook een blok, waarin weerspannige inheemsen voor maximaal drie dagen konden worden opgesloten. Wij herinneren ons nog wel de plaat van de genietende pijproker met zijn hoofd en beide handen in het schandblok!
Van de gestraften in het wachtlokaal werden echter de enkels, met voldoende ruimte voor beweging, in het blok vastgezet. Gestrafte militairen kwamen in de arrestantenkamers terecht.
Ter verklaring diene dat indertijd een fortcommandant vele functies bekleedde, onder andere van gezaghebber, politierechter, belastinggaarder, zoutverkoper, arts enz. Hij kon dus zowel weerspannige militairen als 'burgers' straffen, voor dit laatste was hij echter wel gehouden aan de regels van het Politie-Reglement.
Het huis van de commandant was eveneens van hout opgetrokken en met sirappen gedekt en mat slechts 5 x 5 meter. Om de woning waren aan drie zijden galerijtjes van 1 à 2 meter breedte. De woning was door een houten wand in twee gelijke delen gescheiden, een woonvertrek en de slaapkamer. Naast de toegangsdeur was in de wand een ruimte uitgespaard waarop groen vliegengaas was gespannen. Dit diende om de muskieten te weren. Oud Indisch gasten herinneren zich nog wel de spenkast met aan de achterzijde dit groene gaas!
Overigens is het ons opgevallen dat in de oorspronkelijke beschrijving nergens melding werd gemaakt van ramen of andere mogelijkheden voor toelating van licht en lucht. Wij vermoeden, maar meer dan een vermoeden is het niet, dat de wanden van de kazerne niet geheel doorliepen tot het overstekende dak dat op palen moet hebben gerust.
Mogelijk had de officierswoning ramen met glazen ruiten of lichtdoorlaten van geolied papier. Maar ook dit weten wij niet zeker.
Pal naast de woning gelegen was het kantoortje, waarin twee kasten de belangrijkste inventaris was: één kast diende ter berging van militaire stukken, de andere voor die van civiele zaken.
Een sergeant en een militair schrijver waren de commandant behulpzaam bij zijn administratie.
Het derde gebouw dat deze naam verdiende, was voor een deel zoutpakhuis en voor het andere vivres-magazijn. Van Gouvernements wege werd tegen lage prijs zout verkocht aan de bevolking, die anders absurd hoge prijzen had te betalen aan handelaars.
In het vivresmagazijn lag proviand voor drie



maanden; het bevatte het hoogst noodzakelijke zoals rijst, gezouten vlees, spek, gedroogde vis, koffie, peper, zout, azijn en . . . jenever.

Afhankelijk van de omstandigheden en mogelijkheden moest de bezetting van een rimboefort zien aan aanvulling te komen, bijvoorbeeld door jacht, visserij of aanplant. Maar wij weten uit ervaring dat in de rimboe van Borneo weinig onder schot is te krijgen, dat visvangst heel vaak de moeite niet loont en dat de drassige grond zo goed als onvruchtbaar is.

Het kleinste gebouwtje in het fort is het kruitmagazijn. Hierin lagen opgeslagen 20.000 scherpe patronen, Delftse slaghoedjes, enige honderd kardoezen en een paar honderd pond buskruit. Voorts lonten en seinvuurpijlen.

En tenslotte was er de vlaggestok, waaraan van 's morgens tot des avonds onze driekleur in de bries golfde.

Helaas weten wij niet wanneer het fort werd opgebroken.

Wel heeft het ons bevreemd dat het fort niet werd genoemd in het Besluit van de Gouverneur Generaal van 17 maart 1863, zoals verschenen in het Staatsblad van Nederlandsch Indië nr. 31, inzake de nieuwe rangschikking van de op Java en Madoera en op de Buitenbezittingen gebezigd wordende versterkingen.

Maar wij hebben vaker tevergeefs een bestaand fort gezocht in de Staatsbladen . . .

Noten:

1. Ons inziens heeft de luitenant zich vergist: de grote rivier heet Kapoes of Kleine Dajak, de andere rivier Poeloepètok; de van hem overgenomen schets hebben wij echter niet gecorrigeerd.
2. IJzer- en balangirahout waren zeer harde houtsoorten met fijne nerf. Op een graf van een luitenant-kwartiermeester in Pontianak (West Borneo) zagen wij in 1948 een nog gaaf ijzerhouten kruis uit 1830!
3. In de grond gestoken aangepunte bamboe stokjes, afweermiddel tegen blootsvoetse (inheemse) aanvallers.
4. Sirappen: dakspaanders (in het Engels shingels) van dun gespleten ijzerhout, meestal rechthoekig, maar ook wel langvormig met een punt voorzien; werden met kleine spijkertjes vastgezet op de dakregels.
5. Kadjang en atap: van de bladeren der nipahpalm vervaardigde matten te gebruiken als wand; van dezelfde bladeren werden ook bossen gemaakt welke dienden tot dakbedekking (te vergelijken met onze stro-daken).
6. Tampat of tempat: plek, onderdak, opberging; hier hutje of buitenhuisje.
7. Tikar: van lang gras gevlochten ligmatje.
8. Klamboe: muskietennet van garen weefsel.

Bron:
Militaire Spectator 1864, delen 8, 9 en 11.
'Een wandeling door de benteng Koeala Kapoeas' door 1ste Lt. der Inf. M.T.H. Perelaer.
Met dank aan de Kol. der Cav. b.d. C.A. Heshusius voor de toezending der gegevens.

BESTUURSMEDEDELINGEN

UITGIFTE GELEGENHEIDSENVELOPPEN 1988

In de serie enveloppen over de Nederlandse militaire luchtvaart historie, een uitgave van de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum en de Traditiekamer van de Marineluchtvaartdienst, verschijnen dit jaar drie speciale gelegenheidsenveloppen, de nummers 7 t/m 9.

Enveloppe nr. 7 zal zijn gewijd aan de Fokker D-XXI. Dit ter gelegenheid van de presentatie van een D-XXI replica op 31 maart a.s. in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg.

Enveloppe nr. 8 verschijnt op 27 juni en is gewijd aan de presentatie van een geheel gerestaureerde originele Fokker D-VII in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg.

De derde enveloppe, nr. 9 heeft het 75-jarig jubileum van de Koninklijke Luchtmacht als thema en verschijnt op de verjaardag van de Klu, 1 juli a.s.

FILATELISTISCHE GEGEVENS

Enveloppen: Alle drie van 100 grams papier, formaat 10 x 19 cm, vier kleurendruk.
Frankering: D-XXI enveloppe, 65 cent Paleis Noordeinde. D-VII idem. Klu-75, 75 cent Kon. Ned. Kankerinstituut.
Stempels: PTT handstempel Soesterberg 31 maart 1988 - 12.00 uur, 27 juni 1988 - 12.00 uur en 1 juli 1988 - 10.00 uur en Militaire Luchtvaart Museum. Op de Klu-75 enveloppe is het museumstempel voorzien van de tekst 'Klu-75.'
Adressering: Verwijderbare etiketten.
Insluiters: D-XXI, inzet D-XXI gedurende de meidagen van 1940 en historisch overzicht. Klu-75, historisch overzicht van 75-jaar Koninklijke Luchtmacht. D-VII, de D-VII in dienst bij de Luchtvaartafdeling en historisch overzicht.
Bestellingen: Door storting van *f* 5,-- per stuk op postbanknr. 413222 bankrekening ABN nr. 050.42.06.508 t.n.v. H.J. de Jong te Spijkenisse, met vermelding enveloppe nr. 7, nr. 8 of nr. 9. U kunt de drie enveloppen ook gelijktijdig bestellen door het overmaken van *f* 15,--.

VOORJAARSEXCURSIE 1988

Door onvoorziene omstandigheden kan de geplande excursie naar Arnhem NIET doorgaan. Inplaats daarvan heeft het bestuur besloten een excursie te organiseren naar het prachtige Gelderse stadje Buren, domicilie van onder andere het Marechaussee Museum.
De datum 14 mei blijft ongewijzigd, wel dienen deelnemers aan deze excursie rekening te houden met het volgende:
In Buren wordt op 14 mei de grote jaarmarkt gehouden en is daardoor niet toegankelijk voor auto's, die moeten buiten de stad worden geparkeerd. Parkeerplaatsen zijn er voldoende aanwezig.
Om toegang tot de stad te verkrijgen moet *f* 3,50 entreegeld worden betaald (niet inbegrepen bij de excursiekosten).

De jaarmarkt in Buren is één van de gezelligste markten met een groot aantal aktiviteiten, zoals demonstraties van oude ambachten, antiekmarkt, curiosa, muziek en volksdansen.
Kortom één en al gezelligheid en sfeer.
De kosten voor de excursie bedragen *f* 25,-- p.p.
Tot 14 mei a.s.

J. van den Berg

PROGRAMMA VOORJAARSEXCURSIE 14 MEI 1988

10.00-10.30 u.:	Verzamelen in het Marechaussee Museum, koffie en cake
10.30-11.45 u.:	Rondleiding door Marechaussee Museum
11.45-12.45 u.:	Aperitief (voor eigen rekening)
12.50-13.50 u.:	Lunch in de oude Raadzaal van Buren
14.00-15.00 u.:	Bezoek aan het Boerenwagenmuseum
16.00 u. :	Einde excursie.

Ook na 16.00 uur kunt U zich nog geruime tijd aangenaam verpozen in Buren, maar dan op eigen gelegenheid.

AANMELDINGSFORMULIER VOORJAARSEXCURSIE 1988

Ondergetekende, ... (naam)

..... (adres) .....(woonplaats)

.....(tel. nr.)

geeft zich hierbij op als deelnemer aan de voorjaarsexcursie op 14 mei a.s.

Hij/zij*) neemt onderstaande personen als introducé(e)(s) mee:

.....

.....

.....

Hij/zij*) zal de kosten (*f* 25,-- p.p.) vooraf gireren aan de penningmeester van 'Mars et Historia' te Wassenaar, giro 29.40.790.

(plaats)..... (datum) .....

Handtekening: .....

*)Doorhalen wat niet van toepassing is.

Vóór 1 mei a.s. opsturen naar:
J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda (tel. 01820-34283).

EMBLEEM HELDERS MARINEMUSEUM

Het Helders Marinemuseum is sinds kort gemachtigd het hier afgebeelde embleem te voeren.

Het embleem wordt omschreven als: 'In keel een keper van goud, beladen met de voorgevel van het Helders Marinemuseum van natuurlijke kleur, geopend en verlicht van goud. Het geheel geplaatst in de gebruikelijke omlijsting. Embleemspreuk: 'IN HET VERLEDEN LIGT HET HEDEN' in Latijnse letters van goud op een lint van keel.'

Bron: 'Marinenieuws' 18e jrg. nr. 277 d.d. 27.1.1988.



BOEKBESPREKING

'Land aan water', door J. Albarda, luitenant-kolonel der Artillerie b.d.

Op de Afsluitdijk in de gemeente Wieringen staat een gedenkteken met het opschrift: 'De strijd tegen het water blijft een strijd door en voor de mens.' Dit is een fragment uit het boek 'Land aan water', geschreven door ons lid, tevens afdelingscorrespondent en oud-bestuurslid, de heer J. Albarda en door hem in eigen beheer uitgegeven.
Hierin worden door de auteur de gedenktekens genoemd die de herinnering aan de eeuwige strijd tegen het water symboliseren.
Dit boek geeft op het eerste gezicht geen aanknopingspunten met 'beoefening van militaire historie.' Nadere beschouwing leert dat er wel degelijk samenhang is bijvoorbeeld de twee vuurmonden op de wallen in Grave die werden afgevuurd als teken, dat grote stukken land onder water zouden komen te staan. Ook aan hoogwaterkanonnen in andere plaatsen wordt aandacht geschonken. Uitgebreid wordt ingegaan op de vele grote en kleine inundaties waarvan Nederland gedurende oorlogen te lijden had, zoals onder andere bij Capelle aan den IJssel, Groede (Z.), Westkapelle en de Wieringermeerpolder. Men kan ook lezen over de moed van militairen die hun leven lieten tijdens hulpverlening bij watersnoodrampen; over Pieter Caland, ontwerper van de Nieuwe Waterweg bij Rotterdam die, slechts 15 jaar oud, al op de K.M.A. te Breda werd toegelaten en over Jan Adriaensz. Leeghwater als adviseur bij krijgsverrichtingen van Frederik Hendrik.
Alle door de heer Albarda beschreven gedenktekens betreffende de strijd tegen het water staan afgebeeld in het 328 bladzijden tellende boek. De Nederlandse reddingsmedailles en een kaartje met stations van de Koninklijke Zuid Hollandse Maatschappij tot redding van schipbreukelingen (per 31-12-83) completeren dit bijzonder interessante werk, waarvoor wij de heer Albarda dankbaar mogen zijn.
Het boek is te verkrijgen bij de auteur, de heer J. Albarda, Hilversum door overmaking van *f* 15,-- plus *f* 5,-- verzendkosten op zijn gironummer 198762.

P.H.Th. Dumon



De derde SMV-ruilbeurs van dit jaar zal worden gehouden op **zondag 15 mei a.s. van 11.15 tot ca. 16.30 uur** in Sportcentrum 'De Bun', Bovenweg 5 te Huizen (NH). De toegangsprijs is *f* 3,50 per persoon, kinderen onder de tien jaar en onder geleide gratis.
Militaria zoals uniformen, emblemen, medailles, hoofddeksels, helmen en uitrustingsstukken, sabels en bajonetten zullen er te zien, te ruil of tegen billijke prijzen te koop zijn. Er is een bar voor drankjes en hapjes geopend en voor de meegekomen gezinsleden is de bowlingbaan en het zwembad geopend. Ook is er voldoende parkeerruimte aanwezig.
Alle leden van 'Mars et Historia' en hun gezinsleden zijn van harte welkom. Sportcentrum 'De Bun' is met openbaar vervoer bereikbaar met de NS tot station Naarden-Bussum en vandaar met de streekbus tot Huizen-Bovenweg; met eigen vervoer via de A1 tot de aansluiting A27, aldaar de borden Almere en de afslag Huizen volgen.
Nadere informatie: tel. 02159-18116 (na 18.00 uur).

4e Opgave van wijziging en aanvulling op de ledenlijst van 1 september 1987

Nieuwe leden
Goelst Meijer, A.F. van, Kasteel te 4881 Waardenburg algemeen
Lancker, A.F., Secanets 39, 03779 Setla, Alicante, Spanje correspondent nr. 8
Langelaar, G. Hoflaan 27, 3956 ED Leersum. ML/KNIL, 18
Leer-Want, C.Ph. van der, Rustenburgstraat 10, 7311 JC Apeldoorn algemeen
Lohnstein, M.J. drs. Heemskerklaan 58, 6881 ES Velp 1 t/m 6, 8, 9, 13, 15, 16, 18 t/m 21, 23, correspondent nr. 21
Schutte, O. mr., Hoge Raad van Adel, Nassaulaan 18, 2514 JT 's- Gravenhage 1, 4, 5
Stichting De Nationale Landstormcommissie, Laan van Haagvliet 27, 2271 XL Voorburg (X)
Verheijen, J.P. IJsvogelplein 1, 2256 VS 's-Gravenhage algemeen
Wijngaarden, IJ. van, De Kluft 14, 9909 CA Spijk (Gr.) 4

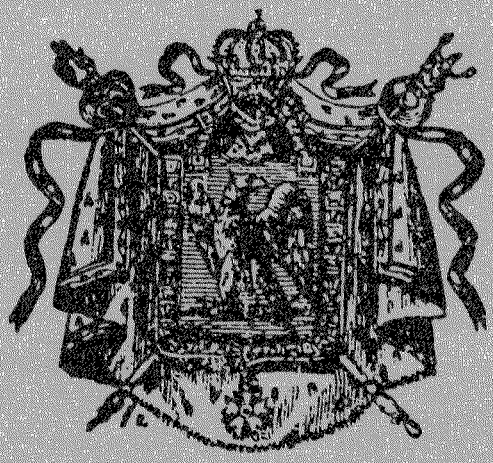
Nagekomen opzeggingen
Lohnstein, J.H., Heemskerklaan 58, 6881 ES Velp
Heuvel, R.R. van den, Amerweg 20, 9444 PD Grollo

Adreswijziging (oude adres te vervangen door):
Depot van Nederlandse Publicaties & Nederlandse Bibliografie, Postbus 74, 2501 AJ 's-Gravenhage, Antwoordnummer 13018, 2501 VC 's-Gravenhage.
Schuitemaker, L., Rolandseck 117 6865 ER Doorwerth.
Tattersall, M, Stinsburg 26 7511 LL Enschede.

Ledenbestand na 3e opgave van wijziging op de ledenlijst: 457
4e opgave: 8
463

(X) Uitwisseling van publicaties.

BOUTIQUE DE LA GRANDE ARMÉE



Het adres voor Historische Militaire en Civiele figuren, boeken, prenten, tijdschriften, wargame en alle verdere informatie op dit gebied.

geopend
Woensdag t/m Zaterdag
10.00 - 18.00 uur

W. C. J. EN I. S. SCHOPPEN

Willem de Zwijgerlaan 120
2582 EV Den Haag
Holland
Tel 070-541039

DE DONDERBUS

Inkoop Verkoop Ruil

Antieke wapens, Orden, Militaria, Uniformen, Uitrustingsstukken, Documentatie Eerste en Tweede Wereldoorlog. Aankopen van gehele verzamelingen.

Adres: Oostzeedijk beneden 231 A
3061 VW Rotterdam.
Geopend vrijdag 19-21 uur,
zaterdag 10-18 uur.
Telefoon: 010-4140267
01862-2338
3274 ZJ Blaaksedijk - NL