MARS *et* HISTORIA

THEMANUMMER 1940-1945



24e Jaargang nummer 3 - mei/juni 1990

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.

ADRESSEN DAGELIJKS BESTUUR:
Voorzitter: Willem III-laan 14, 4835 LB Breda, tel.: 076-653239. **Vice-Voorzitter:** Herenstraat 9, 4116 BK Buren. **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.: 070-3937425.
Ledenadministratie: Mevr. P.H.Th. Dumon, Aart van der Leeuwstraat 56, 2624 LD Delft, tel.: 015-567564.

AFDELINGSCORRESPONDENTEN:

(1) 'KRIJGSGESCHIEDENIS, KORPSGESCHIEDENIS KL' vóór 1813 olv drs. J.P.C.M. van Hoof, Smaragdhorst 185, 2592 RJ 's-Gravenhage, 070-385582
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 070-3873961
M. Talens, Salomonszegel 115, 7322 ET Apeldoorn 055-661706

(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 070-3886566

(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 070-3246568

(8) 'OVERZEESE VERSTERKINGSWERKEN MET NEDERLANDSE HISTORIE' olv A.F. Lancker, Weidemolen 56, 1703 TB Heerhugowaard 02207-43171

(9) 'MARITIEME GESCHIEDENIS' olv M.K. Zaagman. Ds. Van den Boschlaan 225, 2286 PH Rijswijk (Z.H.) 070-3946539

(10) 'NAPOLEONTICA' olv Joh. Schaede, Wouwermanstraat 31 111, 1071 LW Amsterdam 020-6624311

(11) 'TWEEDE WERELDOORLOG' olv J.H. Berlemon, J.F. Kennedylaan 70, 2324 EX Leiden 071-315737

(12) 'MILITAIRE EN CIVIELE MINIATUURFIGUREN' D.E.J. Stoot, De Wouden 87, 9405 HC Assen

(13) 'VAANDELS EN STANDAARDEN' olv Kl. Sierksma, 'Nij Midgaard', Woelwijk 1, 9255 KE Tytsjerk 05118-2524

(14) 'EERSTE WERELDOORLOG' olv dr. F. Snapper, Burg. Patijnlaan 136,2585 BM 's-Gravenhage

(15) 'KONINKLIJKE MARINE' olv B.E. Stuit, Middelzand 2711, 1788 CM Den Helder 02230-44649

(16) 'MILITAIRE GENEALOGIE' olv G. van Zuijdam, Dennenlaan 12, 7313 AM Apeldoorn 055-553839

(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 070-3634391
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede 023-291324
W. den Dunnen, Eekhoornrade 50, 2544 VB 's-Gravenhage 070-3679631

(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 070-3248495

(21) 'MILITAIRE BIBLIOGRAFIE TIJDSCHRIFTEN' olv Drs. M.J. Lohnstein, Vondellaan 15, 6881 MC Velp 085-618696

(22) 'MILITAIRE GEDENKTEKENS EN MONUMENTEN' olv drs. J.A. Bom, Storm van's-Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar 01751-18624
J. Albarda, Lindenheuvel 12A, 1217 JX Hilversum 035-46815

(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

G.J. Casius: Militaire Luchtvaart in de Nederlandse Antillen tijdens de Tweede Wereldoorlog
Major Charles Forbes (RMWO): Le Pont Maudit
J.A.H. Engelman: Militairen zonder uniform
W.A. Hage: Maritieme ervaringen in de Stelling IJmuiden 1939-1940
E.H. Brongers: De afvoer van Duitse krijgsgevangenen naar Engeland in mei 1940
B.C. Cats: 'Bevrijders in overall'
J. Nuis en J.D. Spek: De Onderzoekings- en Bewakingsdienst Bovenrivieren gedurende de meidagen 1940
W. den Dunnen: De bevrijding van Den Haag, mei 1945
H.G. Meijer: Het Bronzen Kruis, 50 jaar oud
Boekbesprekingen
Bestuursmededelingen: 15e Opgave van aanvulling en wijziging op de ledenlijst van september 1987;
5e Enveloppe Mars et Historia

Dit themanummer 1940-1945 kwam tot stand met medewerking van de correspondentschappen Krijgsgeschiedenis/ Korpsgeschiedenis, Ridderorden en Onderscheidingen, Militaire emblemen, Tweede Wereldoorlog, Militaire voertuigen en tanks en Korps Mariniers.

Een financiële bijdrage werd verkregen van de Stichting Diekerhoff-fonds.

Op de voorkant en op de volgende bladzij:
Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard der Nederlanden (beschermheer onzer vereniging) tijdens een bezoek aan het bevrijde Delft. ZKH werd op 3 september 1944 benoemd tot Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten. (Foto: Sectie Militaire Geschiedenis KL)



GERARD J. CASIUS

Militaire Luchtvaart in de Nederlandse Antillen tijdens de Tweede Wereldoorlog

N.B. Het volgende overzicht pretendeert niet een diepgaande studie van dit onderwerp te zijn, doch slechts een globaal overzicht van de aan de samensteller bekende gegevens. Aanvullingen en verbeteringen zijn ongetwijfeld nodig en van harte welkom bij ondergetekende, p/a 91 North Main Street, Cedarville NJ 08311, USA.

SAMENSTELLING VAN HET MILITAIRE APPARAAT IN DE WEST

Tot 1928 werd de Troepenmacht op de Nederlandse Antillen geleverd door het KNIL. Daarna ging de defensieverantwoordelijkheid uit bezuinigingsoverwegingen over op een Korps Militaire Politie, officieel 150 man maar in werkelijkheid slechts 90 man sterk. (1) Al snel bleek deze verzwakking van de sterkte een te grote verleiding voor de Venezolaanse revolutionair Urbina, die op 8 juni 1929 het Waterfort op Curaçao overviel met de bedoeling zich van de wapenvoorraad meester te maken. Hij slaagde hierin zonder veel moeite en voerde tot schande van het Nederlandse gezag bij zijn vertrek de Gouverneur Fruytier en de Militair Commandant Borren als gijzelaars mee. (2)
De Urbina-affaire leidde tot versterking van de defensie. Twee weken na de overval werd op partikulier initiatief het Vrijwiliigers Korps Curaçao (VKC) opgericht en officieel in het defensieapparaat opgenomen. (3)
Bovendien werd een detachement van 200 man van het Korps Mariniers uitgezonden. (4) Op Aruba werd korte tijd later het Vrijwilligers Korps Aruba (VKA) opgericht. (5) Alhoewel elke aanslag op de eilanden uit de aard der zaak over zee moest komen en daardoor het beste met vliegtuigen kon worden afgeweerd, gebeurde er op dit gebied niets, niettegenstaande een hartgrondig pleidooi in de Nederlandse luchtvaartpers voor het stationeren van enkele 'zeevliegtuigen' op Curaçao. (6)

MOBILISATIE

Kort voor het begin van de Tweede Wereldoorlog op 1 september 1939 werden VKC en VKA gemobiliseerd (7) en op 30 augustus werd het reserve- en militieplichtige personeel opgeroepen. (8) Daarnaast bestond de mogelijkheid om een algemene dienstplicht in te voeren voor het opnieuw vormen van een eigen militie, naar oude Curaçaose traditie Schutterij genaamd. Vanaf december 1940 werden lichtingen schutterplichtigen opgeroepen. (9) Voorts kwam in die maand nog een detachement KNIL artillerie aan voor het bemannen van enkele kustbatterijen op Aruba en Curaçao. (10) Daarnaast werd op Curaçao en Aruba nog een Burgerwacht gevormd die allerlei semi-militaire hulpdiensten verrichtte (11) en in 1940 en 1941 kwamen er bovendien nog militairen van de Prinses Irene Brigade en dienstplichtigen uit Zuid Afrika en Canada. (12) Uiteraard vond men op Curaçao ook eenheden van de Koninklijke Marine. Het hele Nederlandse defensiegebeuren op de Antillen was dus een mengelmoes van allerlei eenheden en verschillende achtergronden, die moeilijk onder een noemer te vangen waren.

ENGELSEN EN FRANSEN

Om het geheel nog ingewikkelder te maken landden direkt na de Duitse inval op Nederland Engelse en Franse troepen op onze eilanden, teneinde de veiligheid van de belangrijke olieraffinaderijen zeker te stellen. Op Aruba kwamen op 10 mei 1940 al ca. 180 Franse mariniers aan uit Martinique (die dus kennelijk al voor de Duitse aanval op weg waren gegaan!) en op Curaçao landden in juli en september ongeveer 750 man Britse troepen (Kruls vermeldt ten onrechte

dat het Canadese troepen waren, het waren Engelsen en Schotten). (13) Nadat het Franse Vichy-regime een wapenstilstand met de Duitsers had gesloten en de gouverneur van de Franse Caraïbische eilanden zich aan Vichy-zijde had geschaard, verdwenen de Franse troepen weer van Aruba (6 juli 1940) en werden vervangen door Engelsen. (14)

INGEWIKKELDE BEVELVOERING

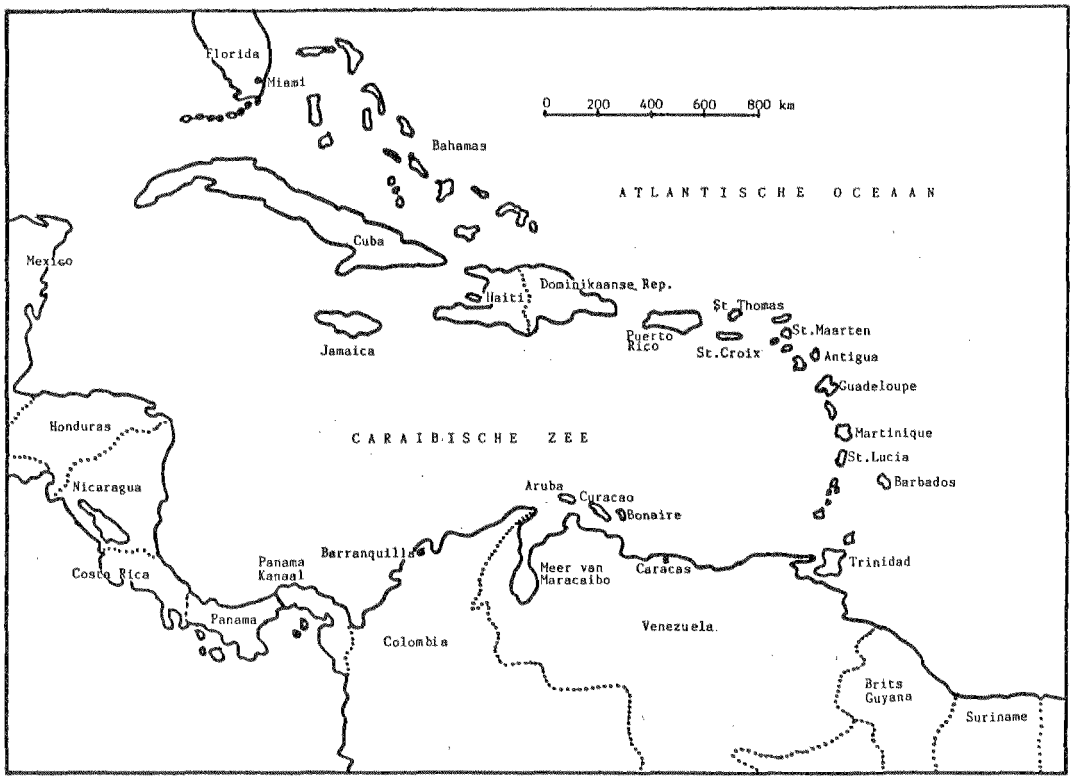
Nadat de Verenigde Staten in de oorlog betrokken raakten kwamen er Amerikaanse militairen op Curaçao en Aruba, allereerst enkele luchtmachteenheden die op 16 januari 1942 aankwamen, (15) gevolgd door grondtroepen op 11 februari. (16) Het opperbevel over dit alles berustte volgens de Curaçaose Staatsregeling bij de Gouverneur die onder zich had een Algemeen Militair Commandant, gewoonlijk de Oudst Aanwezend Zeeofficier. Dit was tot januari 1942 Kap. Ltz Van den Donker, daarna Ktz (later Sbn) C.J. Baron Van Asbeck. Door de Amerikanen werd echter een eigen bevelhebber aangesteld, de Commander All Forces Aruba and Curaçao (CAFAC), een Amerikaanse admiraal. Dit werd de Amerikanen door de meeste Nederlandse bureaukraten niet in dank afgenomen maar veel alternatief was er niet. Als compromis werd Ktz Van Asbeck als chef-staf in het CAFAC commando opgenomen. Van Asbeck verklaarde voor de Enquête Commissie dat hij aan drie bazen verantwoording schuldig was, namelijk als Algemeen Militair Commandant aan de Gouverneur (de Nederlandse 'opperbevelhebber'), als Oudst Aanwezend Zeeofficier aan de Commandant Zeemacht in Engeland, en aan de CAFAC. In de praktijk gaf dit bij de Amerikanen geen problemen, maar het Nederlandse Gouvernement was niet altijd even inschikkelijk. (17) Vooral Gouverneur Wouters dacht in deze zaken erg formeel. Hij wilde het Amerikaanse oppercommando niet zonder meer aanvaarden en beklaagde zich bij de Regering in Londen. Volgens Van Asbeck kwam het Londense antwoord er op neer 'dat men het dan voor deze jaren maar moest zien te plooien buiten de Staatsregeling om.' (18)
Tot zover deze beschouwing over de samenstelling en bevelvoering over de strijdkrachten op de Antillen.

DE LUCHTMACHT

Aan vliegend materieel was er op de Antillen maar zeer weinig beschikbaar. Aruba had slechts enkele sportvliegtuigen, privé bezit van Amerikaanse Lago Oil employees. Op Curaçao was het West Indisch Bedrijf van de KLM (KLM-WIB) gevestigd, begin 1940 beschikkend over vier Lockheed 14 tweemotorige en twee Fokker F-18 driemotorige verkeersvliegtuigen, terwijl twee Douglas DC-5's op het punt stonden afgeleverd te worden. Voorts was er op Curaçao de in juli 1939 opgerichte Aeroclub Curaçao met twee Piper Cub lesvliegtuigjes.
Militaire vliegtuigen ontbraken geheel. In 1939 was er wel een plan geweest om zes Fokker T-4's, grote tweemotorige watervliegtuigen, bommenwerpers op drijvers uit Nederlands Indië naar de West over te plaatsen. Dit was echter afhankelijk van vervangende leveranties van Catalina vliegboten voor de Oost en die kwamen er (toen) niet. Zo bleef het scheepvaartverkeer rond de olie-eilanden verstoken van luchtdekking. (19)

SPORTVLIEGERS HELPEN

Al in 1939 verleende de Aeroclub Curaçao (ACC) assistentie aan de Koninklijke Marine door met een Pipertje richtoefeningen te vliegen voor het luchtdoelgeschut van Hr. Ms. Johan Maurits van Nassau en Van Kinsbergen. (20) Er bestond een regeling waarbij het Gouvernement voor elke mannelijke Nederlander die het sportvliegbrevet haalde, 200 gulden subsidie gaf. In 1938 profiteerden hiervan al 11 van de 18 gebrevetteerden. (21) Er was ook belangstelling voor een voortgezette opleiding tot het in Nederland ingevoerde z.g. M-Brevet, een verzwaarde opleiding aangevuld met militaire aspecten zoals blindvliegen, acrobatie, navigatie etc. Hiervoor was echter een meer geavanceerd lesvliegtuig noodzakelijk en dat bleek financieel niet haalbaar. (22) Het Gouvernement sprong hierin niet bij.
Dit weerhield de ACC leden er niet van om bij het dagen van de 10e mei 1940 direkt op



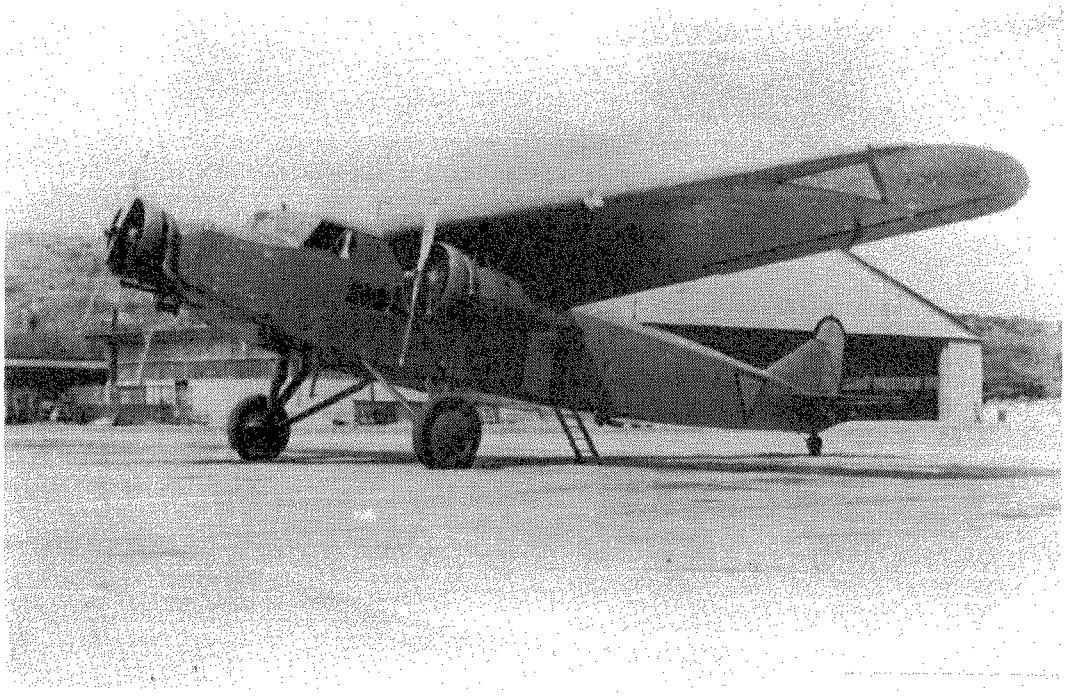
te stijgen met een Piper Cub om te gaan zoeken naar enkele Duitse schepen die in de nacht het anker hadden gelicht om zich aan inbeslagname te onttrekken. Ze bleken zich in een baai te hebben verstopt en werden ontdekt door de sportvlieger H. van de Bosch. (23)

DE FOKKER ORIOL BOMMENWERPER

De grootste behoefte aan vliegmaterieel bestond voor het beschermen van de continue stroom tankschepen die ruwe olie aanvoerden uit Maracaibo naar de raffinaderijen op Curaçao en Aruba. Zo'n 11-12 schepen liepen per dag Curaçao binnen en de Engelse luchtmacht draaide voor een groot gedeelte op benzine van de Shell raffinaderij op Curaçao. (24)

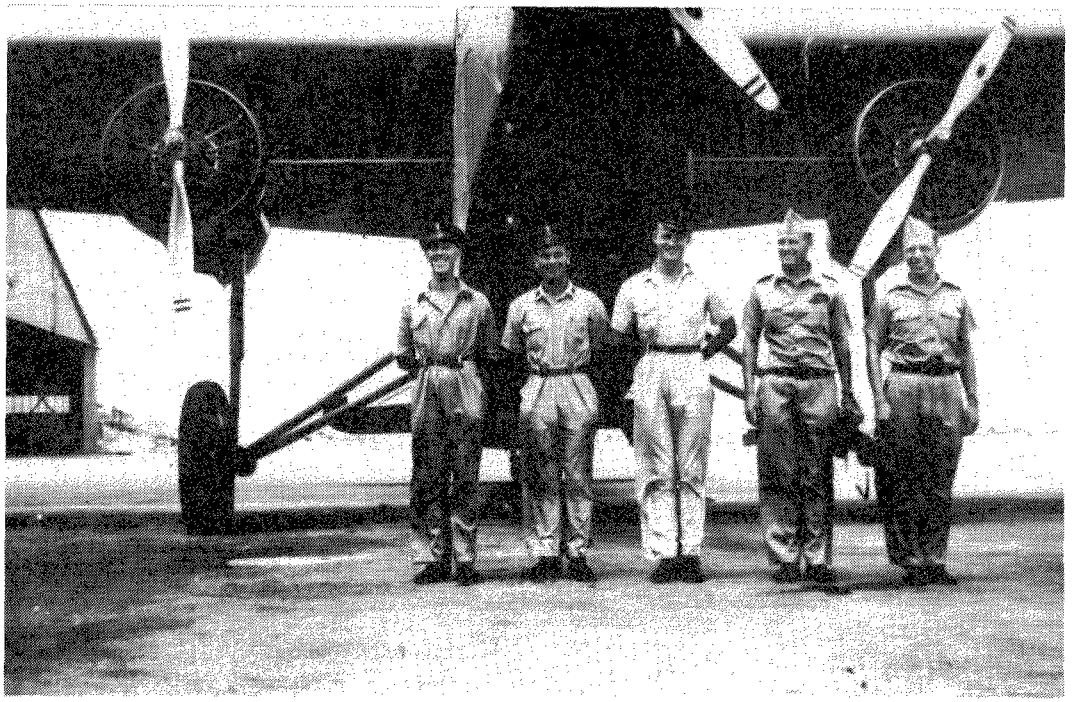
Dit alles moest op de Duitsers wel grote aantrekkingskracht uitoefenen doch in de eerste jaren van de oorlog zijn er geen aanvallen in het Caraïbisch gebied gedaan. Wel schijnt er een plan geweest te zijn om een Duitse raider naar Curaçao te sturen maar Hitler wees dit af om de Amerikanen (toen nog neutraal) niet een aanleiding te geven om in te grijpen. (25) Noch de Engelse, noch de Franse geallieerden beschikten op onze eilanden over vliegtuigen. De Engelsen hadden zulk materieel in de West geheel niet, de Fransen wel, doch deze werden spoedig geneutraliseerd - hierover verder meer.

Wat wel gebeurde is dat met ingang van juni 1940 een der Fokker F-18 vliegtuigen van de KLM, de PJ-AIO 'Oriol' voor lange duur werd gecharterd door het Gouvernement en omgebouwd tot bommenwerper. Enkele der KLM vliegers waren ex-militairen, opgeleid op Soesterberg, en van dezen werd gezagvoerder Pieter André de la Porte als Res. 1e Luitenant-vlieger in dienst geroepen om rond de Oriol een kleine militaire luchtvaarteenheid op de Antillen te organiseren. (26) Als tweede gezagvoerder kwam in dienst de Res. Sergeant-vlieger T.C. (Teun) van der Kolk, die op 23 juli 1940 onder de wapenen kwam op het Waterfort te Willemstad. (27)



De Fokker F-18 Oriol in militaire uitmonstering. (Fotoarchief T. Postma)

De Fokker Oriol bommenwerper met v.l.n.r. drie Mariniers-luchtschutter, Lt. Van der Kolk en telegrafist Broekhuizen (Fotoarchief R. van der Kolk)

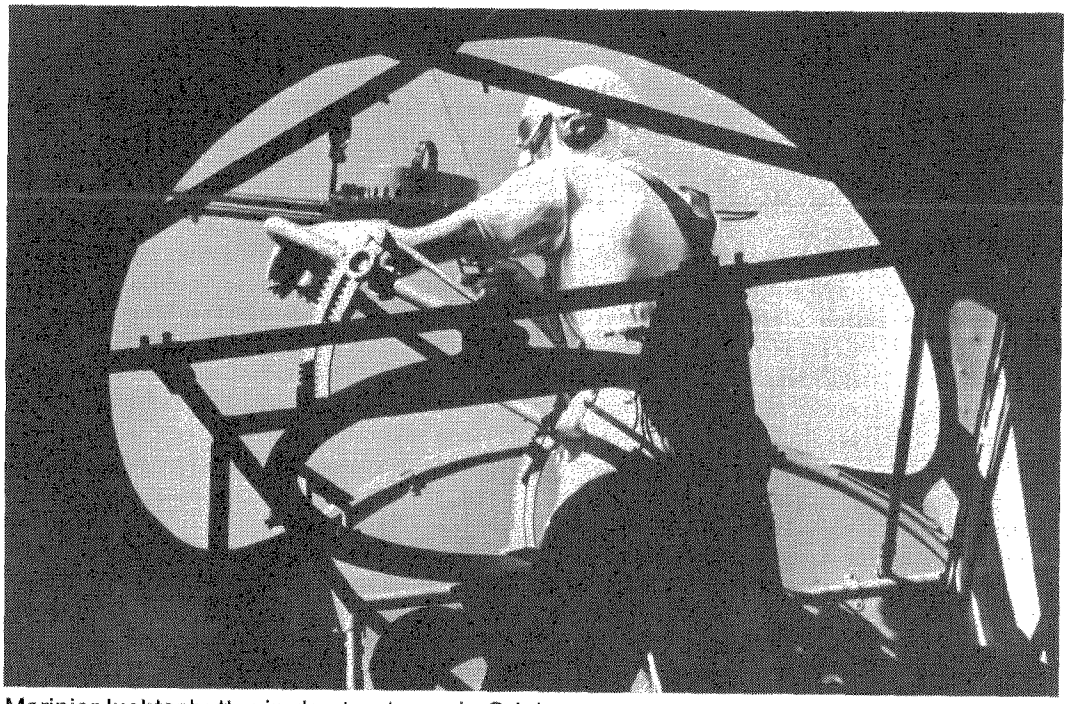


Nadat André de la Porte was overgeplaatst naar de KNILM op Java (rond herfst 1940) werd Van der Kolk benoemd tot 2e Luitenant en nam hij het commando over. (28)
Tot de vaste bemanning van de Oriol bommenwerper behoorden verder de boordwerktuigkundige Wouter van Bennekom, de telegrafisten W. Broekhuyzen en C. van Oyen, terwijl als luchtschutters enkele leden van het korps Mariniers optraden. Na enig verloop werden hiervoor gekozen de Mariniers 1e klas Keet, Homburg en Drent. Een interessant detail was dat ook vaak een herdershond genaamd Max meevloog, die nooit enige last van luchtziekte vertoonde. (29) Van dit weer typisch Curaçaos heterogene gezelschap droegen de mariniers het eigen uniform, voorts had aanvankelijk alleen Sgt. Van der Kolk een khaki uniform terwijl de andere KLM'ers slechts een oranje armband droegen met het woord 'militair' er op. Of dit van veel waarde zou zijn voor bescherming onder de Geneefse Conventie in het niet geheel denkbeeldige geval dat men op zee zou moeten ditchen en door een Duitse U-boot opgepikt zou worden, was een interessant punt waarover men maar niet te hard nadacht. Later kregen alle KLM'ers een normaal militair uniform. (30)

BEWAPENING

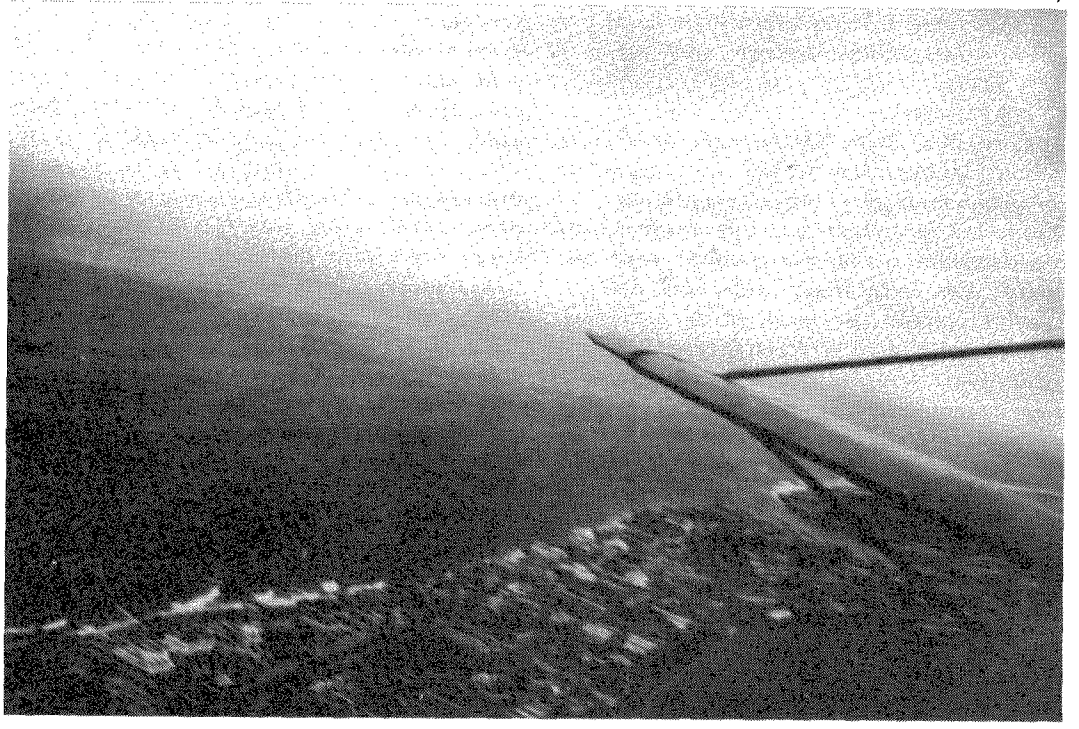
De Oriol werd bij de KLM omgebouwd voor militaire doeleinden. In het rompdak werd een groot rond gat gemaakt, waarin een 7.7. mm Lewis mitrailleur werd gemonteerd op een draaibare affuit, die staande werd bediend. Een schuifbaar luik kon dit gat afdichten, maar dit werd er bij de eerste proefvlucht al afgeblazen en met liet het toen maar open - een beetje frisse lucht kon in de tropen geen kwaad. In de cabineramen links en rechts werden nog eens twee mitrailleurs gemonteerd. (31) De herkomst van de z.g. Scarff-ring affuit is onbekend. Mogelijk kwam het van in Engeland afgeschreven Fokker C8W vliegtuigen van de MLD. Ook is het niet uitgesloten dat deze uitrusting al op Curaçao was opgeslagen in het kader van de reeds lang bestaande regeling dat KLM vliegtuigen in tijd van oorlog gevorderd zouden worden voor gebruik als bommenwerpers, althans in Nederland, maar mogelijk ook in de West. Dit laatste is echter minder waarschijnlijk aangezien er dan ongetwijfeld ook passende bommenrekken e.d. zouden moeten zijn geweest en dat was niet het geval.
Als patrouillevliegtuig moest de Fokker natuurlijk bommen kunnen afwerpen. Hiertoe werd ten eerste vlak achter de cockpit in de cabinevloer een gat aangebracht. Voorts werd door de Ltz 1 Emile Dankmeyer (die bij de Aeroclub Curaçao zijn sportvliegbrevet had gehaald) (32) een primitief bomrichtapparaat vervaardigd, bestaande uit een houten tekendriehoek met een waterpas en twee oogjes waardoor op het doel gemikt werd. De bommenbewapening bestond uit bommen van 8 kilo, gemodificeerde artilleriegranaten die op mondeling commando van de man met het driehoekje met de hand door het gat in de vloer werden gegooid. Later werd nog een bommenrek in de cabine geconstrueerd waaraan twee dieptebommen konden hangen die werden afgeworpen door met de hand een pen weg te trekken. (33) Wat in het begin ook ontbrak waren parachutes. Deze werden in de V.S. besteld. Toen zo'n valscherm eens voor onderhoud moest worden uitgepakt, wilde de marinier Keet dit eens 'aan den lijve' proberen. Hij gespte het ding aan en trok het voor de hangar op Hato open. Niet rekenend op de sterke passaatwind werd hij prompt het hele vliegveld overgesleurd, richting van een proefdraai end vliegtuig, waarvan de BWK gelukkig net op tijd de motoren afzette. Keet liep wekenlang met ernstige schaafwonden rond! (34)

Zo omgebouwd werd de Oriol in olijfgroene camouflagekleuren geschilderd en voorzien van de Nederlandse militaire kentekenen van die tijd, de zwartomrande oranje driehoek. Door onbekendheid met de voorschriften (alhoewel het desbetreffende KB van 23 september 1939, no. 1, uiteraard op Curaçao aanwezig moet zijn geweest) werd het kenteken aanvankelijk verkeerd aangebracht, namelijk met de punt naar boven wijzend. (35)



Marinier-luchtschutter in de staart van de Oriol. (Fotoarchief T. Postma)

Gezicht vanuit de mitrailleuropstelling van de Oriol, vliegend boven Willemstad.
(Fotoarchief R. van der Kolk)



OEFENINGEN

Voor oefening van de bemanning van de Oriol was een doelterrein nodig. Aangezien 's Lands middelen slechts een incidentele uitgave van 200 gulden toestonden, werd met veel vindingrijkheid in eigen beheer een terrein ten westen van de startbaan van Hato ingericht. Er werd een houten schietschijf opgesteld, benevens een met witte stenen uitgelegde vorm van een onderzeeboot. Omdat er op Curaçao slechts een voorraad van een dozijn echte 8 kilo bommen voorhanden was, werd door de Dienst Openbare Werken een houten mal vervaardigd waarmee cementen oefenbommen konden worden gemaakt. Op de schietschijf werd vanuit de lucht met de mitrailleurs gevuurd, waarbij af en toe door nabranden van de lichtspoor munitie het meestal kurkdroge kunuku struikgewas in brand vloog. Er werd dan snel geland en aan het einde van de baan gestopt om de brand met de boordblussers te doven. (36)

De resultaten van het bommenwerpen waren vanaf het begin boven verwachting goed, doch werden nog beter toen in Venezuela een 'echte' bommenrichtkijker kon worden geleend die bij de KLM werd nagemaakt door de chef Technische Dienst van de KLM, Bouke Prins (in 1934 de BWK aan boord van de beroemde Uiver en later in de oorlog Hoofd TD bij het 120e Sqn van het KNIL in Nieuw Guinea. (37)

Nadat de dieptebom-installatie in de Oriol was geplaatst werd een demonstratie gegeven voor de Algemeen Militair Commandant. Dit gebeurde door een dieptebom af te werpen op een voor de ingang van de St. Annabaai verankerd en met een rode vlag gemarkeerd houten vlot. Op 50 meter hoogte vloog de Oriol op het doel aan en wierp de bom af. Het resultaat was een enorme waterzuil die het vlot verzwolg, terwijl heel Willemstad op zijn grondvesten stond te trillen. Voor de lokale vissers was het een meevaller want de vis was met bakken tegelijk uit het water te scheppen. (38)

SAMENWERKING MET VLOOT EN LEGER

Veelvuldig werd ook geoefend met Engelse en eigen grondtroepen, waarbij meestal de bedoeling was dat de Oriol probeerde de gecamoufleerde troepen te vinden. Lukte dat, dan werd de vijand gebombardeerd met zakjes meel. De bakkersrekening liep hierdoor flink op want het Gouvernement accepteerde de declaraties voor deze munitie niet! Een andere bezigheid was het schijfslepen voor het luchtdoelgeschut van de vloot. Een echte manche was niet beschikbaar, zodat de doelzak wel aan een staalkabel kon worden gevierd maar niet meer ingetrokken. De lijn moest daarom voor de landing steeds worden gekapt. (39)

Al met al werd er dus veel geëxperimenteerd en bereikt door de Militaire Luchtvaart in de West, vooral als we in aanmerking nemen dat normaal niet meer dan 12 uur per maand mocht worden gevlogen, meer kon de begroting niet lijden. De vliegers en telegrafisten vlogen dan ook regelmatig gewone lijndiensten bij hun eigenlijke baas, de KLM. (40)

OPERATIES VAN DE ORIOL

Tot werkelijke gevechtsopdrachten met de Fokker is het niet gekomen. Wel zijn er enkele spannende momenten geweest waarbij de bemanning de mogelijkheid van aktie onder ogen moest zien.

In de zomer van 1940 was er een dreiging van Franse zijde. Op het Franse eiland Martinique was na de Frans-Duitse wapenstilstand op 27 juni het vliegdekschip Bearn binnengelopen met aan boord een lading van 13 Curtiss Hawk jagers en 44 Helldiver duikbommenwerpers, alsmede zes Belgische Brewster jagers, waarmee het schip onderweg was geweest naar Marseille. Alhoewel er geen bemanningen aanwezig waren voor deze toestellen, werd de situatie door de V.S. en Engeland toch als vrij dreigend ervaren, vooral toen de houding van de Vichy regering na de Britse aanval op de Franse vloot in Mers-el-Kebir (3 juli 1940) duidelijk pro-Duits werd. Op Curaçao en

Aruba liepen geruchten dat Duitse vliegers met deze toestellen een aanval op de olieraffinaderijen zouden doen. De Oriol werd natuurlijk gereed gehouden voor aktie. De geruchten waren volkomen ongegrond, maar spannend was het wel. (41) Voor alle zekerheid hielden de Amerikanen op Antigua een aantal B-18 bommenwerpers gereed om een aktiepoging van de Bearn de kop in te drukken. De dreiging verliep toen na een Amerikaans ultimatum de vliegtuigen op Martinique, waar geen vliegveld was, aan wal werden gebracht en geparkeerd op een veld langs de kust. (42)
De Oriol is ook in aktie geweest bij het opsporen van een zeilboot waarmee drie gevangenen van het interneringskamp op Bonaire kans hadden gezien te ontsnappen. Na een ongeveer vijf uur durende zoektocht, waaraan ook andere KLM vliegtuigen meededen, ontdekte de Fokker het scheepje op een paar kilometer van de Venezolaanse kust. Door met de mitrailleur voor de boeg te schieten werden de inzittenden tot stoppen gedwongen en later kon het schip door een patrouilleboot naar Bonaire teruggesleept worden. (43)

LUIZENJACHT

Een interessante missie maakte de Oriol voor het opsporen van een Duits schip dat uit de haven van Cartagena (Colombia) was ontsnapt. Het betrof hier een in beslag genomen Horn-schip waarop vliegers en technici van Duitse oorsprong waren geïnterneerd die hadden gewerkt voor de Duits-Colombiaanse luchtvaartmaatschappij SCADTA. Ruim 80 van hen waren op 12 juni 1940 en bloc ontslagen en vervangen door Panam personeel. Een en ander gebeurde onder Amerikaanse druk na een vrij langdurige heksenjacht en ophef over vermeende plannen voor een luchtaanval op het Panamakanaal die deze 'Nazi's' velen overigens genaturaliseerd Colombiaans onderdaan en al sinds 1924-25 in Colombia zouden voorbereiden. De Amerikanen drongen aan op wat zij noemden de 'ontluizing' van SCADTA ADTA. (44)

Het schip waarop de SCADTA mensen waren geïnterneerd kreeg slechts voldoende brandstof om de lichtagregaten te laten draaien, maar toch hadden zij kans gezien om genoeg brandstof bijeen te scharrelen om zee te kunnen kiezen. Hierbij zal het hun niet aan lokale hulp hebben ontbroken want zij waren bij het Colombiaanse publiek en vele politici erg populair door hun onmiskenbaar grote verdiensten bij de openlegging van het land door middel van luchtverkeer waaraan nu door de 'Gringo's' een einde was gemaakt.
Hoe dan ook, in december 1940 kreeg de Oriol opdracht om de kusten van Colombia en Venezuela af te zoeken naar het Hornschip. Of de betreffende (nog neutrale) regeringen instemden met onze militaire aktiviteiten boven hun gebied was de bemanning onbekend. Zowel vanuit Curaçao als Aruba is gezocht, zonder succes. Daarna werd de verkenning uitgebreid naar het noord-oosten in de veronderstelling dat de Duitsers wellicht naar het Vichy eiland Martinique probeerden te gaan om, zo dacht men, daar de reeds genoemde vliegtuigen over te nemen. Ook in die richting was het schip niet te vinden.
Vervolgens bestond de mogelijkheid dat de Horn-boot door de Windward Passage (tussen Cuba en Haïti) de open oceaan zou pogen te bereiken. Om in die richting verder te zoeken moest de basis verlegd worden naar Jamaica. Voor de tocht over ruim 1000 km over water werd het beter geacht eerst een Bendix radiopeiler in de Oriol in te bouwen, hetgeen 's nachts voor het vertrek gebeurde. Verder was er de handicap dat het eerste en dus enige vliegveld op Jamaica, Palisadoes bij Kingston, nog in aanleg was, doch met wat improvisatie was het wel te gebruiken door de Fokker en een Lockheed 14 van de KLM die ook meehielp met zoeken. (45)
Deze eerste landingen op Jamaica betekenden tevens een rehabilitatie van de KLM bij de Britse autoriteiten, die de maatschappij in mei 1940 wegens vermeende spionageaktiviteiten hadden verbannen van de eveneens Engelse eilanden Trinidad en Barbados (zie Noot A). (46) Na de aankomst op Palisadoes werd de Oriol trots getoond aan de Engelse

militairen. Vernemend dat onze bommenwerper beschikte over maar liefst drie mitrailleurs, 12 kleine bommen en twee dieptebommen, suggereerden de Britten om bij ontdekking van de Horn-boot eerst een kleintje uit te gooien met eraan bevestigd de mededeling dat 'Bigger ones are to come'! Voorzien van een goed silhouet van het schip werd weer uitgebreid gezocht doch opnieuw zonder resultaat. (47)

EXIT DE ORIOL, DE YANKS ARE COMING

Ondanks alle goede wil was het met de beveiliging van Curaçao en Aruba in 1940-41 natuurlijk maar slecht gesteld. Het was echter niet zo dat het belang van de raffinaderijen op onze eilanden aan de aandacht van de Amerikanen was ontsnapt, integendeel in september 1941 hadden zij zelf na een bezoek van Minister van Koloniën Welter aan de West en de V.S. gesuggereerd dat zowel Curaçao en Aruba als Suriname een Amerikaanse bezetting zouden krijgen. (48) In Suriname is dat toen inderdaad gebeurd, op de Antillen was het minder urgent omdat er al Engelsen waren en de Duitsers binnen de Caraïbische zee niet aktief waren. Bovendien beschikten de Amerikanen - toen nog steeds neutraal - om tijdig in te kunnen grijpen als er gevaar dreigde, in dit gebied over voldoende middelen en bases (n.l. de 'eigen' bases in Puerto Rico en de Maagden eilanden St. Thomas en St. Croix alsmede bij het Panamakanaal, en voorts de in maart 1941 in ruil voor 50 oude torpedobootjagers van Groot Brittannië in leen gekregen vliegbases op Antigua, St. Lucia en Trinidad. (49)

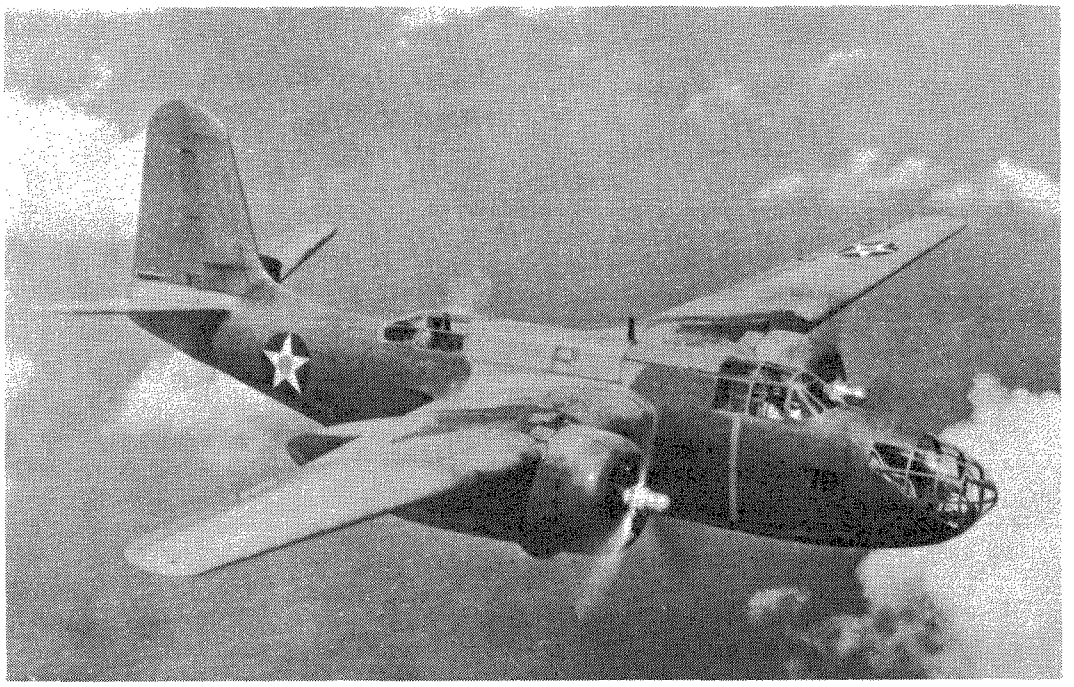
Na de Japanse aanval op Pearl Harbor lag de zaak natuurlijk geheel anders. Duitsland verklaarde aan de V.S. de oorlog en aanvallen op de raffinaderijen werden toen een reële mogelijkheid. Op de Anglo-Amerikaanse Arcadia conferentie in Washington (22 december 1941-14 januari 1942) besloten Roosevelt en Churchill dat de Engelse troepen op Curaçao en Aruba zouden worden vervangen door Amerikanen. Zoals reeds vermeld was niet iedereen op Curaçao daar blij mee en ook bij de Nederlandse regering in Londen waren er tegenliggers, immers Roosevelt had meermalen te kennen gegeven Europese koloniën op het westelijk halfrond een verouderd idee te vinden en er was rond 1937 al eens met de gedachte gespeeld om de Nederlandse Antillen aan te kopen, gelijk de Deense Maagdeneilanden in 1917. Een Amerikaanse bezetting zou de Nederlandse rechten kunnen compromitteren (50) (Zie ook Noot B).

AMERIKAANSE BOMMENWERPERS

Hoe dan ook, er was al het precedent van Suriname, een keuze werd ons niet gelaten en bovendien waren we nu bondgenoten. Als eersten arriveerden op 16 januari 1942, zoals reeds vermeld, enkele US Army Air Force (USAAF) eenheden. Het waren B- en C-flight (vlucht) van het 59th Bombardment Squadron, die met respektievelijk twee en drie Douglas A-20 bommenwerpers (Boston's) op Aruba en Curaçao neerstreken. (51) 2e Luitenant van der Kolk, commandant van onze 'luchtmacht' ontving de Amerikanen op Hato en vermeldde dat de Amerikaanse kolonel die het bevel voerde nogal verbaasd was over de lengte van de startbaan, 300 meter verharde oppervlakte (52, alhoewel er nog 350 meter meer geëgaliseerd en onverhard bruikbaar was. (53) Hij maakte zich zorgen over de startprestaties van zijn tweemotorige vliegtuigen.
Met de aankomst van de Amerikanen was de Fokker Oriol niet langer nodig en nog in januari 1942 werd de machine weer teruggegeven aan de KLM voor civiel gebruik. Al spoedig begonnen de Amerikanen met de uitbreiding van de vliegvelden Hato op Curaçao en Dakota op Aruba. De baan van Hato werd verlengd tot 1500 meter (54) en vele verspreide vliegtuigopstellingen aangelegd. De Grot van Hato werd gebruikt als militaire opslagplaats en erachter werd een ondergronds benzinedepot aangelegd. (55)

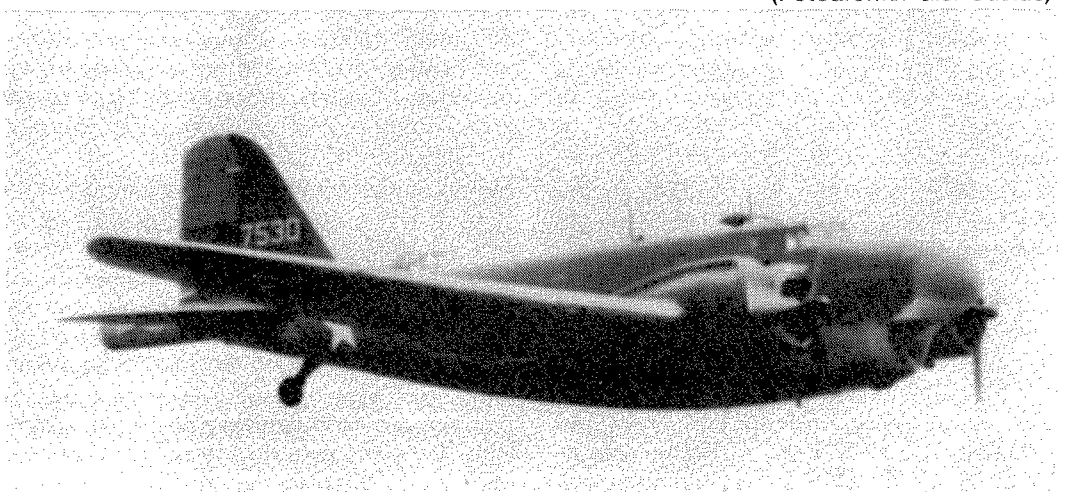
DUITSE AANVALLEN

Al gauw na de aankomst moest de Amerikaanse luchtmacht in aktie komen. In de nacht van 16 februari 1942 deed een Duitse onderzeeboot een aanval op Aruba. Vijf bij



Het 59th Bomb Sqn (light) had op Aruba en Curaçao de beschikking over Douglas A-20A Boston bommenwerpers. (Fotoarchief G.J. Casius)

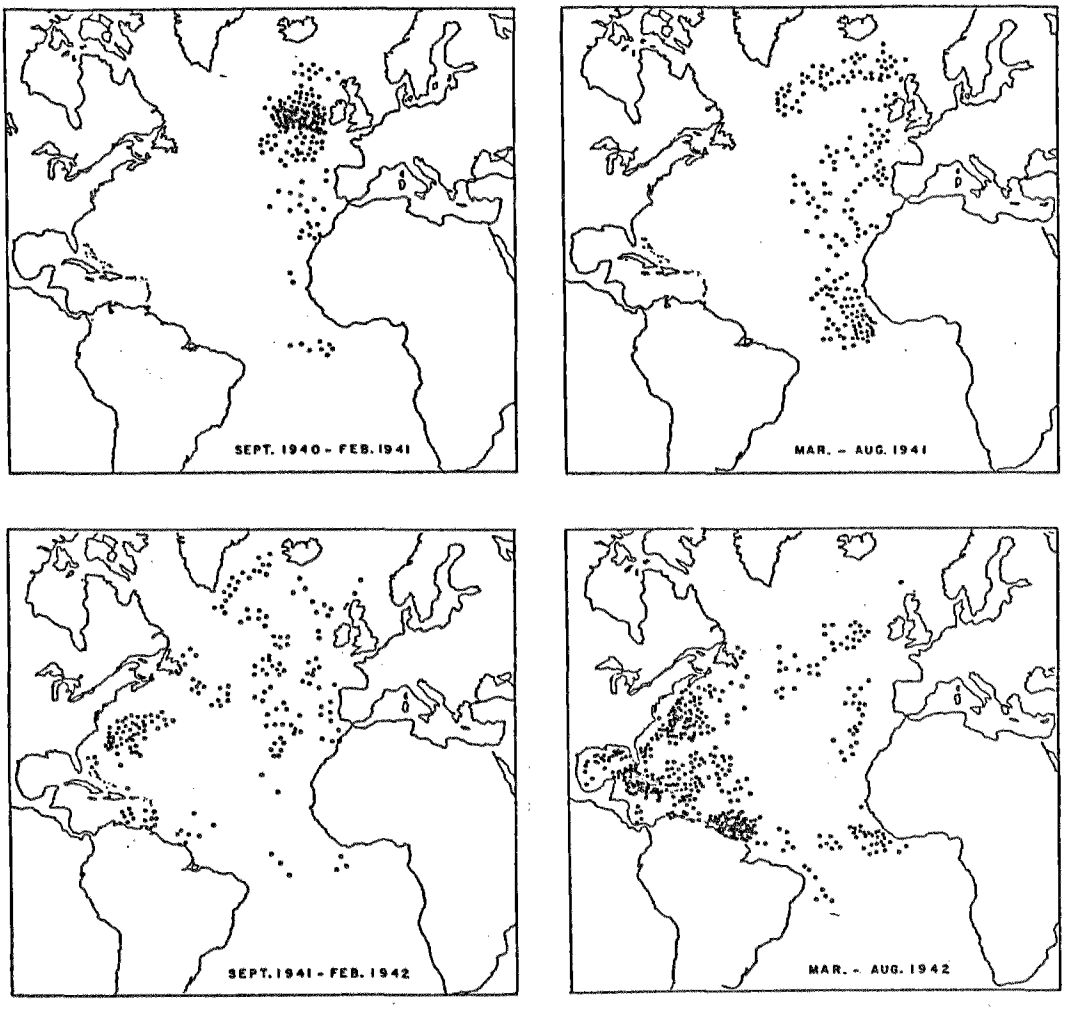
Een Douglas B-18 met neusradar. Deze behoorde aan het 99e Sqn op Zanderij-Suriname. (Fotoarchief G.J. Casius)



San Nicolaas geankerde tankschepen werden getorpedeerd, waarvan er vier zonken. Daarop kwam de U-boot boven water en beschoot de Lago raffinaderij met kanonvuur, gelukkig zonder veel verdere schade aan te richten. (56) Kennelijk ontbrak er nog wel het één en ander aan de communicatie, want de eerste alarmering die de Amerikaanse luchtmacht kreeg, kwam pas een kwartier later van een van haar eigen schildwachten op het vliegveld Dakota die de vlammen van de brandende tankers zag. Een A-20 steeg op en rapporteerde brandende schepen doch geen onderzeeboten. Pas anderhalf uur na de aanval kreeg de Luchtmacht commandant een bericht over onderzeeërs en werd een anti-onderzeeboot patrouille ingesteld. Op 75 km afstand van Aruba werd een 'contact' gemeld, doch terwijl men hier op af stormde werd opnieuw een tanker getorpedeerd, nu bij de Eagle raffinaderij bij Druif, zo'n 25 km west van San Nicolaas. De speurtocht van de Amerikaanse bommenwerpers leverde niets op, geen wonder want ze hadden geen radar en waren niet of nauwelijks geoefend in dit soort werk. Al bewapening hadden ze slechts gewone 300 pond brisantbommen, vrijwel zonder effect tegen een ondergedoken U-boot. (57)
Aangezien 's nachts het telegraafkantoor van Aruba altijd gesloten was kon men niet direkt een waarschuwing naar Maracaïbo sturen om de uitvarende tankers terug te roepen. Bij het eerste daglicht werden daarom vliegtuigen uitgezonden om de schepen te waarschuwen. Er was geen radiocontact mogelijk zodat de A-20's probeerden door laag over te scheren hun bedoeling duidelijk te maken. Dit werd slechts beantwoord met vriendelijk gewuif van de scheepsbemanningen en daarom moesten snel geschreven berichten worden gemaakt en afgeworpen. (58)
Primitief was het allemaal, maar het vak moest nog geleerd worden en de Duitsers hadden praktisch vrij spel. Op 20 april 1942 was Curaçao het doelwit doch hier zag de kustbatterij aan de Bullenbaai kans de U-boot te verjagen. Met grote tegenwoordigheid van geest wist de Surinaamse marinier M. van Niel (bijgenaamd Sneeuwwitje) al na het tweede schot van de U-boot het vuur te beantwoorden. Hij werd bevorderd tot korporaal. (59) In mei bereikten de aanvallen hun hoogtepunt, vooral rond Trinidad en de Caraïbische zijde van het Panamakanaal. Acht U-booten brachten die maand 35 schepen tot zinken. Pas in augustus 1942 lukte het aan een Amerikaanse bommenwerper de eerste U-boot kill te boeken, de U-654 bij Colon, Panama. (60)

UITBREIDING VAN DE V.S. LUCHTMACHT

In de loop van 1942 werd de sterkte van de USAAF op Aruba en Curaçao nog uitgebreid. Jammer genoeg is er (nog) niet veel bekend over de aktiviteiten van deze eenheden en van de Amerikaanse Marinevliegdienst die ook op de eilanden aanwezig was. Naarmate de dreiging afnam kregen de Amerikaanse eenheden meer en meer het karakter van operationele training waarbij bemanningen bestemd voor Europa en de Pacific in een betrekkelijk vreedzame omgeving werden klaargestoomd voor oorlogsvluchten. In februari 1942 kwamen er Curtiss P-39D jagers (Airacobra's) van het 32e Squadron bij, n.l. twee flights van drie toestellen elk, resp. op Aruba en Curaçao, terwijl het aantal A-20 bommenwerpers werd uitgebreid tot negen totaal. (61) (Het is om de traditie van de band met Nederland voort te zetten dat het USAF jachtsquadron op Soesterberg al sinds vele jaren het nummer 32nd Squadron heeft.)
Van 1 augustus tot 5 oktober 1943 was het hoofdkwartier van de 25th Bombardment Group gevestigd in Fort Amsterdam te Curaçao. (62) Hiertoe behoorde o.a. het 59th Squadron dat in 1943 naast de A-20's ook de veel oudere maar met anti-onderzeebootradar uitgeruste B-18B bommenwerpers kreeg. Bovendien kwamen ook detachementen van het 8th Anti Submarine Sqn (Heavy) naar Curaçao en het 12th Bomb Sqn (Medium) met B-18's en B-25's naar Aruba. (63) Een bijzonder toestel dat op Curaçao een tijdje zijn domicilie had was een oude Duitse Junkers JU-52 van het 20th Transport Sqn, een gevorderd toestel uit Centraal Amerika. (64) Volledigheidshalve willen we nog vermelden dat ook Nederlandse B-25



Operatiegebieden en aktie-intensiteit van Duitse onderzeeboten. Elk puntje stelt een geslaagde aanval voor. Tot september 1941 was de Caraïbische Zee nog schoon van U-Boten. De aanval op Aruba was de eerste aanval op een landobject op het westelijk halfrond.
(Uit Craven & Cate, AAF in WW-2, Vol. I, pp. 516-517.

bommenwerpers van de RNMFS vliegschool in Jackson, Mississippi, af en toe op bezoek kwamen op Curaçao in het kader van langeafstands oefenvluchten. Ook kwam éénmaal Prins Bernhard met een Lockheed 12 vliegtuig van de RNMFS naar Curaçao en Aruba, vergezeld van Maj. E. te Roller van de Neth. Purchasing Commission. Zij arriveerden op 22 oktober 1942 maar door een misverstand in de tijdopgave stond de Lockheed veel vroeger dan verwacht op Hato. De Prins, die natuurlijk zelf het vliegtuig bestuurde, stapte uit gekleed in een khaki vliegoverall en begaf zich naar de bar in het luchthavengebouw voor koele dronk. Toen pas bleek wie hij was. Op verzoek van de inmiddels gewaarschuwde Gouverneur Kasteel ging de Prins terug naar het vliegtuig om het uitstappen nog eens officieel over te doen en de inmiddels ook opgestelde erewacht te inspekteren.(65)

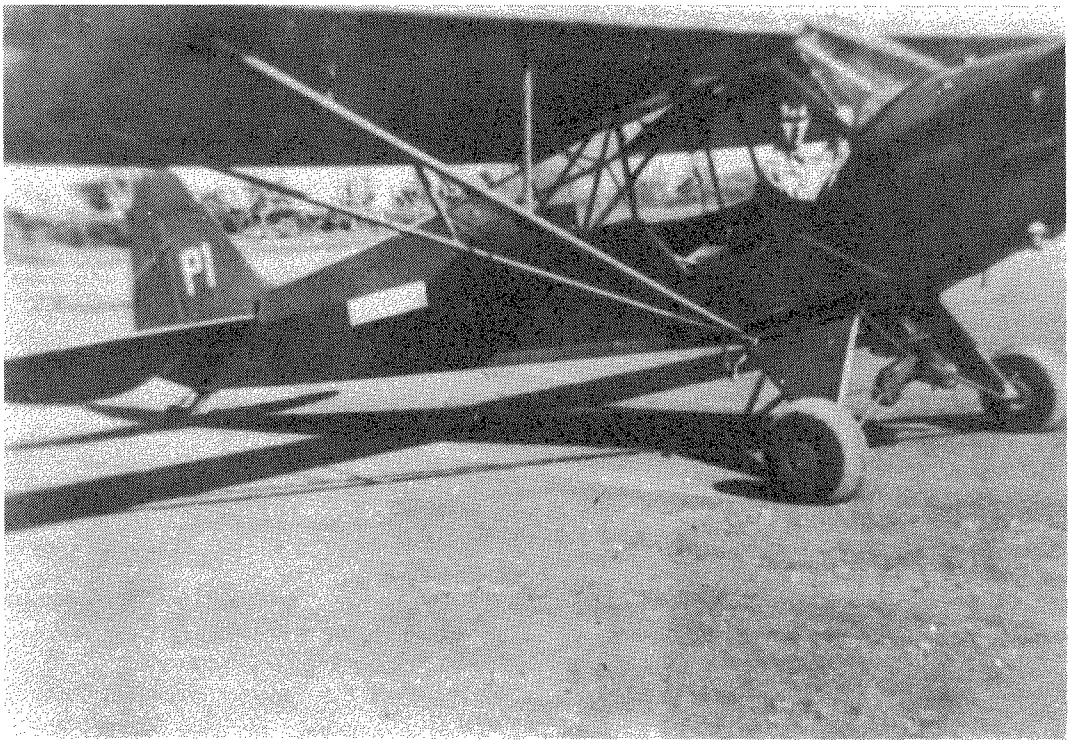
DE PIPER CUB 'LUCHTMACHT'

De in januari 1942 opgetreden Algemeen Militair Commandant Ktz C.J. Baron van Asbeck nam medio 1942 het initiatief om



De militaire Piper P-1 van de Aeroclub Curaçao. (Fotoarchief J. Belie)

De P-1 van Curaçao op patrouille. (Fotoarchief J. Belie)



zowel op Curaçao als Aruba weer enkele Nederlandse militaire vliegtuigen te plaatsen om te voorzien in een behoefte aan oefening met de lokale Nederlandse strijdkrachten en om mee te helpen met opsporings- en reddingswerk. De kern van deze 'luchtmacht' werd gevormd door de sportvliegclub op de beide eilanden. Over de Aeroclub Curaçao is hiervoor al iets vermeld, doch over Aruba nog niet. Hier was in april 1942 de Aruba Flying Club opgericht waarvan de leden grotendeels op het eiland werkzame Amerikanen waren. Had de sportvliegerij op Curaçao dus een overwegend Nederlands karakter waarop vrij eenvoudig een militaire eenheid te enten was, op Aruba was het tegengestelde het geval.

CURAÇAO

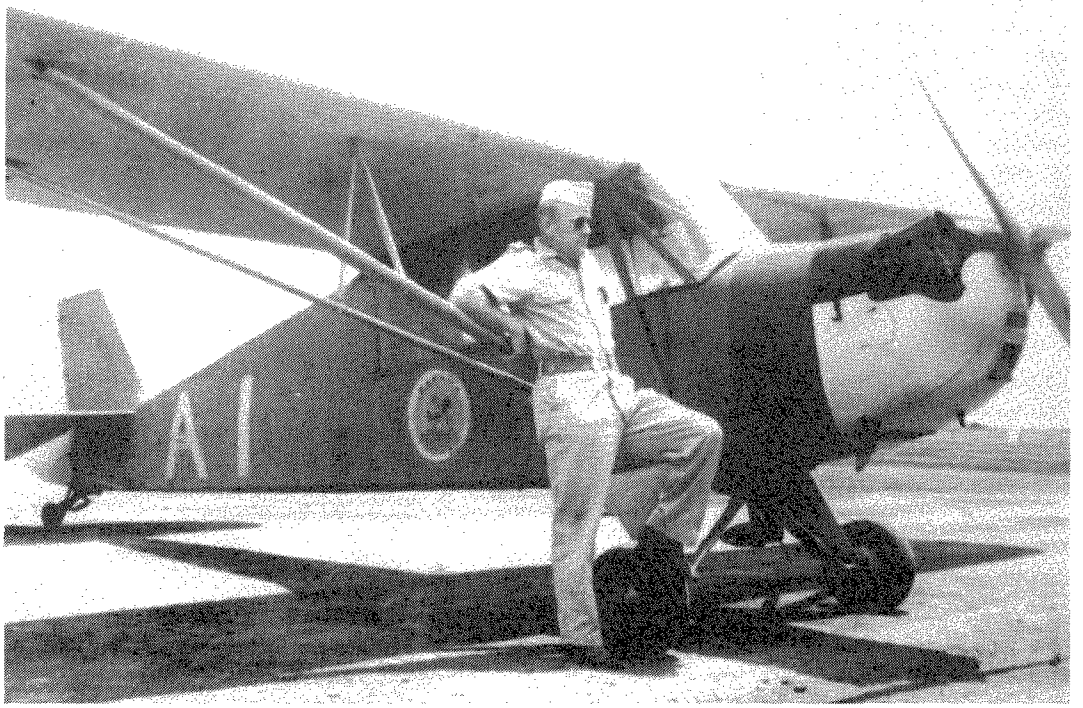
De vorming van een militaire eenheid uit de Aeroclub Curaçao vond plaats onder leiding van de clubvoorzitter Ir. A. van der Most van Spijk. Deze was een oud-Soesterberg reserve officier en werd in dienst geroepen als reserve-kapitein, tezamen met KNSM employé res. 1e luitenant H. van der Linden. De stationschef van de KLM op Hato, Jhr. Eric Holmberg de Beckfelt leidde als res. 1e luitenant de operaties. Beide vliegers oefenden op de club-Piper Cub PJ-ACE en kregen een blindvliegopleiding op de link-trainer van de USAAF op Curaçao zodat in geval van nood ook 's nachts gevlogen kon worden. Het militaire werk omvatte samenwerking met de grondtroepen, vuurleiding voor de kustbatterij op Steenrijk, verbindingsvluchten naar het interneringskamp op Bonaire, patrouilles boven in- en uitvarende schepen, etc. Ook werden postduiven losgelaten en werd geoefend in bommenwerpen met zakken gevuld met de lokale lekkernij 'fungi' (gekookt maïsmeel) die mooie gele vlekken op de grond maakten. Uiteraard kwam zo'n fungibom wel eens toevallig op iemands veranda terecht! (67)

Aanvulling van de vloot was door dit militaire werk hard nodig. Vliegtuigen konden alleen via Lend-Lease in Amerika verkregen worden en voor Curaçao werden op 8 oktober 1942 via de Netherlands Purchasing Commission in New York twee Piper L-4B's besteld, voor radio zend-ontvanger met vier frequenties, een bochtaanwijzer en instrumentenverlichting. Deze werden 10 januari 1943 via Newark (USA) verstuurd en kwamen in mei 1943 in gebruik met de militaire nummers P-1 P-2 (USAAF nummers resp. 43-1190 en -1192). Op 12 februari werden voor Aruba ook twee Piper L-4's besteld, maar hiervoor in de plaats werden in mei twee Aeronca L-3B's verzonden via Houston (43-26754 en -26755) die de en A-1 en A-2 werden. (68)

Kapt. V.d. Most van Spijk vertrok in november 1943 naar Engeland en werd bij de militaire vliegdienst op Curaçao vervangen door de heer H. v.d. Boogaart, die lid was van de semi-militaire Burgerwacht en in 1940 op Curaçao zijn vliegbrevet had gehaald. De militaire vliegtuigen mochten door de vliegclubs worden gebruikt voor privé vliegen en werden ook door de clubs onderhouden, waarbij veel hulp werd ondervonden van de KLM. Aangezien er op Hato door militaire restricties niet altijd goed gelest kon worden, werd in 1943 bij Brievengat op het terrein van de olieraffinaderij een vliegveldje aangelegd met een baan van 300 meter lengte, voldoende voor de Pipers. (69)

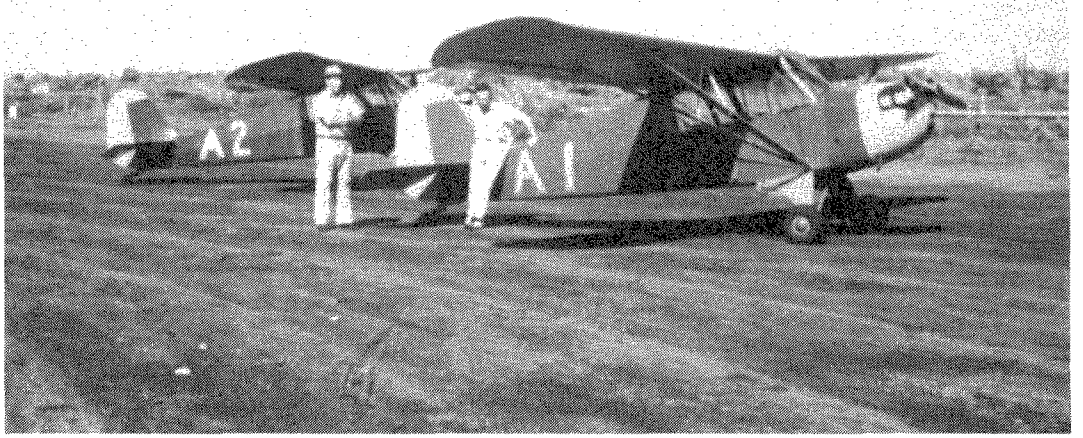
ARUBA

In Aruba was het Nederlandse aandeel in de sportvliegerij slechts zeer gering en er was daarom weinig ontwikkelingsmogelijkheid voor de militaire vliegerij. Dit hield verband met het feit dat de Lago olieraffinaderij op Aruba een Amerikaans bedrijf was (Esso) en als gevolg van de toen heersende raciale opvattingen werd het lidmaatschap van de Aruba Flying Club strikt beperkt tot 'expatriates', d.w.z. blanke niet-autochtonen en die waren bij de Lago vrijwel allemaal Amerikaans. De Aruba Flying Club (AFC) werd op 23 maart 1943 opgericht door een aantal Amerikanen die reeds enkele jaren privé vlogen op Aruba, met steun van een enthousiaste oud-Marine vlieger, Ltz Piet de Vuyst, het hoofd van de Marine Onderzoekingsdienst op Aruba. De Vuyst werd tevens benoemd tot Ambtenaar Toezicht Luchtvaart. (70)



Eerste-luitenant J. Möller voor zijn Aeronca L-3 op Aruba. (Fotoarchief J. Möller)

De Arubaanse Aeronca's kort na de oorlog. (Fotoarchief Don Blair)



Via de Neth. Purchasing Commission, maar met particuliere middelen werd op 12 april 1942 een Piper Cub besteld die in augustus werd afgeleverd en als PJ-AFA werd ingeschreven in het Antilliaanse burgerluchtvaartuigen register. De eerste vlucht vond op 28 december 1942 plaats. Vliegles werd gegeven door op Aruba aanwezige Amerikaanse Leger- en Marinevliegers. De AFC groeide snel, einde 1943 waren er 19 vliegende leden, en jaar later al 30 (71), zoals gezegd vrijwel allen Amerikanen. Op 16 juli verhuisde de AFC van Dakota naar een eigen vliegveld net ten noorden van de Lago raffinaderij bij San Nicolaas. Het veld had een geasfalteerde startbaan van 550 meter lengte en werd als dank voor de grote steun bij de tot stand koming vernoemd naar De Vuyst. (72)

AERONCA VERKENNERTJES

Zoals hierboven reeds vermeld, kreeg ook de AFC twee vliegtuigen van het Gouvernement toegewezen, te gebruiken voor militaire diensten en privé doeleinden van de club. Deze vlootuitbreiding was van harte welkom, want de eerste (eigen) Piper Cub en een later prive aangeschaft Porterfield toestel waren beide wegens ongevallen langdurig uit de roulatie. De Aeronca's werden intensief gebruikt; het aantal gebrevetteerde leden van de AFC liep op van 11 einde 1942, naar 22 ultimo 1943 en 31 in december 1945. (73)
De vliegaktiviteit voor echt militaire doeleinden schijnt echter op Aruba beperkt te zijn geweest. Een der weinigen (en wellicht de enige) die dit wel deed was de Sergeant, later 1e Luitenant v.s.d. J. Möller. Deze kan zich slechts weinig echte militaire vluchten herinneren en weet ook niets meer van andere militaire vliegers. Hij vloog af en toe met een korporaal of sergeant als waarnemer bij oefeningen met de landmacht 'om vijand te ontdekken. ' Eén keer werd bij zo'n oefening een Aeronca 'uitgeschakeld' toen tijdens een landing op het oefenterrein te Malmok (westpunt van Aruba) een soldaat per ongeluk zijn bajonet door het linnen van de vleugel stak. (74) Interessant is dat de Aeronca's, genummerd A-1 en A-2, althans in 1945 zeer opvallend geschilderd waren met een rode, resp. blauwe romp, gele vleugels en rompneus, en er dus bepaald onmilitair uitzagen. Ook waren ze toen niet voorzien van Nederlandse militaire kentekenen, dit in tegenstelling tot de Pipers in Curaçao.

NA DE OORLOG

Na afloop van de oorlog bleven de Pipers en Aeronca's in bruikleen bij de vliegclubs. Zelfs werd het aantal gouvernementsvliegtuigen nog uitgebreid met uit oorlogssurplus aangeschafte toestellen. Alhoewel (nog) geen gegevens over de officiële reden voor deze goedgevigheid van de overheid beschikbaar zijn, mogen we aannemen dat hier de noodzaak van een lucht-zee reddingsdienst voorop stond. De hiervoor aangeschafte toestellen waren Fairchild PT-26's, tweezitter eendekkers met een 225 pk motor, die heel wat betere prestaties hadden dan de Pipertjes. Begin 1947 kregen Aruba en Curaçao er elk een en interessant is dat ze werden genummerd als A-3 en P-3, volgend op de reeds bestaande nummers, alhoewel de letters oorspronkelijk duidden op het type (A=Aeronca, P=Piper). Medio 1948 verscheen op Curaçao nog een derde PT-26 van het Gouvernement. (75)
De herkomst van deze Fairchild trainers is niet bekend. De PT-26 versie (met plexiglazen cockpitoverkapping) is tijdens de oorlog alleen gebruikt in Canada en Rhodesië en via welke kanalen ze op de Antillen zijn beland is onbekend. Medio 1948 werden de overgebleven Gouvernements-vliegtuigen ingeschreven in het burger luchtvaartuigenregister met PJ-GA* registraties. In 1951 gingen de toestellen over in eigendom naar de vliegclubs. Een kort overzicht is als volgt:

PJ-GAA	ex A-1	Aeronca L-3	Aruba
PJ-GAB	ex A-2	Aeronca L-3	Aruba
PJ-GAC	ex A-3	Fairchild	Aruba
PJ-GAD	ex P-2	Piper Cub	Curaçao
PJ-GAE	ex P-3	Fairchild	Curaçao
PJ-GAF		Fairchild ---	Curaçao

NB: De Piper P-1 verongelukte op 18 december 1945. Van de Aeronca's was waarschijnlijk de A-1 niet meer vliegklaar

toen de PJ-GA* registraties werden toegekend, althans de registratie PJ-GAA is niet uit logboeken bevestigd. De PJ-GAC werd later verkocht aan de Aeroclub Curaçao. (76)

Noten:

1. Dr. Johan Hartog, Curaçao - Van Kolonie tot Autonomie, Deel II, Oranjestad 1961, pag. 941 (Hartog Curaçao).
2. Hartog Curaçao, pag. 961.
3. Hartog Curaçao, pag. 965.
4. Gen. Kruls, Nederland Paraat?, Amsterdam 1947, pag. 283 (Kruls).
5. Hartog Curaçao, pag. 993.
6. Het Vliegveld, aug. en okt. 1929.
7. Kruls, pag. 283.
8. Hartog Curaçao, pag. 993.
9. Hartog Curaçao, pag. 994-998.
10. Kruls, pag. 284.
11. Hartog Curaçao, pag. 998.
12. Verslag Enquête Commissie, deel 8C-I, pag. 196, Verhoor Wouters (Enquête Commissie).
13. Kruls, pag. 283.
14. Hartog Curaçao, pag. 996.
15. Dr. Johan Hartog, Aruba - Zoals het was, zoals het werd. Oranjestad 1961, pag. 358 (Hartog Aruba).
16. Kruls, pag. 284.
17. Enquête Commissie 8C-I, pag. 567, Verhoor Van Asbeck.
18. Ibid. pag. 570.
19. Vijftig jaar Marine Luchtvaart Dienst, Den Haag, 1957, pag. 57.
20. Jaarverslag 1939 Aeroclub Curaçao.
21. Ibid.
22. Ibid.
23. Interview met de heer H. v.d. Bosch, 1981.
24. Enquête Commissie 8C-I, pag. 525, Verhoor Furstner.
25. Ibid, pag. 457, verhoor Nuboer.
26. Militaire Luchtvaart in WO-2 op de Nederlandse Antillen, een ongedateerd artikel samengesteld door T.C. van der Kolk, gepubliceerd in het dagblad Amigoe di Curaçao (Verslag Van der Kolk). KLM's Caribbean Decade, Curaçao 1944, pag. 64 (Caribbean Decade).
27. T.C. van der Kolk in De wieg van Nederlands Luchtvaart heeft in Soesterberg gestaan, Breda 1974, pag. 195.
28. Caribbean Decade, pag. 65.
29. Interview met T.C. van der Kolk in Cocpit, juni 1964, pag. 251.
30. Verslag Van der Kolk.
31. Ibid.
32. Jaarverslag 1940, Aeroclub Curaçao.
33. Verslag Van der Kolk.
34. Ibid.
35. Ibid.
36. Ibid.
37. Interview met T.C. van der Kolk in Cockpit juni 1964, pag. 254.
38. Verslag Van der Kolk.
39. Ibid.
40. Ibid.
41. Ibid.
42. The Road to Martinique, by Gerry Beauchamp in Journal of the Canadian Aviation Historical Society, Spring 1975, pag. 8 (Beauchamp).
43. Vliegwereld, 15 jan. 1946, pag. 27.
44. Robert Daley, An American Saga, Juan Trippe and his Panam, 1980, Hoofdstuk 39.
45. Verslag V.d. Kolk.
46. Caribbean Decade, pag. 67.
47. Verslag V.d. Kolk.
48. Enquête Commissie 8C-1, pag. 115, Verhoor Welter.
49. Craven & Cate, The Army Air Forces in WW-2, vol. I, pag. 121. USGPO, Washington, 2e druk 1983.
50. Enquête Commissie 8C-1, pag. 116, Verhoor Welter.
51. Dan Hagedorn, Alae Supra Canalem, in Journal of American Aviation Historical Society, Spring 1974, pag. 12. (Hagedorn).
52. Verslag V.d. Kolk.
53. Jane's All the World's Aircraft, Londen, 1942.
54. Vliegwereld, 1 januari 1946, pag. 5.
55. Hartog Curaçao, pag. 997.
56. Hartog Aruba, pag. 359.
57. Hagedorn, pag. 13.
58. Hartog Aruba, pag. 359.
59. Hartog Curaçao, pag. 999 en Enquête Commissie 8C-1, pag. 568, Verhoor Van Asbeck.
60. Hagedorn pag. 13.
61. History of the Caribbean Air Force, file no. 462, 01, Vol. 3, G3 Report, Albert Simpson Historical Research Center, Maxwell AFB, AL. USA (Caribbean AF).
62. Maurer, Air Force Combat Units in WW-2, pag. 76. USGPO, Washington DC, 1961.
63. Caribbean AF.
64. Hagedorn pag. 12.
65. Hartog Curaçao pag. 1015.
66. Alden Hatch, Prins Bernhard - zijn plaats en functie in de moderne monarchie, pag. 120. Amsterdam 1962. Dr. J. Hartog, Oranje, de Ned. Antillen en Aruba, pag. 44, Zutphen 1988.
67. Interviews met de heren G.J. v.d. Bosch, H. v.d. Linden en Mevr. E. Nukoop, 1981.
68. Purchase Negotiation Request dossiers N-705 en N-2015, in Suitland National Records Center, Washington DC, USA.
69. Vliegwereld 15 januari 1946, pag. 27.
70. Hartog Aruba, pag. 470.
71. Verslag van Bestuur en Staat van Curaçao, 1943, pag. 59. Staatsdrukkerij, Den Haag, 1948.

(Curaçaosch Verslag).
72. Aruba Esso News, 24 september 1955, pag. 4.
73. Jaarverslagen Aruba Flying Club, geciteerd in Curaçaosch Verslag 1943, pag. 59, 1944, pag. 67 en 1945, pag. 67.
74. Interview met J.S.A. Möller, 24 februari 1989.
75. Interview met G. Waas, 1981 en Gedenkboekje Aeroclub Curaçao 30 Jaar, 1968.
76. Maandafrekeningen Aeroclub Curaçao van G. Waas, en vliegerlogboeken J.S.A. Möller, Don Blair en W.L. Ewart.

NOOT A

(Zie Casius, Kolibrie, KLM en de 5e kolonne, in Luchtvaart, mei 1987)

Eind mei 1940 werd aan de KLM verboden op Trinidad en Barbados te landen, als gevolg van het feit dat enkele van haar bemanningsleden af en toe voor een kennis post tussen Trinidad en Curaçao hadden mee genomen buiten de Engelse censuur om. Deze kennis, een vooraanstaand vrouwelijk lid van de high society op Trinidad, onderhield relaties met een Duitser die bij het uitbreken van de oorlog in september 1939 met bekwame spoed van Trinidad naar het (toen nog) neutrale Curaçao was verhuisd.

Toen Engelse troepen in mei 1940 op Curaçao arriveerden werd het huis van de inmiddels alweer spoorslags verdwenen Duitser doorzocht. Hierbij bleek dat de stroom van brieven van en naar de kennelijk als Abwehragent werkende Duitser gewoon was doorgegaan, dankzij de vriendendiensten van KLM-medewerkers die zelf overigens geheel te goeder trouw waren en niet beseften een spionnagenetwerk in stand te houden. De KLM stationmanager op Trinidad werd gearresteerd doch kwam al gauw weer vrij. Niettemin bleek de hele affaire de Britten ook goed van pas te komen als aanleiding om van de KLM concessie tussen Trinidad en Barbados af te komen, omdat voor die route toen net de eigen British West Indian Airways was opgericht.

NOOT B

Het is, achteraf bezien, interessant om de vraag te stellen of het zin zou hebben gehad voor Nederland om, in ruil bijvoorbeeld voor zekere prioriteit bij wapenleveranties voor Nederlands Indië, aan de Verenigde Staten al in 1940 het gebruik van bases op de Antillen en in Suriname aan te bieden. In die periode hadden bijvoorbeeld de regeringen van Colombia en Brazilië zich nog geenszins unaniem tegen de As-mogendheden verklaard, een situatie die in Washington grote zorgen baarde. Een Amerikaanse basis op Curaçao of Aruba zou een zeer bruikbare schakel vormen in de keten van bases die tussen Trinidad en Panama nog een hiaat van zo'n 2000 km vertoonde, terwijl Suriname grote strategische waarde had als leverancier van bauxiet, maar ook als tussenstation op de Zuid-Atlantische luchtroute die van Trinidad naar Natal in Brazilië leidde, vanwaar de oversteek naar Afrika werd gemaakt.

Suriname, gelegen naast het door Vichy beheerde Frans Guyana, werd pas in November 1941 door de Amerikanen bezet na het nodige tegenstribbelen van de Nederlandse regering, waarbij een ieder van te voren moest kunnen beseffen wat de uitkomst zou zijn. Hadden wij zelf veel eerder en vrijwillig onze faciliteiten aangeboden, dan hadden er wellicht de nodige voordelen voor ons land ingezeten. Het 'neutraal-imperiaal' denken zat er bij ons duidelijk diep in.

MAJOR CHARLES FORBES (RMWO)

Le Pont maudit

Geruime tijd geleden ontving de Voorzitter van P.L. Baron d'Aulnis de Bourouill (RMWO) een in het Frans gesteld verhaal van de Canadese major Charles Forbes C.D.G04 en Ridder der Militaire Willemsorde 4de klasse over de aanval tegen de Duitsers over de Sloedam naar Walcheren in november 1944. Het is een afgrijselijke episode vol vergissingen in de Tweede Wereldoorlog geweest. De vertaling van dit stuk is van de hand van mevrouw A. Haffmans te Middelburg.

DE VERVLOEKTE BRUG

Het was eigenlijk geen gewone brug maar een 35 meter brede weg, ongeveer 1000 meter lang, over een dam. De weg was met stevige klinkers geplaveid en maakte deel uit van het wegennet van de regio. Over de dam liep ook de spoorweg naar Middelburg.
Die weg over het Sloe (een moerassige zeearm die gevormd was door de getijden van de Noordzee) verbond het eiland Walcheren met het schiereiland Zuid-Beveland. Na de oorlog van 1939-45 werden twee grote dijken aangelegd tussen het eiland en het schiereiland. Het water werd weggepompt, zodat het eiland Walcheren een deel werd van het vaste land. Zodoende is ook de 'vervloekte brug' verdwenen, want er bestaat geen brug meer. Tegenwoordig rijdt men van Goes naar Middelburg zonder zich te realiseren dat daar een honderdtal Canadezen zijn omgekomen. De soldaten van de Black Watch en van de Calgary Highlanders noemden die weg 'The bloody Causeway' terwijl D-compagnie van het Régiment de Maisonneuve het 'Le pont maudit' noemde.

De historici spreken niet veel over de 'causeway'. In zijn pas verschenen boek 'Tug of War' heeft brigade-generaal Denis Whitacker D.S.O. een hoofdstuk gewijd aan de verschrikkingen van de 'vervloekte brug'. Voor het eerst, vijf en veertig jaar na de oorlog, durft men er objectief over te spreken. Heeft men uit eerbied voor de doden zo lang gezwegen over dit historisch oorlogsgebeuren? Of sprak men er niet over om de reputatie van onze helden niet op het spel te zetten? Niemand hoeft zich toch te schamen als hij zijn fouten erkent. Aangezet door het boek van Denis Whitacker heb ik besloten om, na een 25-jarige loopbaan als beroepsmilitair, te vertellen wat er precies gebeurd is op de weg naar Walcheren.

Het eiland heeft de vorm van een reusachtige schotel met een diameter van ongeveer 16 km. Op 3 oktober 1944 probeerde de RAF de dijk bij Westkapelle te breken en slaagde er in een gat van ongeveer 68 meter in de dijk te slaan, waardoor het water van de Noordzee naar binnen stroomde. Het zoute water kwam tot het midden van het eiland. Vervolgens werd besloten het eiland op drie punten aan te vallen, ten zuiden van Vlissingen, ten noordwesten van Westkapelle en in het oosten langs de dam over het Sloe. De 5de brigade van de 2de infanteriedivisie kreeg als eerste de opdracht de dam over te steken. In loopgraven langs de dam, die de toegang tot het eiland aan de westzijde van de weg versperden, zaten meer dan 200 Duitse soldaten. Op de belangrijkste plaatsen had luitenant-kolonel Friedrich von der Heydte parachutisten en scherpschutters opgesteld. Met de zee in de rug en met de moed der wanhoop zouden deze fanatieke soldaten zich op gezag van Hitler tot de laatste man verdedigen. Op het oostelijk gedeelte van het eiland bestond de verdediging uit bunkers met 88 mm kanonnen en mortieren van allerlei kaliber, die de damweg in zijn totale lengte onder vuur konden nemen. Zware en lichte mitrailleurs, vooral de verschrikkelijke 'vierlingen van 20 mm',

bestreken de 'causeway' met een enfilerend dodelijk vuur. Een Tiger-tank voorzien van 88 mm kanon, stond gedekt (hull down) en nam de damweg onder vuur evenwijdig aan een 88 mm antitank kanon.

De verbogen en ineengestrengelde rails van de spoorlijn, die de Duitse genie had opgeblazen, staken onheilspellend af tegen de horizon. De weg was bezaaid met mijnen, die onder de stenen verborgen waren of onder de struiken op de bermen langs de damweg lagen. Overal waren er gaten en kraters in de weg, veroorzaakt door bommen en granaten. In het midden van de weg was een enorme krater waarin het zeewater, in een wirwar van prikkeldraad waaraan granaten zaten, steeg tot borsthoogte.

Aan het begin van het eiland had een andere diepe krater de spoorlijn volledig weggerukt en de weg gedeeltelijk beschadigd. De damweg was onbegaanbaar geworden en zelfs niet meer door tanks te gebruiken. Een frontale aanval per boot was ook uitgesloten omdat de zee op die plaats niet diep genoeg was. Te voet kon het ook niet omdat men in de modder vast zou komen te zitten en als vastgevroren eenden afgemaakt zou kunnen worden.
De Duitsers wisten dan ook dat er voor de Canadezen niets anders op zat dan de 'vervloekte brug' over te steken langs de damweg. Brigade-generaal Megill, commandant van de 5de infanteriebrigade, stuurde drie bataljons de een na de andere over de smalle doorgang, die 'killing zone' genoemd wordt door de tactici. Die drie bataljons zou je kunnen vergelijken met drie worsten die door een vleesmolen gehaald worden. Voorafgegaan door een artilleriespervuur werd de Black Watch er als eerste naartoe gestuurd. Op dinsdag 31 oktober 1944 om 10.00 uur waagde C-compagnie van de Black Watch zich dus op de damweg, gevolgd door A, B en D-compagnie. Om 13.45 uur was het hele bataljon vastgepind en kon geen kant meer op.
Er werd artilleriesteun aangevraagd. Om 14.30 uur, toen de tanks gereed stonden om op te rukken, vernam de commandant dat het door de krater in het midden van de damweg niet mogelijk zou zijn erdoor te komen. De Duitsers bestookten de damweg met vuur en waren zelfs van plan vlammenwerpers te gebruiken. Om 19.30 uur kreeg C-compagnie het bevel terug te trekken.
Met vier soldaten van zijn peloton, waarvan twee reeds gewond waren, probeerde luitenant J.P. Jodoin de gewonden te hulp te komen. Zij bevonden zich op ruim 25 meter van het einde van de damweg aan de kant van het eiland. Omdat zij er niet in slaagden dichterbij te komen, werd om 23.40 uur vuursteun van de artillerie aangevraagd, zodat zij beschermd door een krachtig spervuur de gewonden konden helpen. Maar door een vreselijke fout vielen de granaten juist op de gewonden.
De soldaten van de Black Watch, die zich hadden kunnen redden, zagen met afschuw hoe hun eigen artillerievuur tussen hun bedreigde kameraden belandde. Dit gebeurde op 'Halloweensday'; het was een hel. Rode strepen afkomstig van het Bofors-vuur kleurden de hemel, het regende mortier- en artilleriegranaten op de dam, de zware artillerie knalde overal met oorverdovend lawaai. Doden, gewonden, de donkere nacht, de regen die bevroor op de geweren. De soldaten van de 5de brigade zouden dus nog een dag langer moeten wachten vóór ze konden vertrekken naar Lier in België om daar te rusten.
Op het hoofdkwartier werden de gezichten somber door deze situatie. Toen bedacht brigade-generaal Megill een ongelooflijk naïef aanvalsplan, dat getuigde van zijn niet te kwalificeren zorgeloosheid, om maar niet te zeggen schandelijke onbekwaamheid. Hij beval de Calgary Highlanders vóór middernacht aan te vangen met de tweede fase van de aanval met als doel een bruggehoofd te vormen aan de rechterkant van de dam. Het Régiment de Maisonneuve zou hen volgen en de linkerkant veroveren. Daarna zouden de Britten van de 52ste divisie het Régiment de Maisonneuve aflossen, zodat men met verlof naar Lier zou kunnen gaan. Optimisten zeiden zelfs dat alles bij elkaar maar een uur zou duren. Voor Megill was het eenvoudig: 'Er werd ons verteld dat we uit de

vuurlinie zouden worden genomen en wij wilden er dan ook zo snel mogelijk een einde aan maken' en 'wij wilden zo weinig mogelijk verliezen lijden en hadden op dat moment geen zin meer om te vechten . . .' Zo dacht de generaal in het veilige hoofdkwartier, maar voor de mannen op de 'vervloekte brug' met hun laarzen vol modder was het een kwestie van leven of dood. Deze drie bataljons vochten al zonder ophouden vanaf Normandië.

Beschermd door artillerievuur en mortieren was de B-compagnie van de Calgary Highlanders al een heel eind vooruit gekomen over de smalle damweg over het Sloe in de richting van de plaats waar een bruggehoofd moest komen. Halverwege echter werd het 12de peloton totaal vernietigd door spervuur van de Duitsers, terwijl het 10de peloton zijn commandant en veel manschappen verloor. Zij kregen toen bevel zich terug te trekken alvorens opnieuw aan te vallen. Nu sloop de D- compagnie onder commando van major McKenzie van achter een versperring naar voren om zich meester te maken van de rechter kant van het einde van de damweg. De resterende mannen van de B-compagnie volgden hen om de boerderijen die ruim 600 meter verder lagen te bezetten.
Bij zonsopgang zette McKenzie de aanval in en het lukte hem tot aan het eiland te komen waar hij het 'road block' bestormde en een vijftiental vijandelijke soldaten gevangen maakte. Aan beide kanten waren de verliezen enorm. Om 09.33 uur had de D-compagnie een klein bruggehoofd gevormd. De overige compagnieën haastten zich om dit te helpen versterken. Het regende en vijandelijke mortiergranaten ontploften op de weg. Weldra kon niet meer vooruit gegaan worden, omdat het vijandelijke vuur te fel en moorddadig was. Er was geen dekking tegen het mitrailleur- en scherpschuttersvuur. Er restte nog maar een honderdtal meters om door te gaan. De artilleriesteun slaagde er niet in de vijand te neutraliseren. De granaten vielen zonder enig resultaat in het water en in de modder terwijl de Duitsers hun 81 en 60 mm mortieren op een uiterst nauwkeurige en verwoestende manier gebruikten.

16.00 uur, 'Sitrep'. Bij het bruggehoofd voerde de vijand een tegenaanval uit tegen wat van de D- en B-compagnie nog restte. De A-compagnie had al haar officieren verloren en de commandant van de C-compagnie is bezweken aan zijn derde verwonding. D- en B-compagnie kregen bevel zich terug te trekken op het vasteland van Zuid Beveland, terwijl A- en C- compagnie zich zouden hergroeperen in de centrale krater.
Op 1 november te 21.00 uur kwam de ordonnans van Camile Montpetit aangerend om ons de 'O groep' aan te kondigen. Dat is het bijeenroepen van de ondercommandanten voor de briefing van een aanstaande operatie.
Nooit zal ik vergeten de frisgeschoren gezichten van mijn mannen bij kaarslicht en olielampen. Ik wist net zo weinig als zij. Zouden wij het gevechtsterrein mogen verlaten? Of zouden wij op onze beurt naar de 'causeway' gestuurd worden?
Omdat ze waarschijnlijk vermoedden waar ik zo bang voor was, zeiden ze mij: 'We zullen vast en zeker niet opnieuw moeten aanvallen, want dat zou zinloos zijn. Majoor Robert, de commandant van onze compagnie, is er niet meer en luitenant Garneau is ook al buiten gevecht gesteld. Daarbij komt nog dat de vrachtwagens, die de soldaten naar Lier in België moeten brengen, al in Arendskerke zijn aangekomen, waar ze op ons wachten.' Ik luisterde naar hen, die mij met veel gezond verstand probeerden moed in te spreken. Bovendien was het bataljon sterk uitgedund, want zonder ophouden vochten we al vanaf 5 juli. Vier maanden lang hadden we hard gevochten van Normandië tot de Schelde en we hadden maar 2 dagen rust gehad in Dieppe. De vermoeidheid kon ons humeur echter niet bederven. Wat wel een nadelige invloed op onze stemming had, was het feit dat het aantal infanteristen tot een derde van het normale aantal was teruggebracht. 1 november 's avonds telde het 16de peloton van luitenant Guy de Merlis van de D-compagnie nog maar een twaalftal soldaten, het 17de peloton van luitenant André Garneau (vader van de astronaut Marc Garneau) nog maar een tiental en in mijn peloton, het 18de, waren we precies

nog met zijn achten. Als je bij dit aantal optelt de 8 dappere, in onze uniformen geklede, Belgische vrijwilligers, dan waren er in de D-compagnie iets meer dan 40 soldaten, terwijl het er oorspronkelijk 120 waren. Wij waren niet onkundig van het feit dat MacKenzie King (Eerste Minister van Canada) 70.000 dienstplichtigen in Canada achter hield. Elke dag hoopten wij weer ze te zien aankomen, maar maanden lang waren er dagelijks meer doden en gewonden, zonder dat ze ooit vervangen werden. Wel kregen we enige versterking van andere eenheden, die gedecimeerd waren, maar je wordt niet zomaar van de ene dag op de andere infanterist. Ik heb overdreven dikke jongens zien aankomen, artilleristen, koks, chauffeurs, soldaten die 4 jaar lang administratief werk hadden gedaan en die opeens granaten en patronen in hun handen gestopt kregen met een karabijn en dan maar naar het front!

Toen ik mijn opdracht kreeg van Camile Montpetit, de kapitein die de commandant van de D-compagnie, majoor Robert, had afgelost, vertelde hij mij dat luitenant-kolonel Bibeau, commandant van het Régiment de Maisonneuve, alles geprobeerd had generaal Megill ervan te weerhouden de Maisonneuve compagnie naar de damweg te sturen. Maar na felle discussies en dreigementen restte hem niets anders meer dan de orders op te volgen.

Montpetit gaf mij een luchtfoto van de damweg en vertelde mij dat het bataljon opdracht had een bruggehoofd te vormen op het eiland Walcheren en dat zij als volgt te werk zouden gaan: achter een spervuur van 72 kanonnen zou het Régiment de Maisonneuve op de causeway vooruitgaan vergezeld van de D- compagnie en gevolgd door de anderen. Wat de D-compagnie betreft klonk het bevel tot aanvallen als volgt: tijdens de afwezigheid van luitenant Garneau zou wat van het 17de peloton was overgebleven zich aansluiten bij het 18de peloton en zo de aanval inzetten. Bij aankomst op het eiland zou dan de rechterkant bezet moeten worden. Het 16de peloton zou achter hen aankomen om de linkerkant te nemen. De compagniescommandant zou deze eerste aanvalsgolf volgen.

Op de plaats van bestemming aangekomen zouden wij ons moeten voorbereiden op de komst van het Regiment Glasgow Highlanders van de 52-ste divisie (Lowland) dat ons zou aflossen. Hoogstens één uur na het uur-U zouden wij kunnen vertrekken om in Lier te rusten. Het uur-U was vastgesteld op 2 november te 04.00 uur.

Er viel een ijzige regen en de soldaten speelden met de grendels van hun geweren om deze niet te laten vastvriezen hetgeen een irriterend geluid was. Om 03.30 uur bevonden we ons in de berm van de weg over de dam. Ik deelde mijn mannen in en herinnerde hen aan het plan van de aanval. We zouden voortgaan in rotten van drie. Met de gebroeders Arsenault (brengunners) was ik vooraan in het midden. Achter mÿ was Grégoire Goulet (mijn ordonnans), op zijn beurt gevolgd door vier Belgen, Roger Mathen, Roovers, Dumais en Benz (the snake), gesteund door een andere brengroep. Onder commando van een sergeant was daarachter de rest van het 17de peloton opgesteld op ongeveer dezelfde manier. De commandant van het 16de peloton, luitenant Guy de Merlis, moest zijn peloton op deze zelfde manier opstellen en mij van dichtbij volgen

Ik legde mijn mannen uit dat volgens de luchtfoto zich op ongeveer 500 meter een grote krater bevond, die de weg in twee stukken verdeelde en precies daar waren de Calgary Highlanders. Volgens mijn briefing was het op ongeveer 200 meter voor die plaats dat zich het 'datum point' van de artilleriebarrage bevond, die op 2 november vanaf 04.00 uur elke minuut 100 meter naar voren zou worden verlegd.

Als kleine kinderen werden we tegen elkaar aan gedrukt. Het regende, het was donker en het was koud. Goulet leunde tegen mijn rug en als ik bibberde voelde ik hem meebibberen. Mijn ogen staarden naar mijn horloge en leken verblind door de fosforescerende cijfers. Als gehypnotiseerd keek ik naar de secondewijzer, die steeds maar versprong.

atMannen, afhangen en jullie bepakking netjes neerleggen daar waar jullie staan en luister goed! Als jullie de centrale krater

doorschreden hebben moeten jullie schieten op alles wat beweegt en snel naar de overkant lopen naar de rechterkant. Bajonetten opzetten en 'let's go!'
Het was stil, midden in de nacht om 03.55 uur en we gingen snel over de damweg vooruit. Je zag bijna niets, je struikelde over de kuilen in de weg en over losse stenen en het prikkeldraad. Vóór mij bemerkte ik opeens een groot donker gat . . . was het de centrale krater? Er was niemand in die krater, geen Calgarysoldaat. Zouden ze zich hebben teruggetrokken voor het eigen artillerievuur? Ik wilde geen risico lopen en liet halt houden. Ik keek op mijn horloge: nog één minuut en het was zover. Alsof plotseling schijnwerpers aangestoken werden, werd de lucht achter ons verlicht. 20 minuten lang hoorden wij de granaten van de 72 25-ponders met een hels lawaai voor ons inslaan.
Go! Go! Go! We stelden ons weer op en gingen in versnelde pas voorwaarts. Als een enorme stalen balk die uit een hoogoven gehaald wordt, straalde de 'causeway' een vuurrode gloed uit. Ik kon duidelijk de vastberaden gezichten van mijn mannen zien. Hoewel ik hen luidkeels toeriep dat ze meer afstand moesten houden, konden ze mij niet horen. Om de pijn van de explosies in onze oren minder scherp te voelen, liepen wij met open mond naar het vuur toe. Het was een ongelooflijk schouwspel: uit de vuurzee kwam een aantal soldaten die zich duidelijk aftekenden tegen de vlammen en de rook van de ontploffende granaten.

Het waren de Calgary's, ik herkende ze. Toen openden de gebroeders Arsenault het vuur en schoten zonder meer op hen . . . het was vreselijk. De laatste Galgary's die aan het artillerievuur ontkomen waren, dat voor een groot deel op hun stellingen had gelegen, vielen nu neer. Ik sprong naar de gebroeders Arsenault om ze te doen ophouden, maar ze begrepen helemaal niets meer.

Een paar minuten later bevonden de nog overgebleven Calgary's zich in ons midden en wij probeerden opnieuw ons doel te bereiken, maar dat lag steeds verder weg. Ik kon maar niet begrijpen waar die Calgary's vandaan kwamen, maar toen we kort daarna de centrale krater bereikten, begreep ik alles. Er waren twee kraters die niet allebei op de luchtfoto te zien waren geweest en waarover ik niets te horen had gekregen.
We stonden nu tot borsthoogte in het water en het gekerm van onze gewonden verloor zich in het wirwar van prikkeldraad dat de Duitsers er hadden geplaatst. We kwamen steeds langzamer vooruit en moesten extra veel moeite doen om ons artillerievuur bij te houden dat in de plaats van het Duitse afweervuur was gekomen. Alles was machiavellisch in dit halve uur. We bevonden ons tussen twee vuren: vóór ons ons eigen spervuur en achter ons dat van de Duitsers, terwijl wij ons onder een regen van mortiergranaten probeerden te handhaven.
Een van de gebroeders Arsenault zag ik niet meer en de Belg Bidoche sneuvelde aan mijn voeten. Roger Mathen en ik sprongen in een gat in de weg terwijl Duitse granaten rondom ons neer kwamen. Mathen gaf mij een hand om mij uit het gat te trekken waarin ik vast zat. Langs mijn linker arm voelde ik bloed stromen.
In zijn boek 'Herinneringen van een strijder' vertelt Roger Mathen het volgende: 'toen ik op een gegeven moment uit de modder van het gat probeerde te komen, bevond luitenant Forbes zich in mijn buurt. Toen ik hem bij de arm nam, voelde ik bloed over mijn arm lopen. Snake (Benz) vertelde mij dat de luitenant gewond was. Het 17de peloton bestond niet meer. Het was door het vuur vernietigd. Naast mij verdronk een man. Hoeveel bleven er nog over? Ik riep Jules, Jacques en de Merlis. Ik tuurde naar de dam en zag een aantal figuren bewegen en rennen. Naast mij ontplofte er iets. Ik viel in een gat en voelde een verschrikkelijke pijn in mijn zij. Mijn been werd loodzwaar en daarna verloor ik het bewustzijn.'

Ik (Forbes) had een diepe snee in mijn linkerpols. Ik was helemaal overstuur, ik riep, ik zwaaide met mijn armen en haalde de jongens uit de gaten waarin ze zich hadden gedekt. Als gekken probeerden wij het einde van de weg te bereiken. Ik zag het

Duitse anti-tankkanon. Met de armen omhoog kwamen twee Duitse soldaten achter hun dekking vandaan. Eén van mijn mannen zag ik opeens naar de keel van een hunner grijpen en hem op de grond gooien. Ze begonnen als worstelaars te vechten. Ik ging verder. We hadden het eiland bereikt. Tevergeefs zocht ik de rechterkant, maar zag alleen maar water. Onze artillerie schoot niet meer en wij renden steeds verder. Achter ons vielen Duitse mortiergranaten. Ik was op het ergste voorbereid.
Ieder moment kon het eerste gevechtcontact tot stand komen.Ik had geen bajonet. Er bewoog niets. Er waren slechts lege loopgraven met lijken langs de damweg, die eindeloos leek. Vóór mij liep een weg dwars over de damweg en onder het spoor door. Langs een berm gingen wij naar beneden. Er was inderdaad een dwarsweg. Gedeeltelijk op het kruispunt onder het spoor namen wij een verdedigende positie in. Daarna begon ik te tellen. De Belgen Dumais en Mathen meegerekend, waren we alles bij elkaar nog maar met 8, terwijl wij met 22 waren begonnen. Waar was het 17de peloton gebleven? Ik begreep dat de sergeant helemaal bij het begin was gesneuveld en dat zijn mannen als verlamd op de dam waren achtergebleven.
Aan de andere kant van de damweg zag ik luitenant De Merlis naast een gebouw een put graven. Ik liet hem weten dat ik dichtbij was, n.l. onder de spoorbrug. Ik vroeg hem of hij Camile gezien had. Het werd dag. De tijd drong. Het was 06.00 uur op mijn horloge. We hadden dus twee uur nodig gehad om één mijl af te leggen. Op mijn kaart zag ik dat we 500 meter verder waren dan ons aangewezen doel. Zouden de Engelsen tot hier kunnen komen? Vochten de Duitsers niet meer op de dam? Om 05.00 uur zouden wij toch worden afgelost? Al die vragen bleven hun antwoord schuldig. Onze compagniescommandant was er niet meer. We hadden ook geen radio. Ik stuurde mijn ordonnans Dumais naar luitenant De Merlis. Hij liet mij op zijn beurt weten dat hij iemand weggestuurd had met gegevens over de plaats waar wij waren en dat zij zich hadden ingegraven tot de komst van de Engelsen. Er heerste een complete stilte. Dergelijke contrasten komen alleen in oorlogssituaties voor: de ene keer kan je elkaar niet horen roepen, terwijl je op een ander moment het hart van de kerel naast je hoort kloppen.
Zal die herfstige motregen dan nooit ophouden? In dit grauwe landschap kon ik nu de rechterkant zien. Dat was het: we zaten vast op de weg waar het spoor overheen liep, tussen Middelburg in het westen en het begin van de damweg in het oosten. Aan beide kanten was alleen maar water en de moerassen van het Sloe tussen de Duitse linies. Volgens mijn soldaten hadden wij enkele Duitsers gevangen genomen. Het was nu bijna 07.00 uur en de Engelsen waren er nog steeds niet. Ik werd bang en was er van overtuigd dat we in het vuur van de Engelsen zouden komen als ze zouden aanvallen. We stonden in het ijskoude water en we hadden geen schoppen meegenomen. Ik had nog slechts een bren en een twaalftal patroonhouders. De anderen hadden geweren en handgranaten. De snee in mijn pols bloedde niet meer en ik had ook geen pijn meer.
Ik keek nog eens in de richting van de dam in de hoop de Engelsen te zien aankomen. Langs de damweg zag ik soldaten door het water lopen met mitrailleurs en munitiekistjes op hun rug. Ze kwamen recht op ons af. Het kon ook niet anders want het was veel te gevaarlijk om over het spoor te lopen. Het waren Duitsers die zich terugtrokken. Het waren er meer dan 75 die recht op ons af kwamen in hun grote met modder bedekte blauw-grijze winterjassen. Zij vermoedden niet dat wij in hun linies waren en nog minder dat wij de enige toegang langs de dam versperden.
In de struiken verscholen stonden wij trapsgewijs in de berm opgesteld. Ik zou als eerste schieten om de anderen het sein tot vuren te geven. Ik stond in het water met mijn bren boven mijn hoofd. Omdat ik te veel beefde zette ik het wapen vast in de gaffel van een els om goed te kunnen richten. Toen zag ik de eerste Duitser op nauwelijks 4 meter afstand. Op zijn rug droeg hij een munitiekistje en hij had wollen handschoenen aan met afgeknipte vingers voor het bedienen van een vuur-

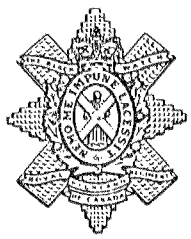
wapen. Ik schoot en er ontstond grote paniek. Arsenault schoot zijn patroonhouder leeg tot zijn bren weigerde. Hij vloekte en verder hoorde ik niets meer, behalve de hartverscheurende kreten van wanhopige gewonden in het water. Vier Duitsers gaven zich over en kwamen naar mij toe. Een van hen was er slecht aan toe: hij was getroffen door een kogel onder zijn oor die door zijn kaak was heengegaan. Hij verloor veel bloed.
De eerste viel smekend op zijn knieën. Ik vroeg Dumais hem in het Duits te ondervragen. 'Ik ben 42 jaar oud' zei hij 'ik heb een vrouw en 4 kinderen in Duitsland. Ik geef U mijn naam en dit is mijn legernummer. Meer kan ik U niet vertellen. Spaar mij a.u.b.' Ik vroeg Dumais om met een andere Belg van het peloton van De Merlis de gevangenen terug te brengen en tevens er proberen achter te komen wat er aan de hand was.
De Duitsers die niet door ons vuur waren geraakt trokken zich terug op de dijk waar ze veilige stellingen hadden. Omstreeks 10.00 uur begonnen hun scherpschutters te schieten. Ze wisten nu waar we waren en zouden ons niet meer met rust laten. Wij konden niet meer blijven op de plaats waar wij waren. Een Duitse tank naderde over de damweg. De lucht was helder ik zag onze vliegtuigen. Dichtbij ons zag ik de 'Typhoons' naar de tank duiken en hem met raketten aanvallen. De aanval mislukte, de tank ging achteruit en de vliegtuigen verdwenen. Kogels vlogen aan beide kanten langs ons heen. Om niet getroffen te worden moesten we steeds van plaats veranderen.
Bij De Merlis kwamen steeds meer gewonden. Zij waren er erg aan toe, omdat het huis waarin zij zich bevonden een voltreffer had gekregen van een 22 mm kanon. Dankzij de uitzonderlijke moed van soldaat Carrière was de situatie nog niet hopeloos. Door het water en het riet naderde hij, gewapend met handgranaten, waarmee hij alles opblies. Daardoor konden we even uitblazen. De Engelsen zouden nu zeker niet meer komen. Buiten adem en onder de modder kwam de Belg Dumais aan. Hij meldde dat wij bevel hadden gekregen onze stelling te verlaten en terug te trekken.
Het was 14.45 uur. Fortier werd getroffen en viel naast mij in het water. Ik hield zijn hoofd boven water, hij bloedde en was bewusteloos. De Merlis schreeuwde mij toe dat zij vertrekken.
Er was niemand meer om mij heen. In het naburige riet hoorde ik kermen en zag ik iets bewegen. Het was een gewonde Duitser die zijn hand naar mij uitstrekte. Ik greep hem en trok zo hard ik kon, maar hij zat vast in de modder. Ik kon hem slechts een paar centimeters naar boven trekken. Ik moest hem loslaten en liep huilend de berm op.
Carrière kwam van de andere kant aan. We liepen samen terug naar de dam. Wij kregen een mitrailleursalvo over ons heen en wierpen ons op de grond. Carrière liet mij zijn rechterhand zien waar een kogel doorheen was gegaan. Ouellette liep voor ons uit. Hij werd in zijn hiel getroffen, struikelde maar rende verder.

Eindelijk bereikten wij het bruggehoofd. Ik zag daar een krater die er 's ochtends nog niet was. En daar waren de Engelsen: een peloton van 20 man Glasgow Highlanders. Luitenant Innes, een waarnemer van het '5th Regiment Royal Canadian Artillery, was daar ook. De Engelsen waren net zo als wij 'pinned down'. De Duitse mitrailleurs schoten af en toe over ons heen. Ik vroeg Innes of hij een rookgordijn kon laten leggen. 'I 'll ask for it', zei hij mij en enkele ogenblikken later vielen de fosfor 'cannisters'. Ongelukkigerwijs viel een daarvan op het hoofd van een Schot en rukte zijn schedel open.
De krater was nu vol rook. Ik rende weg uit de krater met de laatste van mijn mannen, soldaat Talbot. Wij renden tot wij niet meer konden. Achter ons ontplofte een granaat waardoor wij tegen het wegdek werden geslingerd. Talbot werd getroffen door een granaatscherf onder aan zijn wervelkolom ter hoogte van zijn nieren. Hij kon niet meer opstaan. Wij zochten kruipend dekking in een loopgraaf en wachtten het vallen van de nacht af. Niets bewoog meer op de weg naar Walcheren. Opnieuw die afschuwelijke stilte. De 'vervloekte brug' was aan het einde van haar krachten gekomen.

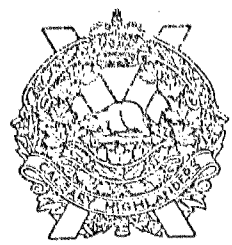
Weer is het donker, het is 19.00 uur. Ik had nog een stukje koek over en vroeg aan Talbot of hij honger had. Hij antwoordde: 'Nee, ik heb meer zin om te braken, ik geloof dat mijn rechterbeen beweegt, laten we proberen te lopen.' Strompelend lukte het mij uiteindelijk terug te lopen, terwijl ik hem zoveel mogelijk meesleepte. We moesten opnieuw door het water en het prikkeldraad van de grote krater en zo kwamen we terug bij ons punt van vertrek van 16 uur eerder. Brigade-generaal Russell van de 157ste Schotse Brigade had geweigerd meer dan een peloton op de brug in te zetten. Er werd zelfs verteld dat generaal-majoor Hakewill Smith, commandant van de 52ste divisie (Lowland), geweigerd had de opdracht van de legerkorpscommandant uit te voeren om over de brug aan te vallen.
Tijdens de aanval op de 'vervloekte brug' (pont maudit, bloody causeway) zijn in 53 uur tijd 135 mannen gesneuveld of gewond. Zij maakten allen deel uit van de drie bataljons van de 52ste Canadese Infanteriebrigade, te weten de Black Watch of Canada, de Calgary Highlanders en het Régiment de Maisonneuve. Het was een nutteloze slachting geweest, getuigende van militaire onwetendheid, onkunde en onnozelheid. Het is een afschuwelijk voorbeeld geweest van de prijs, die in een oorlog betaald moet worden, als men onvoorbereid te werk gaat.
Was het dan mogelijk geweest elders aan te vallen? Ja zeker, want de Engelsen deden het. Had men niet beter kunnen wachten tot de Duitsers zich overgaven, want immers Walcheren stond onder water en was omsingeld? Uiteindelijk ging het om het kustgeschut bij Westkapelle, want die zware kanonnen bestreken alle scheepsverkeer naar Antwerpen. Westkapelle had dus het eigenlijke doel moeten zijn. Op 6 november hadden de commando's die kustartillerie veroverd en toen capituleerde generaal Daser.

Is het tactisch en technisch mogelijk een bruggehoofd te vormen aan het eind van een 1100 meter lange damweg?

Dit verhaal is gebaseerd op wat ik heb meegemaakt en op een aantal aantekeningen uit 'Tug of war'. Ik heb het gevecht weergegeven voor mijn makkers, de jonge pelotonscommandanten, die wellicht ooit nog eens generaal zullen worden.



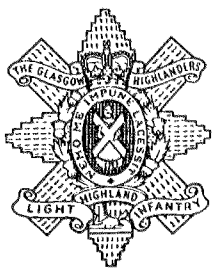
The Black Watch (Royal Highland Regiment) of Canada



The Calgary Highlanders



Le Regiment de Maisonneuve



The Glasgow Highlanders



52nd (Lowland) Division (Mountain)

Emblemen van in dit verhaal genoemde formaties met als enig verschil de kroon, die pas na 1953 (kroning van Koningin Elisabeth II) werd ingevoerd in plaats van de 'Imperial Crown'.

J.A.H. ENGELMAN

Militairen zonder uniform

In deze schets willen wij een algemeen beeld geven van de betrokkenheid van militairen bij het verzet. Wij zullen ons beperken tot hoofdlijnen en zullen maar zelden namen noemen van personen. Wel vermelden wij de namen van verzetsgroepen, waarin in hoofdzaak militairen actief waren.
Een gedetailleerde beschrijving vraagt aanzienlijk meer ruimte, die ons in het kader van deze speciale uitgave ontbreekt. Daarom vragen wij U bij voorbaat Uw clementie voor vermeende tekortkomingen of onvolledigheden.
MILITAIREN ZONDER UNIFORM wil alleen de bijzondere rol belichten, die militairen in het verzet hebben gespeeld, niet meer en niet minder. Het burgerverzet zal daardoor in deze scriptie onderbelicht zijn zonder dat wij de waarde daarvan op enigerlei wijze tekort willen doen. Dit facet valt echter buiten het kader van dit verhaal. Toch ontkomen wij er niet aan ter afsluiting enige algemene opmerkingen over het verzet te maken. Wij hopen dat deze niet op verkeerde wijze zullen worden begrepen.

Politici beginnen oorlogen, militairen vechten ze uit. Voor de nederlandse militairen was in 1940 de strijd op het slagveld al na vijf dagen afgelopen. De onverhoedse aanval van de duitse troepen in de vroege uren van de 10e mei eindigde op 14 mei met een voor de meeste militairen haast even onverwachte capitulatie. En daarmee was de 'oorlog' voor de meesten over. In Zeeland ging de strijd nog door, maar ook dit was nog maar een kwestie van dagen. Het was afgelopen. Een ongelijke strijd was op het slagveld verloren. De veel slechter getrainde en uitgeruste nederlandse militairen waren niet opgewassen tegen de duitse overmacht, die bovendien beschikte over het voor die tijd beste materieel. Met de terreur van een bombardement kregen zij de moedige strijders in Rotterdam, de Grebbelinie, de Peel-Raamstelling en al die andere plaatsen waar heroïsch tegenstand werd geboden op de knieën. Op 14 mei 1940 om 1900 uur was het definitief afgelopen. Maar was het toen ook werkelijk afgelopen?
Gevangen genomen nederlandse militairen werden in krijgsgevangenschap afgevoerd. De nieuwe heersers hadden echter het consigne gekregen die nederlandse krijgsgevangenen al weer snel naar huis te sturen om de bevolking van Nederland niet tegen zich in het harnas te jagen. En zo keerden beroepspersoneel, reservisten en dienstplichtigen al weer snel terug naar huis en haard. En was het toen daarmee allemaal definitief afgelopen ? Voor sommigen misschien wel op dat moment. Anderen zochten een uitweg voor hun gekwetste gevoelens. Bij het militaire personeel waren er velen die de bezetting niet konden verkroppen. Zij zochten naar mogelijkheden om de strijd voort te zetten. Men probeerde naar Engeland te ontkomen of koos er voor in Nederland zelf de vijand te bestrijden.
Wijlen Koos Vorrink verklaarde na de oorlog tegenover de parlementaire enquêtecommissie, die het regeringsbeleid in de periode 1940-1945 onderzocht, dat de eerste verzetsstrijders uit het nederlandse leger zijn voortgekomen.
Ons land had geen traditie op het punt van verzet tegen een overheerser. Na een lange periode van neutraliteit, die met hand en tand werd bewaard en bewaakt, was in de periode dat de draak van het nationaalsocialisme de kop al nadrukkelijk opstak, in ons land nauwelijks iets ondernomen dat bij een inval van een vijand verzetsstrijders bij elkaar zou brengen. Laat staan dat er in

materiële zin zaken geregeld waren. Juist door die heftig gekoesterde neutraliteit waren ook door het buitenland (lees Engeland) geen helpende handen uitgestoken, zoals wel naar onze buren. Daarnaast was ons land in geografische zin weinig aantrekkelijk om een guerilla te beginnen, zoals in Frankrijk de maquis en in Joego-Slavië en Griekenland de partizanen met wisselend succes konden ondernemen. Zelfs de Belgen hadden in de bergen en bossen van de Ardennen over het algemeen een goede dekking om de ondergrondse strijd daadwerkelijk te beginnen.
In ons land begon het verzet met niets. Geen wapens, geen verbindingen, geen ervaring, geen kennis, en - wat misschien nog wel het meest droevige was - dus ook geen plan. Het verhaal gaat dat in de eerste maanden van de oorlog een groep ongeruste burgers een vergadering in een openbare gelegenheid had belegd en daar met nauwelijks verholen stemmen de aanpak om zich tegen de vijand te verzetten besprak, terwijl op gehoorsafstand collaborateurs slechts aantekeningen behoefden te maken van de bezoekers van de bijeenkomstt hun ideeën en hun uiteindelijke plannen.
Onkunde, ondeskundigheid en ongewilde onvoorzichtigheid waren er oorzaak van dat vooral in de eerste jaren van de oorlog het verzetswerk weinig effectief was en tot relatief veel slachtoffers leidde. Het waren de militairen die met hun achtergrond en opleiding meer lijn in de verzetsorganisaties wisten te brengen en daardoor veel meer in staat bleken te zijn om de gestelde doelen tot een goed resultaat te brengen. Het waren ook de militairen die beter dan wie ook wisten hoe met wapens om te gaan. Zij konden hierdoor ook 'ongeoefende' burgers vertrouwd maken met alle militaire middelen, die aangewend moesten worden of op den duur steeds meer ter beschikking kwamen.
Dit geldt voor sabotage-activiteiten, het inlichtingenwerk, maar ook de eigen veiligheid. Sommige van de burgerverzetsgroepen probeerden hun organisaties op militaire leest te schoeien. Want ook veel dienstplichtigen wilden na de meidagen van '40, ieder op eigen wijze, de strijd tegen de overheerser hervatten. Verder zijn uit politiekringen, en dan met name het Korps Politietroepen, helden naar voren gekomen, die op waardige en waarachtige wijze hun bijdragen aan het verzet in ons land hebben geleverd.
Naast kennis en kunde speelde bij de militairen ook de onderlinge band een belangrijke rol. Veel militairen wisten hun verzetswerk vooral door samenwerking met vrienden en 'oude maatjes' gestalte te geven. Op deze wijze konden onder meer verbindingen tot stand worden gebracht, waardoor informatie en personen een weg naar Engeland konden vinden. Zo ontstonden de zogenaamde 'zweedse weg' en de 'Zwitserland route'.
Het verzet is het begrip voor alle activiteiten die ondergronds werden uitgevoerd. Naast het verzamelen van inlichtingen, het uitvoeren van sabotagedaden, overvallen en de 'pilotenhulp', bestond het verzet verder uit het vervalsen van de meest uiteenlopende documenten, stempels en handtekeningen en de produktie en verspreiding van illegale bladen en pamfletten.
De onverzettelijkheid van veel beroeps- en reserve-officieren en dienstplichtigen om de strijd tegen de bezetter voort te zetten heeft zeker ook te maken met de houding van de toenmalige opperbevelhebber, generaal H.G. Winkelman, die na het vertrek van de Koninklijke Familie en de regering op 13 mei 1940 de hoogste gazagsdrager in ons land was geworden, en uitgroeide tot een held van nationale betekenis. Hij was de man die uiteindelijk moest bepalen wanneer aan de reguliere strijd tegen de overvallers een einde zou komen. De duitsers merkten al gauw met wie zij te doen hadden en daarmee werd het lot van Winkelman voor de toekomst bezegeld.
Na een incident op de verjaardag van Prins Bernhard werd Winkelman gearresteerd en in krijgsgevangenschap afgevoerd. Later verdwenen meer hoge nederlandse opperofficieren naar Duitsland. Voor de rest van het nederlandse officierenkorps kwam de bepaling dat onder ede moest worden verklaard dat niets tegen de duitse bezetter

zou worden ondernomen. De meeste officieren gaven hieraan toe, slechts een kleine groep weigerde. Anderen voelden zich echter op geen enkele wijze aan die afgelegde eed gebonden en zetten hun strijd voort. Ondergronds, zoals dat in die oorlogsjaren heette. Of, na soms heel spectaculaire reizen, vanuit Engeland.

Het groeiende verzet van de oud-militairen in ons land leidde er toe dat de duitse bezetter het officierenkorps opriep zich te melden. Dit gebeurde voor de eerste maal in mei 1941. Later nogmaals, in mei 1942. Velen dachten dat het zich weer beperkte tot melding alleen, zoals een jaar tevoren, maar de praktijk was anders. Nu bleek dat de melders niet terug naar huis konden. Zij werden meestal in krijgsgevangenschap afgevoerd naar Duitsland.

Na de capitulatie in mei 1940 was de demobilisatie snel uitgevoerd. In juli 1940 werd de Opbouwdienst opgericht naar voorbeeld van de Reichsarbeitsdienst in Duitsland. Men hoopte hiermede een dreigende grote werkloosheid onder gedemobiliseerde militairen op te vangen. Bovendien zagen de bezetters in de Opbouwdienst een bruikbaar instrument 'tot nationaal-socialistische opvoeding van het nederlandse volk'. Veel beroeps- en reserve-officieren meldden zich, met talrijke beroepsonderofficieren, totaal zeker 3000 man. Vele tienduizenden dienstplichtigen werden ook bij de Opbouwdienst ingeschreven. Het beroepskader hoopte hier de kontakten en mogelijkheden te vinden voor de ondergrondse activiteiten. In de loop van 1941 kwam uit de Opbouwdienst de Nederlandse Arbeidsdienst voort. Maar voor veel kaderleden eindigde de 'samenwerking' toen het steeds duidelijker werd dat de dienst gebruikt werd als middel voor propaganda van de nationaalsocialistische ideologie. Veel militairen hadden inmiddels ontdekt wat voor vlees zij in de kuip hadden.

Het militaire verzet wordt door G.J. van Oyen Jr. in zijn boek 'De Binnenlandse Strijdkrachten' als volgt omschreven: sabotage en spionage, overvallen en gewapende beveiliging van objecten, organisatie van geheime verbindingen en het aanleggen van wapendepôts met als doel de geallieerde strijdkrachten te steunen dan wel afbreuk te doen aan de vijand.

Vooral in de eerste periode lag het accent op spionage. Met het gewapende verzet is men vooral in de eerste jaren terughoudend opgetreden, waarschijnlijk omdat bij veel officieren het geloof bestond dat binnen korte tijd door hulp van buitenaf ons land bevrijd zou worden. Bovendien beschikte men nauwelijks over wapens. Die had men na de capitulatie moeten inleveren. Degenen die zich hieraan hadden proberen te onttrekken, hadden meestal niet meer dan een pistool kunnen wegmoffelen en veel te weinig munitie. Later, toen wapendroppings vanuit Engeland werden geregeld werd de situatie beter. Vast staat dat het militaire verzet in alle genoemde sectoren actief is geweest. Soms in grote organisaties, soms in kleine clubjes, soms ook als eenling. Een van de bekendste en grootste para-militaire verzetsorganisaties was de Ordedienst (kortweg OD). Deze ontstond in zijn uiteindelijke vorm na een fusie met de LOF (het Legioen van Oud-Frontstrijders), dat in Amsterdam was ontstaan en zich vooral bezighield met het verzamelen van gegevens over de duitse activiteiten op het vliegveld Schiphol.

In de oorspronkelijke OD zaten veel oud-militairen die deze organisatie hadden opgericht om een apparaat voorhanden te hebben om het afwezige gezag te kunnen vervangen bij een mogelijke bevrijding van ons land. Men rekende er toen nog op dat de bezetting van maar heel beperkte duur zou zijn. Bovendien hield de OD zich bezig met het verzamelen van militaire informatie voor de geallieerden. Het was opvallend dat veel verzetsstrijders lid waren van beide organisaties. De doelstellingen van OD en LOF liepen dan ook min of meer parallel en dus lag een fusie op den duur voor de hand. Beide organisaties hebben in het begin van hun activiteiten grote klappen moeten incasseren. De LOF verloor zijn oprichters en ook de oorspronkelijke OD moest toezien dat de duitsers vele van haar leden arresteerden.

In de periode 1942-1943 vonden meer dan 300 leden van de OD de dood door executie of in concentratiekampen. De duitsers be-

schouwden de OD als een belangrijke vijand.
De OD was verdeeld in gewesten, districten en plaatselijke afdelingen. Tal van officieren speelden een toonaangevende rol in de organisatie en activiteiten van de OD, die door de bezetters hard werd aangepakt. Het vertrek van veel officieren in krijgsgevangenschap (in 1942) betekende dat de OD een aantal belangrijke veren moest laten. Toch bleef de OD tot aan het einde van de oorlog actief en heeft zonder meer succesvol bijgedragen aan de nederlandse zaak.
Veel van het inlichtingenwerk in de eerste periode van de bezetting werd uitgevoerd met het oog op een mogelijke duitse invasie in Engeland. Nederlandse verzetsmensen, oud- en ex-militairen verzamelden gegevens over de duitse bewegingen en activiteiten in onze havens en langs de kust. En dit was zeker geen gemakkelijke taak omdat deze gebieden tot 'Sperrgebiet' waren verklaard en niet normaal toegankelijk.
De verzetsorganisaties die zich bezighielden met het verzamelen van gegevens hadden te maken met één groot probleem. De verkregen inlichtingen konden alleen met veel moeite langs soms grote omwegen naar de geallieerden worden verzonden. Dit kostte vaak erg veel tijd. Het ontbrak deze ondergrondse groepen aan snelle verbindingen, aan radioapparatuur.
De eerste geheime agenten die door Engeland in bezet gebied werden gedropped, brachten radioapparatuur mee. Vooral bedoeld om zelf in staat te zijn gegevens naar de Centrale Inlichtingendienst in Londen over te seinen, maar geleidelijk aan werden deze apparaten ook gebruikt om berichten van en uit het verzet naar de overkant te verzenden.
Het was vooral het optreden van een belangrijk deel van het nederlandse officierenkorps, waar de vijand rekening mee moest en ging houden. Dit leidde tot de maatregelen in het voorjaar van 1942 om hen als krijgsgevangene af te voeren naar Duitsland. De actieve verzetsmensen die achteloos in de fuik waren gelopen zagen zo hun ondergrondse werk vastlopen. Maar heel vaak werd dit op zeer verdienstelijke wijze overgenomen door anderen in de organisatie.
Er waren toen ook officieren die domweg 'vergeten' werden bij de tweede melding omdat zij zich als zieke hadden laten opnemen. Zij keerden later 'gezond en wel' terug naar hun verzetsvrienden en zetten met wisselend succes hun activiteiten voort. In april '43 grepen de duitsers opnieuw in toen alsnog alle nederlandse dienstplichtige militairen werden opgeroepen en in krijgsgevangenschap werden afgevoerd. Opnieuw betekende dit een ernstige klap voor het verzetswerk. Uiteindelijk zijn elfduizend mannen naar Duitsland gedeporteerd, die in veel gevallen werden ingezet om te helpen bij de oorlogsproduktie.
Uit de OD zijn tal van mannen naar Engeland ontsnapt. Van daar uit hebben zij een belangrijke rol kunnen spelen als via omwegen informatie in het vrije Engeland aankwam. Zij kenden de situatie en omstandigheden en zij kenden ook de OD. Uit uitgeweken voormalige OD-mensen werden ook agenten gerecruteerd, die na een opleiding weer terugkeerden naar bezet Nederland. Daar maakten ze opnieuw kontakt met oude relaties. Zo ontstond de groep 'Albrecht', die in mei '45 was uitgegroeid tot een organisatie van bijna 800 medewerkers. De groep 'Packard' was een van de meest succesvolle tijdens de tweede wereldoorlog. Met een agenten-zender heeft men tot het einde van de bezetting de geallieerden van informatie kunnen voorzien. Men werkte nauw samen met een andere groep, die zich op inlichtingenwerk specialiseerde, de de groep 'Kees'.
Militairen stonden ook aan de basis van de speciale zendgroep 'Barbara', opgericht nadat een agent uit Engeland per parachute was gedropped.
Er is weinig duidelijkheid over het exacte aantal militairen dat in het verzet actief is geweest. Er circuleren verschillende getallen. Officieel wordt gesproken van 2500 tot 3000 man, maar het staat voor ingewijden vast dit er aanzienlijk meer zijn geweest. Die onduidelijkheid komt omdat niet alle beroepsmilitairen na de oorlog onder de wapenen terugkeerden. Ook de officiële registratie van mensen die aanspraak kunnen maken op

bepaalde oorlogspensioenen is niet compleet en kan op dit punt geen helder beeld verschaffen.
Er waren onder de beroeps- en reserveofficieren, de beroepsonderofficieren en dienstplichtigen velen die actief hadden meegestreden in de meidagen van '40. Zover zij niet als krijgsgevangene zijn afgevoerd heeft een belangrijk aantal van hen tijdens de oorlog in het verzet veel kunnen doen voor Koningin en Vaderland. Anderen konden ons land ontvluchten en sloten zich als Engelandvaarder bij de krijgsmachtdelen van de vrije nederlandse strijdkrachten aan of werden aangezocht of aangewezen voor speciale taken of opdrachten.
Het Engelandspiel vormde een zwarte bladzijde in het kontakt dat Londen met het verzet in bezet Nederland probeerde op te bouwen. De totaal 59 agenten, die door fouten in Londen, verraad en de slinkse methoden van de duitse Abwehr onder leiding van Giskes en de Sicherheitspolizei onder leiding van Schreieder in duitse handen vielen waren voor het merendeel gerecruteerd uit burgervrijwilligers, zoals studenten, en mensen van uiteenlopende signatuur, maar van oorsprong geen militairen. Zij werden vaak al direct na hun landing in Nederland opgewacht en door de Abwehr en andere diensten gebruikt. Behalve de agenten, die uiteindelijk naar Duitsland werden gedeporteerd - slechts drie keerden terug naar ons land - hebben ook vele verzetsmensen het leven gelaten omdat zij eveneens slachtoffer werden van de duitse acties in het Engelandspiel. De agenten kwamen hier om hun opdracht zo goed mogelijk uit te voeren. Maar zij hadden geen kans. Die kans gaven Giskes, Schreieder, c.s. hen ook niet.
Het nederlandse verzet, hoe moedig en vastberaden ook uitgevoerd, was vaak gebaseerd op goed bedoeld amateurisme. De militairen die bij het verzet betrokken raakten, brachten veel gevallen lijn in de organisaties en activiteiten. Zij zorgden ook voor de eerste bruikbare resultaten.
Het verzet in ons land vond zijn oorsprong in uiteenlopende motieven: oprechte boosheid - vooral bij militairen - over de 'verloren oorlog van mei '40', schuldgevoel bij veel christen-democraten, vooral van protestantse huize, over de pacifistische houding voor de oorlog en politieke motieven - met name in linkse kringen - om na de oorlog een andere samenleving in ons land te realiseren. En zeker ook verweer tegen de bezetting en knechting van de vrijheid van woord en beweging. Het verzet kende mensen van allerlei slag en achtergrond met verschillende redenen om deel te nemen. En dit leidde dan ook op den duur tot wrijvingen en meningsverschillen binnen de verzetsgroepen en tussen die bewegingen onderling.
Begin 1944 werd gepoogd om meer eenheid in het verzet te brengen. Daarvoor werd een overlegstructuur opgezet van drie prominente landelijke verzetsorganisaties, de OD, de KP (de Knokploegen) en de Raad van Verzet (RVV), die wekelijks bijeenkwamen met als doel de groepen in het land op den duur onder een eenhoofdige leiding te brengen.Dit Delta Centrum streefde er naar de samensmelting eerst op lagere niveau's tot stand te brengen, maar in de praktijk bleek dit moeilijk te realiseren.
Het verzet begon zich in de tweede helft van de oorlog pas goed te ontwikkelen, toen het duitse regiem zich steeds meer liet voelen in de samenleving. Ook de komst van nieuwe goed getrainde agenten uit Londen gaf na het debâcle van het Engelandspiel een impuls aan de verzetsactiviteiten. De nieuwe agenten hielpen het verzet beter organiseren en de activiteiten beter coördineren.
Voor veel mensen had het meedoen aan het verzet veel aantrekkelijke kanten en voordelen. Men werkte in betrekkelijke anonimiteit en onder schuilnamen. Men kende geen achtergronden van elkaar en er bestonden geen verschillen en scheidslijnen. De anonimiteit was noodzakelijk om te voorkomen dat bij arrestatie te veel zou worden losgelaten.
De charme van het avontuur sprak tot de verbeelding van veel mensen. Deze 'revolver-romantiek' trok soms ook dubieuze figuren aan. De mensen die meededen hoefden alleen verantwoording aan de eigen leider in de organisatie af te leggen en niet aan de autoriteiten. Dit sprak vooral ook veel

jonge mensen aan.
Voor meisjes bracht het verzet een romantiek die zij in het dagelijks leven onder duitse bezetting moesten ontberen. De film- en sporthelden waren uit het levensbeeld verdwenen. Dit werd in veel gevallen gecompenseerd door de helden en het werk van het verzet, al heeft dit volgens deel III van 'Onderdrukking en Verzet' nergens tot 'ergerlijke excessen' geleid. Die geur van heldendom en avontuur bracht veel meisjes er toe in 'het verzet' te gaan waar zij vaak als koerierster optraden. En het diende daarnaast het goede doel.
In september 1944 besloot de nederlandse regering in Londen tot de oprichting van de Binnenlandse Strijdkrachten onder bevel van Prins Bernhard. Het doel was hierdoor een duidelijke structuur voor het geallieerde opperbevel van nederlandse troepen in bezet gebied te creëren, waardoor ook de kontakten beter duidelijker zouden worden. De 'soldaten' zouden uit het verzet worden gerecruteerd, terwijl de commandofuncties door officieren moesten worden bezet. Die hadden al jaren gepopeld om openlijk tegen de vijand in actie te komen. In Amsterdam werd het hoofdkwartier gevestigd van waaruit alle plannen en acties werden gecoördineerd. Wapens had het verzet voornamelijk van geallieerde droppings ontvangen, want overvallen op wapendepôts van de duitsers leverden maar weinig rendement op en een schijntje van hetgeen nodig was.
De onafhankelijke leiding van de B.S. bracht met veel taktvol overleg dit leger op de rails en in het goede spoor. Later speelde zij een belangrijke rol bij de onderhandelingen met de duitsers in Achterveld over de voedseldroppings voor West-Nederland en de capitulatie van de duitse troepen in ons land.
Het aantal mensen dat tijdens de oorlog actief in het verzet is geweest wordt ruwweg op zo'n 30.000 geraamd. Hiervan zijn zeker 10.000 door de duitsers gearresteerd, waarbij 6000 door executies of ontberingen in de concentratiekampen het leven hebben gelaten. Hier tegenover stellen wij dat 25.000 jonge mensen tussen '40 en '45 het uniform van een of ander legeronderdeel van de vijand hebben aangetrokken. De romantiek van het duitse uniform had kennelijk meer aantrekkingskracht dan de anonimiteit van het verzet.
Nederlanders in de Germaanse SS - dat werd opgenomen in de Landstorm Nederland - vochten in februari 1945 tegen de Prinses Irene Brigade aan het front in de Betuwe.
De motieven van diegenen die het duitse uniform aantrokken, waren in grote lijnen dezelfde, als welke golden voor verzetsstrijders: avontuur, romantiek, nationaal gevoel en onvrede. Bovendien moeten wij hierbij aantekenen dat zowel voor als tijdens de oorlog ook van het beroepskader zich leden bij de N.S.B. hadden aangesloten. Precieze aantallen zijn niet bekend omdat door het ambtenarenverbod in de ledenadministratie van de N.S.B. geen beroepen werden opgenomen. Al ver voor de tweede wereldoorlog was in het nederlandse officierenkorps in ruime mate sprake van 'deutschfreundlichkeit'. Tijdens de bezetting kwamen velen op hun schreden terug, maar anderen zagen hierin echter een bevestiging van hun visie en kansen voor hun toekomstige carrière.
De rol van het nederlandse verzet moet niet worden onderschat maar ook niet worden overschat.
Als nederlandse militairen op essentiële terreinen hun kennis en ervaring niet in het verzet hadden gebracht, dan zou er zeker ook een verzet uit de nederlandse bevolking zijn ontstaan. Maar het resultaat zou heel wat minder positief zijn uitgevallen dan het beeld dat nu van het verzet bestaat.
De militairen ontplooiden veel moed en creativiteit en hadden een belangrijk aandeel in het verzamelen van militaire inlichtingen en verzorgen van sabotage-acties, maar regelden ook de uiteenlopende, zo broodnodige, verbindingen.
Onder diegenen, die het verzetswerk in Nederland niet konden afmaken omdat zij waren 'kaltgestellt' en afgevoerd naar Duitsland, waren er velen die daar dezelfde moed en creativiteit aan de dag wisten te leggen en dáár de vijand met hun verzet wisten te treffen.
Veel nederlanders betaalden hun moedig optreden in het verzet met hun leven, daaronder ook veel militairen. Het aantal

zou mogelijk nog veel groter zijn geweest als militairen hun wetenschap en ervaring niet voor de goede zaak hadden ingezet.
Zij, die de strijd voortijdig verloren, waren vaak slachtoffer van verraad. Want de grens tussen goed of fout was voor sommige mensen zo dun als een streepje.

W.A. HAGE

Maritieme ervaringen in de stelling IJmuiden 1939-1940

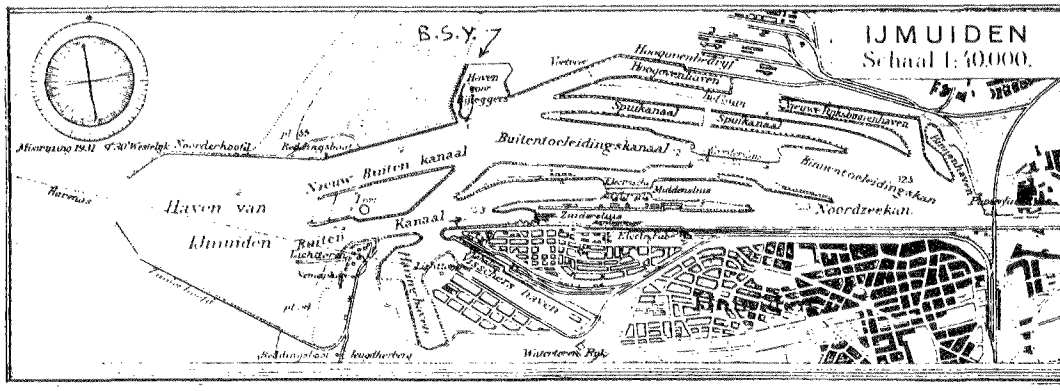
In het Jaarboekje 1988-1989 van de Vereeniging van Oud-Kweekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam, staat een artikel geschreven door oud-kwekeling W.H.A. van Meerkerk waarin zijn neergelegd zijn belevenissen aan boord van het Batterijschip IJmuiden.
Aan de heer W.H.A. van Meerkerk, LTZ II OC KMR b.d., zijn destijds nooit vragen gesteld en is hem nooit verzocht rapport te maken over de evacuatietocht naar Engeland.
Zijn huidig relaas zou historisch bezien wellicht extra informatie en/of bevestigende informatie kunnen bevatten.
In gesprekken die ik, ook oud-kwekeling, met hem voerde kwamen meer bijzonderheden naar voren die ik in het Naschrift heb vastgelegd. Het artikel uit het Jaarboekje is onverkort weergegeven om een goede indruk te krijgen van de mobilisatie- en oorlogstijd.

50 jaar geleden . . .
Jij bent koopvaardij en jij gaat dat doen.

Met een glimlach en een zeker sarcasme komen herinneringen naar boven bij mij over belevenissen in IJmuiden in 1940. Kweekeling van cursus 1934 '36, daarna als leerling 1½ jaar bij de Rotterdamsche Lloyd gevaren, 3e rang gehaald en aanstelling als 4e stuurman gekregen per 1 september 1938, na een reis op de 'Slamat' als leerling met rang. Die zelfde datum echter naar de ARO opleiding (Aspirant Reserve Officier) in Den Helder gegaan. Het vervullen van militaire dienstplicht. Een opleidingsklas van 15 man waarvan 9 oud-kweekelingen.
In maart 1939, als 22-jarige, benoemd tot Ltz III K.M.R. en nog 4 maanden als zodanig te dienen. In die 4 maanden viel de voormobilisatie naar aanleiding van de Italiaanse invasie van Albanië en kreeg ik bericht, dat ik per 1 september weer ter beschikking zou komen van de Rotterdamsche Lloyd.
Per 1 augustus echter een tijdelijke plaatsing op het 'Batterijschip IJmuiden' in afwachting van nadere orders. Dit schip was de oude 'Heemskerk' bewapend met één kanon van 24 cm en een paar stokoude mitrailleurs. Aan boord waren een Commandant, een 1ste Officier, beiden Ltz I, een 'jonkie' (ikzelf) en wat 'hersteld actieven' als bemanning. Mijn dienst was permanent Officier van de Wacht, af en toe afgelost door een Opperschipper.
Toen de Mobilisatie begon, 29 aug. '39, was het gaan varen bij de Rotterdamsche Lloyd afgelopen en kregen we een grotere bemanning, zo'n 150 man en dat allemaal om IJmuiden te verdedigen. Mijn taak was behalve Officier van de Wacht, het ontwapenen van Engelse koopvaarders die altijd bij het krieken van de dag Amsterdam binnenvielen en het herbewapenen als ze weer weg gingen. Dit meestal drie keer in de week.

Verder wat excerceren op het sluizencomplex om de mannen wat conditie bij te brengen met als slot een militaire 'wandeling' door IJmuiden en omstreken. De zgn. Landingsdivisie was meestal een 60 man sterk met twee vaste figuren zoals de Ltz III KMR en de tamboer. Zo hebben we wat afgelopen.
Half december was het kolenladen geblazen, hoewel we geen hoofdmachine meer hadden, waren er nog wel ketels voor verwarming, koken, en vooral het baksmechanisme van de 24 cm dat op stoom werkte. Er zou een prauw langszij komen met 200 ton kolen en die zou aan boord gelopen worden door de matrozen. Vóór valreep af en achter valreep op met één zak kolen. Net als indertijd copra laden in Ilo Ilo al waren het toen vrouwen die liepen.
Er was een hele week voor uitgetrokken. De nog zo jonge Ltz III KMR vond dit maar niks en schakelde als 'stuurman G.H.V.', twee electrische munitie liften van de 24 cm in. De jannen waren allang blij dat het met 6 zakken tegelijk ging en met een dag was het bekeken. Toen de Ltz III KMR meldde dat hij klaar was met kolen laden, kreeg hij als antwoord: 'dan hou je ze die andere 5 dagen maar bezig en ga maar 'wandelen'. Het gevolg van al dit gewandel was wel dat toen de oorlog begon, de tamboer en ik en nog wat ongelukkigen, in staat waren de vierdaagse in een dag te doen.
Toen het probleem dat het schip onder het kolengruis zat en dat het hard begon te vriezen zodat boenen er niet bij was. Maar... Prins Bernhard zou op bezoek komen en moest alles schoon zijn.
Het geluk is toch altijd wel weer met de minder slimmen, het begon te sneeuwen op de dag voor zijn komst en de bepaling dat er geen sneeuw geruimd mocht worden werd van kracht zodat we keurig een wit Batterij schip konden tonen. 's Middags een parade samen met de Landmacht en de Marinekapel. Daar de muziek bevroor werd de daarop volgende militaire wandeling door Velzen en Beverwijk muzikaal gezien niet zo'n welluidende.
Behalve geredde Duitse vliegers en af en toe een onderzoek van een verdacht schip waarbij de 24 cm op dat schip gericht werd met de mededeling aan de Ltz III KMR: 'als jij aan de andere kant overboord springt schieten wij wel', het meest opwekkende moment was.
Wij hadden een nevelscherm installatie als proef opgesteld voor in geval van nood de hele zaak te kunnen 'benevelen' zoals Hoogovens en sluizencomplex. Wat veranderingen aangebracht en proeven genomen met gevolg dat besloten werd een permanente installatie aan te brengen. De oude werd afgebroken en dat karwei was op 7 mei klaar. De nieuwe installatie is nooit gekomen. We kregen er een 40 mm antiluchtdoel snelvuurkanon bij als luchtverdediging van IJmuiden e.o. Die opstelling had nogal wat voeten in aarde maar was begin mei gereed. Een eerste schuchtere poging van Philips om een zgn. radar te beproeven, was zeer interessant. De installatie werd begin mei weggehaald.
Op 10 mei 01.00 kwam het alarm en werden de posten betrokken. Om half vier kwamen Duitse vliegtuigen over en openden wij het vuur met de 40 mm . Twee parachutes ontplooiden zich en een derde niet. Wij dachten raak te hebben geschoten en dat de bemanning eruit was gesprongen. De Ltz III KMR werd met de sloep op onderzoek gestuurd en vond een parachute. Bij het ophalen bleek er geen vent aan te zitten maar iets dat wel eens een mijn zou kunnen zijn. Bij het wegslepen viel de mijn weg, gelukkig zonder te ploffen maar wel buiten de vaargeul.

Mijn dienst was als volgt: 4 uur 40 mm antiluchtdoel, 4 uur piket en 4 uur slapen. Daar mijn piket meestal 8 uur duurde is er van slapen weinig gekomen. Eén van de piket opdrachten was: er is bij de Noorderpier wat gevallen, mogelijk twee, maar er is maar één ontploffing geweest. Ga de schade opnemen en breng zo mogelijk die mijn mee.
Dit was niet zo'n leuke wandeling en ik kwam niet verder dan de vooruitgeschoven Landmachtpositie die iedere doorgang weigerde. Het leek wel of we met hen in oorlog waren.
Ik kreeg het druk met sluitstukken terug



brengen op Engelse schepen die wegvoeren, het bewaken van Duitse krijgsgevangenen in de Vishal die toen niet kwamen, wel een dag later, maar toen was hun vervoer al weg.
Ik kreeg de volgende opdracht: binnen de sluis ligt de 'Blauwpijper' 'Phrontis'. Dit schip bezetten en als de kapitein niet wil, breng jij hem maar naar de Toeristensteiger want 'jij bent koopvaardij en jij gaat dat doen'. Meegenomen enkele matrozen en machinisten om de opdracht uit te voeren. Op weg erheen repeteren: achter losgooien, voorspring laten staan, B.B. roer en paar klappen vooruit dan gaat het achterschip af, dan langzaam achteruit en dan... Repeteren en nadenken en weten dat je als leerling hebt gevaren en een heleboel theorie had gehad. Goed uitkijken want ik wist dat op een 'Blauwpijper' (1) in het algemeen alle stuurlieden hun eerste rang hadden.
De 'Phrontis' bezet, machinekamer, voorschip, achterschip alles zoals vele malen geoefend en uitgevoerd. Toen naar de kapiteinshut. Deze kwam er op mijn verzoek uit met een pistool in zijn hand. Nu had ik er ook één, maar een vuurgevecht leek mij niet op zijn plaats.
De ouwe vroeg wat ik moest, en hij had er al meer van de brug geschoten. Een praatje was meer mijn lijn en ik gaf hem de opdracht door, het 'als U niet gaat doe ik het' nog maar even verzwijgend. Hij vond het een moeilijke opdracht met al die mijnen om zich heen, maar toen er twee sleepboten kwamen meende hij het toch maar te proberen. Vervolgens geholpen bij de inscheping van de krijgsgevangenen die ik als stuurman 'talliede' als 1011 in totaal. Daarna vertrok de 'Phrontis' naar Engeland.
Toen, na een normale dienst, naar de 'Van Rensselaer' die op een mijn was gelopen en waar nogal wat volk aan boord was. De hele meute aan wal gebracht en weer gewoon dienst gedaan.
Het ergste was het uiteindelijk laten zinken van het Batterijschip. 14 Mei ±1700 kreeg ik opdracht om de 'Bloemendaal' - een trawler/mijnenveger, naar Engeland te brengen. Een aantal Joodse landgenoten werden meegenomen. Aan boord alleen olie, geen kaarten, wel een kompas en geen eten voor 17 man Marine en ±20 vluchtelingen. Op weg naar buiten zagen we de sloep van het Batterijschip met aan boord de Secretaris OVA III en twee manden brood.
Hem vriendelijk uitgenodigd mee te varen en zo was de proviandering geregeld. Om ±18.30 naar buiten en aangevallen door een Dornier. Eén schot gelost met ons 1ste Wereldoorlog Lewis machinegeweer dat het daarna nooit meer gedaan heeft. Gelukkig geen gewonden, wel 6 kogelgaten in de lamp boven de stuurhut.
Koers naar 240 aan de roerganger opgegeven en kwamen we, echt wel tot mijn verbazing en genoegen in Harwich uit.
Dit waren dan de Meidagen.

W.H.A. van Meerkerk, j.v.i. 1934.

Voetnoot:

1. 'Blauwpijper' - een schip van de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij 'Oceaan' gevestigd te Amsterdam van welke alle zes schepen een grote lichtblauwe schoorsteen voeren afgezet met een zwarte band.

Naschrift

Op bijgaand kaartje van IJmuiden is de positie van het 'Batterijschip IJmuiden' aangegeven, gemeerd liggende aan de westelijke kade van de Haven voor Bijleggers met het achterschip in ZZW-lijke richting. Het voorschip was geheel ontmanteld inclusief de commandobrug. In het achterschip waren de officiersverblijven. Op het achterdek stond het 24 cm kanon met daarachter op een hoger dek, het 40 mm anti-luchtdoel snelvuurkanon 'Bofors'. Bij de nog hoger gelegen artillerie commandopost, in de mast, waren de twee 'Lewis' machinegeweren opgesteld. De artillerie-officier kon vanuit z'n post goed over de duintoppen heen kijken. Rond de Haven voor Bijleggers was een proef-nevelinstallatie aangelegd om het gehele complex Sluizen/Hoogovens ingeval van oorlog te kunnen benevelen. Rekening was gehouden met veelal heersende winden. De proef-installatie zou definitief worden vervangen door een vaste en was op 8 mei afgebroken om opnieuw, maar dan verbeterd, te worden opgebouwd.
Door de Landmacht was ten ZW van het havencomplex een batterij luchtafweer neergezet, vermoedelijk 7.5 cm.
De luchtaanval 10 mei '40 te 03.30 werd zeer laag uitgevoerd door 5 á 6 vliegtuigen achter elkaar met de bedoeling mijnen te leggen in het vaarwater gelegen tussen het sluizencomplex en de zee. De granaatafstelling van de 'Bofors' was 1000 m. met het gevolg dat bij treffers het vliegtuig doorschoten werd. Men kreeg de indruk vier vliegtuigen te hebben neergehaald.
Op 11 mei, maar het kan ook 12 mei zijn geweest, werd door Batterijschip IJmuiden een ongemeld vliegtuig waargenomen laagvliegend en van een onbekend type. Het werd beschoten door het 40 mm antiluchtdoel snelvuurkanon zonder het doel te raken. Later bleek het een Frans vliegtuig te zijn geweest uitgerust met degaussing apparatuur om magnetische mijnen onschadelijk te maken.
De opdracht om de 'Phrontis' te verhalen naar de Toeristensteiger (kop van de 'Visschershaven') om daar de Duitse krijgsgevangenen, die in de Vishallen waren ondergebracht, aan boord te nemen voor verscheping naar Engeland, is te volgen op het kaartje. Het schip lag ten Oosten van de Zuidersluis aan het 'Aanlegsteiger' gemeerd. Het moest achteruit richting Noordzeekanaal varen, dan naar de 'Middensluis' om te schutten en vervolgens naar het 'Toeristensteiger' gaan. De kapitein meende dat op het traject 'Aanlegsteiger'-Noordzeekanaal mijnen lagen. Dat was verouderde berichtgeving en bleek ook geheel onjuist te zijn.
Omdat niet alle in IJmuiden verzamelde gevangen Duitse para-troopers direct naar Engeland vervoerd konden worden, werden ze in de Vishallen ondergebracht. Later moesten daar ook de overlevenden van de gezonken 'Van Rensselaer' worden ondergebracht. Onder de overlevenden bevond zich echter een groep Engelsen en dat gaf een pijnlijke situatie. De oplossing werd gevonden door de 'Van Renselaer' schipbreukelingen in de bovenverdieping van de hallen onder te brengen en de krijgsgevangenen beneden. Publicaties over de aantallen verscheepte krijgsgevangenen spreken over benaderde getallen. Het aantal dat verscheept werd met de 'Phrontis' is een definitief getal (1011).
Hr.Ms. 'Bloemendaal' was één van de schepen die buiten de pieren voor de kust opereerde. Het was uitsluitend uitgerust voor het vegen van zeemijnen (type 1e W.O.) in de kustwateren door middel van paravanes. De communicatie met de wal bestond uit vlaggeseinen en radiotelefonie. (1)
Bekend is dat Koos Vorrink, S.D.A.P.-voorzitter, met grof geld zich een overtocht naar Engeland wilde kopen. Hij probeerde het ook bij de Commandant van Hr.Ms. 'Bloemendaal' maar werd geweigerd. Stelling Commandant IJmuiden, Overste Hellingman, had gewaarschuwd en gezegd 'neem die vent van het gebroken geweertje niet'.

Op de uitwijkreis naar Engeland werd buiten de drie mijlszone met paravanes gevaren i.v.m. mogelijk mijnengevaar (Engelse Berichten aan Zeevarenden), maar het ontnam zoveel vaart, dat na anderhalf uur de

paravanes werden ingehaald. Bovendien was bekend dat indertijd de Engelsen aangaven een mijnenveld voor de Noorse kust te hebben gelegd vóór de Duitse aanval op Noorwegen, maar dat de Duitsers rustig door dat gebied voeren zonder een mijn te zijn tegengekomen. Steeds kwamen vliegtuigen over en hoewel de nacht goede dekking gaf was het zaak zo snel mogelijk van de kust weg te komen.
Bij dageraad op 15 mei kwamen vier trawler/mijnenvegers in zicht ook op weg naar Engeland. (2) Zij vroegen de 'Bloemendaal' te mogen volgen en zo werd op koers 240 gezamenlijk doorgevaren tot men opgevangen werd door een oude Engelse torpedobootjager, die na identificatie, met een 'follow me' sein het kleine convooi op de zelfde koers 240 naar de haven van Harwich leidde.
Na het ogenblik dat de vier trawler/mijnenvegers zich bij de 'Bloemendaal' gevoegd hadden om gezamenlijk door te varen, riep één van de schepen de 'Bloemendaal' op over de radiotelefoon. De Commandant van de 'Bloemendaal' gaf geen antwoord om reden dat het als peiling gebruikt kon worden door vijandelijke vliegtuigen en/of oppervlakte-schepen.
Het schip bleef steeds weer oproepen, maar er werd geen antwoord gegeven. Dat zelfde schip presteerde het om voorop in de linie de haven van Harwich binnen te varen en claimde daarna de groep te hebben binnen gebracht en waarvoor hij werd onderscheiden. Hij was LTZ III KMR die in anciënniteit ouder was dan de Commandant van de 'Bloemendaal'.
Gevolg van de radiostilte die de 'Bloemendaal' betrachtte was dat men in Nederland de 'Bloemendaal' als vermist opgaf en LTZ III KMR W.H.A. van Meerkerk als vermoedelijk gesneuveld te boek stond. Vanaf de wal (Seinpost) was waargenomen, dat de 'Bloemendaal' in gevecht was geweest met een Duits vliegtuig. Waarschijnlijk zal Scheveningen Radio de telefonie oproepen meegeluisterd hebben.

Noten:

1. Het ene machinegeweer aan boord, het 'Lewis gun', stond op de brug opgesteld aan stuurboordszijde. De foto afgedrukt tegenover blz. 56 in het boek 'Zij vochten op de zeven zeeën' van K.W.L. Bezemer, toont de 'Bloemendaal' uit de periode van activiteit in Engeland.
2. De vier vaartuigen waren: 'Amsterdam', 'Claesje', 'Dirkje' en 'Maria R. Ommering'.

Geraadpleegde werken:

'Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog' - Dr. L. de Jong, deel 3.
'De Nederlandse Koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog' - L.L. von Münching, deel 1.
'Zij vochten op de zeven zeeën' - K.W.L. Bezemer.
'De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog' - Dr. Ph. M. Bosscher.
'Het Marinebeleid in de Tweede Wereldoorlog' - Mr. A.N. baron de Vos van Steenwijk vice-admiraal b.d.

E.H. BRONGERS

De afvoer van Duitse krijgsgevangenen naar Engeland in mei 1940

Tot de verliezen die de Duitsers tijdens hun mislukte luchtlandingsoperatie in mei 1940 om Den Haag leden, behoorden vele honderden militairen van hun luchtlandingsdivisie, parachutisten en vliegers, die door de Nederlandse troepen krijgsgevangen waren gemaakt. Het totaal zou tot ruim 1600 oplopen. Een groot aantal van deze gevangenen kon - voor een deel zelfs even ná onze capitulatie - naar Engeland worden afgevoerd. 'Tot Generalfeldmarschall Goerings intense ergernis', aldus Dr. L. de Jong. (1) Het in 1947 verschenen 'Beknopt overzicht van de krijgsverrichtingen van de Koninklijke Landmacht 10-19 mei 1940' zegt op pag.186 in wat ambtelijker taal: 'zeer tot misnoegen van de Duitse autoriteiten'. Volgens dit laatste werk zouden er ruim 900 zijn ingescheept; een aantal dat in later verschenen Nederlandse stafwerken werd gecorrigeerd in 1200. (2)
Hierna zal worden getracht de Duitse reacties toe te lichten, te verduidelijken op welke wijze de krijgsgevangenen werden verzameld, hoe de telling tot stand kwam en hoe het transport naar Engeland in zijn werk ging.

MISNOEGEN

Het Duitse misnoegen over de afvoer is begrijpelijk. Het betrof hier immers speciale troepen die een kostbare en voor die tijd uitzonderlijke opleiding hadden gekregen. Troepen ook, die niet snel vervangen konden worden en voor de verdere oorlogvoering van grote betekenis waren. Dit laatste vooral met het oog op de voorgenomen invasie in Engeland, bekend onder de codenaam 'Seelöwe'. In een na de oorlog geschreven stafwerk van de Studiengruppe Geschichte des Luftkrieges wordt in dit verband opgemerkt: 'De hoge verliezen aan mensen en materiaal die de operatie om Den Haag tot een mislukking stempelden, waarschuwde het opperbevel voor te ver strekkende bedoelingen bij latere plannen als die voor Seelöwe, Malta en Gibraltar.' (3) Voor de Duitse luchtmachthistoricus Cajus Bekker waren in het bijzonder de decimering van de luchttransportvloot en het verlies aan vliegend personeel catastrofaal: 'Naast de doden is het verlies van de transportverbanden wel het meest ernstig. Tweederde van de ingeschakelde 430 Junkers-52 keren niet meer uit Nederland terug of zijn zo zwaar beschadigd dat ze als totaal verloren moeten worden beschouwd (. . .) Het verlies is zoveel smartelijker, omdat deze toestellen voor het grootste deel zijn aangetrokken uit de scholen voor de vliegtuigcommandanten van de luchtmacht en gevlogen werden door de instructeurs die eigenlijk de opleiding moesten verzorgen. Met hun vernietiging - zo oordeelde de toenmalige kolonel van de Generale Staf Bessinge - werd ook de kern waaruit de gevechtsformaties van de luchtmacht zich moesten aanvullen, zeer, zéér aanmerkelijk verkleind.' (4)
Toen het de Duitsers na onze capitulatie duidelijk werd wat er was gebeurd, lieten de reacties niet op zich wachten. Op 18 mei 1940 beval de 22e Divisie (de enige voor luchtlandingen opgeleide divisie van de Duitse strijdkrachten) het gehele operatiegebied rond 's-Gravenhage systematisch af te zoeken naar nog vermiste militairen. In het bijzonder dienden de schepen in de havens te worden onderzocht op eventueel achtergebleven Duitse krijgsgevangenen. Het had geen enkel resultaat. Op de 22e van diezelfde

maand volgde wederom een opdracht, waarin onder meer werd opgemerkt:
'Het is verboden om met burgers of soldaten die niet tot de divisie behoren over bijzonderheden van de gevechten in Holland te spreken (. . .) De verliezen die de luchtlandingstroepen hebben geleden en de verliezen aan transportvliegtuigen dienen eveneens geheim te worden gehouden, daar de tegenstander hieruit conclusies zou kunnen trekken t.a.v. de inzetbaarheid van de luchtlandingstroepen. Bij gesprekken in café's en in het openbaar dient de grootste terughoudendheid in acht te worden genomen. De vijand luistert mee!' (5)

MOEILIJKHEDEN

Omstreeks diezelfde tijd begonnen de moeilijkheden voor ons Algemeen Hoofdkwartier in Den Haag. De Duitse militaire attaché, Generalmajor Wenniger, eiste een onderzoek. Hij wenste o,a. een lijst met de namen van afgevoerde krijgsgevangenen en wilde tevens weten of er alleen Duitse gevangenen naar Engeland waren gezonden (!). Bovendien had hij de volgende klachten:

- Parachutisten zouden na hun gevangenneming zijn doodgeschoten.
- Parachutisten zouden na hun gevangenneming aan de politie zijn overgeleverd.
- Krijgsgevangen Duitse officieren zouden zijn geslagen, naar de gevangenis zijn overgebracht en aldaar verplicht zijn om gevangeniskleding aan te trekken. (6)

Het geëiste onderzoek bleek niet eenvoudig te zijn. De afgevoerde Duitsers varen via IJmuiden naar Engeland vertrokken. Daarbij was grote haast gemaakt in verband met de precaire militaire situatie in de laatste oorlogsdagen. Men had een tweetal beschikbare zeeschepen volgepropt en voor administratieve beslommeringen geen tijd gevonden.
Voor wij echter de resultaten van het onderzoek bezien, is het gewenst iets te vertellen over de wijze waarop de krijgsgevangenen tijdens die mei-oorlog werden opgevangen.

VERZAMELPLAATSEN

De Duitse luchtlandingen vormden een van de vele verrassingen die het Blitzkriegoffensief in mei 1940 kenmerkten. Noch in Den Haag, noch in Frankrijk en Engeland was bekend dat de vijand over een dergelijk groot luchtlandingspotentieel beschikte. De Duitsers hadden dit op een voortreffelijke wijze verborgen kunnen houden. Het spreekt dan ook vanzelf dat men in Den Haag evenmin was voorbereid op het onderbrengen van zovele krijgsgevangenen. Er moest dus op de eerste oorlogsdag snel en op grote schaal worden geïmproviseerd. Een waarlijk niet geringe opgave! Men diende immers niet alleen het onderdak te regelen, maar ook de verzorging en bewaking. De gewonde Duitsers werden naar ziekenhuizen getransporteerd. Ingeschakeld werden onder meer het Militair Hospitaal ter plaatse, de gemeentezíekenhuizen aan de Zuidwal, het Rode Kruisziekenhuis en het Centraal hospitaal St. Antoniushoeve te Voorburg. Voor de niet- of zeer licht gewonden wees men de volgende verzamelplaatsen aan: de cellulaire barakken van de strafgevangenis te Scheveningen, het Circus te Scheveningen, de Nieuwe Frederikkazerne en de Oude Alexanderkazerne (Manege Borneostraat). Al deze locaties hadden een min of meer beperkte capaciteit en toen die uitgeput dreigde te raken, kwam daar nog het KLM gebouw bij (aan de huidige Plesmanweg). Aanvankelijk werd dit bestemd voor verdachte en gearresteerde Rijksduitsers en NSB-ers. Buiten de residentie ging men op gelijke wijze te werk. Zo werden b.v. verzamelplaatsen ingericht op de Paardenmarkt te Delft, in Gouda, het fort Nieuwersluis en het fort Spijkerboor bij Amsterdam. Voor de bewaking wilde men om begrijpelijke redenen geen veldlegertroepen gebruiken. Hiervoor werden rekruten aangewezen; in Den Haag voornamelijk enkele compagnieën van het 17e Depôtbataljon en personeel van het Depôt Bereden Artillerie. Deze troepen stonden plotseling voor een taak die ze nimmer hadden verwacht. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er - met name op het gebied van de registratie - weinig uniformiteit bestond. Door de korte duur van de oorlog ontbrak de tijd om goede richtlijnen te verstrekken. Over het algemeen beperkte men zich voorlopig tot het noteren van naam en rang

of van de naam alléén. In andere gevallen bleef dit gedeeltelijk of zelfs geheel achterwege omdat men aan onderbrenging en verzorging prioriteit gaf; daarmee had men al voortdurend de handen vol. In het Circus Scheveningen schijnt alleen maar geteld te zijn. Beter ging het in de diverse ziekenhuizen, waar het bestaande registratiesysteem een behoorlijke administratie waarborgde. In vele gevallen heeft men daar zelfs de militaire onderdelen van de Duitsers kunnen noteren.

NAAR ENGELAND

Reeds op de 11e mei had generaal Winkelman, opperbevelhebber van Land- en Zeemacht, bevolen een groot aantal krijgsgevangenen via IJmuiden naar Engeland af te voeren.
Het eerste transport dat met dit doel uit Den Haag vertrok, stond onder leiding van de KNIL kapitein Dr. I.M. Somer. Voor begeleiding en bewaking kreeg hij de 3e Compagnie van III-12 R.I. mee, onder bevel van res. kapitein L. Nienhuis.
In zijn op 24 mei 1940 gedateerde rapport meldt kapitein Dr. Somer dat hij op de 12e mei ongeveer 250 Duitse krijgsgevangenen ophaalde uit het Circus Scheveningen en ongeveer 300 uit de cellulaire barakken van de strafgevangenis te Scheveningen.
Van de krijgsgevangenen uit de barakken waren naar men later opgaf, 237 namen genoteerd. Het betreffende register werd echter al op 15 mei door de Duitsers in beslag genomen. Een ontvangstbewijs getekend door de Leutnant Adjudant Stübe is het enige dat nog rest. Op een andere, bewaard gebleven lijst, komen nog eens 43 namen voor. Zij die uit het Circus kwamen waren niet geregistreerd.
De plotselinge afvoer bracht bij de Duitsers een schok teweeg. Ze waren kennelijk overtuigd van een spoedige bevrijding. Vooral in de barakken waren volgens kapitein Somers de protesten niet van de lucht. Er werd op de deuren geslagen en gebeukt, waarbij de Nederlanders werden uitgemaakt voor 'Schweinhund' en 'Dreckhund'. Nu waren de Nederlandse soldaten bepaald niet in de stemming om dit over zich heen te laten gaan en ze maakten spoedig op radicale wijze een eind aan het kabaal. Somers zegt het heel keurig in zijn rapport: 'Er moest tot rust worden aangemaand, aan welke aanmaning gevolg werd gegeven.'
De gevangenen werden nu met bussen naar het toenmalige station Hollands Spoor gebracht, waar inmiddels nog een transport van 51 man uit de Oude Alexanderkazerne - allen netjes geregistreerd - was aangekomen. Het totaal van ongeveer 600 man werd in de gereedstaande trein geleid, die omstreeks 1700 uur in IJmuiden aankwam. (7)
Het was de bedoeling om ze met het m.s. Westland van de Koninklijke Hollandse Lloyd naar Engeland te transporteren. Dit schip was echter naar zee vertrokken toen het kort tevoren door bommenwerpers was aangevallen. Het had opdracht om 's nachts weer binnen te varen, maar kreeg buitengaats van twee Britse torpedobootjagers bevel naar Engeland te gaan. Toen men dit ontdekte werd vanuit Nederland de telegrafische order gegeven, weer terug te keren. Hieraan gaf de kapitein onmiddellijk gevolg, doch het lukte hem niet de ingang tussen de volledig verduisterde IJmuidense pieren te vinden. Wegens het voortdurende luchtgevaar besloot hij tenslotte toch naar Engeland te varen. De krijgsgevangenen werden voorlopig in de kelders van de vishallen ondergebracht, in afwachting van een ander schip.

AUTOTRANSPORTEN

In IJmuiden waren overigens al Duitsers aanwezig. Waarschijnlijk als eerste was daar een autobus met Duitse officieren gearriveerd, die in de vroege avond van de 11e mei in Leiden door een betreurenswaardig misverstand was beschoten. Zoals op vele plaatsen gonsde het ook in die stad van valse geruchten. Rekruten hadden aan een brutale vijandelijke actie gedacht en het vuur geopend. Eén Duitse officier was daarbij gedood; een andere zwaar gewond. Alle overige Duitsers hadden lichte verwondingen opgelopen. Als door een wonder was geen van de Nederlandse begeleiders getroffen.
In de avond van de 12e mei kwam ook een

autocolonne uit Nieuwersluis binnen, onder leiding van de 2e luitenant J.J. Vredeveldt. Het betrof hier 73 geregistreerde gevangenen uit Gouda, die op 11 mei naar Nieuwersluis waren gebracht. Ze waren afkomstig uit de vele transportvliegtuigen die in de omgeving van Gouda noodlandingen hadden gemaakt. Verder arriveerden bus- en vrachtautotransporten uit het fort Spijkerboor (geregistreerd), Den Helder, de omgeving Katwijk/Leiden en Delft. Door het 3e Legerkorps werden 44 Duitsers afgevoerd, allen parachutisten en luchtlandingsmilitairen uit vliegtuigen die in het gebied van onze grote rivieren waren neergekomen. (8)
Brigade B zond 31 geregistreerde krijgsgevangenen. Daarbij waren 24 man luchtlandingstroepen en vliegers. De overigen had men aan het Maas-Waalkanaal gevangen genomen: SS-ers van de SS-Aufklärungsabteilung en in burger geklede militairen die aldaar aan de bekende brugovervallen hadden deelgenomen. (9)
Uit de omgeving Dordrecht was er tenslotte een onbekend aantal, dat aanvankelijk per schip via Gorinchem naar Vianen was gevaren.
Alles bijeen kwamen ongeveer 300 krijgsgevangenen met autovervoer in IJmuiden aan. Ze werden bij de 600 anderen van het treintransport gevoegd.
Om 05.30 uur in de morgen van de 13e mei bracht men deze 900 man naar het inmiddels gereed liggende s.s. 'Phrontis' van de Stoomvaartmaatschappij Oceaan uit Amsterdam. De stemming bij de Duitsers was nu zeer bedrukt. Een detachement mariniers onder bevel van de 1e luitenant der Mariniers H. Lieftinck ging als bewaking mee naar Engeland. Tevens werd een 37 man sterke groep marinemensen uit Den Helder meegenomen, waarbij een officier en 15 adelborsten. (10)
Men was nauwelijks op zee toen een vliegtuig een aanval uitvoerde. De vier afgeworpen bommen kwamen echter een 50 meter achter het schip terecht. Daarna kon de Phrontis de reis ongehinderd voortzetten.

TWEEDE TREINTRANSPORT

Op de 14e mei bevonden zich nog steeds vele gevangen genomen Duitsers in Den Haag. Er was daarom besloten wederom een trein naar IJmuiden te sturen. Ditmaal werd de 1e luitenant der Koninklijke Marechaussee A.J.F.M. Egter van Wissekerke met het transport belast. Voor begeleiding en bewaking kreeg hij een detachement marechaussee mee.
De Duitsers in het KLM gebouw had men ondertussen bij hun lotgenoten in de Oude Alexanderkazerne gevoegd. Vervolgens werd de gehele afdeling, ter sterkte van 277 niet geregistreerde krijgsgevangenen, onder leiding van de genoemde luitenant naar het station Hollands Spoor afgemarcheerd. (11)
In de Nieuwe Frederikkazerne waren volgens een bewaard gebleven lijst met namen en rangen, precies 176 Duitsers ondergebracht. Slechts 62 van hen, onder wie alle officieren, arriveerden eveneens op het station. Alle overigen hadden niet levensgevaarlijke schotwonden opgelopen en waren - na in hospitalen te zijn verbonden - naar laatstgenoemde kazerne doorgestuurd. Daar medische nabehandeling gedurende het transport niet kon worden verzekerd, liet men ze achter. Na de capitulatie zijn ze voor verdere verzorging wederom opgenomen. De meesten in het Centraal Hospitaal St. Antoniushoeve in Voorburg; een kleiner aantal in de gemeenteziekenhuizen en het militair hospitaal. Op het station werd door Duitse officieren weer heftig geprotesteerd. Ze zagen niet in waarom ze nu weer verplaatst moesten worden; de oorlog zou immers toch snel afgelopen zijn. Luitenant Egter van Wissekerke kapte dit af met de mededeling, niets met hun verhalen te maken te hebben; ze hadden maar te doen wat bevolen werd. (12)
In de late middag kwam de trein met de 339 krijgsgevangenen in IJmuiden aan. Voor de overtocht naar Engeland had men het s.s. Texelstroom van de Hollandse Stoombootmaatschappij bestemd. In die bewogen namiddag van de 14e mei vond het terreurbombardement op Rotterdam plaats. Ook Utrecht was met verwoesting bedreigd. Het leidde uiteindelijk tot generaal Winkelmans besluit de strijd te staken. Dit laatste werd om 16.50 uur per telexbevel aan de ondercom-

mandanten bekend gesteld.
Volgens het verslag van A.J.E. Lefering, de gezagvoerder van de Texelstroom, lag men nog te wachten toen een kapitein van het Algemeen Hoofdkwartier hem zei dat het schip, met of zonder krijgsgevangenen, om 17.00 uur moest vertrekken. In zijn boek 'Geschiedenis van de Nederlandse Koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog' geeft K.W.L. Bezemer de volgende beschrijving van wat er daarna gebeurde: 'De kapitein van de Landmacht herhaalde: 'Wij moeten weg, Winkelman heeft gecapituleerd'. Dit weigerde Lefering te geloven, waarna hij de officier de noodlotstijding in het bijzijn van Zijn 1ste stuurman liet herhalen. Toen de kapitein nogmaals nadrukkelijk zei dat er was gecapituleerd, zwichtte de gezagvoerder van de Texelstroom en vertrok. Na voorzichtig manoeuvreren werd de open zee bereikt en op dat ogenblik verscheen een marinesloep met de order terug te keren, omdat de krijgsgevangenen toch waren gearriveerd. Het was de laatste groep, een 300 à 400 man Duitse parachutisten, onder marechausseebewaking per extra trein uit Den Haag weggestuurd.' Zo kon ook dit laatste transport aan boord worden gebracht. Ná de capitulatie, waarvan luitenant Egter van Wissekerke echter niets had vernomen. Hij hoorde dat pas toen hij met zijn marechaussees op de terugweg was naar Den Haag. Met enkele Duitsers had hij moeilijkheden gehad omdat ze niet aan boord wilden, maar de dreigende karabijnen van de marechaussees hadden hen spoedig op andere gedachten gebracht. Voor de bewaking op het schip was een detachement van ongeveer 40 man kustartillerie aangewezen, onder commando van res. kapitein Mr. R.P.J. Derksema.
Volgens Bezemer was de Texelstroom eerst omstreeks 19.00 uur weer in zee. Even later werd men vanuit de lucht met mitrailleurvuur aangevallen. Het kostte één gewonde. In de morgen van de 15e mei was de overtocht voltooid.

NASLEEP

Zoals eerder werd beschreven waren de Duitsers bijzonder verbolgen over de zeetransporten en had men van het Algemeen Hoofdkwartier een onderzoek geëist. Ook ontdekten ze spoedig dat één van de schepen na de capitulatie was vertrokken. Er volgden uitgebreide onderzoekingen, waarbij o.a. 1e luitenant Egter van Wissekerke door SS-ers aan een scherp verhoor werd onderworpen. Zij oefenden zware druk op hem uit, te bekennen dat hij in strijd met de capitulatieorders had gehandeld. Bij herhaling dreigden ze hem zelfs gevangen te zetten en naar een concentratiekamp te sturen. De luitenant hield echter naar waarheid vol, het bericht over het beëindigen van de strijd eerst na het volbrengen van zijn taak in IJmuiden te hebben vernomen. Het vond aanvankelijk geen geloof. Tot hij op een gegeven moment opmerkte dat, indien hij het wel had geweten, toch zeker van de gelegenheid gebruik zou hebben gemaakt naar Engeland te ontsnappen. Daar moesten ze even over nadenken. Eén van de Duitsers sprak toen de verlossende woorden: 'Der Oberleutnant hat recht'. Egter van Wissekerke mocht gaan! (12)

ONDERZOEK

Het van ons Algemeen Hoofdkwartier geëiste onderzoek moest uiteraard worden uitgevoerd. Het samenstellen van een lijst met afgevoerde krijgsgevangenen bleek spoedig een ondoenlijke zaak, als gevolg van de uiterst gebrekkige administratie die op de verzamelplaatsen was gevoerd. De lijsten die nog bestonden leverden aanvankelijk niet meer dan 239 namen op. Daarbij kwamen dan nog de namen uit het register van de cellenbarakken te Scheveningen, die echter door de Duitsers zelf al in beslag waren genomen. Later bleken evenwel nog de namen van 724 Duitsers in Nederlandse handen te zijn. Het werd de bezetter als volgt 'verkocht':
'Gelijk uit de diverse rapporten blijkt is allereerst alle aandacht moeten gewijd worden aan de beveiliging der stations en de bewaking van de krijgsgevangenen. Inzonderheid geldt dit voor het circus te Scheveningen. Daarnevens waren sommige heren officieren tevens belast met de bewaking van burgers.

Dit heeft er toe geleid, dat het opnemen der namen slechts gedeeltelijk is kunnen geschieden, terwijl in de grote drukte ook nog enige lijsten zijn zoek geraakt (. . .). Aan de Duitse militaire autoriteiten moge in overweging worden gegeven zich te wenden hetzij tot het Rode Kruis, hetzij - en zulks zal een spoediger resultaat opleveren - tot de Zwitserse gezant te 's-Gravenhage of te Berlijn, opdat deze zich tot zijn ambtgenoot in Londen wende, die aldaar de Duitse belangen behartigt.' (6)

Op 27 mei 1940 werd aan de bevelhebbers van eenheden waarvan onderdelen bij de strijd om Den Haag betrokken waren geweest, een zo nauwkeurig mogelijke opgave gevraagd van het aantal krijgsgevangenen. Daarbij diende het betreffende onderdeel te worden aangegeven, de plaats waar de gevangenname geschiedde èn de plaats waarheen deze Duitsers in eerste instantie waren afgevoerd.

Na vergelijking en verificatie ontstonden op deze wijze overzichten. Voor zover kon worden nagegaan zijn slechts die van het 1e Legerkorps en van de Afdeling Luchtverdediging bewaard gebleven. (13) De totalen bedroegen respectievelijk 1392 en 148 man. Daarbij waren niet begrepen de - eveneens nog aanwezige - getallen van het fort Spijkerboor, de Stelling Den Helder, het 3e Legerkorps en de Brigade-B. Deze betroffen in hoofdzaak luchtlandingstroepen, vliegers en parachutisten en telden gezamenlijk 94 man. Het totaal-generaal komt daarmee op 1634 krijgsgevangenen. Daarbij wordt aangetekend dat geen zekerheid bestaat, dat de gevonden documenten ook alle ingediende opgaven omvatten. De ongeveer 400 die in Nederland achterbleven, waren - zo blijkt uit de lijsten van de diverse ziekenhuizen en hospitalen - bijna allen gewond. Een aantal van hen zou later aan het opgelopen letsel bezwijken, andere zwaar gewonden waren voorgoed uitgeschakeld. Voor de verdere resultaten van het onderzoek moeten we afgaan op het stuk dat res. kapitein Dr. J.J.A. Bakker op 29 mei 1940 namens het Hoofdkwartier opstelde. (6)

Hij kwam tot de conclusie dat, gezien de uiterst moeilijke omstandigheden een zeer behoorlijke behandeling van de krijgsgevangenen had plaats gevonden. Voor de Duitse klachten omtrent het doodschieten van krijgsgevangenen had hij geen enkele aanwijzing gevonden. Verondersteld werd dat het incident met de autobus in Leiden aanleiding tot die geruchten had gegeven. Voorts stelde Bakker dat de Duitsers voortdurend onder militaire bewaking waren geweest en nimmer aan de politie waren overgeleverd. Dat laatste was niet geheel correct. Uit de eerder genoemde overzichten van het 1e Legerkorps en de luchtverdediging blijkt namelijk dat er enkelen naar het hoofdbureau van politie Alexanderveld zijn gebracht en 143 naar het politiebureau van Rijswijk. (14) Verder was er één Duitser aan de gemeentepolitie van Delft overgedragen en twee anderen aan veldwachters in Nootdorp. Waarschijnlijk is dit een gevolg geweest van het feit dat onze militairen zich zo snel mogelijk van hun gevangenen wilden ontdoen omdat hun acties erdoor werden belemmerd. Overigens werden de Duitsers spoedig daarna weer aan militairen overgedragen en van enige mishandeling is niets bekend. De Duitse officieren waren volgens Bakker keurig behandeld. In de cellenbarakken te Scheveningen had een kolonel zelfs een cel voor zich alléén gekregen en was er op verzoek van hem en anderen lectuur verstrekt. Dat officieren verplicht waren geweest gevangeniskleding aan te trekken beantwoordde hij als volgt: 'Aan enige manschappen, misschien ook aan een officier, is op hun verzoek schoon ondergoed, afkomstig uit de gevangenis verstrekt, omdat zij wegens het doorwaden van sloten druipnat waren. Aan enkelen hunner zijn om diezelfde reden aldaar ook bruine gevangenis-overalls verstrekt. Bij het heengaan waren allen, behalve een krijgsgevangene wat zijn broek betreft, weer gekleed in hun eigen uniformen.'

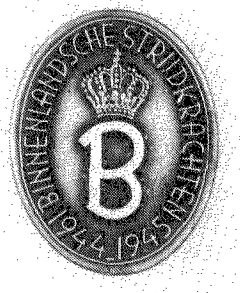
De Duitsers hadden ook nog informatie verlangd omtrent de verblijfplaats van kolonel Friemel, de commandant van hun 65e Infanterie-luchtlandings Regiment. Deze was bij Ypenburg gevangen genomen. Zijn naam schijnt niet geregistreerd te zijn, zodat kapitein Bakker slechts kon antwoorden dat

er een kolonel met het eerste transport naar Engeland was afgevoerd, 'niet groot maar stevig gebouwd'.
Al met al zullen de resultaten van het bevolen onderzoek voor onze tegenstander weinig bevredigend zijn geweest en hem zeker niet met bewondering hebben vervuld!
Later is gebleken dat de in Engeland aangekomen krijgsgevangenen spoedig naar Canada werden overgebracht. De meesten van hen zullen naderhand wel dankbaar zijn geweest, dat ze op deze wijze, zonder enig levensgevaar en onder redelijk goede omstandigheden de wereldoorlog konden overleven.

Noten:

1. 'Het Koninkrijk der Nederlanden in de tweede wereldoorlog', Deel 3: 'Mei 40', pag. 434, wetensch. uitgave.
2. 'Inleiding en algemeen overzicht van de gevechtsdagen van 10-19 mei 1940', 's-Gravenhage 1957; pag. 99 en 120.
   'West- en Noordfront Vesting Holland', 's-Gravenhage 1961; pags. 12 en 15.
   'De luchtverdediging in de meidagen 1940', 's-Gravenhage 1970; pag.845, noot 2.
3. Werner Pissin: 'Der Einzatz der Luftlandetruppen im Westen 1940'; Hamburg 1958; pag. 209.
4. Bekker C.: 'Angriffshohe 4000; die deutsche Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg', 4e dr.; München 1974; pag. 112.
5. 22. Division, Abt.Ic Nr. 425/40 Geh. d.d. 22.5.1940.
6. Brief Algemeen Hoofdkwartier, Sectie IVa van 29 mei 1940 (ongenummerd).
7. In het stafwerk 'De strijd tegen de luchtlandingstroepen rondom 's-Gravenhage' (1954) wordt op pag. 272 gesteld dat het hier 800 man betrof. Dit is in strijd met de rapporten. Overigens worden de latere autotransporten en het 2e treintransport weer niet genoemd.
8. Brief Commandant 3e Legerkorps, Sectie I.3, nr.1970/G d.d. 10.6.1940.
9. Brief Commandant Brigade B, Sectie 1.3, nr. 2 M, d.d. 12.5.1940.
10. Dr. Ph.M. Bosscher: 'De Koninklijke Marine in de tweede wereldoorlog', Franeker 1984; pag. 130 (noot). Opmerkelijk is dat de auteur op pag. 226 schrijft dat 1500 krijgsgevangenen naar Engeland werden afgevoerd (i.p.v. 1200). Op het toegezegde nader onderzoek naar dit aantal is tot nu toe geen reactie ontvangen.
11. Gegevens omtrent de aantallen van het 2e treintransport o.m. uit een opgave van het Hoofd van de Dienst Internering (niet gedateerd), generaal-majoor tit. J.C.J. Kempees.
12. Interview met brigade-generaal der Koninklijke Marechaussee A.J.F.M. Egter van Wissekerke (februari 1989).
13. Brief Commandant 1e Legerkorps, nr. 1128 A, d.d. 8.6.1940 en brief Hoofd Afd. Luchtverdediging, nr. 1860 A, d.d. 9.7.1940.
14. In het politiebureau Rijswijk bevond zich overigens ook de vooruitgeschoven gevechtsstaf van de 1e Divisie.

B.C. CATS

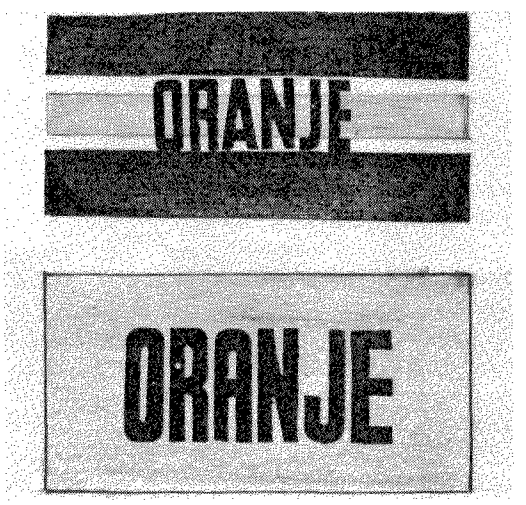


Bevrijders in overall

Uniformen en onderscheidingstekens der Binnenlandse Strijdkrachten 1944-1945

Vele jaren sierde een ovale bronzen speld de uniform van Nederlandse militairen die in 1944-'45 deel hebben uitgemaakt van de Binnenlandse Strijdkrachten. Voortgekomen uit het verzet hebben zij in in samenwerking met de Geallieerden de bevrijding van ons land mogelijk gemaakt.

Wanneer wij terugdenken aan de bevrijding van de drie westelijke provincies van ons land op 8 mei 1945 komt het beeld voor ogen hoe zegevierende Britse en Canadese troepen in hun sportief en kleurig uniform de harten der Nederlanders veroverden. Dit beeld wordt aangevuld door de glorieuze intocht van onze Koninklijke Nederlandse Brigade 'Prinses Irene', die gekleed in het geallieerde battle dress het nieuwe Nederlandse leger vertegenwoordigde. Maar bij de bevrijding verscheen ook een ander type Nederlandse militairen in het straatbeeld, namelijk de verzetsstrijders die men tijdens de oorlog algemeen betitelde als de 'ondergrondse' en die - voorzover het de erkende verzetsgroepen betrof - op 5 september 1944 per Koninklijk Besluit werden samengevoegd tot de Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten. Op die datum kregen de verzetsgroepen in de Binnenlandse Strijdkrachten een militaire status. Het gevolg hiervan was dat, mits de strijders aan een aantal voorwaarden voldeden, zij onder de bepalingen vielen van het Landoorlogreglement. Een van de voorwaarden was dat zij een vast en op enige afstand herkenbaar onderscheidingsteken dienden te voeren. De keuze voor een dergelijk onderscheidingsteken viel op een armband of brassard, voorzien van het woord ORANJE, te dragen om de linkerbovenarm. Op 13 september 1944 werd bepaald dat zij die tot de Ordedienst behoorden kenbaar moesten zijn aan een blauwe armband waarover in de lengte een oranje baan liep gescheiden door twee smalle witte banen. Naast deze oranje-wit-blauwe banden bestonden geheel oranje armbanden, waarvan er in 1943 in Engeland 20.000 waren aangemaakt. Zij werden op 6 oktober 1944 naar Eindhoven gevlogen en zijn in het bevrijde zuiden gebruikt voor het Strijdend Gedeelte der B.S. die al spoedig de naam Stoottroepen ontvingen. Bij elke armband behoorde een identiteitsbewijs, waarvan het nummer overeen diende te komen met het nummer op de armband en bovendien moesten beide, band en bewijs, voorzien zijn van het stempel van de betrokken Gewestelijke Commandant. Dit uiteraard

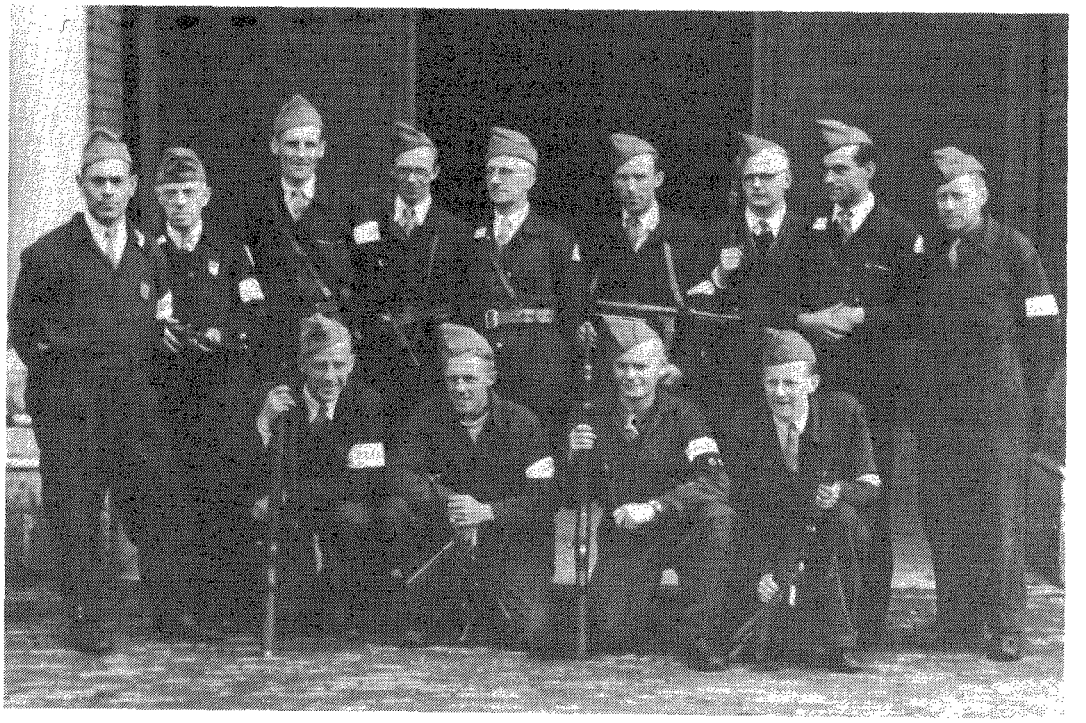


om te voorkomen dat de armbanden door onbevoegden zouden worden gedragen. De armbanden waren bestemd om op de burgerkleding te dragen, doch de verzetsstrijders hadden nu een militaire status en vielen onder de beschermende bepalingen van het Landoorlogreglement, zodat - als zij zich tijdens de bevrijdingsacties in het openbaar zouden vertonen - niet door de Duitsers als franc tireurs zouden worden beschouwd, met alle gevolgen vandien.

Tijdens de laatste wapendroppingen in het westen des lands waren een aantal Britse battle dresses meegekomen, doch in zulke geringe hoeveelheden dat uitsluitend hogere commandanten en enige stafleden hierin gekleed konden worden. Daarnaast was de order uitgevaardigd dat in géén geval bovenkleding, zoals deze vroeger bij de Nederlandse krijgsmacht was voorgeschreven, mocht worden gedragen. Dit alles maakte het uitermate moeilijk de militairen der Binnenlandse Strijdkrachten, die zich bij de bevrijding van het westen bovengronds zouden gaan vertonen, te uniformeren. Het oog viel daarom op het gebruik van donkerblauwe werkmanoveralls, althans daar waar deze nog beschikbaar waren. Dit nu zou een uniforme dracht bij de Binnenlandse Strijdkrachten worden.

Als hoofddeksel voor wacht- en patrouilledienst beschikte de B.S. over de Nederlandse helm nieuw model (M) waarvan de ovale helmplaat indertijd was verwijderd en, zwart geverfd tijdens de oorlog gebruikt was door de politie en luchtbescherming. Buiten dienst werd vooral door oud-militairen de vooroorlogse veldmuts gedragen.
Behalve het verplicht dragen van de eerder genoemde armbanden moest door hen die

Een groep B.S.-ers van het Strijdend Gedeelte te Gorinchem gekleed in blauwe overalls. Zij dragen daarbij een lederen koppel of draagriemstel. Als onderscheidingsteken een oranje armband, sommigen met de door de Britten verstrekte CD-band. Het zijn vermoedelijk oud-militairen en allen dragen de vooroorlogse veldmuts; de twee B.S.-ers ter linkerzijde met medailles voor trouwe dienst in het vooroorlogse leger. Sommigen dragen functie-onderscheidingstekens (bandjes) op de rechter revers.



in de B.S. een functie bekleedden hiervoor geldende onderscheidingstekens op overall dan wel andere burgerkleding gedragen worden. Deze functie-onderscheidingstekens bestonden uit 4 cm lange bandjes van oranje stof, horizontaal te dragen op de rechter revers, en wel als volgt:

- vier bandjes met een breedte van 2 cm voor de commandant der Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten. Dit was de reserve Generaal-majoor H. Koot die echter vanaf het bovengronds komen der B.S. gekleed ging in een gedropte battle dress met de rangonderscheidingstekens van generaal-majoor;
- drie bandjes van 2 cm breedte voor de Gewestelijke Commandanten (een B.S.-gewest kwam ongeveer overeen met een provincie);
- twee bandjes van 2 cm breedte voor de Districtscommandanten (elk B.S.-gewest was verdeeld in enige districten;
- één bandje van 2 cm breedte voor de Plaatselijke B.S. Commandanten.

Daarnaast kende de B.S. 4 cm lange oranje bandjes ter breedte van 1 cm:

- één voor een B.S. Wijkcommandanten; meerdere wijken in een stad waren samengevoegd tot een kwartier en de Kwartiercommandant droeg 2 oranje bandjes ter breedte van 1 cm. Toegevoegd officieren eveneens twee oranje bandjes en toegevoegd onderofficieren één oranje bandje van 1 cm breedte.

De Binnenlandse Strijdkrachten waren georganiseerd in compagnieën, secties (pelotons) en groepen. Compagniescommandanten droegen drie *lichtblauwe* bandjes op de revers van hun burgerkleding, sectiecommandanten twee en groepscommandanten één, alle ter breedte van 1 cm.
De bandjes moesten door de betrokken B.S.-ers zelf worden vervaardigd. Er bestond dus nogal wat variatie in kleurschakering en afmetingen. Op de hierbij afgebeelde foto draagt de sectiecommandant der B.S. zijn twee blauwe bandjes op een witte ondergrond, aangezien de bandjes anders op de blauwe overallstof niet zouden opvallen. Voor de oppervlakkige waarnemer lijkt het daardoor of hij drie witte bandjes draagt.



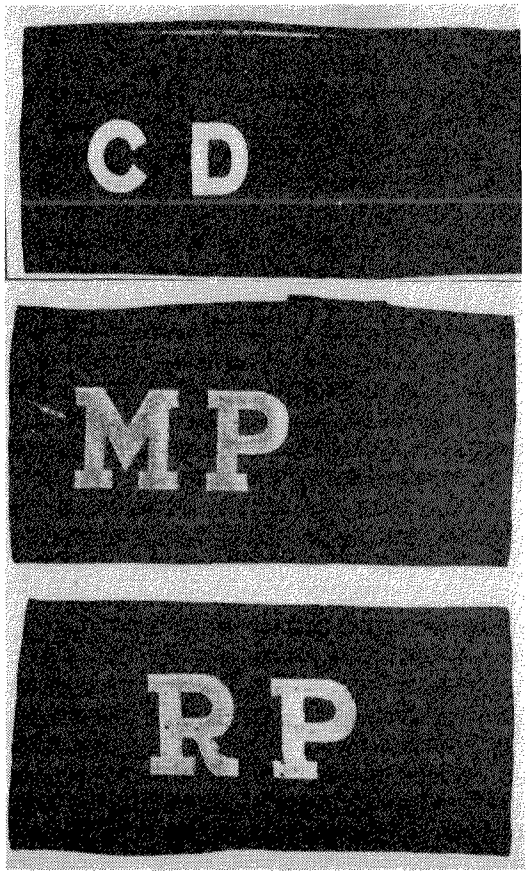
De Binnenlandse Strijdkrachten waren georganiseerd in compagnieën, secties (pelotons) en groepen. Compagniescommandanten droegen drie *lichtblauwe* bandjes op de revers van hun burgerkleding, sectiecommandanten twee en groepscommandanten één, alle ter breedte van 1 cm. De bandjes moesten door de betrokken B.S.-ers zelf worden vervaardigd. Er bestond dus nogal wat variatie in kleurschakering en afmetingen. Op de hierbij afgebeelde foto draagt de sectiecommandant der B.S. zijn twee blauwe bandjes op een witte ondergrond, aangezien de bandjes anders op de blauwe overallstof niet zouden opvallen. Voor de oppervlakkige waarnemer lijkt het daardoor of hij drie witte bandjes draagt.

Overigens werden in de Binnenlandse Strijdkrachten uitsluitend functies erkend die in de ondergrondse of illegale tijd waren verworven en geen functies of rangen die werden bekleed bij de Nederlandse Strijdkrachten van 1940 of daarvoor.

B.S.-ers die bereid waren deel te nemen aan de gewapende strijd waren samengebracht in een Strijdend Gedeelte; soms was dit op de overall aangegeven met de letters S.G. (zie foto 2). In het eerder bevrijde zuiden des lands was dit Strijdend Gedeelte reeds geformeerd tot Stoottroepen. Daarnaast bestond er een Niet Strijdend Gedeelte,

waarvan de leden grotendeels afkomstig waren van de verzetsgroepering die zich tijdens de bezetting noemde de Ordedienst; zij werden geformeerd tot Bewakingstroepen.

Naar aanleiding van vuurgevechten die in het westen van het land ontstonden toen B.S.-ers de Duitsers gingen ontwapenen en waarbij slachtoffers vielen, bepaalde de commandant van het 1e Canadese Legerkorps, Luitenant-generaal C. Foulkes op 12 mei 1945 dat het B.S.-ers verboden was gewapend in het openbaar te verschijnen. Reden voor deze order was ook dat allerlei lieden met niet-erkende armbanden gewapend rondliepen, zodat het dragen van een armband geen autorisatie meer was voor het dragen van een vuurwapen. In overleg met de B.S.-leiding werd door de geallieerden aan B.S.-ers, die bevoegd waren een wapen te dragen, een nieuwe armband uitgereikt, van donkerblauwe stof waarop in lichtblauw de letters CD voor Civil Defence. Om deze order te controleren werd bij de B.S. een Militaire Politie (later Regiments Politie) ingesteld, die voorzien was van de Britse armbanden in zwart met rode letters MP (c.q. RP).



Door de tijdelijke aard der B.S., de onvoldoende kledingvoorraden bij de Britten en ongetwijfeld uit kostenbesparing is men er in het westen des land niet toe overgegaan het gehele leger der Binnenlandse Strijdkrachten militair te uniformeren. Er werden slechts een beperkt aantal battle dresses beschikbaar gesteld voor commandanten en staffunctionarissen.
Voor B.S.-ers gekleed in deze militaire uniformen werden de volgende onderscheidingstekens vastgesteld:

BIJ DE STOOTTROEPEN:
Korpsonderscheidingsteken: uitsluitend op de linkermouw, 1½ cm onder de schoudernaad, een naamlint, 6½ cm lang, 1½ cm breed, in oranjekleur, voorzien van het woord NEDERLAND in blauwe letters, het bandje omgeven door een blauwe rand. De functie-aanduidingen geschiedden op de volgende wijze:
Op de linker bovenmouw een oranje schildje waarop met blauwe letters:
- Terr.C. = Territoriaal Commandant;
- Gw.C. = Gewestelijk Commandant;
- Terr. Staf dan wel Gw. Staf = voor betr. stafleden.

De officiers-status werd aangegeven door een oranje koord, ter breedte van ½ cm, rondlopend onmiddellijk boven de manchet, op beide mouwen (zie foto). De onderofficiers-status werd aangegeven door een oranje koord, ter breedte van ½ cm, langs de beide kraagpunten.

BIJ DE BEWAKINGSTROEPEN:
Het korpsonderscheidingsteken was een naamlint in rode kleur, voorzien van het woord NEDERLAND in witte letters, het bandje omgeven door een witte rand, uitsluitend op de linkermouw, 1½ cm onder de



De functie-aanduiding voor troepencommandanten was als volgt:
Op beide kraagpunten een oranje, driehoekige pat ter grootte van de kraagpunt. Hierop was met blauwe letters aangegeven:

Bn. C. = Bataljons Commandant
Co. C. = Compagnies Commandant
Pl. C. = Pelotons Commandant (was sectie C)
Sec. C. = Sectie Commandant (was Groeps C)

schoudernaad.
De functie-aanduidingen werden als volgt aangegeven:
Op de linker bovenmouw een rood schildje waarop met witte letters:
- Gw.C. = Gewestelijke Commandant;
- D.C. = Districts Commandant;
- Gw. Staf dan wel D. Staf = voor betr. stafleden.

De officiers-status werd aangegeven door een rood koord, ter breedte van ½ cm, rondlopend onmiddellijk boven de manchet, op beide mouwen. De onderofficiers-status door een rood koord, ter breedte van ½ cm, langs de beide kraagpunten.
De functie-aanduidingen kwamen overeen met die der Stoottroepen, evenwel met dit verschil dat de letters in wit op rode driehoekige patten waren aangebracht.
Het ontbreken van de mouwleeuw op de linkerarm van in battle dress geklede B.S.-ers - waarvoor dus het bandje met het woord NEDERLAND kwam - duidt er reeds op dat de Binnenlandse Strijdkrachten niet tot de reguliere korpsen van de Koninklijke Landmacht behoorde, doch een tijdelijke organisatie was, alleen bedoeld om tijdens de fase van de bevrijding en in een daarna eventueel ontstaan gezagsvacuüm in samenwerking met de Geallieerden op te treden. Het is steeds de bedoeling van de Nederlandse regering geweest de B.S. uiterlijk drie maanden na de totale bevrijding van Nederland te ontbinden; deze datum werd vastgesteld op 8 augustus 1945.

Reeds begin 1945 was door de Staf van de Binnenlandse Strijdkrachten voorgesteld de oud-leden der B.S. een herinneringsteken uit te reiken. Dit teken of insigne was bedoeld om uitdrukking te geven aan de erkentelijkheid van de Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten voor het belangrijke werk dat door de Binnenlandse Strijdkrachten onder vaak zeer moeilijke omstandigheden is verricht. Aanvankelijk was er sprake van een onderscheiding voor hen die dienst namen bij de Strijdkrachten en een insigne voor hen die naar het burgerleven terugkeerden. Uiteindelijk is het een draaginsigne voor beide groepen geworden. Waarschijnlijk was het instellen van een herinneringsteken in de vorm van een onderscheiding waarvoor dan door de regering toestemming zou moeten worden verleend te tijdrovend geweest. Bij brief van het Hoofd van de Afdeling B.S. bij de Staf van de Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten nr. 2176/B/MS/7340 dd. 8 augustus 1945 werd ingesteld een Herinneringsinsigne Binnenlandse Strijdkrachten. Het insigne is een bronskleurig ovaal embleem - de langste as vertikaal - waarop een kapitale letter B gedekt door een Koninklijke kroon is aangebracht. De gekroonde B is omgeven door een randschrift, luidende:



BEVELHEBBER
NEDERLANDSCHE STRIJDKRACHTEN

HOOFDKWARTIER TE VELDE
1945

Bij het uittreden uit den actieven dienst bij de Binnenlandsche Strijdkrachten, is het mij een behoefte U langs dezen weg mijn erkentelijkheid en mijn dank uit te spreken voor de toewijding en de belangrijke diensten, welke U ten behoeve van ons land hebt betoond.

Ik hoop, dat U ook in de toekomst met dezelfde toewijding Uwe diensten aan het Nederlandsche volk ten nutte gelukt kunnen maken.

Mijn beste wenschen voor Uw verdere levensloop mogen U vergezellen.

Bernhard



Z.H.D.

BINNENLANDSCHE STRIJDKRACHTEN 1944-1945. De afmetingen van het insigne zijn: grootste hoogte en breedte respectievelijk 25 en 20 mm. Een persoonlijk cachet aan het insigne is gegeven door de handtekening van Prins Bernhard op de binnenzijde van het insigne. Het insigne kan door een metalen knevel in het knoopsgat van de revers worden gedragen. Gelijk met het insigne werd een schriftelijke dankbetuiging van de Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten uitgereikt. Voorwaarde voor de uitreiking was dat de betrokken B.S.-er tenminste één maand onafgebroken op goede wijze dienst bij de B.S. moest hebben gedaan. In totaal zijn 122.750 herinneringsinsignes met dankbetuigingen uitgereikt.
Voor militairen werd bij Ministeriële Beschikking van 6 juni 1946 (Legerorder 183/1946) bepaald dat het insigne bij de veld en dagelijkse tenue door hen die daartoe gerechtigd zijn wordt gedragen op de plooi van de linkerborstzak en bij de geklede en ceremoniële tenue op de linker borstpaneel van de jas.

Het Herinneringsinsigne Binnenlandse Strijdkrachten heeft in de loop der jaren het karakter van een onderscheiding gekregen. Hoewel het thans niet meer te zien is op de uniform van actief dienende militairen, tooit het nog altijd de kleding van de oud-B.S.-ers wanneer zij bij herdenkingen bijeenkomen. Het is goed te blijven onthouden ook voor de generaties na ons dat de dragers van dit insigne er indertijd mede toe hebben bijgedragen dat ons land in mei 1945 van de bezetters werd bevrijd.

Bronnen:

'De Binnenlandse Strijdkrachten' door G. J. van Ojen jr, reserve Luitenant-kolonel v.s.d., Hoofd van de Sectie Krijgsgeschiedenis van de Koninklijke Landmacht, band I en II, 's-Gravenhage 1972.
'Algemene Instructie van de Binnenlandse Strijdkrachten , uitgave B.N.S. te velde I maart 1945 (het zgn. groene boekje);
'Uniformen en emblemen van de K.L. vanaf 1912' door M. Talens, Breda, 1985.
'Kleding, uitrusting, distinctieven en bewapening der Binnenlandse Strijdkrachten 1944-1945' door F.A. Th. Smits en Armamentaria aflevering 15, 1980.



De B.S.-ers die niet huiswaarts wensten te keren konden zich aanmelden als Oorlogsvrijwilliger. De Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten Prins Bernhard deed een beroep op hen zich ter beschikking te blijven stellen. Grote groepen, tesamen met hun commandanten gaven aan de oproep gevolg. Zodoende konden een groot aantal infanteriebataljons worden geformeerd en in de tweede helft van 1945 en begin 1946 waren zij het die als zgn. Lichte Infanterie Bataljons als eerste K.L.-onderdelen naar Nederlands-Indië vertrokken.
Uit deze oud-B.S.-groeperingen ontstonden de later zo bekende streekbataljons, zoals het Groningse, het Drentse, het Limburgse, het Zeeuwse, enz. enz. Bataljon.

J. NUIS en J.D. SPEK (lid NVMH, overleden 28 juli 1989)

De Onderzoekings- en Bewakingsdienst Bovenrivieren (O.B.B.) gedurende de Meidagen 1940

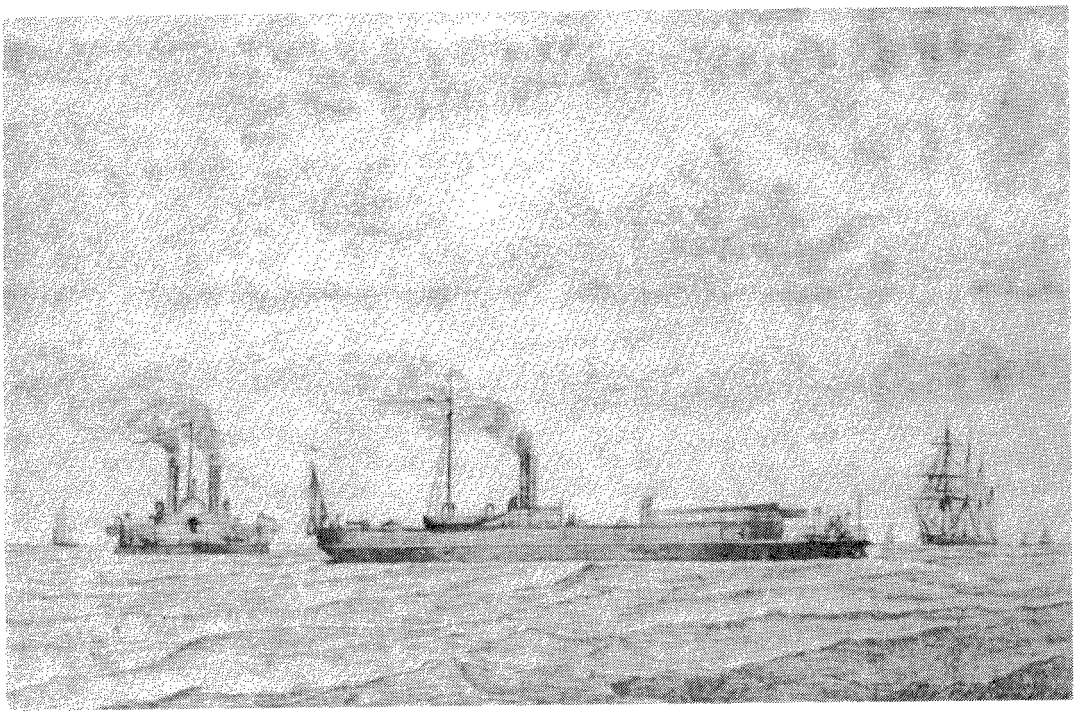
Bij het voorspel van de Tweede Wereldoorlog was het instellen van een Onderzoekings- en Bewakingsdienst Bovenrivieren (O.B.B.) een middel om onze neutraliteit te handhaven, maar vooral een onderdeel van de strategische beveiliging. De neutraliteitshandhaving op de bovenrivieren was een zaak van zowel de burgerlijke als de militaire autoriteiten. Politievaartuigen kregen rugdekking van kanonneerboten. Deze merkwaardige verzameling schepen werd in de vroege morgenuren van 10 mei 1940 met een oorlogssituatie geconfronteerd. Dit artikel geeft een overzicht van de lotgevallen van de O.B.B.

De verdediging van Nederland was geconcentreerd in het westen en centrum van het land. Het noorden, oosten en zuiden werden o.a. verdedigd door grenstroepen. Tot die buitenste verdedigingsring behoorde ook de O.B.B. Het tot stand komen van de O.B.B. was een onderdeel van de maatregelen om te voorkomen dat een vijand plotseling met snel te verplaatsen eenheden ons land zou binnendringen om bijvoorbeeld een mobilisatie te verstoren. Voor de O.B.B. betekende dat in vredestijd het inkomend civiele scheepvaartverkeer op de Rijn controleren en 'met kracht van wapenen iedere doorvaart van door den onderzoekingsdienst als kwaadwillig gesignaleerde schepen beletten'. Het verrichten van de feitelijke onderzoekingstaak lag om formele redenen in eerste aanleg bij de Rijksrivierpolitie, de Dienst Invoerrechten en Accijnzen (douane) te Tolkamer en de Militaire Politie te Lobith. De ambtenaren van die diensten hadden namelijk in vredestijd opsporingsbevoegdheid, in tegenstelling tot marinepersoneel, dat die bevoegdheid alleen bezat in tijd van oorlog. Om de controle zo waterdicht mogelijk te laten zijn was er een systeem bedacht, dat eruit bestond, dat de controlerende functionaris de schipper een codegetal opgaf, deze moest melden aan de circa 800 meter beneden Lobith liggende politieboot. Klopte het getal, dan mocht de schipper doorvaren, klopte het niet dan werd de schipper gesommeerd terug te gaan naar Lobith. Dit bevel kon de nodige kracht bijgezet worden door één van de kanonneerboten, eventueel nog gesteund door een marinebatterij van 3 kanons van 7,5 cm in Fort Pannerden.

Vanwege de controletaken in vredestijd behoorden tot de O.B.B. twee boten van de Rijkspolitie, de RP IX en de RP XI. Hoewel de Rijn bij Lobith en Pannerden behoorlijk breed is, legt het opereren op een rivier de nodige beperkingen op en waren dus ook kleine, ondiepe marineschepen noodzakelijk.

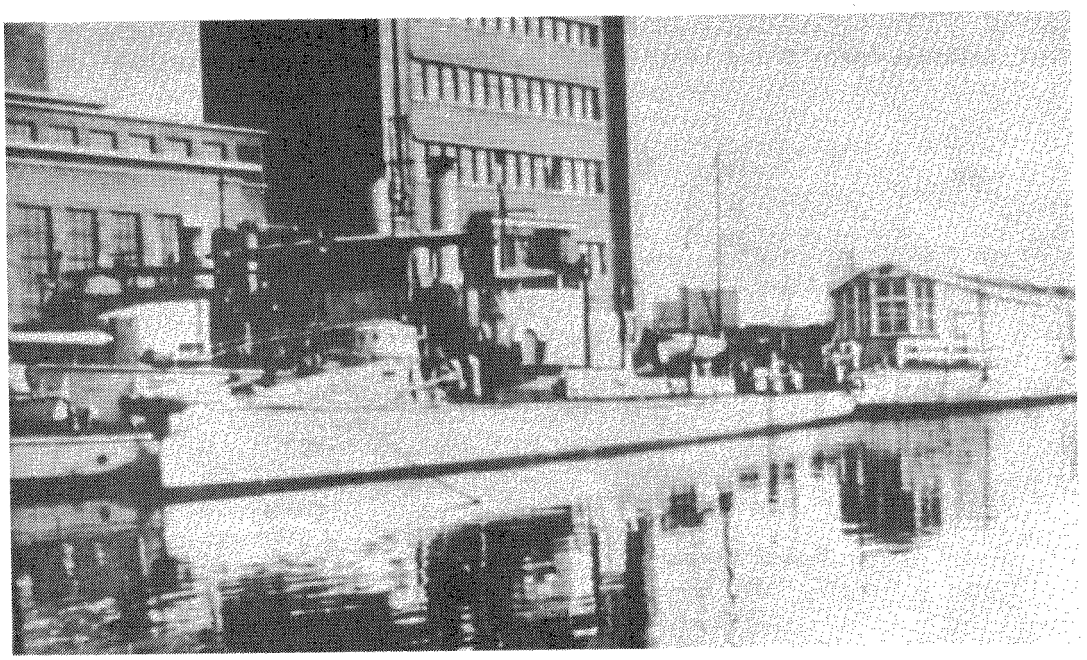
In het najaar 1938 was de torpedoboot Christiaan Cornelis met de stoomsloep 121 Cressy enige tijd in Nijmegen gestationeerd. De Koninklijke Marine bezat nog een aantal kanonneerboten, die in de periode 1877-1879 gebouwd waren voor de dienst in de zeegaten en op de rivieren.

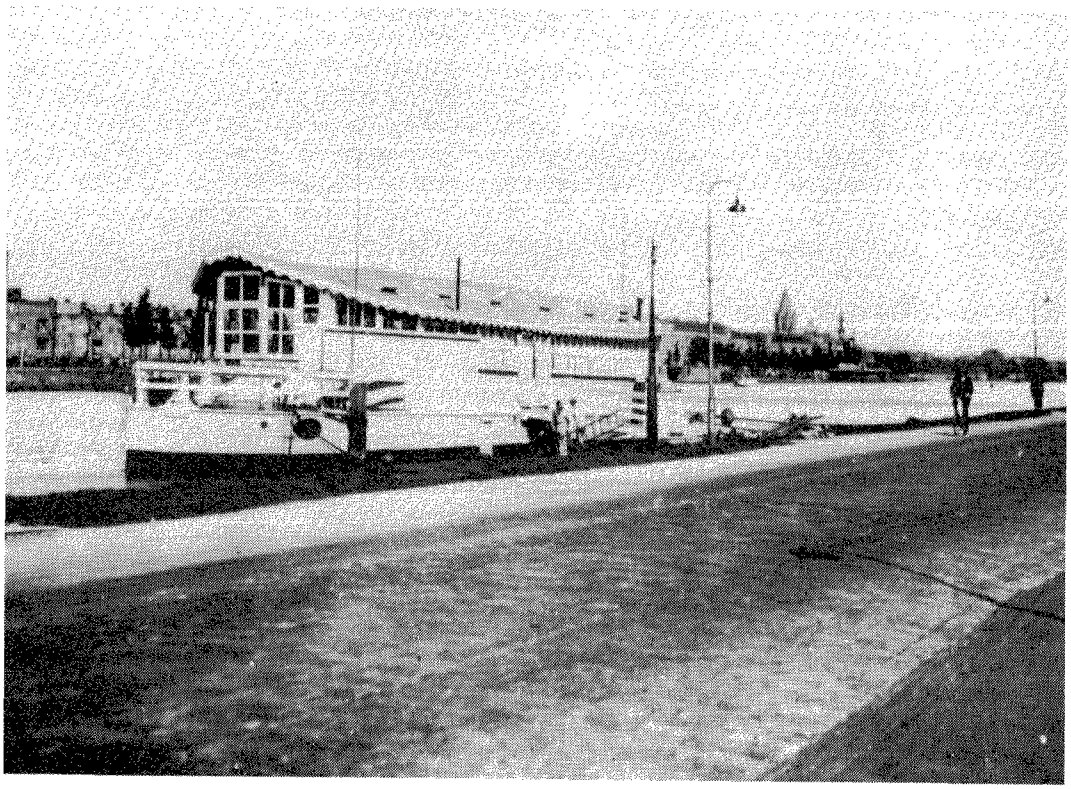
Drie van deze kanonneerboten, de Braga, Freyr en Tyr, vormden met de Christiaan Cornelis, de stoomsloep 121, de defensiesloepen M 2 en M 10, het logementschip Wilhelmina en de RP IX en RP XI vanaf de voormobilisatie in het voorjaar 1939 de Onderzoekings- en Bewakingsdienst Bovenrivieren. De schepen verrichtten hun diensten vanuit de PGEM-haven bij de sluizen



'Stoomkanonneerbooten der Kon. Nederlandsche Marine'. (Eigen Haard, 1888)

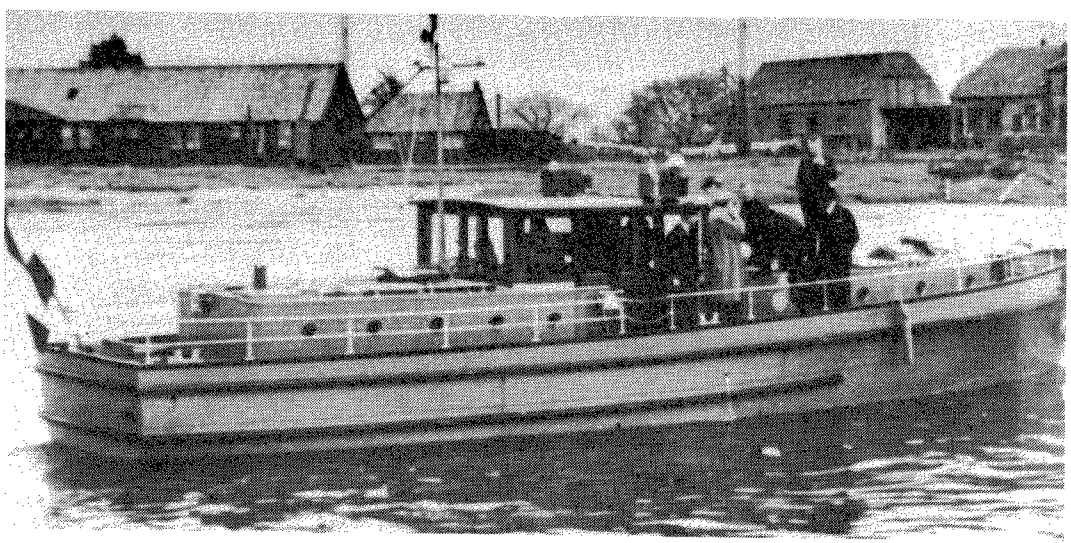
Het logementschip Wilhelmina. (Fotoarchief J. Nuis)





Hr.Ms. Brak, later logementschip Wilhelmina. (AMH 1477-15)

RP-XI, Millingen 1940. (Fotoarchief J. Nuis)



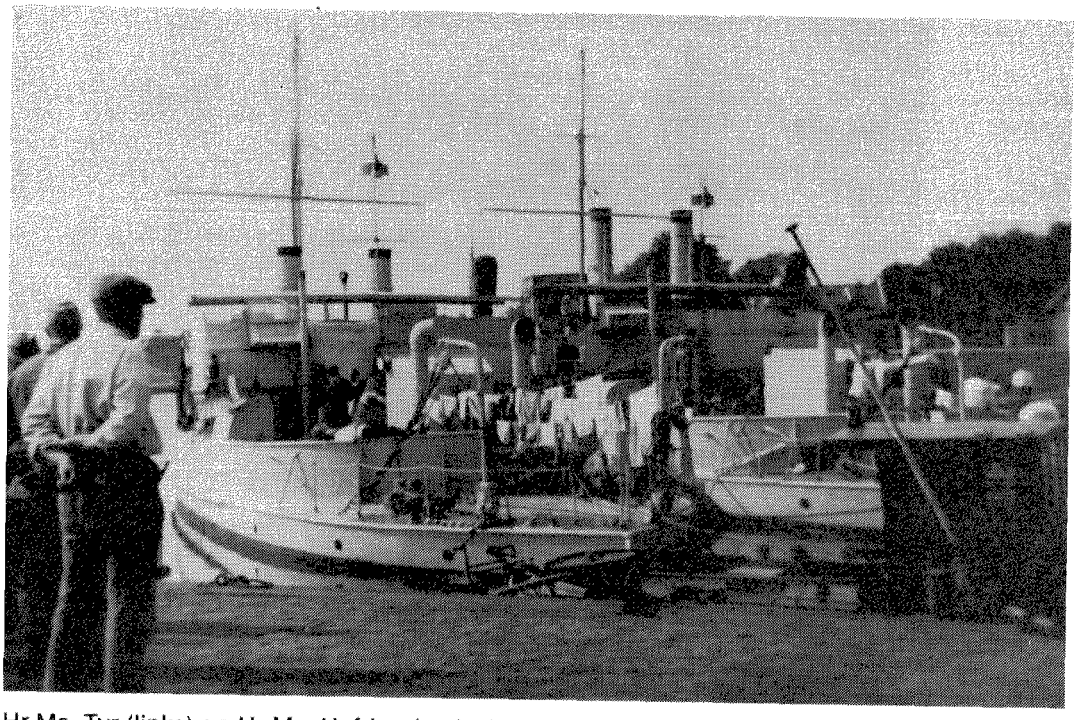
van Weurt bij Nijmegen.
De commandant O.B.B. stond vanaf 1 december 1939 via de Commandant Groep Betuwe onder operationeel bevel van de Commandant Brigade A. Deze ressorteerde onder de Commandant van de Ve Divisie. Administratief en logistiek viel de Commandant O.B.B. onder de Commandant der Marine te Willemsoord.

In de nacht van 9 op 10 mei 1940 was het O.B.B.- flottielje als volgt geposteerd:
- de kanonneerboot Braga, de politieboten RP IX en RP XI met de motorsloep M 10 voor grenscontrole bij Millingen;
- de kanonneerboot Tyr beneden de spoorbrug bij Nijmegen;
- de kanonneerboot Freyr beneden de spoorbrug bij Arnhem;
- de torpedoboot Christiaan Cornelis, het logementschip Wilhelmina en de stoomsloep 121 in de haven van Weurt.

De verdedigingslijn van de Groep Betuwe liep in de omgeving van de Waaldijk bij Nijmegen over Bemmel en Huissen naar het Pannerdens Kanaal. De Braga bevond zich vóór die lijn, zo ook het Fort Pannerden, dat door 2-III-43 R.I. werd bemand. Voor de verdediging waren daar o.a. de drie eerder gememoreerde van de Koninklijke Marine afkomstige kanons van 7,5 cm ingeschakeld, die bediend werden door marinepersoneel, dat onder bevel stond van de fortcommandant, tevens commandant van 2-III-43 R.I. Om 03.55 uur werd de eerste grensoverschrijding van Duitse troepen bij Spijk door een lichtsein, een goudkleurig schitterlicht, gemeld aan de commandant van 2-III-43 R.I. Ook op andere plaatsen werd de grens overschreden. Toen dit de Commandant O.B.B., Ltz I H.W.A. Madsen ter kennis kwam werden de commandanten van de Braga en de Freyr gewaarschuwd en ging hij zelf aan boord van de Tyr. De Christiaan Cornelis en de stoomsloep 121 vuurden een aantal salvo's 3,7 cm granaten af op de Wilhelmina, nadat uit dit logementschip de kas en de geclassificeerde stukken meegenomen waren. De Wilhelmina is in Duitse handen gevallen.

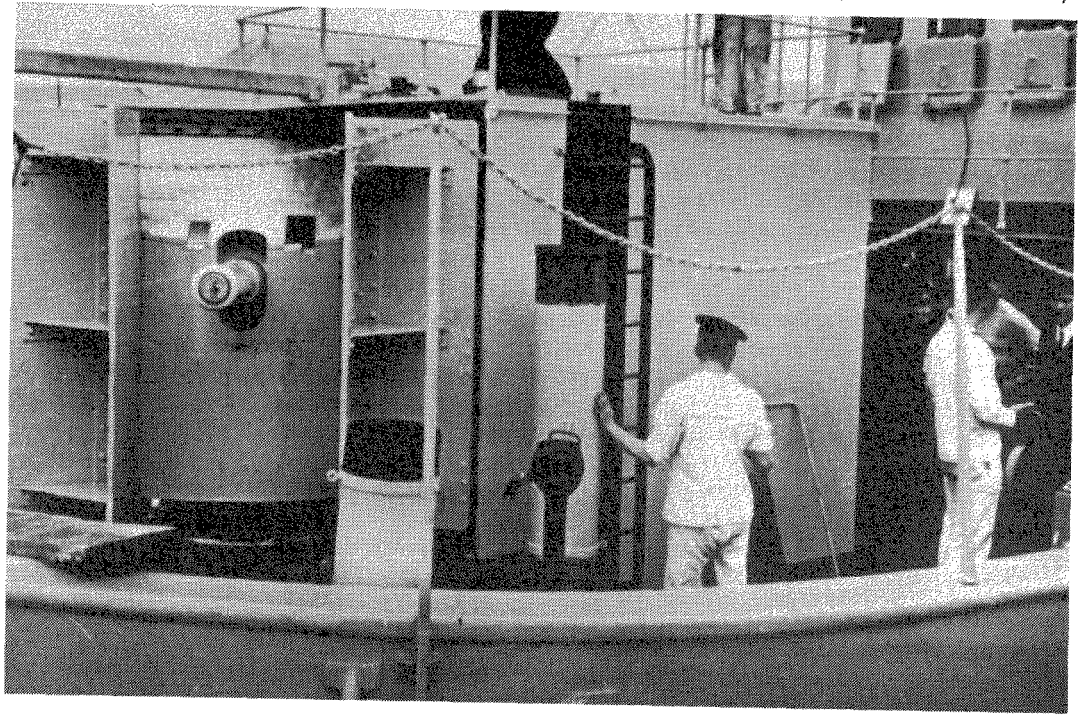
Omdat de scheepvaart in het grensgebied tijdens de nacht gestremd was, moesten schepen tot het aanbreken van de dag wachten tot er weer mocht worden ingeklaard. Een Renusrijnschip kon echter niet wachten en trachtte toch de rivier af te zakken. Toen de motorboot M 10 verscheen vluchtte het schip het Vossegat in en kon ontkomen. Naderhand is uitgekomen, dat er zich een compagnie van I/IR 484 aan boord bevond met de bedoeling de bruggen bij Nijmegen intact in handen te krijgen. De operatie 'Trojanisches Pferd' kon dus verhinderd worden.

Bij de nadering van de vijand had Cdt. 2-III-43 R.A. opdracht gegeven het pontveer over het Pannerdens Kanaal te vernielen. Dit mislukte tot twee keer toe. Met de vlet van de Braga is het later wel gelukt. Diezelfde nadering, de waargenomen beschieting van de kazematten door Duitse pantserwagens en de beschieting van het schip vanuit hinderlagen bracht de commandant van de Braga, Ltz I KMR J.H. Uiterwijk, ertoe het doelmatiger te achten met zijn bemanning de strijd aan de wal in Fort Pannerden voort te zetten. De Braga werd tussen twee kribben vlak achter het fort aan de grond gezet. Na zowel het schip als het kanon 12 cm onklaar te hebben gemaakt, verliet de bemanning met medenemen van het kanon 3,7 cm en de mitrailleur 12,7 mm het schip en meldde zich bij de fortcommandant. De 10e mei verliep verder rustig. De volgende dag om 08.00 uur openden zes Duitse vliegtuigen een hevig mitrailleurvuur op het fort. Dit vuur werd o.a. beantwoord door de marinier I Van Rijn, die met de mitrailleur van de Braga boven op het fort had post gevat. Hij schoot een van de vliegtuigen neer. Door de beschieting door de vliegtuigen raakte de Braga in brand.
's Morgens vroeg bleken de Zuidelijke Waaloever en de Oostoever van het Pannerdens Kanaal door de Duitsers bezet te zijn. 's Middags bleek het nabijgelegen Doornenburg bezet te zijn en stond geschut gereed voor de beschieting van het fort. Het fort was daarmee geheel ingesloten en kon geen noemenswaardige tegenstand meer bieden.



Hr.Ms. Tyr (links) en Hr.Ms. Hefring (rechts) te Enkhuizen, augustus 1939.
(Collectie F. de Boer)

Hr.Ms. Freyer, het kanon 7,5 cm no. 3. Rijkswerf Den Helder, 1938. (Fotoarchief J. Nuis)



Nadat om 18.45 uur uitstel was verkregen tot 19.30 uur, gaf de commandant het fort zich over. Op 12 mei werd de bezetting van het fort naar Duitsland weggevoerd. De Braga is vermoedelijk gesloopt.

Omtrent de twee politieboten RP IX en RP XI is bekend, dat ze op 10 mei 1940 door de commandant van de Braga naar Arnhem zijn gedirigeerd, omdat ze bij Millingen of Pannerden toch niet meer van dienst konden zijn. Vervolgens is de RP XI na mei 1940 kennelijk gevorderd en is het als communicatievaartuig terechtgekomen bij het 4e Mijnenvegerflottielje van de toenmalige Kriegsmarine, overleefde de wereldoorlog en keerde in 1947 in politiedienst terug.
Van de defensiesloepen is slechts bekend, dat de M 10 op 10 mei naar de Waal werd gedirigeerd. Zowel de M 2 als de M 10 zijn op 15 mei 1940 in Duitse handen gevallen.

De Tyr, met commandant Ltz 1 Madsen,en de Christiaan Cornelis, met commandant Ltz 3 KMR H. Aschmoneit, bleven op de Waal heen en weer varen. In de loop van de dag bleek dat de Nederlandse troepen het gebied langs het Maas-Waal-kanaal en de Waal verlaten hadden. 's Morgens vroeg waren bruggen bij Nijmegen opgeblazen. Om te voorkomen dat de terugtocht zou worden afgesneden, besloot de commandant van de Tyr om met de Tyr, de Christiaan Cornelis en de stoomsloep 121 bij het invallen van de duisternis de Waal af te zakken.
Op 11 mei vroeg in Tiel aangekomen, werden nadere orders afgewacht. Samen met de aan de wal geplaatste luchtafweer werden Duitse vliegtuigen onder vuur genomen. Om half twaalf ontving men de order om via Gorinchem zich te melden bij de Commandant Groep Merwede te Meerkerk, waar men 's avonds arriveerde. Men kreeg de mededeling dat de schepen vanaf de volgende dag zouden worden betrokken bij de bewaking van de mijnversperringen in de Merwede, en wel de Tyr bij Gorinchem en de Christiaan Cornelis bij Werkendam. De wegen van de beide schepen scheidden. Het spoor van de stoomsloep 121 is vanaf hier verloren. De lotgevallen van dit schip zijn verder onbekend. Het keerde in mei 1945 in Nederland terug.
Tot 14 mei 's avonds, toen de capitulatie bekend werd, bleef de Tyr op de aangewezen post. Bij het bericht van de capitulatie werd tevens meegedeeld, dat men ter plaatse moest blijven en geen weerstand meer mocht bieden. Wetende dat ontsnappen niet meer mogelijk was, besloot de commandant zich voorlopig aan dit bevel te houden. Op 15 mei 's middags viel het schip bij St. Andries in Duitse handen. De Krijgsmarine heeft het schip gedurende de oorlog als mijnenlegger gebruikt. Het is in 1945 teruggevonden en later gesloopt.

De opdracht aan de Christiaan Cornelis om de mijnversperring bij Werkendam te bewaken werd ingetrokken. Op 12 mei 's middags werd in samenwerking met de Landmacht tevergeefs gezocht naar Duitse parachutisten op het Eiland van Dordrecht. Later op de middag werd escorte verleend aan het met 12 ton munitie geladen motorschip de Twee Gezusters dat vanuit Gorinchem via de Merwede en de Dordtse Kil Groep Kil te 's Gravendeel moest zien te bereiken. Door zwaar vijandelijk vuur mislukte dat. De poging werd herhaald, nu via de Nieuwe Merwede, het Hollands Diep en de Dordtse Kil. Het passeren van de Moerdijkbruggen ging zonder problemen. In de Dordtse Kil gekomen, werden de beide schepen van twee kanten zo hevig onder vuur genomen, dat terugkeer noodzakelijk werd. De Twee Gezusters lukte het de haven van Strijensas te bereiken. De munitie werd op auto's geladen en bereikte nog tijdig haar bestemming. De burgerschipper A. van Meeteren werd dodelijk getroffen.
Door de zware beschieting werd o.a. de hoofdstoomleiding van de Christiaan Cornelis kapotgeschoten. Terug op het Hollands Diep viel de stoomdruk geheel weg en was verder manoeuvreren onmogelijk. Met sleepboothulp vanuit het Vak Sleeuwijk bereikte de Christiaan Cornelis onder vijandelijk vuur van de wal en vanuit vliegtuigen, zo zwaar beschadigd de haven van Numansdorp, dat het schip als uitgeschakeld moest

worden beschouwd. Nadat het geschut van boord was gehaald en aan de Pontonniers in Numansdorp overgedragen, werd de Christiaan Cornelis op 13 mei door de eigen bemanning opgeblazen.

Door het laten springen van de spoorbruggen bij Arnhem en bij Oosterbeek zat de kanonneerboot Freyr min of meer klem. Desondanks slaagde Ltz 2 KMR B.I.M.W. Ouwerkerk erin de kanonneerboot langs en onder de vernielde brug bij Oosterbeek door te manoeuvreren. Voordat men echter op weg naar het westen het Arnhemse achter zich liet, werd op verzoek van de Plaatselijke Militaire Commandant het m.s. De Onderneming van de Stichting Gelderland opgeblazen. Dit schip lag voor de brug en was geladen met drums olie, die men niet in Duitse handen wilde laten vallen.
Ook had men vanaf de Rijn nog een gevecht met een groep Duitsers op de Rijnkade, die op de vlucht gejaagd werd. De Freyr zakte vervolgens de Rijn af tot Rhenen, waar men zich meldde bij de Commandant van de IVe Divisie, tevens commandant van de Grebbelinie. Men kreeg de algemene order desgevraagd vuursteun te verlenen bij de verdediging van de Grebbelinie. Een saillant gegeven in deze context is het feit, dat Ltz Ouwerkerk het beter oordeelde de kanonneerboot in zijn functie bij Rhenen groen te laten schilderen. Het marinegrijs viel zo op! Om beter beschermd te zijn tegen luchtaanvallen kreeg de Freyr een aantal lichte luchtdoelmitrailleurs met munitie ter beschikking, die met zandzakken in stelling werden gebracht. Op 12 mei werd daarmee een Stuka afgeschoten. In de middaguren van de 13e mei vertrok de Freyr uit Rhenen nadat het leger massaal tot de terugtocht was overgegaan. Er werd bij Culemborg overnacht, waarna men bij Vreeswijk schutte en de reis vervolgde naar Amsterdam. De Commandant Maritieme Middelen aldaar kon niets anders dan melden, dat Nederland gecapituleerd had. In de avonduren van 14 mei 1940 werd Hr.Ms. Freyr enkele honderden meters buiten de Oranjesluizen tot zinken gebracht. Het wrak van de Freyr werd door de Duitsers gelicht en naar Den Helder gebracht. Daar werd het in september 1944 als blokschip opnieuw tot zinken gebracht. In november 1947 werd het wrak gelicht, maar daarna voor schroot verkocht.

Geraadpleegde literatuur:

Dr. L. de Jong, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 3.
A.J. Vermeulen, De schepen van de Koninklijke Marine en die der Gouvernementsmarine 1844-1962; Ministerie van Defensie, 1969.
J. Nuis, Hr.Ms. Freyr gedurende de meidagen van 1940; Mars et Historia, 20e jaargang nr. 5.
Jaarboek van de Koninklijke Marine 1965; Staatsdrukkerij en Uitgeverij, Den Haag.
Klaassen en van 't Haaff, Gedenkboek Adelborstenopleiding 1854-1954; Van Dishoeck, Bussum, 1954.
J.D. Spek en J. Nuis, De Onderzoekings- en Bewakingsdienst Bovenrivieren (OBB), Maritiem Gezien, Jaargang 6 nr. 2, 1989.

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

W. DEN DUNNEN

De bevrijding van Den Haag, mei 1945

Aan het begin van de avond van 8 mei 1945 rolde een aanzienlijke Geallieerde troepenmacht Den Haag binnen. Brencarriers van de Prinses Irene Brigade en de 1e Canadese Infanterie Divisie ratelden samen met Sherman-tanks van de 1e Canadese Pantserbrigade richting centrum om daarna snel door te stoten richting Scheveningen en Kijkduin alwaar zich nog sterke Duitse eenheden bevonden. Langs de kant van de weg een uitzinnige Haagse bevolking die al snel als trossen aan de voertuigen zou hangen. Er werd gehuild en gelachen terwijl chocolade en sigaretten van eigenaar verwisselden. Het moet wat geweest zijn die bevrijding van onze residentie.
Het had ook niet veel langer moeten uitblijven, want de nood was groot onder de hongerende bevolking. Wij nemen U mee terug naar die gedenkwaardige dagen nu 45 jaar geleden.

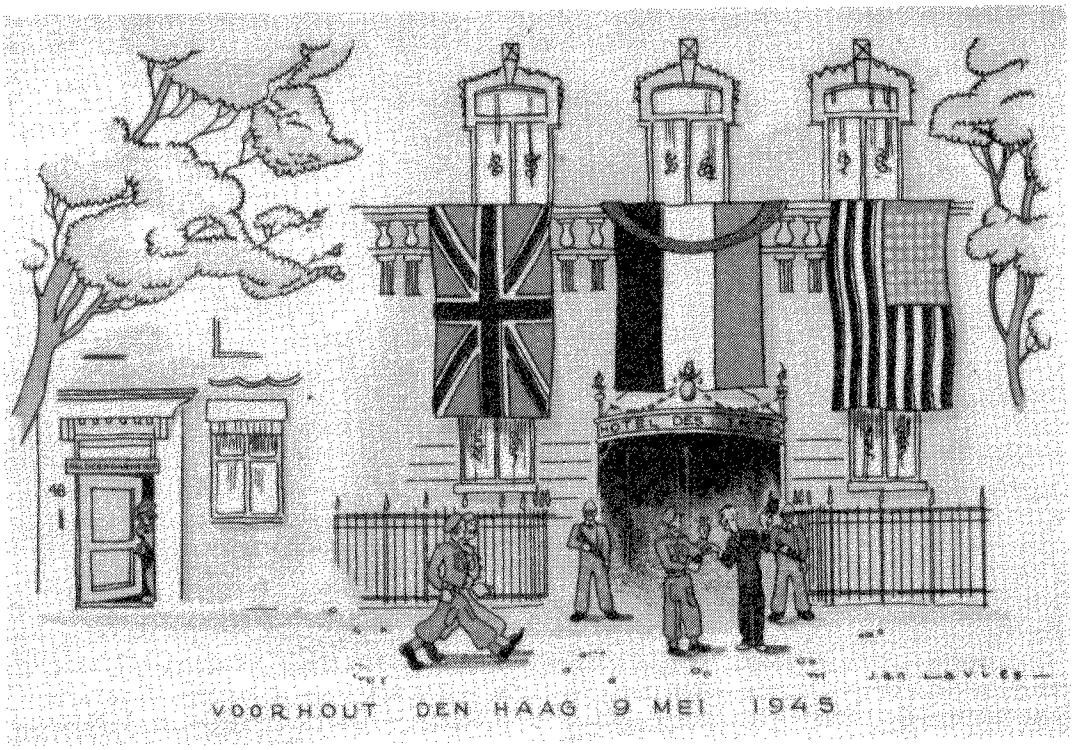
Op vrijdagavond 4 mei 1945, capituleerden de Duitse troepen in Noord- en West-Duitsland, Denemarken en Nederland onvoorwaardelijk. Een gebeurtenis die zich afspeelde op de Lüneburgerheide in het tijdelijke hoofdkwartier van de Britse veldmaarschalk B.L. Montgomery. De lang verwachte capitulatie van de Duitse strijdkrachten was nu een feit en maakte een einde aan de oorlog in Nederland. Enkele uren later werd het capitulatiebericht door de B.B.C. omgeroepen om daarna als een lopend vuurtje door het nog bezette deel van Nederland te gaan. Al snel kwam onze nationale driekleur te voorschijn om een zee van vlaggen te vormen. Wel een situatie die nogal wat chaos en verwarring zou veroorzaken.
West-Nederland was nog in sterke handen van het Duitse 25e Leger onder bevel van Generaloberst J. Blaskowitz. De Duitse rijkscommissaris Seys Inquart was inmiddels gevlucht, onze regering zat nog in Londen en het inmiddels met veel moeite tot Binnenlandse Strijdkrachten gebundelde verzet wilde gewapend de straat op.
Het Canadese 1e Legerkorps, dat voor de bevrijding van West-Nederland moest zorgdragen was via de Veluwe pas opgerukt tot aan onze oude Grebbelinie en kon in deze vacuüm periode nog niet regelend optreden.
Lt. Generaal C. Foulkes, commandant van dit korps, verbood tot nader order dat de B.S., om een bloedbad te voorkomen, nog niet in het openbaar mocht verschijnen. Een maatregel die bij de B.S.'ers nogal wat teleurstelling teweeg bracht. Als geen ander was de Gewestelijk Commandant Strijdend Gedeelte, C.P.W. Hordijk (Peter Noord) van de B.S., betrokken bij deze verwarrende gebeurtenissen. In het geheim stond hij klaar in zijn commandopost, aan het Lange Voorhout 11, om met zijn manschappen de straat op te gaan, maar de order van Foulkes, aangevuld door bevelen van de Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten (B.N.S.) Z.K.H. Prins Bernhard werden tandenknarsend opgevolgd. In een interview gepubliceerd in de Haagsche Courant van 27 april 1985 vertelde Peter Noord het volgende:
'Een diep gevoelde domper. Je zag nog steeds de Grüne op straat patrouilleren. Alles ging even traag. Ik begreep het later wel. Men wilde een bloedbad voorkomen.'
Maar lang niet overal was de B.S. in toom te houden en ging men toch de straat op. Vooral in Den Haag een hachelijke zaak want er bevonden zich nogal wat goed bewapende Duitse troepen. Vooral in en langs de kuststrook van de vanaf 1942 aangelegde Vesting Scheveningen-Clingendaal (Stutzpunktgruppe Schevening) wemelde het van



Het strijdend gedeelte van de BS op het viaduct van de A-12 te Voorburg in afwachting van de Canadezen, namiddag 8 mei 1945.

De Haag 8 mei 1945. Een uitzinnige Haagse bevolking begroet de Prinses Irene Brigade, die als eerste geallieerde eenheid de Residentie binnentrok. De foto toont een Brencarrier van gevechtsgroep III.





Grüne Polizei en SS eenheden. Een rapport van de Sectie S-I.3 van de Commandant Binnenlandse Strijdkrachten vermeldt voor wat betreft Den Haag op 9 april de volgende gegevens: 1) 'Sperr-gebied Scheveningen: In de nacht van 4 op 5 april 1945 arriveerden een aantal troepen, waaronder pantsergrenadiers. Eveneens werden aangevoerd zoeklichten en middelzwaar afweergeschut.
Sterkte vesting Scheveningen circa. 600 valschermjagers, 600 man kustbewaking, 600 man Grüne Polizei en 500 man Sonder-Commando (SS). Bewapening o.a. pantservuisten. Vermoedelijk tussen Den Haag en Delft een bataljon pantsertroepen.' Op 23 april werd een totaal aan 3500 Duitse manschappen gemeld.
Een andere belangrijke groepering van de B.S. was het Niet Strijdend Gedeelte (N.S.G.) onder commando van res. majoor L. Leopold, die voornamelijk uit de verzetsbeweging Orde Dienst (O.D.) was voortgekomen. Naast N.S.G. werd ook de benaming Bewakings Troepen (B.T.) gebezigd. Voor de B.T. was de belangrijke taak weggelegd om orde en rust te waarborgen tijdens het gezagsvacuüm wat nu was ontstaan en het arresteren van N.S.B.'ers.

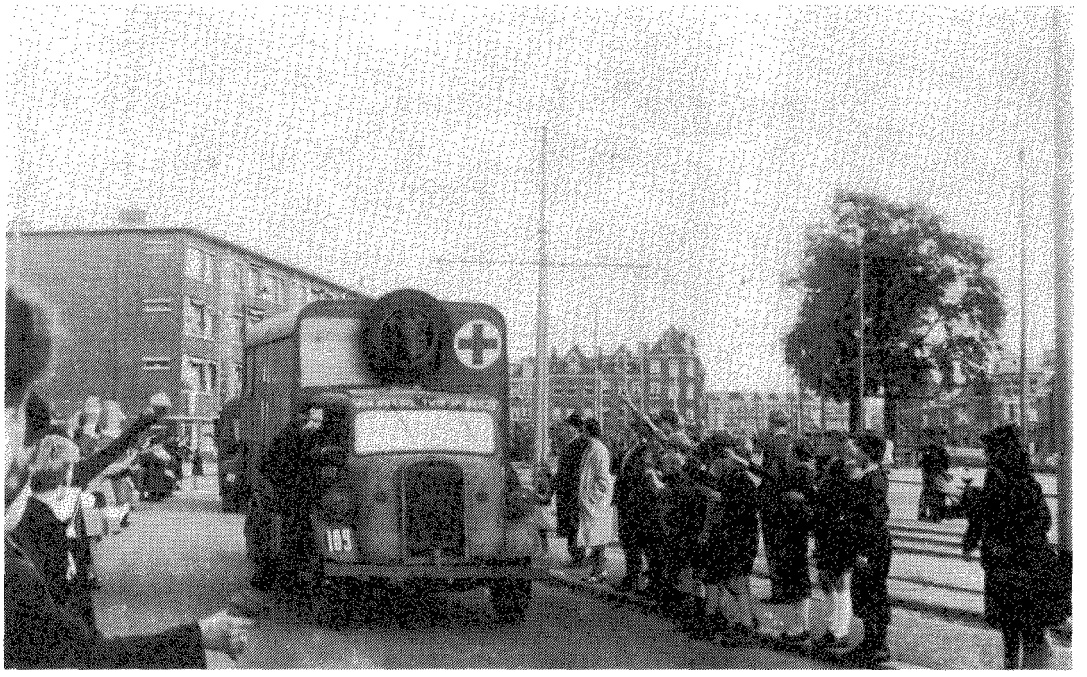
Op 5 mei 1945 capituleerde Blaskowitz met zijn 25e Leger en tekende het capitulatiebesluit in hotel 'De Wereld' te Wageningen ten overstaan van lt. gen. Ch. Foulkes en de B.N.S. Z.K.H. Prins Bernhard, waarna het 1e Canadese Legerkorps zich kon gaan opmaken om hongerend West-Nederland te bevrijden.
Binnen dit korps was de Koninklijke Nederlandse Brigade 'Prinses Irene' opgenomen, die reeds vanaf 8 augustus 1944 vanuit Normandië een belangrijk aandeel aan de Geallieerde opmars had geleverd. Tijdens de wapenstilstands besprekingen werd Wageningen bereikt en ontving de commandant kolonel A.C. de Ruyter van Steveninck de order om als eerste Geallieerde eenheid onze residentie te mogen gaan bevrijden.
Maar het zou tot de middag van 8 mei duren eer de eerste Geallieerde voertuigen zich in de residentie zouden vertonen. Britse verkenners behorende tot het 49e Recce Regiment kwamen als eerste de Duitse troepen-



Na de Prinses Irene Brigade rolden grote aantallen geallieerde voertuigen Den Haag binnen. Hier een Humber verkenningswagen van de 2nd Tactical Air Force. De foto werd gemaakt op de hoek van de Bezuidenhoutseweg hoek Boslaan.

De 1e Canadese Pantserbrigade op de Bezuidenhoutseweg.





Een Fordson vrachtauto van de staf van de Prinses Irene Brigade is net vanaf de Prinsengracht de Lijnbaan opgereden tussen een haag van juichende Hagenaars.
(Gemeentearchief Den Haag)

sterkte in het centrum polsen, maar trokken zich daarna snel terug.
Daarna volgden de gebeurtenissen zich snel op en aan het begin van de avond van die 8e mei trokken de drie gevechtsgroepen van de Prinses Irene Brigade Den Haag binnen. Komende vanaf Wassenaar ging het snel richting Laan van Nieuw-Oost-Indië, waarna de Bezuidenhoutseweg werd ingedraaid. Op dit punt werd kontakt gemaakt met eenheden van de 3e Infanterie Brigade van de 1e Canadese Infanterie Divisie. Bruingebrande kerels die in maart 1945 vanuit Italië naar Nederland waren overgebracht en voor het eerst werden ingezet bij de oversteek over de IJssel bij Wilp en met de bevrijding van Apeldoorn hun eerste grote gevechtsactie in Noordwest Europa zouden meemaken. Ondersteund door de cavaleristen van de 1e Pantserbrigade ging het nu over de Bezuidenhoutseweg richting centrum met de Prinses Irenebrigade op kop.

In het centrum was inmiddels een heksenketel ontstaan van hossende en zingende Hagenaars die vol verbazing en vreugde de eindeloze stroom van voertuigen gadesloeg. Op de Groenmarkt voor het stadhuis werden de troepen verwelkomd door burgemeester Mr. S.J.R. de Monchy, waarna de Canadezen verder oprukten richting Scheveningen en Kijkduin om de daar aanwezige Duitse troepen te ontwapenen.
De mannen van de Prinses Irene Brigade bezetten het Paleis Noordeinde en Huis ten Bosch. De staf werd ondergebracht in de voor de Grüne Polizei gebouwde Clingendaelkazerne aan de Thérèse Schwartzestraat (in 1948 Prinses Julianakazerne) waar zich nu de landmachtstaf bevindt.
De feestvreugde zou de komende dagen echter een domper krijgen omdat de onderlinge verhoudingen binnen de Binnenlandse Strijdkrachten bepaald niet rooskleurig waren. Het Strijdend Gedeelte (lees K.P.) van P.W. Hordijk kon beslist niet overweg met de Bewakings Troepen (lees O.D.) van majoor L. Leopold. Hoofdverbindingsofficier van de Staf B.N.S. de kapitein C.H. Bensen legde in een rapport van 11 mei 1945 het volgende



Een Canadese officier in zijn Ford-jeep, vermoedelijk behorende tot de 48th Highlanders of Canada, deelt op de Conradkade orders uit aan Duitse militairen. (RIOD, Amsterdam)

Door de BS werden alle Duitse voertuigen verzameld op het Alexanderveld. Op de voorgrond een Britse Scammell en een Bedford die eerder door de Duitsers waren buitgemaakt.



vast: 2) 'Toen ook het S.G. op straat verscheen bleek de verhouding S.G. tot B.T. zeer gespannen te zijn. Veel incidenten kwamen voor, waarbij speciaal het S.G. de B.T. van de posten trachtte weg te krijgen. In beide groepen werden personen gesignaleerd, die als zwarthandelaar dan wel collaborateur bekend stonden. Auto's en fietsen werden weer door de burgerij verstopt en men sprak van een nieuwe straatterreur in opvolging van de Duitse.'
Als Gewestelijk Commandant B.S. werd kort daarop kapitein C.G.M. Formijne van de staf B.N.S. aangesteld om samen met kapitein Bensen orde op zaken te stellen en de B.S. in goede banen te leiden.

H.G. MEIJER

Het Bronzen Kruis 1940, 50 jaar oud

In dit jaar 1990 herdenken we het feit dat het een halve eeuw geleden is, dat voor Nederland de Tweede Wereldoorlog begon. Een brutale invasie van de Nazielegers, zonder oorlogsverklaring, betekende het einde van een angstvallig bewaarde neutraliteit en na vijf dagen van hevige strijd het einde van de kostbare Nederlandse vrijheid.
Talrijke publicaties en documentaires geven een duidelijk beeld van deze strijd van vijf dagen, die zoals bekend werd beëindigd door het afdwingen van de caputilatie door middel van het bombarderen van de burgerbevolking (Rotterdam 14 mei 1940) en de dreiging om dat eveneens op andere grote steden te doen.

Minder bekend is dat de strijd van 'Nederland mei 1940' de krijgsverrichtingsperiode moet worden genoemd welke het meest onderscheiden zou worden van alle krijgsverrichtingsperiodes van vóór als wel als ná mei 1940. Dit gebeurde met dapperheidsonderscheidingen die pas na deze strijd werden ingesteld en pas voor het overgrote deel ver na afloop van de Tweede Wereldoorlog werden toegekend.
Behalve dat we in dit herdenkingsjaar 1990 de strijd van 'Nederland mei 1940' herdenken, is het tevens 50 jaar geleden dat de meest toegekende dapperheidsonderscheiding sinds mei 1940 werd ingesteld, n.l. HET BRONZEN KRUIS.
Bij Koninklijk Besluit van 11 juni 1940 no.2 (Staatsblad A 22) werd het Bronzen Kruis ingesteld in Londen als beloning voor die militairen van Land- en Zeemacht, die zich door moedig of beleidvol optreden tegenover de vijand hebben onderscheiden. Tevens werd bepaald dat het Bronzen Kruis mede werd toegekend aan hen, wie een Eervolle Vermelding wordt toegekend en die op dat tijdstip nog niet in het bezit zijn van meer genoemd kruis.
Deze Eervolle Vermelding, die in de vorm van een gouden kroontje op het lint werd bevestigd kon ook worden gehecht aan het Kruis van Verdienste (1941) en aan het Vliegerkruis (1941). Het kroontje op het Kruis van Verdienste werd al heel gauw vervangen door een gesp.
In 1944 werd in Londen na een ware veldslag tussen de ministers, commissies en niet in het minst door Koningin Wilhelmina, de Bronzen Leeuw ingesteld bij Koninklijk Besluit van 30 maart 1944, Staatsblad E 21) als beloning voor militairen in dienst van het Koninkrijk, alsmede voor niet-militairen, Nederlanders of Nederlandse onderdanen en vreemdelingen, die zich in de strijd tegenover de vijand door het bedrijven van bijzonder moedige en beleidvolle daden hebben onderscheiden. Deze Bronzen Leeuw werd de vervanger van de Eervolle Vermelding, die was gehecht aan de eerder



Het Bronzen Kruis 1940. Links de voorzijde, Nederlands fabrikaat (Kon. Begeer, Voorschoten), rechts de keerzijde, Britse makelij (Spink & Son, London) (Foto: IJ van Wijngaarden)

genoemde dapperheidsonderscheidingen Bronzen Kruis (1940), Kruis van Verdienste (1941) en het Vliegerkruis (1941).

Na 1944 hadden regering en autoriteiten dus vijf dapperheidsonderscheidingen ter beschikking:

1. De Militaire Willemsorde (1815)
2. De Bronzen Leeuw (1944)
3. Het Bronzen Kruis (1940)
4. Het Kruis van Verdienste (1941)
5. Het Vliegerkruis (1941)

Thans weten we na vijftig jaar dankzij het boek 'Bronzen Leeuw - Bronzen Kruis, militaire dapperheidsonderscheidingen' welke aantallen er zijn verleend voor wat betreft de drie belangrijkste decoraties aan personen

MWO	199 waarvan	59 postuum
BL	1205 waarvan	191 postuum
BK	3444 waarvan	360 postuum
Samen	4848 waarvan	610 postuum

Deze aantallen, gezuiverd van royementen, werden verleend aan Nederlandse en geallieerde militairen alsmede aan burgers (verzet en koopvaardij) voor verschillende oorlogen en conflicten : De Tweede Wereldoorlog, Indonesie 1945-1950, Korea 1950-1954 alsmede Nederlands Nieuw Guinea 1962.

De cijfers voor louter de Nederlanders/ Nederlandse onderdanen zijn:

MWO	158 waarvan	47 postuum
BL	869 waarvan	177 postuum
BK	2894 waarvan	315 postuum
Samen	3921 waarvan	539 postuum

Beperken we ons tot de Tweede Wereldoorlog 1940-1945, de strijd tegen de Duitsers, Italianen en de Japanners, dan werden totaal verleend:

MWO 169 waarvan voor 'Nederland mei 1940' 35

BL 1035 waarvan voor 'Nederland mei 1940'	222
BK 3039 waarvan voor 'Nederland mei 1940'	845
Samen 4243 waarvan voor 'Nederland mei 1940'	1102
(index) (100%)	(26%)

Een opmerkelijk aantal, dat gevoelsmatig verrassend hoog kan worden genoemd daar de strijd maar 5 dagen duurde. Tevens mag het als bekend worden geacht,dat Koningin Wilhelmina bitter gestemd was over de snelle caputilatie en weinig waardering had voor hen, die verantwoordelijk waren dat zij naar Engeland moest uitwijken. Het feit dat dapperheidsonderscheidingen 'triomftekens' worden genoemd kan een andere oorzaak zijn om niet te verwachten dat de nederlaag van mei 1940 het meest beloond zou worden.
In tegenstelling tot de overige krijgsverrichtingen kan gesteld worden dat de militairen van mei 1940 het langst op hun dapperheidsonderscheiding hebben moeten wachten, soms wel langer dan 10 jaar. In die tussentijd was de betrokkene reeds ver in rang gestegen, bij voorbeeld een majoor in mei 1940 ontving zijn dapperheidsonderscheiding voor mei 1940 als generaal-majoor terwijl een kapitein luitenant ter zee reeds vice-admiraal was geworden voordat hij zijn Bronzen Leeuw kreeg opgespeld.

Dit ver achteraf onderscheiden moge een verdiende beloning zijn, doch een belangrijk element dat bij verlening van onderscheidingen geldt ontbreekt: de positieve prikkel voor de strijdmakkers, het stimulerende effect.
Gelukkig was hier wel oog voor, en we weten dat menig militair voor mei 1940 onderscheiden, zijn decoratie kreeg opgespeld voor de troep en wel gedurende de strijd in Indonesië 1945-1950.

Een ander element dat kan worden waargenomen is dat na mei 1940 dapperheidsonderscheidingen postuum werden verleend. In de registers van de Militaire Willemsorde werden postuum namen bijgeschreven en lagere gradatie dapperheidsonderscheidingen zoals de Bronzen Leeuw en het Bronzen Kruis werden postuum verleend en meestal aan de nabestaanden uitgereikt.
Dat er voor Nederland mei 1940 dus méér dan 1000 dapperheidsonderscheidingen zijn uitgereikt mag als een record aantal worden genoemd.
In het boek 'Vijf Oorlogsdagen en hun twintigjarige voorgeschiedenis' (1960) door de gepensioneerde luitenant-generaal van de generale staf J.J.C.P. Wilson, kunnen we niet alleen de indrukwekkende krijgsverrichtingen lezen, doch tevens de aantallen dapperheidsonderscheidingen die in deze vijf dagen werden verworven. Het zal wel niemand verrassen dat 'de Grebbenberg' het meest beloond werd n.l.:

MWO	5
BL	30
BK	134
Samen	169

Dit is 15,3% van het totaal Mei 1940 van 1102.

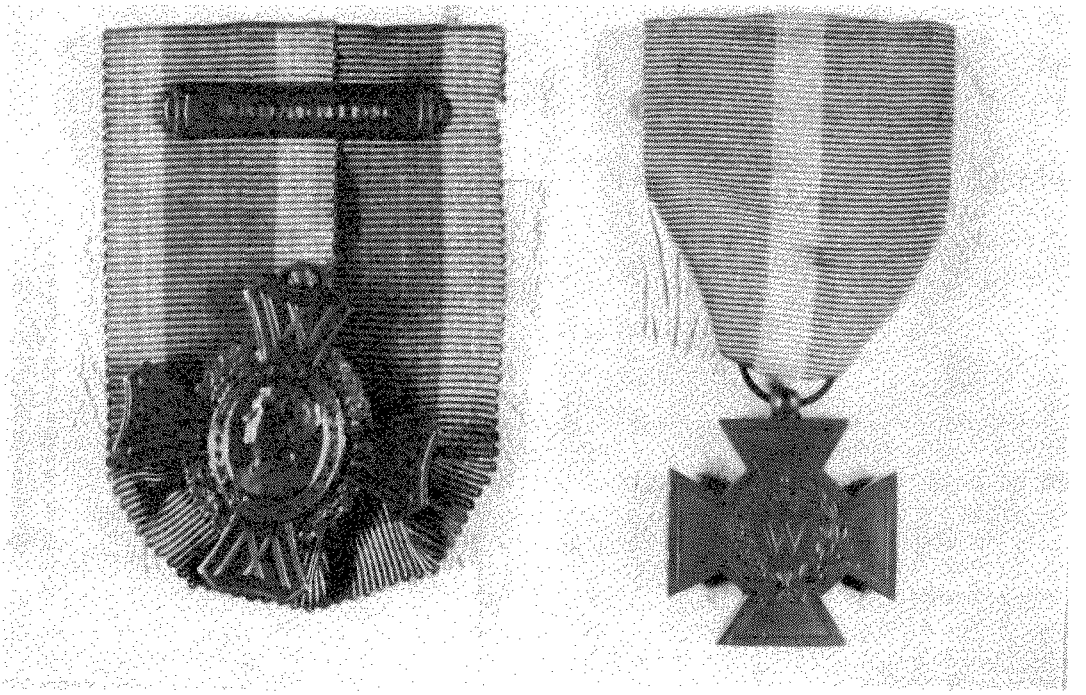
Bekijkt men de afzonderlijke mutaties dan krijgt men de indruk dat sommige daden waarvoor in het verleden een Militaire Willemsorde 4e klasse zou zijn toegekend, echter een lagere gradatie dapperheidsonderscheiding werd toegekend.
Het redden van een officier bij voorbeeld. De dienstplichtige soldaat Dr. Th.M. Chotzen, die een gewonde officier uit de vuurlinie redde ontving de Bronzen Leeuw postuum. Een Militaire Willemsorde was vroeger een voor de hand liggende beloning geweest. Vandaar dat onderscheidingen zoals de Bronzen Leeuw en het Bronzen Kruis een enorm prestige verdienen, hetgeen helaas niet door iedereen als zodanig wordt erkend. De regering die deze dapperheidsonderscheidingen heeft ingesteld heeft er ook onvoldoende toe bij gedragen dat deze dapperheidsonderscheidingen een prestige konden krijgen. Er werd zelfs niet voorgeschreven dat de namen van de begiftigden in een register dienden te worden geadministreerd. Vergetelheid van deze erkende



Lt. W.L.M. Theunissen tijdens de mobilisatie 1939-1940.

dapperen was het gevolg. De 'Redder der Waalbrug' Jan van Hoof werd postuum ingeschreven in het register van de Militaire Willemsorde 4e klasse. Zijn plannen en uitvoering om de Duitsers te beletten de Nijmeegse verkeersbrug tot springen te brengen maakte van deze Nijmeegse padvinder een legende. Doch wie weet de naam te vertellen van de Bronzen Leeuwdrager, die op 10 mei 1940 die zelfde Nijmeegse verkeersbrug opblies, waardoor de Duitse opmars kon worden vertraagd? Sergeant G.A. Schalk ontving zijn BL voor zijn moedige daad pas in 1948.
Het is opvallend hoeveel dapperheidsonderscheidingen werden verleend voor acties bij bruggen. Het opblazen ervan, al of niet na herovering werd menigmaal beloond. Het heroveren van de vliegvelden op de luchtinfanterie van de Duitsers is eveneens een van de meest beloonde daden van mei 1940. Valkenburg, Ypenburg, Ockenburg zijn de namen die met gouden letters dienen te worden geschreven als het gaat om de erkenning voor de daar bedreven moedige en bijzonder moedige daden.
Een veel gelezen naam in de diverse mutaties is Mill, waar bij de Peel-Raamstelling hevige tegenstand werd gegeven tegen de Duitse troepen, die daar zelfs met een pantsertrein kwamen binnen vallen. Een andere veel gelezen naam is natuurlijk Dordrecht en Rotterdam, waar hevig is gevochten om te voorkomen dat de vijand de vesting Holland zou binnen vallen. Het zou te ver gaan om alle plaatsen te noemen in dit artikel die in de verschillende mutaties van de dapperheidsonderscheidingen Bronzen Leeuw en Bronzen Kruis worden genoemd onder 'Nederland mei 1940'. Doch het lijkt gepast om dit artikel over de 50-jaar oude dapperheidsdecoratie het Bronzen Kruis te besluiten met een postume toekenning:

Bij Koninklijk Besluit van 9 mei 1946 no.6 werd het Bronzen Kruis postuum toegekend aan de reserve tweede-luitenant Willem Lodewijk Marie Theunissen van het wapen der infanterie wegens: 'Met veel moed zijn sectie aangevoerd in een gevecht tegen een overmacht van vijandelijke valschermjagers op het eiland Rozenburg op 10 mei 1940, waarbij de valschermjagers werden gevangen genomen. Is daarbij gesneuveld'. Dit versiersel werd met het Oorlogsherinneringskruis naar de ouders van luitenant Theunissen gezonden in Gennep in Noord-Limburg. Dezen bewaarden tot hun dood dit Bronzen Kruis en het Oorlogsherinneringskruis met gesp 'Mei 1940' in een zilver fotolijstje.
Dit lijstje werd door zijn jongere broer, de pastoor-deken Louis Theunissen geschonken aan de schrijver tijdens een tentoonstelling van Ridderorden en onderscheidingen in het gemeentemuseum te Venray.
Naspeuringen over de gebeurtenissen op die 10 mei 1940 brachten me in contact met de heer J. Prooi te Rozenburg, die een minitieus verslag heeft geschreven over de actie, waarbij luitenant Theunissen het opnam tegen een veel sterkere tegenstander.
Aan dit verslag, dat ongetwijfeld gepubliceerd zal worden ontleen ik de volgende



Posthuum verleende onderscheidingen van W.L.M. Theunissen. Bronzen Kruis bij Kon. Besluit van 9 mei 1946 nr. 6.

details:
Op 10 mei 1940 kreeg luitenant Theunissen bevel om met zijn patrouille van ±18 man op zoek te gaan naar de bemanning van drie Duitse vliegtuigen met naar schatting 50 man. Dit bevel werd gegeven door de reserve kapitein B.J.A. Smeele, c.3-II- 29 RI.aan de 29-jarige 2e luitenant Theunissen. Allereerst per auto, doch later te voet werd in de polder een Duits transporttoestel ontdekt, een JU-52.
Na mitraileurvuur op het toestel te hebben bevolen gaven de drie bemanningsleden van het toestel zich over, en werden afgevoerd.
Bij de Vluchtheuvel, een kleine leefgemeenschap op het eiland Rozenburg begon een vuurgevecht met de rest van de Duitse inzittenden van de gelande JU-52, waarbij soldaat Wilpschaar gewond werd terwijl soldaat De Winter zwaar werd getroffen. In dekking achter de dijk liggend, kwam plotseling een Duitser die schreeuwde 'nicht schiessen'.
Luitenant Theunissen kwam met soldaat Lakeveld achter de dijk omhoog en riep hem toe 'kommen Sie her'. Tegelijker tijd openden de Duitsers het vuur en een kogel trof luitenant Theunissen in het hart. De manschappen lieten zich niet uit het veld slaan door het sneuvelen van hun leider; allereerst werd de roepende Duitser gevangen genomen en werden de overige Duitsers gesommeerd naar de dijk te komen.
Doordat het kleine groepje Nederlandse militairen onverschrokken door bleef vuren, gaven de Duitsers zich tenslotte over. Nadat de Duitsers wederom hadden geroepen 'nicht schiessen' sommeerde Lakenveld de Duitsers één voor één naar de dijk te komen.
De complete bemanning en de inzittenden van de Duitse JU-52 werden afgevoerd naar Hoek van Holland. De strijd rondom de Vluchtheuvel eiste een hoge tol:
Luitenant Theunissen en soldaat De Winter sneuvelden, terwijl soldaat Wilpschaar zijn linker arm moest missen.
Luitenant Theunissen en soldaat De Winter zijn begraven in Hoek van Holland.
De familie Theunissen ontving het droevige



Potloodtekening van Willem L.M. Theunissen door Henk de Vogel gemaakt in de Mobilisatietijd op Rozenburg.



nieuws van het sneuvelen van hun begaafde oudste zoon door de burgemeester van Gennep.
Later ontving de familie de onderscheidingen, die postuum werden toegekend, terwijl tevens een oorkonde werd verstrekt 'Ter nagedachtenis aan de Reserve Tweede Luitenant der Infanterie W.L.M. Theunissen van de Koninklijke Landmacht, die zijn leven gaf voor koningin en vaderland in de wereldoorlog 1940-1945.
Hij stierf voor het behoud van onze vrijheid.'

We hebben de plicht dat de namen van mannen zoals luitenant Theunissen behoed worden voor de vergetelheid. Vandaar dat op 1 mei 1990 op Paleis Soestdijk het boek zal worden overhandigd, waarin hun namen zijn opgenomen: Het boek 'Bronzen leeuw - Bronzen kruis, militaire dapperheidsonderscheidingen.'

Wat de regering in Londen heeft nagelaten is eindelijk gecorrigeerd: hun namen zijn behoed voor de vergetelheid,een taak waaraan in onze vereniging met bezieling is gewerkt.

DE NAAM DES HEREN ZIJ GEZEGEND.
Van wie dit leest wordt een zeer bijzonder gebed gevraagd voor de ziel van zaliger

Willem L. M. Theunissen

Geb. te Gennep op 12 April 1911, gesneuveld op het eiland Roosenburg 10 Mei 1940 en begraven te Hoek van Holland.

Met bijzondere talenten door O. L. Heer begiftigd, had hij in 1929 eindexamen gedaan aan het Bisschoppelijk college te Roermond en werd hij ingeschreven aan de Katholieke Universiteit te Nijmegen als student van de Engelse Taal- en Letterkunde. Voor de ontwikkeling van zijn talenten stelde hij zich de hoogste idealen, maar pijnlijker dan de meesten voelde hij in zich het conflict, dat de H. Paulus beschrijft als een strijd tussen geest en vlees. Dat bewustzijn dreef hem vaak tot een leven van zelfverwijt en eenzame gesloten heid, en hij voelde zich verouderen tussen de jongeren. Hij betreurde het, dat hij zijn studies herhaaldelijk moest onderbreken om militaire plichten te vervullen. Maar in het militaire leven gaf O. L. Heer hem het evenwicht tussen geestelijk idealisme en sociaal leven. Gemobiliseerd als vaandrig sedert het begin van de wereld-oorlog in September 1939, klom hij spoedig op tot luitenant, en hij werd weer jong en vurig, geestig en levendig, in blijde verzoening met God en de mensen. In de vroege morgen-uren van 10 Mei 1940 viel hij als slachtoffer van zijn plicht. Zijn Engelbewaarder wist dat hij bereid was, en dat aan zijn gevoelig hart het grote leed van het vaderland moest bespaard blijven.
DE NAAM DES HEREN ZIJ GEZEGEND.



15e opgave aanvulling en wijziging op de ledenlijst van september 1987.

Nieuwe leden:
Phielix, A., Meengatstraat 108, 6971 VH Brummen 1, 3 en 5

Opgezegd:
Dijkstra, H., Apollolaan 31, 9965 CP Oude Pekela
Meijers, A.H., Wagenhoeve 44, 3992 PD Houten

Het bestuur deelt mee, dat tot zijn leedwezen is overleden:
Valette, J.G.A., Burgemeester van Etenstraat 2, 4306 CW Nieuwerkerk

Adreswijzigingen:
Bosscher, Dr. Ph.M., Krugerstraat 122-124, 1782 ES Den Helder
Groot, J. de, Hoofdstraat 94 A, 3972 LC Driebergen
Neut, J.R. van der, Lijndraaier 104, 1625 ZR Hoorn
Ochten, G.J. van, Drostlaan 92, 4147 GH Asperen
Stichting 'Menno van Coehoorn', Catsheuvel 89, 2517 KA 's-Gravenhage

Ledenbestand:

14de opg. aantal leden	459
Nieuwe leden	1
	460
opgezegd	2
	458
overleden	1
totaal	457

E.H. BRONGERS

Mei 1940: De strijd op Nederlands grondgebied

Onlangs verscheen het door de heren Amersfoort en Kamphuis geredigeerde werk met de bovenstaande titel. Het is een in begrijpelijke taal geschreven boek met door verschillende auteurs samengestelde hoofdstukken. Vooral over de tijd die aan de strijd vooraf ging, wordt goede en overzichtelijke informatie verstrekt. De hoofdstukken die de gevechten beschrijven, zijn beknopt en zakelijk. Enkele auteurs menen daarbij nieuwe interpretaties te moeten geven aan bepaalde gebeurtenissen of opvattingen.

Indien men al deze interpretaties uit de tekst licht en in een laatste hoofdstuk verzamelt, ontstaat een sensationeel beeld, uitstekend geschikt om de aandacht van publiciteitsmedia te trekken voor een strijd die reeds uitputtend is beschreven. In het 'Woord vooraf' wordt al gewezen op deze afwijkingen met de heersende opvattingen; afwijkingen die Amersfoort met een ware gedrevenheid verabsoluteert, veralgemeniseert en hier en daar nog wat aanvult en aandikt. Het krijgt hierdoor het karakter van een 'afrekening', die op niet-ingewijden wel indruk moet maken. Temeer omdat hij daarmee suggereert dat alle voorgaande onderzoeken de plank hebben misgeslagen. Dat zou dan veroorzaakt zijn door pogingen een maar moeilijk te verwerken nederlaag aannemelijker te maken. Eén en ander wordt in hoofdstuk 1 - eveneens van de hand van Amersfoort - en in een zogenaamde 'Beredeneerde literatuurlijst' nog eens benadrukt. Zonder enige wetenschappelijke reserve worden eerder verschenen publikaties beoordeeld en vaak veroordeeld. Het lijkt of nu het orakel heeft gesproken. Amersfoort is geen militair specialist, maar behoort tot de Sectie Militaire Geschiedenis, een instituut dat zich in de laatste jaren wel enige naam heeft verworven. Het is dan ook even merkwaardig als teleurstellend te moeten ervaren, dat verreweg de meeste geruchtmakende 'interpretaties' elke aanwijsbare bron missen. Vaak zijn ze zelfs in flagrante tegenspraak met feiten of met conclusies waartoe thans ook gezaghebbende Duitse historici zijn gekomen. Opvallend is dat alle gegevens die de vaak boute uitspraken kunnen ondersteunen worden gebruikt, terwijl zaken die daarmee in strijd zijn, eenvoudig worden genegeerd. Wellicht heeft de betrekkelijk korte voorbereidingstijd voor het boek, geen gelegenheid gegeven, met betrekking tot deze zaken een meer diepgaand, volgens wetenschappelijke methodes uitgevoerd onderzoek te voltooien. Het resultaat is echter wel zeer eenzijdig geworden. Het doet denken aan een uitspraak van Frans W. Saris In de NRC van 6 februari 1990: 'Sommige wetenschappers willen beroemd worden; er zijn er die daarom de meest onwaarschijnlijke onderzoeksresultaten de wereld insturen.'
Een gedocumenteerde weerlegging van alle onjuistheden is zeker mogelijk, maar zou een flinke brochure vullen. Ik wil mij daarom beperken tot een aantal opmerkelijke zaken.

HET BEELD

Amersfoort bestrijdt het volgens hem valse beeld dat wij over de meidagen zouden hebben. Dit hield onder meer in, dat ons leger zich met grote moed op tal van plaatsen krachtig had verzet tegen een superieur bewapende vijand die over tanks beschikte, terwijl de Nederlandse soldaten door sterke bezuinigingen op defensie, slecht waren opgeleid en slecht waren bewapend. Dit - toch essentieel - facet uit het beeld behoort

kennelijk tot de 'hele waarheden', want het wordt later als juist geschetst: 'De Duitse bewapenlng was superieur, wij hadden géén tanks, de Nederlandse dienstplichtige miste gevechtservaring en het land was te laat aan zijn herbewapening begonnen'. Ook wordt de grote moed erkend van militairen die streden aan Maas en IJssel, in de Vesting Holland en op vele andere plaatsen, terwijl zij het er bij Scherpenzeel, Kornwerderzand en in delen van de Peel-Raamstelling er over het algemeen 'niet slecht' afbrachten. Overigens omvat dit bijna alle strijdtonelen van betekenis tijdens de meidagen.
Maar er is méér waartegen Amersfoort zich afzet. Volgens 'het beeld' zouden de Duitsers geholpen zijn door een vijfde colonne en door verraad. Deze - niet in alle gevallen onjuiste - opvatting is echter in alle op gedegen onderzoek gebaseerde na-oorlogse publikaties reeds ontzenuwd; o.m. door Nierstrasz, Wilson, L. de Jong en Brongers. Niets nieuws dus. Waar gaat het Amersfoort dan wel om? Dat blijkt uit het slot van zijn betoog: 'Maar onjuist is het beeld wel wanneer het wil suggereren dat vijf donkere bezettingsjaren voorkomen hadden kunnen worden door een hogere defensiebegroting sinds 1922 of wanneer de Duitsers zich maar niet hadden bediend van allerlei ongeoorloofde listen en lagen'.
Hiervan wordt men even stil. Wie heeft dit ooit beweerd? Waar is dit ooit geschreven? Het antwoord blijft hij ons dan ook schuldig. Geen zinnig mens zou zo iets kunnen stellen; zeker niet met het feit voor ogen dat een toen militair machtig geacht land als Frankrijk binnen korte tijd tot capitulatie werd gedwongen. Het argument van de verwaarlozing van onze bewapening en geoefendheid door extreme bezuinigingen is altijd en uitsluitend gehanteerd als een van de redenen waarom de tegenstand maar van betrekkelijk korte duur kon zijn. Het lijkt bijna onaannemelijk dat hem dit is ontgaan. Vooral omdat men zich de beantwoording van de vraag 'waarom zo kort' tot doel heeft gesteld. Een oorlog had slechts voorkomen kunnen worden indien de regeringen van Frankrijk en Engeland krachtig hadden ingegrepen toen zij daartoe nog in staat waren: na de onwettige Duitse bezetting van het Rijnland. Het blijft echter een achteraf-redeneren vanaf de bureautafel, vergemakkelijkt door onze huidige kennis. Tot aan mei 1940 was men er algemeen van overtuigd dat de genoemde landen militair machtig genoeg waren om ook bij ons 'bezettingsjaren' te voorkomen.

ELITE

Er is geen reden - zo lezen we in het omstreden hoofdstuk - de SS eenheden die in Nederland optraden - zoals de regimenten Leibstandarte 'Adolf Hitler' en 'Der Führer'- als elitetroepen te beschouwen. Voor de luchtlandingstroepen zou hetzelfde gelden.
Allereerst moet worden opgemerkt dat het begrip elite een subjectief karakter draagt. Het is geen aanduiding die in officiële stukken of benamingen wordt gebruikt. In militaire kring wordt de term gehanteerd voor eenheden die in zaken als moreel, sterkte, bewapening enz. ver boven het gemiddelde uitsteken. Welnu, daaraan voldeden de SS regimenten in hoge mate. In personeelssterkte, bewapening en uitrusting waren ze veel omvangrijker dan de gewone infanterieregimenten. De bovengenoemde SS onderdelen telden b.v. drie compagnieën méér en bezaten als enigen een peloton van acht pantserwagens. Ze waren volledig gemotoriseerd en versterkt met een afdeling SS artillerie. Met enkele andere toegevoegde onderdelen hadden ze in feite de sterkte van een brigade. Hun moreel grensde aan religieus fanatisme. In tal van Duitse geschriften worden ze als elite-eenheden aangeduid.
Maar, zo wordt door Amersfoort gesteld, hun militaire bruikbaarheid werd door Wehrmacht-commandanten in 1940 laag aangeslagen. Nu had de SS in Polen inderdaad onevenredig grote verliezen geleden in vergelijking met de Wehrmacht, vooral als gevolg van het fanatieke optreden. Over hun strijd bij Mlawa, Modlin en Bzura waren de Duitsers echter zeer tevreden. Voorts had men uit de Poolse veldtocht snel lering getrokken, waardoor de SS in 1940 in militaire bruikbaarheid allerminst voor de

Wehrmachtonderdelen onderdeed, integendeel. Dat is onder meer gebleken op de Grebbeberg, waar ze aanzienlijk meer succes hadden dan het daar later optredende infanterieregiment. Waar dat mogelijk was werden ze dan ook vooraan ingezet, omdat men van hun vechtlust en meedogenloos optreden snelle resultaten verwachtte.
Of men de luchtlandingstroepen als een elite wil zien, is wederom een kwestie van persoonlijke interpretatie. De luchtlandingsdivisie was toen enig in haar soort en had Hitlers speciale belangstelling. Ze werd al vanaf 1937 onder de hoogste verantwoordelijkheid van generaal Von Kluge, bij Bremen intensief voor haar bijzondere taak opgeleid. Niet alleen voor het 'snel in- en uitstappen van de transportvliegtuigen' zoals J.W.M. Schulten in zijn hoofdstuk 4 simpelweg stelt. Het gehele optreden en de te volgen tactiek werden - deels in samenwerking met de parachutisten - in enkele grote oefeningen bij Münster en Bergen-Hohne beproefd. Het mag dan ook een boute bewering heten, als Amersfoort deze in 1940 unieke en speciale Duitse troepen als 'in feite gewone infanterie' betitelt.

OORLOGSMISDADEN

Bedenkelijker is, dat hij beweert dat schendingen van het oorlogsrecht door de SS, in 1940 geen systematisch verschijnsel waren. Dat idee zou zijn ontstaan door het later optreden in Rusland!
Nu werden door de SS al direct na het overschrijden van onze grens, krijgsgevangen Nederlandse militairen door hen als vuurdekking gebruikt bij Westervoort en Oosterbeek. Hieromtrent bestaan duidelijke rapporten van onder meer kapitein Heijnen, de dienstplichtig soldaat Van der Meijden, de dienstplichtige Bruyl enz. die dit zelf aan den lijve ondervonden. Deze bevinden zich in het archief van de Sectie Militaire Geschiedenis, maar worden merkwaardig genoeg genegeerd. Op de Grebbeberg werden - bijna zonder uitzondering - eveneens Nederlanders als vuurdekking gebruikt en voor de aanvallende SS-ers uitgedreven. Bij het viaduct ten oosten van Rhenen voerden SS-ers drie vergeefse aanvallen uit; twee onder dekking van krijgsgevangenen en één met van hun gevangenen afgenomen uniformen. Nergens wordt dit in het omstreden boek vermeld, hoewel er legio rapporten van bestaan. Past dit niet in het kennelijk gewenste beeld?
Dat Amersfoort deze op grote schaal voorgekomen en gesignaleerde oorlogsmisdaden tracht goed te praten als (verondersteld) represailles - men was geprikkeld (!) - tegen enkele sporadisch voorgekomen schendingen van het oorlogsrecht door een paar Nederlandse soldaten, verdient geen verder commentaar.
Wel wil ik met betrekking tot het door hem soms geprezen disciplinaire gedrag van de SS in het jaar 1940, wijzen op de moordpartij op een kleine honderd Britse krijgsgevangenen bij het dorp Le Paradis in Frankrijk, op 26 mei 1940. Ze werden op bevel neergemaaid; de overlevenden maakte de SS vervolgens met bajonetten en pistoolschoten af. De verantwoordelijke commandant, Fritz Knöchlein, werd niet disciplinair gestraft. Hij zou het nog tot SS-Obersturmbannführer brengen en onderscheiden worden met het IJzeren Kruis en het Ridderkruis. Sommige van Amersfoorts ondoordachte beweringen zijn waarlijk verbijsterend.

ROTTERDAM

De eigen interpretaties van het bombardement op Rotterdam getuigen evenzeer van onzorgvuldig bronnenonderzoek en het terzijde leggen van feiten die met kennelijk gewenste conclusies in strijd zijn.
De Nederlandse opvatting dat de Duitsers onze weerstand hadden onderschat en er daarom snel een eind aan wilden maken, zou geheel fout zijn. Een Nederlandse opvatting? Ik citeer enkele zinnen uit de 'Weisung Nr. 11' die Hitler in de vroege morgen van de 14e mei uitgaf: 'Het weerstandsvermogen van het Nederlandse leger is sterker gebleken dan werd verondersteld. Zowel politieke als militaire redenen vereisen, deze tegenstand spoedig te breken. Het is de taak van het leger de Vesting Holland (. . .) snel ten val te brengen (. . .). Bovendien moet de luchtmacht, onder bewuste verzwakking van de tot nu toe het 6e leger steunende krachten,

de snelle val van de Vesting Holland vergemakkelijken.' De grote haast en het onderschatte weerstandsvermogen worden overigens ook in tal van andere - naoorlogse - Duitse bronnen bevestigd. Waarom vermijdt men dit te vermelden?

In Rotterdam zou slechts sprake zijn geweest van een tactisch bombardement, ter ondersteuning van de voorgenomen aanval over de rivier. En géén strategisch bombardement om een snelle Nederlandse capitulatie af te dwingen. Mij werd later medegedeeld dat men voor deze kwestie een medewerker van het befaamde Militärarchiv uit Freiburg had geraadpleegd. Deze was het met de genoemde uitspraak eens geweest. Dat werd dan voldoende geacht. In Duitsland werd over het bombardement in het verleden vaak zeer verschillend gedacht, waarna de zaak door het gezaghebbende Militärgeschichtlichen Forschungsamt in Freiburg grondig werd onderzocht. Medewerking verleenden bekende historici als Maier, Rohde, Stegemann en Umbreit. In het in 1979 door hen geschreven standaardwerk 'Die Errichtung der Hegemonie auf dem europäischen Kontinentç lezen we:
'Toen sterke tegenstand in Rotterdam de snelle bezetting van Nederland in gevaar bracht, beval Göring op de 14e mei een geconcentreerde luchtaanval op deze stad om een snellere capitulatie te bewerkstelligen. Volgens de aantekeningen van het hoofd van de afdeling operaties van de luchtmachtstaf, generaal Von Waldau, bleef slechts deze radicale oplossing over.' Hiermee is de bewering van Amersfoort voldoende gelogenstraft.

Het bombardement zou voorts niet het karakter van terreur hebben gehad, maar bedoeld zijn om de verdedigers uit te schakelen. Dat laatste wilden de Duitse commandanten in Rotterdam ook, maar dat gebeurde niet. Er volgde een oppervlaktebombardement dat slechts de burgers trof. De verdedigers langs de rivier werden ongemoeid gelaten. Zelfs de Duitse bevelhebber in Rotterdam was er door geschokt en trachtte zich voor dit bombardement te verontschuldigen. Toch vindt men het in het omstreden boek maar moeilijk om van terreur te spreken, omdat 'elk militair conflict nu eenmaal verschrikkelijke gevolgen met zich meebrengt' (Van der Doel). Op deze wijze filosoferend kan men natuurlijk alles goedpraten.

Voor de veronderstelling dat na Rotterdam ook een reeks andere Nederlandse steden zou worden gebombardeerd, ontbreekt volgens de heer Amersfoort 'ieder behoorlijk bewijs'. Is dat juist? In een op 9 november 1948 voor de Enquete Commissie Regeringsbeleid beëdigde verklaring van kolonel Scharroo, de commandant te Rotterdam, zegt laatstgenoemde dat 'wanneer ik niet capituleerde, Amsterdam, Den Haag, Utrecht en Haarlem hetzelfde lot zouden ondergaan als Rotterdam. Hiermede was namelijk gedreigd. 's Morgens had de parlementair het al gezegd en in de tweede plaats had kapitein Backer het bij zijn onderhoud vernomen.'
Al op 14 mei 1940 was deze bedreiging aan generaal Winkelman doorgegeven. In zijn radiotoespraak op die dag zei de generaal onder meer: 'Utrecht en andere grote bevolkingscentra zouden binnen korte tijd dit lot moeten delen'. Utrecht werd inderdaad nog voor de capitulatie met vernietiging bedreigd. In zijn onderhoud met de Duitse generaal Schmidt bracht Scharroo de genoemde bedreiging ter sprake. Hij werd niet tegengesproken en hoorde slechts dat het Schmidt speet. Amersfoort neemt dit alles kennelijk niet serieus en vermijdt het bovenstaande te vermelden.

DUITSE VERLIEZEN

Deze zouden volgens Amersfoort in dezelfde orde van grote liggen als de Nederlandse. Gebleken is dat hij zich daarbij beroept op een zo geheten officiële Duitse opgave. Nu bestaat er inderdaad een - op Nederlands verzoek - in april 1940 geschreven brief van het Bundesministerium der Verteidigung, gericht aan de Nederlandse militaire attaché te Bonn. Men zegt daarin dat de 'Wehrmachtsverluste' in geheel Nederland waren: 2890 gesneuvelden, 29 vermisten en 6899

gewonden. Later bleek dit echter op een misverstand te berusten. Het was al vreemd, omdat de ervaring heeft geleerd dat de verliezen bij de aanvaller doorgaans aanzienlijk groter zijn dan die van de verdediger. De ontdekking van de fout is te danken aan de heer J.A. Hey uit Hengelo (Ov.), die enige bekendheid geniet door zijn 'Studie betreffende in Nederland begraven militairen van vreemde nationaliteit'. Het bleek hem dat het Bundesministerium één en ander had overgenomen uit het boek 'Chronik des Zweiten Weltkrieges' van de Arbeitskreis für Wehrforschung, geschreven door Andreas Hillgruber en Gerhard Hümmelchen. Hierin lezen we op pag. 10: 'De Nederlandse generaal Winkelman ondertekent de capitulatie van de gezamenlijke Nederlandse strijdkrachten. Verliezen vanaf 10.5.40: 2890 doden, 29 vermisten en 6899 gewonden.
Het Bundesministerium heeft deze melding verkeerd begrepen en gedacht dat dit op de Duitse verliezen sloeg omdat het een Duitse melding betrof. Dr. Hümmelchen bevestigde dit laatste in een aan de heer Hey geschreven brief van 2 februari 1983. Voorts schreef hij: 'De door mij in de Chronik genoemde verliezen van de Nederlandse strijdkrachten in mei 1940 zijn ontleend aan een officiële bekendmaking van de Nederlandse autoriteiten van 1 augustus 1940, gepubliceerd in het 'Archiv der Gegenwart', X Jg., Wien 1940, pagina 4646.' Vervolgens schreef hij op 25 februari 1983, helaas geen documenten te bezitten die de Duitse verliezen in Nederland noemen.
Overigens hoop ik in samenwerking met de heer Hey, binnen afzienbare tijd een benadering van de Duitse verliescijfers te kunnen publiceren, gebaseerd op in de laatste jaren verkregen nieuwe gegevens. Thans is reeds zeker - en dat is ook redelijkerwijs te verwachten - dat die cijfers aanzienlijk hoger liggen dan de Nederlandse.
Tenslotte wil ik er op wijzen dat vele aanvankelijke Duitse verliesopgaven geenszins betrouwbaar blijken te zijn en soms extreme verschillen tonen met de - uiteraard nauwkeuriger - opgaven van de afzonderlijke onderdelen. In mijn trilogie 'Opmars naar Rotterdam' (Deel 2, pags. 208/209 en 214/215) en in de in april 1990 verschijnende 7e druk van 'De Slag om de Residentie' zijn daarvan enkele gedocumenteerde voorbeelden gegeven.

Amersfoort meent ook de Duitse vliegtuigverliezen (naar tijd gemeten een record in de geschiedenis!) sterk te moeten relativeren. Het waren 'voornamelijk transportvliegtuigen' en die vindt hij blijkbaar niet belangrijk. De 108 neergeschoten gevechtsvliegtuigen mogen kennelijk als te verwaarlozen worden beschouwd. Weer een verkeerde Nederlandse opvatting? Geen Nederlandse, maar de Duitse generaal Speidel, destijds chefstaf van de 2e Luchtvloot, schreef in 1958 dat het verlies aan transportvliegtuigen zich 'nog jaren lang' deed gevoelen. Zijn chef, Kesselring, verklaarde zelfs dat men dit verlies de gehele verdere oorlog niet meer te boven kwam. Het gaat te ver volgens Amersfoort, dit alles in verband te brengen met het afgelasten van de invasie in Engeland. Doen WIJ dat? Als een enkel voorbeeld een citaat uit een stafwerk van de Studiengruppe Geschichte des Luftkrieges: 'De hoge verliezen aan mensen en materiaal die de operatie om Den Haag tot een mislukking stempelden, waarschuwde het opperbevel tegen te ver strekkende bedoelingen bij latere plannen als die voor Seelöwe (dat was de invasie in Engeland; B.), Malta, Gibraltar enz.' Waarom wordt dit genegeerd? Past dit niet in de opzienbarende conclusies?

BELANG

In Amersfoorts bijdrage lezen we ook dat we er ons voor moeten hoeden, bijzonder belang aan het Nederlandse operatietoneel te hechten. Wederom: doen WIJ dat? De reeds geciteerde generaal Speidel stelt: 'Deze aanval op de Vesting Holland vormde een integrerend deel van het totale plan en had een directe wisselwerking met het operatiedoel: doorbraak vla het centrum naar Het Kanaal.' De Duitse kolonel van de Generale Staf X. Langmann noemde de operatie tegen de Vesting Holland zelfs van beslissende betekenis voor het slagen van de aanval op Frankrijk.

Zoals in het begin van dit artikel werd aangegeven, is het bovenstaande slechts een greep uit vele 'canards'. Indien men, hetzij door een onvoldoende en weinig objectieve bronnenstudie, hetzij door een merkwaardige gedrevenheid om op te vallen door iets nieuws te brengen, zovele onjuistheden vermeldt, wordt het een tijdrovende en vermoeiende zaak, die aan de hand van de beschikbare Duitse documenten te blijven weerleggen. De Sectie Militaire Geschiedenis heeft met dit boek haar prestige zeker niet verhoogd.

De Slag om de Grebbeberg (64 blz.) en **De Slag bij Mill** (86 blz.), beide boekjes een gids voor historische plaatsen in de Tweede Wereldoorlog, door luitenant-kolonel E.H. Brongers.

Deze boekjes zijn de eerste twee delen van een serie publicaties van de Europese bibliotheek te Zaltbommel in samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Vereniging 'Ons Leger' onder eindredactie van generaal-majoor H.A. Kramer.
Ons lid, overste Brongers, bekend auteur van vele belangrijke bijdragen tot de geschiedschrijving van de krijgsverrichtingen in de meidagen van 1940, heeft beknopt, helder en voor iedereen begrijpelijk de verbitterde gevechten in de Peel- en Grebbelinie tegen de Duitse agressor beschreven.
Het waarom van beide linies wordt in een kort historisch overzicht op duidelijke wijze belicht. Het verloop van de gevechten in 1940 is alweer beknopt, maar zeker niet onvolledig, geschetst. De lezer krijgt aan de hand van de tekst, de vele foto's en een bijgevoegd duidelijk overzichtskaartje een goed beeld van het gebeurde in die noodlottige dagen.
De boekjes zijn bedoeld als gids voor wandelingen of fietstochten door de behandelde gevechtsterreinen en voldoen hieraan zeer goed. Het formaat is zo gekozen dat ze gemakkelijk in een jaszak kunnen worden meegenomen.
Ook zijn opgenomen gegevens van bereikbaarheid, zowel met de auto als met openbaar vervoer, de in de omgeving aanwezige hotels en restaurants, de plaatsen van de VVV-informatieposten en voor wat betreft Mill de adressen waar fietsen kunnen worden gehuurd.
Voor de nog te verschijnen deeltjes in deze serie verdient het aanbeveling de losse overzichtskaartjes te voorzien van een duidelijke vermelding bij welk boekje ze behoren.
Ik kan een ieder, die eens wat anders wil dan pretpark of badplaats, van harte aanraden aan de hand van deze boekjes van een vrije dag een welbestede te maken.
De Slag om de Grebbeberg kost *f* 16,90, De Slag bij Mill *f* 18,90. Deze prijzen kunnen geen beletsel zijn voor het beleven van interessante en leerzame vakantietochtjes in prachtige natuurgebieden.

H. Muller

Bronzen leeuw/Bronzen kruis. Militaire dapperheidsonderscheidingen.

De Nederlandse regering in ballingschap in Londen had behoefte aan het instellen van dapperheidsonderscheidingen voor krijgsverrichtingen waarvoor de Militaire Willemsorde in wezen niet verleend kon worden. Zo werd in 1940 het Bronzen Kruis ingesteld in twee gradaties, met en zonder eervolle vermelding. Deze onderscheiding werd verleend aan militairen, maar later ook aan koopvaardijpersoneel en andere burgers die hiervoor in aanmerking kwamen. De Bronzen Leeuw werd in 1944 ingesteld als vervanger van net Bronzen Kruis met eervolle vermelding, waardoor de Bronzen Leeuw na de Militaire Willemsorde de belangrijkste Nederlandse dapperheidsonderscheiding werd, gevolgd door het Bronzen Kruis.
Na zuivering van de registers is de huidige stand van gedecoreerden Bronzen Leeuw 1206 en Bronzen Kruis 3444, hetgeen totaalaantallen zijn, aangezien meerdere personen de onderscheiding twee- of zelfs driemaal hebben verworven.
In deze uitgave worden alle gedecoreerde personen genoemd met details over rang en functie, legeronderdeel, verzet, Koninklijk Besluit, al of niet postume verlening en de zogenaamde mutatie (plaats en tijdstip van betreffende krijgsverrichting, eventueel met vermelding van scheepsnaam).
Omdat de symboliek van het onderscheidingswezen ver terug gaat in de historie is een

overzicnt toegevoegd inzake het onstaan en de geschiedenis van militaire giften voor dapperheid in het algemeen.
De auteur is de grote animator van de jonge wetenschap der faleristiek en heeft gedurend een zevental jaren de feiten verzameld die de basis vormen van deze officiële uitgave, die in opdracht van de Vereniging Dragers Bronzen Leeuw/Bronzen Kruis met behulp van de Kanselarij der Nederlandse Ridderorden is tot stand gekomen.

Bronzen leeuw/bronzen kruis, militaire dapperheidsonderscheidingen. Auteur: H.G. Meijer. Uitgeverij: De Bataafsche Leeuw, De Boekerij bv. ISBN 90 6707 238 9, rijk geïllustr., gebonden, 240 pag. prijs *f* 65,-.

OORLOGSMUSEUM BEZET-BEVRIJD 40-45.

Op 9 maart j.l. werd, onder grote belangstelling, door wethouder N. van der Pol, het Oorlogs-Verzets-museum Bezet-Bevrijd geopend.
Ons viel de eer ten deel ook twee bestuursleden van onze vereniging Mars et Historia te begroeten en wel: Mevr. P.H.Th. Dumon en de heer C.N. Nicolaa. Enige dagen later hebben ook de Voorzitter de heer H. Muller en namens de redactie de heer Van den Berg, ons museum nog met een bezoek vereerd.

Dit museum is voor Rotterdam uniek, het laat de bezoeker medebeleven wat in deze zwaar getroffen stad en met zijn bewoners tussen 1940-45 is gebeurd.
Er bevindt zich in het museum een (op volgorde lopende) fotosessie die zijn weerga niet heeft. Daarnaast is er een keur aan voorwerpen te zien die in die tijd werden gebruikt o.a. noodkacheltjes gemaakt van emmers,drijvertjes surogaatthee, kortom te veel om op te noemen.

Wij, dat zijn de heer A. Mast oprichter en coördinator van dit museum en ondergetekende hopen ook op een bezoek van U, als U in de buurt bent.
Het museum bevind zich in de Rechthuislaan 28 b, 3072 LD Rotterdam.
Openingstijden: dinsdag t/m vrijdag van 10-15 uur.
Zondag en zaterdag van 12-15 uur.

T.L. Petrejus, conservator

In de serie enveloppen, gewijd aan Nederlandse schilders van militaire taferelen, een uitgave van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie 'Mars et Historia', verschijnt op 20 augustus a.s. de vijfde enveloppe.

Deze enveloppe zal zijn gewijd aan de schilder Hendrik Maarten Krabbé (1868-1931). Het thema is 325 jaar Korps Mariniers.

FILATELISTISCHE GEGEVENS

Enveloppe:
100 grams papier, formaat 10 x 19 cm, vierkleurendruk.

Frankering:
Frankeerzegel 65 cent, 'VOC schepen Sail Amsterdam '90'.

Stempels:
PTT handstempel Soesterberg d.d. 20 augustus 1990 en stempel Mars et Historia.

Insluiter:
Levensbeschrijving en historisch overzicht van het werk van H.M. Krabbé.

Bestelling:
Door storting van *f* 5,- per stuk op postgiro 31.41.628 ten name van H. Muller te Breda, met vermelding van het aantal enveloppen H.M. Krabbé.
Bestellingen dienen vóór de datum van uitgifte in ons bezit te zijn en zullen in volgorde van binnenkomst worden behandeld. Indien de enveloppe is uitverkocht, wordt het bedrag teruggestort.
Bestellingen nà 20 augustus dienen te worden verhoogd met *f* 1,- extra per enveloppe. De verzending geschiedt in de week ná 20 augustus 1990.

De enveloppen nr. 2 (W.C. Staring), nr. 3 (J.W. van Oorschot) en nr. 4 (A.M. Luyt) zijn nog beperkt verkrijgbaar à *f* 8,- per stuk.

Klachten over verzending:
H. Muller, Willem III laan 14, 4835 LB BREDA.

AANMELDINGSFORMULIER

Ondergetekende, naam en voorletters:

Adres: .....

Postcode: ..... Woonplaats: .....

Ev. dienst- of kantooradres: .....

Telefoonnummer: .....

Ev. rang, functie, ambt: .....

Beroep: .....
wil gaarne toetreden als lid van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie.

De contributie, door hem/haar bepaald op *f* . . . ,- (minimaal *f* 35,-) zal worden gestort op de giro- of bankrekeningnummer van de penningmeester, na ontvangst van de daartoe bestemde acceptgirokaart.

Hij/zij wil wel/niet medewerken aan het orgaan.

Hij/zij stelt zich in voorkomend geval wel/niet beschikbaar voor een bestuursfunctie of als afdelingscorrespondent.

Hij/zij heeft belangstelling voor de volgende onderwerpen:

1. .....

2. .....

3. .....

4. .....

5. .....

Te ..... op ..... 19...

.....
(handtekening)

In gefrankeerde enveloppe zenden aan de ledenadministratie:
Mw. P.H.Th. Dumon, Aart van der Leeuwlaan 56, 2624 LD DELFT.