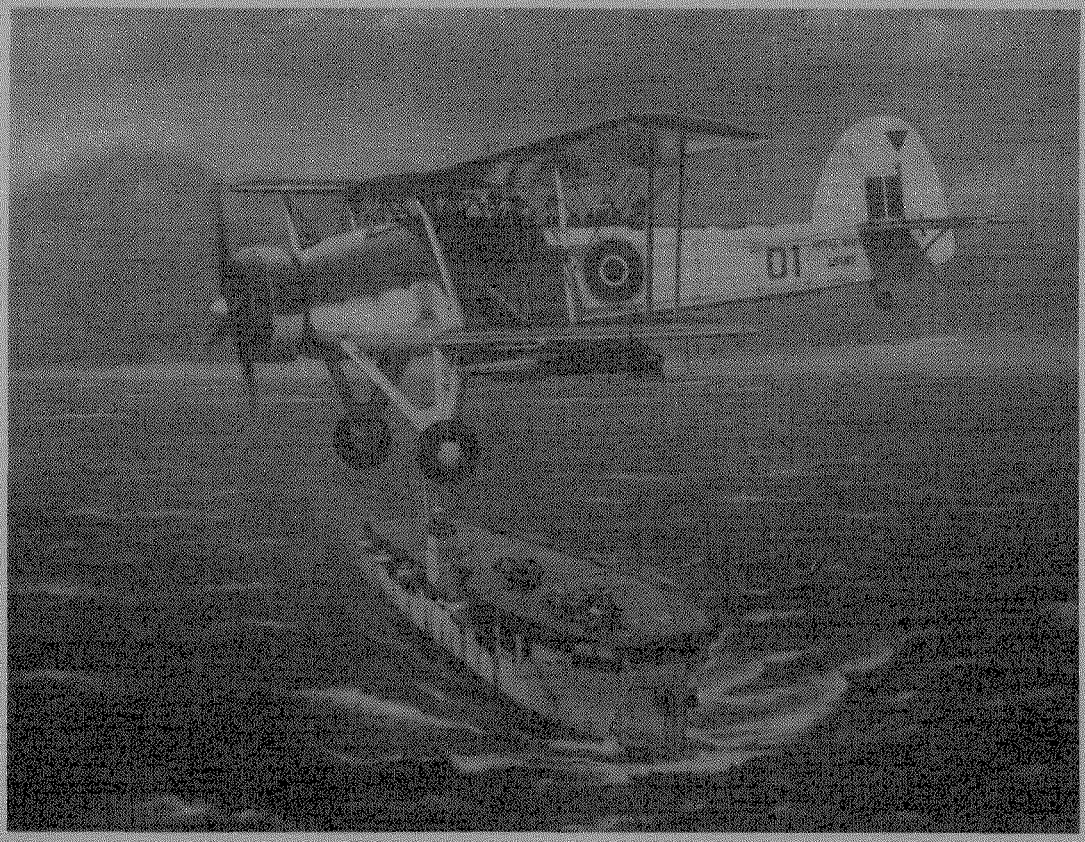
Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie

MARS *et* HISTORIA



27e Jaargang nummer 2 - april/juni 1993 - Verschijnt 4 x per jaar

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

ERELEDEN:
Drs. B.G.J. Elias, F.J. van Lier, H. Muller.

SAMENSTELLING VAN HET BESTUUR:
Voorzitter: Mr. C.J.M. Kramers, **Vice-Voorzitter:** F.J. van Lier, **1 e Secretaris:** drs. J. Nuis, **Penningmeester:** drs. J.A. Bom, **2e Secretaris:** E.W. van Popta. **Leden:** J. van den Berg, B.C. Cats, mevr. P.H.Th. Dumon, J.A.H. Engelman, H.F. Fabri, C.B. Nicolas.

ADRESSEN DAGELIJKS BESTUUR:
Voorzitter: Benoordenhoutseweg 30, 2596 BB 's-Gravenhage, tel.: 070-3247659. **Vice-voorzitter:** Herenstraat 9, 4116 BK Buren. **Secretaris:** Graaf Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarden, tel.: 02159-46037. **Penningmeester:** Storm van 's-Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, tel.: 01751-18624.

AFDELINGSCORRESPONDENTEN:

(1) a. 'KRIJGSGESCHIEDENIS, KORPSGESCHIEDENIS', voor 1813, olv drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224,2564 VZ 's-Gravenhage 070-3251955
b. 'KRIJGSGESCHIEDENIS ná 1813' olv E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade (gem. Nuth) 045-242962
c. MIDDELEEUWEN olv drs. R.P. de Graaf, Poortjesgoed 14, 3901 LC Veenendaal 08385-27780

(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. Meijer, 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 drs. 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) a. 'VERSTERKINGSWERKEN ALGEMEEN' olv drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage 070-3251955
b. 'OVERZEESE VERSTERKINGSWERKEN MET NEDERLANDSE HISTORIE'

(9) 'MARITIEME GESCHIEDENIS' vacant

(10) 'NAPOLEONTICA' olv Joh. Schaede, Stadionkade 97-I, 1076 BM Amsterdam 020-6624311

(11) 'TWEEDE WERELDOORLOG' olv E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade (gem. Nuth) 045-242962

(12) 'MILITAIRE EN CIVIELE MINIATUURFIGUREN' olv D.E.J. Stoot, De Wouden 87, 9405 HC Assen 05920-57174

(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
W.L. Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe 05780-12138

(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, Laurens Reaelstraat 32, 2595 XM 's-Gravenhage 070-3814892

(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 085-615484

(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

(24) 'GEWAPENDE BURGERS' olv A. Kok, Balistraat 86c, 2585 XW 's-Gravenhage, 070-3466135

Mars et Historia
Orgaan van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie
Verschijnt 4 x per jaar.

REDACTIE:
J. van den Berg
J.A.H. Engelman
F. Fabri
H. Muller

Redactieadres:
Cronestein 85
2804 EL Gouda

Ledenadministratie:
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede, tel.: 023-291324.

Tekstverwerking:
Mw. M.C. van Goethem-van Tol

Druk:
Drukkerij W. van der Louw
Berkel en Rodenrijs

Lidmaatschap:
De contributie bedraagt per jaar min. *f* 50,-, te storten op rek. nr. 65.82.12.125 van de ING-Bank 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.

Reeds verschenen nummers kunt U, zolang de voorraad strekt bestellen bij J. van den Berg, Cronestein 85, 2804 EL Gouda, tel.: 01820-34283, tegen onderstaande prijzen:

Losse nummers (inclusief portokosten) t/m jaargang 1991 *f* 7,50, over te maken aan de penningmeester.
Vanaf jaargang 1992 *f* 12,50 (inclusief portokosten); themanummers 40/45, Ned.-Indië 41/42 en 75 jaar MLD *f* 15,00 (inclusief portokosten); jubileumboek 25 jaar, *f* 38,00 (inclusief portokosten).
Enveloppen Nederlandse schilders van militaire taferelen *f* 8,00 per stuk (inclusief portokosten) overmaken op postgiro 31 41 628 t.n.v. H. Muller te Breda. Verkrijgbaar zijn de nrs: 2 (W.C. Staring), 3 (J.W. van Oorschot), 4 (A.M. Luyt), 5 (H.M. Krabbé) en 6 (W.P. van Geldorp).

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, ceremonieel, tradities, uniformen, emblemen, wapens en onderscheidingen van militaire en semi-militaire organisaties, meer in het bijzonder die van Nederland en de (voormalige) overzeese Rijksdelen.

27e Jaargang nummer 2 - april/juni 1993

!! BETALINGSHERINNERING CONTRIBUTIE 1993 !!

In het eerste nummer van de jaargang 1993 van Mars et Historia was een verzoek aan de leden opgenomen om per omgaande door middel van de bijgevoegde acceptgiro de contributie voor 1993 (binnenland minimaal *f* 50,-, buitenland minimaal *f* 60,-) aan de penningmeester te voldoen.

Ongeveer de helft van onze leden heeft direct aan dit verzoek gehoor gegeven, terwijl tot op heden druppelsgewijs nog betalingen binnenkomen. **Een groot aantal leden dient derhalve de contributie nog te betalen!**

Deze contributie is gewoon nodig om in het tweede halfjaar 1993 de verenigingskosten, die voor een materieel gedeelte uit de drukkosten van Mars et Historia bestaan, te kunnen betalen. Door niet of niet tijdig te betalen kan onze vereniging dus in liquiditeitsproblemen worden gebracht.

Degenen, die tot op heden de contributie nog niet hebben voldaan, wordt derhalve dringend verzocht onmiddellijk voor betaling zorg te dragen.
Hierdoor kunnen tevens de kosten van aanmanen, die door de desbetreffende leden te voorkomen zijn en dus onnodige aanslag op de verenigingskas betekenen, voorkomen worden.

J.A. Bom, penningmeester

INHOUD

H.J.E. van der Kop: Vijftig jaar 860 Squadron, 15 juni 1943-1993
M. Hegener: Verslag van het onderzoek op Sulawesi naar de KNIL-guerilla aldaar van maart tot augustus 1942
B. Schoenmaker: Venlo in de verdediging
J. Vincent: Dienstplicht, oorlog, Jappenkampen, bevrijding en repatriëring
C.J.M. Kramers: Over uniformen
J.G. Boon von Ochssée: De man met het tweede gezicht of helderziende
P.H.Th. Dumon: Verslag van de voorjaarsexcursie op 13 mei 1993
L.W. de Vries: De verzorgingsmedaille
H.G. Meijer: Afdeling Ridderorden en Onderscheidingen
J.A.C. Bartels: Nogmaals, de vrijwillige burgerwacht

Met leedwezen deelt het bestuur mede dat ons oud bestuurslid drs Y.P.W. van der Werff op 18 juni jongstleden is overleden.

RICHTLIJNEN VOOR HET INZENDEN VAN KOPIJ

1. Tekst

a. Onder de titel van het artikel naam van de auteur met graad of titel vermelden.
b. Kopij inleveren op floppydisk (WP 4.2 of 5.1) of op A-4 papier met anderhalve regelafstand.
c. Kantlijnmarge ca. 5 cm.
d. Pagina's doorlopend nummeren (bovenaan).
e. Bij toevoegingen op aparte pagina's dit duidelijk aangeven met nummer voorgaande pagina, gevolgd door letter (a, b, enz.).
f. Spelling: voorkeurspelling (Van Dale/Woordenlijst Spellingscommissie).
g. Bij veel doorhalingen/wijzigingen en correcties de betreffende pagina's opnieuw typen.

2. Illustraties

a. Foto's zwart/wit, glanzend (ook scherpe kleurenfoto's) GEEN NEGATIEVEN OF DIA'S; formaat 9 x 12 of 13 x 18.
b. Op de achterzijde vermelden: Mars et Historia/titel artikel/nummer waarmee in tekst naar de afbeelding wordt verwezen/naam auteur.

3. Inleveren kopij

a. Toezenden aan redactie-adres: Cronestein 85, 2804 EL GOUDA.
b. Elk artikel bij voorkeur apart toezenden; bij inzending van meer bijdragen tegelijkertijd artikel en bijbehorende illustraties zorgvuldig bij elkaar houden en verschillende bijdragen gescheiden (in aparte omslagvellen of enveloppen, resp. mapjes) opzenden.

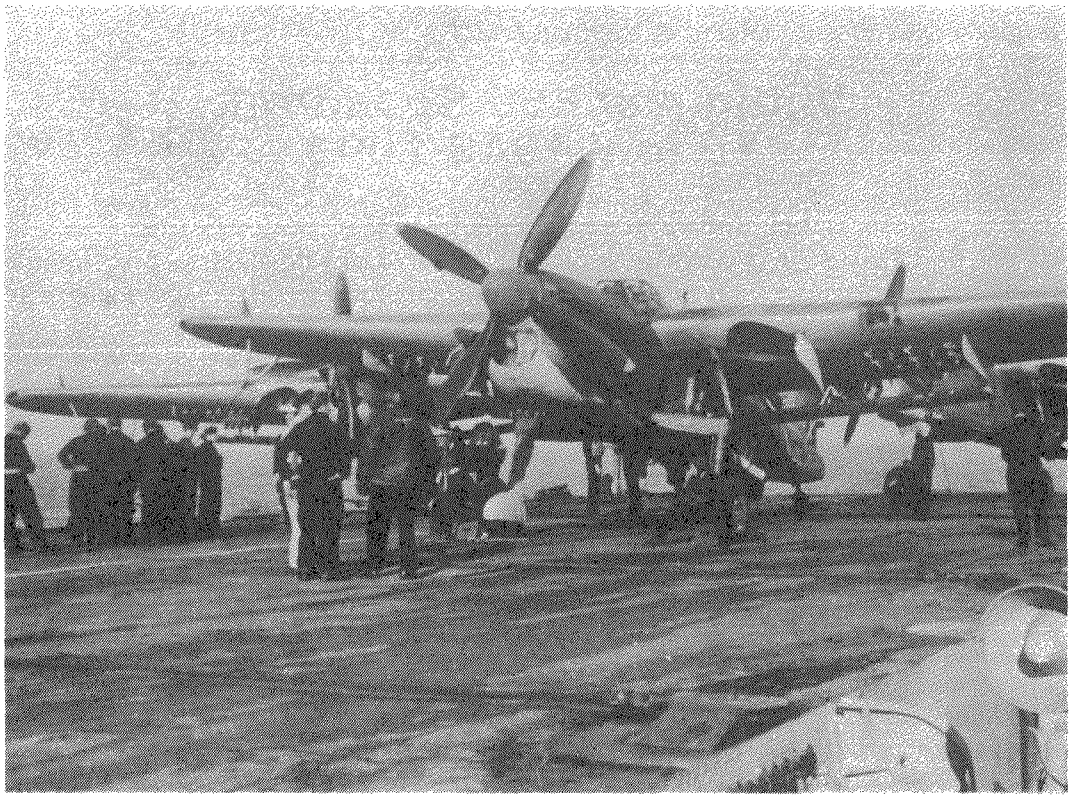
Op de voorkant:
Fairey Swordfish Mk.II van het 860 (Dutch) Squadron Fleet Air Arm (F.A.A.).
(Naar een schilderij van W.H.C. Boon)

Commandeur-Vlieger b.d. H.J.E. VAN DER KOP

Vijftig jaar 860 Squadron, 15 juni 1943-1993

320 Squadron is het oudste vliegtuigsquadron van onze Marineluchtvaartdienst, 860 Squadron is ons oudste boordsquadron. In de afgelopen vijftig jaar heeft het een variëteit van taken gekend en daarom is het de moeite waard in vogelvlucht naar de 860-historie te kijken.

De marineleiding begon reeds kort na haar aankomst in Londen na de meidagen van 1940 plannen te maken voor deelname aan de oorlogvoering. Plannen die zeker nodig waren, nadat in de strijd tegen Japan de vloot nagenoeg was gedecimeerd. Bij die plannen voorzag men voor de Marineluchtvaartdienst naast een walcomponent (Catalina's e.d.) een boordcomponent, dus vliegtuigen aan boord van vliegkampschepen. In het uiteindelijk ambitieuze marineplan, dat een lange strijd tegen Japan veronderstelde, zouden lichte vliegkampschepen de kern van drie smaldelen moeten vormen, met aan boord jachtvliegtuigen en bommenwerpers, verkenners. Personeel zou men uit bevrijd Nederland kunnen aantrekken.
De aanloop tot dit plan werd in 1943 op bescheiden wijze ingezet door aan boord van Britse vliegkampschepen een aantal Nederlandse vliegers te plaatsen, die daardoor op diverse operatie-terreinen actie zagen. Tegelijk werd gebruik gemaakt van de mogelijkheid om in de Fleet Air Arm een squadron in dienst te stellen, dat aan boord van MAC-schepen (=Merchant Aircraft Carrier) met Swordfish tweedekkers U-boten in de Atlantische Oceaan zou kunnen bestrijden. De MAC-schepen waren tankers of graanschepen, die werden voorzien van een vliegdek en waarop een detachement Swordfishes werd geplaatst; speciaal die verouderde, kwetsbare vliegtuigen, omdat zij uiterst betrouwbaar waren, gemakkelijk waren te vliegen, slechts een klein vliegdek nodig hadden en op de Atlantische Oceaan geen vijandelijke vliegtuigen hadden te duchten. Door de 'goedkope' MAC-schepen en hun Swordfishes kon de zogenaamde 'gap' worden gevuld, waar geallieerde vliegtuigen van de wal opererend, niet konden komen en echte 'carriers' te kostbaar voor waren. Om voldoende bescherming te geven zouden telkens twee MAC-schepen in een konvooi meevaren. In februari 1943 werd bij zes schepen begonnen met het aanbrengen van een vliegdek, remkabels e.d., het verplaatsen van de brug naar de stuurboord zijde, dat dan als 'eiland' diende en andere voorzieningen. Desondanks kon het grootste deel van de lading worden meegevoerd.
Daarna, 27 februari en 2 juni 1944, kwamen de zo omgebouwde Nederlandse Shell tankers Macoma en Gadila als MAC's gereed. Zij waren ongeveer 8000 ton, konden maximaal 12,5 knopen halen en hadden een vliegdek van ca. 135 meter.
De lezer dient zich wel gewaar te zijn, dat de vliegtuigen in weer en wind op dek bleven; er was geen hangar. Onderhoud moest daar geschieden. Als er werd gevlogen moest veelal met een slingerend en stampend schip rekening worden gehouden. Bij het landen werden de aan boord gebleven Swordfishes achter het vangnet geplaatst. Het was derhalve het boordbedrijf in de meest primitieve zin. Vandaar dat deze schepen terecht vliegdekschepen werden genoemd.
Ondertussen was in mei 1943 het Fleet Air Arm Squadron 836 zogenaamde MAC-pool geworden, gevolgd door 840 Squadron in augustus 1943, bestemd om de schepen van detachementen van drie of vier Swordfishes te voorzien. Deze squadrons zouden in 1945 een sterkte hebben van ieder ca. 30 vliegtuigen. Op 15 juni 1943 werd te Donibristle 860 Squadron als Fleet Air Arm squadron met hetzelfde doel in dienst gesteld. Uiteindelij-



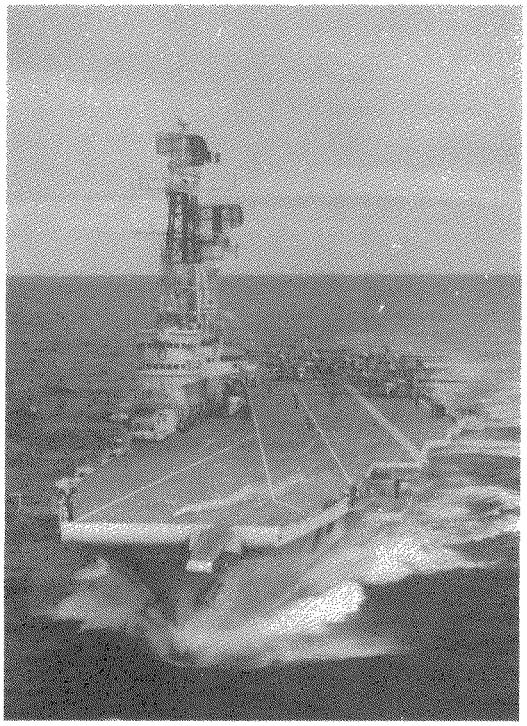
Fairey Barracuda Mk.III.

ke sterkte zou 100 man personeel zijn met twaalf van de Britten geleende Swordfishes. Dat personeel kwam van onze militaire vliegschool Jackson in de Verenigde Staten, uit Royal Air Force opleidingen en van de vloot. Meteen na de indienststelling werd een oefenprogramma afgewerkt om het boordvliegen onder de knie te krijgen en met de eenvoudige radar, raketten en dieptebommen op operationeel niveau te komen. In oktober 1943 werd aan boord van H.M.S. Argus, de training-carrier van de Royal Navy geoefend. In december 1943 waren acht bemanningen klaar voor konvooidiensten tussen Halifax (Canada) en de Clyde (Schotland).

De Britse MAC Acavus kreeg in begin januari 1944 een Nederlands detachement technisch personeel. Op 5 januari 1944 maakte officier-vlieger Van Lienden als eerste van drie Swordfishes met zijn deklanding het 860 Squadron operationeel. 11 Januari 1944 werd in een storm en met slecht zicht patrouille gevlogen. 65 Schepen zaten in het konvooi. De 860-bemanning kon het schip niet direct vinden. Uiteindelijk landde de vlieger de Swordfish in een koude, kolkende zee. De bemanning kon niet meer worden gered. Na twee reizen met de Acavus en proeven aan boord van de Gadila vertrok een detachement van drie Swordfishes met dit schip voor zijn eerste reis na de ombouw in een konvooi naar Canada. In juni 1944 kwam, zoals gezegd, ook de Macoma beschikbaar.

Vier Swordfishes van 860 Squadron werden eind juni 1944 aan boord van de Britse MAC Callum geëmbarkeerd. Op de thuisreis werd op 8 juli 1944 een boven water varende onderzeeboot verkend in een gebied, waar zulke boten meteen mochten worden aangevallen. Er kwam geen enkele reactie op alsnog gegeven en herhaalde herkenningsseinen van de vier Swordfishes van de MAC Callum. Het zeker moest voor het onzekere worden genomen. Tezamen met twee Britse

Swordfishes van een ander MAC-schip uit het konvooi werd de aanval ingezet. Tot verbijstering van de bemanningen bleken zij de Franse onderzeeboot-mijnenlegger Perle tot zinken te hebben gebracht. Het bericht dat de Perle in de buurt van het konvooi boven water zou varen kwam te laat binnen. Eén man overleefde de aanval.
Tot het einde van de oorlog werden door squadron 860 in totaal negentien reizen gemaakt, vijftien aan boord van Nederlandse MAC-schepen, vier aan boord van Britse. Geen enkel schip uit de konvooien is op de Atlantische Oceaan in die periode verloren gegaan.
Omdat de MAC-schepen als vliegdekschip geen taak in de strijd tegen Japan zouden krijgen, werden zij weer in hun oude staat teruggebracht. 860 Squadron ging naar de basis Maydown en werd zo het eerste 'carrier' squadron van de Marineluchtvaartdienst. Niet alleen daarmee werd geschiedenis geschreven, maar ook door het feit, dat marine en koopvaardij toen zo nauw samenwerkten. Aan boord van een MAC-schip bleef al het personeel, dus ook van de Marineluchtvaartdienst onder het gezag van de kapitein van het schip. Naast zich had hij een MLD-officier vliegdienst die hem adviseerde en die de leiding had van het MLD personeel en de uit te voeren vliegopdrachten. Een dergelijke unieke samenwerking tussen marine en koopvaardij is sedertdien nimmer meer voorgekomen.
860 Squadron leverde in juni 1945 zijn Swordfishes in en werd daarna omgeschoold op de Fairey Barracuda Mk.3 torpedo- en duikbommenwerpers, die ook geleend werden van de Royal Navy. Op het vliegkamp Fearn kwamen acht bemanningen zo ver, dat zij in oktober 1945 aan boord van de escortecarrier Nairana konden embarkeren. Het schip mat 13000 ton, snelheid was 16 knopen, deklengte 150 meter, breedte ca. 20 meter. Het kon achttien vliegtuigen uit die tijd aan boord nemen, had een hangar en diverse technische en radardirectie faciliteiten. Men kon daarom het schip terecht hulpvliegkampschip noemen. Het had dienst gedaan ter bescherming van konvooien, onder meer naar de Sovjet-Unie.



Hr.Ms. Karel Doorman.

H.M.S. Nairana werd voor twee jaar aan onze marine in bruikleen gegeven om de nodige ervaring op te doen. Het schip zou op 20 maart 1946 onze eerste Hr.Ms. Karel Doorman genoemd worden. Doordat de capitulatie van Japan als een verrassing kwam, werden de marineplannen aangepast. De Barracuda's werden teruggegeven omdat Fairey Fireflies Mk.1 jager-bommenwerpers waren aangekocht. Van het eerder genoemde drie-smaldelen plan werd eigenlijk één smaldeel verwerkelijkt.
860 Squadron kreeg als basis het vliegkamp Valkenburg. Op de eerste Karel Doorman werd geoefend, waarna op 26 augustus 1946 via de Kaap naar Nederlands-Indië werd gegaan. Daar werd het squadron op het marinevliegkamp Morokrembangan gestationeerd en ingezet voor verkenningen en ondersteuning van troepen in Oost Java. Zodoende maakte het beide politionele acties mee, waarbij voor de goede liaison enkele officieren van de mariniers bij het squadron werden geplaatst. Bij de eerste politionele actie werd een Firefly tot nood-

landen gedwongen. De vlieger vond later de dood.
Na de overdracht van de soevereiniteit aan Indonesië werd 860 Squadron uit dienst gesteld. Ondertussen was de eerste Karel Doorman aan de Britse marine teruggegeven en werd op 28 mei 1948 de aangekochte 'light fleet carrier' H.M.S. Venerable als ons tweede vliegkampschip met de Hr.Ms. Karel Doorman in dienst gesteld. Het mat ca. 18000 ton, snelheid was maximaal 25 knopen, deklengte was 207 meter, breedte 25 meter, er waren twee dekliften, een grote hangar, één katapult en was gepland met maximaal 48 vliegtuigen uit die tijd te kunnen opereren.
15 Juli 1950 werd 860 Squadron weer op het marinevliegkamp Valkenburg in dienst gesteld met Hawker Seafuries Mk.XI, het snelste schroefjachtvliegtuig ter wereld. Uitgerust met deze vliegtuigen en met de Firefly Mk.IV werd Hr.Ms. Karel Doorman een bekende en geduchte verschijning bij NAVO- en andere oefeningen. Was het schip in onderhoud dan vonden detacheringen plaats aan boord van Britse vliegkampschepen, zodat H.M.S. Theseus, Illustrious, Formidable e.a. nauwe banden kregen met 860 Squadron.

Terwijl Hr.Ms. Karel Doorman van 1955 tot 1958 geheel werd gemoderniseerd en voorzien werd van een hoekdek, andere vangkabelinstallatie, stoomkatapult, deklandingsspiegel, betere radars en accommodatie werden de Seafuries in 1956 uit dienst gesteld en uiteindelijk vervangen door Hawker FGA-50 Sea Hawk straaljagers. De Seafuries waren zondermeer paradepaardjes met prachtige vliegeigenschappen. Helaas gebeurden er enige ongelukken met trieste afloop.
Met de Sea Hawks ging de Marineluchtvaartdienst het straaltijdperk in. Het squadron maakte met deze jets furore, niet alleen aan boord van de Doorman, doch ook bij de reizen naar het buitenland, zoals ondermeer naar West Indië en naar de Verenigde Staten. Het professionalisme tijdens oefeningen en het stuntteam 'The Sealords' werden een belangrijk visitekaartje.

In mei 1960 vertrok het squadron met Hr.Ms. Karel Doorman voor een wereldreis, onder meer ook voor het vervoeren van KLu-Hunters van 322 Squadron naar Nieuw Guinea. Tijdens die reis werd steeds met een dekpark gevlogen. De gedemonteerde Hunters hadden een groot deel van de hangar in beslag genomen.
Bij de uitdienststellingen van de Avengers kreeg de Karel Doorman een bestemming gericht op onderzeebootbestrijding. De Sea Hawks begonnen operationeel snel te verouderen en zodoende werd tot de aanschaf van Grumman S2F Trackers 2-motorige boordvliegtuigen besloten en gingen de Sea Hawks uit dienst en ook 860 Squadron op 30 juli 1964.
In het Sea Hawk tijdperk werd heel veilig gevlogen. Toch viel er bij een catapultlancering een dode te betreuren.
Het squadron zou een geheel andere bestemming tegemoet gaan: weer als in 1943-'45 kleine dekken, en onderzeeboten bestrijden. Nu echter geen Swordfish en MAC-schip, de Westland Wasp AH-12 A, die als wapendrager, voor transport en verkenning bij de vloot zou komen aan boord van moderne helifregatten. Behoort het boordvliegen aan boord van een vliegkampschip tot hogeschoolvliegerij, hetzelfde kan gezegd worden van het vliegen met helikopters van mini-dekjes van fregatten, bij dag en bij nacht, met storm of geen storm, met goed of weinig zicht. 860 Squadron kreeg hierdoor een heel andere signatuur, maar ook nog omdat het niet als één geheel bijeen bleef. Het squadron werd op het vliegkamp De Kooy gebaseerd, waar vandaan het de fregatten van hun Wasp en een kleine hoeveelheid personeel moest voorzien. Ook deze opzet deed wat denken aan de oorlog, doch daar waren tenminste drie Swordfishes aan boord.
Ondertussen schreed de tijd voort en kwam er een behoefte aan een grotere standaard helikopter, die niet alleen als wapendrager/verkenner en voor transport aan boord moest dienen, doch die ook aan de opsporing van onderzeeboten en de OSRD, de Opsporings- en Reddingsdienst, kon deelnemen.



De Hawker Sea Hawk FCA Mk.50 (131) staat in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg.

Na veel gedelibereer werd besloten de Westland Lynx 2-motorige helikopter aan te kopen. De eerste serie zou voor de OSRD aan de wal bij Squadron 7 worden ingezet en voor de training van vliegers en bemanning dienen. De eerste boord-Lynxen kwamen in september 1979 in dienst. Sedertdien zijn onze schepen vertrouwde verschijningen geworden met de 860 Lynx helikopters. Na modernisatie zullen zij nog geruime tijd bij 860 Squadron dienst doen, totdat de nu in ontwikkeling zijnde NH-90 helikopter voor fregatten beschikbaar komt, die met de moderne 'Hi-tec' de Marineluchtvaartdienst met de tijd doet meegaan.
Aldus is een halve eeuw 860 Squadron aan de lezer voorbij gegaan. Daarbij mag niet worden vergeten, dat het niet alleen gaat om het materieel, doch zelfs meer nog om de man in de cockpit, de telegrafist, de waarnemer, de sensorbediener, de mecano, de helper/redder, de technische dienst, het dekpersoneel. Die hebben 860 gemaakt wat het was en nu nog steeds is, ook al werden verliezen geleden, toen met de Swordfishes, de Fireflies, de Seafuries, Sea Hawks en de helikopters. Dat is een prijs die steeds betaald moet worden met een bedrijf als de vliegerij.
Zondermeer kunnen wij trots zijn op ons oudste boordsquadron.

DE VLIEGTUIGEN VAN 860 SQUADRON

Swordfish, MKI, II, en III, in 1933 als 3-zits torpedo/verkenner ontworpen. Met drijvers ook a/b kruisers en slagschepen. 1 Bristol stermotor van 750 pk, max. gewicht 3775 kg, spanwijdte 13,90 m, max. snelheid ca. 220 km/u, 2 mitrailleurs, 1 torpedo, of bom

(men) max. 1500 lbs, of 8 raketten, vliegduur ca. 5 uur.
Ofschoon verouderd, was 'manusje-van-alles' ook bekend als 'stringbag' omdat men tussen de spandraden van de vleugel heel wat bagage en zelfs fietsen kon vervoeren. Vernietigde ook Italiaanse slagschepen bij Taranto, en bracht Bismarck fatale schade aan.

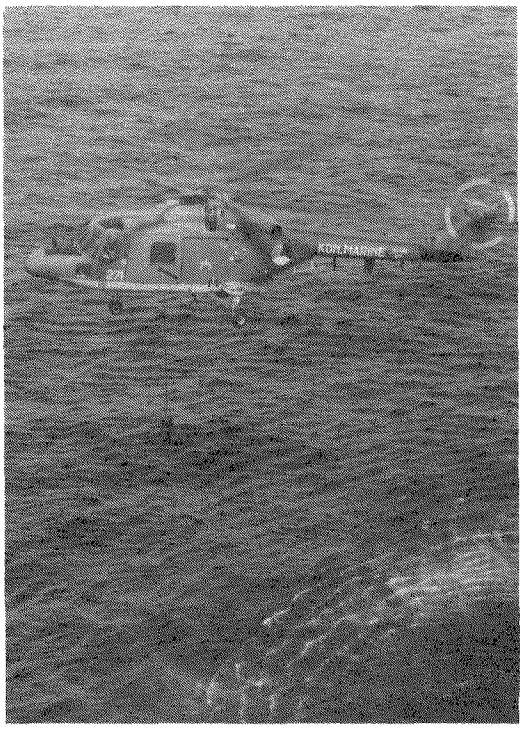
Fairey Barracuda MkIII, in 1937 ontworpen als 3-zits torpedo/duikbommenwerper. 1 Rolls Royce Merlin 1640 pk, max. gewicht 6470 kg, max. snelheid 380 km/u, 2 mitrailleurs, max. 2000 lbs torpedo of bommen, evt. 8 raketten, vliegduur ca. 3,5 uur.
Bombardeerde de Tirpitz en was in de Pacific.

Fairey Firefly Mk I. In 1939 als 2-zits boord-jager-bommenwerper ontworpen. 1 Rolls Royce Griffon 1750 pk, max. gewicht 6025 kg, spanwijdte 13,56 m, max. snelheid ca. 520 km/u, 4 x 20 mm mitrailleurs, bommen max. 2000 lbs, 8 x 60 lbs raketten met 500 lbs bommen, vliegduur ca. 3,5 uur.
Was bij aanvallen op Tirpitz en in de Pacific.

Hawker Seafury XI, komt voort als ontwikkeling van Typhoon en Tempest, 1-persoons jachtvliegtuig. 1 Bristol Centaurus 2500 pk, max. gewicht 5700 kg, spanwijdte 11,70 m, max. snelheid ca. 750 km/u, 4 x 20 mm mitrailleurs, bommen max. 2000 lbs, 8 x 60 lbs raketten, vliegduur ca. 3,5 uur.

Hawker Sea Hawk FGA Mk 50, ontwikkeld in 1946/47, als 1-zits interceptor/bommenwerper. 1 Rolls Royce Nene 2350 kg stuwdruk, max.gewicht 6000 kg, spanwijdte 12 m, max.snelheid 850 km/u, 2 Sidewinders AA raketten, 4 x 20 mm mitrailleurs, bommen max. 1000 lbs, of 10 raketten, max. vliegduur ca. 2,5 uur.

Westland Wasp AH-12A, ontwikkeld uit Scout voor fregatten, sedert 1957 twee man bemanning, 1 Rolls Royce Nimbus 700 pk, max. gewicht 3000 kg, rotor diameter 9,83 m, max. snelheid 195 km/u, 2 anti-ozbt torpedo's, vliegduur ca. 2 uur.



Westland Lynx.

Westland Lynx Mk 27 en 81, Anglo-Franse ontwikkeling medio jaren zestig voor boord onderzeebootbestrijdingshelicopter met drie man bemanning, 2 x 1120 pk Rolls Royce Gem motoren, max. gewicht 4870 kg, rotordiameter 12,80 m, max. snelheid 320 km/u, sonarapparatuur, radar, 2 anti-ozbt torpedo's en evt. andere wapens, vliegduur ca. 3,5 uur.
Werd in Falkland-conflict en Golfoorlog met succes ingezet.

Bronnen:

'50 jaar 860 Squadron'; Ronkes en Sjoukema.
'Vleugels van de vloot', Honselaar.
'70 jaar MLD', Geldhof.
'Aircraft carriers', Polmar.
'Aircraft carriers', Chesneau.
'British Naval Aircraft since 1912', Thetfort.
'Fly Navy', Johnson.
'Into wind', Popham.
Eigen aantekeningen.

M. HEGENER

Verslag van het onderzoek op Sulawesi naar de KNIL-guerilla aldaar van maart tot augustus 1942

Van 18 maart tot 31 mei 1988 was ik in Indonesië, in het bijzonder in Noord en Midden-Sulawesi, om onderzoek te doen naar de militaire en burgerlijke verzetsactiviteiten die in de streek tussen Poso en Kolonodale in Midden-Sulawesi plaats vonden na de overgave van Nederlands-Indië op 8 maart 1942.

Vrijwel alles wat in Nederland over de geschiedenis van het Koninklijk Nederlands-Indisch wordt geschreven komt tot stand op basis van archiefonderzoek, soms aangevuld met interviews met getuigen in Nederland. Financieel gesteund door de Stichting Diekerhoff-Fonds en onder auspiciën van de Sectie Militaire Geschiedenis van de Directie Operatiën Koninklijke Landmacht, werd ik in de gelegenheid gesteld om ook in Indonesië met getuigen te spreken en om het terrein te bestuderen waar de confrontaties met de Japanners plaatsvonden. In dit verslag wil ik aangeven hoe dat onderzoek is verlopen. Het accent ligt daarbij niet op de gevonden informatie als zodanig, maar op de gevolgde methode. Om een juist begrip van het verslag mogelijk te maken, volgt hier eerst een beknopte versie van het verhaal, waarin een deel van de op Sulawesi vergaarde gegevens is verwerkt.

SAMENVATTING VAN DE GEBEURTENISSEN IN 1942

Het militair en burgerlijk verzet in het centrale bergland van Celebes, thans Sulawesi, is een belangwekkende maar vrijwel onbeschreven episode uit de geschiedenis van Nederlands-Indië in de Tweede Wereldoorlog.

Nadat de Japanners op 11 januari 1942 de Minahassa waren binnengevallen, vluchtte het overgrote deel van de ±1400 KNIL-militairen in dat gebied voor de vijand in westelijke richting en vervolgens per boot naar Midden-Celebes. Omdat de effectieve controle van hun commandanten een minimale omvang had aangenomen, terwijl ze regelmatig werden aangevallen door de vijand, kon vrijwel iedereen die dat wilde, deserteren. Het gevolg van deze afvalrace was dat alleen degenen die het meest toegewijd waren aan de Nederlands-Indische zaak in Midden-Celebes arriveerden: een groep van ±60 KNIL-militairen, onder wie de troepencommandant van de Minahassa majoor Schilmöller, vestigde zich in de loop van februari in de kazerne van Poso. Op Midden-Celebes bevonden zich op dat moment twee detachementen. Het detachement Palu dat onder commando van eerste luitenant mr. H.J. Harberts de komst van de vijand afwachtte en zich daarna gewoon overgaf. En het 40 à 60 man sterke detachement Kolonodale onder commando van eerste luitenant J.A. de Jong.

Na de capitulatie van Java op 8 maart besloot Schilmöller zijn eerdere plannen om zich in de bergen van Centraal-Celebes terug te trekken, te laten varen. Hij stuurde een officier naar Menado voor onderhandelingen en kreeg te horen dat hij zich persoonlijk moest overgeven. Op 23 maart vertrok hij met nog een paar stafleden naar de Minahassa. Het detachement Kolonodale en de 60 militairen in Poso bleven onder commando van de luitenants De Jong en W.H.J.E. van Daalen, beiden 27 jaar oud, in Midden-Celebes achter; voor handhaving van rust en orde tot de komst van de Japanse troepen in dat gebied. Omdat hij eerder van de KMA was gekomen dan tweede luitenant Van Daalen, stond De Jong aan het hoofd van de groep.

Na vertrek van Schilmöller besloten De Jong en Van Daalen evenwel om de strijd toch voort te zetten. Ze stelden hun ondergeschikten in de gelegenheid om op vrijwillige

basis mee te doen, een oproep waaraan vrijwel allen gehoor gaven. Omstreeks 1 april arriveerde in Poso een gedeserteerde KNIL-foerier, Ratumbanua, die zei door de Japanners gestuurd te zijn om de leiding over te nemen. Van Daalen gaf aan die oproep gehoor en leverde alle wapens in. Maar in de nacht van 2 op 3 april voerde De Jong, samen met Van Daalen en nog een paar anderen, een overval uit op de wapenopslagplaats en de woning waar Ratumanua verbleef. Hij werd ondervraagd en teruggestuurd naar Menado met de mededeling dat De Jong zich niet wenste over te geven aan een gedeserteerde ondergeschikte. Op 9 april arriveerden enkele Japanners met drie boten in Poso en gelastten de hele KNIL-groep, die zich toen 60 km landinwaarts in Tentana bevond, naar Poso te komen en mee te gaan. Maar besloten werd om alleen de vrouwen en kinderen van de Nederlandse militairen, onder wie de echtgenote van De Jong en hun twee kinderen, samen met de detachementsarts van Kolonodale en een groepje zendelingen met hun gezinnen naar Poso te zenden. Zij werden op 11 april afgevoerd naar de Minahasa en daar geïnterneerd.
Begin mei arriveerden ±40 Japanse militairen in Poso. Ze schijnen de kazerne vrijwel nooit uitgekomen te zijn, maar stuurden af en toe een onderhandelaar naar De Jong en Van Daalen met het verzoek zich over te geven. Op deze voorstellen werd nooit ingegaan.
In plaats daarvan maakte De Jong radiocontact met de geallieerden in Australië, en verzocht een watervliegtuig met automatische wapens en andere voorzieningen naar de baai van Kolonodale te sturen. De radioberichten die De Jong op 9, 10 en 11 juni verzond werden opgevangen, en overeenkomstig De Jongs verzoek werd antwoord gegeven via het Nederlandse programma van Radio San Fransisco. Dat bericht werd stellig ook door de Japanners opgevangen, die daardoor wisten dat de KNIL-groep weliswaar 'enkele weken geduld' zou moeten hebben, maar dat daarna 'het gevraagde' zou worden gezonden.

Ogenblikkelijk nadat ze dat hoorden bereidden de Japanners een bliksemactie voor om de KNIL-groep onschadelijk te maken voordat de versterkingen konden worden geleverd. Deze actie zou zo snel moeten verlopen dat inheemse boodschappers geen tijd zouden hebben De Jong en Van Daalen van het naderend onheil op de hoogte te stellen.
Op 21 juni 1942 werden 500 Japanse militairen en een dozijn vrachtauto's in Poso ontscheept. Op 23 juni om 16.00 uur waren ze in Topakoe, waar een eerste treffen plaatsvond met zes KNIL-militairen onder luitenant Van Daalen, die vlak daarvoor de weg, drie kilometer voor Topakoe, in het ongerede hadden gebracht. De Japanners moesten dus te voet verder. De Japanse overste Maeda, die 'banzai-banzai' roepend voor zijn troepen uit de kampong binnenliep, werd dodelijk getroffen. Een vuurgevecht volgde, waarna Van Daalen en nog twee militairen wisten te ontkomen. De soldaat Ranti werd gevangen genomen en de Nederlandse sergeanten Eerkens en Bastiaansen, die zich in een loopgraaf (misschien een greppel) hadden verborgen, werden met bajonetsteken afgemaakt. Vijfenzestig uur later arriveerde de Japanse colonne in Korololaki, een kampong vlak voor Kolonodale. Een wegverzakking maakte verder gebruik van auto's opnieuw onmogelijk en weer ging de groep lopend verder, nu met de overste Takasima voorop. Een bocht passerend kwam hij binnen het schootsveld van de Nederlandse sergeant Klinkhamer, die 310 meter verder met negen Indonesische militairen klaar lag. Ook Takasima werd gedood. De KNIL-groep wist na een vuurgevecht te ontkomen.
De Japanners hadden vanaf dat moment de weg Poso-Kolonodale, 247 kilometer, geheel onder controle, terwijl de KNIL-militairen zich in het terrein hadden teruggetrokken.
Van Daalen was na het gevecht in Topakoe naar Tomata gegaan, had daar contact gemaakt met een groepje KNIL-militairen dat daar was achtergebleven. Was samen met hen doorgestoken naar kampong Bente, waar hij vanaf dat moment werd schuil gehouden en van voeding werd voorzien door de bevolking. De Jong was, met de

groep Klinkhamer en nog een vijftig anderen, de bergen achter Kolonodale overgetrokken. De eerste dagen daarna vonden enkele beschietingen plaats met Japanse patrouilles te voet, zonder dat het KNIL verliezen leed. Daarna werd een doorsteek gemaakt door het moerasgebied rond Sampalowo-Matandao. De voorste groep bereikte op of omstreeks 3 juli een onbegroeide heuvel die uitzicht bood op de weg Poso-Kolonodale, die daar door een 100 meter diep ravijn voert. Een vrachtauto met 25 Japanse militairen werd door hen onder vuur genomen. Vijf Japanners kwamen om, enkelen werden gewond en de rest nam stelling en begon een gevecht dat ongeveer twee uur duurde. Aan geen van beide zijden vielen slachtoffers.

Na hereniging van de colonne van De Jong, werd opnieuw in drie groepen gesplitst, respectievelijk onder sergeant-majoor De Jager, sergeant-majoor Geerissen en luitenant De Jong. Ze zouden ten noorden van de weg in westelijke richting marcheren in de hoop om in de kampongs Lembomanente of Matengkoro aan voeding te komen.

Van het groepje van De Jong staat vast dat ze drie dagen nodig hadden voor deze tocht van vijf kilometer door extreem zwaar terrein: uiterst dichte vegetatie en zeer steile hellingen met veel rotspartijen. Bij Matengkoro, waar het regenwoud plaatsmaakt voor alang-alang gras, ontwaarde de groep van De Jong, 25 man sterk, een eenheid van ruim 100 Japanners, maar besloot een gevecht uit de weg te gaan. Ze spoedden zich in noordelijke richting, opgesplitst in tenminste twee, vermoedelijk meer groepen.

Niet lang daarna bereikten De Jager en Geerissen Matengkoro. Ze maakten een bivak bij de ladangs van die kampong, in een dalletje dat Salenda heet. De bevolking van Matengkoro voorzag hen daar van voeding, zonder dat de Japanners, die in Matengkoro met ±100 man gelegerd waren, het merkten. De afstand Salenda-Matengkoro is twee en een halve kilometer.

Haast onvermijdelijk werden de KNIL-militairen, na twee overnachtingen in Salenda, toch ontdekt, en op 8 juli volgde een Japanse aanval. Het bivak van de KNIL-groep bevond zich op het laagste punt van een dal, in een bos van ongeveer een hectare waarin zich een paar kolossale rotsen verhieven, een perfecte verdedigingsstelling. Terwijl de Japanse troepen de omliggende, slechts met alang-alang begroeide heuvels probeerden af te dalen, vormden ze een makkelijke prooi. Volgens de voorzichtigste schattingen werden 200 Japanse soldaten bij dit gevecht ingezet en kwamen 50 van hen om. De meeste schattingen gaan echter in de richting van 400 Japanse militairen, van wie er 150 à 200 omkwamen. Aan KNIL zijde was er slechts één dode: de 57-jarige gepensioneerde ziekenverzorger Haagsma, een Fries, begaf zich met zijn pistool naar een kleine grot onder één van de rotsen, en pleegde zelfmoord met zijn laatste kogel.

In de nacht van 8 op 9 juli wist tenminste een deel van de KNIL-militairen de Japanse omsingeling te doorbreken en kon zich later aansluiten bij De Jong en Van Daalen in Bente. De Jager, Geerissen, en ook de sergeanten Wonnink en Onwezen vielen in Matengkoro in handen van de vijand. Of zij zich overgaven of gevangen werden genomen is vooralsnog onduidelijk. Omdat Wonnink een tijdje als enige KNIL-militair in het Japanse hoofdkwartier in Lembomenante werd vastgehouden - hij was vastgebonden tussen de palen onder het huis van de Japanse commandant - lijkt het onwaarschijnlijk dat de vier op een- zelfde wijze in Japanse handen vielen.

Nadat alle KNIL-militairen die nog in vrijheid waren zich herenigd hadden in de nabijheid van kampong Bente. Waar ze enige dagen van voeding voorzien werden door de bevolking, totdat de daaraan verbonden risico's te groot werden. Op een nacht, mogelijk 14/15 juli, gingen twee bewoners van Bente opnieuw naar het KNIL-bivak en vertelden dat ogenblikkelijk vertrek noodzakelijk was, zowel voor de veiligheid van het KNIL als voor de bewoners van Bente. Bij het aanbreken van de dag vertrok de groep derhalve in oostelijke richting en arriveerde na een zware tocht van zeven dagen in Towi, aan zee, in het noordelijke deel van de baai van Kolonedale. Gedurende enkele dagen stelde De Jong

pogingen in het werk om met behulp van de plaatselijke bevolking per prauw weg te komen, maar voordat dat lukte waren de Japanners ter plaatse.
In dit stadium hadden de Japanners honderden mensen van de plaatselijke bevolking voor de keus gesteld onthoofd te worden of mee te helpen zoeken. Allen kozen voor het laatste. Degenen die ik hierover sprak verklaarden zonder uitzondering hun ogen bij het zoeken zoveel mogelijk 'gesloten' te hebben gehouden en zo min mogelijk gerapporteerd te hebben van wat ze toch zagen. Ook een paar van de leden van de KNIL-groep die op dat moment reeds waren gevangen of zich hadden overgegeven, werden voor die keus gesteld en kozen voor meehelpen zoeken.
In Towi werd De Jong door de Japanners per brief op de hoogte gesteld van het volgende:

- Vanuit Makassar waren, na het gevecht in Matengkoro, nog 300 à 400 Japanse militairen naar Midden-Celebes gebracht om zijn groep uit te schakelen.
- Het vliegtuig uit Australië was gekomen (op 15 juli) en alles was in handen van de Japanners gevallen.
- Een boot vanuit Australië met aan boord drie Nederlanders (Hees, Brandon en Belloni) was met bemanning en al in Japanse handen gevallen.
- Als De Jong zich nu overgaf zou hem en zijn ondergeschikten niets worden misdaan.

Dat laatste geloofde De Jong niet. Hij stelde zijn ±40 overgebleven ondergeschikten in de gelegenheid elk huns weegs te gaan. Een aantal maakten van die mogelijkheid gebruik, anderen werden tijdens patrouilles in de valleien bij Towi door de Japanners en hun helpers ingerekend. Een groep van circa vijftien KNIL-militairen bleef over en trok opnieuw richting Bente, vermoedelijk in de hoop daar toch nog voedsel te krijgen. De Japanners volgden hen evenwel en bij Tea volgde een beschieting. Waarna twee groepen van elk zeven man, één met luitenant Van Daalen en één met sergeant Klinkhamer en luitenant De Jong, los van elkaar hun weg vervolgden. De groep van De Jong werd kort daarna, op 4 augustus, weer uiteen geslagen. Klinkhamer was vanaf dat moment alleen. Een week later arriveerde hij in Bente en werd vanaf dat moment, tot het eind van de oorlog door de bevolking schuilgehouden en van voeding voorzien. Eerst vier maanden in een alang-alang veld, daarna bijna drie jaar op een bergtop. Hij is vermoedelijk het enige lid van de guerilla-groep (in ieder geval het enige Nederlandse lid van de guerilla-groep) dat niet in handen van de Japanners viel.
Op (vermoedelijk) 9 augustus vertrokken twee Japanse soldaten en waarschijnlijk vijf bewoners van Bente 's ochtends vroeg uit genoemde kampong om herten te jagen. Twee kilometer van Peleroe passeerden ze een klein boscomplex, een paar honderd meter van het pad, in een overigens met alang-alang begroeid landschap. Uit het bos klonk een pistoolschot, dat afgevuurd bleek te zijn door luitenant De Jong. Hij had de bewoners van Bente herkend en had hun aandacht willen trekken, stellig in de hoop om aan voeding te komen. Wat er daarna precies is gebeurd is niet helemaal duidelijk, maar vaststaat dat De Jong werd ingerekend. In Bente schreef hij een brief die door de plaatselijke bevolking aan Van Daalen zou worden gebracht, met de mededeling gevangen genomen te zijn. Dat De Jong tot het schrijven van die brief werd gedwongen is niet aannemelijk in het licht van het feit dat hij alle wreedheden die hem te wachten stonden met de grootst denkbare zelfbeheersing heeft ondergaan en dat hij op geen enkel moment in de voorafgaande vijf maanden had gedaan wat de Japanners van hem verlangden. Van Daalen ontving de brief dezelfde dag en begaf zich in gezelschap van nog enkele KNIL-militairen met een witte vlag naar Bente.
Op (vermoedelijk) 12 augustus werden in Kolonodale alle Nederlandse (behalve De Jong en Van Daalen) en Indische Nederlanders van de groep, een Ambonese sergeant, een kamponghoofd die zich bij de KNIL-groep had aangesloten en 'strapans' (gestraften), in totaal dertien man, onthoofd. De Jong en Van Daalen werden per boot via

Poso naar Menado gebracht, verder ondervraagd, door de straten van de stad geleid zodat iedereen kon zien wie er aan het langste eind had getrokken en werden op 25 augustus geëxecuteerd.

DOELSTELLING

Met het onderzoek op Sulawesi werd beoogd om getuigen van de guerilla te interviewen en een beter inzicht in het verloop van de gebeurtenissen te krijgen door de plaatsen te bekijken waar ze plaatsvonden. Op Sulawesi bleek dat deze doelstelling op tenminste twee manieren kon worden uitgebreid, namelijk met het verzamelen van documenten en met een combinatie van de eerste twee doelstellingen: het bleek in de praktijk uiterst informatief en effectief om in gezelschap van getuigen de plaatsen op te zoeken die een rol speelden in deze geschiedenis.
Volledigheidshalve moet worden gewezen op een mogelijkheid die onbenut bleef maar die waarschijnlijk wel interessante gegevens had opgeleverd: met een metaaldetector op de plaatsen waar gevochten werd op zoek gaan naar kogels, en de lokaties daarvan in kaart brengen. In Nederland had ik die mogelijkheid overwogen, maar besloten dat het meenemen van een metaaldetector, een vrij omvangrijk apparaat, niet zou opwegen tegen de voordelen. Ik was er daarbij vanuit gegaan dat ik hooguit een globaal idee zou kunnen krijgen van de juiste lokaties van de gevechten, en dat het zoeken naar kogels daarom zeer lastig zou zijn. Echter, door getuigen mee te nemen naar het veld kon de plaats van sommige gebeurtenissen op de meter nauwkeurig worden vastgesteld en was een metaaldetector, zowel voor de verificatie van de gedane mededelingen als voor een specificatie daarvan, nuttig geweest. Misschien een idee voor soortgelijk onderzoek in de toekomst. In de Verenigde Staten heeft men al complete veldslagen uit de burgeroorlog gereconstrueerd door slagvelden met metaal-detectoren te onderzoeken.

VOORBEREIDINGEN

Aangenomen mocht worden dat de Indonesiërs die iets over de guerilla konden vertellen in zekere mate met elkaar in contact zouden staan en daarom was het zinvol om al voor vertrek uit Nederland betrekkingen met een aantal van hen aan te knopen. Zij zouden me dan, schriftelijk in Nederland of mondeling in Indonesië, verder op weg kunnen helpen.
Daartoe werden in januari 1987 twee oproepen in de Indonesische pers geplaatst, in de ingezonden brieven rubriek van het dagblad Kompas en het weekblad Tempo - twee bladen met een landelijke verspreiding. Onder de kop 'Nederlandse journalist zoekt ooggetuigen' volgde een profiel van degenen die ik zocht en een contactadres in Jakarta. Hierop kwamen ±30 reacties, de meeste zeer uitvoerig. Overeenkomstig de verwachting kon een deel van de briefschrijvers me op zeer nuttige sporen zetten. Eén van hen, wiens vader tijdens de oorlog in Kolonodale een dagboek bijhield dat me ter beschikking werd gesteld, bleek een hoge post te bekleden in het provinciale bestuur van Midden-Sulawesi en heeft tijdens mijn reis veel mogelijkheden voor me geopend. (Door zijn bemiddeling kon ik op het eind van mijn reis door Sulawesi ook een visumverlenging krijgen waarvoor ik anders snel naar Jakarta had moeten terugkeren.)
Zoals in het navolgende nog vaak zal blijken, werd ook door de respons op mijn oproepen duidelijk dat men in Indonesië bereid is tot alle denkbare medewerking aan de geschiedschrijving over de koloniale periode. In ieder geval wordt van de guerilla op Midden-Celebes beseft dat dat in hoge mate een Indonesische aangelegenheid was en dat zal hier een rol hebben gespeeld, maar over het aandeel van de Nederlanders bij de guerilla schrijft en spreekt men net zo makkelijk en uitvoerig. Ik heb niets gemerkt van wat voor rancunes dan ook en voor mijn gevoel siert dit de Indonesiërs.
Een ander element van de voorbereiding betrof het verkrijgen van de toestemming van de Indonesische autoriteiten. Dit verliep minder eenvoudig. Een buitenlander die in Indonesië militair historisch onderzoek wil doen wordt in aanleg met argwaan bekeken. De militair attaché op de Nederlandse ambassade in Jakarta, kolonel M.F.E. Heestermans is in totaal ruim een jaar bezig

geweest voor het verkrijgen van een fiat dat uiteindelijk gegeven werd door één van de hoogste militairen van het land. Tijdens mijn onderzoek bleek een kopie van de brief met zijn handtekening wonderen te kunnen verrichten. Plaatselijke militaire commandanten, die, als ze gewild hadden, mij hadden kunnen laten vergezellen van een lastig escorte, beperkten zich zonder uitzondering tot een gesprek waarbij ik vertelde wat ik in hun ressort van plan was, waarna ze me mijn gang lieten gaan. Opvallend was dat een paar van hen vrij uitvoerig doorvroegen over de guerilla als zodanig.
Naast deze brief, en uiteraard een geldig journalisten-visum, was ik in Jakarta door het ministerie van voorlichting voorzien van een perskaart. Ik kon mij niet aan de indruk onttrekken dat veel van de autoriteiten aan wie ik hem liet zien voor het eerst een Indonesische perskaart onder ogen kregen, maar misschien vergis ik me.

UITRUSTING

De interviews werden vastgelegd met een Sony walkman met opname-mogelijkheid die weinig woog en zeer goed voldeed. Met de walkman in mijn broekzak en het microfoontje aan mijn overhemd bevestigd kon ik ook probleemloos gesprekken in het veld opnemen, dus bijvoorbeeld getuigen die in het terrein uitlegden wat waar was gebeurd. Bij thuiskomst had ik echter een volume van vier liter aan cassette-bandjes bij me - niet zo zwaar maar wel een factor om rekening mee te houden. Daarmee was 45 à 50 uur interview vastgelegd.
Om de geïnterviewden een beetje op gang te helpen en wat houvast te bieden bij het gesprek, had ik een aantal kaarten van het gevechtsterrein meegenomen en een serie foto's (uit de collectie van mevrouw B. de Jong-Staal). Van de kaarten had ik in Nederland fotokopieën gemaakt die als uitdeelmateriaal achter konden blijven. Van een portret van de luitenant De Jong had ik tien kleine afdrukken meegenomen; 100 was beter geweest.
Uit hobbyistische overwegingen was mijn foto-uitrusting vrij omvangrijk en zwaar (±vijf kilo). Minder had gekund maar voor een maximaal profijt van dergelijke terreinstudie is een goed fototoestel met verschillende objectieven een vereiste.
Om kaartjes te maken had ik een kompas meegenomen; afstanden werden bepaald door voetstappen te tellen - in sommige gevallen een tijdrovende bezigheid.
Noodzakelijke onderdelen van mijn bagage bleken verder: zaklantaarn, klamboe, zakmes, poncho en twee veldflessen van in totaal 1 3/4 liter (net genoeg). Het juiste schoeisel voor afwisselend droog (hoge delen) en zeer modderig (rivierdalletjes) terrein is lastig kiezen. Om niet de rest van de dag of langer in soppende schoenen rond te lopen ontdeed ik me van mijn canvas schoenen met profielzool bij het doorsteken van rivieren. Maar vaak moest ook door vrij diepe blubber worden gelopen en zonder schoenen leidt dat tot tal van kleine sneetjes e.d., met voortdurend gevaar voor infectie. Bij een volgende gelegenheid zou ik voor dergelijke trajecten een apart paar eenvoudige, lage canvas schoenen meenemen.
Een minimum aan kleding is voldoende, in het droge seizoen althans, omdat gewassen kleding midden op de dag binnen een uur droog is.
Al het materieel werd vervoerd in een grote rugzak, maar door steeds zoveel mogelijk bagage op vertrouwde adressen achter te laten, bleef het gewicht meestal belangrijk onder het totaal van de ±20 kilo die ik bij me had.
Materiaal voor voeding en overnachting kon tot enkele noodattributen beperkt blijven. In principe werd buiten de grote nederzettingen steeds overnacht en gegeten bij kamponghoofden - een gebruikelijke werkwijze. Ieder kamponghoofd heeft een gastenvertrek en is verplicht tot gastvrijheid aan onverwachte bezoekers. Normaal is dan ook om bij vertrek een kleine vergoeding (± *f* 2,25 per persoon voor vol pension) achter te laten.

WERKWIJZE IN DE STEDEN

De interessante gevallen van degenen die reageerden op mijn kranten-oproepen van januari 1987 werden bezocht - niet alleen voor het vergaren van aanvullende informa-

tie, ook voor het verkrijgen van adressen van anderen die iets konden vertellen of me op weg konden helpen. Mede hierom bezocht ik eerst de steden (zes dagen Jakarta, drie dagen Ujung Pandang, vijf dagen Palu en dertien dagen Manado) alvorens naar het gevechtsterrein te gaan. Dit systeem voldeed over het algemeen zeer goed.
Aangezien ± de helft van de deelnemers aan de guerilla afkomstig was uit de Minahasa kon een relatief groot aantal daar worden verwacht. Het in Nederland opgevatte plan om via een kranten-oproep in de Minahasa, direct na mijn komst daar, met hen in contact te komen bleek onverwacht goed te werken. Dankzij de medewerking van de Cahaya Siang, de kwaliteitskrant van de Minahasa: een vijfkoloms voorpagina-artikel informeerde de lezers over mijn komst en bedoelingen en gaf ook mijn adres in Manado en in Nederland. Daardoor kwam ik in contact met zes veteranen van de guerilla. Verder had ik uit Nederland al twee adressen mee kunnen nemen. Drie van deze acht veteranen konden me weer het adres van een ander opgeven, wat het totaal op elf bracht. Verder reageerden op dit kranten-artikel een chauffeur van luitenant De Jong die ook bij de guerilla een rol had gespeeld en een gepensioneerde politieagent die in 1948, vanuit Luwuk, naar Mori werd gestuurd om Klinkhamer te zoeken. Onder degenen die reageerden bevonden zich ook enkelen die over, voor mij niet relevante, oorlogservaringen wilden vertellen.
Hoewel mijn kennis van het Indonesisch in de loop van de reis op een niveau kwam waarop eenvoudige alledaagse gesprekken gevoerd konden worden, heb ik tijdens de hele reis voor de echte interviews tolken gebruikt. In de Minahasa waren dat een Nederlandse frater, Han Gerritse, en een Nederlander die altijd in Manado had gewoond, de heer Van Essen. Met beiden was de samenwerking een groot genoegen. Enkelen van de geïnterviewden bleken bereid of drongen er zelfs op aan om naar mijn hotel te komen voor het gesprek, de overigen werden thuis bezocht. Het maken van een afspraak met iemand die 30 of 100 kilometer van mijn hotel woonde en die geen telefoon had of binnen drie dagen per post bereikbaar was, leverde wel wat problemen en vertraging op. In een geval bleek een geïnterviewde veteraan bereid om voor een, bescheiden vergoeding de busreis van tweemaal 40 kilometer naar een medeveteraan te ondernemen om een afspraak te maken. In andere gevallen werd een afspraak gemaakt met een zoon of kennis die zich bij mijn hotel had gemeld. In een aantal gevallen werd de geïnterviewde op de bonnefooi bezocht. Het grote bezwaar daarvan is dat hij geen gelegenheid had zich op het gesprek voor te bereiden en van het ene moment op het andere voor de taak stond zich gebeurtenissen van 46 jaar geleden te herinneren. Het komt me voor dat in die gevallen het rendement hoger was geweest bij een aankondiging van het bezoek. Eén van degenen die ik, op de laatste dag van mijn verblijf in de Minahasa, op goed geluk bezocht bleek die dag te ziek voor een gesprek. Ik zal mijn vragen alsnog schriftelijk aan hem voorleggen. Drie van degenen die zich wel op het gesprek hadden kunnen voorbereiden, hadden ongevraagd hun belangrijkste herinneringen speciaal voor die gelegenheid op papier gezet.
Overigens werd ik zonder uitzondering met grote hartelijkheid ontvangen en bleken alle geïnterviewden graag bereid al mijn vragen te beantwoorden. Enkele van de veteranen waren zichtbaar ontdaan bij het ophalen van de herinneringen en/of het zien van een foto van luitenant De Jong. Met één uitzondering was het voor allen de eerste keer dat ze, anders dan met kennissen of familie, over deze kwestie spraken.
In principe werd met ieder van de relfectanten één tot anderhalf uur gesproken en met twee veteranen die duidelijk meer te vertellen hadden volgde een vervolg interview van twee uur.

WERKWIJZE IN HET GEVECHTSTERREIN

De guerilla speelde zich af in een gebied van ±125 bij 50 kilometer, dat door één kronkelende autoweg werd en wordt doorsneden. Deze weg is nauwelijks verhard en is alleen in het droge seizoen redelijk goed begaanbaar.

Voor het totale traject Poso-Kolonodale, 247 kilometer, moest tijdens mijn verblijf ongeveer acht uur met een busje worden uitgetrokken.
Veel lokaties waar in de zomer van 1942 gevechten plaatsvonden of bivaks werden betrokken, liggen echter in het landschap aan weerszijden van de weg, waar geen auto's kunnen komen, zodat ik in totaal ook ongeveer 150 kilometer te voet moest afleggen. Over de weg Poso-Kolonodale verplaatste ik me ±1400 kilometer per bus en terreinwagen.
Voor het vinden van de juiste lokaties bleek het meenemen van getuigen naar het terrein een zeer goede oplossing. Gelet op hun leeftijd, nooit lager dan 65 jaar, bleef dit onderzoek voor het grootste deel beperkt tot genoemde weg en het terrein direct daarlangs. Zo werd in twee gevallen een terreinwagen met chauffeur gehuurd (gemiddeld *f* 75,- per dag all in) - met een getuige twee dagen, met een ander een dag. Dat was de enige zinvolle aanpak, want zo kon worden gestopt op iedere plaats waar wat te vertellen viel. In beide gevallen was er ook een tolk mee, wat het gezelschap dus op vier man bracht. De nauwkeurige afstandmeter in de auto bleek erg nuttig.
Op de laatste dag van het onderzoek huurde ik gedurende één uur en twaalf minuten een éénmotorig vliegtuigje+piloot (van de Amerikaanse *Mission Aviation Fellowship*) om luchtfoto's te maken van alle lokaties die ik in de weken daarvoor op maaiveld-niveau had bekeken. Ongeveer 70% van de plaatsen die ik had willen vastleggen kon vanuit de lucht worden geïdentificeerd. In de overige gevallen had dat eventueel pas gekund na lager rondcirkelen, wat de kosten onverantwoord hoog had gemaakt.
Die bedroegen nu *f* 410,-.
Het vinden van informanten bleek in het gevechtsgebied, over het geheel genomen, erg eenvoudig. Het verhaal van de guerilla is op grote schaal bekend, zeker in de kampongs waar een deel van de gebeurtenissen zich afspeelde. Via het kamponghoofd of anderszins kon ook altijd snel contact worden gelegd met personen die erbij betrokken waren geweest en/of plaatsen konden aanwijzen. Bij dat laatste konden ook jongere kampongbewoners vaak helpen, want mondelinge overlevering heeft ervoor gezorgd dat ook een groot deel van de na-oorlogse generatie precies kan aanwijzen waar de guerilla-groep een bivak had of een gevecht leverde. Waar meer informanten, los van elkaar, konden worden geraadpleegd, bleek slechts in sporadische gevallen verschil van mening te bestaan (hoewel unanimiteit niet altijd betekent dat de informatie ook klopt). Mijn verwachting dat ik in het gevechtsterrein slechts enkele aanvullende interviews zou afnemen bleek niet te kloppen: ongeveer de helft van alle opgenomen gesprekken vond hier plaats.
Een probleem bij het onderzoek in het gevechtsterrein was dat lang niet altijd van te voren zekerheid bestond over het nut van een bepaald bezoek - aan een plaats of persoon - terwijl daar in veel gevallen lange wandelingen vooraf gingen.
Goede tolken zijn niet makkelijk te vinden op Midden-Sulawesi en het lijkt erop dat ik geluk had. In Poso vond ik Jefferson Samundu (25 jaar), een leraar Engels die me vier dagen geholpen heeft en het Engels voortreffelijk beheerste. In het gebied tussen Tentena en Kolonodale werd ik gedurende zeventien dagen bij de interviews geassisteerd door een Moriër, Manuel Lapasila (39), die in Mori bekend staat als (vermoedelijk de enige) toeristengids. Als zodanig is hij overigens vaak werkeloos. Hij beheerste het Engels matig tot redelijk, maar sprak naast Indonesisch verder ook goed Bare (de taal van de regio Poso) en Morisch. Dat bleek nuttig, want veel ouderen beheersten het Indonesisch zo slecht dat ze veel makkelijker in hun eigen taal spraken.
Een nadeel van als zodanig ongetrainde tolken bleek dat ze de neiging hebben te zeer in het gesprek op te gaan en vergeten te vertalen. Als ik niet voortdurend mijn aanwezigheid herinnerde, werd een monoloog van vijf minuten of langer soms in een zin vertaald, waarna de tolk zich weer in het gesprek stortte. Samundu kreeg *f* 1,15 per uur. Lapasila kreeg ±*f* 9,- per dag, waarvoor hij permanent beschikbaar moest zijn maar natuurlijk niet permanent hoefde te werken.

Hoewel hij het gebied waar we door trokken maar heel matig kende - hij zei er negentien jaar geleden één keer geweest te zijn - bleek hij zeer waardevol bij het onderhouden en aanknopen van allerlei sociale contacten. Vaak voerde hij urenlange gesprekken met dorpshoofden en hun gezinnen waar we onderdak kregen, zodat ik tijd had mijn aantekeningen uit te werken en me voor te bereiden op interviews. Als vertrouwenwekkende factor was hij zeer nuttig. Overigens zag ik me toch nog wel genoodzaakt zelf ook gemiddeld een paar uur per dag aan sociale verplichtingen te besteden. Dat er in Mori nagenoeg nooit westerlingen komen speelde daarbij een rol. In verschillende kampongs was ik de eerste niet-Indonesiër die daar kwam sinds 1949.
Bij verplaatsingen te voet moest vrijwel altijd van plaatselijke gidsen gebruik worden gemaakt. Bij vertrek uit een kampong wees het kamponghoofd een gids aan die dan met Manuel en mij meeliep tot het volgende dorp of een punt vanwaar het volgende dorp goed gezien kon worden. Deze gidsen kregen ongeveer *f* 1,15 per uur - goed betaald op Sulawesi.
Voor alle arrangementen met tolken en gidsen gold dat ik hun eventuele kosten voor voeding en onderdak betaalde.

RESULTATEN

Over het algemeen gold dat sommige specifieke vragen niet konden worden beantwoord omdat degenen die het eventueel hadden kunnen vertellen er niet meer waren of niet gevonden konden worden - terwijl me veel antwoorden in de schoot werden geworpen op vragen die ik me nooit had gesteld, maar die wel relevant bleken. De toevalsfactoren die bepaalden met wie ik heb kunnen spreken, hebben dus zeker invloed gehad op de resultaten van het onderzoek.
Van de interviews met veteranen van de guerilla moeten er twee als vrijwel geheel waardeloos worden gekwalificeerd. Ik weet van die twee ook nog steeds niet zeker of ze wel aan de guerilla meededen. Testvragen konden ze bijna niet beantwoorden, en ze kwamen niet verder dan zeer algemene opmerkingen als 'voortdurend hadden we gevechten met de Japanners'. Mogelijk dat hoop op een verzetspensioen hier een rol heeft gespeeld.
Aan de andere kant stonden vijf veteranen die niet op het verstrekken van aantoonbaar onjuiste informatie konden worden betrapt waar het gebeurtenissen betrof waar ze zelf bij waren. Voor bijna alle geïnterviewden gold dat ze weinig zinvols konden vertellen over gevechten of andere gebeurtenissen waar ze niet bij waren. Wel werden de daarover gedane (onjuiste) mededelingen altijd met grote stelligheid geponeerd. Uitdrukkingen als 'misschien' of 'het zou kunnen dat' heb ik vrijwel nooit gehoord.
Twee van deze vijf veteranen die betrouwbaar bleken inzake hun eigen ervaringen, werden voor een tweede keer geïnterviewd. Bij twee anderen werd daarvan afgezien omdat ze niet of nauwelijks bij belangrijke gebeurtenissen aanwezig geweest waren. Een vijfde herinnerde zich nog maar weinig (hij was 85 jaar), hoewel wat hij zich herinnerde, voorzover ik kon nagaan, juist bleek.
Bij drie veteranen bleken *fact en fiction* nogal sterk dooreen te lopen, hoewel hun verhalen het zeker waard zijn om goed te onderzoeken.
Een veteraan was te ziek voor een interview, hoewel zijn familie rekende op een snel herstel. Ik zal hem schriftelijk interviewen.

De interviews in het gevechtsterrein vallen voorlopig minder eenvoudig op hun waarheidsgehalte te beoordelen. Het betreft hier onderwerpen waarover ik nauwelijks informatie had uit de archieven in Nederland, of uit de interviews met getuigen in Nederland, in het bijzonder de heer Klinkhamer.
Veel informatie werd bijvoorbeeld gegeven over:

- De wijze waarop de Japanners druk uitoefenden op de plaatselijke bevolking om mee te helpen zoeken naar de leden van de guerilla-groep en het verloop van deze zoekacties.
- Lokaties van bivakken van de guerillagroep en hun contacten met de bevolking.
- De reputatie van iemand als luitenant De

Jong en andere prominente leden van de guerilla-groep en wat de plaatselijke bevolking dacht over het hele idee om door te vechten.

Tot de zeer waardevolle informatie-verstrekkers moeten gerekend worden:

- De heer Tadulako in Poso. Hij was één van degenen die Klinkhamer verborgen hielden en van voeding voorzagen. In de eerste weken van juli 1942 bracht hij ook regelmatig rijst naar het bivak bij zijn kampong, Bente, waar eerst luitenant Van Daalen en nog een paar anderen zich schuilhielden en later ook luitenant De Jong en alle leden van de guerilla-groep die toen nog op vrije voeten waren. Persoonlijk ging hij op een nacht naar De Jong toe, om te vertellen dat het niet langer ging en dat ze weg moesten. Hij kon gedetailleerde informatie verstrekken over de wijze waarop De Jong en Van Daalen in handen van de Japanners waren gevallen.
- De heer Tumimomor, Poso. Toen de Japanners op 21 juni voor hun bliksemactie met 500 man in Poso landden, werd Tumimomor, toen klerk van de Indonesische bestuurs-assistent van Poso, meegestuurd om aan te geven achter welke bocht in de weg een kampong zat etc. Tumimomor was zich er overigens niet van bewust dat het ging om een poging de hele guerilla-groep op te ruimen. Hij wist niet beter dan dat het om een troepen transport naar Kolonodale ging.
  Tumimomor stelde tijdens het eerste gesprek dat ik met hem had voor om een terreinwagen te huren en in twee dagen naar Kolonodale en terug te gaan. Alle plaatsen waar iets was gebeurd kon hij dan aanwijzen. Het resultaat van deze onderneming was een overvloed aan zeer gedetailleerde informatie. Na afloop vond een tweede interview bij hem thuis plaats.
  Een belangrijk voordeel van deze tweedaagse rit was dat hij helemaal aan het begin van mijn terreinonderzoek plaatsvond (20 en 21 april), zodat ik een overzicht had van de plaatsen langs de weg die nader onderzoek waard waren.
- De heer Mbowli, Kolonodale. Mbowli was voor de oorlog chauffeur voor het militair/civiel bestuur in Kolonodale en werd, na de komst van de Japanners aldaar, gedwongen voor hen te werken. Executie was het alternatief. Eénmaal bestuurde hij een vrachtauto met Japanners die door de KNIL-groep onder vuur werd genomen. Bij het belangrijkste gevecht tijdens de guerilla, in Salenda/Matengkoro, was hij één van de vier chauffeurs die voor de aanvoer van Japanse troepen moest zorgen. Over aantallen Japanners die aan het gevecht deelnamen, aantallen doden en gewonden en de duur van het gevecht kon hij vrij precieze mededelingen doen. Hij zegt als enige niet-Japanner aanwezig te zijn geweest bij de massacrematie die op dit gevecht volgde; plaats en procedure kon hij precies aangeven.

Niet alle plaatsen in het terrein die ik had willen vinden konden worden bezocht of worden geïdentificeerd, maar de belangrijkste wel. Daarbij wisselde de mate van precisie waarmee kon worden vastgesteld wat waar gebeurde.
Een dieptepunt vormde het bezoek aan Towi. Ik had daar de kampong verwacht die daar in 1942 ook was, maar deze bleek al lang geleden te zijn opgedoekt. De bootsman die Manuel en mij erheen bracht, liet ons achter in onbewoonde jungle. Tijdens de bootreis van Kolonodale (twee uur) vertelde hij wat ons te wachten stond. Hij had al zo'n vermoeden gehad dat we ons ergens in vergisten, temeer daar hij nog nooit iemand naar Towi had moeten brengen. Door een geniale ingeving had hij een zak rijst, wat suiker en wat thee meegenomen, en daarmee hebben we ons gevoed in de 24 uur die verstreken tot de boot volgens afspraak terugkwam. Toevallig had ik een pannetje en lucifers bij me.
Het nadeel van het ontbreken van een kampong was tweeledig: we moesten nu een groot deel van onze tijd besteden aan overleven (hut bouwen tegen de nachtelijke stortbuien, drinkwater koken) en er was niemand die kon vertellen waar wat was gebeurd. Op goed geluk ben ik één van de

dalen ingelopen die bij Towi de zee bereiken en heb daarvan een globale kaart gemaakt. Daartegenover staat dat de plaatsen van de gevechten bij Topakoe, Matengkoro, Lembomanente en Korololaki, alsmede de plaats waar op 15 juli 1942 de hulpgoederen werden gedropt, nauwkeurig konden worden vastgesteld en in kaart gebracht. De kaarten kunnen worden gecorrigeerd en uitgebreid aan de hand van de op 21 mei vervaardigde luchtfoto's.
Van Poso en Kolonodale werden gedetailleerde kaarten gemaakt - essentieel voor een juist begrip van wat daar gebeurde.

ALGEMENE BEVINDINGEN EN OPMERKINGEN

Het is in 1988 nog zeker niet te laat voor oral history over de gebeurtenissen in 1942, maar de tijd dringt. Wel geldt voor gebeurtenissen die bijna een halve eeuw geleden zijn gebeurd, dat geschiedschrijving op basis van interviews alleen onzinnig lijkt. Documenten zijn essentieel voor een raamwerk van informatie, waar de mondelinge informatie dan vaak heel mooi op blijkt aan te sluiten. De mate van medewerking was, zoals ik eerder al aangaf, zonder meer 100%. De enigen die zich zwijgzaam opstelden waren enkelen van degenen die de Japanners hadden helpen zoeken naar de leden van de guerilla-groep. Het leek in een paar gevallen onmogelijk de geïnterviewde ervan te overtuigen dat dat mij, nu, helemaal niets kon schelen - dat ik hetzelfde had gedaan als onthoofding het alternatief was - en dat het voor de geschiedschrijving belangrijk was dat ze toch vertelden wat ze wisten. Dat ik een Nederlander was leek hier een extra belemmerende rol te spelen.
Hoewel het erop lijkt dat de Indonesiërs over het algemeen erg weinig of helemaal geen wrok koesteren over het optreden van de Nederlanders tot 1945, waren bij dit onderzoek een paar bijzondere factoren aan te wijzen die de medewerking extra ten goede kwamen, en die bij ander onderzoek niet werkzaam zijn:

- De reputatie van luitenant De Jong, die in Kolonodale en achterland zeer gezien was.
- het respect dat de guerilla-groep als geheel had afgedwongen door door te vechten.
- De betrokkenheid van de plaatselijke bevolking bij de gebeurtenissen van 1942; zonder hun medewerking had de guerilla nooit vijf maanden kunnen duren. Die expliciete voorkeur voor het Nederlandse gezag boven het Japanse, had weer te maken met de reputatie van het Nederlands gezag in het gebied - een reputatie die onlosmakelijk met De Jong was verbonden. De Jong was daar, toen de oorlog uitbrak, bijna drie jaar civiel en militair gezaghebber geweest en hij kende veel kamponghoofden persoonlijk.
- In de Minahasa: de hoge mate van Nederlands-gezindheid van de bevolking - vroeger en nu ook nog.

De houding van de autoriteiten leverde alleen op de hogere echelons wat problemen op, vooral vertraging. Maar dankzij de schriftelijk aantoonbare goedkeuring van hoge autoriteiten in Jakarta werd op Sulawesi nauwelijks tegenwerking ondervonden. Via de Nederlandse ambassade in Jakarta zijn de betrokken autoriteiten in Jakarta op de hoogte gesteld van het gunstige verloop van het onderzoek en bedankt, voor hun medewerking.
Hopelijk helpt dat de weg te effenen voor soortgelijk onderzoek in de nabije toekomst.

Van mijn 75 werkdagen in Indonesië is dit verslag uiteraard niet meer dan een beknopte samenvatting.

B. SCHOENMAKER

Venlo in de verdediging

DE VERBODEN KRING

Weinig steden in Nederland hebben zo grondig met hun verleden als vestingstad afgerekend als Venlo. Wie nu door de stad loopt, kan zich nauwelijks voorstellen dat zij een kleine 125 jaar geleden nog werd omringd door een ingewikkeld stelsel van buitenwerken, bastions, wallen, droge en natte grachten. Volgens P. Mascheck, een generaal-majoor van de Genie, die na zijn pensioen in 1874 een geschiedenis van de vesting Venlo schreef, duurde een rondgang langs deze uitgebreide verdedigingswerken ruim 2½ uur. (1)

In 1867, een cruciaal jaar in de geschiedenis van de stad, werd Venlo ontheven van zijn status van vestingstad. Hiermee werd het startschot gegeven voor de slechting van de fortificatiën. De ijver en de grondigheid, waarmee deze sloop ter hand is genomen - in 1899 was het enorme karwei geheel gedaan - kan worden verklaard uit het feit dat Venlo tot 1867 de gevangene is geweest van zijn eigen vestingwerken. Zij hadden uitbreiding van de stad, om demografische of economische redenen, onmogelijk gemaakt. Venlo zat in een dwangbuis. De verdedigingswerken zelf dienden onaangetast te blijven en voor het gebied rondom de vesting golden tal van beperkingen. Het geschut, dat bij dreigend gevaar op de wallen zou worden geplaatst, diende immers een vrij schootsveld te hebben. Bovendien mochten een eventuele vijand bij het naderen van de vesting geen dekkingsmogelijkheden worden geboden.

Van oudsher kon rond een vestingstad niet worden gebouwd. De wet *houdende bepalingen omtrent de militaire 's lands gronden en gebouwen* uit 1814 had getracht deze materie opnieuw tot in alle details te regelen. (2) Niet met onverdeeld succes overigens. In het kort kwam de wet er op neer dat tot op een afstand van 100 roeden (plm. 380 meter), gemeten vanaf de buitenste rand van de vesting, niets mocht worden gebouwd en geen boom mocht worden geplant. Op het terrein, dat tussen de 380 en 1100 meter van de vesting lag, mochten alleen houten gebouwtjes met daken van riet of stro worden opgetrokken. Dreigden er vijandelijkheden dan zouden deze snel met de grond gelijk kunnen worden gemaakt. Eventuele schoorstenen mochten wel gemetseld worden. Dit natuurlijk om een vroegtijdig afbranden van al dat getimmerde te voorkomen.

De wet bepaalde wel dat alle bomen en gebouwen, die al in deze meer dan één kilometer brede zogeheten *verboden kring* rond de vesting stonden - die dus met andere woorden ouder waren dan 1814 gewoon konden blijven staan. Bij dreigend gevaar zouden ook deze echter onverbiddelijk tegen de vlakte gaan en de eigenaren behoefden dan niet op schadevergoeding te rekenen.

Ook moest de wet van 1814 er voor zorgen dat in tijden van nood het gebied rond de vesting onder water kon worden gezet. In het geval van Venlo is dit in de negentiende eeuw tweemaal daadwerkelijk gebeurd. De eerste keer was in augustus 1831 ten tijde van de Tiendaagse Veldtocht. Venlo was het jaar daarvoor zonder slag of stoot in Belgische handen overgegaan. Tot een belegering kwam het niet. De prins van Oranje liet in zijn opmars naar het zuiden Venlo links liggen. In 1839, toen Nederland dreigde de impasse tussen Noord en Zuid opnieuw met militair geweld te beslechten, werden de landerijen rond Venlo voor de tweede keer geïnundeerd. Ook ditmaal bleef het rustig rond de vesting.

Venlo werd dus, zoals iedere vestingstad, in zijn ontplooiing ten zeerste belemmerd door deze rond hem liggende verboden kring. De wet van 1814 maakte de bouw van woningen of fabrieken buiten de wallen onmogelijk. Ook het bedrijven van intensieve landbouw was door alle beperkingen zeer moeilijk, terwijl het gebied hiervoor juist

zeer geschikt was. Het lag immers dicht bij de stad, hetgeen betekende dat de aanvoerwegen kort waren en de beschikbaarheid van arbeidskrachten groot. (3) In het geval van Venlo stond daar tegenover dat de paarden van het militaire garnizoen een grote hoeveelheid mest produceerden, waarvan de plaatselijke landbouwers juist weer profijt hadden. (4)

Nu moeten we toch niet een al te sombere en beklemmende voorstelling van de situatie hebben. Zoals wel vaker bij wetgeving het geval is, werd de soep niet zo heet gegeten als zij werd opgediend. Een combinatie van onbekendheid met de wet of op zijn minst met haar precieze regels èn een gebrekkig toezicht op de uitvoering zorgde ervoor dat er rond de Nederlandse vestingen nog lange tijd lustig op los werd gebouwd en geplant. Het aantal overtredingen was spoedig niet meer te overzien. In 1825 besloot het departement van Oorlog met deze onbevredigende toestand af te rekenen. Er kwam een Koninklijk Besluit, waarin, zoals dat tegenwoordig heet, een tweesporenbeleid werd afgekondigd. (5) Enerzijds werden alle overtreders hun zonden vergeven en mochten zij in het bezit blijven van hun eigendommen, die zij in de verboden kringen hadden neergezet. Anderzijds werd het nu nadrukkelijk de verantwoordelijkheid van de plaatselijke besturen en de genie-officieren ervoor te zorgen dat de wet in de toekomst bij een iedereen bekend zou zijn en door iedereen zou worden nageleefd.
Deze afrekening met het mislukte verleden en de goede voornemens voor de toekomst hielpen weinig. Ook na 1825 duurde de verwarring voort. Overtredingen bleven aan de orde van de dag en tal van processen werden hierover gevoerd. De oorzaak van deze onduidelijke situatie was dat de wet van 1814 één groot gebrek kende: een gebrek dat door het KB van 1825 niet was verholpen. Wat was het geval? De wet maakte een onderscheid tussen vestingen van de eerste, tweede en derde klasse, waarbij alleen voor die van de eerste en tweede klasse de hierboven genoemde strenge bepalingen golden. Voor vestingen van de derde klasse werd een veel soepeler beleid in het vooruitzicht gesteld. Verzuimd werd echter duidelijk aan te geven tot welke klasse ieder verdedigingswerk in Nederland moest worden gerekend. De plaatselijke bestuurders en de bewoners konden dus eenvoudig niet weten tot welke klasse hun vesting behoorde en aan welke regels betreffende de bouwverboden zij zich dienden te houden. Een dergelijk vacuum in de regelgeving was kenmerkend voor het bestuurlijk centralisme onder koning Willem I, onder wie de centrale overheid vaak niet verder kwam dan het scheppen van de grote administratieve kaders zonder deze nader in te vullen. (6)
Het duurde tot vier jaar na het aftreden van Willem I voordat de mist rond de vestingwetgeving optrok. De Hoge Raad had het jaar daarvoor, in 1843, geoordeeld dat de wet niet toepasbaar was, zolang de classificatie niet nader was uitgewerkt en openbaar gemaakt. (7) Dit arrest leidde dan eindelijk tot het verlossende KB van 8 juli 1844, waarin de vestingen in klassen werden onderverdeeld. (8) Venlo behoorde vanaf die dag, samen met 18 andere steden, tot de categorie der eerste of der tweede klasse. Een nader onderscheid was niet noodzakelijk omdat voor beide klassen dezelfde beperkingen golden.
De vestingwetgeving werd in 1853 geheel vernieuwd. De wet van 1814 maakte toen plaats voor de zogeheten *Kringenwet*. Rond de vestingen werden nu drie verboden kringen getrokken, waarbij voor de binnenste kring de zwaarste beperkingen en voor de buitenste de lichtste beperkingen golden. Ook nu werden er weer per kring voor drie klassen verschillende regels opgesteld. De wet was opnieuw verre van eenvoudig. De grote fout uit het verleden werd echter ditmaal niet gemaakt. De vestingen werden meteen duidelijk in drie klassen onderverdeeld. Samen met fort Sint Michiel, aan de overzijde van de Maas, en de belangrijkste buitenwerken, de forten Ginckel, Beerendonck en Keulen, behoorde Venlo nu tot de vestingen der eerste klasse.
Uit dit overzicht van wetten en besluiten blijkt dat, ondanks het feit dat er aan de uitvoering wel het een en ander schortte, het

voor Venlo nogal wat betekende de status van vestingstad te hebben. De militaire functie van de stad had prioriteit boven bijvoorbeeld de economische. Het is daarom de moeite waard in te gaan op de vraag wat die militaire functie van Venlo nu precies inhield. Met andere woorden: welke rol speelde Venlo in de verdediging van Nederland? Of in modernere bewoordingen: welke bijdrage heeft de vestingstad Venlo geleverd aan het Nederlandse veiligheidsbeleid? Het is immers de bijdrage van Venlo aan de Nederlandse defensie, of liever het *nut* van deze bijdrage, die moet verklaren of, beter gezegd, moet rechtvaardigen, waarom Venlo tot 1867 in de eerste plaats een militaire stad was.

EEN GEÏSOLEERDE VOORPOST AAN DE MAAS

De periode 1815-1867 valt in twee delen uiteen. Het eerste tijdvak loopt van 1815 tot 1830, tot aan het begin van de Belgische opstand. Na het Belgisch intermezzo (1830-1839) is Venlo nog een kleine 30 jaar vestingstad in het verkleinde Nederland.
Een koninkrijk met een Europese opdracht, zo kan Nederland in de periode 1815-1830 worden genoemd. Deze opdracht had het land ontvangen van de grote mogendheden Engeland, Rusland, Oostenrijk en Pruisen. Deze vier staten, de overwinnaars van Napoleon en daarmee van de revolutie, hadden in 1814 en 1815 de politieke kaart van Europa opnieuw getekend. Bij deze staatkundige vormgeving stond één zaak voorop. In dit nieuwe Europa moest Frankrijk stevig aan banden worden gelegd. Franse agressie moest voortaan in de kiem kunnen worden gesmoord. Daarom besloten de Grote Vier aan Frankrijks grenzen een keten van sterke bufferstaten te leggen, wier taak het was om als waakhonden in dienst van de Europese veiligheid aan te slaan bij het geringste teken van herleefde Franse expansiedrang. Aan de Franse noordgrens zou door samenvoeging van het kersverse, eind 1813 in het leven geroepen, soevereine vorstendom Nederland en de voormalige Oostenrijkse Nederlanden (België) zo'n bolwerk kunnen worden gevormd.

Met enige overdrijving kan men zeggen dat in Nederland slechts één persoon warm liep voor het vervullen van deze bufferfunctie en dat was uitgerekend de soeverein vorst Willem Frederik, de latere koning Willem I. Door deze Europese opdracht leek zijn grote wens een rol van betekenis te kunnen spelen op het Europese toneel in vervulling te gaan. Toen hij in november 1813 in Scheveningen aan land werd gezet, had deze Oranjeprins al een kaart van Europa op zak, waarop hij voor zichzelf een koninkrijk had ingetekend. Hij hoopte het grondgebied van de oude Republiek uit te breiden met de Oostenrijkse Nederlanden en een stuk Duitsland, namelijk het gebied tussen Rijn en Maas ten noorden van de Moezel.
Willem was zeer ambitieus en had het geluk dat zijn landhonger voor een deel samenviel met de plannen van de grote mogendheden. Op 31 juli 1814 kon hij van hen het bestuur over de Zuidelijke Nederlanden overnemen. Op persoonlijke titel verkreeg hij nog Luxemburg maar daar bleef het bij. Zijn Rijn-Maas-Moezel plan viel in het water omdat Pruisen dit gebied voor zich had opgeëist. Ook deze staat had wel enig water bij de wijn moeten doen. Het liefst had Pruisen de Maas tot grens gemaakt en Nederland op de rechter Maasoever slechts de vestingen Venlo en Roermond gelaten, maar moest er uiteindelijk mee instemmen dat de gehele rechter Maasoever Nederlands bleef. (9)

Het Koninkrijk Nederland, waarin Noord en Zuid waren verenigd, was dus een schepping van de Europese diplomatie. Om de taak, die het bij zijn oprichting had meegekregen met succes te kunnen vervullen, moest Nederland militair een vuist kunnen maken. Het diende te beschikken over een krijgsmacht. In december 1813 waren reeds de eerste maatregelen genomen voor de vorming van dit nieuwe Nederlandse leger. Zo konden anderhalf jaar later Nederlandse troepen bij Waterloo een aandeel leveren aan de definitieve ondergang van Napoleon. Het leger, zoals koning Willem I het wilde vormen, was een combinatie van oude en nieuwe elementen. De kern moest bestaan uit een staand beroepsleger. Hiermee greep de koning

terug op de militaire traditie van het *ancien regime*. Net als voor 1795 zouden ook buitenlanders er deel van uit moeten kunnen maken. Inderdaad hebben tot 1829 vier Zwitserse infanterie-regimenten tot de Nederlandse landmacht behoord. Eén van deze regimenten had in de jaren 1818 en 1819 Venlo en Roermond als garnizoensplaatsen. (10)

Naast deze staande armee werd er tevens - en dit is het moderne element in Willems legervorming - een nationale militie in het leven geroepen. Hoewel het op zich mogelijk was zich hier als vrijwilliger voor op te geven, was deze militie in de praktijk op dienstplichtigen aangewezen. De koning had dus de conscriptie, kort daarvoor nog beschouwd als één van de symptomen van Franse onderdrukking, overgenomen. Het was een dienstplichtstelsel met een aantal uitlaatkleppen. Zo was het voor iemand met voldoende financiële draagkracht mogelijk, wanneer hij was ingeloot, een plaatsvervanger in te huren. Pas in 1898 kwam er een einde aan dit vervangers- of remplaçantenstelsel. Het oorspronkelijke plan staande armee en nationale militie gescheiden te houden, bleek niet haalbaar. Zij werden samengevoegd en zo ontstond een kadermilitieleger. Vanaf 1828 bestond iedere compagnie deels uit beroeps en deels uit miliciens. De vredessterkte schommelde rond de 50.000.

De meeste van deze troepen lagen in garnizoensplaatsen ten zuiden van de grote rivieren omdat van Frankrijk de grootste dreiging uitging. Om dit Franse gevaar te bezweren waren levende strijdkrachten alleen niet voldoende. Het Congres van Wenen had Nederland de verplichting opgelegd langs de Franse grens een gordel van vestingen aan te leggen en deze met garnizoenen te bemannen. Hoewel op grond van ervaringen uit de napoleontische oorlogen velen twijfelden aan het nut van dergelijke barrières, hoopten de Engelsen dat deze vestingen een Franse aanval op zijn minst zozeer konden vertragen dat hun troepen in ieder geval op tijd in Zuid-Nederland konden arriveren om daar een herhaling van Waterloo af te leveren. Deze barriere was dan ook een Europees bouwproject, dat niet alleen door Nederland behoefde te worden bekostigd. Frankrijk werd gedwongen er een financiële bijdrage aan te leveren. Het land moest dus meebetalen aan zijn eigen *containment*. Ook Engeland deed een flinke duit in het zakje, maar claimde op grond van die bijdrage de *fullest right of interference*. De Britten zouden zich inderdaad intensief met de bouwwerkzaamheden bemoeien. Wellington maakte bijna jaarlijks een inspectiereis langs de diverse bouwplaatsen. (11)

De Nederlandse inspecteur-generaal der Fortificatiën, C.R.T. baron Krayenhoff, ontwierp het stelsel van vestingen dat de zuidgrens moest beschermen. Het bestond uit twee linies. De voorste linie liep van Nieuwpoort aan de Noordzeekust, over onder meer Ieper, Tournai (Doornik), Charleroi en Namen, naar Marienbourg.

De linie daarachter omvatte bijvoorbeeld Oostende, Gent, Antwerpen en Luik. In 1816 werd een begin gemaakt met de bouw. Hoewel er veel werk is verzet, was het zuidelijk frontier in 1830 nog niet afgerond. Bij de uitvoering had zich een flink aantal problemen voorgedaan. In de eerste plaats was er het touwtrekken tussen Nederlanders en Britten wanneer het ging om de precieze invulling van de plannen en het kiezen van de volgorde van de bouwprojecten. Voorts ondervond de genie nog al wat, voornamelijk passief, verzet van de plaatselijke bevolking. De onteigeningsprocedures verliepen vaak moeizaam. Tenslotte werd bij dit miljoenenproject fraude gepleegd. Een aantal genie-officieren had de lokroep van het grote geld niet kunnen weerstaan en had op massale wijze inferieur bouwmateriaal gebruikt. Deze zaak kwam overigens aan het licht toen in 1825 de muren van een buskruitmagazijn in Ieper spontaan instorten. Bij nader onderzoek bleken ook vele andere vestingwerken scheuren te vertonen. De ontdekking van deze fraude leidde tot een groot schandaal, dat ook Krayenhoff in diskrediet bracht. Hij moest zich voor het Hoog Militair Gerechtshof verantwoorden. Hoewel hij werd vrijgesproken, was zijn reputatie door deze affaire gebroken. Spot-

tend werd hij eens *de architect van de muren van Jericho* genoemd. (12)
Ondanks alle inspanningen op het gebied van de levende strijdkrachten en de dode weermiddelen hebben de grote mogendheden nooit veel vertrouwen gehad in de kracht van de Nederlandse defensie. Vooral van Wellington zijn weinig positieve uitspraken over de waarde van het Nederlandse leger bekend. Pruisen deed in 1818, het jaar waarin de Grote Vier hun bezettingslegers uit Frankrijk terugtrokken en de bufferstaten dus pas daadwerkelijk in functie kwamen, zelfs het voorstel om Nederland onder militaire curatele te plaatsen en in Zuid-Nederland een Pruisisch observatiekorps te legeren. Engeland voelde echter weinig voor een permanente aanwezigheid van Pruisische militairen in dit gebied. (13) Al deze geallieerde kritiek mag niet tot de conclusie leiden dat koning Willem I zijn Europese opdracht verwaarloosde. Hij achtte het Franse oftewel het revolutionaire gevaar reëel en de Nederlandse defensie-inspanning was daarop gericht.

Hoe zat het nu met de oostgrens? Hoe zat het nu met Venlo? Ook de lange oostgrens had een plaats in het verdedigingsstelsel gekregen. Althans er waren plannen voor ontworpen en de grote plannenmaker was opnieuw Krayenhoff. Hij deed in 1816 uitgebreide voorstellen voor de verdediging van deze grens, die was onderverdeeld in een oostelijk frontier (van Delfzijl naar Nijmegen) en een zuidoostelijk frontier, ook wel de Maaslinie geheten. Deze linie, die de Zuidelijke Nederlanden tegen een aanval uit het oosten zou moeten beschermen, werd stroomopwaarts gevormd door Namen, Luik en Maastricht. Deze drie vestingsteden behoorden ook tot het zuidelijke frontier. Met name Maastricht vervulde een sleutelpositie. De verdedigingswerken van de stad werden tussen 1815 en 1826 aanzienlijk verbeterd en op de Sint-Pietersberg werd een nieuw fort gebouwd. Ten noorden van Maastricht maakten de vestingen Venlo en Grave nog deel uit van de Maaslinie. Venlo nam een geïsoleerde positie in, maar Krayenhoff meende dat er tussen Maastricht en Grave geen andere plaatsen waren 'vatbaar voor eene nuttige bevestiging'. 'Over het algemeen', zo concludeerde de inspecteur-generaal, 'gelooft men dat de positiën van Luyk, Maastricht en Venlo in dit gedeelte van het Frontier, vooral wanneer ook in den tijd aan deze laatste de vereischte verbeteringen zullen zijn toegebragt, als genoegzaam zullen kunnen beschouwd worden, om aan de Armee van de Staat, defensivelijk langs de Maas tegen den vijand opererende, de vereischte steunpunten te verschaffen'. (14) Voor de vesting Venlo was dus een rol weggelegd in Krayenhoffs verdedigingsplannen, maar dan moest zij wel een grondige opknapbeurt krijgen. Van genie-officieren ter plaatse had Krayenhoff vernomen hoe slecht de Venlose vestingwerken er aan toe waren. De Fransen hadden de boel lange tijd verwaarloosd. In 1814 stonden de grachten vol met riet, waren de wallen geheel begroeid en de muren zagen eruit, zo schreef een genie-officier, 'alsof ze door het vijandelijk kanon beschoten zijn'. (15) Nu was het achterstallig onderhoud niet het grootste probleem. Men slaagde erin deze achterstand in korte tijd weg te werken. Veel problematischer en veel moeilijker te verhelpen was het feit dat de vesting een aantal fundamentele gebreken kende. In 1816 stelde de eerstaanwezend ingenieur F. Brunsveld van Hulten zijn superieuren in kennis van zijn diagnose. Die loog er niet om. In de eerste plaats vond de genie-officier de vesting uitermate 'irregulier'. Er zat totaal geen systeem in. Zo stonden alle werken - van de hoofdwal tot aan de geavanceerde werken - met elkaar in verbinding, zodat het verlies van het ene werk al snel zou leiden tot het verlies van het ander. Verder kende de vesting twee zeer kwetsbare punten. Ten eerste het fort Ginckel. Het voorterrein was daar zeer geaccidenteerd, zodat de vijand dus gemakkelijk ongezien tot zeer dichtbij het fort kon komen. Brunsveld van Hultens conclusie luidde dan ook: 'Te voorzien is dat in korte tijd het fort door de vijandelijke bommen en kanonskogels zal zijn geëcraseerd en eenmaal in het bezit van het fort zal het de vijand veel voordeel verschaffen.' (16) Een zo mogelijk nog zwakkere plek bevond

zich aan de zuidkant van de vesting, namelijk het stuk tussen de Roermondse Poort en de Maas. De werken waren daar onbetrouwbaar en vooral in een droog jaargetijde, wanneer de inundaties niet, of slechts langzaam konden worden gesteld, viel het ergste te vrezen.
Brunsveld van Hulten beperkte zich niet tot het constateren van gebreken. Hij presenteerde eveneens een plan voor een ingrijpende verbetering van de vesting. Technisch was het mogelijk de verdedigingswerken zodanig te versterken dat, om met de woorden van de genie-officier zelf te spreken, 'bij een belegering het garnizoen geen enkel voorwendsel meer heeft zich niet tot de laatste man hardnekkig te verzetten'. Brunsveld van Hulten wist op papier Venlo om te bouwen tot een onneembare vesting.
Verder dan deze papieren exercitie kwam hij niet. De vesting Venlo is na 1815 nooit grondig verbeterd. Slechts incidenteel vonden verbouwingen en uitbreidingen plaats. Veel hielp het niet en de genie-officieren, verantwoordelijk voor de vesting, bleven in de loop der jaren van mening dat Venlo niet bestand was tegen een serieuze aanval. In 1851 schreef één van hen dat Venlo in plaats van een vesting maar beter een van veel hulpmiddelen voorzien veldwerk genoemd kon worden. Hij voegde er aan toe: 'De bedoeling kan dan ook geene andere zijn dan dat de vesting beveiligd zal zijn vóór en bestand tegen aanvallen van geregelde benden ontstaan uit oproerige volksbewegingen, partijgangers, stroopbenden of kleine leegerafdeelingen slechts van veldgeschut voorzien.' (17) Een kleine vingerwijzing naar de houding van de Limburgse bevolking in het roerige jaar 1848 mag men in deze opmerking wel zien.
Waarom is de vesting Venlo nooit ingrijpend versterkt? Het antwoord op deze vraag hangt samen met het Nederlandse vijandbeeld. Zolang het gevaar uit het Zuiden kwam, had een opknapbeurt van deze vesting aan de oostgrens een zeer lage prioriteit. Het was technisch mogelijk maar financieel ongewenst. Venlo was geen uitzondering. Bijna alle plannen, die Krayenhoff met betrekking tot de oostgrens had opgesteld, zijn onuitgevoerd in de archiefdozen terechtgekomen. Daarbij moet ook nog worden bedacht dat deze oostgrens steeds meer als een eerste verdedigingslijn werd beschouwd. Meer naar het westen was in 1816 begonnen met de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, een omvangrijk geheel van vestingwerken en inundeerbare stukken land, dat zich uitstrekte van de Zuiderzee tot aan de Biesbosch. Venlo was dan ook niet meer dan een geïsoleerde voorpost aan de Maas, die een ondergeschikte rol speelde in het Nederlandse veiligheidsbeleid van de jaren 1815-1830.

IN PRUISISCH BELANG

Venlo keerde in 1839 terug in het koninkrijk Nederland dat ongeveer de helft van zijn grondgebied was kwijtgeraakt. Vanaf de jaren veertig gingen er regelmatig stemmen op zowel de vesting Venlo als de vesting Maastricht nu maar te ontmantelen. Eén blik op de kaart leek al voldoende om dit voorstel te rechtvaardigen. Limburg kwam na de Belgische afscheiding ver van het centrum van het land te liggen. Vooral Maastricht was van een sleutelvesting gedegradeerd tot een buitenpost, die voor de verdediging van Nederland van weinig nut meer leek. Ook Venlo leek nu nauwelijks meer van enige strategische betekenis. Majoor W.J. Knoop was een van de militaire publicisten die pleitten voor sloop van de Maasvestingen. In een artikel uit 1852 wees hij erop dat Maastricht en Venlo in een eventuele oorlog geen belangrijke rol zouden kunnen spelen. De vijand zou immers meteen oprukken in de richting van Holland en de beide Maasvestingen zouden worden ingesloten. De garnizoenen van beide steden, samen zo'n 8.000 à 10.000 man, moesten dan werkeloos toezien hoe de oorlog elders zou worden beslist. Knoops conclusie liet aan duidelijkheid niets te wensen over: 'Wij besluiten uit dit alles, dat Maastricht en Venlo als vestingen voor ons slecht en verderfelijk zijn.' (18) Knoop stond niet alleen. In de Tweede Kamer is door verschillende afgevaardigden een aantal malen op sloop van de vesting Venlo aangedrongen. In 1858 gebeurde dit naar aanleiding van een verzoek van de

gemeenteraad van Maasbree. Op het grondgebied van dit op de linker Maasoever gelegen dorp bevond zich het Fort St. Michiel. De Raad wilde hiervan af, omdat het de ontplooiing van de handel en nijverheid belemmerde. Bovendien wezen de plaatselijke bestuurders erop dat de vesting een aanlokkelijke prooi voor een eventuele buitenlandse vijand zou zijn. De vesting zou in een oorlog het geweld als een magneet naar zich toetrekken. De Maasbreeërs concludeerden dat de vesting als een zwaard van Damocles boven Venlo en omgeving hing. (19)

Waarom heeft de minister van Oorlog deze argumenten naast zich neergelegd? Waarom nam hij pas in 1867 het besluit Venlo zijn vestingstatus te ontnemen? Waarom werd er geld besteed aan het onderhoud, wanneer de militaire betekenis van de vesting bijna nihil was? Tussen de argumenten van Knoop en anderen lijkt toch geen speld te krijgen. Het antwoord op deze vragen moet worden gezocht in de internationale politiek of beter gezegd in de positie van Nederland tussen de grote mogendheden.

Frankrijk bleef ook na 1840 de grootste dreiging vormen voor de vrede in Europa en daarmee ook voor de Nederlandse veiligheid. Het Franse irredentisme, vooral dan het streven naar die natuurlijke Rijngrens, bleef tot 1870 een blijvende zorg voor de Nederlandse regering. Niet dat men zo bang was voor een onverhoedse Franse aanval, nee het gevreesde scenario was als volgt: in het altijd politiek onrustige Frankrijk breekt revolutie uit; revolutie leidt tot herleving van expansionisme en tot oorlog met de Duitse Bond c.q. Pruisen. (20) Voor Nederland zou het erg lastig zijn tijdens een dergelijk conflict neutraal te blijven. Limburg speelde in dit alles gezien zijn geografische ligging, min of meer als buffer tussen Pruisen en Frankrijk, een belangrijke rol. Een complicerende factor was dat in 1839 het hertogdom Limburg - met uitzondering van de vestingen Venlo en Maastricht - lid was geworden van de Duitse Bond. Men had dus bondgenootschappelijke verplichtingen jegens de Duitse staten. Het Limburgse Bondscontingent is hiervan het bekendste voorbeeld.

Het veiligheidsbeleid, dat na 1840 onder koning Willem II werd ontwikkeld, was min of meer aan deze internationaal politieke situatie aangepast. Het ging uit van een geconcentreerde verdediging rondom Holland. De leidende gedachte achter dit nieuwe beleid was dat wie alles wil verdedigen, de kans loopt alles te verliezen. Een leger moet zijn krachten niet versnipperen maar moet zich concentreren op een centrale plaats - het hart van het land - om vandaar uit met een mobiel veldleger eventueel offensieve acties te kunnen ondernemen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie moest daarom uitgebreid en versterkt worden. Buiten deze linie kwam alleen nog een boog van vestingsteden te liggen, zoals Groningen, Nijmegen, Grave, 's-Hertogenbosch, Breda, Heusden en ook Venlo en Maastricht. Het aanhouden van deze vestingsteden geeft aan dat het hier niet om een zuiver defensief stelsel ging. De geconcentreerde verdediging betekende niet een passief afwachten achter de Nieuwe Hollandse Waterlinie, nee Holland moest dienen als operatiebasis of als rugdekking voor een daarbuiten in bondgenootschappelijk verband en offensief optredend veldleger. (21)

Voor Venlo en Maastricht leek in dit strategisch concept een rol van betekenis weggelegd. Majoor J.C. van Rijneveld schreef in 1847 in de *Militaire Spectator* dat Nederland de vestingen slechts zou kunnen missen als het zelfstandig oorlog voert. 'Maar kan en mag men dat veronderstellen! Maastricht en Venlo zijn bruggehoofden vanwaar uit Nederland en 'onze natuurlijke bondgenoten', de leden van de Duitse Bond, aanvallen tegen de Fransen kunnen ondernemen.' (22) Waren zij uit zuiver Nederlands oogpunt buitenposten, in Europees perspectief waren zij sleutelvestingen.

In 1848 leek het er op dat Rijnevelds draaiboek in de praktijk uitgevoerd zou gaan worden. In februari van dat jaar was in Frankrijk weer revolutie uitgebroken en de Juli-monarchie was ten val gebracht. In Den Haag en in andere Europese steden vreesde men dat de Franse revolutionaire legers weer op hen af zouden komen. De Nederlandse

regering nam een aantal maatregelen. Ten eerste werd toenadering gezocht tot België, in de hoop dat het land bereid zou zijn te pogen de Franse druk te weerstaan. Voor Willem II was deze steun aan Leopold, zijn grote rivaal die hem eerst zijn verloofde en later nog de helft van zijn koninkrijk had afgepakt, een hele stap. Ten tweede werd geprobeerd tot militaire samenwerking met Pruisen te komen. De koning wilde de hoofdmacht van zijn leger concentreren in Noord-Brabant rond de stelling 's-Hertogenbosch, met een gedekte terugweg naar Holland. Op initiatief van de koning vertrok generaal-majoor C. Nepveu naar Berlijn met het voorstel bij een Franse aanval Venlo en Maastricht meteen door Pruisische troepen te laten bezetten. Het Nederlandse veldleger, dat zich tijdens deze crisis geheel toelegde op de verdediging van het eigen land en geen expedities in bondgenootschappelijk verband overwoog, zou dan geen garnizoenen aan deze vestingen kwijt raken. Over dit voorstel is niet serieus onderhandeld, omdat in maart Pruisen zelf werd opgeschrikt door een revolutie. Men bleef zich in Berlijn dit Nederlandse aanbod echter wel herinneren. (23)

Na 1848 ging de Nederlandse regering in haar buitenlandse en veiligheidsbeleid steeds meer een koers van afzijdigheid varen. Zij besefte echter dat neutraliteit geen absolute garantie bood. Men moest rekening blijven houden met de mogelijkheid tegen wil en dank bij een oorlog tussen Pruisen en Frankrijk betrokken te raken. In 1860 sprak de minister van Oorlog E.A.O. de Casembroot de Kamer dan ook krachtig toe. Hij verweet de voorstanders van de ontmanteling van de vestingen Maastricht en Venlo eenzijdigheid. Ten onrechte gingen zij ervan uit dat Nederland zich geheel zelfstandig moest verdedigen. Neutraliteit in vredestijd betekende volgens de minister beslist niet dat Nederland in oorlogstijd geen bondgenoten zou hebben. En in zo'n Europese oorlog zouden beide Maasvestingen van niet te miskennen belang zijn. Voor de bewindsman bleven zij sleutelvestingen. De Casembroot meende dat een minister van Oorlog die zou overgaan tot de sloop van de vestingen Venlo en Maastricht van landverraad zou moeten worden beschuldigd. Hij voegde daar nog aan toe: 'Ik geloof niet dat er ooit eene regering zal zijn, die de hand zal leenen aan de slooping der vestingen Maastricht en Venlo. Daartoe zouden de tijden zeer moeten veranderen.' (24)

De minister leek wel erg sterk te geloven in een scenario waarin Nederlandse troepen samen met bondgenoten zouden optrekken, terwijl in 1848 het leger zich al had moeten beperken tot de verdediging van het eigen grondgebied. Zijn klare taal kon niet verhullen dat een andere overweging ten gunste van het instandhouden van beide vestingen een grotere rol speelde. Via het Limburgs lidmaatschap van de Duitse Bond had Nederland bondgenootschappelijke verplichtingen jegens Pruisen. Met name gold dit voor Maastricht en Venlo, waar Pruisen nog zoveel waarde aan hechtte. Beide vestingen lagen immers in het centrum van het Westeuropese politieke spanningsveld. Toen in 1853 in Berlijn signalen werden opgevangen dat de Nederlandse regering overwoog de beide Maasvestingen te ontmantelen, gaven de Pruisische autoriteiten meteen blijk van hun bezorgdheid. 'Maastricht und Venlo sind für unsere Verteidigung von der höchsten Wichtigkeit', zo luidde de boodschap die Den Haag ontving. Thorbecke vond het verstandig om Pruisen niet voor het hoofd te stoten. Het was immers niet denkbeeldig dat bij een eventueel wegtrekken van de Nederlandse garnizoenen uit beide Maassteden, Pruisen zich de uitnodiging uit 1848 om de vestingen over te nemen zou herinneren en in de praktijk zou brengen. (25)

In 1866 wijzigden de internationale omstandigheden zich. Na een korte oorlog tussen Oostenrijk en Pruisen viel de Duitse Bond uiteen. Dit leidde tot de opheffing van de dubbele status van Limburg (en de integratie van het hertogdom in Nederland). In de begroting voor 1867 werd geen geld meer uitgetrokken voor het onderhoud van de vestingen Maastricht en Venlo. Op 29 mei 1867 werden de steden officieel van hun vestingstatus ontheven. (26) De verplichting jegens Pruisen had opgehouden te bestaan,

de sloop kon beginnen. De tijden waren sneller veranderd dan De Casembroot had verwacht. Van het nut van de Maasvestingen in een eventuele bondgenootschappelijke oorlog sprak nu niemand meer.

Kort samengevat kunnen we zeggen dat de militaire betekenis van Venlo in de periode 1815 tot 1867 gering is geweest. Tot 1830 had Venlo nog een plaats in het verdedigingsstelsel, omdat het nog gebaseerd was op de opvatting dat de staatkundige grens ook verdedigingslinie moet zijn, al is het dan slechts een eerste lijn. In de jaren 1840 tot 1848 wordt Venlo voornamelijk gezien als bruggehoofd tussen Nederland en bondgenoot Pruisen in een oorlog tegen Frankrijk. Het is goed nogmaals te onderstrepen dat in 1848, wanneer een dergelijke oorlog dreigt uit te breken, Nederland de vestingen Venlo en Maastricht toch maar liever door Pruisische troepen laat bezetten. Beide vestingsteden waren voor de verdediging van Nederland zelf immers van geen belang. Een lastige verplichting ten opzichte van Pruisen was er de oorzaak van dat hun ontmanteling moest wachten op het uiteenvallen van de Duitse Bond. De vestingen waren hun militaire betekenis voor Nederland al veel eerder kwijt geraakt.

Ten slotte een paradox. Venlo vervulde als vestingstad in de verdediging van Nederland een bijrol, omdat het gevaar uit Frankrijk kwam. Zodra de sloop van de vesting was begonnen, ging Venlo echter prominenter figureren in de Nederlandse verdedigingsplannen. De wind was uit een andere hoek gaan waaien. Het jaar 1866 was ook het jaar waarin Pruisen de staat Hannover annexeerde hetgeen tot gevolg had dat Nederland in het oosten nu geheel aan Pruisisch grondgebied grensde. Van een verre vriend was Pruisen een opdringerige buurman geworden, die zoveel mogelijk buiten de deur moest worden gehouden. In 1870 was dat gelukt. Nederland was tijdens de Frans-Pruisische oorlog neutraal gebleven. Maar de angst bleef. Overigens niet zozeer angst voor een rechtstreekse aanval van Pruisen maar voor een betrokken raken bij een Frans-Duits conflict, waarbij Pruisen Limburg ditmaal als opmarsroute zou kunnen gebruiken. Om te verhinderen dat de Nederlandse neutraliteit op deze wijze zou worden geschonden, was het dus van groot belang de Maasovergangen te verdedigen. Hiermee nam de militaire betekenis van Maastricht, Venlo en nu ook Roermond sterk toe. Deze dreiging uit het oosten verklaart dat Venlo, ondanks het feit dat het zijn vestingstatus verloor, wel garnizoensstad is gebleven. In 1913 vond zelfs een flinke uitbreiding plaats toen het tweede regiment infanterie zijn intrede deed in de nieuwe Frederik Hendrikkazerne, die overigens om strategische redenen wel op de linker Maasoever, op de resten van het Fort St. Michiel was gebouwd. Dit geschiedde aan de vooravond van een nieuwe episode uit de militaire geschiedenis.

Noten:

1. Gemeente Archief Venlo, Stadsbestuur, inv.nr. 2612. P.F.H. Mascheck. Geschiedenis van de vesting Venlo (handschrift uit 1874).
2. Wet van 16 november 1814, nr. 55 (Staatsblad 106).
3. A. van der Woud, Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848 (Amsterdam, 1987) 477.
4. S.H.H. van der Hoek, J.M.W. Schatorjé, De slechting van de vesting Venlo 1866-1872. Een geschiedenis van tegenstrijdige belangen (niet uitgegeven scriptie, Nijmegen/Venlo,1982) 15.
5. Koninklijk Besluit van 16 november 1825, nr. 164. Zie: Recueil Militair, bevattende de wetten, besluiten en orders, betreffende de Koninklijke Nederlandsche Landmagt (1825) II, 210-219.
6. Van der Woud, Het lege land, 369.
7. Van der Woud, Het lege land, 476.
8. Koninklijk Besluit van 8 juli 1844 (Staatsblad 37).
9. C. Smit, Diplomatieke geschiedenis van Nederland inzonderheid sedert de vestiging van het koninkrijk (Den Haag, 1950) 134.
10. H. Amersfoort, Koning en kanton. De Nederlandse staat en het einde van de Zwitserse krijgsdienst hier te lande 1814-1829 (Den Haag, 1988) 326.
11. J.P.C.M. van Hoof, Fortifications in the Netherlands (c. 1500-1940), Revue Internationale d'Histoire Militaire, LVIII (1984) 111.
12. B. van 't Hoff, De vesting- en waterbouwkundige C.R Th. baron Krayenhoff 'vader van de Nederlandse stafkaart', De Syllabus. Weekblad van de stichting Radio Volksuniversiteit, 25e Jaargang nr. 28 (13 juli 1961) 113.

13. N.C.F. van Sas, Onze natuurlijkste bondgenoot. Nederland, Engeland en Europa. 1813-1831 (Groningen, 1985) 163-164.
14. Algemeen Rijksarchief (ARA), Ministerie van Oorlog, Archief van de Inspecteur-Generaal van Fortificatiën, 1813-1826, inv.nr 204, (C.R.T. Krayenhoff) kort overzicht van een verdedigingssysthema voor het Koninkrijk der Nederlanden, 12 maart 1816.
15. ARA, Kaartenafdeling, Archief Genie, Onderdeel Memories, inv.nr. V. 13, (W. Valter) Rapport wegens gebouwen en fortificatiën van Venloo en de forten Ginkel en Michiel, 29 juli 1814.
16. ARA, Kaartenafdeling, Archief Genie, Onderdeel Memories, inv. nr. V. 16, (F. Brunsveld van Hulten) Nota wegens de voorgestelde verbeteringen van de vesting Venlo, 1 januari 1816.
17. Rijksarchief Limburg, Militair Archief, inv. nr. 18, (J.W. van Oordt) Memorie betrekkelijk de vesting Venlo (. . .), 23 augustus 1851.
18. W.J. Knoop, Het verdedigingsstelsel van ons land, in: W.J. Knoop, Krijgs- en geschiedkundige geschriften VII (Schiedam, 1867) 309.
19. Handelingen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal 1857-1858, 447.
20. W. Bevaart, Koning Willem II en de geconcentreerde defensie, Mededelingen van de Sectie Militaire Geschiedenis Landmachtstaf, XIII (1990) 8.
21. De principes van de geconcentreerde verdediging worden uiteengezet in: Bevaart, Koning Willem II.
22. J.C. van Rijneveld, Brieven aan Marias, Militaire Spectator, XV (1847) 158.
23. J.C. Boogman. Nederland en de Duitse Bond 1815-1851 (2 dln; Groningen/Jakarta, 1955) 275-279.
24. Handelingen van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, 1860-1861, 117.
25. Boogman, Nederland, 279 (noot).
26. Koninklijk Besluit van 29 mei 1867 (Staatsblad nr. 51).

BOEKBESPREKING

'Tilburg als militaire stad' door drs. H. Roozenbeek.
ISBN 90-70677-33-4. Uitgeverij Centrale Drukkerij en Publikatievoorziening te Emmen.

Het boek is als nr. 9 in de brochure-editie van de Sectie Militaire Geschiedenis verschenen en is gratis verkrijgbaar bij genoemde sectie, het Informatiecentrum Tilburg en bij de tentoonstelling 'Tilburg als militaire stad' op het gemeente-archief Tilburg (4 mei-25 juni zolang de voorraad strekt). Voor verdere informatie kunt U zich wenden tot drs. H. Roozenbeek, Sectie Militaire Geschiedenis KL, Postbus 90701, 2509 LS Den Haag, telefoon 070-316 58 44, b.g.g. 070-316 58 36.

'Tilburg als militaire stad' geeft een zeer overzichtelijk beeld van de rol die deze stad heeft gespeeld bij de Koninklijke Landmacht.
Met de sluiting van de 'Koning Willem II kazerne' (30 april 1993) is een einde gekomen aan anderhalve eeuw militaire geschiedenis van de textielstad.
Koning Willem II liet Tilburgs eerste kazerne, de 'Lancierskazerne' bouwen waarin tot 1856 verscheidene bereden onderdelen van het leger gelegerd waren.
In 1913 werd de bouw van de 'Generaal-Majoor Kromhout-kazerne', bestemd voor de legering van huzaren, voltooid, terwijl de 'Koning Willem II kazerne' in 1939 door Jagers werd betrokken.
Sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog waren in Tilburg vooral opleidingseenheden gevestigd van de Aan- en Afvoertroepen (AAT). Omdat gedurende een groot deel van de naoorlogse periode ook het regimentscommando van de AAT in Tilburg was ondergebracht, wordt deze stad de bakermat van de AAT genoemd.
In het boek zijn de volgende hoofdstukken opgenomen:
Tilburg door de eeuwen heen, Tilburg in de Bataafse en Franse tijd, de Belgische Opstand van 1830, Gemobiliseerde militairen in Tilburg: 1830-1839, Koning Willem II in Tilburg, Huzaren in Tilburg: 1913-1922, Gemobiliseerde militairen in Tilburg: 1914-1918, Remonterijders en Jagers in Tilburg: 1922-1940, de bevrijding van Tilburg, de AAT in Tilburg: 1914-1993.

P.H.Th. Dumon

J. VINCENT

Dienstplicht, oorlog, Jappenkampen, bevrijding en repatriëring

Het is augustus 1940 en ik moet mij melden als militie soldaat bij het Ve Bataljon Infanterie te Semarang voor de eerste oefening. De compagnies commandant is onderluitenant Van Leeuwen. De bataljonscommandant kapitein Breemouwer (niet geheel zeker of deze naam juist geschreven is).
Het stamboeknummer, dat ik krijg is 40623 en sectie commandant, die de eerste oefening verzorgt is sergeant De Vries met assistentie van een brigadier (naam mij niet meer bekend).
Na ±3 maanden, dus eind oktober wordt de compagnie naar een van de kazernes in Tjandi gesommeerd. Daar worden de namen voor de kader-opleiding in het Depot bataljon te Bandoeng opgenoemd. Het waren in ieder geval de mensen die daarvoor in aanmerking kwamen. Ook ik had een middelbare opleiding en viel in principe hier dus niet buiten.

Aan het eind van de opsomming vroeg de desbetreffende kolonel of er mensen met bezwaren waren. Ik deed een stap naar voren en meende, dat dit langer dienen betekende (dit in verband met een betrekking die ik reeds had). Het antwoord was, dat dit een misvatting was. Na mijn overplaatsing naar de Depot bataljon te Bandoeng, bleek dat ik toch gelijk had. De diensttijd werd met twee maanden voor de opleiding tot militie sergeant IIe klas verlengd (dat dit in verband met de oorlog ruim 4½ jaar werd is natuurlijk een andere zaak, die men toen nog niet wist).
Het is intussen december 1941. We hebben maar net de korporaalsstrepen ontvangen of Nederlands-Indië verklaart de oorlog aan Japan. De opleiding wordt beëindigd en als eerste oorlogstaak moeten we de mobilisanten van uitrusting voorzien. Na ongeveer een week worden een aantal direct uit te voeren oorlogshandelingen aan ons voorgelegd. We kunnen nog kiezen wat we wensen te ondernemen.
Ik kies voor de mobiele munitie-treinen naar en van Bodjong-Konneng. Het is een continue arbeid. Automatisch houdt in, dat ik onder de staf van de Aan en Afvoer Dienst val (A.A.D.) onder het commando van kapitein Hooreweg. Ik raakte zo bedreven in het transport van munitiekisten, dat ik op een gegeven moment werd gevraagd voor de instructie omtrent de uitmonstering van deze verpakkingen. In ongeveer een maand tijd leverde ik een aantal groepen af, die aan de staf verbonden waren. Na vertrek van deze groepen naar diverse eindbestemmingen, werd ik zelf overcompleet en mocht kiezen, terug naar de troep of naar de levensmiddelenmagazijnen, alwaar men nogal wat personeel tekort kwam. Ik koos voor het laatste, er zat nogal wat organisatorisch werk in en dat lag mij wel.
Ik mocht in Madioen op de hulpbases mij een week inwerken (de bases stond onder leiding van kapitein Ter Wogt, die ik echter nimmer ontmoette). Ik maakt er wel kennis met mijn mede-commandanten, de militie sergeant 1e klas Breve (omgekomen in Japan), de militie sergeant Koopmans. Met z'n drieën en een sectie Ambonese soldaten hebben wij gedurende de Java-oorlog, vanuit het eindstation Krian, dat zich in de S.F. Krian bevond, ±10.000 man in het voorterrein van voedsel trachten te voorzien. Diverse malen werden onze wagens leeg gestolen door de Japanse infiltranten. We kregen meestal wel de wagen met chauffeur in onderbroek terug.

Het grootste probleem ontstond echter toen de hulpbases Madioen in de lucht werd geblazen en wij het eindstation Krian in bedrijf trachtten te houden. De aanvoer moesten wij nu zelf verzorgen. De aangewezen stad in de nabijheid was nu Soerabaja waar wij G.G.K.M. (bevoorradingsmagazijn voor de Marine van het KNIL) wisten. Ik had zo'n 17 jaar van mijn jeugd in die stad doorgebracht en was dus geografisch goed op de hoogte omtrent binnen- en sluipwegen. Het ophalen van voeding in deze stad was niet geheel van gevaar ontbloot. Dwars door de Japanse bombardementen door moest gereden worden; daar anders de voorzieningen in tijdnood kwamen. Het heeft niet lang mogen duren, deze geïmproviseerde transporten.

De frontlinie kwam naderbij. Op een gegeven moment waren de Japanners reeds in Modjokerto gesignaleerd. Wij besloten toen het magazijn te sluiten. De blik- en tevens noodvoorraad werd opgeladen in de overgebleven wagens en de rest van het voedsel werd aan de plaatselijke bevolking uitgedeeld. Ik bevond mij in de laatste wagen tijdens de rit naar Malang. De tocht ging alsnog over Modjokerto, deze route was niet geheel van risico ontbloot. Wij waren net Modjokerto gepasseerd toen naar ik vermoed een Japanse mitrailleur, op mijn colonne van drie wagens begon te schieten uit de rijstvelden welke wij passeerden. Ze schoten echter op de lading in de mening verkerende dat er misschien manschappen in zaten. We reden echter met hoge snelheid door en mijn eigen wagen ontving geen één schot. We hadden dus het geluk, dat er niet op de banden of chauffeurs werd geschoten. Via de Porrong-stellingen belanden we dus in Malang. Ons ergens melden voor een nieuwe inzet was een moeilijke zaak; daar de desorganisatie reeds om zich heen greep. We leverden ergens de inhoud van onze wagens in en zochten als klein groepje een nachtleger, na ons eerst maar wat van voedsel voorzien te hebben bij het bekende restaurant 'Toko Oen', waar we voor niets mochten eten. Daar zaten ook reeds de nodige gewonde mariniers aan tafeltjes. Het waren duidelijk mensen, die nog konden lopen.

Die zelfde nacht werd ik om ongeveer 3 uur in de morgen van m'n bed gelicht of ik iets voelde voor guerrilla-acties. Munitie zoveel als we dragen konden voor onze karabijn M95 was te verkrijgen bij de uitgang van de desbetreffende kazerne waar we ons nachtleger hadden. Het magazijn beschikte nog over een aardige voorraad. Veldflessen vullen en zo gingen we de guerrilla in. Al gauw formeerden zich groepen onder leiding van kapiteins en luitenants. Ik kwam met mijn magazijn collega's in een groep terecht van kapitein Van de Ahrend en een luitenant der Mariniers Diekerhoff. In het duister formeerden zich de colonnes en reden de Z-Smeroeweg op in de richting van Banjoewangi. De volgende dag arriveerden we in Banjoewangi; alwaar we onder een bommen- en mitrailleurregen een munitietrein moesten zien te lossen. 's Avonds gingen we weer naar de Z-Smeroeweg, waar we in één van de dorpen in een politiekazerne van de veldpolitie werden ondergebracht. Daar sijpelden toen de berichten van de capitulatie door; maar dat wilde niemand geloven. Het heeft ongeveer een week geduurd voor we ons erbij neerlegden, dat was dus op 17 maart 1942.

We hebben ons toen verzameld op de S.F. Djatiroto (een fabriek gebouwd door mijn grootvader voor de H.V.A.). Hier zijn we begonnen met ons nergens bij neer te leggen wat de wensen van de vijand betrof. Vrijwel al het ingeleverde wapentuig werd door ons grondig vernield. Na ± één week werden wij door de Japanners hier opgehaald en naar Malang getransporteerd; daar kwamen we dus in de oude Vouwbekkazerne terecht achter het Rampal-veld. Dit waren barakken van gedek met stenen vloeren. ±4000 Mensen bevatte dit kamp onder leiding van overste Drost waarvoor de Jappen nogal enig ontzag hadden. In dit kamp hebben de meesten het naar verhouding met later redelijk wel gehad.

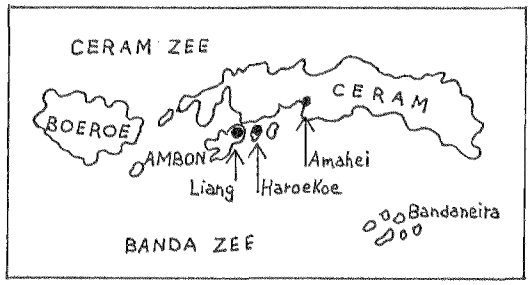
Na ongeveer één jaar werden we voor het eerst in geblindeerde treinen in twee dagen naar Batavia getransporteerd. Waar we kennis maakten, bij het 10e bataljon, met een zeker meneer Sonai (alias Sunny-boy) de man die last had van maanziekte en later

commandant werd van het Tjideng vrouwenkamp.
Van deze tijd staat mij bij, dat we hier slechts enkele maanden bleven. In die tijd was ik ingedeeld o.a. bij een corvee, dat prikkeldraad aanbracht om een klooster in Meestercornelis, hetgeen later een ziekenhuis is geworden voor ernstig zieke krijgsgevangenen, als die nog levend Java bereikten en Meestercornelis natuurlijk. Uit het 10e bataljon werden na enkele maanden door de Japanner groepen geformeerd. Ik kwam terecht bij een groep, die weer per trein op transport ging richting Soerabaja. Ik kwam toen voor ongeveer veertien dagen terecht in het Jaarmarktkamp (een mij wel bekend terrein, daar ik zelf uit deze stad kwam).
Hierna werden wij ingescheept in Perak. Per schip 1500 man in de ruimen waar naar later bleek wij bovenop kisten met vliegtuigbommen lagen. Het waren naar ik dacht vier transportschepen (het konvooi schijnt iets groter geweest te zijn), die tot het transport Oost (?) behoorden. Voor het vertrek deed zich in de haven nog een incident voor. Er raakte een schip in brand. Dit brandende schip vloog enige tijd later in de lucht. Enige brokstukken kwamen wel op ons schip terecht, doch niemand werd hierdoor geraakt.
Tijdens de vaart richting Oost zwenkte na een aantal dagen twee schepen af en die voeren richting Zuidwaarts naar later bleek waren dit de mensen, die naar Flores gingen.
De volgende datum is mij bekend gebleven omdat het één dag voor Prinses Juliana's verjaardag was. Op 29 april 1943 lagen wij voor anker in de baai van Ambon en daar maakten wij voor het eerst kennis met de Amerikaanse bommenwerper. De Japanners gingen ze met veldgeschut vanaf de voorplecht van onze schepen te lijf. Eén dag later voeren wij met één schip naar Ceram naar het plaatsje Amahei aan de baai met dezelfde naam. Het andere schip met voornamelijk Engelsen voer naar Maroekoe (Pelau).
Wij begonnen in Amahei met het lossen van het schip en bij de Amaheigangers staat de eerste nacht bekend als de Bartolomeüsnacht. Voor mensen, die het koelievak niet verstaan een verschrikking. Daarnaast werden we natuurlijk als beesten opgejaagd door de Japanners.
Overigens begonnen wij toen al met saboteren. Twee dagen later moesten de bommen uit het luik en die gingen dan per platbodemprauw naar de wal en werden onder struiken gedeponeerd. De Japanner had de gewoonte om als het wat technisch werd technici te vragen. Ik bood me nogal eens aan (met in het achterhoofd welke poets ik ze nu weer kon bakken). Zo ook bij het lossen van de bommen. Verschillende malen vlogen de op scherp gestelde bommen uit de slingen, de baai in. We deden het niet te vaak, maar toch wel wat (die waren ze in ieder geval kwijt zo redeneerden wij).
De bedoeling was in dit Amahei een vliegtuig-strip te realiseren. De gestolen meegenomen motorwalsen uit Java hebben zeker drie maanden niet gelopen. Gewoon wat zand bij de olie en ze liepen niet meer. Ze moesten dan totaal uit elkaar en worden gereviseerd. Op het laatst liepen er vier van de zes. Twee waren goed voor reparatie-onderdelen en dus niet meer bruikbaar. Het zandtransport gebeurde hier met tandoe's (draagmat met twee bamboes). Iedereen had z'n vaste partner. Er was ook een systeem met een slee over ronde balkjes als rails. Eén of ander idee van een Jap, die in Burma had gewerkt. Een bad in zee hadden we iedere dag. In het kamp kon je je dan afspoelen met een emmertje zoet water uit de eigen gegraven put. Dankzij de Indische jongens hadden we in mum van tijd tempeh, van rauwe soja bonen, die de Jap ons leverde.
Op een gegeven ogenblik wilden de Japanners vis; 'of er vissers waren?' Ja, die waren er. Men ving toen zoveel vis, dat ook wij profiteerden van de ongelooflijke overbevissing.
Uit dit kamp liepen twee of drie mensen weg, die later weer gegrepen werden. Deze mensen werden inclusief hun commandant in een open kooi gevangen gezet (hun commandant was de toen nog tweede luitenant Plateel, later de Gouverneur van Nieuw-Guinea en nog later de burgemeester van Ede). De luitenant kreeg na enige tijd weer de vrijheid binnen het kamp. De anderen zijn toen het kamp opgeheven werd op beest-

achtige wijze om het leven gebracht door de Japanners (de heer Plateel is reeds overleden). Mijn Nederlandse commandant in dit kamp was ritmeester Erkelens (ook hij is reeds overleden).
Eén van mijn beste vrienden de militie soldaat Charles Louis Riekerk heb ik hier ten grave gedragen (hij ligt nu op het Engelse erekerkhof in Ambon).
Nog een daad van sabotage. Wij moesten een coaster van zijn vracht afhelpen. In de stromende tropische regen moesten wij kistjes bier en pakken chocolade ontschepen. Aan de chocolade hebben we ons flink te goed gedaan. De kistjes bier hebben we allemaal op één punt laten zakken, zodat er meer scherven dan flesjes over waren. In de opslag rook het goed naar een bierfabriek en daarnaast hadden wij zelf nog de nodige flesjes geleegd. Zodat wij lichtelijk vrolijk in de hosende regen het kamp weer binnen gingen.
In dit kamp ontmoette ik ook mijn oude Baloe (padvinderij) Vros uit Batoe, die ik in jaren niet had gezien en die later districtscommissaris (padvinderij) te Bandoeng was. Ondergronds hebben we toen nog een voortrekkersgroep (padvinderij) opgericht. Wij bespraken in de weinig vrije tijd, die we hadden allerlei dingen om de Jap natuurlijk dwars te zitten. Eendrachtig; de slogan van de padvinderij 'doe iedere dag een goede daad' maar dan in omgekeerde richting.
Na 5½ maand verlieten wij het vliegveld, dit in staat van bruikbaarheid achterlatend. Wij werden nu met zeejachten, die de Jap uit Singapore had gestolen met 30 man per schip overgebracht naar Pèlau op Maroekoe. Hier was het vliegveld door de Engelsen aangelegd en deze werkzaamheden hadden nogal wat mensenlevens gekost. Wij moesten hier 'Pans' (Engels woord voor open hoef-ijzer-hangaars van zand of karang dijken) afbouwen. Berucht was hier het lorrie-pan corvee. De betreffende Japanner hebben ze naderhand klein gekregen door een lorrie over z'n benen te laten rijden.
Hier maakte ik voor het eerst een groot Amerikaans bombardement mee. Het was duidelijk remember 'Pearl Harbor' op 7 december, dat was dus in 1943. Pèlau werd plat gegooid inclusief de sociale Japanse legervoorzieningen (theehuis + hoerentent + hospitaaltje). In dit kamp maakten wij ook kennis met Bamboe'Mori, door altijd op corvee te gaan had ik weinig last van deze figuur. Vlak na dit bombardement verhuisden wij naar Liang op de Noordkust van het eiland Ambon. Overigens met dezelfde soort transportmiddelen als naar Haroekoe. De jachten uit Singapore en dus weer 30 man per schip. Uit Pèlau (Haroekoe) vond ook het ziekentransport plaats per 'Suez Maru' naar Java. Mijn vriend Vros (reeds eerder genoemd) ging als begeleider mee en heeft de reis niet meer overleefd, daar dit één van de meest tragische transporten is geworden. Het schip is getorpedeerd in de buurt van de Kangean eilanden en bij het zinken van het schip mitrailleerden de begeleidende Japanse schepen de over boord gesprongen mensen.
In Liang begonnen we weer met de kamp opbouw. Door wie de vlieg-strip daar is gebouwd is mij onbekend. We begonnen er weer met 'Pans' aan te leggen. Op deze plaats hebben wij ons uitzonderlijk met sabotage bezig gehouden. Zo knipten wij vrijwel dagelijks de telefoon verbinding met Ambon door, dat dit kon was door een bepaald corvee mogelijk.
Door de regelmatige bombardementen zowel in de nacht als overdag lieten er van ons mensen nog al wat het leven op het vliegveld tijdens de corveeën.
Eenmaal moesten er drums met vliegtuigbenzine, vanuit op de rede liggende schepen, naar de kust gezwommen worden. Ook ik was daarbij. Onderweg schroefden we reeds de stoppen los, zodat als ze op de kust gerold werden de benzine er uit gutste. Verder rolde men ze zodanig, dat de stop bij niet controle door de Jap naar onder lag. Ik heb nog nooit zoveel benzine geroken. Op een gegeven moment wilden de Jappen ook mee zwemmen. We zwommen ze klem tussen de drums ik heb ze nog nooit zo vlug het water zien verlaten.
Op het vliegveld bevonden zich twee kleine benzine-wagens. Eén ervan werd bij een bombardement vernield en was geëxplodeerd. Toen moesten technische krijgsge-

vangenen de vliegtuigen die er nog waren en landen maar vullen. Bij het vullen lieten we dan wel eens zand vanuit onze broekzakken meelopen. We noteerden de nummers en kwam het desbetreffende jachtvliegtuig niet meer terug dan gingen we er vanuit, dat het vliegtuig verdwenen was.
Ook het bouwen van een windtunnel is één van de meest lachwekkende zaken geworden. De bekisting van het fundament met bewapening was op een gegeven moment gereed. Toen moest er beton worden gegoten. Zoveel delen zand, cement en water mengen. Draaide de Jap zich om dan veranderden wij de verhoudingen. Ik heb nooit cement zien bovenkomen, wel water. Het ging de Japanners toen kennelijk al fout. Het hele bouwwerk hebben ze op een gegeven moment maar opgeblazen. Ook was er in de nabijheid van het kamp een zogenaamde gunside. Hier stond slechts één stuk veldgeschut er omheen allemaal klapperstammen als kanonslopen in de lucht. Door zeer zware corveëen zo gemaakt; maar voor ons lachwekkend.
Kort voor ons vertrek naar Ambon passeerde nog het volgende incident. We telden altijd de Liberators, die overkwamen om Ambon of elders te bombarderen. Op één van die laatste avonden, dat we nog in Liang verbleven, kwam er één niet terug. Hij kwam echter later en was kennelijk al z'n materiaal nog niet kwijt. Tegenover ons kampement was een heuvel. En daar begon hij vanaf de top brandbommen te laten zakken. De mogelijkheid was dat het gehele kamp in de brand zou geraken. De laatste bom viel echter exact op de wacht en het verblijf van de Japanse kampcommandant. Het munitiedepotje achter de wacht explodeerde echter. Wij kwamen voor de zoveelste maal met de schrik vrij.
In dit kamp begaven mijn krachten het en een arts had mij gevraagd of ik in het hospitaaltje stervende medelotgenoten wilde begeleiden. Ik ontliep als zodanig de buitencorvee's.
Toen het vertrek per vrachtwagen naar Ambon en uiteindelijk naar Rumah-tiga daar was ben ik dan ook als lopend patiënt afgevoerd. In Rumah-tiga lag het Remusjah kerkhof met 3000 doden. Ik had zoiets nog nooit gezien en heb pas na de oorlog gehoord hoe deze mensen behandeld zijn. Hier verbleven wij ± drie weken en zagen Ambon voor 90% door de Amerikanen plat gooien. Daarna werden we ingescheept. Na een week varen kwamen we in Makasser, waar we voor één dag aan wal moesten.
Toen we weer aan boord kwamen vertrok het schip richting Soerabaja. De reis duurde tien dagen. Tijdens deze reis gingen mijn krachten nog meer achteruit en kwam ik in de patiëntenafdeling in het ruim te liggen. Daar stierven de mensen als ratten. Ik haalde echter Soerabaja en werd van boord gedragen, lopen was er niet meer bij en in de trein gezet. Ons wachtte toen nog een reis van 48 uur naar Batavia.
In Batavia werd ik met andere levenden op een vrachtwagen gelegd met drie lijken, die in het hospitaal afgelegd moesten worden. Wij kwamen nu in dat hospitaal in Meestercornelis terecht waar ik eens het prikkeldraad omheen had gezet.
Bij het openen van de vrachtwagenachterklep stond een oude schoolkameraad me op te wachten, die mij overigens niet herkende zo slecht moet ik er uit hebben gezien. Na mijn naam genoemd te hebben lagen de zaken natuurlijk anders. Wij werden gebaad en al onze kleren werden van ons afgenomen en verbrand. Dit was de enige mogelijkheid om het hospitaal niet te besmetten met kleerluizen. Na dit bad ben ik toen ±24 uur in coma geraakt. Toen ik de volgende dag bijkwam feliciteerden de artsen, die om mijn bed stonden, mij. Gelukkig had de toestand niet mijn hersens aangetast, want ik zei prompt daarop, ik ben toch niet jarig. Nee zeiden de artsen; maar met jou komt het best in orde. Wat je gemankeerd hebt vertellen we je later wel eens.
Ongeveer drie maanden heb ik niet kunnen lopen en heb dit als kleinkind tussen twee touwen weer moeten leren. Na vier maanden werd ik weer gezond verklaard. Ik kwam toen weer in het 10 bataljon in Batavia terecht en deed weer mee aan het normale corvee.
Intussen was het half 1945 en werden we nog eenmaal op transport gesteld. We gingen

naar Bandoeng en kwamen in het L.O.G. terecht. Waar we als haringen in een ton gelegerd werden (naar wij naderhand vernamen om ons bij Japanse capitulatie alsnog allemaal om zeep te helpen zodat er dan geen getuigen zouden zijn voor de oorlogsmisdadigers). Dit alles was echter van korte duur en de officieren waren zo goed op de hoogte, dat een massa-moord alsnog kon worden voorkomen.
Op 8 augustus 1945 werd ons in dit kamp het einde van de oorlog meegedeeld.
Twee dagen later bouwden we het Thihapit gezinskamp op. Veertien dagen later vertrok ik naar Ambarawa als bekend zijnde met bevoorrading van grote groepen mensen. Als onderofficier van bevoorrading haalde ik de Japanse magazijnen leeg en bevoorraadde de vrouwenkampen in Banjoebiroe en Ambarawa.
Het laatste transport richting Banjoebiroe werd ik plotseling bij een opgeworpen wegversperring aangehouden door een TNI-officier. Deze informeerde waarmee ik bezig was. Na hem één en ander uitgelegd te hebben, vroeg hij mij of ik niet voor de TNI wilde komen werken. Mijn antwoord was, dat ik genoeg had van de oorlog en m'n militaire pakje best wilde uittrekken. Hij had er begrip voor en liet mij door. Op de terugweg opende hij zelf de wegversperring en groette mij beleefd. Ik begreep toen dat de bersiaptijd een aanvang had genomen. Enkele dagen later werden de niet beschermde vrouwenkampen beschoten met mortieren. Ik verbleef in de vrouwenkampen te Ambarawa totdat de Gurka's en Punjab's (dit waren Brits-Indische troepen) ons ontzetten. Ik vertrok als militair met het laatste transport naar Semarang. In Semarang verzorgde ik het magazijn voor de RAPWI-winkel. In deze hoedanigheid vervulde ik door gebrek aan hoger kader ook nog een officier van de wacht functie voor het HBS-gebouw (gelegen in Tjandi en van waaruit alle transporten in de meeste gevallen naar Nederland werden verzorgd). Op één van deze wachtdiensten liep ik een dubbele malaria attaque op.



In het Elisabeth-ziekenhuis vond een arts het nodig om mij om gezondheidsredenen naar Nederland te zenden.
In mei 1946 verliet ik de rede van Semarang met de Kotabaroe om op 11 juni 1946 in Rotterdam op de kade te worden gezet.
Na een keuring door het KNIL in Austerlitz werd mij te verstaan gegeven, dat als ik eten wilde ik maar werk moest zoeken. Herstellen van alle ontberingen of afhelpen van m'n malaria, dat moest ik zelf maar uitzoeken.

Naschrift redactie:

Naar de mening van de redactie draagt het ongecorrigeerd overnemen van het artikel van de Heer Vincent bij in de weergave van het tijdsbeeld en de sfeer die de schrijver in zijn stuk oproept.

De inmiddels bijna 70-jarige vervulde na 1946 verschillende betrekkingen, voordat hij in 1959 in dienst trad bij de Delta-dienst van Rijkswaterstaat. Bij zijn pensionering in 1988 werd hij onderscheiden met de gouden medaille in de orde van Oranje-Nassau.

De heer Vincent wijst onze lezers nog op een indringend verslag over wat er gedurende zeventien maanden met een groep van 1000 Nederlandse krijgsgevangenen te Amahei gebeurde. Het verslag werd in 1964 geschreven door kapitein KNIL Korteweg en voor eigen rekening in stencil-vorm uitgegeven.

C.J.M. KRAMERS

Over uniformen

In de wereld van de militaria wordt veel aandacht gewijd aan het uniform. In de dertigjarige oorlog streefden de overheden ernaar hun manschappen zo uit te dossen, dat vriend van vijand te onderscheiden was maar de landsknechten stoorden zich er niet aan. op eigen wijze voorzagen zij zich van extravagante drachten waardoor ieder streven naar uniformiteit al bij voorbaat werd gefrustreerd. In latere jaren zorgden regimentsaanvoerders voor de kleding van hun manschappen waardoor vanzelf enige uniformiteit ontstond. Toen in 1672 Lodewijk XIV als eerste per regiment aparte uniformen voorschreef was dit - aldus schreef Ringoir - tevens een belangrijk middel om desertie tegen te gaan. De speciale opvallende uitdossing maakte het mogelijk weggelopen militairen keurig bij hun eenheid terug te bezorgen.

In de tijd van Napoleon bestonden er extravagante uniformvoorschriften. Veel officieren maakten hun kleding nog mooier dan was voorgeschreven en de keizer heeft dit nooit de kop weten in te drukken. Anderzijds waren de voorgeschreven uniformen, evenals civiele ambtskostuums uit die tijd, veel te mooi om waar te zijn. Uit historische schilderijen en andere afbeeldingen krijgt men de indruk dat het allemaal mooi was maar in de praktijk brachten omschrijvingen het soms niet verder dan het papier. Er is wel eens gesteld dat van de keizerlijke legers maar 20% reglementair gekleed ging, de overigen moesten maar zien hoe ze zich het best konden kleden. Pas na 1815 kwam er echt meer uniformiteit en werden de uniformen ook eenvoudiger.

De uniformkunde besteedt aandacht aan de nauwkeurige beschrijving van de tenues en de veranderingen, die periodiek zijn ingevoerd. De achterliggende redenen, waarom er van tijd tot tijd wijzigingen plaatsvonden worden vaak niet vermeld en zijn lastiger te achterhalen. Uiteraard zijn er algemene mode-ontwikkelingen aan te wijzen. Praktische overwegingen leidden tot het invoeren van schutkleuren als khaki, veldgrijs en bleu horizon. Ook de politiek speelde soms een rol; de Pruisische Pickelhaube kwam eerder in gebruik in de Duitse staten, die nauwere banden met Pruisen hadden, dan in andere. De officiële uniformvoorschriften en hun toelichting zeggen niet alles over de achtergronden van de nieuwe bepalingen. Correspondentie van de commandant Veldleger, aanwezig in het Algemeen Rijksarchief, geeft enige achtergrondinformatie.

In 1909 wenste minister van Oorlog Cool, een proef te nemen met kleding, waarvan de kleur aan de omgeving was aangepast want de donkere uniformkleding gaf een te grote zichtbaarheid. Wielrijders en mitrailleurschutters zouden als eersten de nieuwe kleding moeten beproeven. Ik kan niet nagaan of er toen is geëxperimenteerd maar in 1912 drong op zijn beurt minister Colijn aan op gelijkvormige veldkleding voor alle wapens, ook voor de grenadiers en jagers en de rijdende artillerie. Alleen de marechaussee kon de donkere uniform behouden en eventueel in de militaire ziekeninrichtingen. Hij vroeg zich af of de blauwe pantalon kon worden gehandhaafd bij een in te voeren grijze jas. Eén tuniek vond hij het doelmatigst en daarvan moest er maar één model zijn. Bij optreden in groot tenue moesten er aan deze jas geen losse versierselen zitten. Onderscheid tussen de verschillende tenues kon voldoende tot uiting komen in de vorm van een ander soort hoofddeksel. Voor het

geval dat de grijze kleur vrijwilligers zou afschrikken moesten deze er een ander pak bij krijgen. Voor officieren moesten er wel aparte en ceremoniële tenues bestaan, speciaal voor ontvangsten ten hove, en die mochten nooit in de gewone dienst worden gedragen, aldus Colijn. Toen in 1912 de nieuwe grijze uniformen werden ingevoerd was het de bedoeling dat geen donkere uniformen meer zouden worden aangemaakt, uitgezonderd voor de marechaussee. De commandant Veldleger drong er nu bij de officieren op aan om bij feestelijkheden met collega's geen civiele gelegenheidskleding te dragen. Aldus zouden minder bedeelde officieren, die alleen de grijze uniform bezaten, niet in verlegenheid worden gebracht. In de latere oorlogsjaren mochten officieren helemaal geen burgerkleding meer dragen.
Eenheden met speciale uniformen en uitmonstering wensten deze graag te handhaven en voort te zetten. Voor de eerste wereldoorlog droeg de artillerie een speciaal hoofddeksel, de talpa. Toen overwogen werd deze door een kepi te vervangen stuitte dit op bezwaren. In januari 1910 schreef de inspecteur der artillerie aan de minister van Oorlog dat de talpa sierlijker was dan de kepi. Er kleefden wel enige bezwaren aan dit hoofddeksel, het was te warm en beviel niet bij zon en veel stof. Hierin kon echter makkelijk worden voorzien door het aanbrengen van luchtgaatjes en het langharig maken van de talpa.
De commandant Veldleger vond dit geen goed idee. Hij had de indruk dat de inspecteur aanstuurde op een kolbak voor de artillerie en als hij die had zou hij ook nog om een attila vragen. Mocht de inspecteur gedacht hebben dat een kolbak de werving ten goede zou komen dan had hij dit mis: de huzaren hadden toen een fraaie kolbak maar de werving van vrijwilligers liep onbevredigend. De commandant Veldleger vond dat de artilleristen de rode pluim van de talpa maar op de kepi moesten overzetten. Voor de overgangsperiode konden de aanwezige talpas bij enkele eenheden worden afgedragen. Gebruikte exemplaren konden voor 30 cent van een nieuwe binnenvoering worden voorzien en opnieuw worden uitgereikt.

Nadat in 1912 de beenwindsels waren ingevoerd kwamen hier later bezwaren tegen. In de oorlogsjaren werd de kwaliteit slechter, er zat geen rek in en de rollen waren te kort en rafelden snel. Bij alarm kostte het veel tijd ze goed aan te doen. In 1916 was minister Bosboom ontstemd over deze bedenkingen, eerst moest iedereen de nieuwe windsels hebben en nu ineens niet meer. Enkelkappen vond hij onhygiënisch vanwege het transpireren. Vergunning voor niet strijdenden, zoals kantoorpersoneel, om een lange broek toe te staan leek hem uit den boze omdat dan andere categorieën zouden willen volgen. Toen in de loop van de oorlog de kwaliteit van de grijze stof slecht bleef verzochten belanghebbenden om ook nog in 1918 de blauwe kleding te mogen blijven dragen want die was beslist beter. Andere suggesties uit die jaren betreffen het invoeren van een grijze overtrek voor de kolbak en het vervangen van de onderofficierschevrons, die door slijtage te lijden hadden en relatief duur waren. In 1919 is gepleit voor het behoud van donkere uniformen voor de officieren: civiele autoriteiten traden toch ook nog steeds op in donkere ambtskostuums. Er werd ook gevraagd om de invoering van een slappe kraag. Ook werd gedacht dat een officierskoppel met schouderriem het lichaam slank zou houden.

Voor de invoering van de platte pet in 1912 werd erover geklaagd dat de kepi vaak afwoei. De stormbanden waren niet doelmatig, de kepi's krompen vaak en werden soms in een te kleine maat gekocht. De platte pet zou deze euvels moeten verhelpen, maar toen deze eenmaal was ingevoerd rezen er andere bezwaren. Anders dan de kepi, die door alle rangen werd gedragen was de pet in principe alleen bestemd voor officieren en onderofficieren. Het kwam echter voor dat militairen, die daartoe niet waren gerechtigd, ook petten droegen. In een aanschrijving van 1915 is nog eens precies vastgelegd wie wel en wie niet recht had op een pet. Toen de donkere kepi eenmaal was vervangen door de sjako en de platte pet hebben

deze twee hoofddeksels geen lang leven gehad. De sjako, alias kolenemmer, beviel niet, ook niet als de glimmende delen dof waren gemaakt. Hier kwam bij dat pet en sjako - aldus schreef Ringoir - te veel leken op de overeenkomstige Duitse uniformstukken. Tijdens de eerste wereldoorlog werd dit kennelijk bezwaarlijk gevonden. Een nieuwe grijze kepi voor alle rangen zou de problemen oplossen. Ik heb begrepen dat de marechaussee nog een speciale reden had om naar de kepi terug te verlangen: bij handgemeen gaf de pet onvoldoende bescherming. Al in april 1914 had de commandant Veldleger voorgesteld de sjako te vervangen door een kepi van grijs laken. Hij vroeg Hare Majesteit een proef te mogen nemen en wilde sjakodragers toestemming geven voor eigen rekening een grijze kepi te kopen. In oorlogstijd zou de kokarde kunnen worden afgenomen en tijdelijk aan de binnenzijde worden bevestigd. Het moest geen slappe maar een stevige kepi zijn. In juli 1915 volgde een instructie de nieuwe kepi te beproeven. Inmiddels was het Deens laken, waarvan in 1912 de eerste grijze uniformen waren vervaardigd, niet meer te krijgen en de kwaliteit van deze kepi was minder goed dan was verwacht. Weldra was deze kepi lelijk, impopulair en ongeschikt voor de velddienst. Hij was niet bestand tegen regen, werd spoedig onooglijk en de stormband was onbruikbaar.

Toen de oorlog was afgelopen werd opnieuw bekeken hoe het verder moest met de kleding. In 1919 kwam er een ontwerp voor de nieuwe vaststelling van uniformen. Hierin werd voor de officieren en onderofficieren weer de kepi voorgeschreven. De commandant Veldleger schreef toen met potlood op zijn exemplaar op de pagina waarop voor opperofficieren ook de kepi werd voorgeschreven: 'kepi afschaffen, pet ongewenscht'. Wellicht ligt hier de verklaring waarom de generaals tot 1940 de platte pet droegen. Verder vond deze commandant dat in het gevecht een helm moest worden gedragen en in dat geval kon een stijve kepi niet worden opgeborgen. In plaats van de kepi zou een slappe pet of een sierlijke maar stevige hoed beter voldoen. Kon er een prijsvraag worden uitgeschreven? Zolang van hogerhand kleding - of iets anders - wordt opgelegd zijn er tegenvoorstellen. In het leger kwam zeker vroeger inspraak weinig voor. Was hiermee rekening gehouden, misschien had dan de commissie, die in 1919 moest rapporteren over ontevredenheid in het leger, niet hoeven rapporteren dat de kleding bepaald niet aangenaam te dragen was. Maar uiteraard waren de middelen beperkt. Dit was naar het voorkomt niet de reden waarom de kepi, ondanks een vrij algemeen verzoek om deze af te schaffen, toch werd gehandhaafd. Ik heb wel eens gehoord dat koningin Wilhelmina in hoogsteigen persoon voor het behoud van de kepi - en ook van de staande kraag - was en dat zij hierin volhardde. De tijd, dat het staatshoofd persoonlijk uniformen vaststelde en streng toezag op de naleving der voorschriften, ligt duidelijk achter ons.

J.G. BOON VON OCHSSÉE

De man met het tweede gezicht of helderziende

Het was november 1940. Als 18-jarige brigadier-automobiel-hersteller van het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger was ik in een militaire colonne van Bandoeng naar Soerabaja gereden voor het afleveren van zo'n 50 motorvoertuigen, een tocht van drie dagen.
's Zaterdagsmiddags kregen we tot tien uur in de avond verlof, daar we de volgende morgen vroeg per trein naar Bandoeng zouden terugkeren.

Met een gulden op zak wandelde ik Soerabaja in, waar ik nog nooit eerder was geweest. Op Passar Toendjoengan kocht ik wat souvenirs, waarna ik genoeg geld overhield voor een avondmaaltijd bestaande uit een portie bami of nasi goreng, destijds 5 of 10 cent, en een fles bier van een kwartje. Na een poosje merkte ik dat ik voortdurend werd gevolgd door een Britsindische jongeman. Daar er ook in die tijd zakkenrollers waren, maakte ik een ommetje tussen de marktstalletjes en schoot een Chinees restaurant binnen, ervan overtuigd dat ik mijn achtervolger kwijt was. Op het terras gezeten achter een ijs Shanghai ter waarde van 5 cent, zag ik hem echter langslopen. Het was duidelijk dat hij mij had gezocht. Hij bleef stilstaan, weifelde, kwam het terras op en vroeg of hij mij even mocht spreken. Op mijn vraag waarover hij wilde praten zei hij: 'Master, me tell you fortune'. Glimlachend merkte ik op dat hij als helderziende moest weten dat ik nog maar 35 cent op zak had. 'No, no, no pay', zei hij. Hij wilde alleen maar weten of het gevoel dat hij met mij moest praten juist was. Ik bood hem een stoel en eenzelfde portie ijs aan. Bedankend voor het laatste ging hij links van mij zitten en vroeg mij mijn handen te laten zien. Ik was benieuwd. Alles wat hij van mij kon weten moest hij uit mijn uniform opmaken.

Aandachtig mijn handen bekijkend zei hij: 'U bent midden op dit eiland geboren (inderdaad, Djokja) en werkt in het westen (ja, Bandoeng) en uw familie woont op een



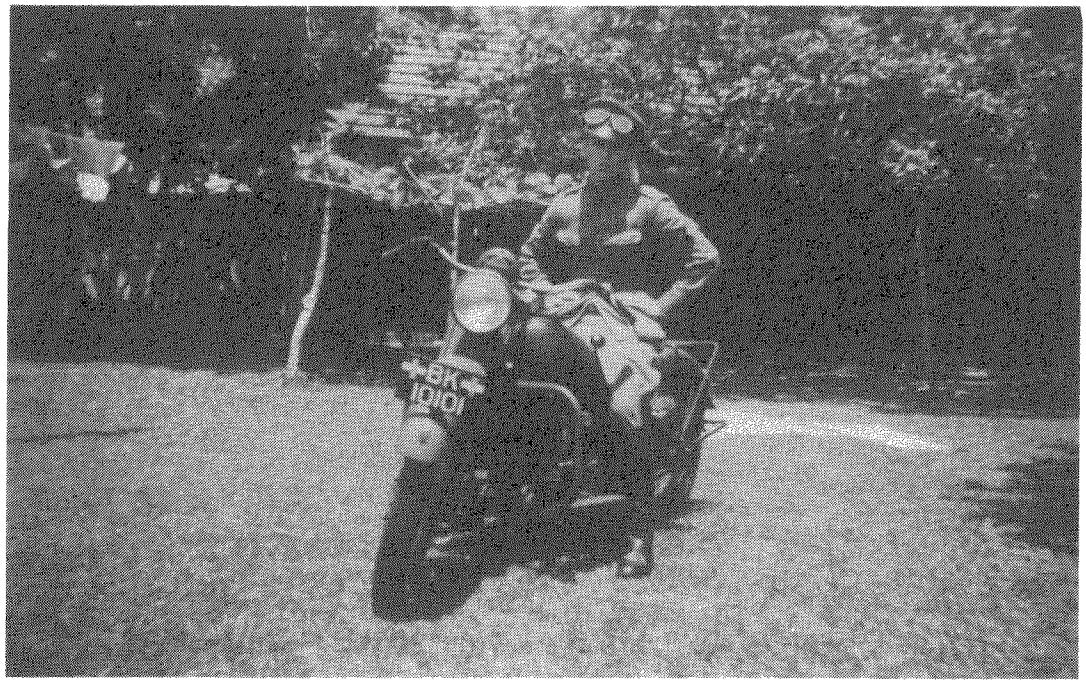
20 oktober 1940.

ander eiland waar u later ook heengaat.' Dat laatste verbaasde mij, want hoe kon hij weten dat ik over een paar maanden naar Sumatra zou gaan waar mij een goede baan wachtte? Plotseling keek hij me bezorgd aan en verklaarde dat hij nu wist waarvoor hij mij moest waarschuwen. 'Eind volgend jaar komt u hier weer terug en dan zult u in gevaar verkeren.' Ik keek hem geamuseerd

aan en zei dat dit waarschijnlijk de eerste en laatste keer zou zijn dat ik in Soerabaja was. 'Wat voor gevaar bedoelt u? Komt hier soms ook oorlog?' Geschrokken weerde hij af: 'Daar mag ik nooit over praten want dan pakt de politie mij op.' Hij ging verder: 'Ik zie veel bloed. Ook zie ik dat u in zeer groot gevaar bent. Als iemand u roept moet u luisteren. U hoeft niet bang te zijn, want u bent onder een gelukkig gesternte geboren. U moet altijd doen wat u moet doen. Uw innerlijke stem zal u altijd waarschuwen!' En nogmaals, dringender: 'If somebody is calling you, please listen!'
Hij vervolgde: 'Daarna gaat u weg naar een heel groot eiland en in datzelfde jaar naar de andere kant van de wereld. Als u 23 jaar bent zult u in gevaarlijke omstandigheden verkeren, maar succes hebben. U moet alleen maar doen wat u moet doen, dan zult u geluk hebben.' Op mijn vraag of ik ooit zou trouwen antwoordde hij dat ik een blonde vrouw zou trouwen en vier kinderen krijgen. 'Als u 35 bent verandert u van werk en gaat weer datgene doen waar u mee begonnen bent. Op uw 45ste jaar stopt u daarmee. U zult heel oud worden en niet door een ongeluk sterven.'
Hij wilde beslist niet dat ik hem iets voor zijn merkwaardige voorspellingen betaalde. 'Als ik voel dat mensen in gevaar zijn moet ik ze waarschuwen, als ik daarvoor een betaling aanneem zou ik mijn kracht verliezen.'
'Goed, als u er zo zeker van bent dat ik over een jaar weer hier terug ben, zal ik naar dit terras komen om u tien gulden te betalen.' Een royale belofte, gezien mijn brigadiersgage van *f* 5,18 per week, die ik me wel durfde te permitteren omdat ik niet geloofde over een jaar weer in Soerabaja te zijn.

De volgende avond was ik weer in Bandoeng en in februari 1941 zwaaide ik af en keerde naar Medan, Sumatra, terug waar mijn familie woonde. Ik werd chef werkplaats bij een autohandel, waar ik genoeg verdiende om te gaan sportvliegen, tot dan toe een dure liefhebberij. Na 17½ uur vliegen bezat ik het felbegeerde brevet.
Een paar maanden later, op 7 december 1941, begon met de Japanse overval op Pearl Harbour ook de oorlog voor Nederlands-Indië. Alle gebrevetteerde sportvliegers werden opgeroepen. Op 3 januari 1942 arriveerde ik in Soerabaja, waar ik voor de spoedopleiding op het Marinevliegkamp Morokrembangan werd ondergebracht.
Mijn belofte aan de Britsindische jongeman hem tien gulden te komen brengen als ik terugkwam, deed mij vele malen naar het Chinese restaurant gaan. Ik heb hem nooit meer gezien.

Op 3 februari 1942 kregen Soerabaja, de haven en ons vliegkamp om tien uur 's ochtends de eerste luchtaanval te verduren. De betonnen bijenkorfvormige schuilplaatsen, door hun puntvorm redelijk bomvrij, waren meteen propvol en bloedheet. Bij een volgende aanval twee dagen later kregen wij opdracht ons direct na het luchtalarm te verspreiden, liefst buiten het kamp. Dat was niet tegen dovemansoren gezegd, ik sprintte in hoog tempo het kamp uit. Toen ik ongeveer 400 meter buiten het kamp was, zag ik op heel grote hoogte een formatie van zeven bommenwerpers aankomen, een 4-motorige in het midden en aan weerszijden drie 2-motorige kisten in V-formatie. Voorbij een bocht in de weg ging ik op een 50 centimeter dikke waterleidingbuis zitten, met de gedachte dat ik daarnaast dekking kon vinden als de begeleidende Zero-jagers het vuur op ons openden. Nog hijgend van het harde hollen zat ik op de buis uit te blazen, toen een Amerikaan die met anderen tegen een soort dijk van de visvijvers plat op zijn buik dekking zocht, mij toeriep: 'Hey you, get the hell out of there!' Toen ik weer naar boven keek was het net of er wat glinsterende confetti uit de bommenwerpers viel, duidelijk zichtbaar tegen de stralend blauwe lucht. Het luchtdoelgeschut van het aangrenzende vliegveld knalde er rustig op los, maar de kisten vlogen te hoog.
Opeens hoorde ik de stem van de Britsindiër: 'If somebody is calling you, please listen!' Als de weerlicht rende ik naar de plek achter de dijk, waar de Amerikaan en zijn bemanning van een gestrande B-17 bommenwerper lagen. Tussen twee van hen was nog net ruimte genoeg voor mij en ik liet me



M'n tweede lieveling, al kijk ik wat zuur.

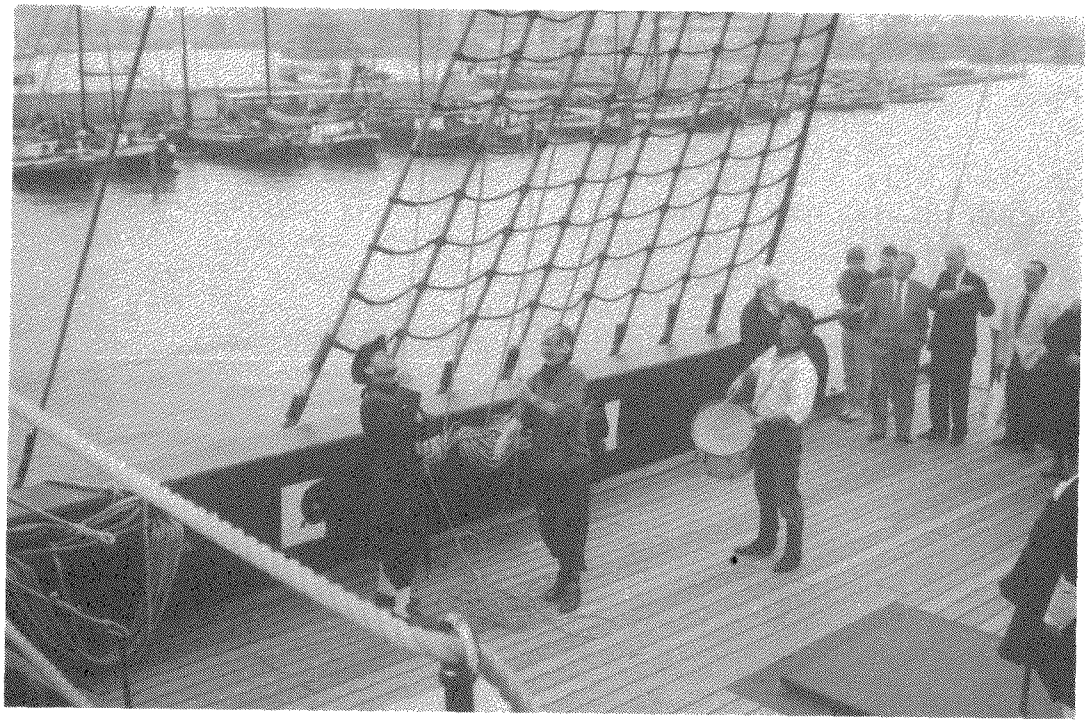
plat op mijn buik vallen. Op hetzelfde moment voelde ik de opgespoten moerasgrond, waarin de bommen een lange lijn van modderfonteinen produceerden, in onze richting golvend in beweging komen. De lucht was vervuld van een fluitend en rommelend geluid, gevolgd door een donderende klap voor ons en een tweede achter ons, in de visvijver.

Daarna viel er een doodse stilte. Alles was nat en doorweekt van de neerkletterende modder en het moeraswater. Ik voelde warm vocht over mijn rug lopen en keek door een rode waas voorzichtig naar de lucht. Ik wist zeker dat ik dood was. Toen ik in de verte stemmen hoorde durfde ik weer mijn ogen open te doen. Mijn rechterarm zat vol bloed, maar ik voelde geen pijn. De man naast mij lag in een plas bloed en bleek door een bomscherf in tweeën te zijn gereten. Het was zijn bloed, ik mankeerde niets. Ik vroeg me af waarom het zo hard bleef regenen uit een helblauwe lucht. Al spoedig ontdekte ik dat er uit de waterleidingbuis een fontein van water op ons neerkwam. De buis was door een bom getroffen op de plaats waar ik had gezeten.

Op 19 februari 1942 werd ik met vele anderen naar 'het grote eiland', Australië geëvacueerd. Datzelfde jaar werd ik naar Amerika overgeplaatst voor mijn opleiding. Toen ik 23 jaar was nam ik deel aan de gevechtshandelingen in het noorden van Europa vanaf de Britse vloot. Op mijn 35ste nam ik afscheid van de vliegdienst en keerde terug naar mijn oude vak, de transportdienst van de Koninklijke Marine. Op 45-jarige leeftijd verliet ik de dienst definitief. De voorspellingen van de man met het tweede gezicht zijn op één na uitgekomen; mijn blonde vrouw en ik hebben maar twee kinderen gekregen. Op kritieke momenten in mijn leven heb ik altijd moed geput uit zijn belangstelling voor mijn levensloop.

Verslag van de voorjaarsexcursie naar Amsterdam op 13 mei 1993

Niet iedereen kwam op tijd aan in het Scheepvaartmuseum, omdat het gehele verkeer rond station Amsterdam CS enige tijd was stilgelegd, vanwege het vertrek per koninklijke trein van de Koningin met het Belgische Koningspaar naar Apeldoorn.
Maar ca. kwart voor 11 kon begonnen worden met een uiteenzetting over het Scheepvaartmuseum en de ernaast afgemeerde replica van het V.O.C.-schip 'Amsterdam', door de conservator, de heer Wijn.
Na de koffie in de koffiekamer van het museum begaf het gezelschap zich naar het V.O.C.-schip waar we ineens 2½ eeuw terug in de tijd waren.
De bemanning, gekleed als in die tijd, voerde ons door middel van een rollenspel terug naar het leven aan boord van zo'n schip. Lossen van goederen, schrobben van het dek, repareren van zeilen, bereiden van de maaltijd (onze lunch!), het schieten met één van de boordkanonnen, het liggen in de hangmatten enz. Nu hingen er een paar hangmatten in het, voor de tegenwoordige lengte van de bevolking aangepaste, ruim. Afbeeldingen lieten zien, hoe daar vroeger zo'n 200 man gestouwd werd, bezweet, slecht gewassen, weinig toiletaccommodatie, velen ziek, o.a. scheurbuik door gebrek aan vitaminen enz.
Van de bijna 1700 V.O.C. schepen zijn er 141 nooit teruggekomen, vergaan in stormen of door navigatiefouten.
De 'Amsterdam' verging in een storm tijdens haar eerste reis op 8 januari 1749 bij de Engelse zuidkust. Het had o.a. 27 kisten vol zilver aan boord, doch kapitein Willem Klump kon deze redden. De rest werd door de muitende bemanning en de passagiers in de steek gelaten en pas in 1969 hebben duikers een deel hiervan kunnen bergen.
Om 12 uur werd het sein voor een oorlam gegeven. We kregen een soort kruidenlikeur in een koperkleurig bekertje met het VOC-embleem met de A van Amsterdam erop, vergezeld van een doosje om het in mee te nemen als aandenken. Op het dek werden zeemansliedjes gezongen met begeleiding van een accordeon en een fluit.
Vervolgens konden we genieten van bruin brood en stevige erwtensoep, opgediend in houten bakjes met houten lepels. Vervolgens gingen we naar het museum waar ons gezelschap in twee groepen werd gesplitst.
Onder de zeer deskundige, enthousiaste leiding van de beide gidsen wandelden we door het museum. We waren vol bewondering voor de manier waarop alles getoond wordt. Scheepsmodellen, schilderijen, voorwerpen, ja, zelfs een volledig ingerichte radarhut met apparatuur van even na de Tweede Wereldoorlog!
Na een dankwoord van onze voorzitter gericht tot de conservator en zijn medewerkers, dronken we nog een drankje in het restaurant en bezochten de beide winkeltjes op zoek naar een souvenir.
Een welgemeend woord van dank voor onze secretaris, de heer Nuis, die deze excursie zo uitstekend heeft geregeld!



Foto's: A. Hamakers

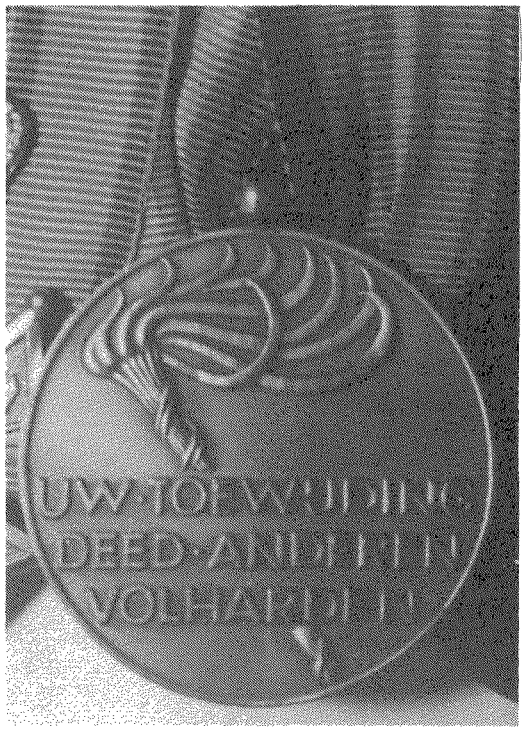


L.W. DE VRIES

De verzorgingsmedaille

De Koninklijke Nederlandse Bond voor Lichaamlijke Opvoeding (KNBLO) heeft in 1965 een medaille ingesteld, met de naam 'Verzorgingsmedaille', als vervanging van het diploma dat de verzorgers tot dan toe ontvingen. Deze medaille wordt door de KNBLO toegekend op basis van deelname aan de Vierdaagse afstandsmarsen te Nijmegen als verzorger van een officiële groep. En kan worden toegekend aan militairen, burgers en buitenlanders.

Strikt genomen mag deze medaille niet op het uniform worden gedragen, ook niet als baton. Het dragen ervan wordt getolereerd, zodat men de medaille kan aantreffen op een militair opgemaakte draaggesp met model-decoraties, een draaggesp met klein-model-decoraties (miniaturen) of batonlint.
Het is een ronde medaille met een diameter van 37 mm, uitgevoerd in brons. De voorzijde bestaat uit de tekst 'Uw toewijding deed anderen volharden', met op de achtergrond een brandende fakkel. De keerzijde bestaat uit de letters 'KNBLO' (Koninklijke Nederlandse Bond voor Lichaamlijke Opvoeding) met een koninklijke kroon. De medaille is via een ring verbonden met het lint. Het lint draagt als basis dezelfde tekening als het Kruis voor Betoonde Marsvaardigheid (Vierdaagsekruis), dit om de betrekking met elkaar aan te duiden. In het centrum van het lint een 3 mm oranje streep, geflankeerd door een 3 mm groene streep, een 4 mm oranje streep, een 3 mm groene streep en een 4 mm blauwe streep. Meervoudige toekenning wordt aangeduid met een cijfer, dat wordt bevestigd op het lint. Even eens bestaat er een miniatuur van deze medaille. De medaille is van 1965 tot 1991 ongeveer 10.000 maal toegekend. (Er kunnen 300-400 verzorgers worden ingeschreven bij een Vierdaagse). De medaille is ontworpen door de firma Van Veluw BV te Zeist.





Dit artikel is mede tot stand gekomen dankzij de welwillende medewerking van de KNBLO te 's-Gravenhage.

H.G. MEIJER

Afdeling Ridderorden en Onderscheidingen

Voor vele insiders werd er met spanning naar uitgekeken en in februari 1993 was het dan eindelijk zover: een prachtig en volledig boekwerk verscheen over de door mij meest gewaardeerde dapperheidsonderscheiding 'Het Verzetskruis 1946'. Deze hoogste verzetsonderscheiding werd in 1946 ingesteld en werd toegekend aan hen 'die zich in door den vijand overweldigd of vijandelijk gebied bij het verzet tegen den vijand of diens aanhangers bijzonder moedig en beleidvol hebben onderscheiden.'

Deze hoogste verzetsonderscheiding, die men vergeefs zoekt in ons 'Nationale Oorlogs- en Verzetsmuseum' te Overloon, is bij de meeste Nederlanders onbekend in tegenstelling tot bijvoorbeeld de legendarische Militaire Willems Orde. Dat zat mij altijd erg dwars en ik ben de auteur, dr. C.M. Schulten, de directeur van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, dan ook geweldig dankbaar met dit geweldig mooie en volledige boekwerk:

'Zeg mij aan wien ik toebehoor'.
Het Verzetskruis 1940-1945.

De titel is ontleend aan de woorden van de dichter Ed Hoornik, die over het sterven van dr. H.B. Wiardi Beckman schreef:
'Toen schoof hij zacht zijn arm onder de mijne door. Zeg mij - zijn stem werd warm - aan wien ik toebehoor.'
Wiardi Beckman werd postuum onderscheiden met het Verzetskruis en samen met hem werden in totaal 95 personen onderscheiden, 94 postuum, waarvan één symbolisch en slechts één bij leven. Het blijkt zelfs dat deze laatste nog in leven is.
Wat we de auteur dr. Schulten in dank moeten afnemen is dat hij in een prachtig boek alle 95 toekenningen in uitvoerige biografische notities heeft behoed voor de algemene vergetelheid. Hij heeft de eerlijkheid om ons blad 'Mars et Historia' te roemen voor de eerste poging de namen behorende bij Het Verzetskruis te hebben vermeld (door onze legendarische H. Ringoir in 1985). Ongetwijfeld zijn deze biografische notities het meest waardevolle, waarmee de directeur van het RIOD het levenswerk van dr. L. de Jong méér dan 100% aanvult. In 'Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog' worden immers slechts 45 van de 94 namen genoemd, waarmee duidelijk wordt aangetoond hoe onderbelicht de 'dragers van het Verzetskruis' in onze geschiedschrijving zijn.
Doch daar is nu gelukkig een eind aan gekomen. Een prachtige vondst vind ik het hoofdstuk 'Begrippen, instellingen en groepen' waarin de auteur, vooral voor de jongere lezers, een beeld geeft van het verzet gedurende 1940-1945. In de 'bijlagen en tabellen' kunnen de kenners erachter komen hoe het werkelijk is gegaan met de toekenning van dapperheidsonderscheidingen toegekend aan het verzet. De leeftijd, niveau en kerkelijke gezindheid zijn tevens vermeld en wekken de indruk dat het de bedoeling is geweest nog diepgaander te willen analyseren. Deze welhaast wetenschappelijke benadering van het onderwerp 'onderscheiding' is eigentijds en spreekt sterk aan.
De prachtige omslag met de afbeelding van Het Verzetskruis met de keerzijde op de achterkant is in kleur gemaakt door ons lid IJ. van Wijngaarden. De méér dan 100 zwart/wit illustraties maken dit boek een gewild naslagwerk voor al diegenen, die zijn geïnteresseerd in faleristiek en in de geschiedenis van het verzet. Het feit dat de meeste mutaties kunnen worden omschreven als 'de tekst van hun doodsoordeel door de nazirechters' maakt dit boek tot een uniek document en welhaast een monument, die

mijn boekenkast enorm verrijkt. Als kenner mag ik besluiten om dit complete prachtig uitgevoerde boek bij iedereen bijzonder aan te bevelen. Het zal mijns inziens weldra zijn uitverkocht. Nogmaals hulde aan de auteur.

'Zeg mij aan wien ik toebehoor'. Het Verzetskruis 1940-1945, door dr. C.M. Schulten, Amsterdam, 1993.
Uitgegeven door Sdu, ISBN 90 12 08001 0, 203 blz. afmeting 17 x 24 cm, paperback kleurenomslag. Met voorwoord van Z.K.H. Prins Bernhard. Prijs *f* 35,-.

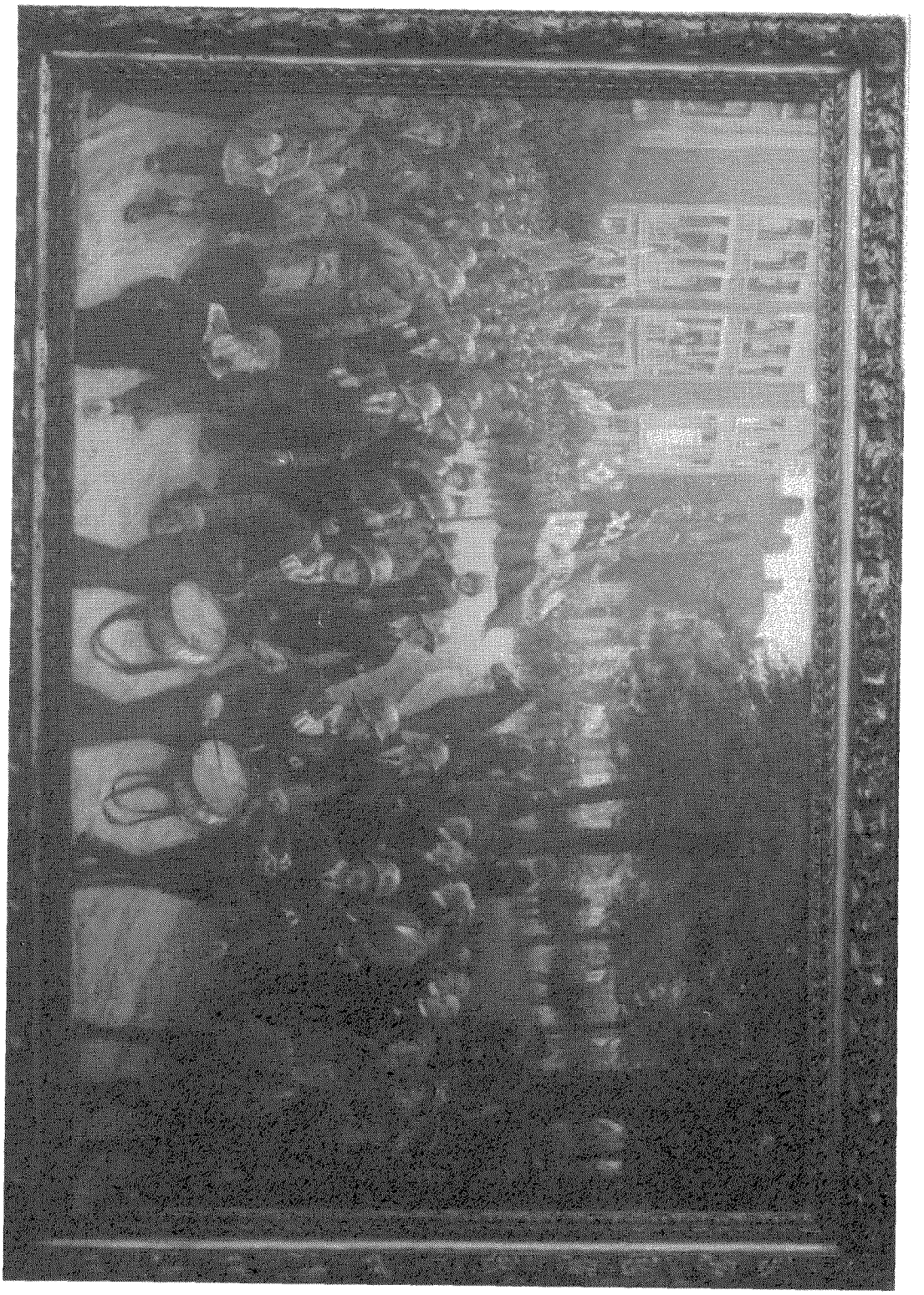
Nogmaals, de vrijwillige burgerwacht

Met veel interesse heb ik in het januari/maart nummer het artikel gelezen over 'De Vrijwillige Burgerwacht' van de hand van onze voorzitter, de heer Kramers. Met name trof mij de gelijkenis van de foto op bladzijde 46 van het vorig nummer en een foto van een schilderij van Hoynck van Papendrecht in mijn documentatie. De foto in Mars laat het defilé zien dat op 16 september 1920 gehouden werd voor de minister van Defensie (hier zal wel van Oorlog bedoeld zijn, JB), de luitenant-generaal b.d. W.F. Pop. Het schilderij toont een parade die wel erg veel lijkt op die van de foto. Een verschil is de tramrails die op de foto wèl te zien zijn, maar op het schilderij niet.
Uniformtechnisch interessant is het feit dat de deputatie van de Amsterdamse burgerwacht - zie de drie Andreaskruizen in het vaandel - de Duitse helmen draagt waarover Kramers schrijft.
Echter, er bestaan twee verschillende beschrijvingen van dit schilderij. Met hulp van onze leden moeten wij gezamenlijk een definitief uitsluitsel kunnen geven welke gelegenheid Jan Hoynck van Papendrecht nu vastgelegd heeft. De huidige eigenaar van het schilderij deelde mij mede dat het hier gaat om de parade op de Maliebaan te Utrecht, ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum van H.M. Koningin Wilhelmina in 1923. De koningin staat in deze lezing tussen de minister van Binnenlandse Zaken, jhr.mr. Ch.J.M. Ruys de Beerenbrouck en de burgemeester van Amsterdam, Van Tellegen. Dat het hier gaat om een koninklijke parade zou evident zijn vanwege de aanwezigheid van vlaggen en standaards van de militaire onderdelen. In het archief van de heer F.J.H.Th. Smits trof ik een contemporaine tekst die als volgt luidt:

> 'Het defileeren der burgerwachten te Breda voor de Minister van Binnenlandse Zaken. Zijne excellentie jhr.mr. Ch.J.M. Ruys de Beerenbrouck, de minister van Oorlog, zijne excellentie F.W. Pop en de voorzitter van de Nederlandsche Bond van vrijwillige Burgerwachten, K. van Lennep door het bestuur en de leden van de bond aangeboden aan mevrouw de weduwe K. van Lennep, 3 maart 1919-1924.'

Wellicht dat de Sectie Militaire Geschiedenis, leden woonachtig in Utrecht en Breda en de heren Kramers en Sierksma vanuit hun respectieve deskundigheid klaarheid in deze zaak kunnen brengen!
Ik wacht met spanning af.

J.A.C. Bartels, Santhorstlaan 50, 2242 BH Wassenaar



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* 50,-) zal worden gestort op de giro- of bankrekening van de penningmeester, na ontvangst van de daartoe bestemde acceptgirokaart.

Hij/zij wil wel/niet meewerken 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:
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede, tel.: 023-291324.

11e Opgave van wijziging en aanvulling op de ledenlijst van november 1990.

Nieuwe leden:
Bruggen, B.H.M. van der, Spurkstraat 30, 5275 JC Den Dungen 2, 3, 4, 11

Adreswijzigingen:
Contact Oud-Mariniers, Boomstede 115, 3608 AE Maarssen.
Mutsaerts, J.P.W.E.M., Oude Grintweg 79, 5688 MB Oirschot.
Rijksmuseum, Postbus 74888, 1070 DN Amsterdam.
Zwijnenburg, Ph.A., Fazantenlaan 18, 7451 HD Holten.

Opgezegd:
Dollekens, W.G.T., Mr.Dr. Jonkerlaan 20, 1761 GD Anna Paulowna.
Haaren, W.A. van, Keizersgracht 140, 1781 BD Den Helder.
Sangers, C., Jachtlaan 210, 7312 CL Apeldoorn.
Werff, G.E. van der, Burg. Verbrughweg 38, 4024 HR Eck en Wiel.

Rectificatie:
Dotinga, P.M., Wendakker 5, 9407 BL Assen.

Overleden:
Werff, Drs Y.P.W. van der, Wilhelminasingel 21, 4818 AC Breda.

Aantal leden op 1 maart 1993	538
Nieuwe leden	1
	539
Opgezegd	4
Aantal leden op 1 mei 1993	535

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

15e Internationale congres voor Vlaggen- en Vaandelkunde 22 t/m 27 augustus 1993 Schweizerisches Landesmuseum Zurich

Afdeling 13 'Vaandels en standaarden' ontving van de organiserende Zwitserse Vereniging voor Banistiek de gegevens over het 15e internationale congres, waarvoor als lokatie het Schweizerisches Nationalmuseum is gekozen. Onder auspiciën van de Internationale Federatie van Verenigingen van Vlaggenkundigen (E.I.A.V.) worden dergelijke congressen sinds 1965 (op Muiderberg!) elke twee jaar in een ander land en werelddeel gehouden. Het aantal deelnemers varieert van 80 tot 150 belangstellenden, die zich bezig houden met de studie van oude en hedendaagse vlaggen, vaandels, wimpels, banieren en het bijbehorende protocol. Nadrukkelijk wordt afstand genomen van het commercieel bedrijf van leveranciers en fabrikanten.
De teksten van lezingen zijn tot nu toe van elk congres in boekvorm verschenen, uiteraard geïllustreerd met foto's en tekeningen. Door de beperkte oplage ervan en de hoge wetenschappelijke waarde van de onderscheiden studies werden de congresrapporten tot veel gevraagde antiquariaatstukken.
Deelneming staat open voor iedere geïnteresseerde. Voor de partners worden interessante excursies georganiseerd. Het Zwitserse congres geeft bovendien twee volledige tours door verschillende kantons en langs musea. Formele ontvangsten en een gala-diner completeren het geheel.
Aanmelding voor deelneming staat open tot 1 juli a.s.. Telefonisch of schriftelijk kan men in Nederland inlichtingen krijgen bij de Afdelingscorrespondent van Mars et Historia: KL. Sierksma, op Nij Midgaard, Woelwijk 1, 9255 KE Tytsjerk. Tel. 05118-25 24.