Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie

MARS *et* HISTORIA



29e Jaargang nummer 3 - juli/september 1995 - 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: drs J. Nuis. Vice-voorzitter: drs. R. de Winter. Penningmeester: mr W.J. Zaagman. Leden: J. van den Berg, B.C. Cats, J.A.H. Engelman, H.F. Fabri, drs J.P.C.M. van Hoof, C.B. Nicolas, D.E.J. Stoot. Adviseur: F.J. van Lier.

ADRESSEN:
Voorzitter: Graaf Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarden 02159-46037
Vice-voorzitter: Koolwitjehof 29, 3124 BH Schiedam 010-4709516 (thuis), 070-3188632 (kantoor)
Penningmeester: Julianaplein 16, 2771 EE Boskoop 01727-12897

AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN:
(1) a. 'Krijgsgeschiedenis, korpsgeschiedenis' olv drs J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage 070-3251955
b. '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 G.D. Klein Baltink, Klooster 6, 7232 BB Warnsveld 05750-29156
(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' olv drs J.R. Verbeek, Postbus 53554, 2505 AH 's-Gravenhage
(9) 'Maritieme geschiedenis' olv dr S.J. de Groot, Brederoodseweg 49, 2082 BS Santpoort-Z 023-370769
(10) 'Napoleontica' olv J.L. van den Berk, Schippersgracht 16-R, 1011 TS Amsterdam 020-6228354
(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 W.L. Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe 05780-12138
(14) 'Eerste Wereldoorlog' olv dr F. Snapper, Burg. Patijnlaan 136, 2585 BM 's-Gravenhage
(15) 'Koninklijke Marine' olv T.L.D. Postma, Kalfjeslaan 123, 2623 AD Delft 015-612663
(16) 'Militaire genealogie' olv G. van Zuijdam, Dennenlaan 12, 7313 AM Apeldoorn 055-553839
(17) 'Militaire folklore' olv F.W. van Steen, Lion Cachetstraat 2, 3851 ZE Ermelo 03417-51983
(18) 'Militaire voertuigen en tanks' olv M.C. van der Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK 's-Gravenhage 070-3634391
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede 023-291324
W. den Dunnen, 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 en tijdschriften' olv drs M.J. Lohnstein, Arnhemsestraatweg 46, 6881 NH 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 035-246815
(23) 'Korps Mariniers' olv B.E. Stuit, Middelzand 2711, 2788 CM Den Helder 02230-44649
(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
H.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,-, (voor leden in het buitenland f 70,-) te storten op rek. nr. 65.82.12.125 van de ING-Bank te Waddinxveen, t.n.v. de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie of op giro 29 40 790 van de N.V.M.H. te Boskoop.

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 t/m jaargang 1991 f 7,50 (inclusief portokosten).
Vanaf jaargang 1992 f 12,50 (inclusief portokosten). Themanummer Ned.-Indië 41/42 f 15,00 (inclusief portokosten).
Verschuldigde bedrag overmaken op postgironr. 46 65 23 tnv J. van den Berg, Gouda.

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.

29e Jaargang nummer 3 - juli/september 1995

INHOUD

Dr. F. Snapper: De strijd om de Zeeuwse eilanden in mei 1940, deel II

R.J. Claassen: Enkele opmerkingen betreffende de 'gemotoriseerdheid' van de in begin 1942 op Java aanwezige artillerie-eenheden van het Koninlijk Nederlands Indisch Leger (KNIL)

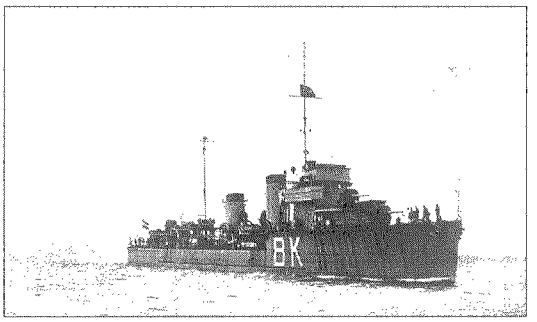
H.J.E. van der Kop: Het vliegkampschip. Sleutel voor het winnen van de oorlog in de Pacific

G.M.H. Hartman: Amerikaanse Ridders van de Militaire Willemsorde

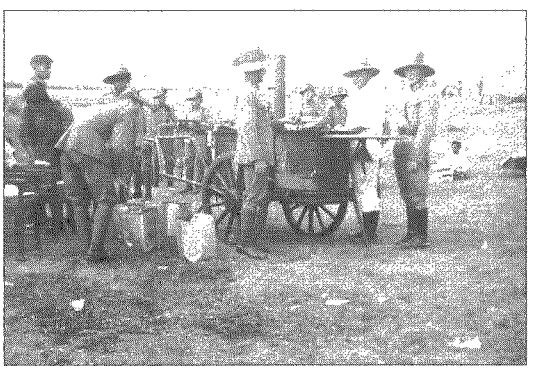
Boekenwijzer

Bestuursmededelingen

Op de voorkant:
Alvis Straussler pantserwagen van het KNIL, 1939-1942.



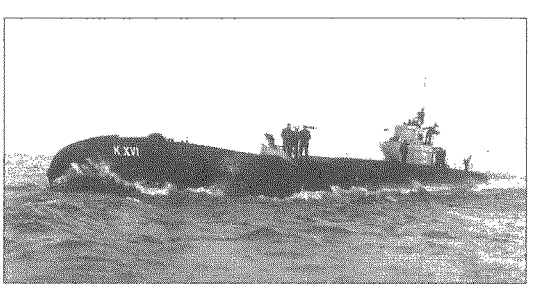
1



2



3



4

15 augustus 1945: VJ-day.
HET EINDE VAN DE OORLOG IN HET VERRE OOSTEN

VJ-day: Victory over Japan. Het betekende formeel het einde van de oorlog in het Verre Oosten, maar vooral ook het definitieve einde van de Tweede Wereldoorlog. Overigens wil men in de Verenigde Staten 2 september - de dag waarop Japan de capitulatie-overeenkomst aan boord van Admiraal Nimitz's vlaggeschip, de USS Missouri, ondertekende - ook wel VJ-day noemen.
In Europa - zelf net ontkomen uit de wurgende greep van de nazi-terreur - is 15 augustus de enige datum die wordt herdacht. In ons land dan meestal alleen door diegenen die zich er nauw bij betrokken voelen. Immers ons koloniale bezit was zo ver weg en daardoor heeft er weinig begrip bestaan voor de problemen die waren ontstaan nadat Japan Nederlands Oost-Indië onder de voet had gelopen.
Nederland had het te druk met zichzelf, het 'herstel van de eigen schade' die men had opgelopen tijdens de Duitse bezetting en de wederopbouw dat men weinig belangstelling had voor de verhalen over jappen-kampen, mishandelingen en terreur in Indië.
In deze derde editie van Mars et Historia in 1995 is ruimte gemaakt voor de artikelen die bij ons themanummer naar aanleiding van 50 jaar bevrijding overbleven. Het aanbod was (gelukkig) groter dan de ruimte. De redactie heeft bewust gekozen om de artikelen over de 'strijd in het Verre Oosten' in de augustus-editie onder te brengen.

Foto 1: Hr.Ms. Torpedobootjager Banckert in de Indische wateren.
Foto 2: Veldkeuken van het KNIL.
Foto 3: De Havilland DH-92 Tiger Moths van het Vrijwillig Vlieger Corps in Indië.
Foto 4: Hr.Ms. Onderzeeboot K XVI. Ging op 25 december 1941 verloren in de Zuidchinese Zee bij Kuching.

OPROEP

DE KRIJGSMACHT LEERT . . . !

Volgend jaar zal weer een lustrumjaar zijn. Zoals de afgelopen keren - het begint een traditie te worden - gaan wij er niet zomaar aan voorbij. Een lustrumcommissie werkt aan een tentoonstelling in het Museum FLEHITE te Amersfoort en de redactie werkt aan het lustrumnummer van Mars *et* Historia. Ons bestuurs- en redactielid Frits Fabri heeft de eindredactie op zich genomen. Thema van de expositie en lustrumuitgave is "De krijgsmacht leert .....!" Hoewel voor de tentoonstelling een periode is vastgesteld die 'in beeld' gebracht wordt, willen wij voor ons jubileumboek geen tijdsbeperking aanbrengen. Als te weinig artikelen over het gekozen onderwerp zullen binnenkomen dan zijn artikelen over andere onderwerpen ook welkom. Alle bijdragen moeten *vóór 1 november 1995* bij de redactie zijn ingeleverd.

UITNODIGING

KOPIJ

De gekleurde mapjes op onze redactie waren en zijn dit jaar ruim gevuld met artikelen die wij voor Mars *et* Historia 1995 hebben ontvangen. Maar als wij vooruit kijken naar 1996, dan zijn wij somber gestemd. Dan is onze voorraad wel heel beperkt voor de drie edities die wij naast onze lustrumeditie zullen uitbrengen.
Daarom is onze vraag aan de leden: denkt U eens goed na of er misschien nog een artikel in de pen zit dat wij volgend jaar een plaats kunnen geven in Mars *et* Historia. Voor aflevering 01/1996 geldt dat wij de kopij graag zo snel mogelijk ontvangen, echter *niet later* dan 31 oktober 1995.

MEDEDELING PENNINGMEESTER

Tot op heden hebben 115 leden hun contributie nog niet voldaan. Aangezien dit jaar alleen zonder tekort kan worden afgesloten als *alle* contributieverplichtingen worden voldaan, wil ik degenen, die deze schoen past, verzoeken *per omgaande* te betalen. De vereniging heeft elke gulden nodig, ook die van U!!

DR. F. SNAPPER

De strijd om de Zeeuwse eilanden in mei 1940, deel II

De gebeurtenissen op 10 mei 1940

Om 02.30 uur vertrok III-40 Regiment Infanterie per trein naar de Zanddijkstelling[1]. Reeds waren ten oosten van de Maasoever bij Roermond tussen Nederlandse grenswachten en Duitse overvaldetachementen gevechten uitgebroken[2]. Eerst om 04.30 uur kreeg de Commandant Zeeland bericht dat in Limburg en op andere plaatsen in het oosten van ons land grensoverschrijding had plaatsgevonden. Hij gaf bevel de inundaties te stellen voor Bathstelling, Zanddijkstelling en de Eendracht.
Tevens werd bevel gegeven de bevolking van Krabbendijke, Kruiningen, Ierseke, Rilland-Bath, Schore en Waarde te evacueren.
"Ook gelastte hij dat alle verdachte personen en alle Duitsers in verzekerde bewaring moesten worden gesteld en dat alle Duitse schepen binnen zijn gezagsgebied in beslag moesten worden genomen"[3].

Inmiddels waren 3-I-40 Regiment Infanterie en III-40 Regiment Infanterie in de loop van 10 mei in de Zanddijkstelling aangekomen. De rest van I-40 Regiment Infanterie werd eerst om 23.00 uur met autobussen naar de Zanddijkstelling vervoerd. Daar was sinds januari een detachement van ongeveer 300 man achtergelaten dat, samen met III-38 Regiment Infanterie bij elkaar minder dan 1½ bataljon, was doorgegaan met het aanleggen van semi permanente opstellingen van aarde en hout.
Van de artillerie lag III-17 Regiment Artillerie (12 kanonnen van 8 staal, omstreeks 60 jaar oud) en een sectie 10 lang 30 (in 1912 als proefgeschut aangeschaft) reeds in de nabijheid van die stelling. II-17 Regiment Artillerie (12 kanonnen van 7 veld) kreeg eerst om 21.30 uur van Commandant Zeeland bevel om zich naar de Zanddijkstelling te verplaatsen. C.-17 Regiment Artillerie, majoor P.J. Enter, kreeg omstreeks die tijd eveneens order om zich met zijn staf naar Zuid-Beveland te begeven. Die dag had hij onder meer gebruikt om de staf en de verschillende batterijen van II-17 Regiment Artillerie te bezoeken en een korte toespraak te houden. "Op de vraag, ten slotte, of op allen gerekend kon worden, werd steeds met een algemeen en krachtig "JA" geantwoord."
Bij Staf-17 Regiment Artillerie werd een dergelijke vraag gesteld door de regimentsadjudant, de reserve-kapitein J.P.W. van Dijk. Ook hier was een krachtig "JA" het antwoord[4]. Voor zover mij bekend is zo iets niet bij andere eenheden gebeurd. Daar hielden de officieren op andere wijze de moed er in.
Ik herinner mij die dag omdat, toen ik mij, tijdens de middagrust, met enige uitvaller bij mijn sectie aansloot, de mannen zich bezorgd maakten over de uitlatingen van een Duitse piloot, die dodelijk gewond uit zijn neergeschoten vliegtuig was gehaald en had gezegd: "Ik zal sterven, maar Duitsland zal overwinnen." Ik antwoordde hen dat Duitsland zeker verslagen zou worden nu Frankrijk, Engeland, België en Nederland een bondgenootschap vormden. Toen even later de kurk van de veldfles, die ik achter me had neergezet, met een knalletje er af vloog (ik had er thee in) werd vrolijk geroepen "De luit schiet van achteren en van voren." Maar hieruit blijkt ook dat de manschappen in oorlogstijd van hun officieren een krachtig optreden verlangen.
De verdedigingskracht van de Zanddijkstelling was gering. Dat behoeft niemand te verbazen. Immers het heeft zes maanden geduurd voordat de Peel-Raamstelling, waar

tot april 1940 op iedere 1½ km een bataljon lag, een behoorlijk weerstandsvermogen had verkregen. Wèl was men op 10 mei begonnen het grootste deel van de Zanddijkstelling te inunderen, maar door de lage waterstand vlotte dat niet zo goed. Bovendien zouden er in ieder geval droge accessen overblijven, die de troep moest verdedigen. En zonder semipermanente opstellingen was dit niet mogelijk.
Zo bemerkte 3-I-40 Regiment Infanterie dat in het vak van haar linker voorsectie nog niets was gedaan[5]. Ook 2-III-40 Regiment Infanterie, die in de stoplijn een vak van 1800 m moest verdedigen, bemerkte dat de stelling bij langena niet gereed was. Wèl werden nu in het gehele stellinggebied burgerwerklieden voor het afbouwen van de stelling aangetrokken[6], maar ook met behulp van deze extra krachten kon de stelling niet in enkele dagen worden voltooid.
Inmiddels had de Nederlandse regering, evenals de Belgische, de hulp van Frankrijk en Groot-Brittannië ingeroepen. Op grond daarvan gaf de Franse opperbevelhebber, generaal M.G. Gamelin, bevel het Plan D uit te voeren. Dientengevolge kreeg het Franse 7e Leger, onder bevel van generaal H.H. Giraud om 06.10 uur Nederlandse tijd opdracht tot Tilburg op te rukken[7]. De bedoeling was dat de hoofdmacht noordoost van Antwerpen zou worden ingezet. Twee van Giraud's divisies waren voor Zeeland aangewezen. De 68e Division d'Infanterie vormde twee gevechtsgroepen, waarvan één het uiterste westen van Zeeuws-Vlaanderen zou bezetten en de andere, gedeeltelijk over zee gedeeltelijk over land, naar de Zeeuwse eilanden zou worden gestuurd. De 60e Division d'Infanterie zou het overige deel van Zeeuws-Vlaanderen helpen verdedigen. Een verkenningseenheid onder bevel van kolonel De Beauchesne, bestaande uit een eskadron vechtwagens, een eskadron pantserwagens, twee eskadrons motorrijders, en een eskadron anti-tank geschut, alsmede twee gevechtsgroepen met ieder een eskadron motorrijders en een eskadron zware mitrailleurs en anti-tank geschut, zou via Walcheren de omgeving van Geertruidenberg moeten bezetten[8]. In plaats van de door generaal Winkelman gevraagde Britse divisie waren er voor de verdediging van Zeeland Franse troepen in aantocht, die, wat getalsterkte betrof ruimschoots voldeden aan de wensen van de Nederlandse opperbevelhebber. Echter dient er op te worden gewezen dat deze beide Franse divisies, zogenaamde B-divisies waren, die evenals 38 Regiment Infanterie en 40 Regiment Infanterie uit oudere lichtingen waren samengesteld, niet van het meest moderne materieel voorzien en waarbij slechts enkele beroepsofficieren waren ingedeeld[9].
In de loop van de ochtend was het de Commandant Zeeland duidelijk geworden dat Franse strijdkrachten in Zeeland zouden arriveren. Verbindingsofficieren van het Franse 7e Leger, de 60e divisie en de bevelhebber van "les Forces Maritime du Nord" hadden zich in de loop van die dag bij hem gemeld. Deze laatste was de luitenant ter zee Loranchet, die Nederlands sprak[10].

Schout-bij-nacht Van der Stad moest onder deze omstandigheden in Middelburg blijven en benoemde derhalve reeds om 11.30 uur reserve-luitenant-kolonel J.H.W. Bruins, C.-38 Regiment Infanterie met het bevel over alle Nederlandse troepen op Zuid-Beveland[11]. Tot dat ogenblik had overste Bruins slechts het administratieve commando over dit regiment gevoerd, want I-38 Regiment Infanterie op Tholen en II-38 Regiment Infanterie in Zeeuws-Vlaanderen stonden operationeel onder rechtstreeks bevel van Commandant Zeeland terwijl III-38 Regiment Infanterie in de Zanddijkstelling onder bevel was gesteld van C.-40 Regiment Infanterie. Maar nu werden C.-40 Regiment Infanterie, evenals C.-14 Grens Bataljon onder bevel gesteld van C.-38 Regiment Infanterie. Dat gaf geen moeilijkheden. C.-14 Grens Bataljon was majoor en de C.-40 Regiment Infanterie, reserve luitenant-kolonel P.R.L. van der Drift. Deze was in rang een aantal jaren jonger dan Bruins die, in 1896, als 16-jarige in de rang van soldaat-vrijwilliger bij het instructie-bataljon was gekomen. In 1904 tot tweede luitenant benoemd, was hij als

eerste luitenant van 1909 tot 1916 bij het KNIL gedetacheerd. Tijdens die detachering was hij in 1911 en 1912 bij de troepen in Atjeh geplaatst. In 1935 als majoor gepensioneerd was hij tot reserve luitenant-kolonel benoemd en genoot het volle vertrouwen van schout-bij-nacht Van der Stad.
Commandant Zeeland had overigens op 10 mei zorgen genoeg. Wel kon Hr.Ms. Hydra de mijnversperring in de Roompot die dag voltooien, maar reeds in de nacht van 9 op 10 mei hadden Duitse vliegtuigen mijnen afgeworpen in het Oostgat, de Deurne, de Wielingen en de rede van Vlissingen. Hij moest zijn beide met 15 cm kanons bewapende schepen op last van de opperbevelhebber Land- en Zeemacht naar Hoek van Holland sturen, waar de Johan Maurits van Nassau opdracht kreeg naar Den Helder op te stomen en de Flores naar de Zeeuwse wateren mocht terugkeren[12].
De Duitse vliegtuigen, die vanaf de ochtendschemering rondom Vlissingen aktief waren, werden onder vuur genomen door de 16e batterij luchtdoelartillerie, die over modern afweergeschut beschikte. Zij slaagde er in enkele Duitse toestellen neer te halen maar had van de 838 granaten, die in voorraad waren, er die dag 124 verschoten[13].
Ondertussen was de opmars van het Franse leger in volle gang. Het gemotoriseerde detachement De Beauchesne had die dag reeds om 16.00 uur Breskens bereikt. De kolonel was vooruitgegaan en vervoegde zich reeds om 15.00 uur op het stafkwartier van Commandant Zeeland om één en ander te regelen, zodat toen het detachement Breskens binnenrukte er schepen van de Provinciale Stoombootdienst gereed lagen om het naar Walcheren over te zetten. Incidenten deden zich niet voor[14]. Omstreeks 18.00 uur marcheerden eenheden van dit detachement door Middelburg langs een juichende bevolking, die de Franse militairen met bloemen verwelkomde[15]. Terwijl dit in Middelburg gebeurde, bereikten de voorste gemotoriseerde eenheden van de verkenningsafdeling (68 Groupement de Reconnaissance) van de Franse 60 Division d'Infanterie Walsoorden, Terneuzen en Breskens. De gemotoriseerde eenheden van deze divisie, I-271 Regiment d'Infanterie en III-307 Regiment d'Artillerie bereikten deze plaatsen in de nacht van 10 op 11 mei. De hoofdmacht van deze divisie was echter niet gemotoriseerd. Een deel van deze troepen kon worden vervoerd met de elektrische tram tussen La Panne en Retranchement, de voertuigen met paardentractie mochten slechts gebruik maken van secundaire wegen. Bovendien moesten alle eenheden van 60 Division d'Infanterie voorrang verlenen aan alle andere zich verplaatsende eenheden van het 7e Leger. Dientengevolge is het niet verbazingwekkend dat deze divisie, die onder bevel stond van général de brigade M.E. Deslaurens, eerst na drie dagen het haar toegewezen vak tussen Breskens en Walsoorden volledig kon bezetten. 68 Division d'Infanterie was oorspronkelijk bestemd voor de verdediging van het noordelijk deel van de Franse kust. Derhalve kreeg deze divisie haar bevelen van "Amiral Nord" (admiraal Abrial) te Duinkerken. Op 10 mei werd het gros van de divisie onder bevel van haar commandant, général de brigade Beaufrère langs de weg naar het noorden verplaatst en bezette de Belgische kust en Zeeuws-Vlaanderen.
De gevechtsgroep, die de Zeeuwse eilanden moest verdedigen stond onder bevel van de infanteriecommandant van 68 Division d'Infanterie de général de brigade P.S. Durand. Zij bestond uit 59 Groupement de Reconnaissance de Division d'Infanterie, 224 Regiment d'Infanterie, I-89 Regiment d'Artillerie, een luchtafweerbatterij van zes 25 mm kanonnen, verbindingspersoneel en enig geniepersoneel. De artillerie verplaatste zich over land, het overige deel van de gevechtsgroep werd over zee van Duinkerken naar Vlissingen getransporteerd. Het eerste zeetransport bestond uit de "Côte d'Azur, waarop waren ingescheept II-224 Regiment d'Infanterie, een peloton motorrijders van 59 Groupement de Reconnaissance de Division d'Infanterie en de batterij luchtdoelartillerie. Het schip koos om 17.40 uur (Franse tijd) zee, geëscorteerd door de Franse torpedoboten l'Incomprise en Branle-Bas en de torpedobootjagers Adroit, Fron-

deur en Fougeux. Op het laatstgenoemde schip bevonden zich generaal Durand en schout-bij-nacht Ch. Platon. Tijdens de overtocht voerde Platon het bevel over het geheel, waarbij ook nog zes Franse en twee Britse mijnenvegers waren, die de magnetische mijnen, door Duitse vliegtuigen uitgeworpen, opruimden. Marineluchtstrijdkrachten waren ingezet voor de luchtbescherming[16].

De Franse mijnenvegers Henri-Guegan, Duquesne, Bernadette, J. Ribault, Louise Marie en Dijonnais bleven op de Westerschelde de Duitse mijnen onschadelijk maken. Hierbij gingen op 15 mei, de Henri-Guegan en de Duquesne verloren[17].

Chasseurs, scheepjes van 150 ton, bestemd voor onderzeebootbestrijding, bewapend met een kanon van 71/2 cm en twee dubbelmitrailleurs, die ook tegen luchtdoelen konden worden ingezet, werden bestemd voor het transport van motorbrandstof. Chasseur 10 leverde op 10 mei, zonder moeilijkheden, een dergelijke lading af in Vlissingen[18].

Een nadeel was dat regelingen betreffende de bevelsverhouding tussen de Franse en Nederlandse commandanten ontbraken.

De Duitse "Luftwaffe" heeft een belangrijk aandeel gehad in de strijd om de Zeeuwse eilanden. De geallieerde luchtstrijdkrachten hebben zich toen slechts sporadisch boven het Zeeuwse luchtruim vertoond. Reeds is het één en ander meegedeeld over het optreden van het Duitse luchtwapen op 10 mei. Het bombardeerde op die dag ook andere doelen zoals het vliegveld Haamstede op Schouwen-Duiveland, het vliegkamp Veere en het vliegveld Souburg op Walcheren, alsmede de Bath- en Zanddijkstellingen[19].

Voor een goed begrip is het bovendien nodig op enkele gebeurtenissen te wijzen, die op 10 mei in de Maaslinie in Noord-Limburg en de Peel-Raamstelling in Noord-Brabant plaatsvonden. Deze troepen stonden onder bevel van de C.-Peeldivisie, kolonel L.J. Schmidt. Dit gebied was in vakken verdeeld. Het zijn de vakken Asten en Bakel, die in dit verband van belang zijn. Tot het vak Bakel behoorde de Maaslinie vanaf paal 139 tussen Maasbree en Vierlingsbeek tot vlak voor Venlo. Hier stonden in een ijle linie van 30 km 86 kazematten opgesteld die verdedigd werden door I-41 Regiment Infanterie (noord) en III-26 Regiment Infanterie (zuid). Tot dit vak behoorde ook het deel van de Peel-Raamstelling die ongeveer 25 km meer naar het westen lag en daar een lengte van ongeveer 15 km had. Langs deze stelling was het zogenaamde Defensiekanaal gegraven, waarachter zich de verdedigers bevonden, gedeeltelijk in kazematten, gedeeltelijk in semi permanente opstellingen. Dit gedeelte van het vak Bakel werd verdedigd door de drie bataljons van 27 Regiment Infanterie. Alle troepen in dit vak, ook de beide Maasbataljons stonden onder bevel van C.-27 Regiment Infanterie, reserve luitenant-kolonel F.N.F. van der Schriek[20].

In het vak Asten, dat langs de Maas vanaf Venlo zich zuidwaarts tot Maasniel uitstrekte verdedigden 2 Grens Bataljon (noord) en III-41 Regiment Infanterie (zuid) een ongeveer even lange linie met 87 kazematten als de beide Maasbataljons in het vak Bakel. In het Peel-Raamstelling gedeelte van vak Asten, bevonden zich II-30 Regiment Infanterie en III-30 Regiment Infanterie, alsmede enkele andere kleinere eenheden.

In dit vak waren in het noorden en het midden inundaties gesteld. In het zuidelijk gedeelte was de Heldenschedijk en de Roggelschedijk door 3-II-30 Regiment Infanterie, versterkt met twee stukken 6 veld en voor verdediging ingericht. Vakcommandant was C.-30 Regiment Infanterie, luitenant-kolonel G.E.A. Themann[21].

Ik heb overste Themann heel goed gekend. Hij commandeerde de 3e compagnie van de School van de Reserve Officieren der Infanterie te Breda, toen ik bij de intermitterende cursus de zomervakanties in 1932, 1933 en 1935 tot vaandrig werd opgeleid. Dit was een zelfstandig commando omdat het overige deel van die school in Kampen lag. Themann had hier ook de eigenschappen voor. Zijn adjudant tijdens de periode dat hij C.-30 Regiment Infanterie was, reserve-kapitein N. Kriens (die het nog tot reserve-luitenant-kolonel zou brengen) beschrijft hem als "... een tamelijk streng, ernstig, nauwgezet man,

zijn plicht beschouwend als hoogste doel. Koppig, verbeten, agressief wordt hij als men - wie het ook zij - aan zijn autoriteit tornt"[22]. Die agressiviteit was de oorzaak dat hij zich soms opwond. Zo herinner ik mij tijdens een nachtoefening in 1935 - bij nachtoefeningen moet altijd de grootst mogelijke stilte in acht worden genomen - toen de compagnie zich plat op de grond moest werpen de toenmalige majoor Themann met luide stem verkondigde: "Val dood, voor mijn part in de poep". Dat toen uit de compagnie een zeer goed hoorbaar gegrinnik opsteeg kon niet worden verhinderd. In de kazerne teruggekeerd bleek dat de verontwaardiging van de majoor was veroorzaakt door één van de leerlingen die, omdat waar hij stond overal modder was, niet was gaan liggen.

Tot nu toe is aangenomen dat tijdens de Duitse aanval op 10 mei het eerste schot is gevallen in de Kapellerlaan te Roermond kort na 01.00 uur[23]. Kriens deelt echter mee dat reeds op 9 mei te circa 23.30 uur door de wachtposten oost van de Maas werd bericht "... dat Duitse kleine patrouilles verscheidene onzer posten overhoop hadden geschoten". Te circa 00.30 uur (10 mei) kwam van 2 Grens Bataljon bericht binnen, dat volgens mededeling van 17 Grens Bataljon een autobus met Duitsers in de Kapellerlaan te Roermond, in strijd was gewikkeld met onze troepen"[24]. Hoewel die Duitsers waren komen aanmarcheren acht ik de tijdstippen, door de kapitein-adjudant van 30 Regiment Infanterie vermeld, betrouwbaar. Een ander verschilpunt is dat volgens wijlen generaal-majoor tit. b.d. V.E. Nierstrasz van de bataljons langs de Maas en in de Peel-Raamstelling vanaf 7 mei de toestand van verhoogde paraatheid en op 9 mei van volledige paraatheid intraden. Volgens overste Themann en kapitein Kriens bestond voor deze bataljons de toestand van volledige paraatheid reeds vanaf 3 mei[25].

Tussen 03.30 tot 05.30 uur kwam op 10 mei de Duitse hoofdmacht in actie tegen de Maaslinie. In het door de C.-Peeldivisie gecommandeerde deel slaagden de Nederlandse militairen er in de bruggen over de Maas, behalve de brug bij Gennep, tijdig te vernielen.

In het vak Bakel werd I-41 Regiment Infanterie niet aangevallen, maar III-26 Regiment Infanterie werd door twee infanterie regimenten van de Duitse 56e divisie, gesteund door de divisie-artillerie, aangevallen. Het derde regiment van deze divisie, Infanterie Regiment 234, viel in het vak Asten bij Venlo 1-2 Grens Bataljon aan. De overige compagnieën van 2 Grens Bataljon en III-41 Regiment Infanterie, die dit vak verdedigden moesten het opnemen tegen de 30e Duitse divisie. Toch duurde het tot het middaguur voordat de Duitse infanterie de westelijke oever vast in handen had, hoewel tot 13.00 uur een aantal Nederlandse kazematten bleven vuren en 1-2 Grens Bataljon tot 19.20 uur heeft verhinderd dat het Duitse Infanterie Regiment 234, gesteund door twee afdelingen artillerie, de Maas kon oversteken. Het vorenstaande is ontleend aan het werk van Nierstrasz "De verdediging van Noord-Limburg en Noord-Brabant Mei 1940"[26], waarin hij ook enig inzicht over het munitieverbruik geeft. Zo vermeldt hij dat C.-1-2 Grens Bataljon omstreeks 13.00 uur zijn Bataljonscommandant te Maasbree om aanvulling van munitie had gevraagd. Toen hij om 16.15 uur twee motorordonnansen uitstuurde (de sectie mortieren had alle munitie verschoten) kwam er één van hen terug met de mededeling dat de vijand in Maasbree zat[27]. Tevens zij vermeld dat bij Venlo nog in de ochtend van 11 mei vanuit Nederlandse kazematten op de Duitsers werd gevuurd. Een volledig overzicht van deze gevechten treft men aan in het werk van E.H. Brongers "Opmars naar Rotterdam"[28]. Wat betreft de munitie-aanvulling deelt kapitein Kriens het volgende mee: "Onze artillerie voor de beide Maasbataljons, bestaande uit drie hele stukken 8 cm staal met ieder 20 schoten, was spoedig "uitgepraat". De munitievoorraad was dusdanig gering dat omstreeks 11.00 uur in de voormiddag bij de Maasbataljons nagenoeg al de munitie was verschoten. Aanvulling hiervan, waarom reeds om ± 2.00 (10 mei) met alle aandrang was gevraagd, kwam voor de Maasbataljons helaas te laat. De berichten, welke in de loop van de ochtend

binnen kwamen, doch met het verstrijken van de tijd hoe langer hoe schaarser werden, aangezien de verbindingen niet alle meer functioneerden, gaven nagenoeg alle weer, dat ondanks de geleden verliezen, toch stand gehouden zou worden, mits er maar munitie-aanvulling kwam. Van C.- Peeldivisie kwam het bevel, dat, indien de munitie verschoten was, en er geen munitie-aanvulling kwam, de rest der Maasbataljons terug moest trekken op de Peel-Raamstelling"[29]. Ook deelt kapitein Kiers mee dat boven het stellinggebied van vak Asten zich zeker een tachtig Duitse vliegmachines vertoonden "... zonder dat hiertegen onzerzijds ook maar iets gedaan kon worden"[30].

De mededelingen van kapitein Kriens zijn van belang, omdat Nierstrasz niet de order vermeldt van C.-Peeldivisie, die inhield dat zodra de munitie was verschoten de terugtocht moest worden aanvaard. Overigens heeft van 2 Grens Bataljon slechts ongeveer 100 man de Peel-Raamstelling bereikt; van III-41 Regiment Infanterie was het aantal zelfs enige tientallen geringer[31]. In vak Bakel daarentegen had geheel I-41 Regiment Infanterie kunnen terugtrekken; van III-26 Regiment Infanterie de staf, alsmede ongeveer twintig man van 1-III-26 Regiment Infanterie en 120 man van 3-III-26 Regiment Infanterie[32].

Omstreeks 15.30 uur verschenen voor de Heldenschedijk troepen van de Duitse 56e divisie, die met de Nederlandse bezetting in een vuurgevecht raakten. Voor de hierop volgende gevechtsakties verwijs ik opnieuw naar het werk van E.H. Brongers "Opmars naar Rotterdam[33]. Hier kan worden volstaan met de aantekening in het dagboek van de 56e divisie: "De Hollandse soldaat heeft op deze dag op enkele plaatsen zeer hardnekkig weerstand geboden. De weerstand, die Infanterie Regiment 171 bij Broekhuizen en Infanterie Regiment 192 bij Grubbenvorst en Infanterie Regiment 234 bij Blerick ondervonden hebben, toonde dat de Hollander vechten kan"[34].

De Nederlandse troepen in de Peel-Raamstelling kregen echter om 21.00 uur van C.-Peeldivisie bevel om te middernacht op de Zuid-Willemsvaart terug te trekken. Dit was een gevolg van het onvernield in handen van de Duitsers vallen van de spoorbrug bij Gennep. Waarover in de vroege morgen van 10 mei een pantser- en goederentrein was gereden, die achter de Peel-Raamstelling bij Mill tot stilstand kwam. Daar een infanterie bataljon had uitgeladen dat zich de hele dag had weten te handhaven. In de loop van de dag waren twee Duitse infanterie regimenten en een artillerie afdeling naar Mill en omgeving doorgestoten. Om 18.45 uur werd de Nederlandse stelling bij Mill vanuit de lucht gebombardeerd gedurende ongeveer een kwartier, waarna de artillerie een uitwerkingsvuur legde op het gedeelte waar Infanterie Regiment 481 moest aanvallen. Die aanval begon om 19.35 uur en slaagde, waardoor de Peelstelling bij Mill werd doorbroken[35].

DE GEBEURTENISSEN OP 11 MEI 1940

Het eerste echelon van het detachement Durand werd in de nacht van 10 op 11 mei in Vlissingen ontscheept. Reeds om 03.30 uur kon schout-bij-nacht Platon met de schepen, waaraan alleen de Branle-Bas ontbrak, naar Duinkerken terugkeren. Reeds om 09.00 uur kon de Côte d'Argent met de rest van de gevechtsgroep Durand uit die haven vertrekken, samen met de Rouen, die de munitie voor het detachement vervoerde. Deze keer zorgden de Franse torpedobootjagers Cyclone en Sirocco alsmede de Britse escort-vessels Valentine en Winchester[36] en marineluchtstrijdkrachten voor de beveiliging[37].

Ook waren die dag de Chasseurs 6 en 9, met een lading brandstof, naar Vlissingen vertrokken.

Die ochtend om 10.00 uur vervoegd generaal-majoor P.S. Durand zich bij schout-bij-nacht Van der Stad, om de te nemen maatregelen te bespreken. Bij dit gesprek was kapitein Van Kervel aanwezig. Volgens kolonel Kamerling was het niet met zekerheid te zeggen wat te opdracht van de Fransman was. Volgens de Commandant Zeeland trad Durand op als bevelhebber van de Franse troepen, met opdracht de Zeeuwse eilanden tot het uiterste te verdedigen.

De generaal uitte zich althans in die zin en

legde er nog de nadruk op, dat hij ook inderdaad voornemens was de strijd met de meest mogelijk energie te zullen voeren.
Uit het verloop der gehouden besprekingen op latere dagen valt op te maken, dat generaal Durand aanvankelijk belast was met het bevel over alle Franse landstrijdkrachten op Zuid-Beveland en Walcheren en met het organiseren der verdediging dier eilanden in overleg met Commandant Zeeland en schout-bij-nacht Platon. In "l'Armée Giraud en Hollande" staat vermeld, dat generaal Durand belast was met het organiseren van de verdediging van het eiland Walcheren, terwijl volgens "La bataille de Dunkerque" (van Jacques Mordal) generaal Durand o.a. de formele order had gekregen om 224 Regiment d'Infanterie zich ter krachtige verdediging te laten inrichten langs het Kanaal door Zuid-Beveland[38].
Het blijkt echter dat generaal Durand in zijn eerste gesprek met de Commandant Zeeland op een krachtige verdediging van het kanaal door Zuid-Beveland heeft aangedrongen. Aan de inundaties die voor de Zanddijkstelling lagen hechtte hij geen waarde. Deze hadden slechts een hoogte van een aantal decimeters terwijl volgens Durand een waterkolom van twee meter noodzakelijk was.
Terzijde moge ik opmerken dat volgens de Nederlandse opvatting de desbetreffende waterkolom tussen de 60 en 80 centimeter hoog moest zijn. Troepen die een dergelijk gebied zouden trachten te doorschrijden zouden tegen het vuur van de verdedigers geen dekking kunnen zoeken, zouden in de door de inundatie onzichtbare sloten vallen en hierdoor hun aanvalsdoel niet kunnen bereiken. Een waterkolom van twee meter had het nadeel dat dan met boten met weinig diepgang over de inundatie kon worden gevaren. Kapitein Van Kervel mengde zich toen in het gesprek en wees er op dat aan een moeilijk doorwaadbare plaats de voorkeur moet worden gegeven boven harde klei. Generaal Durand verklaarde toen de Zanddijk- en Bathstellingen in ogenschouw te willen nemen en Van Kervel en Van der Haas werden hem toegevoegd[39]. Bij de Zanddijkstelling gekomen zag de generaal een lineaire opstelling, zonder diepte. Een inundatie, die nog niet het, ook volgens Nederlandse opvattingen, vereiste peil had. Te weinig afweermiddelen tegen pantserwagens, die langs de naderingswegen, die zouden droogblijven, de stelling konden naderen. Vervolgens reed het gezelschap naar de commandopost van C.-38 Regiment Infanterie. Ook bij C-14 Grens Bataljon drong Durand er op aan de Zanddijkstelling te ontruimen en het kanaal door Zuid-Beveland te verdedigen "cette belle fossée très profonde et très large"[40].
Nu lagen bij de staf Commandant Zeeland plannen gereed om de verdediging, die bij de Zanddijk begon, te verdiepen door stellingen te betrekken achter het kanaal door Zuid-Beveland. In dat geval zouden, "... voor zoveel mogelijk de rest van II-40 Regiment Infanterie en I Marechaussee Bataljon respectievelijk uit Zeeuwsch-Vlaanderen ... worden aangetrokken ter bezetting van het Kanaal door Zuid-Beveland." Mochten deze plannen al ter sprake zijn gebracht dan had Durand waarschijnlijk deze voorstellen van de hand gewezen, omdat dan de verdediging van Walcheren, verzwakt zou worden. Want Van der Stad had direct de indruk gekregen dat Durand's "... grootste zorg was toe te zien, dat zijne terugtochtswegen waren verzekerd". En dan was een sterke bezetting van Walcheren noodzakelijk. Dit zal wellicht ook de oorzaak zijn geweest, waarom tot Kamerling's verbazing I Marechaussee Bataljon en II-41 Regiment Infanterie niet naar Zuid-Beveland zijn gezonden[41]. Terugkerend naar Middelburg zal Durand zich misschien hebben afgevraagd of een aanval op de Bath- en Zanddijkstellingen waarschijnlijk was. Franse troepen waren in opmars naar het zuidwesten van Noord-Brabant. Deze troepen zouden nog verder oprukken.
Zou het wel aantrekkelijk zijn voor de Duitsers om eerst de Franse troepen te verslaan, vervolgens de Bathstelling te overmeesteren en dan de door inundaties gedekte Zanddijkstelling aan te vallen? Was het niet veel meer te vrezen dat de Duitsers noord van de Franse stellingen naar de Zuidhollandse eilanden zouden doorbreken om vandaar met aange-

voerde motorboten via de Zuidhollandse en Zeeuwse stromen eerst het zwak verdedigde eiland Tholen zouden bezetten en vandaar Zuid-Beveland aanvallen? Bovendien had zijn vertrouwen in de verdedigende kracht van het kanaal door Zuid-Beveland tegen een uit het oosten komende vijand een knauw gekregen nadat kapitein Van Kervel hem had meegedeeld dat de oostelijke oever van het kanaal hoger was dan de westelijke[42]. Durand was inmiddels tot de slotsom gekomen dat de Duitse aanval hoogstwaarschijnlijk via de Zeeuwse stromen zou komen. Op de terugweg naar het stafkwartier van Commandant Zeeland stelde hij zijn plan vast. Twee bataljons van 224 Regiment Infanterie en I-89 Regiment Artillerie moesten de verdediging van Walcheren versterken; het resterende bataljon van 224 Regiment Infanterie moest zich ter verdediging inrichten langs het westelijk deel van de Zuidbevelandse dijk van de Oosterschelde tot Wilhelminadorp. Om vanaf Wilhelminadorp aansluiting te krijgen op het kanaal door Zuid-Beveland was nog een bataljon nodig.
Teruggekeerd bij Commandant Zeemacht klaagde hij over het geringe aantal troepen waarover hij kon beschikken. Van der Stad ging niet in op Durand's verzoek om terstond de bruggen over het kanaal door Zuid-Beveland en de Sloedam, de verbinding tussen Zuid-Beveland en Walcheren, te laten vernielen. Maar hij liet zich overhalen om een bataljon uit de Zanddijkstelling naar de zuidelijke oever van de Oosterschelde te dirigeren mits het zou terugkeren naar die stelling indien deze door de Duitsers zou worden aangevallen. Vermoedelijk is Durand hiermee accoord gegaan omdat zelfs een kortstondige verdediging van de Zanddijkstelling hem de gelegenheid gaf de Franse troepen uit Zuid-Beveland, eventueel met boten, naar Walcheren terug te halen ter versterking van de verdediging van dat eiland. Dientengevolge kreeg III-40 Regiment Infanterie dat het middenvak van de Zanddijkstelling moest verdedigen op 11 mei omstreeks 23.00 uur opdracht naar het desbetreffende deel van de dijk langs de Oosterschelde op te rukken [43]. Voorts was in de late middag van 11 mei de groep De Beauchesne begonnen zich vanuit Zuid-Beveland naar het zuidwesten van Noord-Brabant te verplaatsen. Daar waren toen ook andere eenheden van het 7e Franse Leger aangekomen met de bedoeling dat gebied te verdedigen. Daarentegen hadden de Duitse parachutisten in het noordwesten van Noord-Brabant een gebied rondom de Moerdijkbruggen bezet en rukte een Duitse pantserdivisie snel op in die richting.
Die middag had schout-bij-nacht Van der Stad bezoek gehad van de generaals Beaufrère en Deslaurens. Aan beide opperofficieren droeg van der Stad het commando over van de Nederlandse troepen in hun respectievelijke ressorts. Ook was volgens de Nederlandse vlagofficier die middag Platon verschenen om hem in te lichten over de Franse marinestrijdkrachten. Beide vlagofficieren bleken het goed met elkaar te kunnen vinden. Na met Admiral Nord te hebben getelefoneerd besloot Platon weer naar Duinkerken terug te keren[44].
Dit gesprek zal echter in de avond van die dag hebben plaats gevonden. Immers de commandant van de Franse torpedobootjagert Fougueux, dat als vlaggeschip voor Platon diende, meldt dat hij die dag eerst om 19.00 uur tijdens een bombardement van Duitse vliegtuigen op de rede van Vlissingen aankwam. Aangezien de Franse marineschepen in deze wateren, Greenwicht Mean Time (GMT) aanhielden zal het toen in Nederland 19.20 uur zijn geweest. In ieder geval was Platon omstreeks middernacht weer aan boord van de Fougueux want Mordal deelt mede dat hij toen aan de commandant van de Chasseur 9, luitenant Letemplier, het toezicht op de rede van Vlissingen opdroeg. Het gesprek tussen de beide vlagofficieren zou tussen beide tijdstippen plaats hebben gevonden. De volgende ochtend, om 4.32 uur (4.12 GMT) vertrok de Fougueux naar Duinkerken met Platon aan boord.
Op 11 mei was het Duitse luchtwapen weer zeer actief. Op Schouwen-Duiveland werd het vliegveld Haamstede en omgeving door een aantal Heinkels gebombardeerd en gemitrailleerd. Een onderofficier werd licht gewond, vliegtuigen werden beschadigd,

evenals een aantal zomerhuisjes. De 162e Batterij Luchtdoelartillerie gaf een krachtig verdedigend vuur af. Minstens één Duits vliegtuig moet zijn neergestort want te Goes zijn drie Duitsers begraven die op 11 mei bij Haamstede omkwamen[46]. Desalnietemin werd het moreel van de 3e compagnie Bewakingstroepen ernstig aangetast[47]. Ook de Bathstelling behoorde tot de doelen die door de vijandelijke vliegtuigen onder vuur werden genomen. Volgens Kamerling waren er een aantal lichtgewonden. Zo moest de luitenant, commandant van de sectie Pantserafweergeschut worden afgevoerd. Dit gebeurde niet met de Commandant 4-14 Grens Bataljon, kapitein R.Helmer, die zich in het slik geworpen had "... geheel overstuur, onder het slijk en met een lange dunne granaatsplinter uit zijn wang stekend' zich meldde bij C.14 Grens Bataljon. De Nederlandse officieren van Gezondheid (zoals de militaire artsen toen werden aangeduid) hadden toendertijd geen ervaring op het gebied van "shell shock" waaraan deze compagniescommandant leed tengevolge van de nabije bominslag. Deze beroepsofficier bleef dientengevolge het bevel over zijn compagnie houden, hetgeen ongewenste gevolgen zou hebben. Die dag begon het terugvloeien van ongeordende afdelingen van de Peeldivisie. Op bevel van de C.-38 Regiment Infanterie werd dit personeel ter versterking aan 14 Grens Bataljon toegevoegd. De stemming onder deze Peeltroepen was bij aankomst in de Bathstelling, na alles wat zij hadden meegemaakt, defaitistisch[49]. Toch kon het kader van 14 Grens Bataljon hen opbeuren. Ikzelf herinner mij dat toen III-17 Regiment Infanterie die dag langs de Waal in stelling lag een drietal soldaten uit de IJssellinie kwamen die de vorige dag door de Duitsers was opgerold. Deze mensen vertelden aan mijn manschappen "dat er geen houden aan was". Toen greep ik in met de korte opmerking dat we aan de Waal in een sterke positie lagen, gesteund door artillerie en dat dientengevolge de Duitsers deze rivier niet konden overschrijden. Ik wees de drie vluchtelingen de weg naar de compagniescommandopost en mijn sectie bleef opgewekt haar plicht doen.

Ook de Zanddijkstelling werd die dag door Duitse vliegtuigen aangevallen. Wèl hadden de zware mitrailleurs van de infanterie een tamelijk goede luchtdoelaffuit, maar als luchtdoelbestrijdingsmiddel was het weinig succesvol.

Ook Walcheren ontkwam niet aan de Duitse luchtaanvallen. Het Franse vrachtschip Pavon dat om 13.30 uur met materiaal voor het detachement Durand aan boord, begeleid door de kanonneerboot Diligente en de torpedoboot l'Incomprise uit de haven van Duinkerken vertrok, waarbij zich op zee de torpedobootjagers Adroit, Frondeur en Fougueux voegde, toen het om 20.00 uur op de rede voor Vlissingen verscheen, een zwaar Duits luchtbombardement te verduren. Het kon eerst op 12 mei om 1.30 uur de haven bereiken[50]. Inmiddels hadden zich geruchten over Duitse parachutisten, die in Zeeland waren geland, al of niet verkleed als nonnen, boeren enz., verbreid. Dientengevolge moesten de Nederlandse troepen patrouilles uitzenden om dergelijke berichten te onderzoeken. Aangezien dit niet ten koste van andere werkzaamheden (stellingbouw, enz.) mocht gaan schoot de nachtrust er gedeeltelijk bij in, zodat vermoeidheidsverschijnselen bij de Nederlandse troepen zich begonnen te vertonen. Voor dergelijke patrouilles werd ook gebruik germaakt van vrachtwagens, waarin een sectie werd geladen. Rijdende doodkisten noemde de reserve-kapitein J.Hagers, C 2-III-40 Regiment Infanterie dergelijk gemotoriseerd vervoer, want gelande parachutisten konden vanuit een hinderlaag met een lichte mitrailleur een dergelijke eenheid decimeren[51]. Gelukkig bleven de Nederlandse militairen in Zeeland voor dergelijke ontmoetingen gespaard.

In de morgen van 11 mei had het gros van de troepen uit de Peel-Raamstelling de Zuid-Willemsvaart tussen 2.30 en 7.30 uur bereikt en was langs de westelijke oever in stelling gekomen[52]. "Volgens de gevechtsberichten van alle commandanten was het plotselinge en onverwachte bevel tot het verlaten van de Peel-Raamstelling van grote invloed op het moreel van de nog niet aangevallen troepen, hetgeen er niet op verbeterde, toen stelling

moest worden genomen aan de Zuid-Willemsvaart, een kanaal, dat zich slecht voor de verdediging leende en waar geen verdedigingsvoorbereidingen waren getroffen. Aangezien bovendien door het niet terugkomen van twee bataljons van het vak Schaijk een vak van ongeveer 6 km onbezet bleef, stortte de verdediging spoedig ineen, toen de Duitsers de aanval daarop inzetten..." Bovendien beschikte de C.-Peeldivisie niet over een bevelsapparaat en de bevelsmiddelen "... om op een dergelijk uitgebreid front voortdurend op de hoogte te zijn van hetgeen er in de voorste lijn voorviel en daarop snel te reageren".
Ook de vakcommandanten, die het practisch van ordonansen moest hebben, waren niet in staat, over de hen toegewezen brede vakken de leiding te behouden en hun bevelen kwamen veelal niet op hun plaats van bestemming.
C-Peeldivisie zelf kwam in de tijdsperiode, dat hij al zijn aandacht aan zijn bevelvoering moest wijden, te staan voor de niet verwachte aankomst der Franse troepen, de onzekerheid, of deze al dan niet naar het oosten zouden oprukken ter versterking van zijn eigen troepen en het nodig geworden veelvuldig overleg met de Franse commandanten[53].
Het is noodzakelijk een en ander nader te bezien door een aantal lotgevallen te beschrijven van de troepen die onder bevel stonden van luitenant-kolonel Themann en reserve luitenant-kolonel Van der Schrieck.
Ik begin met een gevechtsbericht van deze laatste van 11 mei vanaf 13.00 uur toen de telefonische order kwam van C. Peeldivisie om terug te trekken op het Wilhelminakanaal. Dit gevechtsbericht dat is gedateerd op 29 mei 1940 is samengesteld aan de hand van het notitieboekje van deze reserveofficier en inlichtingen die hij na het eindigen van de vijandelijkheden van zijn ondercommandanten kreeg. Het voertuig waarin het archief was geborgen is tijdens de oorlogsdagen door brand vernield. In dit gevechtsbericht schrijft overste Schrieck: "Toen deze terugtocht moest aanvangen was over het gehele front op de belangrijkste punten aanraking met de vijand verkregen. Onder diens vuur werd teruggetrokken, de bruggen over het Wilhelminakanaal werden ontijdig opgeblazen (is niet op mijn last geschied), zodat o.a. II-27 Regiment Infanterie werd afgesneden.
Inmiddels was bericht ontvangen van C-Peeldivisie om terug te trekken op Tilburg. Onder achtervolging door de vijand en onder luchtbombardementen werd teruggetrokken op St. Oedenrode. Te ± 14.30 uur alhier aankomende, trof ik èèn chaos van terugtrekkende treinen en troepen. Ik heb verhinderd, dat de bruggen over de Dommel werden opgeblazen alvorens mijn troepen waren teruggetrokken.
Te 16.15 uur naar Tilburg over Best en Oirschot om aldaar het verband met C-Peeldivisie op te nemen. Op deze weg was een doorlopenden file van troepen en treinen, welke door luchtaanvallen werden bedreigd.
18.00 uur C-Peeldivisie aangetroffen in diens commandopost te Tilburg. De kolonel Schmidt was in gesprek met een Franse kolonel, die meedeelde, dat Franse troepen zuid van Tilburg stelling zouden nemen. Nederlandse troepen zouden stelling nemen in de lijn Tilburg-'s-Hertogenbosch. De kolonel Schmidt deelde zulks telefonisch mede aan de Opperbevelhebber Land- en Zeemacht. De chef van de staf van de Peeldivisie, kapitein Van Griethuizen en ondergetekende waren overtuigd, dat het onmogelijk was de uiteengeslagen troepen direct in stelling te brengen. De kolonel gaf daartoe opdracht mijn troepen te verzamelen te Roozendaal en daar te ordenen.
Ik begaf mij met mijn kapitein-adjudant, reserve kapitein Dr. J.C. Versluijs naar de west uitgang van Tilburg en trof daar een deel van de troepen onder een hevig luchtbombardement. Een ondernomen poging om richting Oirschot terug te keren (om andere eenheden van 27 Regiment Infanterie te verzamelen FS) mislukte door de opstopping op de weg en vliegeraanvallen. Door motorordonnansen voeling opgenomen met de bataljonscommandanten en opdracht gegeven om na het invallen van de duisternis te marcheren naar Roozendaal en overdag te schuilen in de bossen tegen de in hevigheid toenemende aanvallen van bom-

bardementsvliegtuigen.
Te 21.00 uur (het was toen donker geworden FS) de nabij Tilburg aangetroffen troepen in mars gezet richting Breda"[54].
Voor de lotgevallen van de troepen onder bevel van overste Themann gebruik ik opnieuw het verslag van kapitein Kriens dat hij heeft samnengesteld op 25 october 1940 "... zonder gebruik te kunnen maken van bevelenmeldingsregisters of dagboek e.d., vermits deze te Middelburg in het ongerede zijn geraakt"[55].
Ook deze reserveofficier vermeldt dat 's avonds het bevel van C-Peeldivisie kwam de troepen gedurende de nacht terug te trekken achter de Zuid-Willemsvaart "... en daar opnieuw weerstand te bieden. Dit is in de nacht van 10 op 11 mei goed gelukt, zodat de achterbataljons, t.w. II en III-30 Regiment Infanterie versterkt met de teruggeslagen delen der voorbataljons in de vroege morgen van 11 mei waren opgesteld West van de Zuid-Willemsvaart, doch over een frontbreedte van 15 km. Ter toelichting moge nog dienen, dat in vredestijd deze mogelijkheid nimmer onder ogen was gezien, althans nimmer was beoefend, zodat deze "stelling" bestond uit een ijle linie in open opstelling, zonder enig organiek verbindingsmateriaal (het verbindingsmateriaal was in zijn geheel uitgelegd in de z.g. vaste stellingen), zonder enige diepte, ergo zonder enige samenhang.
Op 11 mei werd ook hier en vooral te Someren, het midden der stelling, goed gevochten, ook weer volgens de schaars binnenkomende berichten. Hier begon zich evenwel de invloed "der geruchten" te doen gevoelen. Vermomde Duitsers in Nederlands uniform waren tussen de eigen troepen gekomen, men wist dus niet meer of men vriend of vijand beschoot, parachutisten zaten in de rug der troepen, een zware Duitse pantsercolonne was via Oefelt in opmars naar de Peel (bericht C-Peeldivisie). Dergelijke berichten bereikten de commandopost, Een gedeelte van de stelling begon te wijken. Op wiens last? Niemand kon hierop een antwoord geven, zodat op bevel van luitenant-kolonel Themann deze terugtrekkende delen op vrachtauto's geladen werden en naar de stellingen werden teruggevoerd. Persoonlijk heeft de overste Themann zich naar de gevechtslinies begeven om fouten en verkeerd begrip te herstellen. En zoals gezegd, bij Someren c.a. vlak voor de commandopost werd duchtig gevuurd en gevochten. Vermoedelijk doordat de Duitsers in het z.nevenvak Weert diep waren doorgedrongen, werd van de ondertussen verplaatste commandopost Peeldivisie bevel ontvangen om te ±16.00 uur terug te trekken achter het Wilhelminakanaal tussen Best-Oirschot, daarbij vertragend op te treden, zonder de troepen aan vernietiging bloot te stellen. Ondertussen kwam nog het bericht (door tussenkomst van de Res.Paardenarts i.h. vak Weert), dat een Duitse pantsercolonne via Budel noordwaarts oprukte. Onder deze omstandigheden begon de terugtocht vanaf de Zuid-Willemsvaart naar het Wilhelminakanaal. Nadat de bevelen aan de bataljons en onderdelen van de Staf van het vak waren uitgegeven, werd met de Staf 30 Regiment Infanterie naar de brug bij Best gemarcheerd, teneinde aldaar de troepen op te vangen en naar hun plaatsen in de nieuwe stelling te dirigeren. Gedurende deze tocht ontwaarden wij op de weg reeds verscheidene uit de hand geglipte onderdelen van de noordelijke vakken, die, doordat de op de tussengelegen landwegen aangebrachte versperringen volledig hersteld waren, gebruik moesten maken van de hoofdwegen Geldrop-Eindhoven-Best en Mierlo-Geldrop-Eindhoven-Best.
Hoe dichter wij de brug bij Best over het Wilhelminakanaal naderden, des te groter werden de aantallen der terugtrekkende troepenonderdelen, doch ook groeide de heilloze verwarring in de zonder leiding zijnde troepen. De Duitse vliegmachines begonnen toen reeds de terugtrekkende troepen te vergezellen, hetgeen de spanning deed toenemen, te meer, daar van de in de prille ochtend van 10 mei toegezegde hulp der geallieerden niets, maar dan ook helemaal nog niets gezien of gemerkt was geworden.
Van onze eigen troepen kwamen met uitzondering van de Staf en verschillende treindelen, nagenoeg geen delen over de brug

Best"[56]. De ordonnansen hadden de bataljonscommandanten niet gevonden. Beide bataljonscommandanten hebben zich met delen van hun bataljons tot de capitulatie van 14 mei, in Noord-Brabant weten te handhaven[57].
Bij de brug van Best werden de troepen opgevangen, en zo goed en zo kwaad als dat onder de huidige omstandigheden nog mogelijk was, verbanden geformeerd en in de stellingen bij de beide bruggen opgesteld. Een eindeloze rij plukjes manschappen op fietsen, karren, auto's en treinonderdelen, trokken over de brug, het werd een "sauve qui peut". Het was een niet te stuiten horde, waarbij naar mijn mening door het hoger en lager kader weinig of geen leiding werd gegeven.
De opdracht kwam verder binnen, dat teruggetrokken moest worden op Tilburg, daarna op Gilze-Rijen. Verder contact met de Peeldivisie werd voorlopig niet meer gekregen.
Teneinde evenwel verzekerd te zijn dat door sabotage de beide bruggen niet te vroeg, doch evenmin te laat zouden springen, nam de overste Themann, geassisteerd door enig personeel van de Politie Troepen en mij, de leiding. Zonder gevaar was dit niet, als men rekening houdt met het feit, dat voortdurend zeker gedurende twee uren, enige Duitse machines boven de bruggen cirkelden en mitrailleurvuur afgaven, waarbij ook weer verliezen werden geleden. Eerst toen het bericht binnenkwam dat de Duitse pantserauto's in aantocht waren, werd door de overste het bevel gegeven de bruggen te laten springen. Tot op dit moment was niet veel teruggekeerd van onze eigenlijke bataljons. Het hiervoren reeds geuitte vermoeden, dat onze verliezen groot zouden zijn geweest werd voor ons hoe langer hoe meer gerechtvaardigd. Door de bovengegeven uiteenzetting vermeen ik, dat reeds een indruk, zij het dan ook onvolledig, nopens het moreel en de gevechtswaarde van de later gevormde troepen, gegeven te hebben. De reeds bij Best ontstane verwarring, groeide aan met het bereiken van Tilburg-Gilze-Rijen. Te Moergestel kwam het eerste contact met de Fransen, doch tevens werd hier ook het contact met de Duitse vliegmachines inniger. Tussen Tilburg en Rijen leden de troepen opnieuw verliezen. Het constant cirkelen van een zevental machines boven de colonnes, zonder dat de terugtrekkende troepen een afdoend middel ten dienste stond om bevrijd te worden van de vijand, werkte op de troep in hoge mate ontmoedigend.
De bespanningen der voertuigen waren grotendeels zonder verzorging op de weg achtergelaten. Paardencadavers, stukgeschoten en -gereden voertuigen bedekten overal de weg, welke hier en daar verlicht werd door in brand geschoten auto's.
Ondanks dit alles werd door de overste Themann en mij langs de weg tot twee maal toe naar Tilburg gereden, eerst om te trachten de commandopost te vinden van C-Peeldivisie, daarna nogmaals om inlichtingen te vragen bij de Franse troepen. Alle zoeken was vruchteloos en van samenwerken met Franse troepen was geen sprake. Zo ging de nacht in"[58].
Interessant zijn ook de herinneringen die twee onderofficieren van de staf van 30 Regiment Infanterie te boek hebben gesteld. De terugtocht vanaf de Zuid-Willemsvaart beschrijven zij als volgt:
"Terug! ... In eindeloze rijen trekken goederenwagens, keuken- en proviandwagens, legerauto's, wiel- en motorrijders langs de open wegen van Brabant, een gemakkelijke prooi van vliegtuigen. Zonder één enkel stuk afweergeschut of luchtdoelmitrailleur op een auto, overgeleverd aan bombardementen en mitrailleurvuur, tracht ieder het vege lijf te redden.
Wij zullen dit bijna allen in onze herinnering houden als de ergste dag van de oorlog, juist omdat wij niet werkelijk in een gevecht geweest zijn. We zien ze weer voor ons, Moergestel, Breda, Etten, Roosendaal. Daar heeft ieder gezien, wat hij nooit zal vergeten. De oorlogsstorm, geraasd over een vredig land ... Zodra de weg maar even te zien is, vliegen de auto's het bospad af, naar de straatweg Gilze-Rijen-Breda. Dat wordt een ware dodenrit. In razende vaart ijlt Gerrit voort, verbrande auto's, karren en dode paarden met moeite mishoudend... Buiten Breda

komen ons de eerste Franse autobussen tegemoet. Parijse boulevard-bussen vol groengele uniformen. Luchtdoelmitrailleur links voorin"[59]. Het ontbreken van deze mitrailleurs op de voertuigen van de Peeldivisie is een van de oorzaken van de ontbinding van deze eenheid geweest. Een andere oorzaak waren de gebrekkige verbindingsmiddelen. Dientengevolge "... konden zelfs sectiecommandanten hun sectiën niet meer onder rechtstreeks toezicht houden[60].

Noten:

1. Sectie Militaire Geschiedenis (SMG)/464/1; Kamerling 10.
2. V.E. Nierstrasz, "De verdediging van Noord-Limburg en Noord-Brabant. Mei 1940, in: De strijd op Nederlands grondgebied tijdesn Wereldoorlog II, Hoofddeel III/Deel 2B ('s Gravenhage, 1953) 31-35.
3. Kamerling, 10.
4. SMG/466/3.
5. SMG/464/8.
6. SMG/464/17, Kamerling 12.
7. Lerecouvreux, 138; (de Franse tijd liep toen 40 minuten voor op de Nederlandse tijd).
8. Nierstrasz, 289.
9. Lerecouvreux, 28-29.
10. Afdeling Maritieme Historie (AMH) Aa 7/12.
11. Kamerling, 10.
12. AMH, Marinemonografie Zeeland (Zeeland), 30; SMG/463/5.
13. Kamerling, 102.
14. Ibidem, 15.
15. SMG/466/3.
16. Kamerling, 13-15; Nierstrasz, 287-288.
17.. AMH, Zeeland, 44; Mordal, 55.
18. Mordal, 45.
19. Kamerling, 28, 94 en 105; SMG/464/17.
20. Nierstrasz, 4 en 465, kaart 6.
21. Ibidem, 4 en 470, kaart 1.
22. SMG/526.
23. Nierstrasz, 32-33.
24. Zie noot 22.
25. Zie noot 22; Nierstrasz, 25.
26. Nierstrasz, passim.
27. Ibidem, 105.
28. E.H.Brongers, "Opmars naar Rotterdam" (3 delen; Baarn, 1983) II, 111-121.
29. Zie noot 22, 3.
30. Ibidem.
31. Nierstrasz, 88, 116 en 254.
32. Ibidem, 132 en 135.
33. Ibidem, 255.
34. Ibidem, 257.
35. Ibidem, 217-130.
36. De Incomprise en de Branle-Bas waren torpedoboten van circa 600 ton met twee kanons van 10 cm; de Frondeur, Adroit, Fougueux en de hierna vermelde Cyclone en Sirocco waren torpedobootjagers van circa 1300 ton met vier kanons van 13 cm. Daarnaast hadden beide soorten schepen ook mitrailleurs aan boord. De Britse escort-vessels waren oude torpedobootjagers van 900 ton herbewapend met vier kanons van 10,2 cm tegen luchtdoelen. Op deze schepen bevonden zich eveneens mitrailleurs (tegen luchtdoelen). Mordal, 40, 41, 58 en 339.
37. Kamerling, 15.
38. Ibidem, 17.
39. SMG/463/1; SMG/463/16.
40. SMG/463/1.
41. SMG/463/1; Kamerling, 46 en 187.
42. SMG/463/1; Kamerling, 49 en 114.
43. SMG/463/1; Kamerling, 17.
44. AMH, Aa 7/20.
45. AMH, Aa 7/18; Mordal, 46.
46. Vriendelijke mededeling van de heer E.H. Brongers.
47. Kamerling, 95.
48. Aantekening bij Kamerling, H.A. Treu.
49. SMG/464/17.
50. Kamerling, 15.
51. SMG/464/17.
52. Nierstrasz, 241 en 267.
53. Ibidem, 450-451.
54. SMG/525/1.
55. Zie noot 22.
56. Ibidem.
57. Nierstrasz, 343-344 en 349.
58. Zie noot 22.
59. SMG, 526.
60. Ibidem, 333.

R.J. CLAASSEN

Enkele opmerkingen betreffende de 'gemotoriseerdheid' van de in begin 1942 op Java aanwezige artillerie-eenheden van het Koninklijk Nederlands Indisch Leger (KNIL)

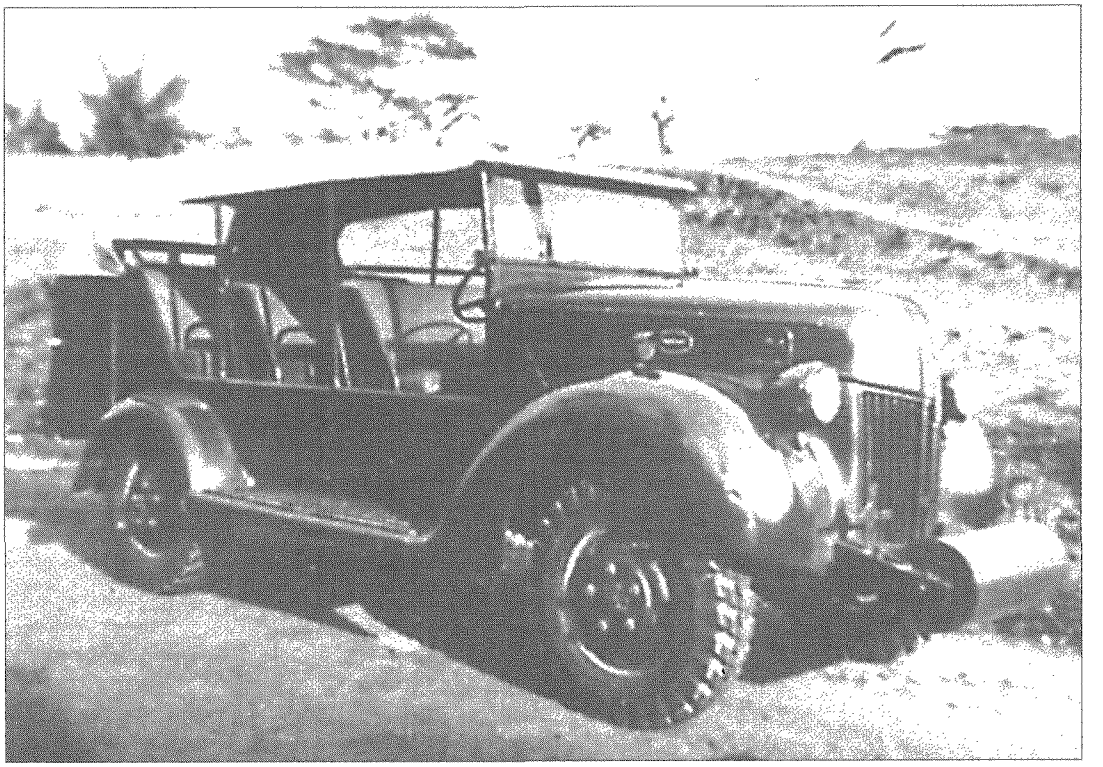
Hoewel men, zeker bij het beoordelen van de toestand aan het eind van de jaren dertig, èn met Nederlands' zuinigheid in gedachten, bij het lezen van de kwalificatie 'mobiele artillerie' ongetwijfeld ook nog het beeld van paarden-tractie oproept, doet het deugd op te merken dat bij het uitbreken van de oorlog met Japan alle organieke artillerie-eenheden op Java gemotoriseerd waren. Toch dient nog te worden gememoreerd, dat alleen al voor de bergartillerie nog ca 1.000 draag- en trekpaarden met een groot aantal paardengeleiders 'in de sterkte' waren opgenomen. Tijdens de acties in 1942 is dat soort tractie echter niet meer gebruikt.
Het bovenstaande was een aanzienlijke verbetering op de toestand per 10 mei 1940. Immers, op dat eiland van pakweg 1.000 x 300 km waren toen slechts beschikbaar:

te Batavia	Eerste Afdeling Houwitsers (A I Hw) stalen wielen, rubber band	-	12 houwitsers 105 mm,
te Tjimahi	Eerste Afdeling Bergartillerie (A I Bg) houten spaakwielen, stalen band	-	12 bergkanonnen
te Salatiga	Tweede Afdeling Bergartillerie (A II Bg) houten spaakwielen, stalen band	-	conform A I Bg en
te Malang	Eerste Afdeling Veldartillerie (A I Vd) 75 mm houten spaakwielen, massief rubber band	-	12 veldkanonnen

Beide afdelingen bergartillerie ontleenden hun mobiliteit toen vrijwel geheel aan per afdeling circa 450 Australische draag/trek- en kleinere inheemse trekpaarden. Dus waren alleen A I Hw en A I Vd gemotoriseerd, en wel middels drie-assige GMC 'artillerietrekkers', voorzover mij bekend met alleen aandrijving op beide achterassen, géén terreinbanden, en mogelijk in staat om, naast de stuksbemanning, ook een klein deel van de gereedheidsmunitie mee te voeren. Voornamelijk door de wielconstructie van de kanonnen was de snelheid over primaire, hooguit tweebaans brede, geasfalteerde wegen maximaal 25 km/uur, misschien een enkele maal 30 km/uur, zeker ook gelet op de bochtige trajecten in vaak heuvel- of echt bergachtig terrein. Over de snelheid op secundaire of niet geasfalteerde, smalle, tertiaire wegen valt moeilijk een oordeel te vellen, zeker niet in de regentijd die ook in de periode december 1941 tot maart 1942 heerste. Het ging dan langzaam.

Een verbetering van de beweegbaarheid 'in het terrein' werd in het begin van de jaren dertig verkregen door de introductie van de legergroen geschilderde 'Caterpillar 20' tractor, in principe bedoeld voor civiel gebruik. Per gemotoriseerde batterij was een tractor toegewezen, vervoerd op een 'oplegger', getrokken door een vrachtwagen.

Voorafgaande aan 8 december 1941, ja zelfs nog tot kort vóór de Japanse landingen op Java bijna drie maanden later, is daaraan nog het volgende gedaan. Reeds in 1940 werd bij A I Vd de van GMC Canada afkomstige Chevrolet 'Maple Leaf' geïntroducerd, een tot 4 x 4 aandrijving gemodificeerde drietons militaire vrachtwagen met terreinbanden (1). Ook de limitaties van het 75 mm veldkanon werden verholpen door vervanging van het spaakwiel middels de 'Buquor Adaptor' door metalen wielen met luchtbanden, hetgeen over goed geasfalteerde wegen snelheden tot 70 km/uur mogelijk moest maken (1).



De Ford commandowagen met winch.

Of, en in hoeverre, d.w.z. alleen de 'trekkers' en/of ook kanonwielen, bij bovendien A I Hw op vergelijkbare wijze zijn verbeterd is mij onbekend, maar natuurlijk wel mogelijk.

De eerste toename van het aantal op Java aanwezige afdelingen mobiele artillerie kwam kort na de algehele mobilisatie op 8 december 1941 met het in dienst stellen van A II Vd, voornamelijk bemand met reservisten. De kanonnen van deze, bij oprichting van de uiteindelijke A I Bg te Tjimahi in 1931 opgeheven, 'bereden' afdeling kwamen, voorzover ik weet in ongemodificeerde staat met spaakwielen, uit het Depot Mobiele Artillerie te Tjimahi, waar de Nieuwe A II Vd ook was gelegerd. De 'motorisering' is kennelijk op een geïmproviseerde manier geschied, want naast de 'oude' drie-assige artillerietrekkers, mogelijk ex-A I Vd uit Malang, werden ook gevorderde GMC drietonners gebruikt, beide types dus met alleen achterwielaandrijving. Om de rijsnelheid te verbeteren, waren er twee interimoplossingen. Ten eerste bestond er de een-assige 'transportwagen op luchtbanden' met twee laag geplaatste laadgoten waarop het kanon, overigens met opgeklapt staartstuk aangehaakt, bij vervoer werd geplaatst. Door het relatief hogere zwaartepunt schijnt e.e.a. niet stabiel genoeg te zijn geweest, terwijl de constructie in de praktijk niet sterk genoeg bleek te zijn, wat onder meer een ongeluk met dodelijke afloop ten gevolge had (1).

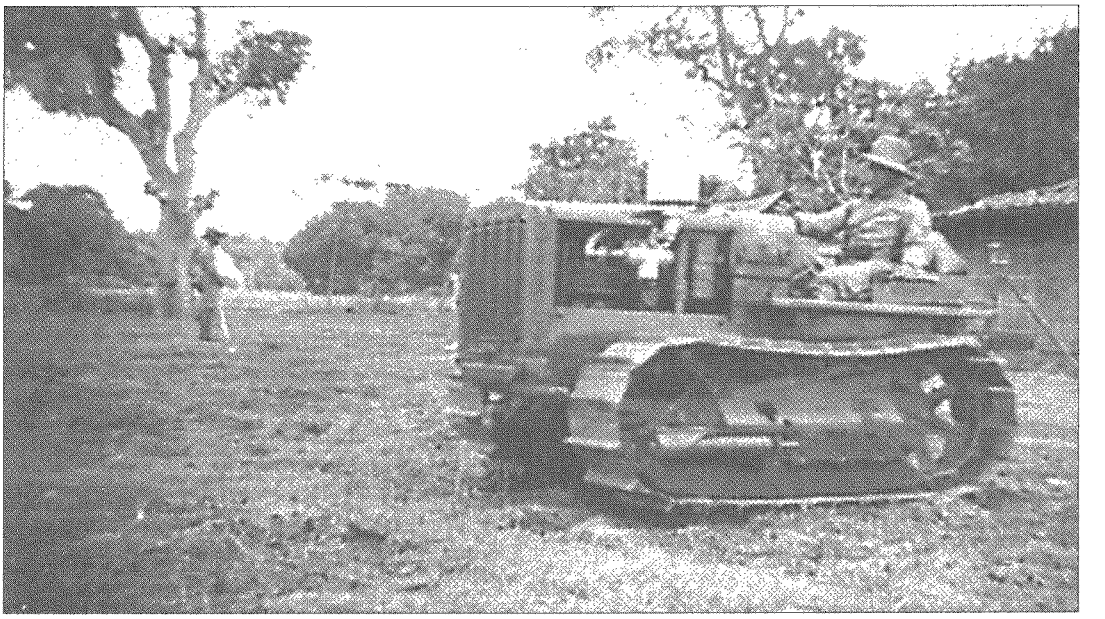
De andere, van typische KNIL-eenvoud getuigende, oplossing, was als volgt: Men neme twee stalen U-balken met een zodanige gootbreedte dat het spakenwiel van het kanon er met enige speling doorheen kan rollen. De lengte is zodanig dat, bij het rijden onder de laadbak, deels naast de kabine, opgehangen, die U-balken niet vóór of achter de standaard civiele drie-

tonner uitsteken. Aan een eind van elke U-balk wordt haaks erop een ±10 cm lange schoep gelast die bij geopende achterklep van de vrachtwagen om de scharnieras van die klep wordt gehaakt. Het is logisch dat de lengte van de U-balken, formeel laadgoten geheten, van invloed is op de hoeveelheid ellebogenstoom nodig om een 1.680 kg zwaar 7,5 cm Vd/L 30 kanon van de straat op de circa 1,5 m hoger gelegen laadvloer van de vrachtwagen te duwen. Stevig op de handrem en in de versnelling (+ blokken?), de beide laadgoten goed uitgelijnd op spoorbreedte van het relatief naar achteren wijzende kanon, de takels ter weerszijden bevestigd, en de stuksbemanning met (vele) helpers verdeeld over de laadbaktrek- en een grondduwploeg, werd het kanon dan onder het aanmoedigend, dan wel leidinggevend, geschreeuw van de stukscommandant of nog hoger gezag op de vrachtwagen gemanoeuvreerd. Uit pure veiligheidsoverwegingen bezien, hadden de spaakwielen zelfs voordelen omdat de kans dat men vingers tussen wiel en laadgoot zou kunnen verspelen aanzienlijk kleiner was.
Overigens werden ook de voorwagens, of caissons, elk met 64 patronen en andere hulpvoertuigen zoals verbindings-, keuken- en filterwagens, etc. op dezelfde wijze vervoerd.

Een mogelijke uitzondering op het bovenstaande is 4-A II Vd, een met drie stukken, gedeeltelijk zelfstandig ingezette batterij, die eerst bij Merak, de terugtocht daarvandaan, en tenslotte in afdelingsverband bij de mislukte aanval op Kalidjati uit het westen is ingezet (2). Heel misschien was deze batterij, vooruitlopend op de andere van A II Vd, reeds conform A I Vd gemoderniseerd, maar enige zekerheid hierover heb ik allerminst. Dan is nog vermeldenswaard dat er ook meerdere met 7,5 cm/L 30 veldgeschut uitgeruste, niet in afdelingsverband opererende, eenheden van batterij- of sectie-sterkte aanwezig waren, alle voorzien van kanonnen met houten spaakwielen. In West-Java betrof dit twee secties anti-invasiegeschut opgesteld te Merak en oostelijk daarvan aan de Bantambaai, overigens niet te verwarren met de reeds genoemde 4e batterij A II Vd. In Midden-Java had Tjilatjap onder meer drie veldkanonnen voor havenverdediging, terwijl een gelijksoortige batterij te Semarang in maart 1942 wèl als mobiele 'Batterij Van Praag' is gebruikt bij de terugtocht vanuit die stad naar Tjilatjap. En in Oost-Java is van de zes (reserve)kanonnen van A I Vd een batterij van vier stukken geformeerd voor de 'X Brigade' die op 17-19 december Oost-Timor heeft bezet, terwijl de resterende sectie als anti-invasiegeschut aan de zuidkust bij de Popohbaai, halverwege tussen Soerakarta en Malang, is geplaatst (1).

De motorisering van de beide afdelingen bergartillerie was eveneens in de plannen opgenomen, maar kon pas na mobilisatie beginnen. Immers, eerst dan was het vorderen van het grote aantal benodigde GMC drietonners, bij de 'laadgoten en trek/duwploeg methode' per kanon met gevechtsmunitie minstens vier vrachtwagens, echt mogelijk. Dat er, naast een grote hoeveelheid dofgroene verf, ook nog een grotere extra hoeveelheid paardenvoer nodig was, is vanzelfsprekend. Gelijktijdig werd middels vordering immers ook het aantal inheemse paardjes op oorlogssterkte gebracht, alleen al te Salatiga voor A II Bg 400 stuks totaal (3). Het grote dilemma was het meevoeren van paarden voor de 'mobiliteit in het terrein' na gemotoriseerde verplaatsing. Daar het meevoeren van het hele bestand, kennelijk zo'n 450 in vredestijd, oplopend naar misschien wel 750 'organiek bij oorlogssterkte', vooral na noodzakelijke toevoeging van honderden paardengeleiders en een immense voorraad 'voer', totaal onmogelijk was, bleek een drastische beperking noodzakelijk. Voor zover bekend werden daarom per kanon slechts drie Australische paarden meegenomen, als trekpaard dus één voor het kanon en voor elke munitiekar met 32 schoten, in totaal 36 paarden per afdeling.

Van een oefening 'inladen gemotoriseerd vervoer' door 3-A II Bg is bekend dat het proces een 'redelijk geachte 2 uur' duurde, waarbij dient te worden aangetekend dat bergkanonnen



De artillerie-trekker Caterpillar.

met hun 780 kg nog niet half zo zwaar wogen als het veldkanon van gelijk kaliber. Ook heeft A II Bg, als enige van de KNIL afdelingen, een ongestoorde gemotoriseerde verplaatsing gemaakt op 22 - 25 februari 1942 van Salatiga naar Bandoeng. De 476 km lange rit over goede wegen, waarvan 380 km 'Grote Postweg', is in een drietal, verduisterd gereden, nachttrajecten afgelegd, wat, conservatief gerekend, resulteerde in een gemiddelde rijsnelheid van 20 km/uur bij 8 uur rijden/nacht, dan wel 16 km/uur bij een geschatte rijtijd van totaal zo'n 30 uur (4).
Overigens is de motorisering bij A I Bg, de ook in Tjimahi aanwezige 7e- (reserve) bergbatterij, en mogelijk nog de 8e-, voor proefnemingen gebruikte, bergbatterij, hoogstwaarschijnlijk iets anders verlopen dan bij A II Bg. Het schijnt dat, net als bij A II Vd, tenminste vier bergkanonnen, mogelijk 3-A I Bg vormend, en dan onder meer ingezet bij Rangkasbitoeng, Pelaboehanratoe, en in de Tjirandjang-stelling, waren voorzien van stalen wielen met luchtbanden instede van houten spaakwielen. Zonder de laadprocedure middels laadgoten konden ze dus met acceptabele snelheid achter artillerietrekker of GMC-vrachtwagen worden getrokken. De bijzonderheid wordt bevestigd door het in begin 1946 in de voormalige Stapelmagazijnen aan de Zuidermagazijnstraat te Bandoeng 'vinden' van een viertal 7,5 cm/L 20 bergkanonnen met luchtbandwielen, daarna als z.g.n. 'illegale' batterij gebruikt door de KL-OVWers van I-9 RI (de Friezen). Daar toen bovendien is gebleken dat de Japanners het door hen in 1942 op Java buitgemaakte mobiele geschut hoofdzakelijk, of misschien wel geheel, in magazijnen hebben opgeslagen, zonder er verder gebruik van te maken, lijkt de conclusie dat die kanonnen reeds voor maart 1942 met luchtbandwielen gemodificeerd waren heel aannemelijk. Misschien waren er zelfs meer dan vier verbeterd (5).

Rest nog het overigens zeer korte bestaan van een wel héél bijzondere batterij veldartillerie van het KNIL. Zoals in 'Het aandeel van een Amerikaanse batterij veldartillerie in de gevechten in Soerabaja op 6 en 7 maart 1942' (6) beschreven, bracht het ms Bloemfontein op 11 januari 1942 niet alleen het 2nd Battalion, 131 Field Artillery Regiment, 36th Infantry Divi-

sion, Texas National Guard, US Army met een twaalftal 75 mm veldkanonnen naar Soerabaja, maar ook zo'n veertigtal tot nu toe ondefinieerbare kanonnen zonder richtmiddelen, met zeer weinig munitie, geen personeel, vermoedelijk nog uit de Eerste Wereldoorlog daterend, vrijwel zeker ook 75 mm kaliber, en van oorsprong hetzij Amerikaans, hetzij Engels/Australisch, kortom 'raadsel'-kanonnen. In het oorlogsdagboek van de Artilleriecommandant Groep Pesman (4RI) (SMG 14/18) wordt niet alleen het succesvol inschieten op 1 maart 1942 gememoreerd, maar ook de order aan een batterij van drie stukken om te 05.00 op 5 maart uit Tjimahi te vertrekken naar de Wijnkoopsbaai - Pelaboehanratoe - ter aflossing van de boven reeds genoemde 3-A I Bg.

De suggestie dat dit t.g.v. het terugtrekken van delen van 1 RI-KNIL uit de omgeving van Batavia wel niet zou zijn doorgegaan, is niet waar gebleken. Onder commando van Adj.O.O. Van der Hoeven zijn de stukken met elk een beroepsbrigadier als stukscommandant en zeven militie-kannoniers als bemanning op het aangegeven tijdstip vertrokken. Uitdrukkelijk wordt gesteld dat de kanonnen waren voorzien van wielen met luchtbanden, elk 50 schoten meekregen, en getrokken werden door gevorderde vrachtwagens. Bij gebrek aan een goede sleephaak-verbinding, vond het trekken plaats met gebruik van het z.g.n. 'naaigaren'. Op de heenreis werd een luchtaanval doorstaan, die bij één van de stukken een lekke band veroorzaakte. De stelling te Pelaboehanratoe werd bereikt nadat 3-A I Bg reeds vertrokken was. Op de 6e maart werd de order ontvangen om de Tjirandjang-stelling te bezetten ter dekking van de terugtocht naar Bandoeng van het restant van 1 RI-KNIL en de uit Australiërs, Engelsen en Amerikanen gevormde 'Blackforce', die bij Leuwiliang en Buitenzorg had getracht de Japanse opmars te beletten. Bij aankomst bleek ook hier 3-A I Bg reeds verdwenen, eveneens vertrokken naar Bandoeng, waar die batterij in de buurt van Villa Isola, samen met 2-A I Bg, voordien vergeefs ingezet tegen de Japanse landingen bij Eretan Wetan, het einde van de strijd beleefde. Voor de batterij Van der Hoeven kwam het bericht van de capitulatie in de Tjirandjang-stelling (7).

Ter completering van dit overzicht van de in maart 1942 op Java beschikbare mobiele artillerie nog het eerder genoemde, niet tot het KNIL behorende 2nd Bn, 131 F.A. van de US Army dat, na disembarkeren medio januari 1942, vrijwel tot eind februari als beveiliging van, en bovendien als onmisbare ondersteuning van het grondpersoneel voor, Amerikaanse B-17 bommenwerpers op het vliegveld Singosari bij Malang was gestationeerd. Hun oorspronkelijk uit de Eerste Wereldoorlog stammende kanonnen waren in de jaren 30 rigoreus gemodificeerd tot '75mm Gun M2A2' standaard, wat onder meer de vervanging van spaakwielen door metalen wielen met luchtbanden inhield. Daar hun tractie onder meer van artillerietrekkers met voorwielaandrijving was voorzien, is deze afdeling ongetwijfeld de best gemotoriseerde artillerie-eenheid op Java geweest. Terwijl het overgrote deel, te weten de Command-, 'D'-, 'F-' en de Service-battery, ruim 80% van de totale sterkte, zich eind februari bij Leuwiliang, 20 km west van Buitenzorg, bij 'Blackforce' heeft gevoegd, hielp 'E'- battery bij de verdediging van Soerabaja gedurende de laatste dagen van strijd op 6 en 7 maart (6).

Die verplaatsing naar West-Java is hoogstwaarschijnlijk uitgevoerd tussen 25, of 26 februari, en de ochtend van 28 februari, d.w.z. in vermoedelijk drie, mogelijk zelfs maar twee, uiteraard geblindeerd, bij nacht uitgevoerde ritten. Afhankelijk van de gevolgde route is daarbij hetzij een 900 km tracé met drie vrij steile, bochtige passen, Poedjong Nagrak en Peontjak bij overigens prima berijdbare wegen, dan wel een ca 1.000 km lang, vlakker tracé afgelegd. Bij een tocht van drie nachten dus een verdubbeling van de gemiddelde snelheid gehaald tijdens de enkele dagen eerder uitgevoerde verplaatsing van A II Bg van Salatiga naar Bandoeng, èn, als er slechts twee nachten zou zijn gereden, haast onwaarschijnlijk hoog gemid-

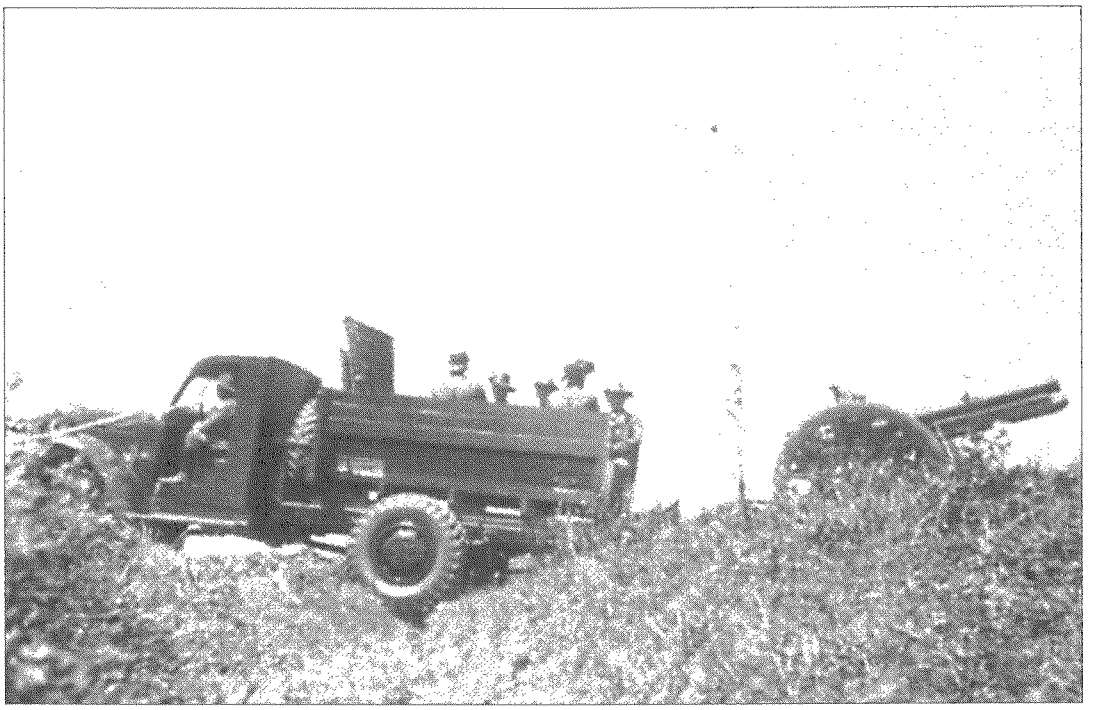
delde van 45, misschien wel 50 km/uur.

Recapitulerend, was de toestand bij de Japanse invasie op 1 maart 1942 ongeveer als volgt, waarbij het type kanon in volgorde van jaar van introductie wordt vermeld:

NAAM VAN EENHEID	AANTAL EN BIJZONDERHEDEN VAN INGEDEELDE KANONNEN	OMSCHRIJVING VAN DE TRACTIE
NIET TE DEFINIEREN TYPE, mogelijk 7,5 cm, introductie vóór of in de Eerste Wereldoorlog (7)		
Batterij V.d. Hoeven	3 Stn met luchtbanden, géén richtmiddelen	Gevorderde drie-tons vrachtwagens met alleen achterwielaandrijving.
KANON 7,5 CM/L 30 VELD, gewicht m/spaakwielen 1680 kg, introductie KNIL 1911 (8)		
A I Vd	12 Stn met luchtbanden in 3 btn	Drie-tons vrachtwagens met vóór/achteras aandrijving (4 x 4) en terreinbanden ('Maple Leafs').
A II Vd	Waarsch 12 stn met spaakwielen, ofschoon enkele met luchtbanden mogelijk, in waarsch een 3-tal btn	Niet geheel duidelijk, mogelijk gemengd, 'oude' artillerietrekkers en/of gevorderde drietons vrachtwagens, beide geen voorwielaandrijving. Stukken mogelijk op transportwagens (roll-bocks), maar, indien óp vrachtwegens, dan middels de 'laadgoten/duw- en trekploeg' methode.
	3 Stn van 4-A II Vd óf op luchtbanden, dan wel op transportwagens	Waarschijnlijk 'oude' artillerietrekkers zonder voorwielaandrijving.
Batterij Van Praag	3 Stn met spaakwielen, oorspr kustart Semarang.	Gevorderde drietons vrachtwagens met alleen achterwielaandrijving, 'laadgoten/duw- en trekploeg' methode.
KANON 7,5 CM/20 BERG, gewicht met spaakwieler 780 kg, introductie KNIL 1924		
A I Bg	Waarsch 8 stn met spaakwielen in 2 btn Waarsch 4 stn met luchtbanden van 3-AIBg	Waarsch gevorderde drietons vrachtwagens met alleen achterwielaandrijving 'laadgoten/duw- en trekploeg' methode. Niet bekend.
A II Bg	12 Stn met spaakwielen in 3 btn	Gevorderde drietons vrachtwagens met alleen achterwielaandrijving, 'laadgoten/duw- en trekploeg' methode.
Zgn 7e en 8e batterij	8 Stn met spaakwielen in 2 btn	Vrijwel zeker confors A II Bg, geen duidelijke informatie over gemotoriseerde inzet (9).
HOUWITSER 10,5 CM/L 22, gewicht 1.580 kg, introductie KNIL 1926		
A I Hw	12 Stn, waarsch met stalen wielen en massief hardrubberen band, in 3 btn.	Waarschijnlijk (nog) 'oude' artillerietrekkers, geen voorwielaandrijving, of, misschien toch nog gedeeltelijke vervanging door 4 x 4 vrachtwagens met terreinbanden ('Maple Leafs').
75 MM GUN M2A2/L 40 Amerikaans veldkanon, gewicht 708 kg, introductie US Army 1940		
2nd Batn 131st FA	12 Stn met luchtbanden in 3 btn	Militaire artillerietrekkers met voor/achterwielaandrijving en terreinbanden.
OPMERKINGEN: A	De hier verzamelde gegevens zijn primair verkregen uit na-oorlogse literatuur, hoofdzakelijk foto's uit Stabelan, en bovendien persoonlijke waarneming, van een geïnteresseerde toen vijftienjarige, ook na de capitulatie van het KNIL, toen de voetbalvelden aan de Kampementsweg te Tjimahi tegenover de kazernes van IV en IX Infanterie vol stondan met het rijdend materieel van dat KNIL. Overigens wordt zeker niet gepretendeerd dat deze opsomming volledig en nauwkeurig is. Eventueel commentaar zal mogelijk op prijs worden gesteld. Wellicht tan overvloede dient te worden gesteld dat niet alleen de kanonnen tractie behoefden, maar ook de diverse voertuigen voor transport van o.m. munitie, verbindingsmiddelen etc. Bij de veldkanonnen en houwitsers gebruikte het KNIL voorwegens, 'caissons' genoemd, voor de munitie, waarbij de 'veld-caisson' 64 patronen bevatte. Mogelijk konden de 'oude' drie-assige GMC artillerietrekkkers enkele tientallen patronen bergen, evenels misschien de door de Amerikanen gebruikte voertuigen, maar enige zekerheid hierover heb ik niet. De bergartillerie gebruikte door inheemse paardjes getrokken munitiekarren, elk met acht kisten waarin 32 patronen, vier per kanon. Voorts is vermeldenswaard dat bij de 'laadgoten/duw- en trekploeg' methode ook die caissons en munitiekarren met spaakwielen 'op de vrachtwagen' werden vervoerd, bij A II Vd bijvoorbeeld twee caissons per munitiesuto (10)	
B		

Al met al kan worden gesteld dat in de bijna twee jaar sedert mei 1940 de gemotoriseerde artillerie op Java was verdrievoudigd, en het totale potentieel aan mobiele, overigens alleen lichte, artillerie bijna verdubbeld. Immers, aangezien van de zes reguliere afdelingen er slechts twee, A I Vd en A II Bg, nog niet eens volledig in afdelingsverband zijn opgetreden gedurende de strijd op Java, kan men de 'zelfstandige' batterijen met veld- en bergeschut best equivalent stellen aan een '7e afdeling' (11). Overigens stelt deze meervoudige toename in wezen niets voor, want i.p.v. een afdeling per ruim 30.000 km^2, berustte de verdediging in maart 1942 dus op twaalf kanonnen van 7,5 cm per bijna 19.000 km^2. Voor beter begrip moge dienen dat een gebied zo groot als Nederland de beschikking had over een afdeling èn drie zelfstandige batterijen met elk slechts drie kanonnen in plaats van vier!! Een ware ode aan Nederlands' zuinig- en voorzienigheid.

Maar dat was nog niet alles, want de mate van gemotoriseerdheid liet het nodige te wensen over. Van de bijna 90 stukken lichte mobiele artillerie konden er waarschijnlijk de helft, of maximaal een tiental meer, 'getrokken' worden verplaatst, waarvan de twaalf houwitsers vrij-



wel zeker met een aanzienlijke snelheidsbeperking. Tenminste een dertigtal, mogelijk zelfs 40 of meer stukken veld- en berggeschut moesten worden verplaatst middels de 'laadgoten/duw- en trekploeg' methode, wat vóór en ná het in stelling zijn een uren durende vertraging opleverde, en gedurende die tijd volledige immobiliteit. Het uit veiligheid tegen vijandelijke contra-vuur noodzakelijke regelmatig verplaatsen van de eigen stukken, was voor deze categorie in feite onmogelijk. Bovendien betreft dit eigenlijk alleen het transport over de weg en het stelling betrekken vlak langs, een primaire of secundaire, goed geasfalteerde weg. En dan nog alleen zonder een diepe sloot en/of dichte begroeiing vlak langs die weg.

Voor elke andere omgeving met de noodzaak tot gebruik van niet geasfalteerde wegen, of het terrein, en zeker in de heersende regentijd, was een zekere mate van terreinvaardigheid van de gebruikte tractie een absolute eis. Voor zover valt te overzien bezaten alleen A I Vd, de Amerikanen van het 2nd Bn, 131st FA en mogelijk ook andere eenheden misschien uitgerust met 'Maple Leafs' over dergelijke tractie, terwijl de 'oude' drieassige GMC artillerietrekkers een beperkte capaciteit bezaten. Verder is het waarschijnlijk dat elke batterij veldgeschut en de houwitsers een 'Caterpillar' konden inzetten, terwijl ze, na het uitbreken van de oorlog, bovendien de beschikking kregen over een Ford 4 x 4 commandowagen met motorgedreven lier voorop. Het is overigens niet bekend of de eenheden bergartillerie, naast hun drie Australische paarden per kanon, nog gemotoriseerde hulp in het terrein konden inroepen. Wel dient te worden gerealiseerd dat de eenheden uitgerust met gevorderde drietons vrachtwagens eigenlijk volledig aan goed berijdbare wegen waren gebonden. Men heeft ze gedeeltelijk met terreinbanden uitgerust, maar dat gaf alleen een 'vooroverhangend' aanzien. Immers de spatborden vóór lieten het gebruik van bredere banden niet toe èn, zonder voorwielaandrijving, was het eventuele nut toch dubieus. Kortom, de terreinvaardigheid van de mobiele KNIL artillerie op Java was, zachtjes uitgedrukt, beperkt tot eigenlijk niet aanwezig.

Tenslotte de laatste hoogst belangrijkste factor: de bemanning. Er valt bij het lezen van de beschikbare literatuur niet aan de indruk te ontkomen dat in ieder geval de helft, mogelijk (veel) meer, bestond uit dienstplichtigen en reservisten die, vóór de oorlog onvoldoende opgeleid, en vrijwel nooit op herhaling geweest, eigenlijk pas vanaf medio december 1941 aan de voltooïng van die opleiding konden beginnen. Tot aan de Japanse aanval op Hawaï had immers het economisch belang, terecht, voorrang. Er waren in Indië nu eenmaal te weinig Nederlanders om dat, en gelijktijdig de opbouw van een volledig geoefende krijgsmacht op oorlogssterkte, waar te kunnen maken, nog daargelaten dat de decennia lange onthouding van nieuw materieel niet meer goed te maken was. Met uitzondering van de vliegtuigen, was de bewapening van het KNIL ontworpen in, of zelfs vele jaren vóór de Eerste Wereldoorlog.
Juist in verband met de motorisering, verdient bovendien nog een ander, nauwelijks bekend, onderdeel van het KNIL enige aandacht. Om op korte termijn aan de haast onvervulbare vraag naar redelijk ervaren vrachtwagen- en buschauffeurs te kunnen voldoen, was het Vrijwillig Auto-bestuurders-Korps, de VAUBEK, in het leven geroepen. In wezen hield dit in, dat de anders werkeloos wordende inheemse chauffeurs zich hadden opgegeven om, bij vordering van het door hen bestuurde civiele voertuig tijdens de mobilisatie, zich in het KNIL uniform te laten steken om hun beroep voort te zetten. Om het gedrag tijdens de vele, vaak chaotische, terugtochten zeer verguisd, dient wel te worden beseft dat het, voor deze eenvoudige 'burgers', hun oorlog niet was, en dat zonder hun aanwezigheid de motorisering helemaal niet had bestaan.

PERSONELE ASPECTEN EN DE SCHOOTSKWALITEIT VAN HET GESCHUT BUITEN BESCHOUWING GELATEN, DIENT MEN TE CONCLUDEREN DAT DE MOBIELE ARTILLERIE VAN HET KNIL NIET ALLEEN NUMERIEK VOLSTREKT TE KORT SCHOOT, MAAR VOORAL OOK MET BETREKKING TOT DE MATE VAN GEMOTORISEERDHEID BESLIST ONVOLDOENDE WAS UITGERUST.

Hoewel uitdrukkelijk niet de bedoeling om, ruim 50 jaar later, enig commentaar, laat staan kritiek, te leveren op de toen gevoerde acties, volgen hieronder enige gebeurtenissen uit de strijd om Java, die mogelijk als voorbeeld kunnen dienen om de hierboven gestelde conclusie te ondersteunen.

- Waarschijnlijk het meest aansprekend m.b.t. het gebrek aan 'terreinvaardigheid', of eerder nog de vrijwel volledige 'weggebondenheid' van de mobiele KNIL-artillerie, is het gebeurde in de middag van 3 maart 1942 bij het ondergaan van voortdurende bombardementen op de colonnes van 2 RI-KNIL o.l.v. kol inf C.G. Toorop tijdens de totaal mislukte tegenaanval vanuit het westen ter herovering van het verrassend door de Japanners op 1 maart bezette vliegveld Kalidjati. Een bijkomend aspect is, dat bij de twee betrokken afdelingen artillerie, of wat daar toen voor doorging, vrijwel alle op dat moment bij het KNIL gebruikte soorten gemotoriseerdheid vertegenwoordigd waren. De betrokken afdelingen werden namelijk gevormd door:

Ongeveer de helft van A II Vd		Afdeling Hamsen, deel van A I Vd & A I Bg	
a	2 Stn, rest van 4-A II Vd, op luchtbanden (of transportwagens), waarsch 'oude' art-trekkers	a	6 Hws van 1-A I Rw en andere btn, op massief hardrubberen banden, waarsch 'oude' art-trekkers (of misschien beter - 4 x 4?)
b	4 Stn van andere btrij A II Vd, waarsch op transportwagens of drietons vrachtwagens (laadgoot/duw- en trekploeg).	b	4 Stn berg van 1-A I Bg, vrijwel zeker op drietons vrachtwagens (laadgoot/duw- en trekploeg).
Opgesteld tussen Tjipeundeuj, 10 km west van Kalidjati, en Tjibatoe, continu gebombardeerd van 12.15/13.00 tot 17.30.		Opgesteld tussen Tjibatoe en Tjampaka, 15 km west van Kalidjati, continu gebombardeerd van 14.20 tot 18.00 (zonsondergang).	

- Hoewel er, zeker in het westen, omgeving Tjampaka, rubbertuinen met dus redelijk hoge bomen waren, is het onbekend of er ook elders langs dit circa 10 km lange, net tweebaans brede, stuk weg nog mogelijkheden waren om colonnes voertuigen min of meer 'verborgen voor luchtwaarneming' of 'verspreid tussen het geboomte' op te stellen. Ook dient men te beseffen, dat naast beide afdelingen gemotoriseerde artillerie, bovendien het transport van tenminste twee bataljons infanterie, XIVe en XVe, en mogelijk ook nog dat van het Xe, langs hetzelfde stuk weg stonden opgesteld. Hoewel een redelijke schatting nauwelijks mogelijk is, moeten er (vele) honderden voertuigen hebben gestaan soms zelfs aan beide kanten van de weg, zoals uit een Japanse foto van de chaos ná het bombardement blijkt. De indruk bestaat, dat men deze weg, waar zelfs het keren problemen gaf, over grote stukken niet eens kon verlaten, laat staan dekking zoeken. Het enige positieve is dat alle zestien kanonnen, soms beschadigd zoals beide stukken van de rest van 4-A II Vd, uiteindelijk, overigens zonder een schot te hebben gelost, wel weer op hun bases in de omgeving van Tjimahi zijn teruggekeerd (12).

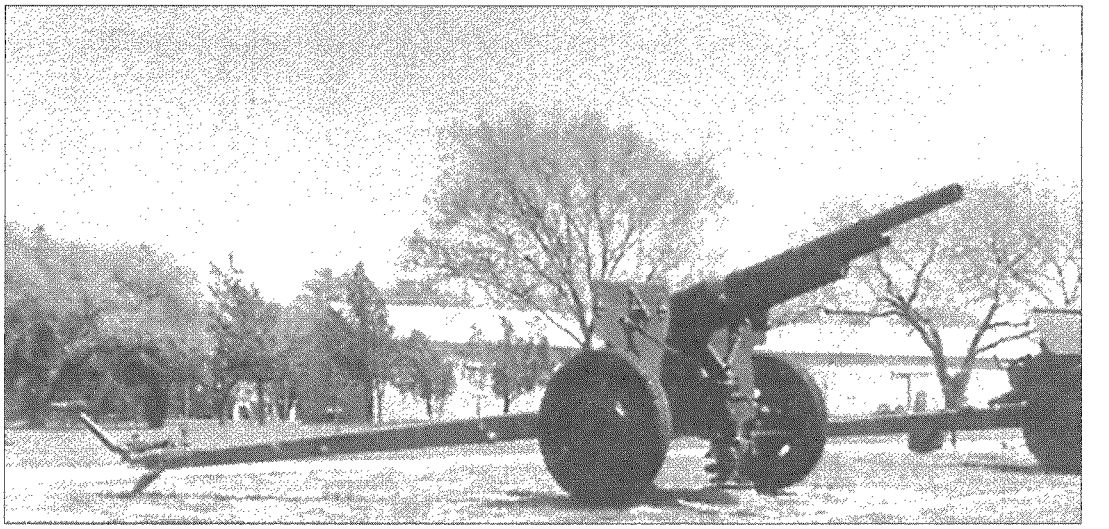
  Hoewel de verliezen aan personeel, zeker gelet op de duur van het bombardement, vrij klein waren, was de materiële schade, vooral bij de eenheden het dichtst bij Kalidjati, groot. De eerste opgave van 10.00 uur op 4 maart vermeldt het volgende:

<table>
<tr><th colspan="2">Bij 'de helft van' A II Vd</th><th colspan="2">Bij de 'Afdeling Hansen'</th></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Personeel</u>: Voorlopig bekend 1 dode en 11 gewonden (2 offn, 1 administrateur? 1 brigadier, 4 kanonniers, 2 VAUBEK's, +?).
Vermist 71 man</td><td colspan="2"><u>Personeel</u>: 2 doden, 4 lichtgewonden, en bij aankomst 3 vermisten.</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Materieel</u>: (alleen eerste indruk)</td><td colspan="2"><u>Materieel</u>:</td></tr>
<tr><td><u>Verbrand</u>:
2 munitie-auto's +
4 caissons (2/auto!)

<u>Achtergelaten</u>:
1 tractor</td><td><u>Vermist</u>:
7 trek-auto's
2 vrachtauto's
6 autolaffes (6- pers)
17 solo- en 2 zijspan motoren</td><td><u>Vernietigd</u>:
1 radio-auto
1 munitie-auto
1 tractoroplegger
1 tractor
1 keukenwagen
1 levensmiddelenwagen</td><td><u>Beschadigd</u>:
2 trek-autos
1 bagagewagen
1 tractoroplegger
1 tractor
<u>Vermist</u>:
1 reparatiewagen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Opmerking: 'vermist' kan ook betekenen achtergelaten, aankomst vertraagd, dan wel in het extreme geval zelfs 'naar huis'.</td></tr>
</table>

- Veel slechter verging het de bergartillerie batterijen 2- en 3- A II Bg, die van 2 tot 6 maart in de omgeving van de Tjiaterpas zijn ingezet. Hoofdzakelijk stationair vlak langs de enige weg, een veredelde anderhalfbaans smalle, geasfalteerde ondernemingsweg om de Goenoeng Tangkoeban Prahoe, midden in een kinatuin geposteerd als puur anti-infanterie/anti-tank geschut, was elke mobiliteit al bij voorbaat uitgesloten. Het einde op 6 maart tegen zonsondergang kwam, nadat een groot deel der stuksbemanningen reeds als infanterist was ingezet, dan ook toen, na inleidend mortiervuur, beide stellingen door Japanse infanterie werden veroverd. Het tijdig terugtrekken is kennelijk niet eens overwogen, en was trouwens bij de heersende chaos op de weg, het ontbreken van transport en, niet te vergeten, de uren durende 'laadmethode', toch volstrekt onmogelijk geweest.

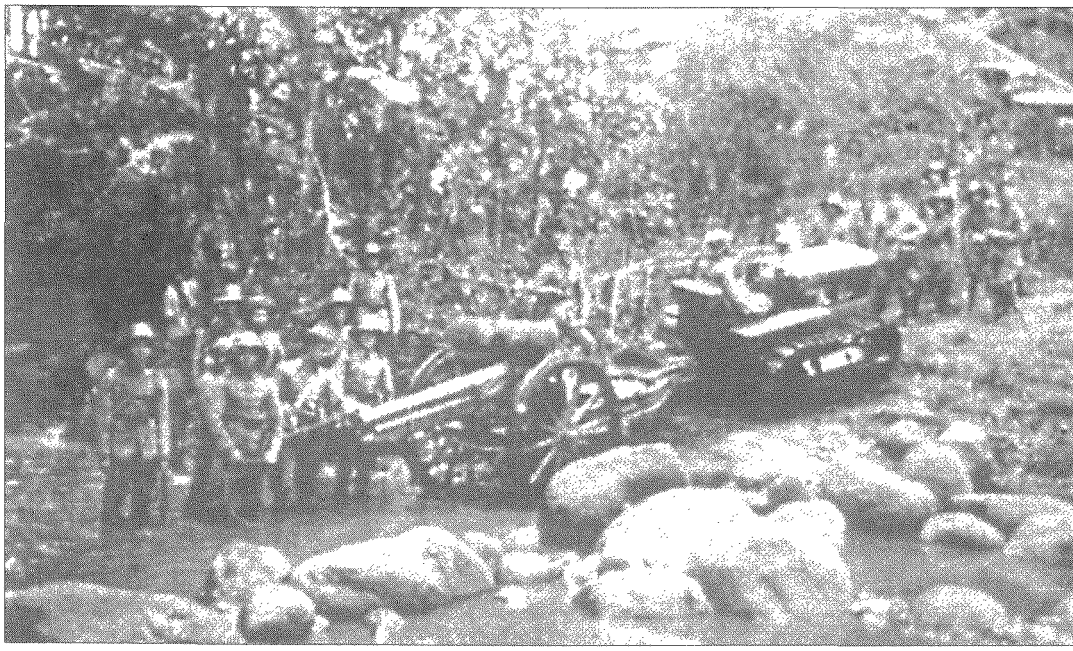
- Hoewel misschien niet de juiste plaats, is het toch de moeite waard nu op een andere bijzonderheid van de KNIL artillerie te wijzen. Teneinde onverhoopt buitmaken weinig zinvol te maken, was in de munitie-toewijzing van elk kanon een 'vernietigings-patroon' opgenomen, die bij gebruik de loop veranderde in een fraaie tulp. Het zijn vooral beide batterijen van A II Bg bij de Tjiaterpas en A I Vd in Zuid-Soerabaja geweest, die met goed gevolg van zulke patronen gebruik hebben gemaakt. Het had onder meer tot gevolg dat van 32 op Java aanwezige bergkanonnen slechts 22 min of meer bruikbaar in Japanse handen vielen, en niet meer dan acht van de naar schatting 36 of zelfs meer stukken 7,5 cm Vd/L30. Wie of wat, naast A I Vd en bij enkele kustbatterijen, in staat is geweest zoveel veldkanonnen te vernielen, is onbekend (13).



American 75 mm Gun M2A2 WW II.

- Ofschoon ongetwijfeld de langdurige inlaadmethode voor kanonnen met spaakwielen niet de enige reden is geweest om beide batterijen van A II Bg bij de Tjiaterpas achter te laten, is er tenminste nog een gebeurtenis die het nadeel van de 'laadgoten/duw- en trekploeg' methode duidelijk illustreert. Vóórdat 2-A II Bg betrokken raakte bij de verdediging van de Tjiaterpas, was de batterij op 2 maart toegevoegd aan de zgn. Mobiele Eenheid, betrokken bij de vanuit het zuiden uitgevoerde aanval op Soebang, met als doel de herovering van Kalidjati. Nadat verkenning had uitgewezen dat er langs de opmarsweg zuid van Soebang, primair door de onmogelijkheid om 'zicht op het doel' te krijgen, geen stelling-mogelijkheid te vinden was, vroeg de commandant Mobiele Eenheid aan C-2-A II Bg hoe lang het zou duren om z.g.n. 'kaartvuur' uit te brengen op een punt pal zuid van Soebang. Vooral t.g.v. de dichte begroeiing direct langs de weg luidde het antwoord: 'Met veel geluk duurt het wel een uur', reden voor het niet afgeven van ondersteunend vuur aan de vechtwagens van de Mobiele Eenheid tijdens hun voortgezette, en uiteindelijk mislukte aanval op Soebang (14). Toegegeven, het 'als' t.a.v. het mislukken van die aanvallen met lichte tanks op Soebang op 2 maart is beslist niet op z'n plaats, want er waren meer problemen, vooral met de coördinatie, veroorzaakt door de wel zeer gebrekkige verbindingen, het niet tijdig arriveren van de ondersteunende infanterie, etc, maar toch!

- Dat het ook anders kon, bewees de 'boven de sterkte batterij Van Praag'. Nog vóór de Japanse landing stelde de commandant van de gemotoriseerde cavalerie aan de hem toegevoegde eerste luitenant Van Praag voor, om te onderzoeken of 'schieten vanaf de vrachtwagen', d.w.z. met de vrachtwagen goed op de rem en de schop van het kanon in/onder enige zandzakken, mogelijk was. Helaas wees hoger gezag beproeving af omdat 'dit onrust zou zaaien bij de bevolking'. Een week later aangewezen om met één oud veldkanon met spaakwielen de rivierovergang over de Serajoe bij Rawalo te verdedigen, blijkt de dan gehouden proefneming zeer succesvol. Onder stukscommandant korporaal Ista Miska werd met dit 'achteruit vurende veldkanon' onder meer door het uitschakelen van tenminste een pantserauto, een tank en twee van de drie gebruikte vlotten, de Japanse aanval bij daglicht afgeslagen en de opmars naar Tjilatjap met practisch een dag vertraagd (15).



KNIL 1923-1941. De 1e Veldartillerie was gemotoriseerd (±1930). Voor vervoer van de stelling waren rupsbandtrekkers aanwezig om de stukken te verplaatsen. Het KNIL had deze (ene) afdeling veldartillerie tot aan de 2e Wereldoorlog in Malang op Java. Achter de trekker een 7 cm veldgeschut.

Noten:

1. Stabelan 19/1, blz 4 en 5: 'A I Vd - Malang 1933-1942' door J.C. Quast.
2. Stabelan 4/3, blz 9-11: 'Het korte bestaan van 4-A II Vd' door sobat Versluijs.
3. Stabelan 2/4, blz 7: De oorlogsgeschiedenis van A II Bg' door F.L. Kroesen.
4. Stabelan 2/4, blz 11: 'De verrichtingen van de Batterij Van Praag' door Van Praag;
   Stabelan 9/5, blz 22: De slag om de Tjiaterstelling' door F.L. Kroesen en
   Stabelan 3/2, blz 4 en 5: 'De oorlogsgeschiedenis van A II Bg' door F.L. Kroesen.
5. Stabelan 14/2, blz 21: Foto van A.H. Kabbedijk (Bergkanon met luchtbanden!);
   Stabelan 6/3, blz 7: 'De KNIL-Artillerie van 1945-1950. De illegale artillerie rond Bandoeng' door F.L. Kroesen en De Onderofficier 33/5: 'De Bergartillerie van het KNIL' door A.H. Kabbedijk.
6. Stabelan 18/3, blz 2: 'Het aandeel van een Amerikaanse batterij veldartillerie in de gevechten in Soerabaja op 6 en 7 maart 1942' door R.J. Claasen.
7. Informatie via P.Peereboom, die net als P. van Meel in begin maart 1942 het proefschieten met deze 'Engelse of Amerikaanse raadselkanonnen' heeft meegemaakt.
8. Informatie over A I Vd in Stabelan 4/3, blz 44-55; id 11/6, blz 23 en 24; id 12/3, blz 38-40: id 16/4, blz 22-27; id 18/3, blz 18-27; id 19/1, blz 2-9 en 19/2 blz 12-19.
9. Uit Stabelan 8/2, blz 3: 'Eretan Wetan - De 2e batterij van A I Bg' door J.J. Cnoops blijkt, dat die batterij, en niet de 7e (reserve) bergbatterij, met het IVe Bataljon Infanterie vanuit Cheribon zijn ingezet. (Ned. Indië contra Japan, deel VII, Java, blz 65 en 72, en -ook- Stabelan 14/4, blz 5 en 7; 'De gevechten van de Groep Bandoeng, maart 1942', zouden dan niet juist zijn). Dat ook de 8e bergbatterij zou zijn ingezet, bij Lembang?, is zeer onwaarschijnlijk, dáár was tot de terugtocht op 6 maart 's avonds, alleen 1-A II Bg, zie 'Oorlogsgeschiedenis A II Bg'.

10. Blijkt ook uit de nader in dit artikel vermelde schadegegevens, verkregen uit 'Oorlogsdagboek van de Artillerie Commandant van de Groep Pesman (4 RI), bijgehouden door de staf van Lkol. Art. G.J. Reerink - SMG 14/18.
11. In grote lijnen was de inzet van de afdelingen artillerie ongeveer als volgt:

    A I Vd: Van 1 - 5 maart als afdeling ingezet, op 6 en 7 maart sectiegewijs langs de Z- en W- toegangswegen naar Soerabaja geplaatst als 'anti-tank verdediging' waarbij overigens 4 van de 6 secties in actie zijn gekomen.

    A II Vd: Vrijwel voortdurend batterijgewijs gebruikt, 4- A II Vd zelfs bij Merak, zodat bij aanval op Kalidjati slechts 11/2 batterij ingezet, waaronder 4-A II Vd.
    Overigens onbekend wáár de 'andere 2 (?)' batterijen zijn gebruikt.

    A I Bg: Batterijgewijs gebruikt, 2- A I Bg vanuit Cheribon tegen Eretan Wetan, 3-A I Bg bij Rangkasbitoeng, Pelaboehanratoe en de Tjirandjang-stelling, zodat alleen 1- A I Bg beschikbaar voor aanval op Kalidjati op 3 maart. De 7e (reserve) Bergbatterij was op 6 maart 19.00 waarschijnlijk te Tjimahi.

    A II Bg: Afgezien van deelname aan aanval op Soebang door 2- A II Bg op 1 maart, is deze afdeling tot het 'einde op 6 maart bij Tjiaterpas/Lembang' voortdurend bijeen geweest.

    A I Hw: Op 1 maart in stelling bij Tangerang, daarna onduidelijk. 3-A I Hw op 2 maart rich ting Buitenzorg, daarna met nog een sectie op 3 maart bij de aan val op Kalidjati in 'Afdeling Hansen'. Op 3 maart zou een andere batterij via Batavia naar Krawang gaan, kennelijk toch naar Buitenzorg, waar vandaan (met andere sectie?) op 5 maart terugtocht naar Bandoeng als (restant) A I Hw onder eigen commandant, òf nog omgeving Buitenzorg bij de capitulatie.
    2nd Bn 131st FA Op 1 maart Cdo - 'D' _ 'F' battery in de omgeving van Leuwiliang bij Austr/Engels/Amerik. 'Black Force'. 'E' battery tot 5 maart in afwachting - Z Soe rabaja, op 6 en 7 maart als 'anti-tank verdediging' van die stad ingezet, samen met A I Vd.
12. Stabelan 14/4, blz 19: afbeelding 26- kaart van nadering 2 RI naar Kalidjati.
    Stabelan 4/3, blz 9-11: 'Het korte bestaan van 4-A II Vd' door sobat Versluijs.
    Stabelan 14/4: 'De gevechten van de Groep Bandoeng, maart 1942' door J.J. Nortier.
    SMG 12/57: 'Verslag van Militie-soldaat H.C. Kavelaars (4-XVe Bat. Inf.).
    SMG 13/27: 'Wederwaardigheden van het 2 RI, 1 feb - 9 mrt 1942' door C.G. Toorop.
    SMG 13/44: 'Kort verslag betreffende Inf 1-XIV' door F.J. v. Baar v. Slangenburg.
    SMG 14/18: 'Oorlogsdagboek van de Artillerie Commandant van de Groep Pesman (4 RI), door o.m. G.J. Reerink.
    Verslag wnd Cdt 3-A I Hw elt. art. W.H. Keijl.
    Uit 'De verre oorlog', blz 172-192 door Dr N. Beets.
13. Stabelan 10/1, blz 6: 'De buit die Japan wegsleepte' door G. Casius.
14. SMG 13/48, blz 2: 'De verrichtingen van 2-A II Bg' door F.W.H. Twiss.
15. Stabelan 3/1, blz 8 en 10; Stabelan 3/2, blz 8: ' De verrichtingen van de Batterij Van Praag'.

H.J.E. VAN DER KOP

Het vliegkampschip, sleutel voor het winnen van de oorlog in de Pacific

Nu het meer dan vijftig jaar geleden is dat de geallieerden in Normandië landden en zo de bevrijding van West-Europa tot stand kwam, mag men niet vergeten, dat er toen ook een immense oorlog in het Verre Oosten aan de gang was, vooral in de Pacific, waar de strijd ter zee zich vooral afspeelde met een nieuw fenomeen, het vliegkampschip, of te wel 'carrier'. Hierna de ontwikkeling van de 'carrier' en leidend tot de slag bij Midway tussen de Amerikaanse en Japanse marine. Waren de Slag om Engeland, die bij El Alamein, Stalingrad, Normandië en om de Atlantische Oceaan (die het langst duurde) cruciale keerpunten voor de geallieerde overwinning in Europa, de Slag bij Midway was dat voor de Pacific. Die leidde de val van Japan in!

INLEIDING

De ontwikkeling van de aircraftcarrier, ook wel carrier genoemd, of anders vliegkamp- of vliegdekschip, begon in 1910 toen Ely met een wiel-vliegtuig van een geïmproviseerd voordek van een Amerikaans oorlogsschip startte en een korte vlucht maakte. Enige maanden later zou hij ook op een dito achterdek landen.

Tegelijk begon de ontwikkeling van drijvervliegtuigen en vliegboten, die met een kraan te water werden gelaten, hun opdracht uitvoerden en daarna met een kraan weer aan boord werden gebracht. Aldus kwam het vliegtuig aan boord van grotere schepen en werd het vliegtuigmoederschip ontwikkeld. De katapult vergemakkelijkte de lancering.

Na de Eerste Wereldoorlog, waarbij het vliegtuig 'zich bewezen had', gingen bij de grote marines de ontwikkelingen met wielonderstelvliegtuigen aan boord steeds verder. Eerst werden slagkruisers tot carrier verbouwd, of koopvaardijschepen van een vliegdek voorzien voor het opdoen van ervaring, en kwam ook de van begin af aan ontworpen carrier. De Britten hadden daarbij als concept dat het vliegdek gepantserd was, hetgeen in de oorlog van groot belang bleek. De grootte van de schepen hing af van wat voor tonnage zij van oorsprong hadden of wat men bij oorspronkelijke ontwerpen hen als taak gaf. Meestal lag die grootte in de orde van 22.000 ton of meer. Die was verder afhankelijk van de taken der boordvliegtuigen.

Daarbij heerste aanvankelijk de gedachte dat een boordvliegtuig nodig was om de vijand te verkennen, hem schade te berokkenen, waarna de slagvloot de vijand tot zinken zou brengen. 'De ogen van de vloot' werden met de ontwikkeling van torpedo's, bommen en mitrailleurs al spoedig ook 'de lange arm met vuisten van de vloot', die zowel defensief als offensief konden worden gebruikt.

Al in de Eerste Wereldoorlog hadden Britse boordvliegtuigen getoond een vuist(je) te kunnen maken, toen een aanval vanaf HMS FURIOUS werd gedaan op een Duitse Zeppelin-haven. Het zou echter tot de Tweede Wereldoorlog duren voordat de waarde van de carrier volledig werd erkend.

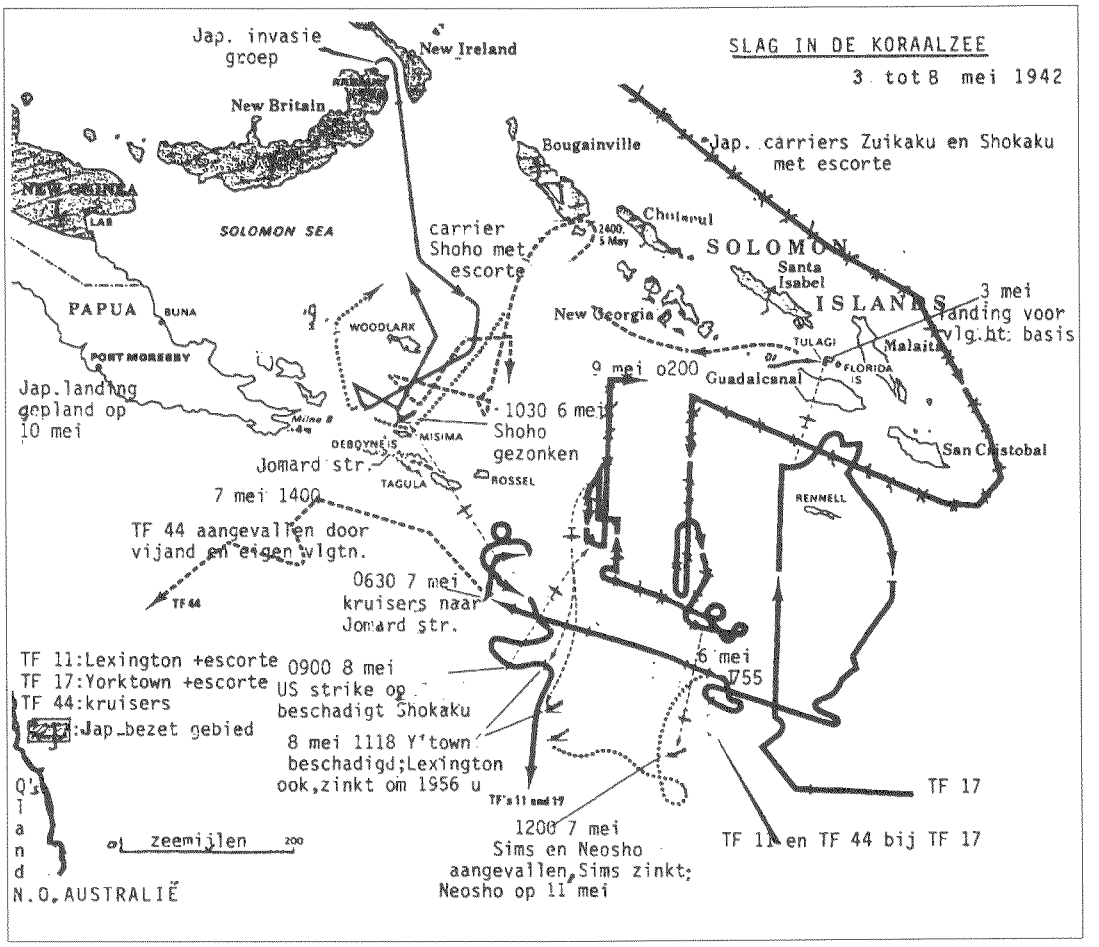
Eerst heerste er een zekere scepsis jegens het vliegtuig bij de marines en vooral tegen het vliegkampschip. Mannen als Mitchell, Trenchard en later ook 'Bomber' Harris betoogden, dat zij eigenlijk onnodig waren, daar het vliegtuig van een Luchtmacht (Air Force) alleen al een oorlog kon winnen. Die visie werd in de Tweede Wereldoorlog gelogenstraft, en ook daarna!

Trenchard's visie leidde tot de oprichting van de Royal Air Force op 1 april 1918, waarbij de R.A.F. niet alleen eigen taken kreeg, doch ook de Navy en Army van vliegtuigen

en personeel diende te voorzien. Doel en middelen werden onder één noemer gebracht. Dat vond de Royal Navy, die met de in 1914 opgerichte Royal Naval Air Service veel tot de ontwikkeling van de Fleet Air Arm en de overwinning had bijgedragen, een slechte zaak. 'Sea warfare has to be executed bij one company (in the same uniform)' bleef het motto van de Admiralty.
Gevolg van de oprichting van de R.A.F. was dat het Air Ministry voornamelijk ging uitmaken welke vliegtuigen goed waren voor de Fleet Air Arm en hoe de bemanningen werden samengesteld. Vaak waren de bemanningen een 'mix' van R.A.F. en RN, die niet met 'hun' schip waren geïntegreerd, zodat zij weinig gemotiveerd waren.
De ruzie liep zo hoog op, dat de politici in 1937 de door hun voorgangers in 1918 genomen besluiten terugdraaiden en de Fleet Air Arm weer onder de Royal Navy kwam, hetgeen in 1939 werd voltooid. De Fleet Air Arm begon dan ook de inmiddels uitgebroken Tweede Wereldoorlog met verouderde vliegtuigen, waaraan haastig omgebouwde Hurricanes, Spitfires en Battles (z.g. Sea Hurricanes, Seafires en Fulmars) werden toegevoegd. Die waren echter door hun prestaties bij deklandingen en hun geringe actieradius inferieur aan soortgenoten bij andere marines. Dit zou leiden tot de aankoop van een groot aantal speciaal voor carriers ontworpen Amerikaanse vliegtuigen.

Sceptisch stonden ook de scheepsartilleristen, de z.g. 'gunners', tegenover de carrier. Zij betoogden, dat het slagschip met steeds groter wordende kanons en zwaarder pantser, betere waterdichte indeling en beheersing van schade, de kern van de vloot zou blijven. Naast de ontwikkeling van het vliegkampschip zou die van het slagschip ook door blijven gaan.

De US Navy had eerst te duchten van de theorie van generaal Mitchell, waarbij hij niet alleen de Army Air Force als een apart derde krijgsmachtdeel voorstond, maar ook beweerde dat een slagschip door een vliegtuig tot zinken kon worden gebracht. Niet erg realistische proeven werden in 1921 genomen met voor anker liggende schepen, zodat uiteindelijk ook het zwaarste schip, het duitse slagschip OSTFRIESLAND, zonk. De US Navy maakte daartegen zinvolle tegenwerpingen; de schepen lagen voor anker en konden niet een aanval met koers- en vaartveranderingen bemoeilijken; er was geen luchtafweer, de schepen waren niet tegen vliegtuigbommen gepantserd en hadden geen scheepsbeveiliging om in geval van schade die te beperken. Behalve dat konden gelijke resultaten ook geboekt worden met boordvliegtuigen. Het vormen van een 'vuist' met boordvliegtuigen was namelijk al snel bij de US Navy erkend.
Aparte boordvliegtuigen werden ontworpen, zoals in de jaren dertig de Devastator torpedovliegtuigen, Dauntless duikbommenwerpers en de Wildcat boordjagers, die door hun constructie, hun pantser en speciale voorzieningen een groot incasseringsvermogen hadden, doch wat langzamer waren en minder bereik hadden dan hun Japanse tegenhangers, respectievelijk de Kate, de Val en de Zero.
Bij oefeningen in de jaren dertig werden al vanaf vliegkampschepen aanvallen gedaan op Pearl Harbour, tot verrassing van de 'verdedigers', zonder dat hieruit lessen werden geleerd. De waarde van de z.g. fleet-carrier nam steeds meer toe.
Bij de US Navy en de Japanse marine behielden de 'gunners', zij het in mindere mate, hun kritiek en bleef men ook slagschepen bouwen.
Bij de Japanse marine was het admiraal Yamamoto, die een sterke marineluchtvaartdienst voorstond, niet alleen met walvliegtuigen, maar vooral met een groot aantal carriers, ontwikkeld uit bestaande slagkruisers of naar oorspronkelijk ontwerp of later uit omgebouwde grote koopvaarders. Zoals eerder genoemd, vliegtuigen werden speciaal ontworpen voor deze schepen, licht geconstrueerd voor grote prestaties, met een zware bewapening of lading en grote wendbaarheid en bedoeld om iedere vijand te verslaan, i.c. de US Navy en de Royal Navy, waarvan de ontwikkelingen nauwlettend werden



gevolgd. Zo wist men in Tokio van de aanvallen van Amerikaanse boordvliegtuigen in de jaren dertig op Pearl Harbour, had men nauwgezet de operaties van de Britse carriers gevolgd in de Noorse campagne en in de Middellandse zee. Voorts trok men lessen uit de aanval van Britse Swordfishes op de Italiaanse slagvloot op 11 november 1940 en het tot zinken brengen van de BISMARCK (mei 1941), die door de aanval van Swordfishes werd ingeleid.

Japan had zich niet gebonden aan de door de Verdragen van Washington (1922) en Londen (1936) gestelde limieten om de wapenwedloop bij de marines te beperken. Medio 1941 konden tien van de dertien Japanse carriers worden ingezet met ca. 500 vliegtuigen. Al deze schepen waren bij Japan geconcentreerd. Het aantal vliegtuigen kon nog worden opgevoerd tot ca 600, bestaande uit Zero jagers, Val duikbommenwerpers en Kate torpedovliegtuigen.

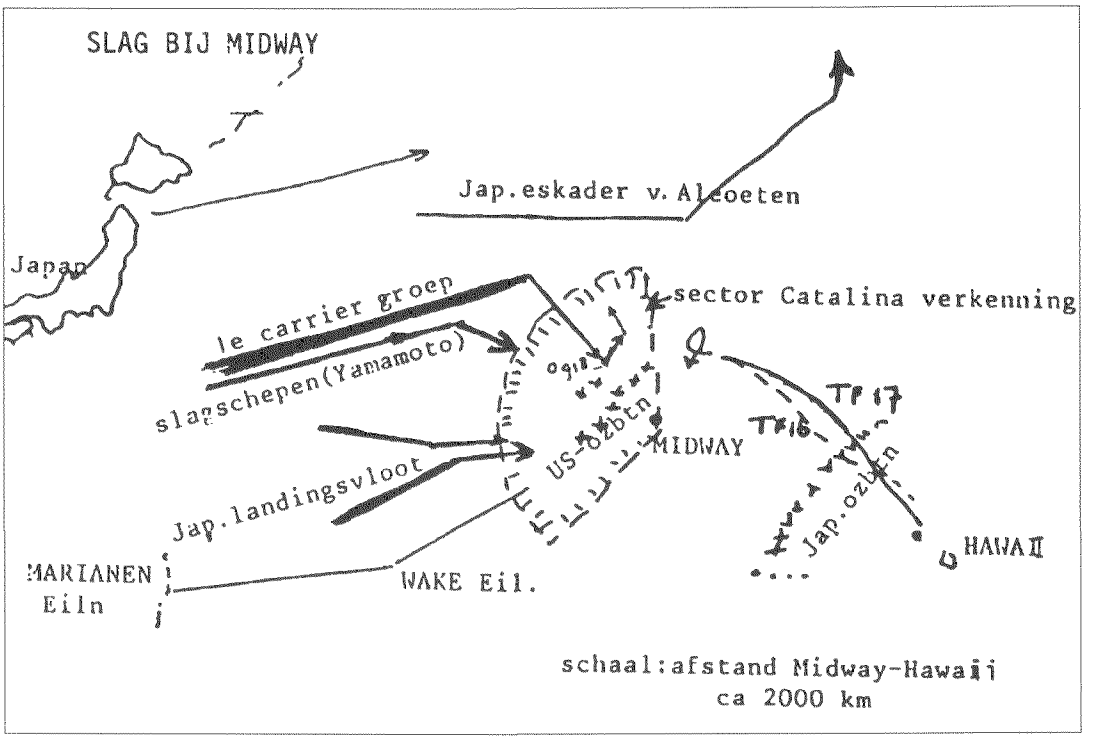
De US Navy had van het totaal van zeven carriers er maar drie in de Pacific, opererend vanuit Pearl Harbour met 215 boordvliegtuigen, op te voeren tot max 272. Vliegtuigen waren Wildcat jagers, Dauntless duikbommenwerpers en Devastator torpedovliegtuigen.

De Royal Navy had in die tijd zeven carriers met ca. 300 vliegtuigen, die voornamelijk in de Middellandse Zee of Atlantische Oceaan opereerden. Zo wist Japan een formidabele vloot op te bouwen, die de als eerste vijand aangemerkte Verenigde Staten en verder Groot-Brittannië en Nederland in het voor-

malig Nederlands-Indië moest vernietigen.
Hoe eerder de US Navy kon worden uitgeschakeld, hoe eerder er weer onderhandeld zou kunnen worden over de voor Japan zo broodnodige grondstoffen. De aanval op Pearl Harbour was daarvoor bedoeld.
Met die aanval op Pearl Harbour op 7 december 1941 hoopte Yamamoto vooral de Amerikaanse carriers te vernietigen. Die waren echter buitengaats en zodoende werd (slechts) de Amerikaanse slagvloot in de Pacific door de inzet van zes Japanse carriers met 350 vliegtuigen verlamd, terwijl de Amerikanen zich daarover uiterst verbolgen toonden en iedere vorm van onderhandeling afwezen.
Ondertussen bewezen de Japanse vliegkampschepen hun waarde, o.m. in aanvallen op doelen in Nederlands Indië, N.W. Australië en de Indische Oceaan.
Het bleef een doorn in het oog van de Japanse marineleiding dat de Amerikaanse carriers niet tot zinken waren gebracht. De Japanse invloedssfeer breidde zich uit. Bezetting van diverse eilandengroepen in de Pacific had het succes vergroot. Een bezetting van Port Moresby in Papua Nieuw Guinea was gepland en een invasie in Oost-Australië leek mogelijk.

DE SLAG IN DE KORAALZEE

Japanse troepen werden eind april 1942 ingescheept in twaalf schepen voor een invasie van Port Moresby, met zes torpedobootjagers als escorte. De carrier SHOHO met 25 vliegtuigen, zes kruisers, torpedobootjagers en een vliegtuigmoederschip zouden de landing dekken. Een van de transportschepen zou met een escorte naar Tulagi in de Solomons eilanden gaan om daar een basis te vestigen. Het plan was, nadat op Tulagi was geland, via de Jomard passage naar Port Moresby te gaan.
De Japanners schatten naast geallieerde vlooteenheden met boordvliegtuigen nog 200 vliegtuigen van bases in Queensland tegen zich te krijgen. Daarom werden de carriers ZUIKAKU en SHOKAKU met twee zware kruisers en escorte ingezet om naar de Koraalzee te gaan, daar vijandelijke schepen tot zinken te brengen en dan bases in N.O.-Australië aan te vallen. Behalve 125 vliegtuigen van beide carriers, plus de 25 van de SHOHO waren er in de Bismarck Archipel nog 160 walvliegtuigen ter beschikking.
De geallieerde vliegtuigen op walbases hadden een lage operationele gereedheid en communicatie met de schepen was er eigenlijk niet.
Toen de Japanse intenties duidelijk werden, werden de carriers LEXINGTON en YORKTOWN ingezet met 8 kruisers (w.o. 2 Australiërs), 13 jagers en een vliegtuigmoederschip o.l.v. Schout-bij-nacht Fletcher. Op 3 mei was deze Task Force op 400 mijl van Guadalcanal in de Koraalzee, toen vliegtuigen de landingen zagen bij Tulagi.
Met hoge vaart werd richting Tulagi gevaren om de volgende ochtend ieder vijandelijk schip aan te vallen. Tegen die tijd hadden de ondersteunende Japanse schepen Tulagi echter verlaten en zich bij de invasiegroep van Port Moresby gevoegd. Op 5 mei kwamen de schepen bij elkaar en in de nacht kwamen ZUIKAKU en SHOKAKU in de Koraalzee.
De 6e mei zochten de Amerikanen naar de vijand en werd er bevoorraad. De volgende ochtend stuurde Schout-bij-nacht Fletcher kruisers uit naar de Jomard passage. Niets werd gezien, wel werden de schepen door eigen, aan de wal gestationeerde vliegtuigen aangevallen, zonder dat schade werd opgelopen.
De Japanse bevelhebber admiraal Takagi had echter via verkenningen en radioberichten begrepen dat er Amerikaanse carriers waren en had de invasiemacht opdracht gegeven voorlopig om te draaien.
Op het moment dat de kruisers zich van Fletcher afscheidden, ontdekte één van zijn verkenners de Japanse ondersteuningsgroep. Het bericht werd fout gedecodeerd, er zouden een paar vliegkampschepen gezien zijn. Meteen werden 91 vliegtuigen op een 'strike' gestuurd, die door puur geluk de SHOHO ontdekten en deze meteen tot zinken brachten.
Nog steeds niet wetend waar de Japanse carriers waren, besloot Fletcher richting Port



Moresby te gaan en de verkenning 's nachts in handen te geven van walvliegtuigen. Maar hij veranderde dit plan, omdat er ineens Japanse boordvliegtuigen na donker poogden op de YORKTOWN te landen. Dan zou de vijand dichtbij kunnen zijn. Eerst werd een nachtactie verwacht, maar het was beter tot de ochtend te wachten. Nachtvliegen was er in die tijd eigenlijk niet bij.

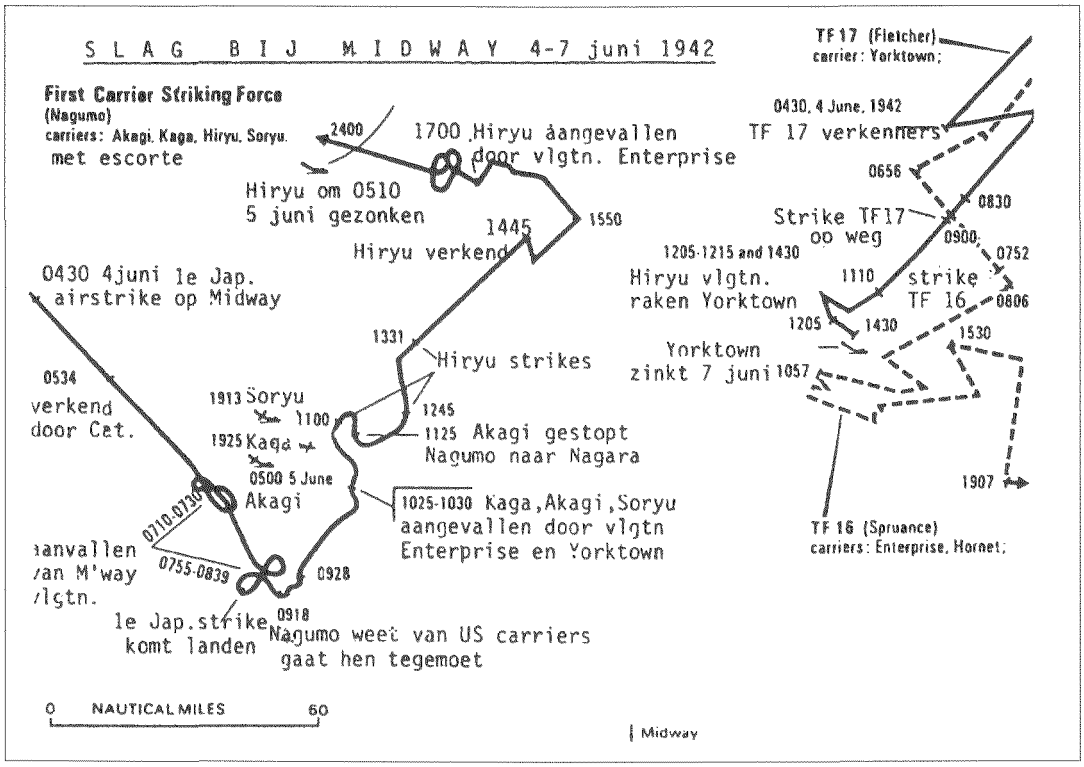
Vroeg op 8 mei werd, ongeveer tegelijkertijd, van beide zijden een 'strike' gevlogen. Toen de Amerikaanse torpedovliegtuigen en duikbommenwerpers bij de Japanse carriers kwamen, konden zij door regenbuien alleen de SHOKAKU vinden en aanvallen. De torpedoaanval liep op niets uit. Vele torpedo's misten doel, en die raak waren ontploften niet, toen een nachtmerrie voor de vliegers. De duikbommenwerpers wisten echter het vliegdek van het schip onklaar te maken. Op dezelfde tijd werden de Amerikaanse carriers aangevallen. De YORKTOWN kon door furieuze koersveranderingen torpedo's ontwijken; één bom trof doel, maar het schip bleef geheel operationeel. De LEXINGTON was echter door twee torpedo's en drie bommen getroffen, vloog in brand en kreeg een zorgelijke slagzij. De scheepsbeveiliging wist het schip weer zo ver te krijgen dat het vliegbedrijf weer aan het werk kon. Enige uren later hadden er plotseling grote explosies plaats; benzinedampen uit lekkende tanks waren ontploft. Tegen de avond ging de LEXINGTON naar de bodem van de zee. Daarna trokken de eskaders zich terug. Beide zijden verloren ca. 72 vliegtuigen.

De invasie van Port Moresby werd echter afgelast. Strategisch was de Slag in de Koraalzee daarom een succes voor de US Navy, uit materieel oogpunt was het een verlies. Vele lessen vielen te leren. De eerste zeeslag tussen carriers was gestreden. Het zou daarbij niet blijven!

SLAG BIJ MIDWAY

Voor de Slag in de Koraalzee kreeg de US Navy via het breken van codes aanwijzingen van een invasie op Midway of Pearl Harbour. Door vanuit Midway een open-bericht over een zoetwatertekort te laten zenden, waarop

de Japanners in code reageerden, werd het duidelijk dat de aanval op Midway zou zijn. De Japanners deden echter voorkomen dat de Aleoeten hoofddoel waren om daarmee de Amerikaanse carriers verrassend in de val te laten lopen. Daarom werd een Japans eskader samengesteld dat naar de Aleoeten zou gaan met daarbij de carriers JUNYO en RYOJO met respectievelijk 53 en 31 vliegtuigen.
De aanval op Midway zou beginnen met daarbij de z.g. First Mobile Force, ook wel de Carrier Striking Force genoemd, met vier grote carriers en ingescheept ca. 255 boordvliegtuigen.
Negentien transportschepen met meer dan 5000 man aan boord, 6 tankers en een reparatieschip werden gedekt door de carrier ZUIHO met 23 vliegtuigen en een escorte van 2 slagschepen, 8 zware kruisers en 10 torpedojagers.
De hoofdmacht, waarbij ingedeeld het superslagschip YAMATO met admiraal Yamamoto aan boord als algemeen bevelhebber, bestond verder uit nog eens 6 slagschepen, 13 torpedojagers, 2 vliegtuigmoederschepen met drijvervliegtuigen, motortorpedoboten en mini-onderzeeboten en nog eens een paar vliegtuigmoederschepen met 28 drijvervliegtuigen en voorts de carrier HOSHO met 26 vliegtuigen. Dit maakte de Japanse vloot op dat moment tot een immense armada, die nog werd bijgestaan door 32 grote vliegboten welke samen met drijver- en carriervliegtuigen de verkenningen zouden doen, terwijl op 500 mijl van Hawai een kordon van tenminste 12 onderzeeboten de Amerikaanse carriers moesten onderscheppen.
US Navy bevelhebber in de Pacific, Admiraal Nimitz, liet zich niet misleiden. Hij wist ENTERPRISE en HORNET, juist terugkomend van de aanval op Tokio, in april 1942 uitgevoerd door B-25 Mitchell Army bommenwerpers, klaar te hebben. Er was aan de Britten om een carrier gevraagd, maar geen was er tijdig gereed. De YORKTOWN, die naar zeggen nog drie maanden nodig had voor reparatie, na de schade opgelopen in de Koraalzee, werd in enkele dagen opgelapt en zo had de US Navy drie carriers met 238 boordvliegtuigen (Wildcat jagers, Dauntless duikbommenwerpers en Devastator torpedovliegtuigen), ondersteund door 8 kruisers, 17 torpedobootjagers en 2 tankers. Voorts waren er 25 onderzeeboten die een kordon om Midway moesten vormen. Schout-bij-nacht Fletcher scheepte zich in op de YORKTOWN als commandant van TF (Task Force) 16; hij was ook de bevelhebber van de hele actie. Schout-bij-nacht Spruance ging aan boord van de ENTERPRISE en voerde het bevel over TF 17, waaronder ook de HORNET viel.
Voorts hadden de Amerikanen op Midway 21 verouderde Brewster Buffalo en 7 Wildcat jagers, 17 verouderde Vindicators en 16 Dauntless duikbommenwerpers met een merendeel van niet afgeleste vliegers. Verder waren er 6 nieuwe Avenger torpedovliegtuigen (passanten) en 32 Catalina vliegboten. Van de US Army Air Force waren er 19 B-17 Vliegende Forten en 4 Marauder middelzware bommenwerpers. Een bataljon mariniers zorgde voor de verdere verdediging.
Toen de Amerikanen wisten dat Yamamoto onderweg was, begon op 30 mei 1942 een dagelijkse patrouille van 11 Catalina's tot op een afstand van 700 mijl van Midway, met apart één Catalina die naar de meest denkbare positie van de vijand vloog. De Vliegende Forten namen in de middag die verkenningen deels over.
Ook op 30 mei waren TF 16 en TF 17 uitgevaren in Noord-Westelijke koers. Doordat het kordon van Japanse onderzeeboten nog niet geheel was betrokken, werden zij niet opgemerkt. Japanse vliegboten die van de French Shoals (ondiepten) door onderzeeboten zouden worden bevoorraad, ontdekten bij aankomst daar twee Amerikaanse vliegtuigmoederschepen. Die aanvallen zou de operatie weggeven, zodat zij ongemoeid werden gelaten. Het gaf een bres in de Japanse verkenning.
Op 3 juni om 09.00 uur zag de apart uitgezonden Catalina de invasievloot, waarop B-17's van grote hoogte een aanval deden, die echter mislukte.
Op 4 juni om 01.15 vielen vier Catalina's,



ieder met een torpedo, de transportschepen aan. Een tanker werd beschadigd. Ondertussen had de Japanse vloot met mist en zware zee te kampen, zodat navigatie en verkenningen niet optimaal waren.

Op 4 juni 04.30 liet admiraal Nagumo van zijn vier carriers een 'strike' afvliegen op Midway. Tegelijkertijd moesten drijvervliegtuigen sectoren verkennen om de Amerikaanse carriers te vinden. De sectoren werden echter niet goed gedekt door het falen van een katapult en enige motoren van de vliegtuigen. Vervangers werden niet uitgestuurd.

Om 05.25 uur zag de apart uitgezonden Catalina de Japanse 'strike', rapporteerde dit met gevolg dat Schout-bij-nacht Spruance besloot de geplande 'strike' te vervroegen om juist als de Japanse vliegtuigen op hun carriers zouden landen, die aan te vallen.

Tegen 06.00 uur pikte de radar van Midway de aanvallers op en werden alle operationele vliegtuigen bewapend de lucht ingestuurd om ten oosten van Midway te cirkelen in afwachting van orders. Zes Wildcats en 20 Brewsters gingen de vijand tegemoet, 15 van hen werden door de veel betere Zero's meteen afgeschoten, 7 werden zwaar beschadigd.

Toen de Japanse toestellen tegen 07.00 uur weer naar hun schepen teruggingen, waren de voornaamste posities getroffen en lag Midway te branden. Slechts 7 Japanners werden neergehaald. Terwijl de aanval aan de gang was kregen de cirkelende 6 Avengers en 4 Marauders opdracht de Japanse schepen met torpedo's aan te vallen. Eén Avenger en 2 Marauders konden nog naar Midway terugvliegen zonder dat er schade aan de Japanse schepen was toegebracht. Deze aanval en het feit dat de leider van de Japanse aanval al op de terugweg admiraal Nagumo adviseerde nog een aanval op Midway te doen, deed hem meteen na 07.00 uur besluiten tot nog een 'strike' op Midway. Zesendertig Zero's, 36 Kate torpedovliegtuigen en 36 Val duikbommenwerpers stonden klaar voor een aanval op de Amerikaanse schepen die nog

steeds niet waren gevonden. Door zijn besluit moesten torpedovliegtuigen van bommen worden voorzien, wat zeker één uur zou duren. Ook zou de eerste 'strike' ondertussen komen landen.
Om 07.28 uur rapporteerde een drijververkenner van de kruiser TONE: 10 vijandelijke schepen ca. 240 mijl van Midway. Dit betekende dat de Amerikanen 'maar' 200 mijl van de Japanse carriers waren. Nagumo wist nog steeds niet of er carriers bij het Amerikaanse verband waren. De verkenner van de TONE meldde om 07.58 uur dat het 5 jagers en 5 kruisers waren, waardoor Nagumo besloot de 'strike' op Midway toch te laten doorgaan. Maar om 08.20 melde de 'TONE's verkenner', dat hij ook een carrier had gezien en apart nog 2 kruisers.
Van Midway waren echter 27 duikbommenwerpers en 15 B-17's op weg, die om 08.10 uur een aanval begonnen op de HIRYU.
De onervaren vliegers van de 16 Dauntless duikbommenwerpers maakten hun aanval eigenlijk in glijvlucht en werden door Zero's afgeslagen. De B-17's voerden hun aanval uit van 20.000 voet en dachten ten onrechte treffers te hebben geboekt. Juist toen hun aanval over was, kwamen nog eens 11 oude Vindicator duikbommenwerpers van Midway een aanval doen, die gericht werd op twee slagschepen. Twaalf duikbommenwerpers werden afgeschoten en de overigen kwamen zwaar beschadigd terug op Midway. De onervarenheid van de vliegers betaalde een hoge prijs!
Juist toen de laatste aanval over was kwam de 'eerste Japanse strike' terug om te landen. De 36 Zero's bestemd voor de tweede 'strike' waren echter gestart om de Midway-aanvallers af te slaan. De dekken stonden vol met vliegtuigen, die in plaats van bommen torpedo's moesten krijgen. Wat te doen?
De raad de tweede 'strike' naar de verkende Amerikaanse 'carriers' te sturen zonder Zero escorte en zonder de geëigende wapens, wees Nagumo af; het risico was te groot. Kort na 08.30 uur waren de dekken vrij voor de terugkerende eerste strike. Om 09.18 uur was iedereen geland en moesten de vliegtuigen worden verplaatst om de volgende strike van 45 Kate torpedovliegtuigen, 36 Val duikbommenwerpers en 12 Zero's om 10.30 uur te laten afvliegen. Met 30 knopen werd koers Noord gegaan, de vijand tegemoet. Er heerste grote onrust toen een vooruitgeschoven toepedobootjager Amerikaanse vliegtuigen rapporteerde. Wat nog aan Zero's kon starten werd gestart, maar op de dekken van de vier Japanse carriers heerste een pandemonium vanwege het parkeren, het benzine- en torpedoladen.

WAT ER BIJ DE AMERIKANEN GEBEURDE

TF 16 en TF 17 waren N.O. van Midway gekomen en hoopten op een verkenningsbericht van de Catalina's. In de nacht van 3 op 4 juni werden op de ENTERPRISE en de HORNET 118 vliegtuigen voor een aanval klaar gemaakt. De YORKTOWN lanceerde om 04.30 uur op de 4e juni 10 vliegtuigen voor een verkenning en een Combat Air Patrol (CAP) van Wildcats voor de luchtverdediging van de vliegkampschepen. Toen ten 05.34 uur de vijandsmelding van de Catalina kwam en daarna, dat twee Japanse carriers op 200 mijl van Midway waren gesignaleerd, besloot Schout-bij-nacht Fletcher de ENTERPRISE en de HORNET meteen richting vijand te sturen.
Hij liet aan Schout-bij-nacht Spruance het tijdstip van de 'strike' over. Dit tijdstip, vond Spruance, moest zo zijn dat de Japanse vliegtuigen die van de aanval op Midway kwamen, juist weer moesten landen. Daarom vervroegde hij het afvliegen van de 'strike' van 20 Wildcats, 68 Dauntless duikbommenwerpers en 29 Devastator torpedovliegtuigen tot 07.00 uur. Bovendien zond hij 18 Wildcats ter luchtverdediging de lucht in, terwijl er 18 op dek stand by werden gehouden ter aflossing.
Daar hij wist dat hij geschaduwd werd (door de verkenner van de TONE) liet hij de aanval in vier groepen uitvoeren, zodat een gecoördineerde aanval niet mogelijk werd. Dit besluit nam hij, daar de Devastators amper de actieradius hadden om naar hun schepen terug te keren.
Ondertussen werden de door de YORK-

TOWN uitgezonden verkenners teruggeroepen en richting vijand gevaren; een 'strike' moest ten 08.38 uur afvliegen, bestaande uit 17 Dauntless duikbommenwerpers, 12 Devastator torpedovliegtuigen en 6 Wildcats. Twintig duikbommenwerpers en een gelijk aantal Wildcats hield Schout-bij-nacht Fletcher achter in geval er nog meer dan de twee Japanse carriers zouden worden gevonden.
Toen 35 duikbommenwerpers en 10 Wildcats van de eerste Amerikaanse 'strike' boven de gegiste positie van de vijand kwamen, bleek de zee leeg. Het bericht van de Catalina bleek een fout te hebben van 40 zeemijlen. Er werden zoekslagen gemaakt. Met weinig brandstof keerden de vliegtuigen terug op de HORNET, waar zij vandaan kwamen, of landden op Midway; alle 10 Wildcats en 2 duikbommenwerpers moesten door benzine-tekort in zee landen.
Vijftien van HORNET's Devastator torpedovliegtuigen waren ook de weg kwijt, maar door toevallig noordwaarts te vliegen zag de leider de Japanse carriers en ging tot de aanval over; de Japanse afweer had hen ook gezien, alle 15 werden neergehaald. Er was maar een overlevende, ltz 3 Gay, die gewond zijn vliegtuig nog in zee wist te landen en daarna ooggetuige werd van de Slag bij Midway! Juist toen de rook was opgetrokken arriveerden 14 Devastators om een torpedo-aanval te doen (vooral) op de KAGA. Zero's en luchtafweer sloegen de aanval af. Slechts 4 Devastators ontsnapten. Tot verbazing van de Japanse marinemannen kwamen daarna nog 12 Devastators (van de YORKTOWN), die allen werden neergehaald. De 6 escorterende Wildcats raakten in een mêlée met Zero's; één werd neergehaald, de anderen wisten met zware schade naar hun schip terug te komen en waren verder onbruikbaar.
Van de 41 uitgezonden torpedovliegtuigen waren er nog vier over; geen enkele torpedo had doel getroffen! Toch leverden deze vliegtuigen een bijdrage aan de overwinning. Doordat zij namelijk continue werden aangevallen door Zero's waren er geen Zero's op grote hoogte; en die nog in de lucht waren hadden niet genoeg benzine meer om daar te komen. Wat was het geval?
De 33 Dauntles duikbommenwerpers van de ENTERPRISE waren om 09.30 uur op de gegiste positie gekomen, vonden de zee leeg, waardoor de leider, ltz 1 McClusky besloot naar koers noord te draaien. Ineens zag hij om 09.55 uur een Japanse torpedobootjager, ging diens koers voorliggen en zag daarop de Japanse vliegkampschepen.
Meteen doken de Dauntless's onder een hoek van meer dan 65 graden op de waarlijk verraste vijand. De AKAGI werd getroffen door twee bommen en er waren een aantal near-misses. De op dek en in de hangar staande vliegtuigen raakten in brand, benzine lekte en maakte er een inferno van. Om 10.46 uur moesten admiraal Nagumo en zijn staf een heenkomen zoeken naar de jager NAGARA.
De KAGA kreeg vijf voltreffers en vijf near-misses. Eén bom doodde allen op de brug. Er ontstond, zoals op de AKAGI, een gelijk inferno, doordat vliegtuigen in brand raakten en munitie en bommen ontploften. Het schip was tot zinken gedoemd.
Terwijl de eerste Dauntless's uit hun duik optrokken kwamen die van de YORKTOWN. Die waren veel later gestart, maar hadden de positie van de vijand anders ingeschat. Om 10.25 uur doken zij op de SORYU, die door drie bommen en een aantal near-misses in brand raakte, stil kwam te liggen en na twintig minuten moest worden verlaten.
Onderweg terug joegen twee Zero's op McCluskie. Hij bleef een paar meter boven het water vliegen. Eén Zero werd nog door de schutter neergeschoten, de ander brak zijn aanval na enige pogingen af.
McCluskie had met zijn vliegtuigen echter een probleem. De ENTERPRISE en HORNET hadden vanwege de heersende wind steeds op een oostelijke koers moeten gaan liggen om de vliegtuigen te lanceren. Hun positie om de terugkerende vliegtuigen weer op te nemen lag veel verder weg dan bedoeld was, ook al hadden zij op volle snelheid die getracht te bereiken. Na een zoekslag werden de carriers gezien. De benzinestand was zeer laag, bij sommige vliegtuigen zo laag,

dat in zee moest worden geland. Alleen de vliegtuigen van de YORKTOWN wisten meteen, met een minimum aan benzine, hun schip te bereiken. Toen zij en terugkomende Wildcats zouden landen, kwam alarm dat er een vijandelijke 'strike' aankwam. Vijftien Dauntlesses wisten op de Enterprise te landen, twee landen in zee wegens benzinegebrek. Ook de HORNET kreeg zo enige vliegtuigen te gast.
Op de HIRYU, die niet was aangevallen, was het ook een drukte van belang op het vliegdek geweest. Er werd meteen een 'strike' van 6 Zero's en 16 Val duikbommenwerpers samengesteld. Zij vlogen mee in de staart van de terugkerende Amerikanen en werden erg laat opgemerkt. De YORKTOWN werd hun doel. Zes wisten door te breken en drie bommen troffen vitale delen van het schip, waardoor branden uitbraken.
De Japanse aanval had 3 Zero's en 13 Val duikbommenwerpers gekost. De teruggekomenen zeiden dat zij een carrier zwaar hadden beschadigd.
Een vroeg gelanceerde speciale verkenner (Judy) kwam ook op de HIRYU landen en deelde mede, dat hij al veel eerder had willen rapporteren dat de Amerikanen drie carriers hadden, maar doordat zijn radio faalde, dit nu persoonlijk kwam zeggen! Dit was de reden voor een nieuwe aanval, waarvoor slechts 6 Zero's en 10 Kate torpedovliegtuigen beschikbaar waren (sommige waren van de andere beschadigde schepen).
Ondertussen wist de scheepsbeveiligingsdienst de YORKTOWN weer op te lappen, zodat weer kon worden gevlogen. Juist toen er 12 Wildcats in de lucht waren, was er alarm. De HIRYU aanvallers troffen ten 14.42 uur met twee torpedo's doel waardoor het roer vastkwam, brandstoftanks werden opengescheurd en alle communicatieapparatuur uitviel. Het schip kreeg een helling van 26 graden en de commandant besloot het schip te doen verlaten, waarvoor vier torpedobootjagers langszij kwamen om de bemanning op te pikken. Terwijl dit gebeurde was de HIRYU verkend en werd een 'strike' op de ENTERPRISE samengesteld van 24 Dauntless duikbommenwerpers, waaronder 10 van de YORKTOWN die naar de ENTERPRISE waren uitgeweken. Jagers konden niet worden gemist, daar die ter bescherming van de eigen carriers moesten dienen. Om 17.00 uur zag de leider, ltz Gallaher, de HIRYU. Daar wist men nog 6 Zero's, 5 Val duikbommenwerpers en 5 Kate torpedovliegtuigen in te zetten voor een 'strike' op de Amerikanen. Een verkenner was juist gestart, toen de Amerikaanse duikbommenwerpers zich op de HIRYU stortten. Vier voltreffers en vier near-misses veroorzaakten niet te controleren branden. Het schip was gedoemd. Drie Dauntlesses gingen verloren.
Bij deze aanval werd ook een tiental B-17's gevoegd, doch hun aanvallen op grote hoogte liepen weer op niets uit.
Na Gallaher's aanval werden nog eens 16 duikbommenwerpers van de HORNET uitgestuurd en 11 van Midway. Meer Japanse carriers waren er niet meer te vinden.
Op 4 juni om 19.20 uur zonk de SORYU met 718 man. De KAGA was om 16.40 uur eerst verlaten, waarna werd gepoogd het schip toch te behouden. Explosies van benzine en bommen deden haar om 19.25 uur ten onder gaan; zij verloor zo'n 800 man.
Tot 5 juni in de ochtend bleef de AKAGI drijven, waarna torpedo's van Japanse jagers een einde aan haar maakten; 216 man gingen met haar. Op die dag ging om 08.20 uur de HIRYU ook ten onder door twee torpedo's van eigen schepen; zij verloor 416 man.
De YORKTOWN lag er zwaar beschadigd en verlaten bij. Er was om een sleper gevraagd, doch alleen een mijnenveger bleek beschikbaar. Ondertussen was een groep experts met de commandant van de langszij gekomen jager HAMMAN weer aan boord gegaan.
Rond het schip moesten torpedojagers bescherming geven tegen onderzeeboten. Men trof nog twee doodgewaande mannen in de ziekenboeg aan, die eerst in veiligheid werden gebracht. Daarna werden nog vuren geblust en vliegtuigwrakken overboord gezet. Het zag er naar uit dat de YORKTOWN kon worden behouden.
Toen admiraal Yamamoto over de toestand van de YORKTOWN hoorde werd een dicht-

bij zijnde onderzeeboot, de I-168, opdracht gegeven haar aan te vallen. Die wist door het scherm van de jagers heen te komen en vuurde vier torpedo's. Twee raakten de YORKTOWN, één de HAMMAN, die in tweeën brak en binnen vier minuten zonk en met haar 81 man. De jacht op de onderzeeboot had geen succes. De YORKTOWN bleef echter drijven en nog hoopte haar commandant haar te redden, doch in de nacht nam de slagzij van het schip zo toe dat een ieder naar de mijnenveger overstapte. Op 7 juni tegen 06.00 uur zonk de YORKTOWN.

DE SLOTFASE

Admiraal Yamamoto had met verbijstering kennis genomen van wat een groot deel van de kern van zijn vloot was overkomen. Zijn staf suggereerde alsnog een aanval met oppervlakteschepen te doen op Midway, doch hij wist dat de ENTERPRISE en de HORNET nog operationeel waren. Hij had ook nog twee kleine carriers, de HOSHO en de ZUIHO, maar die konden geen partij geven tegen de veel grotere Amerikaanse schepen. Een bombardement op Midway met zware kruisers vond hij te riskant. Bevreesd voor een grote aanval bij ochtendgloren besloot hij op 5 juni om 02.55 uur tot de terugtocht.

Van Amerikaanse zijde werden vanuit Midway alle beschikbare Catalina's en twaalf B-17's ingezet om naar de Japanse vloot te zoeken. Een Catalina gaf aan de B-17's de positie van de achtergebleven Japanse kruisers, die tevoren met elkaar in aanvaring waren gekomen. De B-17's konden die niet vinden, bleven zo lang zoeken, dat twee in zee moesten landen door een gebrek aan benzine.

Acht duikbommenwerpers van Midway-mariniers vonden de kruisers wel, doch hadden geen succes, zij het dat één ervan door de luchtafweer werd getroffen en op een kruiser crashte. Toen Schout-bij-nacht Spruance hoorde dat de kruisers nog intact waren, besloot hij een 'strike' uit te zenden van 58 Dauntless duikbommenwerpers, die behalve één bij schemer onverrichter zake terugkwamen.

In de ochtend van 6 juni vloog weer een 'strike' van 112 vliegtuigen richting vijand. De reeds aangevallen kruisers werden doel. MOGAMI overleefde vijf bommen en nearmisses, wist naar Truk te komen en had twee jaar nodig om weer operationeel te zijn. De MIKUMA werd tot zinken gebracht.

Na drie dagen actie waren alle amerikaanse vliegers de uitputting nabij. Gelukkig kwam de SARATOGA met nieuwe vliegers en vliegtuigen. Het schip was in januari 1942 getorpedeerd en daarna voor reparatie in Californië geweest. Het plan was naar de Aleoeten te gaan, doch admiraal Nimitz gaf order terug naar Pearl Harbour te komen, omdat er mogelijk een val kon zijn opgezet. Zo eindigde de Slag bij Midway, die admiraal Yamamoto kwalificeerde als THE BATTLE THAT DOOMED JAPAN. Hij verloor vier grote Japanse carriers en ongeveer 255 vliegtuigen met alle ervaren vliegtuigbemanningen. Eén kruiser was gezonken.

De US Navy verloor de YORKTOWN en de torpedojager HAMMAN en 113 vliegtuigen van de drie carriers plus 37 vliegtuigen opererend van Midway. Eén derde van de vliegers werd door onderzeeboten en vliegboten gered.

Na de SLAG BIJ MIDWAY won Japan eigenlijk geen zeeslag meer. Die Slag had overigens een intensiteit van luchtgevechten, die daarna in de Pacific nog vele malen zou worden getoond, een intensiteit die zelfs bij de luchtslagen in Europa nagenoeg niet voorkwam.

SLOTBESCHOUWING

Niemand in Japan wist beter dan admiraal Yamamoto dat de Amerikanen nooit aan de onderhandelingstafel zouden komen. Hij was attaché in Washington geweest, had voorts de conferenties van Washington en Londen bijgewoond en had gezien wat voor mentaliteit en industrieel potentieel de Verenigde Staten hadden. Zijn oosterse cultuur en loyaliteit had zijn inzet bij Pearl Harbour en daarna, en zeker bij Midway, bepaald. Admiraal Yamamoto had echter een aantal kernfouten gemaakt toen hij besloot het bevel van de vloot te voeren aan boord van de YAMATO, die zelf bij de slag zou worden

betrokken. Doordat het element van verrassing primair stond, kon hij geen goed overzicht van de situatie krijgen doordat er te lang radiostilte was bevolen, ook nodig voor de veiligheid van het schip.
Contact met admiraal Nagumo was er weinig of niet. Admiraal Nimitz zat in zijn hoofdkwartier in Pearl Harbour en had een veel beter overzicht van wat er allemaal gebeurde, doordat radiostilte alleen tot speciale zaken was beperkt. In het kort nog enkele punten:

- De Japanse verkenning toonde grote gaten, die van de US Navy was veel meer waterdicht.
- Ook de Japanse radiocommunicatie schoot tekort. Zo werd met een korte afstandszender gewerkt, die echter in Tokio èn Pearl Harbour was te horen.
- Admiraal Nagumo liet een 'strike' uitvoeren door **alle vier** van zijn carriers, zodat hij geen reserve had om een aankomende aanval af te slaan. Aan Amerikaanse zijde hield men daarmee wèl rekening.
- Het niet inzetten van de bij de invasievloot en hoofdmacht ingedeelde carriers kan ook als een manco worden gezien.
- Het afvliegen van de tweede Japanse 'strike' zonder de juiste bewapening en zonder Zero escorte was uiteraard riskant, maar had de dekken geklaard en de Amerikanen in een moeilijke positie gebracht.
- Zonder speciale apparatuur bleef de luchtnavigatie met daarbij relatieve vectoren, uitgevoerd op een plotbord een probleem, niet alleen bij de Japanners, maar ook bij de US Navy, zeker als door radiostilte geen radiobakens straalden.
- De luchtnavigatie met veel relatieve factoren (snelheid schepen, enz.), uitgevoerd op plotborden, speelde de Amerikaanse vliegers, maar ook de Japanners parten. Dit leidde uiteindelijk tot een betere opleiding en de ontwikkeling van meer geautomatiseerde navigatie-apparatuur.
- Het in groepen aanvallen van de eerste Amerikaanse strike bewees de kwetsbaarheid van de torpedovliegtuigen. De gecoördineerde aanval, waarbij tegelijk van alle kanten en hoogten wordt aangevallen geeft de beste overlevingskansen, zeker voor de torpedovliegtuigen.
- De US Navy beschikte bij Midway al over radar, de Japanse Marine niet. Die bood het voordeel van vroegtijdige vijandsmeldingen, daarmee konden de Wildcats, inferieur aan de Zero's, in een gunstige aanvalspositie worden gebracht.
- De van Midway uitgezonden vliegtuigen met hoofdzakelijk niet gekwalificeerde vliegers mochten een gemakkelijk doel zijn van de Zero's en andere afweer, naar van Japanse zijde is gebleken, werd met hun aanvalskracht zoveel rekening gehouden, dat daarmee de beslissingen van admiraal Nagumo werden beinvloed.
- De rol van de US Air Force was een povere. De B-17's en B-26's zouden na de landing steeds, geheel ten onrechte, beweren diverse schepen tot zinken te hebben gebracht. Dit leidde tot herziening van het bestaande concept. B-17's werden nagenoeg niet meer gebruikt voor aanvallen op schepen en als er met middelzware bommenwerpers aanvallen werden gedaan, moesten die van geringe hoogte plaatsvinden (zoals de B-25's van het 18e Squadron dit in WO II deden).
- Door de ervaringen opgedaan in de Koraalzee en bij Midway werd aan beide zijden de luchtafweer op de schepen verder vergroot. De slagschepen en kruisers met de vliegkampschepen meegezonden, vervulden voornamelijk een taak als platform voor luchtafweer.

BIJ DE SLAG IN DE KORAALZEE EN ZEKER BIJ MIDWAY WERD BEWEZEN, DAT HET SLAGSCHIP NIET MEER DE KERN VAN DE VLOOT WAS EN DAT DIE TAAK DOOR DE VLIEGKAMPSCHEPEN WAS OVERGENOMEN.

Dit blijkt ook wel uit de aanbouwprogramma's en de rol die carriers, groot en klein, in de oorlog hebben gespeeld.
Medio 1945 had Japan nog een paar carriers over. Bij de overgave was dit aantal gereduceerd tot één! De US Navy had toen 28 z.g. fleetcarriers van ca 30.000 ton, ieder met zo'n 85 tot 100 vliegtuigen, 11 light fleetcar-

riers van ca 14.500 ton met zo'n 36-40 vliegtuigen. Dan waren er 70 diverse z.g. escortcarriers, omgebouwde koopvaarders van 8.000 tot 11.000 ton met ieder ca. 18 tot 32 vliegtuigen. Die gaven luchtsteun bij landingen, werden ingezet voor de bestrijding van onderzeeboten of dienden simpel als transport van vliegtuigen.
De Royal Navy had tezelfdertijd zeven fleetcarriers van ca. 23.500 ton met ca 360 vliegtuigen. Daarvan waren vier ingedeeld in The British Pacific Fleet, die onder leiding van de Amerikanen opereerde. Voorts had het Verenigd Koninkrijk negen light fleet-carriers van ca. 14.500 ton met maximaal 40 vliegtuigen en ca. 45 escort-carriers van 9.000 tot 11.000 ton, vooral in de Atlantische Oceaan voor onderzeebootbestrijding ingezet of die bij de landingen in de Middellandse zee een rol speelden.
Hierbij nam in gelijke verhouding op een ongekende schaal ook de opleiding van personeel toe, zonder dat de kwaliteit daardoor afnam. De vliegtuigindustrie leverde nieuwe vliegtuigen, zoals de Hellcat en Corsair, de Helldiver, enz. die superieur waren aan de Japanse. De motorvermogens werden steeds groter.
Zo verloor Japan de oorlog, ter zee begonnen om economische motieven met vliegkampschepen. Na de oorlog bleef het land die economische motieven nastreven en niet zonder succes!

Met de komst van de straalaandrijving, het hoekdek, de landingsspiegel en de stoomkatapult is het boordvliegtuig in geen enkel opzicht de mindere meer van gelijksoortige walvliegtuigen. Daarbij is het carrier-vliegen ook veel veiliger geworden. Duur als het is, heeft het vliegkampschip zich door zijn grote flexibiliteit en mobiliteit kunnen handhaven, zeker nu er sprake is van brandhaarden op vele plaatsen ter wereld!

Bronnen:

Aircraft carriers, Polmar en Brown, Macdonald, 1969
US Navy aircraft, Swanborough en Bowers, Putnam, 1990
Pacific war, Costello, Collins, 1981
Aircraft carriers, Preston, Hamlyn, 1979
Fly Navy, Johnson, David & Charles, 1981
Air Power and the Royal Navy, Till, Jane's, 1979
Aircraft carriers, Chesnau, Arms and Armour press, 1984
US Carriers at War, Kilduff, Ian Allan, 1981
British carrier aviation, Friedman, Conway, 1988
US Aircraft carriers, Friedman, Arms and Armour press, 1983
The reluctant Admiral, Agawa, Kodansha, 1979
Japanese Navy at war, ex-Japanese naval officers, US Naval Institute, 1969
Vliegkampschepen, Van der Kop, De Boer Maritiem, 1982
Carrier fighters, Brown, Jane's, 1975
The Pacific Campaign, Van der Vat, Hodder & Stoughton, 1991
e.a.

G.M. HARTMAN

Amerikaanse Ridders van de Militaire Willemsorde

Het hier volgende artikel is onder de titel 'American recipients of the Military Order of William' van de hand van ons lid G.M.Hartman in het Engels verschenen in 'The Journal of the Orders and Medals Society of America' van april 1993. De heer Hartman heeft de heer H. Muller verzocht zijn artikel in het Nederlands te vertalen en te doen presenteren in 'Mars et Historia'.
Mr Jeffrey Floyd, President van de 'Orders and Medals Society of America' heeft toestemming gegeven voor de vertaling en de herdruk van dit artikel, waarvan de auteursrechten berusten bij de Society.
Hier volgt de vertaling van het artikel:

Op 18 januari 1795, na de Franse inval in de Nederlanden, week Willem V, laatste Stadhouder van de oude Republiek der Verenigde Nederlanden, uit naar Engeland en leefde de rest van zijn leven in ballingschap. Hij stierf elf jaar later in Brunswijk in Duitsland. De Nederlanden begonnen aan een 18-jarige periode van achtereenvolgens Bataafse republiek, Koninkrijk Holland en deel van het Franse keizerrijk. Na Napoleons nederlaag bij Leipzig (16 tot 19 oktober 1813) ontwaakten in de Nederlanden nationalistische gevoelens. De eerste openlijke uitingen hiervan waren de anti-Franse onlusten in Amsterdam medio november 1813. Op 28 november 1813 keerde de Prins van Oranje, zoon van Willem V, terug naar de Nederlanden en werd uitgeroepen tot Souverein Vorst als Willem I. Vijftien maanden later, op 16 maart 1815, werd hij Koning der Nederlanden (hierbij behoorden sinds 31 juli 1814 de voormalige Oostenrijkse Nederlanden, het huidige België) en Groothertog van Luxemburg.

Gedurende het Napoleontische tijdvak hebben de Nederlanden verscheidene ridderorden gekend (1) en twee medailles (2), welke sporadisch werden verleend, om uitgereikt te worden aan ingezetenen als erkenning voor hun verdienste voor de Staat, eerst voor het Koninkrijk Holland en daarna voor het Franse Keizerrijk. Dit was iets dat in de tijd van de Republiek niet had bestaan. Later tijdens de vrijheidsstrijd werd een aantal plaatselijke onderscheidingen ingesteld. Vervolgens werden deze door Koninklijke goedkeuring erkend. Ingezien werd, dat een officiële erkenning van verdiensten ten opzichte van de Staat noodzakelijk was en dus werden in 1815 twee ridderorden gesticht. Op 29 september 1815 werd de Orde van de Nederlandse Leeuw ingesteld als een algemene orde van verdienste voor het Koninkrijk, bestaande uit drie klassen en een bijbehorende medaille, maar de instelling hiervan kwam na de stichting van een ridderorde voor militaire verdienste, in de eerste plaats bedoeld als erkenning van dapperheid te velde.

Ingesteld bij een wet van 30 april 1815 is de Militaire Willemsorde (MWO) zowel de oudste als de hoogste ridderorde van het Koninkrijk der Nederlanden. De enkele wijzigingen in de oorspronkelijke wet werden aangebracht bij het 125-jarig bestaan van de Orde en waren van betrekkelijk geringe betekenis. Dus in wezen is de Orde nog dezelfde als bij de instelling 180 jaar geleden.

Het juweel van de Orde is een wit geëmailleerd gouden (zilver voor de Vierde Klasse) Malthezer kruis met van goud geparelde punten. Op de armen van het kruis en door het

email heen schijnend staan de woorden 'VOOR .. MOED .. BELEID .. TROUW', de zinspreuk van de Orde. Tussen de armen van het kruis is het Bourgondische kruis in groen email aangebracht. In het midden van de voorzijde is een gestileerde vuurslag (3). Zowel de vuurslag als de letters op de armen van het kruis zijn goud, onafhankelijk van het metaal waarvan het juweel is gemaakt. De keerzijde is identiek aan de voorzijde behalve dat in plaats van de vuurslag een blauw geëmailleerd medaillon is aangebracht met een gekroonde W (voor Willem I) in een lauwerkrans. Het kruis wordt gedekt door een koningskroon en hangt aan een oranje-geel lint met twee Nassau-blauwe strepen.

Het kruis voor een Ridder Eerste Klasse (Ridder Grootkruis) is 50 mm breed en hangt aan een 101 mm breed lint over de rechterschouder (4). Een Ridder Tweede Klasse (Commandeur) draagt een even groot kruis aan een 55 mm breed lint om de hals. Ridders Derde en Vierde Klasse dragen een kruis van 42 mm breed hangend aan een lint op de borst, op dit lint is voor Ridders Derde Klasse sinds 1940 een rozet aangebracht. Het lint voor Ridders Derde en Vierde Klasse is 37 mm breed (soms 27 mm zoals op de afbeelding te zien is) als het aan een recht hangend lint wordt gedragen. Als het lint in een 'U'-vorm is opgemaakt, zoals voorgeschreven voor Nederlandse militairen, wordt een breedte van 27 mm gebruikt, waardoor de totale breedte op 48 mm komt. Gedurende de 19de eeuw mat het zilveren kruis voor een Ridder Vierde Klasse slechts 32 mm in de breedte.

Behalve het juweel dragen Ridders Eerste en Tweede Klasse een Borstster. Voor een Ridder Eerste Klasse is dit een achtpuntige zilveren ster met 48 stralen, hoewel in het verleden ook achtpuntige gefaceteerde sterren werden gemaakt. De ster is 80 mm breed. Op de ster is het kruis van de Orde bevestigd zonder kroon. Ridders Tweede Klasse dragen een 70 mm breed kruis van de Orde met kroon als borstster.

Als batons worden gedragen, wordt gebruik gemaakt van een 27 mm breed lint met een hoogte van 11 mm. Ridders Vierde Klasse dragen dit lint zonder toevoeging en de andere drie klassen dit lint met een rozet. Ridders Eerste en Tweede Klasse hebben bovendien in typisch Europese stijl achter het lint een galonbalkje. Dit is goudkleurig voor de Eerste Klasse en zilver voor de Tweede Klasse.

Behalve als individuele onderscheiding kan de Vierde Klasse verleend worden voor dapperheid van militaire eenheden. Dit is slechts tien maal gebeurd, voor het eerst in 1849. In zulk een geval wordt het juweel van de Orde aan een lang lint aan het vaandel van de eenheid bevestigd.

Een merkwaardig en afwijkend feit bij deze Orde is dat het verleend kan worden aan mensen die zelf vinden dat zij daarvoor in aanmerking komen.

Er moet op worden gewezen dat, hoewel de MWO aanvankelijk sporadisch werd toegekend voor algemeen militaire verdienste en voor moed, de Orde ten tijde van de invasie in Nederland in 1940, behalve voor de twee hoogste klassen, uitsluitend wordt verleend voor dapperheid in het gevecht en als zodanig beslist is te vergelijken met de Medal of Honor en het Victoria Cross. Gedurende de Tweede Wereldoorlog en daarna is het Grootkruis slechts vier maal verleend. Drie daarvan waren honoraire toekenningen aan buitenlandse staatshoofden. De vierde was voor Prinses Wilhelmina, na haar abdicatie als Koningin in 1948, voor haar uitzonderlijk leiderschap gedurende de oorlog. In dezelfde periode werden de Tweede en Derde Klasse elk slechts twee maal verleend. Deze waren alle postuum, behalve de toekenning van de Tweede Klasse aan Prins Bernhard voor zijn verdienste als Commandant van de Nederlandse Binnenlandse Strijdkrachten.

Hoewel de Orde aan buitenlanders kan worden toegekend, gebeurde dit vóór de Tweede Wereldoorlog zelden, behalve zo nu en

dan aan leden van buitenlandse Koninklijke Huizen en adel (niet in aanmerking nemend de toekenningen kort na de Napoleontische oorlogen, van zulke onderscheidingen zijn er in het totaal 45 geweest, de laatste op 8 september 1889 aan Keizer Wilhelm II). Dit had te maken met het feit dat, afgezien van de expedities tegen Algiers (1815) en Japan (1863-1864), de Nederlanders tussen het einde van het Napoleontische tijdperk en 1940 niet betrokken zijn geweest bij gevechtshandelingen anders dan binnen hun eigen koloniën.

Het was tijdens de Tweede Wereldoorlog dat verscheidene buitenlanders de Militaire Willemsorde ontvingen voor uitzonderlijke dapperheid met betrekking tot gevechten in samenwerking met Nederlandse strijdkrachten of op Nederlands grondgebied. Er zijn 38 van zulke individuele toekenningen van de Orde geweest, alle behorende tot de Vierde Klasse. Deze betroffen zeven Britten, negen Canadezen (waarvan drie postuum) en 22 Amerikanen (waarvan acht postuum). Bovendien is het Grootkruis toegekend aan Koning George VI van het Verenigd Koninkrijk (1946) en aan Keizer Haille Selassie van Ethiopië (1954). Tenslotte, de enige niet-Nederlandse eenheid die met de MWO werd onderscheiden is een Amerikaanse eenheid geweest voor verdienste gedurende die periode.

De individuele toekenningen van de Vierde Klasse van de MWO aan Amerikanen zijn de volgende:

Colonel Charles Billinglea, 82nd Airborne Division, US Army, de eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, 17 september tot 4 oktober 1944.

Commander Thomas H. Binford, US Navy, Commandant van de Torpedojager Divisie 58.
Bij Koninklijk Besluit nummer 1 van 6 augustus 1942 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden in Straat Lombok, de datum in het toekenningsbesluit niet nader aangegeven (5).

First Lieutenant Robert C. Blankenship, 82nd Airborne Division, US Army, de eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, 17 september tot 4 oktober 1944.

Major Charles K. Boyd, US Army Air Force (postuum), piloot van een transportvliegtuig, eenheid niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 26 van 17 oktober 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn deelname aan de luchtaanvallen voor de bevrijding van Nederland.
Gesneuveld 19 september 1944, Best (NNW van Eindhoven) Nederland.

Colonel Steve A. Chappuis, 101st Airborne Division, US Army, Commandant 2de bataljon, 502 Parachute Infantry Regiment.
Bij Koninklijk Besluit nummer 35 van 14 november 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in Best, Nederland, datum niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.

Lieutenant Colonel Charles H. Chase, 101st Airborne Division (?), US Army, eenheid niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 35 van 14 november 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten tussen Veghel en Uden (NNO van Eindhoven) Nederland, 25 september 1944.

Lieutenant Colonel Julian A. Cook, 82nd Airborne Division, US Army, eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 okto-

ber 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, 17 september tot 4 oktober 1944.

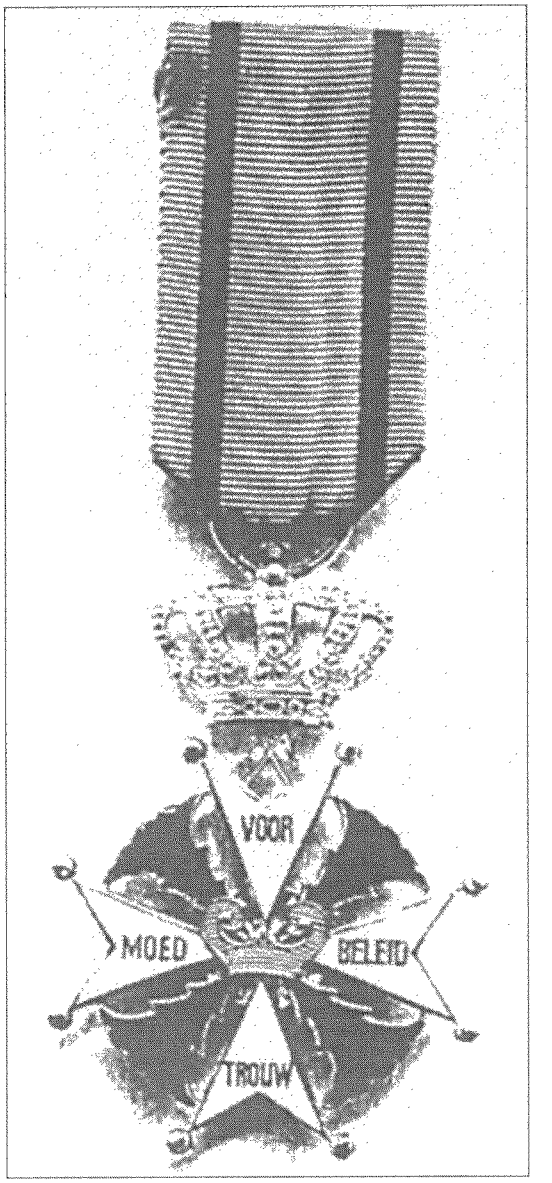
Major Daniel F. Elam, US Army Air Force (postuum), piloot van een transportvliegtuig, eenheid niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk besluit nummer 26 van 17 oktober 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn deelname aan de luchtaanvallen voor de bevrijding van Nederland.
Gesneuveld 17 september 1944, Son (noord van Eindhoven) Nederland.

Second Lieutenant Edward S. Fulmer, US Army Air Force, piloot van een transportvliegtuig, eenheid niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 26 van 17 oktober 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn deelname aan de luchtaanvallen voor de bevrijding van Nederland, plaats niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit, 18 september 1944.

Captain Wesley D. Harris, 82nd Airborne Division, US Army, eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, 17 september tot 4 oktober 1944.

Sergeant Glenn Jonas, 82nd Airborne Division, US Army, eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, 17 september tot 4 oktober 1944.

Sergeant William E. Kero, 82nd Airborne Division, US Army (postuum), eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, september 1944.
Gesneuveld in de omgeving van Nijmegen, 20 september 1944.



'Military Order of William, Knight Fourth Class.'

Colonel Harry W.O. Kinnard, 101st Airborne Division, US Army, Commandant 1ste bataljon, 501 Parachute Infantry Regiment.

Bij Koninklijk besluit nummer 35 van 14 november 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten tussen Veghel en Heeswijk-Dinther (noord van Eindhoven) Nederland, 20 tot 22 september 1944.

Private First Class Paul T. Lester, 82nd Airborne Division, US Army, eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, 17 september tot 4 oktober 1944.

First Lieutenant Joseph F. Meyers, 82nd Airborne Division, US Army (postuum), eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, september 1944.
Gesneuveld in de omgeving van Nijmegen, 30 september 1944.

Lieutenant Commander Edward N. Parker, US Navy, Commandant van de Torpedobootjager Divisie 59 (6).
Bij Koninklijk Besluit nummer 6 van 8 oktober 1942 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden in Straat Lombok, 19 en 20 februari 1942.

Captain Albert H. Rooks, US Navy (postuum), Commandant USS Houston (CA-30)
Bij Koninklijk Besluit nummer 35 van 20 februari 1948 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden in de Javazee 27 februari 1942 en in de Straat Soenda op 28 februari en 1 maart 1942.
Gesneuveld 1 maart 1942 in de Bantam Baai.

Second Lieutenant Herbert E. Schulman, US Army Air Force (postuum), piloot van een transportvliegtuig, eenheid niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 26 van 17 oktober 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn deelname aan de luchtaanvallen voor de bevrijding van Nederland.
Gesneuveld in de omgeving van Nijmegen, 17 september 1944.

Major General Maxwell D. Taylor, 101st Airborne Division, US Army, Commandant 101st Airborne Division.
Bij Koninklijk Besluit nummer 35 van 14 november 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de luchtaanval en de daaropvolgende gevechten op de grond voor de bevrijding van Nederland gedurende de periode van 17 september tot 28 november 1944.

Sergeant DeWitt S. Terry, 82nd Airborne Division, US Army (postuum), eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, september 1944.
Gesneuveld in de omgeving van Nijmegen, 30 september 1944.

Colonel Reuben H. Tucker, 82nd Airborne Division, US Army, eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 11 van 22 februari 1946 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, september en oktober 1944.

First Lieutenant Waverly W. Wray, 82nd Airborne Division, US Army (postuum), eenheid binnen de divisie niet nader aangegeven in het toekenningsbesluit.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 onderscheiden met de MWO voor zijn optreden bij de gevechten in de Nijmegen sector, september 1944.
Gesneuveld in de omgeving van Nijmegen, 21 september 1944.

De enige van deze 22 Ridders MWO die ook de Medal of Honor heeft gekregen was Captain Albert H. Rooks, die hiermee postuum

werd onderscheiden voor zijn optreden als commandant van de zware kruiser USS Houston in de periode 4 tot 27 februari 1942.

De onderscheidingen voor leger en luchtmachtpersoneel zijn alle verleend voor gevechten in het kader van de operatie Market-Garden (gedramatiseerd in de film 'A bridge too far') voor de bevrijding van Nederland. Dit was de grootste luchtlandingsoperatie van de Tweede Wereldoorlog en waarbij de US 82nd Airborne Division, de US 101st Airborne division, de Britse 1st Airborne division en de Poolse Onafhankelijke Parachute Brigade betrokken waren. De drie onderscheidingen voor marine personeel hadden alle te maken met de verdediging van Nederlands Indië in 1942.

Nederlandse bronnen vatten de individuele onderscheidingen van de Vierde Klasse van de MWO voor Amerikanen samen als 12 voor de 82nd Airborne Division, 3 voor de 101st Airborne Division, 4 voor de legerluchtmacht en 3 voor de marine, maar dit blijkt niet helemaal juist. Bij een controle op de individuele toekenningen lijkt het erop te wijzen dat het werkelijke aantal onderscheidingen blijft steken op 11 voor de 82nd Airborne Division en 4 voor de 101st.
Bij Koninklijk Besluit nummer 31 van 8 oktober 1945 zijn tien individuele onderscheidingen uitgereikt. De omschrijvingen in dit besluit vermelden alle uitdrukkelijk dat de geridderden behoorden tot de 82nd Airborne Division. De onderscheiding voor Colonel Reuben H. Tucker, waarvan de omschrijving ook aangeeft dat hij tot de 82nd Airborne Division behoorde, was evenals de andere onderscheidingen voor de 82nd Division voor gevechten in de Nijmegen sector gedurende september en oktober 1944. De enige omschrijvingen van de MWO voor US Army personeel, waarin helemaal geen eenheid is aangegeven, hebben betrekking op Lieutenant Colonel Charles H. Chase en Colonel Harry W.O. Kinnard. Nader onderzoek echter, wijst uit dat Colonel Kinnard een bataljon in de 101st Airborne Division commandeerde (7). Deze beide onderscheidingen zijn verleend bij Koninklijk Besluit nummer 35 van 14 november 1946, hetzelfde Besluit waarbij de andere twee onderscheidingen aan officieren van de 101st Airborne Division werden verleend. Tenslotte gaf de omschrijving van de onderscheiding voor Colonel Chase aan dat zij was verleend voor gevechten tussen Veghel en Uden gelegen in de sector van de 101st Airborne Division en omstreeks 20 kilometer ten zuid-westen van welk onderdeel van de 82nd dan ook. Zodat het aannemelijk is dat hij inderdaad bij de 101st Airborne Division heeft behoord.

Bij Koninklijk Besluit nummer 50 van 8 oktober 1945 werd het vaandel van de 82nd Airborne Division gedecoreerd met de Vierde Klasse van de Militaire Willemsorde. Deze onderscheiding was een erkenning van de verdienste van de divisie bij Nijmegen van 17 september tot 4 oktober 1944.

Er is nog een laatste toekenning van de MWO aan een Amerikaan welke vermelding verdient. Bij Koninklijk Besluit nummer 36 van 15 april 1948 is President Franklin D. Roosevelt postuum onderscheiden met het Grootkruis. Dit is de enige keer in de geschiedenis geweest dat het Grootkruis postuum is verleend.

Op 24 april 1990 is er in Den Haag een bijeenkomst geweest ter viering van het 175-jarig bestaan van de Orde, waarvoor alle nog levende Ridders van de Militaire Willemsorde waren uitgenodigd (8). Er waren toen vier Amerikaanse Ridders nog in leven: Steve A. Chappuis, Julian A. Cook, Edward S. Fulmer en Harry W.O. Kinnard. Behalve Julian Cook waren al deze Amerikanen in staat aanwezig te zijn. Volgens een brief van Mevrouw Jos Mulder-Gemmeke (9), voorzitter van de Koninklijke Vereniging van Ridders der Militaire Willemsorde, waren op 28 december 1992 de heren Cappuis, Fulmer en Kinnard nog in leven. Van Julian Cook heeft de vereniging sinds 1990 niets meer gehoord.

Zijdelings verbonden aan de Orde is het

Oranje Erekoord of Oranje Fluitkoord (10); beide benamingen heb ik in Nederlandse bronnen aangetroffen. Het is een eenvoudig oranje koord met een lus aan beide uiteinden en met een musketonhaak aan een van beide uiteinden. Het koord wordt over de linker schouder gedragen waarbij de musketonhaak in de linkerborstzak komt. Volgens een US Army voorschrift moet het koord een doorsnede hebben van 1/4 inch (ongeveer 6,4 mm) en een lengte van 33 inches (ongeveer 838 mm) als het door het daartoe gerechtigde personeel wordt gedragen, maar volgens Nederlandse bronnen moet het koord 5 mm in doorsnede zijn en 900 mm lang. Degene, die behoort bij of permanent gedetacheerd is bij een eenheid en daarbij dienst heeft gedaan gedurende de gevechten waarvoor een Oranje Fluitkoord werd verleend, mag het dragen als een blijvende toevoeging aan zijn uniform, zelfs als hij daarna naar een andere eenheid werd overgeplaatst. Het tijdelijk dragen door personeel dat later bij de eervol vermelde eenheid is geplaatst is niet toegestaan.

Het Oranje Fluitkoord wordt als regel toegekend aan elke eenheid die met de Vierde Klasse van de Militaire Willemsorde is onderscheiden. De onderscheiding is echter niet automatisch, maar moet uitdrukkelijk door een beschikking van de Minister van Oorlog zijn verleend. Het kan ook afzonderlijk worden toegekend.

Drie Amerikaanse eenheden zijn met het Oranje Fluitkoord onderscheiden. Bij beschikking van de Minister van Oorlog van 8 oktober 1945 (Sec X 25) werd het tegelijk met de toekenning van de MWO gegeven aan de 82nd Airborne Division. Op 20 september 1946 werd het Oranje Fluitkoord toegekend aan de 101st Airborne Division (Sec P 203). Tenslotte werd het Oranje Fluitkoord als een onderscheiding met terugwerkende kracht op 20 april 1982 verleend aan de piloten van de zweefvliegtuigen van het IX Army Air Force Troop Carrier Command voor hun aandeel in het op het strijdtoneel brengen van de beide genoemde divisies. Volgens een Nederlandse bron is de toekenning van het Oranje Fluitkoord een vergissing geweest, omdat het niet een ereteken was, maar een verfraaiing van de uniform.

Het Amerikaanse leger heeft zijn eigen 'streamers' (lange brede linten aan een vaandel met eervolle vermeldingen van krijgsverrichtingen) vastgesteld om deze onderscheidingen aan de onderdeelsvaandels tot uitdrukking te brengen. De 'Awards Regulations' van het leger voorzien in een gele 'streamer' met twee blauwe strepen van $^{11}/_{32}$ inch op een afstand van ¼ inch van elkaar om de onderdeelsonderscheidingen van de MWO tot uitdrukking te brengen en een oranje 'streamer' voor de toekenning van het Oranje Fluitkoord. Beide streamers zijn twee en driekwart inch breed, drie voet lang en hebben opschriften in blauwe letters. Deze opschriften geven de actie aan waarvoor de onderscheiding is toegekend.

Met de MWO hadden ook de Eresabel en de Eervolle Vermelding te maken, beide nu verouderd, maar aangezien geen van beide onderscheidingen ooit aan een Amerikaan is toegekend, zal hun geschiedenis moeten wachten op een ander artikel (11)(12).

Ik moet een aantal mensen bedanken voor hun steun bij het onderzoek voor dit artikel. Het zijn de leden van OMSA (The Orders and Medals Society of America) C. Peter Mulder en Paul H. Till, Werner W.G. Steurbaut, Curator van het Museum van de Kanselarij der Nederlandse Orden in het Paleis Het Loo te Apeldoorn, en Mevrouw P.H.Th. Dumon, de (toenmalige) secretaris van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de militaire historie. Ook is dank verschuldigd aan Albert Gleim, oud-redacteur van JOMSA (Journal of OMSA) voor het toezenden van een kopie van de briefwisseling tussen de toegevoegd officier aan de militaire attaché op de Ambassade der Verenigde Staten te Den Haag en het Bureau van de Adjudant-Generaal met een opsomming te beginnen op 12 februari 1946 van al het Amerikaanse legerpersoneel aan wie Nederlandse

onderscheidingen zijn toegekend voor verdiensten gedurende de Tweede Wereldoorlog. Het was door het verkrijgen van deze opsomming dat mijn belangstelling gewekt werd om die aan te vullen voor zover dit Ridders MWO betrof en dus kan Kolonel Gleim worden beschouwd als de 'peetvader' van dit artikel.

Noten:

1. De Grote Orde van de Unie (uitsluitend Grootkruis) en de Orde van Verdienste van het Koninkrijk Holland (met de graden van Commandeur en Ridder) zijn beide door Koning Lodewijk Napoleon op 11 december 1806 gesticht. Van de eerst genoemde orde zijn nooit de ordetekenen gemaakt en klaarblijkelijk slechts een klein aantal riddersterren van de andere orde voordat zij op 14 februari 1807 werden samengevoegd tot de Koninklijke Orde van Holland (Grootkruis, Commandeur en Ridder). Op 6 februari 1808 werd dit de Orde van de Unie met nieuwe ordetekenen. Het Koninkrijk Holland werd op 9 juni 1810 ingelijfd bij Frankrijk en de ingezetenen konden nu in aanmerking komen voor het Legioen van Eer. Bovendien werd op 18 oktober 1811 de Orde van de Reünie gesticht als een Keizerlijk Franse Orde met drie klassen.
2. Op 18 juli 1808 werd de Gouden Medaille voor Uitmuntende Dapperheid van het Koninkrijk Holland ingesteld, welke slechts zes maal is verleend. De Zilveren Medaille voor Dapperheid van het Koninkrijk Holland werd op dezelfde dag ingesteld en is slechts aan 13 personen uitgereikt.
3. De vuurslag en het groene ('houten') Bourgondische kruis zijn beide symbolisch voor de Orde van het Gulden Vlies, gesticht door Philips de Goede, Hertog van Bourgondië, in 1429. De 'Zeventien Nederlanden' waarvan het grootste deel als de Bourgondische Erfenis in handen van de Habsburgers was gekomen, zijn in 1548 verenigd en hebben van Karel V autonomie gekregen. De grenzen waren in 1815 ongeveer dezelfde als van dat gebied. Er bestaat enig vermoeden dat Willem het Bourgondische Rijk wilde herstellen binnen de gebieden waarover hij regeerde en dat hij ook de Orde van het Gulden Vlies wilde terugbrengen met hemzelf als Grootmeester, maar politieke overwegingen maakten dit onmogelijk. Zijn droom leeft echter voort in de Bourgondische symbolen in het juweel van de Militaire Willemsorde.
4. In haar hoedanigheid als Grootmeester van de Militaire Willemsorde droeg Koningin Beatrix bij haar inhuldiging (Nederlandse koningen worden ingehuldigd en niet gekroond) op 30 april 1980, de 165ste verjaardag van de MWO, het Grootkruis van de Orde aan een lint-sjerp van 70 mm. 70 mm is de maat van de lint-sjerpen voor vrouwelijke Ridders Grootkruis van de andere Nederlandse orden.
5. In de nacht van 19 op 20 februari 1942 heeft de actie in Straat Lombok, tussen de eilanden Lombok en Bali (Oost van Java), plaats gevonden. Commander Binford's MWO is hem persoonlijk door Koningin Wilhelmina uitgereikt bij haar bezoek aan Washington in de zomer van 1942.
6. Voor Lieutenant Commander Parker begon de oorlog als commandant van de USS Parrot (DD-218) met bestemming Destroyer Division 58. Medio februari zijn de 13 torpedobootjagers van Destroyer Squadron 29 (omvattend de Destroyer Divisions 57, 58 en 59) gereorganiseerd met Parker als commandant van zowel zijn schip als van Destroyer Division 59 waarbij de USS Parrot was ingedeeld.
7. Het verhaal van Kolonel (later Lieutenant General) Harry Kinnard's MWO is in een artikel van John A. Colson in de aflevering van mei 1977 van The Medal Collector (nu JOMSA) verschenen. Terwijl de omschrijving van Kolonel Kinnard's onderscheiding uitdrukkelijk vermeld waar de actie plaats vond, geeft zij noch de datum van die actie noch de eenheid waartoe hij behoorde. Deze wetenschap werd uit dat gedetailleerde artikel verkregen.
8. Voor het laatst is de MWO voor daden in de Koreaanse oorlog toegekend, hoewel na het einde van die oorlog nog onderscheidingen uit de Tweede Wereldoorlog zijn uitgereikt.

9. Mevrouw Mulder-Gemmeke heeft de MWO voor haar verzetswerk gekregen. Zij is, behalve Prinses Wilhelmina, de enige vrouw die ooit met de MWO werd onderscheiden.
10. Erekoord = Honor Cord; Fluitkoord = Whistle Cord, dat is Lanyard.
11. In werkelijkheid hebben 22 leden van de Amerikaanse Marine, waaronder een opperschipper en twee bootslieden een Eervolle Vermelding gekregen voor hun optreden in verband met de verdediging van Nederlands Indië, maar omdat alle Eervolle Vermeldingen in de Tweede Wereldoorlog in 1944 zijn omgezet in de pas ingestelde Bronzen leeuw, is deze opmerking nauwkeurig genoeg.
12. De schrijver is reeds begonnen aan een artikel dat informatie zal verschaffen over deze twee interessante en afwijkende beloningen voor dapperheid.

Bronvermeldingen:

'Boekwerk onderscheidingen', Uitgeverij S.I. Publikaties, 1985
'Bronzen Leeuw, Bronzen Kruis' door H.G. Meijer, De Bataafsche Leeuw, 1990
'The Fleet the Gods Forgot' door Captain Walter G. Winslow, USN(Ret), Naval Institute Press, 1982
'Harry W.O. Kinnard: Knight of the Military Order of William' door John A. Colson, The Medal Collector, Mei 1977
'Kroon op het werk: Onderscheidingen in het Koninkrijk der Nederlanden' door Kees Bruin, Boom Meppel, Amsterdam 1989
'De laatste Ridders' door Patricia Steur en Leonoor Wagenaar, SDU uitgeverij, 's Gravenhage 1990
'The Low Countries, 1780-1940' door E.H. Kossmann, Oxford University Press, 1978
'De Militaire Willems-Orde sedert 1940' door Majoor der Infanterie P.G.H. Maalderink, Sijthoff Pers, 1982
Militaire Willems-Orde 1815-1990' door H.P.G. Vogelzang, Koninklijke Vereniging 'Ons Leger', 1990
'De Nederlandse Ridderorden en Onderscheidingen' door Dr W.F. Bax, Nijgh en van Ditmar NV, 1951
'Orders and Decorations of Europe in Color' door Paul Hieronymussen, The MacMillan Company, New York, 1967
'Orders and Decorations of the Netherlands' door H.G. Meijer, C.P. Mulder & B.W. Wagenaar, Venray, 1984
'Ribbons and Medals' door H. Taprell Dorling (Edited by Alec A. Purvis), Osprey Publishing Ltd, London 1983
'Roaming 'Round Holland' door Patricia G. Ericson, Van Boekhoven/Bos, 1989
'Uniformen en Emblemen van de Koninklijke Landmacht vanaf 1912' door M. Talens
'United States Army Regulations AR 672-5-1: Awards', Mei 1961

Naschrift van de vertaler

Anders dan algemeen wordt aangenomen is de Militaire Willemsorde niet genoemd naar Koning Willem I maar naar Willem met de Hoorn, de eerste Prins van Oranje. In de 8ste eeuw vocht hij tegen de Saracenen in Zuid Frankrijk, die hij uit de Stad Orange en omgeving wist te verjagen. Karel de Grote gaf hem het door hem bevrijde gebied als soeverein prinsdom.

Van het recht de Militaire Willemsorde zelf aan te vragen door degene die meent daarvoor in aanmerking te komen is nog nooit gebruik gemaakt.

Het oranje fluitkoord is inderdaad nooit als ereteken bedoeld geweest. Het was een uniformverfraaiing op de dagelijkse tenue (service dress) voor officieren, vastgesteld bij Ministeriële Beschikking van 19 juni 1940 nr 17 en vervallen bij Ministeriële Beschikking van 17 februari 1947 nr 56.
Het was een fluitkoord (whistle cord) en geen lanyard. Een lanyard was een aftrekkoord dat eertijds bij de Artillerie in gebruik was om het afvuurmechanisme van vuurmonden in werking te stellen.

H. Muller

Bestuursmededelingen

JAARVERSLAG
over de periode 1 juli 1994 - 1 juli 1995

A. Bestuur
Tijdens de 28ste Algemene Ledenvergadering op 12 november 1994 zijn wegens het bereiken van de in artikel 8 van de statuten vermelde leeftijd, waarop zij niet meer herbenoembaar zijn, afgetreden mevrouw P.H.Th. Dumon en de heer C.J.M. Kramers. Het aantal bestuursleden werd gesteld op 12, waarna benoeming tot bestuurslid volgde van de heren J.P.C.M. van Hoof, H.A.R. Kampen en R. de Winter. De heer J. Nuis werd uit het midden van het bestuur aangewezen tot voorzitter. Het bestuur wees daarna uit zijn midden de heer De Winter als vice-voorzitter en de heer Kampen als 1e secretaris aan. Op 20 juni 1995 trad de heer E.W. van Popta om persoonlijke redenen af als bestuurslid en daarmee ook als 2e secretaris. Na de verslagperiode, namelijk op 1 augustus 1995, trad de heer Kampen af als bestuurslid en daarmede als 1e secretaris, eveneens om persoonlijke redenen.

B. Correspondentschappen
In de verslagperiode traden geen veranderingen in de afdelingscorrespondentschappen op. Volledigheidshalve wordt gemeld, dat na de verslagperiode, in juli 1995 de heer Kl. Sierksma zijn correspondentschap "Vaandels en standaarden" beëindigde en overdroeg aan de heer W.L. Plink. Deze beëindigde het afdelingscorrespondentschap "Militaire genealogie", dat hij samen met de heer G. van Zuijdam voerde.

C. Evenementen
De najaarsexcursie heeft plaatsgevonden op 12 oktober 1994, waarbij een bezoek werd gebracht aan het Koninklijk Instituut voor de Marine en het Marinemuseum in Den Helder, de Traditiekamer Marineluchtvaartdienst op het Marinevliegkamp De Kooy en de tentoonstelling "Van Normandië tot Nieuwe Diep" van Musé-Helder op de oude Rijkswerf te Den Helder. De organisatie was in handen van de heer J. van den Berg.
De themadag Uniformen uit de Tweede Wereldoorlog, georganiseerd door de heer C.J.M. Kramers, werd gehouden in het Legermuseum te Delft op 5 november.
Op 25 maart was de filmdag, in het Militaire Luchtvaart Museum, gewijd aan 50 jaar Bevrijding. De lezing over officieren in krijgsgevangenschap in Europa werd gehouden door kolonel der cavalerie b.d. L. de Hartog. Luitenant-kolonel M. Botma, Directeur van het Luchtvaartmuseum en voorzitter van de betrokken stuurgroep gaf een toelichting op de Nationale Manifestatie 50 jaar Bevrijding. De films werden verzorgd en ingeleid door de heer J.P.C.M. van Hoof.
Een tweede themadag in de verslagperiode, op 22 april in het MLM, had als onderwerp Voertuigen/de registratiesystemen van militaire voertuigen en werd verzorgd door het correspondentschap Militaire voertuigen en tanks. De lezing werd gehouden door E.A.K.G. Ruys.
De voorjaarsexcursie naar Grave op 11 mei 1995 werd georganiseerd door de heer J. van den Berg en J.A.Ph. Laguette. De rijke geschiedenis van de vestingstad werd aan de deelnemers getoond door middel van inleidingen, stadsbezoek en de expositie "Duizend bommen en granaten".
Aparte vermelding verdient de Nationale Manifestatie 50 jaar Bevrijding, gehouden van 29 april t/m 7 mei 1995 op de vliegbasis Soesterberg. Dankzij de inzet van een aantal leden kon de verenigingsstand elke dag bemand worden en konden belangstellenden van informatie, w.o. de nieuwe folder, worden voorzien.

D. Vergaderingen.
De Algemene ledenvergadering 1994 vond plaats op 12 november in het MLM. Traditiegetrouw was vooraf weer de ruilbeurs, de veiling voor het Diekerhoff Fonds en de verloting georganiseerd. De heer E.L. Gonsalves hield een voordracht over "De achterkant van Waterloo".
De jaarlijkse bijeenkomst van bestuur en afdelingscorrespondenten werd gehouden op 3 september, wederom in het MLM. De ontmoeting van het bestuur en de oud-bestuursleden was dit



Tijdens de grote bevrijdingsmanifestatie te Soesterberg, 29 april t/m 7 mei 1995, was er een gezamenlijke stand Mars et Historia/Traditiekamer MLD. De belangstelling van het publiek was zeer wisselend maar niet teleurstellend.

Aandachtig luisterende leden tijdens de voorjaarsexcursie naar Grave, 11 mei 1995.



jaar op 26 augustus bij Defensieleergangen te Rijswijk.
Het bestuur kwam in de verslagperiode zes maal bijeen en wel in Rijswijk, Soesterberg (2x), Bussum, Buren en Den Helder. Het bestuur vergadert inmiddels 4x per jaar, terwijl het dagelijks bestuur tussendoor evenzo nog 4x per jaar vergadert. De DB vergaderde volgens dit schema één maal, in Naarden.

E. Correspondentie en contacten.
Afdelingscorrespondenten en bestuursleden hebben ook deze periode weer de vragen beantwoord, die hen van leden en niet-leden bereikten. De vereniging is aanwezig geweest bij presentaties van boeken, openingen van tentoonstellingen en een academische oratie. Door de voorbereiding voor het lustrum in 1996 zijn er bijzonder veel externe contacten.

F. Ledental.
In de verslagperiode overleden twee leden, die reeds tijdens de vorige Algemene ledenvergadering herdacht werden. De vereniging boekte negen nieuwe leden, daarentegen zegden 30 leden op. Bij een aantal van hen speelden de hoge leeftijd en/of de financiële omstandigheden een rol. Daarnaast heeft het bestuur het lidmaatschap van 42 leden beëindigd op grond van artikel 6 van de statuten, ofwel wegens het niet voldoen van de contributieverplichting. Per 1 juli 1994 bedroeg het ledental 519. Door de terugloop met 65 bedraagt het ledental per 1 juli 1995 454. Het bestuur bekijkt thans kritisch de lidmaatschappen op basis van uitwisseling van publikaties. Dit kan mogelijk leiden tot beëindiging van enkele lidmaatschappen per 1 januari 1996.

J. Nuis, Voorzitter

Het financieel overzicht wordt verstrekt tijdens de Algemene ledenvergadering op 25 november aanstaande.

De penningmeester

3e Opgave van wijziging en aanvulling op de ledenlijst november 1994

Nieuwe leden:
Antonissen, C., Bilderdijklaan 8, 2281 ST Rijswijk 1a, 6, 8, 9, 11, 15, 21, 23
Bak Jr., W., D. Gerritszstraat 2, 1135 GW Edam 2, 3, 4, 5, 6,11 X
Evers, J.H.M., Vonkendaal 63a, 6228 JN Maastricht 3, 6, 7,18 X
Foeth, W., Van Dedemlaan 16, 3871 TD Hoevelaken 1, 6, 9, 10, 18, 20, 21
Hek, A.R.R. van, Appelgaard 57, 3962 JC Wijk bij Duurstede 2, 3, 5, 23
Hoboken, H.A. van, Veenweg 112, 2267 BW Leidschendam Algemeen
Kerkhoff, A.P., Driebergenstraat 287, 2546 BH Den Haag 1a, 6, 11, 14, 18, 21
Knip, R.C.A., Margrietlaan 23, 2421 CM Nieuwkoop 6, 8a,15, 20, 24 X
Koevoets, Drs B., Prof. Hugo de Vrieslaan 54, 3571 GJ Utrecht Algemeen
Muskee, M.P., Koolstraat 4, 1942 EA Beverwijk 3, 6, 10
Pleijte, P.V., Menno van Coehoorngracht 14, 4383 BR Vlissingen 6, 11, 14, 18, 20
Schuil, Drs B.C., Veldweg 77, 8051 NP Hattum Algemeen
Tuinenburg, K., Tomatenstraat 223, 2564 CR Den Haag 3, 4, 11, 12
Beetsma, Drs. O., Pr. Mauritslaan 15, 2012 SN Haarlem Algemeen

Adreswijzigingen:
Arnold, H.J., Bosbes 18, 3892 XZ Zeewolde
Beuningen, Mr. Ch.M. van, Lange Houtstraat 37, 2511 CV 's-Gravenhage
Bresser, H.A., Braakmansdijk 69, 7462 LS Rijssen
Burg, P. van der, Park Sparrendaal 102, 3971 SR Driebergen-Rijsenburg
Mun, Th.R.H.G. van, Vierhoeksingel 110, 5341 PV Oss
Stichting Collectie Militaire Traditie, Park Sparrendaal 102, 3971 SR Driebergen-Rijsenburg
Wilschut, E., Lijnbaan 110, 2512 VB 's-Gravenhage
Zaagman, W.A., Bokkekamp 50, 3843 BD Harderwijk

Rectificatie:
Kuenen, Ing. R.C., Middachtenstraat 29, 4834 PB Breda
Römelingh-Höpink, C.A., Postbus 197, 9400 AD Assen
Sectie Luchtmachthistorie, Postbus 20703, 2500 ES 's-Gravenhage veranderen in:
Koninklijke Luchtmacht BDL/KAB/SLH, Postbus 20703, 2500 ES 's-Gravenhage

Opgezegd:
Koninklijke Luchtmacht Centrale Bibliotheek, Postbus 20703, 2500 ES 's-Gravenhage

Aantal leden op 28-2-1995	453
Nieuwe leden	14
Opgezegd	1
Aantal leden op 24-8-1995	466

Boekenwijzer

J.J. Nortier, P. Kruyt en P.M.H. Groen, "De Japanse aanval op Java", De Bataafsche Leeuw, 326 bladzijden, *f* 39,50

Nadat de Japanners op 7 december 1941 Pearl Harbour hadden gebombardeerd en Nederland daags erna de oorlog had verklaard aan Japan, rukten de Japanse legers op in zuid-oost Azië. Op Java begonnen de Japanse landingen pas op 28 februari 1942. De Japanners hadden, naar verluidt, verwacht een maand nodig te hebben voor de bezetting van het hele eiland, waar een groter defensief potentieel aanwezig was dan in de eerder bezette buitengewesten.
Toch vond de capitulatie al plaats op 8 maart.
Het verloop van de strijd op west, midden en oost Java wordt in dit boek plaats voor plaats weergegeven. Het is geen prettige lectuur. De inleiding geeft een overzicht van wat eerder over het snelle en rampzalige verloop van de strijd in Nederlands-Indië is geschreven en gedacht. Was de generaal Ter Poorten, eerste legercommandant en later opperbevelhebber, een defaitist of een realist?
Dit werk vertelt insiders niet veel nieuws. Het geeft een verantwoorde en evenwichtige opstelling van feiten en gebeurtenissen, waaruit de lezer zijn conclusies kan trekken. Mars et Historia heeft diverse deelaspecten van de strijd toegelicht.
Voorin het boek staat dat deze uitgave is mogelijk gemaakt dankzij steun van het Diekerhoff Fonds. Vóór het verschijnen was het fonds echter niet benaderd. Het is niettemin te hopen dat dit werk de belangstelling krijgt, die het verdient.

Mr. C.J.M. Kramers

Duizend bommen en granaten. Een verslag over het beleg van Grave in 1794. Belicht uit diverse zijden. Samenstelling Jean A. Ph. Laguette.

De voorjaarsexcursie voerde in mei naar Grave aan de Maas. Rondgang en lezingen stonden die dag onder het motto "Duizend bommen en granaten", waar de boeiende dag ook eindigde, n.l. bij de gelijknamige tentoonstelling. Er was te veel te zien en te horen, en vooral te genieten om hier te beschrijven. Wie niet mee was heeft veel gemist. Hen rest nog de mogelijkheid als toerist de oude vestingstad met zijn rijke historie te bezoeken. VVV en de Stichting Graeft Voort beschikken over voldoende documentatie om U op weg te helpen. Daarbij hoort ook de boven genoemde publikatie, die werd uitgegeven ter gelegenheid van de tentoonstelling in het Graafs Museum onder dezelfde naam ter herdenking van het beleg van Grave in 1794. Wie van oude verhalen en prenten houdt wordt op zijn wenken bediend met deze brochure, die in beperkte oplage is verschenen. Het boekje geeft een interessant en authentiek verslag van de gebeurtenissen die tot de overgave van de stad hebben

geleid. Bovendien is opgenomen een herdruk van het in 1795 verschenen "Verhaal van het merkwaardigst-voorgevallene binnen de stad Graave".
Het boekje - 80 pagina's - is te bestellen door overmaking van ƒ 10,00 op bankrek. nr. 1171 040 00 t.n.v. Stichting Graeft Voort te Grave, onder vermelding van "brochure 1794". Wie het museum ter plaatse bezoekt kan het boekje daar voor ƒ 7,50 meenemen.

J.A.H. Engelman

Nieuw deel in de serie over Militaire Luchtvaart: Lockheed 12

In de serie boekjes waarin vliegtuigen uit de Nederlandse Militaire Luchtvaart worden beschreven, is inmiddels aflevering 13 verschenen. Hierin wordt de Lockheed 12 beschreven.
Sinds 1984 is een exemplaar van dit sierlijke vliegtuig in het bezit van het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg.
Met het nieuwste deeltje hebben de uitgevers, de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum en de Afdeling Luchtvaartkennis van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, een nieuwe weg ingeslagen voor wat de uitvoering betreft. Een kleurrijke omslag en glanzend papier maken dat het rijk geïllustreerde boekje een waardevolle aanwinst voor de luchtvaartbibliotheek is.

Nederlandse Militaire Luchtvaart, deel 13: Lockheed 12/212 door Gerard Casius en Nico Geldhof.
De serie Nederlandse Militaire Luchtvaart is verkrijgbaar in de Museumshop "De Brik" van het Militaire Luchtvaart Museum in Soesterberg en kost ƒ 5,00 (deel 2 t/m 12) per deeltje en nr. 13 ƒ 12,50 per deeltje.
Schriftelijk bestellen kan ook door overmaking van ƒ 9,00 (2 t/m 12) of ƒ 15,50 (nr. 13) inclusief verzendkosten, op postbanknummer 6240039 t.n.v. Administratie Stichting Vrienden MLM te Amersfoort.

Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied.

In het derde nummer van de jaargang 1990 van Mars *et* Historia staat een recensie van opgemeld boek. Deze is van de hand van onze afdelingscorrespondent voor de tweede wereldoorlog E.H. Brongers. Hierin neemt hij op diverse punten afstand van stellingen van de auteurs Kamphuis en Amersfoort, beiden verbonden aan de sectie militaire geschiedenis.
Onlangs ontving onze vereniging een brochure van de hand van W. Jagtenberg, die van de Grebbeberg invaliditeit overhield en actief was in het verzet. De titel is "Geschiedvervalsing over de meidagen van 1940. Kiest Defensie vóór de SS en tegen haar veteranen?".
Schrijver zet omstandig zijn bezwaren van het oorlogsrecht en de kwaliteit van enkele toen ingezette Duitse eenheden uiteen. Hij geeft ook aan dat hem zijns inziens onvoldoende gelegenheid is gegeven zijn grieven te bespreken. De door hem gevraagde nadere bewijzen zijn nog niet in zijn bezit.
Zonder in deze stelling te willen nemen volsta ik met te vermelden dat de brochure te verkrijgen is bij Uitgeverij de Kleyn b.v. in Wijchen na overmaking van
ƒ 26,00 op postrekening 2994462 of via de boekhandel.

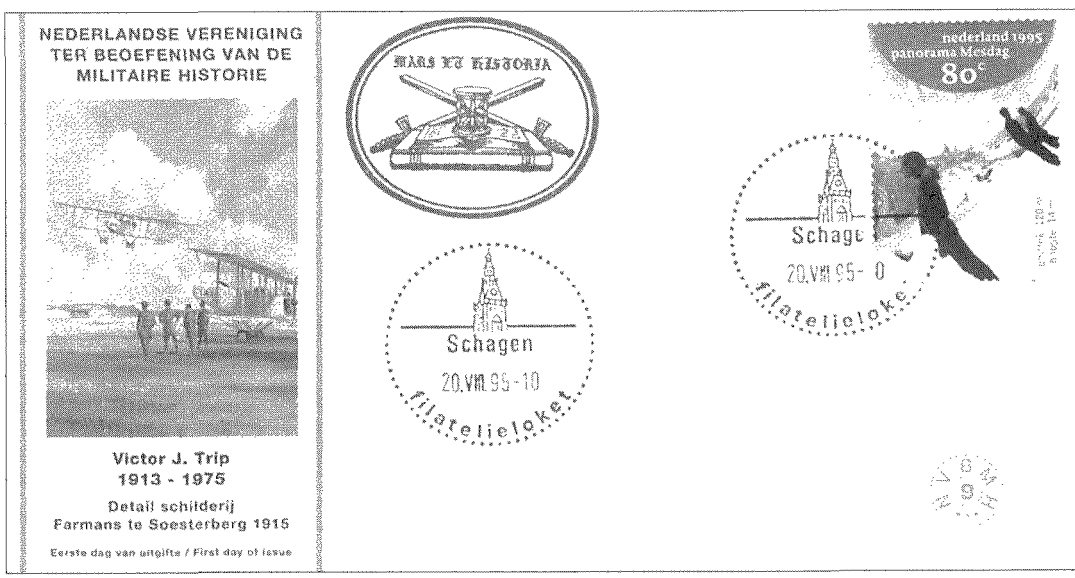
Mr. C.J.M. Kramers

CONGRESAANKONDIGING

Van 9 tot 16 juni 1996 wordt het 14de driejaarlijkse congres gehouden van de Internationale Association of Museums of Arms and Military History (IAMAM).
Voor het eerst wordt het congres georganiseerd in en door Nederland en België. Voor Nederland is de organisatie in handen van het Rijksmuseum in Amsterdam en het Legermuseum in Delft.
De eerste drie dagen wordt bijeengekomen in Breda, daarna verplaatst het congres zich naar Brussel.
Het thema is 'Armaments in the Low Countries from the Middle Ages to the Present' met als speciale onderwerpen:

1. Wapens en wapenrustingen,
2. Uniformen, vlaggen en militaire muziek,
3. Artillerie en fortificaties,
4. Vuurwapens van de Lage Landen,
5. Museologie.

Geïnteresseerden kunnen voor het geven van bijdragen alsmede voor het bijwonen van het congres informatie inwinnen bij B. Kist, Rijksmuseum Amsterdam (020-6732121) of B.J. van Dullemen, Legermuseum Delft (015-2150500).



Enveloppe nr. 9 gewijd aan de schilder Victor J. Trip is uit. Deze Mars et Historia enveloppe is verkrijgbaar door overmaking van ƒ 6,- (voor leden Mars et Historia) op postgiro 2677677 ten name van FDC Reünies te Schagen, onder vermelding van enveloppe MeH/9 V.J. Trip.

DE DONDERBUS

Inkoop - Verkoop - Ruil

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

Adres:
Oostzeedijk beneden 213 A
3061 VW Rotterdam
Geopend vrijdag van 19-21 uur
zaterdag van 10-18 uur
Telefoon: 010-4140267
01862-2338
3274 ZJ Blaaksedijk - NL