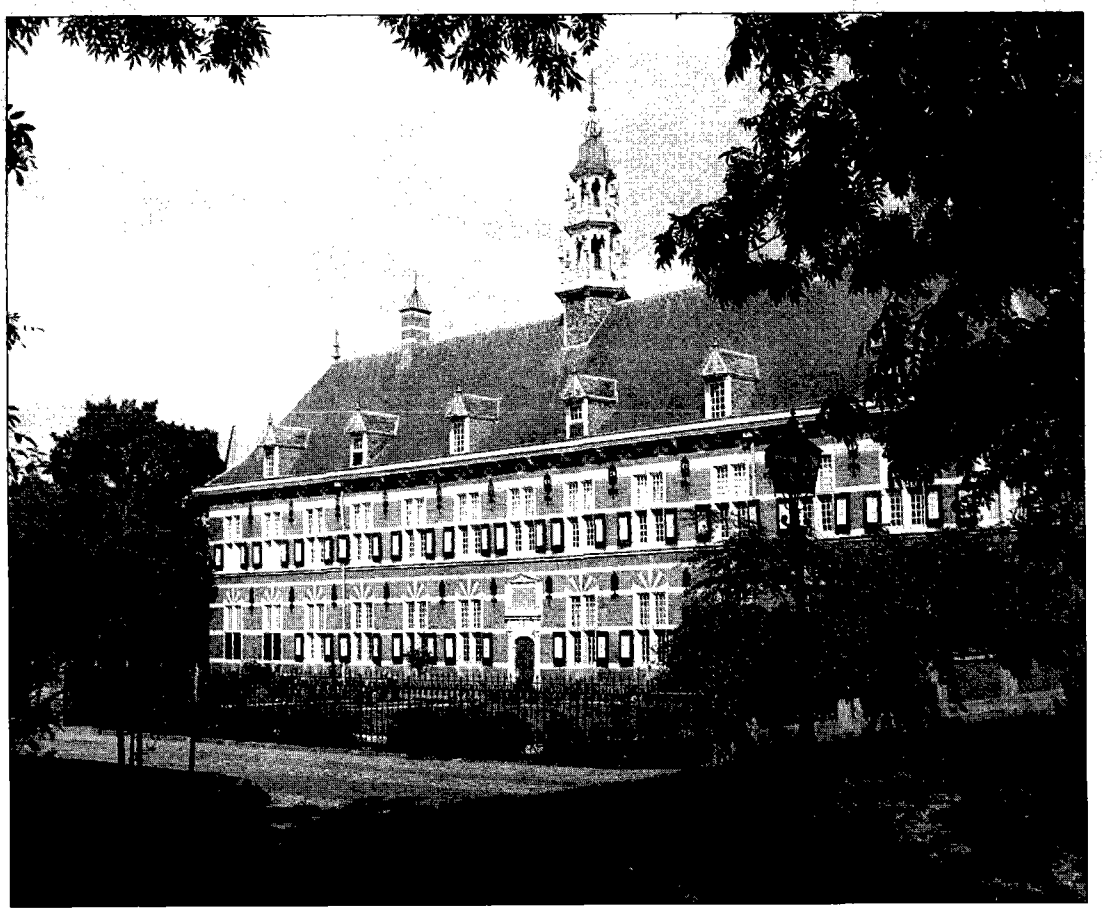
Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie

MARS *et* HISTORIA



31e Jaargang nummer 1 - januari/maart 1997

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

ERELEDEN:
M. Botma, drs B.G.J. Elias, F.J. van Lier, H. Muller.

BESTUUR:
Voorzitter: drs J. Nuis.
Vice-voorzitter: drs R. de Winter.
Secretaris: W.L. Plink.
Penningmeester: mr W.J. Zaagman.
Eindredacteur: T.L.D. Postma.
Leden: J. van den Berg, B.C. Cats, J.A.H. Engelman, H.F. Fabri, drs J.P.C.M. van Hoof.
Adviseur: F.J. van Lier.

ADRESSEN:
Voorzitter: Graaf Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarden,035-6946037.
Vice-voorzitter: Koolwitjehof 29, 3124 BH Schiedam, 010-4709516 (thuis), 070-3188632 (kantoor).
Secretaris: Midachten 53, 8162CK Epe, 0578-612138.
Penningmeester: Julianaplein 16, 2771 EE Boskoop, 0172-212897.
Eindredacteur: Kalfjeslaan 123, 2623 AD Delft, 015-2612663.

AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN:
(i.v.m. overname alleen telefoonnummers i.p.v. volledige adressen)
(1) a. "Krijgsgeschiedenis, korpsgeschiedenis" olv drs J.P.C.M. van Hoof, 070-3251955.
b. "Middeleeuwen" olv dr R.P. de Graaf, 0318-527780.
(2) "Tradities en ceremonieel" olv P. van der Burg, 0343-517588.
(3) "Uniformkunde" olv F.A.Th. Smits jr, 070-3873961.
M.Talens, 055-3661706.
(4) "Ridderorden en onderscheidingen" olv H.G. Meijer, 0478-582992.
(5) "Militaire emblemen" olv B. Cats, 035-6913563.
C. van Ekeris, 070-3886566. R.C. Kuenen.
(6) "Wapens en munitie" olv G.D. Klein Baltink, 0575-529156.
(7) "Militaire muziek" olv mr R.A. Schimmel, 070-3246568.
(8) "Versterkingswerken" olv J.P.C.M. van Hoof, 070-3251955.
(9) "Maritieme geschiedenis" olv dr S.J. de Groot, 023-5370769.
(10) "Napoleontica" vacant.
(11) "Tweede wereldoorlog" E.H. Brongers, 045-5242962.
(12) "Militaire en civiele miniatuurfiguren" olv E.P.M. Heldens, 0294-261168.
(13) "Vaandels en standaarden" olv W.L. Plink, 0592-357174.
(14) "Eerste wereldoorlog" olv dr F. Snapper.
(15) "Koninklijke Marine" olv T.L.D. Postma, 015-2612663.
(16) "militaire genealogie" olv G. van Zuijdam, 055-3553839.
(17) "Militaire folklore" olv F.W. van Steen, 0341-551983.
(18) "Militaire voertuigen en tanks" olv M.C. van der Hoog, 070-3634391.
J. Bloemendaal, 023-5291324.
W den Dunnen, 070-3814892.
(19) "Koninklijke Luchtmacht" olv J. van den Berg, 0182-534283. dr P.C. Boer, 0182-535332.
(20) "KNIL" olv C.A. Heshusius, 070-32448495.
(21) "Militaire bibliografie en tijdschriften" olv drs M.J. Lohnstein, 026-3615484.
(22) "Militaire gedenktekens en monumenten" olv drs J.A. Bom, 070-5118624.
(23) "Korps Mariniers" olv B.E. Stuit.
(24) "Gewapende burgers" olv A. Kok, 070-3466135.

LIDMAATSCHAP:
Kosten: f 55,-/jaar
(buitenland: f70,-/jaar) te storten op rek.nr. 65.82.12.125 van de ING-bank te Waddinxveen of op giro 2940790 t.n.v. de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie.

REDACTIE:
Voorzitter: T.L.D. Postma.
Leden: J. van den Berg,
J.A.H. Engelman, H.F. Fabri,
drs M. van der Hoeven, H. Muller.

REDACTIEADRES:
Kalfjeslaan 123
2623 AD Delft
015-2612663

ADVERTENTIES:
Voorbeeld tarief:
kwart pagina perjaar (vaste tekst):
f 250,- ; invoegen bedrukt A4
per keer: f 200,-
Inlichtingen bij penningmeester.

DRUK:
"Pro Patria", Zwijndrecht.

REEDS VERSCHENEN NUMMERS / ENVELOPPEN / JUBILEUMNUMMER
Te bevragen bij J van den Berg, Cronesteïn 85, 2804 EL Gouda, 0182-534283

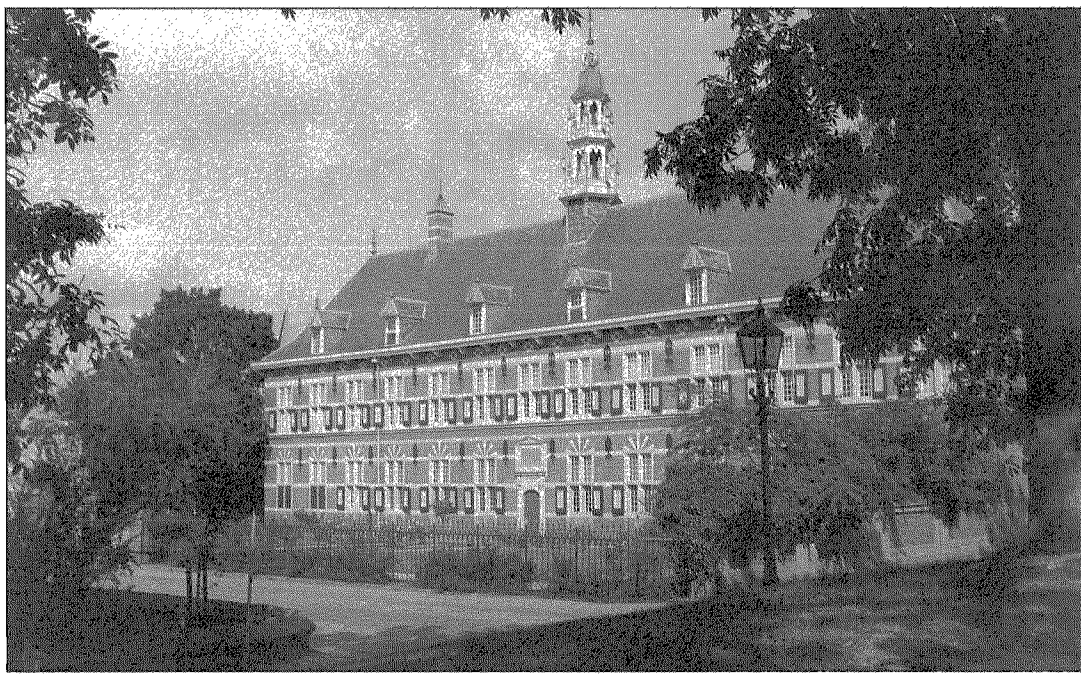
OP DE OMSLAG:
Het museum van de Koninklijke Marechaussee te Buren.

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.

Marechausseemuseum te Buren 2
dr. S.J. de Groot
Het geheim van Futilah
Imperialistisch optreden van de Koninklijke Marine langs de Congo-rivier in 1885 3
mr. C.J.M. Kramers
Huwelijksbeletselen voor militairen en anderen 8
Th. van der Plas
De Koninklijke Marine en de verdediging van Naarden 1914-1918 10
Kl. Sierksma
"Vlag van Z.Zaarse Mt Van Moskovien" en andere 16
Dr. S.J. de Groot
De weeskinderen van gereformeerde soldaten in de Barrièresteden (1715-1785) 18
F.L. Baron van Hogendorp (†)
Dirk van Hogendorp - Zijn leven en werken (1761-1822) 20
A.N. van der Bijl
Dirk van der Schalk en zijn schelpencollectie 32
H.J.E. van der Kop
De Tirpitz, blok aan het been van de Britse marine 34
P.J.M. Kamps
Spoorwegen, vestingwerken en militaire belangen 42
Notulen van de 30ste Algemene Vergadering 54

MARECHAUSSEEMUSEUM TE BUREN



Op 31 oktober 1936 werd in een ter beschikking gesteld lokaal van het Depot Korps Marechaussee in de Van Haeftenkazerne te Apeldoorn het Marechausseemuseum geopend door de Inspecteur, generaal-majoor der Koninklijke Marechaussee J.H.G. Kappelhoff.
Initiatiefnemer en stuwende kracht was kolonel der Koninklijke Marechaussee M.C. van Houten. De door hem bijeengebrachte verzameling werd ondergebracht in een stichting en groeide gestaag, dankzij de goede zorgen en historische kennis van de oprichter.
Sinds 1936 verhuisde men noodgedwongen enige malen, mede vanwege de uitbreiding van de collectie. In 1972 werd het voormalig Koninklijk Weeshuis in het Betuwse stadje Buren betrokken. Het is vooral te danken aan de inzet van wijlen kolonel der Koninklijke Marechaussee A.J. Weekenstroo en zijn echtgenote dat de verzameling uitgroeide tot een volwaardig museum.
Een prachtige behuizing voor een unieke collectie, sedert 1985 onder beheer van directeur/conservator generaal-majoor der Koninklijke Marechaussee b.d. F.J. van Lier.
In de centrale hal en een tweetal aangrenzende vertrekken is nog veel uit de geschiedenis van het Weeshuis terug te vinden. Voor het overige is het gehele pand gevuld met allerlei zaken die betrekking hebben op de geschiedenis van de Nederlandse politie in het algemeen en de Koninklijke Marechaussee en het voormalig Korps Politietroepen in het bijzonder. Uniformen, wapens, voertuigen, foto's, documenten, schilderijen en prenten, onder meer uit de vorige eeuw, zijn overzichtelijk tentoongesteld. Werkelijk fraaie opstellingen van alle korpsen zijn er ingericht.
Ook de recente geschiedenis krijgt een plaats, zoals de Marechaussee en de Militaire Politie in de Nederlands-Indië periode en in 1997 krijgt voor het eerst de politiedienst in internationaal verband ruime aandacht.
Het Marechausseemuseum en het Koninklijk Weeshuis, een bezoek waard.

Het museum is gedurende de periode 12 april tot 1 oktober 1997 geopend op werkdagen (m.u.v. maandag) van 10.00 tot 16.30 uur; op zaterdag, zon- en feestdagen van 13.30 tot 17.00 uur. Rondleidingen, met name aan groepen, worden op voorafgaande aanvraag verzorgd.

Marechausseemuseum, Weeshuiswal 9, 4116 BR Buren; telefoon (0344) 57 12 56, fax (0344) 57 20 09.

dr. S.J. de Groot

HET GEHEIM VAN FUTILAH
IMPERIALISTISCH OPTREDEN VAN DE KONINKLIJKE MARINE LANGS DE CONGO-RIVIER IN 1885

Jaren geleden, bij het lezen van *Samuel Brun's Schiffarten (1624)* in de uitgave van de Linschoten-Vereeniging, trof mij een noot door de bewerker van het deel toegevoegd aan de tekst[1]. Deze noot bevatte, naast begrijpelijke informatie, nieuwsgierig makende feiten. Het leek dat deze feiten er om onduidelijke redenen met de haren bijgesleept waren. De noot luidt: "Kakongo, een stad of "rijk" in het achterland van Loango, eigenlijk Chiluangu Riv. die bij Landana uitmondt. Het was ongeveer daar (Futilah) dat in 1885 de Landingsdivisie van het Nederlandse oorlogsschip *Atjeh* werd aan den wal gezet, om een viertal dorpen in rook en vlam te doen opgaan. In de periodieken van dien tijd zal men over dat merkwaardig wapenfeit niets vinden." De bewerker van het deel van de Linschoten-Vereeniging, S.P. l'Honoré Naber (1865-1936) wist als marine-officier kennelijk meer, maar liet het er bij. Deze bijdrage zal het "Geheim van Futilah" tot onderwerp hebben.

INLEIDING

Doordat Naber Futilah in een noot opnam bij de bewerking van *Samuel Brun's Schiffarten (1624)*, heeft ook Sepp als samensteller van het beredeneerd register op de eerste vijfentwintig werken der Linschoten-Vereeniging het trefwoord "Futilah" opgenomen. Sepp geeft getrouw de hierboven genoemde tekst weer [2].

Naber is echter niet geheel juist, als hij zegt dat er in de periodieken van de tijd niets over te vinden zou zijn. Het Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1884-1885 (gepubliceerd 1886) geeft een uitvoerig verslag van de tocht van Zr.Ms. *Atjeh*, en het wapenfeit te Futilah wordt genoemd. Zelfs in de samenvatting treft men aan "Te Futila debarqueerde eene landingsdivisie tot het tuchtigen der negers, die tegen de aldaar gevestigde Nederlandsche factorij in opstand gekomen waren" [3].

Toch moet Naber een duidelijke reden hebben gehad de curieuze noot toe te voegen aan het boek dat hij bewerkte. Anders is het niet te verklaren waarom aan een tekst uit 1624 een feit toegevoegd werd dat meer dan 260 jaar later gebeurde. Die reden is er wel degelijk. Naber maakte de reis met de *Atjeh*, zijn eerste zeereis, mee als adelborst der le klasse. Komende uit wat wij nu noemen een beschermd milieu, werd hij geconfronteerd met hardhandig optreden, het platbranden van dorpen. Nu was het platbranden van dorpen (kampongs) een geijkt middel om onrusten te pacificeren. Het werd door alle koloniale naties in die tijd, en ruim ervoor, toegepast. In de Nederlands-Indische bezittingen werden regelmatig zeeroversnesten op deze wijze tot de orde geroepen.

Bijvoorbeeld Hr.Ms. flottieljevaartuig *Borneo* werd naar de Tenimber-archipel gedirigeerd waar in januari 1898 een moord had plaatsgevonden in de kampong Woenla. Men verzocht de schuldigen uit te leveren en de geroofde goederen af te geven. Maar "na dan gestelden termijn, waarbinnen aan dan eisch moest zijn voldaan, werd de kampong, niets uitgeleverd zijnde, met granaatvuur getuchtigd en daarna door de landingsdivisie verbrand." Op dezelfde reis werd nog een kampong, waar 13 opvarenden van twee Madoereese prauwen waren vermoord, getuchtigd. Dit na in gebreke blijven van de schuldigen uit te leveren binnen 2 maal 24 uur met een boete ter waarde van 4 olifantstanden. En zo schrijft de commandant "Het eerst beschieten der kampongs, alvorens tot het verbranden over te gaan, had bij beide kampongs ten doel om in den omtrek meer moreelen indruk te maken."[4]

Naber heeft echter meer nagelaten over het gebeuren te Futilah dan hij vermeldde in deze enkele noot. In zijn correspondentie heeft hij veel meer opgetekend. Deze verscheen in 1939 in een uitgave die "niet in de handel" was en verzorgd werd door Naber's zuster, J.W.A. Naber, met als titel: *"Samuel Pierre l'Honoré Naber. Schout bij Nacht t.t. naar de correspondentie met zijn' Ouders, loopende 1880-1913"*.[5] Naber maakte zijn eerste zeereis als adelborst der le klasse met de *Atjeh* van 16 november 1884 - 2 juni 1885 langs de Westkust van Afrika. De *Atjeh* was een schroefstoomschip der le klas-

se, de naamgever aan de klasse van acht schepen waarvan er zes in dienst werden gesteld. De andere twee werden door brand in 1883 verwoest voordat zij in dienst waren gesteld. De hele klasse werd op de Rijkswerf te Amsterdam gebouwd (1875-'83)[6].

Zr.Ms. *Atjeh* stond tijdens de reis onder bevel van kapitein ter zee J.A. Greve (1830-1898)[7]. Een officier met een grote staat van dienst, die men terug kan vinden in Klaassen's "Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816-1857"[8]. Hier treffen wij aan "cdt Zr.Ms. schroef ss. Ie kl "*Atjeh*" (1 okt. 1884 - 10 aug. 1885) tijdens een reis naar de W.kust Afrika 16 nov. 1884 - 2 juni 1885; te Futila (Congorivier) Landingsdivisie naar de factorij der Nieuwe Afrikaansche Handelsvennootschap en i.v.m. de moordaanslag op de chef der factorij in het binnenland 2 kampongs verbrand febr.1885".

HET GEBEUREN TE FUTILAH

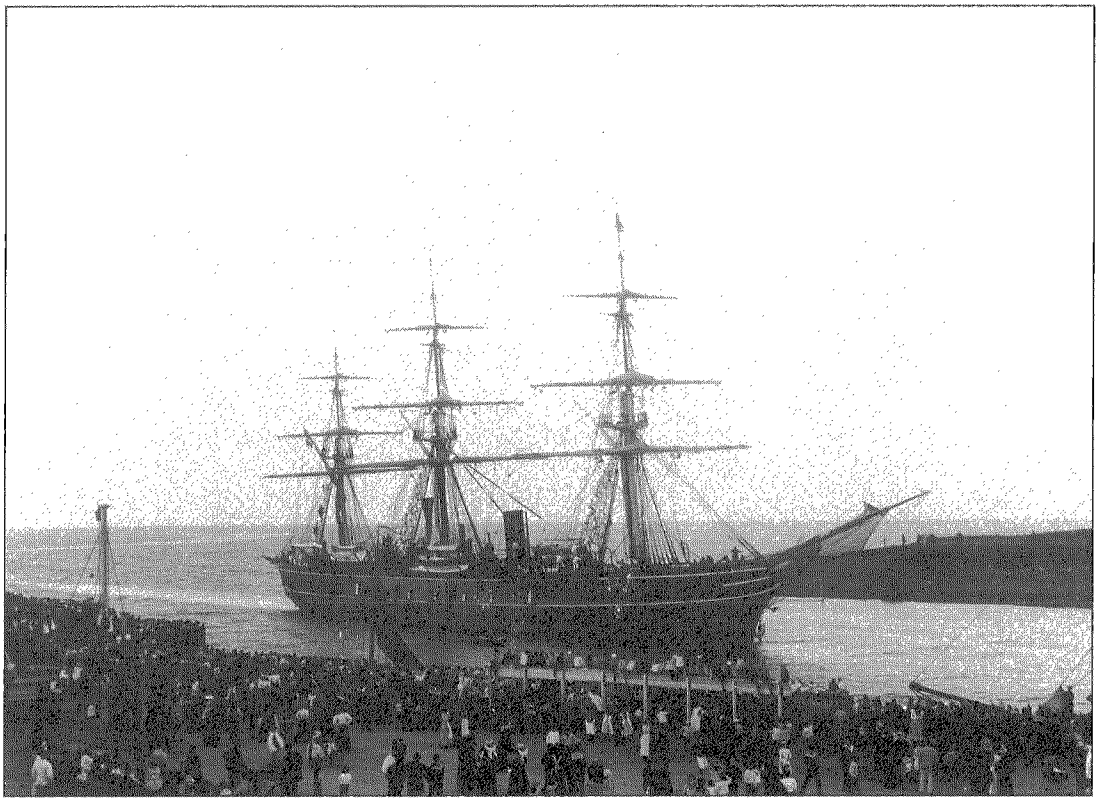
Zr.Ms. *Atjeh* had als neventaak van de oefenreis met de adelborsten de Nederlandse handel te ondersteunen door middel van vlagvertoon en indien noodzakelijk daadwerkelijke hulp. Consuls en handelsposten werden opgezocht in Sierra Leone, Liberia (Monrovia), Angola (Loanda), factorijen van de firma Hendrik Muller en Co te Rotterdam en de Nieuwe Afrikaansche Handelsvereeniging eveneens te Rotterdam te Grand-Bassa, River-Cess, Niffou, Sinou en Banana.

Thans zullen gevolgd worden de aantekeningen van Naber aangevuld met gegevens uit het Jaarboek en uit het journaal van Zr.Ms. *Atjeh* zoals het werd bijgehouden op 12 en 13 februari 1885[9].

Op 29 januari 1885 bereikte de *Atjeh* de Portugese kolonie Angola. Het dorre warme Loanda werd op de eerste februari verlaten en er werd zeilgezet om de Congorivier op te varen naar het schiereiland Banana (thans liggende in Zaire). Hier lag de hoofdfactorij van de Nieuwe Afrikaansche Handelsvereeniging van Rotterdam, die tevens in Angola steenkolendepots bezat. Greve besloot om met twee hoofdambtenaren van de handelsvereeniging noordelijk gelegen factorijen te gaan bezoeken voor het regelen van koopmanszaken. De 10e februari kwam de *Atjeh* te Futilah voor anker om enige euveldaden te corrigeren. "De euveldaden van die van Futilah ... waarover men zich had beklaagd, waren onbeschoftheden, zoals autochtone negers ten opzichte van Europeesche handelaren geoorloofd plegen te achten. Hoofdfeit was dat zij onder verdenking lagen een Portugees, ambtenaar der Handelsvereeniging, van het leven te hebben willen berooven." Men eiste van de bevolking aldaar de uitlevering van de schuldige die de Portugees had bedreigd en 300 gallons palmolie, zo niet dan zou de volgende dag handelend worden opgetreden.

Naber begreep als adelborst (en later als kapitein ter zee) niet wat een Nederlands oorlogsschip met de zaak te maken had, te meer daar de zaak de Vlag niet raakte en eigenlijk een zuivere particuliere aangelegenheid was. De Afrikaansche Handelsvereeniging kon immers haar post te Futilah intrekken als het haar daar niet beviel.

De commandant, de kapitein ter zee Greve, geeft in het "Jaarboek" de officiële zienswijze weer van het optreden. De inwoners van het dorp hadden nog geen enkel land gevraagd om tot protectoraat te worden verheven zoals in vrijwel geheel Afrika al geschied was. Toen de Atjeh verscheen was dit dan ook het eerste wat bij hun opkwam. Dat enkele jaren geleden een dorpeling het hoofd van de factorij met de dood had bedreigd wisten zij niet meer. De "aanranding" diende echter gestraft te worden, daarom werd de schuldige opgeëist en daarenboven 300 gallons palmolie. Zo niet dan zou recht verschaft worden. Dit alles met volledige instemming van de vertegenwoordigers van de Nieuwe Afrikaansche Handelsvereeniging. Hadden de inwoners van Futilah niet honend gezegd dat de Hollanders toch geen oorlogsschepen hadden en dus niets konden doen. Derhalve werd besloten "om door kracht van wapenen gedaan te krijgen, wat door woorden of liever palabber niet meer mocht plaatshebben". Op 11 februari werd besloten dat een landingsdivisie zou worden ontscheept. Er ontstond, volgens Naber, een grote opwinding op de *Atjeh*[10]. "Niet dat een iegelijk begon te blaken van heldenvuur, maar velen van wie men dit zeker niet zou hebben verwacht, waren plotseling vol begeerte om naar dan wal te gaan en daar "die zwarte nikkers op hun smoel te slaan". Alles werd goed voorbereid om 98 man, waaronder adelborsten, onder bevel van een luitenant ter zee 2e klasse (H.O.W. Planten) aan land te doen gaan. De as-mokken uit de machinekamer werden schoongemaakt om op de tocht te dienen als ketels om in te koken. De 12e februari was het zover, met twee sloepen ging men naar de wal waar een strand-bivak werd ingericht. Het journaal van de *Atjeh*, bijgehouden door de ltz's 2e klasse F.M. van Gelsdorp en G.L. Goedhart[11] deelt mee: "HW (Hoofdwacht) en DW (Dievenwacht) van Donderdag 12 Februari 1885. Wind O.fl.k (flauwe koelte) en bew(olkte) lucht. goed weer. 4 u reveille en overal. Landingsdivisie kleeden en debarkementstenue. Strijken Off(iciers)/sloep, kapiteinssloep en jol. Zenden Landingsdivisie naar de wal.



ZrMs. Atjeh, 14 augustus 1899

Verstrekken tochtvivres voor een dag aan 90(!) man. Laten Landingsdivisie van boord gaan en off/ en kapt.sloep gesleept door de stoombarkas. Spoelen dek. Halen tenten uit. Hijschen jol M.K. (Machine Kamer). Gebankte vuren zonder stoom".
Vervolg van Donderdag 12 Febr. '85. "Wind ZW f.k (flauwe koelte) held(ere) L(ucht) g/w (geen wolken). Ten 8 u parade. Spoelen dekken, schrapen en harpuizen spieren. Scheepswerk. Rollen tenten. Bij zonsondergang vlag en geus neer. Hijschen ankerlantaarn. Verkleeden. Kooyen af. Te 8u30 bij ronde alles wel. 3 arr(estanten). schipdroog. Hielden communicatie met de wal met de stoomsloep. Landingsdivisie is uitgetrokken doch tegen dan avond niet teruggekeerd". Naber vervolgt: "Twintig man werden achtergelaten, de rest al spoedig in los verband en kleine afdelingen, verdween in de jungle, waar zelfs gejaagd werd op kippen. Tegen 11 uur werd het eerste dorp en tegen 2 uur 's middags het andere bereikt. Beide dorpen werden in de brand gestoken en er werd geen tegenweer ondervonden. De gidsen waren ondertussen op eigen initiatief naar huis gegaan en de mannen moesten nu zelf hun weg naar het strand-bivak zien te vinden. Moe van "ploeteren, blakeren en branden" kwam men daar aan toen het reeds donker was. Het eten door de koks in het bivak was mislukt, men was zeer opgewonden en zenuwachtig toen bleek dat men ter plaatse moest overnachten. Men meende de vijand overal te zien en te horen". Dit verdroot den adelborst ... X die met veronachtzaming van het consigne, dat verbood zich buiten het bivak te wagen, zeide te willen gaan zien wat er aan de hand was. Buiten het bivak ging hij met zijn sabel op de struweelen inhakken en denkbeeldige vijanden aanroepen. Het tumult dat hij maakte, werd gehoord door een verderop staande post, die hem aanriep maar geen antwoord kreeg. "Dan maar een paar salvo's in die richting" werd bevolen. Die salvo's knalden en daarop weerklonk een harden schreeuw van ... X, die door een onzer eigen Beaumont-kogels was getroffen". De dappere adelborst overleefde het gebeuren en de volgende

morgen keerde de bemodderde, verwilderde, zwart geblakerde haveloze landingsdivisie van de Atjeh weer aan boord terug.

Het journaal van de *Atjeh* voor de volgende dag: "HW en DW Vrijdag 13 Febr 85. Wind ONO held.l. g/w Ten s 4 reveille en overal. Op de EW (Eerste Wacht) tijding van de Landingsdivisie, deze is zonder (doorgehaald geheel) gewonden of dooden teruggekeert en aangekomen in 't Ned(erlands) huis (de factorij?) na 2 kampongs, die verlaten waren, uitgebrand te hebben. Ze brengt de nacht a/d wal door. Op de DW worden ter aanvulling 10 blikvuren en 12 fakkels gezonden. Spoelen dekken.

Vervolg van Vrijdag 13 Febr 85 Wind fl.k. aanwakkerend helder mooi weer. 8 u parade hijschen vlag en geus. Gestraft matr 3e kl. W.L. Duvelaart 18875, P.D. Boxman 18589 en licht.matr M. Tromp 21904 m/2 (met twee) dagen strafdienst, 3e schrijver A. Spoel 23449 81d (acht dagen) strafdienst, matr 3e kl W. Brant 18637 14/d strafdienst en inh(ouding) 1/2 soldij. Poetsen. Baksgewijs inspectie. Hijschen vlet. Geus. Zakken uit. Lappen en naaien. 2 u overal lappen en naaien. Bergen zakken ten 4 u. Zonden gedurende V.M. (Voor Middag) tochtvivres voor een dag voor 92 man naar den wal. met zonsondergang halen vlag en geus neer. Landingsdivisie onderbevel van de luitnt t/z 2de kl. H.O.W. Planten[12] a/b teruggekeerd, hadden een gewonde de Adelborst t/z le kl. H.J. Knottnerus[13], welke een kogelwond had bekomen in 't vleezige gedeelte der zijde. Lieten de equipage voor de boeg komen, waarop de Kommandant de Landingsdivisie over de houding en het gedrag der manschappen ontvangen had (sic!). Extra oorlam. Nemen debarkements plunjes in. Bergen wapens. Hijschen off/sloep kapt/sloep en stoombarkas. Kooien af. Taptoe. Bij de rondes n.b. (niets bijzonders)". Na het manhafte optreden de vorige dag, werd op vrijdagochtend de 13e februari weer contact gezocht met de inwoners van Futilah. Opnieuw werd verzocht de schuldige uit te leveren. Slechts een prinses werd als gijzelares aangeboden. Dit was echter onvoldoende, nu werden ook de twee strand-kampongs verbrand. De commandant *Atjeh* vat het bondig samen "Alle kampongs waren bij de komst der divisie verlaten en de huizen lediggehaald, zoodat de straf alleen bestaat in het verbranden der woningen, die zeer waarschijnlijk weder spoedig zullen verrijzen, hoewel de bewoners zeer sterk den indruk er van niet licht zullen vergeten."[14] Nabers laatste zinnen gewijd aan deze episode: "Onze besognes aan de kust waren hiermede afgelopen. Wij stoomden terug naar Banana om de hoofdambtenaren der Handelsvereeniging terug te brengen op hun post. Den 17den Februari verlieten wij de Congo. Ons wenkte Lissabon."
Naber deelde het voorval mee in een brief aan zijn ouders, die hem terug schreven "Vreemd, dat het Ministerie in de couranten geenerlei mededeling heeft gedaan van de kleine straf-expeditie welke gij hebt geschreven. Uw artikeltje daarover heb ik niet opgezonden aan de dagbladpers. Dat was waarschijnlijk beter, daar de Regeering blijkbaar niet op openbaarmaking gesteld was. Maar waartoe die geheimzinnigheid? Het geval van den adelborst (Knottnerus) vindt door particuliere berichten toch zijn weg in de bladen."
En ja hoor, op 22 maart schrijft Naber's moeder "Het portret van dan adelborst (Knottnerus) met zijn diepe maar niet gevaarlijke wond in dan rug prijkte hedenavond in de courant. Ik begrijp niet, hoe dat het publiek kan interesseeren terwijl er van de verbrande dorpen niets words vermeld. Ik begrijp ook niet, hoe zulke prouesses (heldendaden) het prestige van dan Europeaan kunnen verhoogen; maar dat is zeker hoogere politiek."

SLOTBESCHOUWING

Het gebeuren te Futilah, het verbranden van een viertal dorpjes (kampongs in marine jargon) in de Congo niet ver van de monding van de gelijknamige rivier, is een zeldzaam voorbeeld van imperialistisch optreden van de Koninklijke Marine buiten de eigen Oost- en West-Indische bezittingen De belangen van de Nederlandse handel werden door dit soort missies als uitgevoerd met de *Atjeh* wel zeer krachtig gesteund. Maar in het tijdsbeeld steekt dit Nederlandse optreden beslist niet schril af. Platbranden van kampongs in Nederlands-Indië door het gezag, marine of Indisch Leger, was een middel waarnaar regelmatig werd gegrepen, als het ging om tuchtigingen bij zeeroof of opstandigheid. In dit opzicht is het leerzaam dat in het "Tropisch Zakboekje Koninklijke Marine" gepubliceerd kort na de Tweede Wereldoorlog (ca. 1947) allerlei handige zinnetjes staan in het Nederlands en Maleis[15]. Zinnetjes als "wij willen de Indonesier helpen", "wij zullen in de ochtend het dorp aanvallen", "de kanonnen beuken het dorp" en "steek de huizen in brand". Derhalve bestond ca. 1947 nog de mogelijkheid dat het gezag overging tot het verbranden van dorpen (kampongs) anders had het opnemen van dit soort zinnetjes geen zin. Wat blijft is de indruk die het platbranden van dorpjes heeft gemaakt

op een jonge zeeofficier, die niet eens behoorde tot de landingsdivisie van de *Atjeh*. Naber maakte het mee op zijn eerste zeereis. Het was geheel strijdig met zijn opvattingen over goed en kwaad. Een mening gevormd in een intellectueel hoogstaand gezin. Zijn vader was hoogleraar klassieke talen te Amsterdam, een van zijn zusters - de samenstelster van "zijn" memoires - een overtuigd feministe. Naber heeft dit soort optreden van zijn collega-officieren nooit eigen weten te maken. Ondanks het feit dat dit soort handelen binnen de aanvaardbare normen viel. Opmerkelijk is wel dat de commandant van de *Atjeh* in zijn verslag zegt dat er op de Nederlanders is geschoten vanuit de tweede kampong. Dit als een soort rechtvaardiging van het optreden. Uit Nabers aantekeningen blijkt daar niet veel van. De adelborst Knottnerus had zijn verwonding alleen te danken aan zijn eigen ondoordachtheid. Het schot dat hem trof was vuur van eigen troepen. Naber was geestelijk zijn tijd ver vooruit. Het is echter beslist goed geweest dat zijn ouders er niet voor gezorgd hebben dat het gebeuren te Futilah in de krant kwam. Nabers carrière zou er zeker onder geleden hebben. Ook binnen de marine ontwikkelde hij zich tot een zeer intellectueel en wetenschappelijk officier, en daarmee week hij af van het gemiddelde. Terugkijkend op zijn leven als kapitein ter zee kon hij er nog steeds niet mee in het reine komen. In een noot in een wetenschappelijke publikatie na zijn pensionering maakt hij redelijk buiten proportie gewag van het "geheim van Futilah". Deze noot werd opgemerkt en was de directe aanleiding tot deze publikatie.

Noten

1) Naber, S.P. l'Honoré (edit.), 1913. Toortse der Zeevaert door Dierick Ruiters (1623); Samuel Brun's Schiffarten (1624). Werken uitgegeven door de Linschoten-Vereeniging VI, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, blz. (7)-noot 2.
   Voor gegevens over L'Honoré Naber zie: Haaff, P.S. van 't en M.J.C. Klaassen, 1954. Gedenkboek honderd jarig bestaan der adelborsten-opleiding te Willemsoord 1854- 1954, Bussum, C.A.J. van Dishoeck, p.126 (promotie 1880) stamboeknummer 750.
2) Sepp, D., 1939. Tresoor der Zee- en Landreizen. Beredeneerd register op de werken der Linschoten-Vereeniging deel I-XXV, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, blz.152-2e kolom.
3) Anon., 1886. Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht, 1884-1885. Uitgegeven door de zorg van het Departement van Marine, 's-Gravenhage, De Gebroeders van Cleef, p.197-257.
4) Anon., 1899. Jaarboek van de Koninklijke Nederlandsche Zeemacht 1897- 1898, 's-Gravenhage, De Gebroeders van Cleef, p.325-328.
5) Naber, J.W.A., 1939. Samuel Pierre l'Honoré Naber. Schout bij Nacht t.t. naar de correspondentie met zijn Ouders, Loopende 1880-1913, en bewerkt door zijn zuster Johanna W.A. Naber, 's-Gravenhage, 309 blz. Hier speciaal blz. 41-45. Het boek was bestemd voor de familie en vrienden van L'Honoré Naber, het was "niet in de handel".
6) Raven, G.J.A. (ed.), 1988. De kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, Bijlage 3. Oorlogsschepen van de Koninklijke Marine 1813- 1988, hier blz. 173.
7) Abusievelijk in 3) A.J. Greve genoemd (blz. 36).
8) Klaassen, M.J.C., 1979. Adelborstenopleiding te Delft-Medemblik-Breda 1816-1857. Uitgave Koninklijke Marine, Centrale Reproductie Inrichting. Voor Johan Antonie Greve, zie B.30 (blz. 142).
9) Journaal Zr.Ms. Atjeh. Schroefstoomschip I e klasse. ARA - Marinejournaal 271, folio 95 en 95.
10) Zie noot 3, p. 229-230.
11) Zie noot 1. Haaff, P.S. van 't en M.J.C. Klaassen. 1954.
    - F.M. van Gelsdorp (KIM-stamboeknummer 494) 7-7-1856/6-7-1918,
    eindrang ktz, tijdens reis ltz 2e kl.
    - G.L. Goedhart (KIM-stamboeknummer 619) 22-8-1861/22-8-1911,
    eindrang sbn, tijdens reis ltz 2e kl.
12) Zie noot 1. Haaff, P.S. van 't en M.J.C. Klaassen. 1954.
    - H.O.W. Planten (KIM-stamboeknummer 564) 18-7-1859/10-11-1925,
    eindrang ktz. tijdens reis ltz 2e kl.
13) Zie noot 1. Haaff P.S. van 't en M.J.C. Klaassen, 1954.
    - H.J. Knottnerus (KIM-stamboeknummer 747) 25-11-1864/23-8-1946,
    eindrang e.o. ltz 2e kl, tijdens reis adelborst le kl.
14) Zie noot 3, p. 230.
15) Anon., (ca. 1947). Tropisch Zakboekje Koninklijke Marine, pp. 64, speciaal p. 38 en 43.

DANKWOORD

De medewerkers van bibliotheek en fotoarchief van het Instituut voor Maritieme Historie van de Marinestaf te 's-Gravenhage dank voor steun bij het zoeken en de foto van Zr.Ms. *Atjeh*.

mr. C.J.M. Kramers

HUWELIJKSBELETSELEN VOOR MILITAIREN EN ANDEREN

Huwelijken zijn niet alleen een zaak tussen twee personen, maar ook de wet stelt eisen, zoals ouderlijke toestemming, leeftijd en eventuele verwantschap. Voor sommige beroepen is het huwelijk uitgesloten, men denke aan het celibaat van rooms-katholieke geestelijken. Ook het particuliere bedrijfsleven heeft soms voorkeur voor ongehuwden, vooral als jonge mannen naar verre, gevaarlijke en ongezonde landen worden uitgezonden. Nog begin deze eeuw tekenden jonge employés voor Indië een eerste contract van acht jaar ongehuwde dienst. Soms kon later een vrouw overkomen, eventueel met de handschoen getrouwd.

Voor enkele groepen overheidsdienaren zijn nadere bepalingen bekend inzake huwelijkstoestemming door de werkgever. Koningin Wilhelmina ging in de jaren twintig eens na met wie haar diplomaten waren getrouwd: zovelen hadden een buitenlandse echtgenote dat dit niet meer mocht van haar. Uiteindelijk is besloten dat niet-Nederlandse diplomatenvrouwen snel Nederlands moesten leren. Tegenwoordig moeten ambtenaren van de Dienst Buitenlandse Zaken hun minister kennis geven van hun voornemen om een huwelijk of een vaste relatie aan te gaan. De uitslag van een dan ingesteld antecedentenonderzoek van de partner kan een ministeriële goedkeuring in de weg staan. Inmiddels is het percentage buitenlandse echtgenotes van Nederlandse diplomaten sterk afgenomen. Er zijn landen waarvan de diplomaten niet met vrouwen van een andere nationaliteit gehuwd mogen zijn.

Voor militairen zijn herhaaldelijk huwelijksbeletselen van kracht geweest. In 1795 voerde de Bataafse Republiek de burgerlijke vrijheid in en daarmee kregen officieren onbeperkt vrijheid om te huwen. Er werd van uitgegaan dat zij daardoor meer aan het vaderland gebonden zouden zijn, maar dat bleek geen succes. Niet zelden raakten alleen achtergebleven vrouwen in problemen, variërend van armoede tot losbandigheid. Als gevolg hiervan functioneerden gehuwde officieren niet meer optimaal en kwam desertie onder hen vaker voor.

In 1805 wilde Raadpensionaris Schimmelpenninck het huwen der subalterne officieren weer toelaten op betaalde voorwaarden. In 1807 overwoog de regering van het Koninkrijk Holland:

"dat in tijden van oorlog jonge officieren het tegenwoordig en toekomstig lot hunner vrouwen bestendig moet voor de geest zweven. Belast met bezorgdheid over haar materiele welzijn zou voor de officier het naderen of bestaan van lijfsgevaar een vruchtbare oorzaak van schandelijke lafhartigheid kunnen worden. De deur zou open gaan voor beraadslagingen en pogingen, welke de eer van het karakter van de officier in dienst van de staat moeten bezwalken." De koning besloot dan ook, dat het huwelijk van subalterne officieren voorafgaande toestemming van de commandanten behoefde. Bovendien was een eigen inkomen, los van het traktement, vereist en wel van f. 1000 per jaar. Tenslotte moest de aanstaande echtgenote beloven haar man nimmer op campagne te zullen volgen.

Deze maatregel beantwoordde niet aan zijn doel: het aantal gehuwde officieren was te hoog. In 1808 werd besloten dat een vijfde der kapiteins, een achtste der eerste en geen der tweede luitenants gehuwd mocht zijn. Voor hoofdofficieren gold geen kwantitatieve restrictie maar zij moesten, evenals de lageren, die mochten trouwen, een eigen inkomen hebben van f. 1000 per jaar. Na de inlijving door Frankrijk werd ook hier een keizerlijk decreet van kracht dat alle officieren voor een huwelijk een schriftelijke toestemming van de Minister van Oorlog behoefden.

Elke ambtenaar van de Burgerlijke Stand, die bewust medewerking verleende aan het sluiten van een huwelijk zonder die toestemming, werd ontslagen. Deze laatste bepaling gold in Nederland nog tot 1904.





In 1814 stond koning Willem I subalterne officieren toe te trouwen mits er een eigen inkomen was van f. 600 per jaar en de vrouw beloofde niet haar man in het kampement te volgen. Later bleek dat het vermogensonderzoek wel eens te wensen overliet. Er werd nu een inschrijving in het grootboek der publieke schuld geëist ten bedrage van de gewenste zekerheid. Dit gaf weer problemen met de officieren uit de Belgische provincies, die vaak grondbezitters waren en niet graag hun bezit omzetten in een inschrijving in het grootboek. In 1824 werd bepaald dat de aanstaande echtgenote moest passen bij het karakter en de stand van de officier. In 1853 werd voorts geëist dat het gedrag van de vrouw onberispelijk moest zijn maar tegelijkertijd hoefden kapiteins en hogere officieren geen eigen inkomen meer aan te tonen. In 1871 verviel dit ook voor luitenants.

Voor beroepsofficieren in opleiding bleef er nog lang een huwelijksverbod bestaan. Zij moesten juist intern zijn gehuisvest ter bevordering van saamhorigheid en kameraadschap. In 1959 was het nog zo dat een cadet van de Koninklijke Militaire Academie, die huwde alvorens met goed gevolg het officiersexamen te hebben afgelegd, om die reden eervol kon worden ontslagen. Acht jaar later mocht een vierdejaars cadet-vaandrig wel huwen en nog weer tien jaar later een derdejaars cadet-sergeant eveneens.

Voor de lageren was het huwen nog lastiger. In 1816 werd bepaald dat geen Nederlander mocht trouwen als hij zijn dienstplicht niet had vervuld. Onze gezantschappen werden geïnstrueerd om geen medewerking aan zulke echtverbintenissen in het buitenland te geven. Voor marechaussees was toestemming pas mogelijk na zes jaar dienst en dan alleen als er huisvesting beschikbaar was. Voor onderofficieren van het leger was per regiment vastgesteld hoevelen van hen getrouwd mochten zijn. Korporaals wasbazen waren wel steeds met de marketentster gehuwd.

Tot 1826 had ons leger nog regimenten Zwitsers, die vooral in de Zuidelijke Nederlanden waren gelegerd. Voor hen golden ook nog beperkingen vanwege het kanton waar zij vandaan kwamen. Een soldaat uit Glarus verloor zijn Zwitserse nationaliteit als hij bij huwelijk geen storting deed in de kantonale armenkas. Voor een Zwitserse vrouw moest hij dan *f*. 30 neertellen, voor een andere zelfs *f*. 70 . In ons Indische leger waren de uit Europa aankomende militairen niet gehuwd maar de meesten hielden er in de kazerne een inheemse vrouw op na. De kinderen groeiden daar ook op. Dit zogenaamde kazerneconcubinaat bleef bestaan tot 1928.

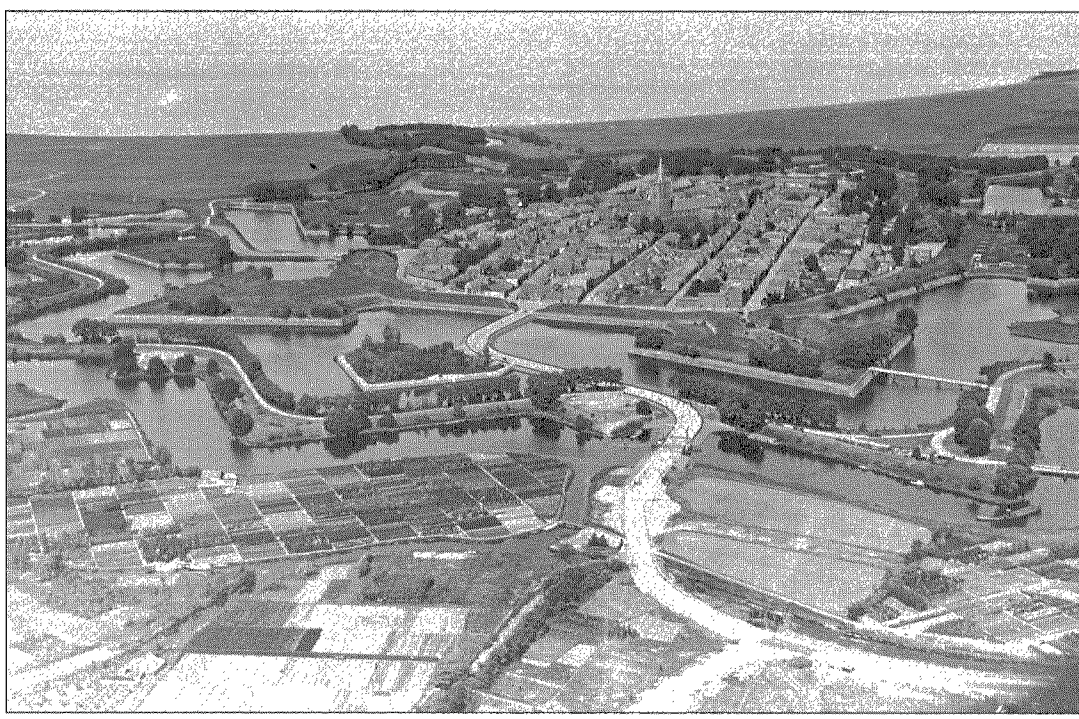
In deze eeuw is nog eens in 1931 vastgesteld dat een militair, die soldij trok en huwde voordat hij 23 jaar oud was, om die reden kon worden ontslagen uit de dienst. Dit gold ook voor marechaussees voor wie geen woonruimte was. Tijdens de oorlog stelde in 1941 de regering in Londen deze bepaling tijdelijk buiten werking. Militairen die vóór hun 27e jaar huwden moesten hiervan kennis geven aan de minister van Oorlog. Na terugkeer in Nederland zou hij na verloop van 6 maanden worden ontslagen tenzij anders werd beslist.

Inmiddels is er veel veranderd en is er veel meer toegestaan.

Th. van der Plas

DE KONINKLIJKE MARINE EN DE VERDEDIGING VAN NAARDEN 1914-1918

In dit artikel wordt iets medegedeeld over een onderwerp van samenwerking van zee- en landmacht dat gedurende de mobilisatietijd 1914-1918 naar voren kwam. Het betreft de hulp die de Zuiderzee-flottielje aan de landmacht zou kunnen bieden bij de verdediging van het Gooi tegen een uit het oosten komende aanvaller. Deze hulp zou moeten komen naast de reeds bekende taken van de flottielje in tijd van oorlog, te weten het beletten van het transport van vijandelijke troepen over de Zuiderzee en het verlenen van steun aan de Stelling van Amsterdam[1]. Dankzij de flexibiliteit die de marine eigen is, kon de nieuwe taak betrekkelijk gemakkelijk worden aanvaard. Het voor dit onderwerp gevonden archiefmateriaal is niet volledig.



De vesting Naarden met ten noorden van Fort Ronduit de doorwaadbare Zuiderzee

DE MOBILISATIE VAN 1914

Op 31 juli 1914 werd de Nederlandse krijgsmacht gemobiliseerd. Op 3 augustus hadden de eenheden van de landmacht hun plaatsen ingenomen in de zogenaamde "afwachtingsstellingen". De vier divisies van het Veldleger waren, ruwweg, als volgt verdeeld. De 1e divisie stond aan de kust van Zuid-Holland, de 2e langs de IJssel en een deel van de Neder-Rijn, de 3e in Brabant en de 4e, als reserve, rond Amersfoort[2]. De Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en andere linies en stellingen waren door de daarvoor bestemde troepen bezet en ook de marine had haar taken opgevat.

HET PROBLEEM

De verovering van België door de Duitsers leidde er toe dat al spoedig de reservedivisie (de 4e) naar Brabant

werd gezonden. Misschien was dit de reden dat de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ) op 31 augustus de Commandant van de le Divisie (C-1.Div) mededeelde[3] dat hij zijn divisie zou aanwijzen voor bezetting en verdediging van de Groep Naarden met de daarbij in te richten voorstelling. Groep en voorstelling zouden daartoe worden losgemaakt uit het verband van de NHW. Dit alles zou pas ingaan op speciaal bevel van de OLZ.

De Groep Naarden bestond uit de vesting Naarden met bijbehorende werken. De vesting zelf was moeilijk te verdedigen[4] en te klein voor het opnemen van terugtrekkende eenheden van het Veldleger. Om deze redenen was omstreeks 1868 een bescheiden linie aangelegd ten oosten van de vesting, de "Voorstelling"[5]. Binnen het door deze linie omsloten terrein zou men terugtrekkende troepen kunnen opvangen en zo mogelijk zou het veldleger vanuit de stelling een offensief oostwaarts kunnen beginnen, al dan niet met steun van bondgenoten. Deze laatste mogelijkheid leidde ertoe de linie het "Offensief voor Naarden" te noemen, maar later kwam de bescheidener uitdrukking "Stelling Naarden" in gebruik voor Groep en Voorstelling samen.

Het spreekt vanzelf dat de C-1.Div zich op de hoogte ging stellen van de situatie in het gebied dat hij misschien zou moeten verdedigen. Van zijn bevindingen is hier alleen van belang dat de Stelling in het noorden kon worden omtrokken door vijandelijke troepen die door de Zuiderzee waadden en daarna westelijk van de vesting Naarden aan land gingen. (Op de rechtervleugel van de Stelling werd een soortgelijk probleem ontdekt. Het bleek dat het oostelijk deel van het Naardermeer een harde bodem heeft en kon worden doorwaad. Hier kon dat echter worden opgevangen door plaatselijk de verdedigingslinie te verleggen (C- NHW aan OLZ 11 december 1915; ARA 3.09.23 nr. 75).

Reeds op 24 september 1914 noemt de C-1.Div in een brief aan de OLZ[6] terloops de doorwaadbaarheid van de Zuiderzee tot op 800 m uit de kust. Vervolgens richt hij zich tot de Chef van de Marinestaf (CMS)[7], legt uit dat zijn divisie de positie bij Naarden wellicht zal moeten verdedigen en vraagt welke steun door marinevaartuigen zou kunnen worden gegeven. Dit zou inhouden de Stelling te ondersteunen en de bewaking op de Zuiderzee te verzekeren.

Het probleem voor de marine is hiermede gesteld.

DE OPLOSSING

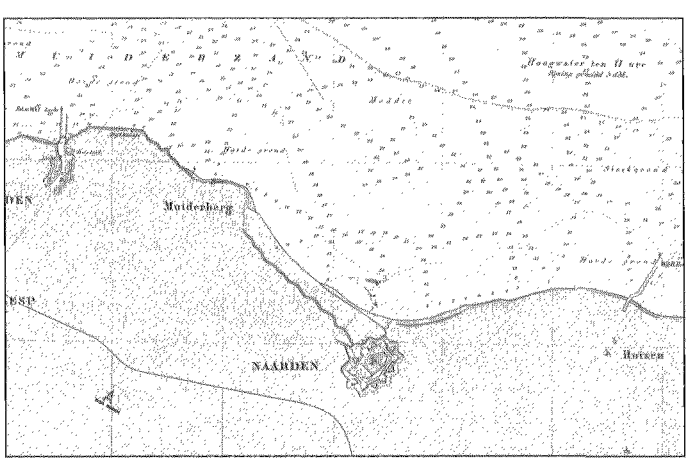
Op 2 november antwoordde de CMS[8]. "Hij geeft de samenstelling van de Zuiderzeeflottielje, bestaande uit kanonneerboten met verschillende bewapening en defensiesloepen. Deze vaartuigen kunnen steun bieden maar moeten wel op grote afstand blijven wegens hun diepgang en de lage waterstand, die mede afhankelijk is van de windrichting.

Welke eenheden voor gebruik bij Naarden beschikbaar zullen zijn hangt af van het optreden van de vijand. Een strikt plan van samenwerking kan dus moeilijk worden gemaakt".

Na een gesprek tussen de CMS en een (niet-genoemde) stafofficier van de le divisie volgde een brief van de CMS aan de Chef Staf Zeemacht te Amsterdam[9], waarin het probleem nader werd uitgewerkt.

"De C- 1.Div wenst een bewakingsdienst te water. Tot op grote afstand van de kust is het water ondiep en de bodem hard genoeg zodat troepen door het water zouden kunnen oprukken. Slechts weinig vaartuigen zullen tot dicht onder de wal kunnen komen. Het deel binnen de dieptelijn van 25 dm kan slechts worden bevaren door stoom- of roeisloepen.

De CMS stelt voor een met een snelvuurkanon bewapende kanonneerboot 's nachts zo dicht mogelijk onder de wal te doen ankeren en wel ten noorden van de verst vooruitgeschoven voorpost van de Stelling, dat is iets bewesten de haven van Huizen. Tussen deze boot en de wal moeten kleine vaartuigen als

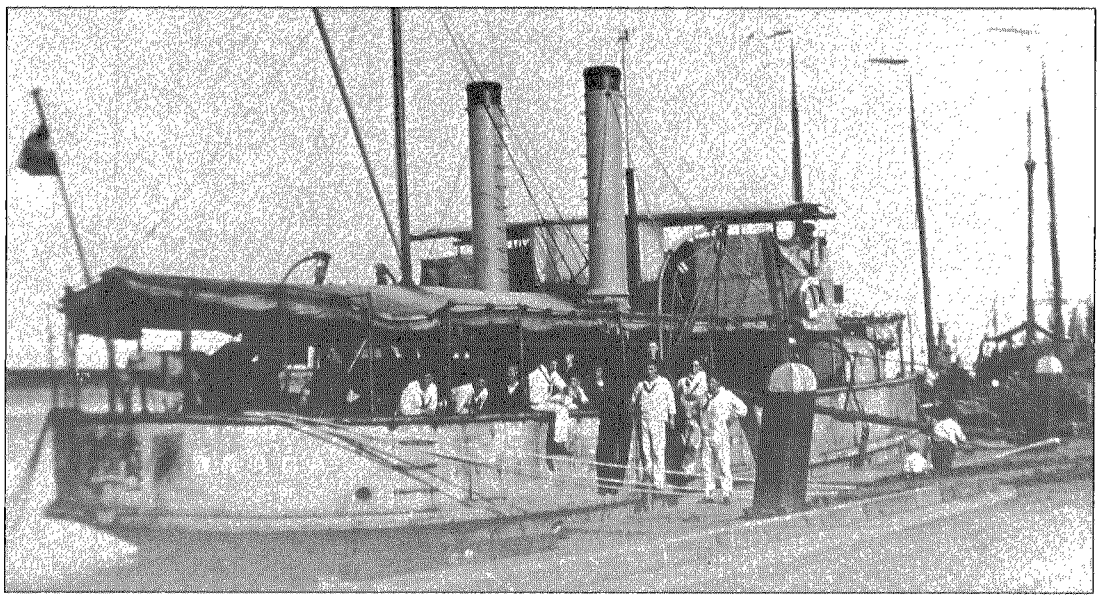


Deel van een kaart van het zuidelijk deel van de Zuiderzee. 1 O94 Hydrografische dienst van de Marine (ARA kaartenafd. HYDRO 112.7 blad 70)

sloepen of vletten een patrouilledienst onderhouden. Een seinverbinding met de wal is nodig".
Deze brief werd op 3 december 1914 door de Chef Staf Zeemacht Amsterdam[10] beantwoord. Deze heeft dan gesproken met de C-1.Div en de Commandant van de Stelling van Amsterdam. In zijn brief geeft hij wat meer details.
"De steun door de marine kan bestaan uit: 1) geschutvuur, 2) bewaking van het kustgedeelte beoosten Naarden. Voor het eerste doel kan men gebruik maken van de kanonneerboten met een kanon van 12 cm. Deze boten, behorend tot de Zuiderzee-flotielje, zullen, wanneer de Stelling van Naarden wordt aangevallen, zich reeds naar het fort Pampus hebben begeven. Eén van deze boten kan zich op ca 2 mijl uit de kust ten noorden van de voorpostenlinie ophouden.
De bewakingsdienst zal moeten worden uitgevoerd door stoomsloepen bewapend met een mitrailleur. Er zijn wel sloepen uitgerust met een kanon van 3,7 cm, maar projectielen van dit kaliber zullen op troepenmassa's een te geringe uitwerking hebben.
Deze sloepen zullen de wal niet dichter kunnen naderen dan tot ca 1000 m, zodat een vak van tussen 1000 m uit de wal en de kanonneerboot kan worden bewaakt. Het laatste stuk tot het strand moet worden bewaakt met vletten, zo dicht mogelijk onder de wal.
Door middel van seinen moet de komst van de vijand aan de eigen troepen worden gemeld. Voor het onderhouden van die seinverbinding kan men enige (zee)miliciens-kustwachter bij de landmacht detacheren.
Voor verlichting van het strand wordt het gebruik van dekschuiten voorgesteld, voorzien van een zoeklicht en bewapend met een mitrailleur in gepantserde opstelling. Ook de andere schepen kunnen van een zoeklicht worden voorzien. Op het strand kan men een prikkeldraadversperring, loodrecht op de wal, aanbrengen".
Zo is dus op papier het probleem opgelost.

OEFENINGEN

De praktische waarde van de voorgestelde oplossing diende door oefeningen, liefst bij verschillende weersomstandigheden, te worden vastgesteld. In februari 1915 werden enkele oefeningen gehouden. Bij een van deze had een compagnie wadend vanuit Oud-Valkeveen een punt op 50 m afstand westelijk van de westrand van het Ronduit bereikt. De nadering werd toen bemerkt en de compagnie werd door geschut en geweren (met losse flodders uiteraard) beschoten. De troep had ca 1800 m door het water afgelegd; de soldaten waren zo nat, bemodderd en vermoeid dat ze waarschijnlijk niet in staat waren tot grote inspanning. Bij deze oefening[11] was er geen steun door de marine en kon de zee niet worden verlicht.
Deze oefeningen werden door de Commandant Nieuwe Hollandse Waterlinie (C-NHW) "gebrekkige gelegenheden" genoemd[12]. Hij verzocht de OLZ om hervatting van de oefeningen. De OLZ keurde dit goed, welk bericht de CMS op 17 juli deed toekomen aan de C-NHW en de Commandant van de Stelling Den Helder (een marineofficier)[13], aan wie werd gevraagd de Zuiderzee-flottielje voor de oefening beschikbaar te stellen en een en ander in overleg met de C-NHW te regelen.
Het is niet duidelijk of de C-1.Div, die het probleem naar voren heeft gebracht, geheel buiten deze correspondentie en de daarop volgende oefening is gehouden. Mogelijk is dit formeel juist, daar het bevel "Eerste divisie bezet de Stelling van Naarden" niet was gegeven. Ik heb hieromtrent niets gevonden!
Oefeningen met de marine werden gehouden op 18/19 en 19/20 augustus 1915, waarvan verslag werd gedaan door de Commandant van de Zuiderzee-flottielje[14].
Langs de kust werden tussen Ronduit en het halverwege Muiderberg gelegen Provinciaal Magazijn (waar de Stelling van Amsterdam begon) om de 250 m wachtposten ingericht, waartussen voortdurend werd gepatrouilleerd. De marinesteun werd geleverd door de Zuiderzee-flottielje en omvatte drie kanonneerboten, twee zgn. "stoombarkassen" en een zestal vletten. De kanonneerboten gingen in een rechte lijn noord-zuid vanaf het Ronduit voor anker, de dichtstbijzijnde 3900 m uit de kust. De vletten werden vervolgens zo verankerd, dat de afstand naar de wal zo gelijk mogelijk was verdeeld. Op de aldus bewaakte lijn werd bovendien gepatrouilleerd door de stoombarkassen. Door middel van een gasseinlantaarn werd contact onderhouden met een seinpost aan de wal bij het Ronduit[14].
De eerste oefening vond plaats in de nacht van 18/19 augustus 1915. De aanvallers gebruikten drie grote sloepen (met 15 gewapende militairen) en twee vletten met 5 man. De drie sloepen verloren elkaar uit het zicht, maar het verband tussen de twee vletten bleef bewaard. Eén grote sloep kon ongemerkt doordringen; de andere sloepen en vletten werden opgemerkt, waarvan kennis werd gegeven door middel van vuurpijlen en geweervuur. Ondanks flinke tegenwind en veel zee konden zij hun doel (600 m NW van Ronduit) druppelsgewijs bereiken.
De tweede oefening vond plaats in de volgende nacht (19/20 augustus). Vanuit het oosten naderden dezelfde



Hr. Ms. kanonneerboot Braga. Bouwjaar 1877, tewaterlating 1878. Waterverplaatsing 280 ton, bemanning 34 koppen. Bewapening 1 kanon 12 cm. Deed in 1940 nog dienst als rivierkanonneerboot, zie Bosscher, ref. 22a. Bron: Fotoarchief Instituut voor Maritieme Historie, 's-Gravenhage

sloepen en vletten, die alle werden opgemerkt en gesignaleerd. Zij werden ook beschenen door zoeklichten aan de wal. Hoewel de weersomstandigheden wederom ongunstig waren, bereikten de schepen gelijktijdig het aangewezen landingspunt. Na de landing, waarbij vanaf de wal werd geschoten. werden de verdedigers teruggedreven. De seinverbinding met de wal functioneerde uitstekend. De seinbrigade te land werd met lof vermeld.

De C-NHW vatte voor de OLZ[15] het resultaat van de oefening samen door op te merken dat de ingestelde bewakingsdienst "een zeer afdoend middel vormt" tegen pogingen van de vijand bij nacht of zeer slecht zicht de bewakingslijn onopgemerkt te doorbreken.

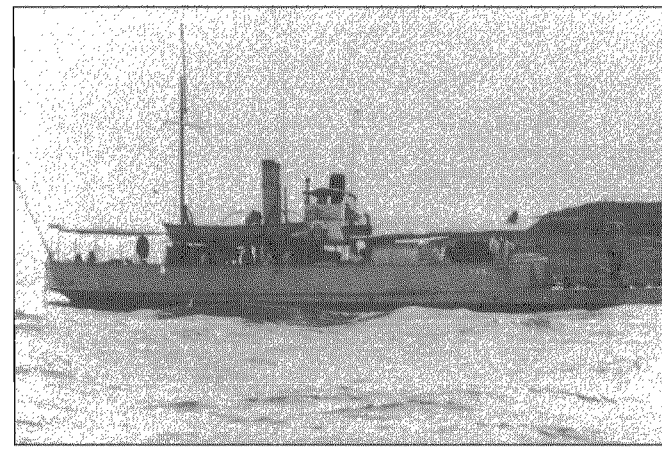
Later bleek de C-NHW minder tevreden met de resultaten. Hij schreef aan de Commandant van de Stelling van Amsterdam[16] dat de genomen maatregelen niet zo afdoende waren als werd verwacht. De aanvaller kon doordringen tot achter de hoofdverdedigingslijn. Er was een wachtdienst ingesteld langs de kust tot de grens tussen de Groep Naarden en de Stelling van Amsterdam. Hij verzocht de stellingscommandant een soortgelijke dienst in te stellen tussen de genoemde grens en Muiderberg. Hoewel dus de kustbewaking problematisch bleef, schijnen er geen oefeningen meer te zijn uitgevoerd.

EEN NIEUWE MOEILIJKHEID

In zijn reeds eerder genoemd verslag[14] van de oefeningen wees de Commandant van de Zuiderzee-flottielje op de mogelijkheid dat de vijand gebruik zou maken van grotere vaartuigen die in ruime mate op de Zuiderzee voorkwamen. Deze schepen dienden tijdig naar de havens in het westen te worden overgebracht. Ook de C-NHW vroeg aandacht[15] voor de mogelijkheid dat de vijand ruim noordelijk de bewakingslijn omging door gebruik te maken van motorvaartuigen met geringe diepgang. Een landing west van Naarden kon dan worden uitgevoerd zonder dat de bewaking hiertegen iets kon uitrichten. Maatregelen tegen dit gevaar konden worden genomen, bijv. met patrouilles door snelle motorboten. Voorts stelde hij voor de vele schepen op de Zuiderzee aan de vijand te onttrekken door ze tijdig te doen wegvoeren bewesten de lijn Uitdam-Muiden, in het gebied dus van de Stelling van Amsterdam. De commandant van deze stelling zou moeten zorgen voor een "doeltreffende verspreiding" van de overgebrachte vaartuigen. De OLZ gaf zijn commentaar op 16 november 1915[17]: "de gevreesde omtrekking kan worden verhinderd door de kanonneerboten". Een territoriaal bevelhebber merkte op[14] dat Duitsland gemakkelijk talrijke geschikte schepen kon aanvoeren; de voorgestelde maatregel zou slechts tijdelijk resultaat geven. Deson-

danks gaf de OLZ opdracht maatregelen voor te bereiden voor de overtocht van de schepen, met als argument dat deze daardoor voor eigen gebruik behouden zouden worden[17].

Na de beschreven gebeurtenissen en briefwisselingen leek het "opgeloste" probleem geen aandacht meer te krijgen maar de samenwerking met de marine werd in voorschriften opgenomen. Zo vermeldde een instructie van de Groep Naarden[18] dat door de commandant van het linkercompagniesvak (dus het noordelijke) een afdeling van drie man zijn aangewezen voor het onderhouden van de gemeenschap met de dichtstnabij het strand gelegen sloep van het bewakingsflottielje. "Aan deze post zal daartoe een door de marine beschikbaar gestelden scheepsroeper (z.g. megaphoon) worden verstrekt" (voor de term "compagniesvak" zie men D. Kips, blz. 115).



Hr. Ms. kanonneerboot Tyr. Bouwjaar 1877. Tewaterlating 1878. Waterverplaatsing 280 ton, bemanning 34 koppen. Bewapening 1 kanon 12 cm. Deed in 1940 nog dienst als rivierkanonneerboot, zie Bosscher, ref. 22a Bron: Fotoarchief Instituut voor Maritieme Historie, 's-Gravenhage

In de "Aanwijzingen voor de verdediging"[18] wordt gewezen op de vereiste samenwerking met de marine: de commandant van het linkervak "staat in optische gemeenschap met den Commandant der Flotille".

Ik zou verwachten dat het commando over de schepen van de bewakingsdienst bij de marine zou berusten. De C-NHW had een andere mening. Hij schrijft aan de Groepscommandant Naarden[19] dat "bij uitgebroken krijg" de vaartuigen onder bevel zouden staan van deze Groepscommandant. "Zij komen dan te Uwer beschikking en, ingevolge art. 5 van de "Oorlogsinstructie ondercommandanten van stellingen" voert U er een volkomen gezag over uit." Of deze mening door de marine werd gedeeld is mij niet bekend.

EEN PERSONEELSPROBLEEM, 1918

In 1918 ontdekte men een personeelsprobleem in verband met de uitvoering. Reeds in 1915 namelijk begon een proces van erosie van de krijgsmacht door het in toenemende mate verlenen van langdurige verloven[2]. De sterkte onder de wapenen nam daardoor af en ook de kwaliteit van het personeel verminderde, daar goedgeoefenden werden vervangen door te snel opgeleid personeel. Teneinde in geval van dreigend gevaar weer voldoende personeel onder de wapens te krijgen werd de "tweede mobilisatie" voorbereid. Het voornaamste onderdeel hiervan was het terugroepen van de verlofgangers en de opkomst van lichtingen van Landstorm en Landweer. Afhankelijk van het jaar waarin dit zou gebeuren zouden 200.000 tot 270.000 man hierbij zijn betrokken zodat de term "tweede mobilisatie" niet overdreven lijkt. Toen men in 1918 naging hoe het stond met de bewaking van de kust bij Naarden bleek dat het landmachtpersoneel, belast met de seinverbinding met de marine, niet meer aanwezig was. Een nieuwe seinbrigade zou dus moeten worden opgeleid, maar een officier die het seinvak beheerste, was evenmin te vinden.

De C-NHW, dit constaterend, wees er op[20] dat er wel seinmiddelen aanwezig waren maar dat niemand seinonderricht kon geven. Hij geeft in overweging een officier van de Groep Naarden te detacheren bij de marine om daar te worden opgeleid zodat deze officier een seinbrigade kon oprichten en oefenen.

Op grond van deze brief werd de zaak door de marine in onderzoek genomen. De Commandant van de Marinekustwacht herinnerde eraan[21] dat was bepaald dat 3 à 4 zeemiliciens-kustwachter met een korporaal gereed moesten worden gehouden om naar Naarden te worden gezonden maar dat deze opdracht in feite geen effect had gehad.

Hij herinnerde er verder aan dat hij als Commandant van de Zuiderzee-flotielje tussen augustus 1915 en januari 1916 twee- of driemaal had deelgenomen aan oefeningen bij Naarden. Daarbij werd aan de landzijde gebruik gemaakt van een seinbrigade van de landmacht die uitstekend werk had gedaan.

Vervolgens vermeldde hij enige technische problemen

maar ook de schaarste aan goed geoefend personeel buiten de groep kustwachters die reeds aan de kust dienst deed.
Het leek hem wel mogelijk een korporaal en vier kustwachters voor Naarden aan te wijzen maar hij gaf de voorkeur aan de oplossing van de C-NHW: vorming van een seinbrigade door de landmacht, mits steeds voldoende geoefend personeel beschikbaar is.
Tenslotte concludeerde hij dat er bij tweede mobilisatie beschikbaar zullen worden gesteld één korporaal-seiner met vier zeemiliciens voor de Groep Naarden.
De Commandant van de Marine te Willemsoord zond deze brief aan de OLZ met de aantekening dat ook hij de voorkeur gaf aan een seinbrigade uit de landmacht.
Op de brief van de Commandant Marinekustwacht vindt men een kanttekening: "bij tweede mobilisatie is er een overvloed van personeel."
Eindigt hier dit verhaal; denkelijk wel: de tweede mobilisatie is niet uitgevoerd en op 11 november 1918 kwam het einde van de oorlog, gevolgd door demobilisatie van de Nederlandse strijdkrachten.

AANHANGSEL

In het voorgaande is iets verteld over de Zuiderzee-flotielje en daarbij terloops de hoofdtaak van deze flottielje genoemd: het beletten van vijandelijke troepentransporten van Oost-Nederland over de Zuiderzee naar Noord-Holland. Deze taak werd actueel toen in mei 1940 Duitse troepen de oostkust van het IJsselmeer bezetten en voorbereidingen voor een overtocht naar Noord-Holland troffen. De acties van de IJsselmeerflottielje om dit te beletten zijn uitvoerig beschreven[22)].

Bronnen

1 Rapport herziening en aanvulling defensiemiddelen zeezijde volgens opdracht aug. 1903. ARA 2.12.12. nr. 217
2 a. Snijders, C.J.; Mil. Spect. 92-536 (1923).
b. Klinkert, W.; Mil. Spect. 156/213 (1987).
3. OLZ aan C-1.Div, 31 aug. 1914, Centraal Archieven Depot, archief Algemeen Hoofdkwartier Generale Staf, afdeling Secretariaat (CAD/AHK-GS, Secr.) inventarisnummer 550.
4 "De vesting Naarden feitelijk onverdedigbaar is" OLZ aan Min. v Oorlog, 13 maart 1915, CAD/AHK-GS, Secr, inv. nr. 550.
5. a. Bruijn, C.A. de, W.H. Schukking, Naarden 1350-1950, blz. 90-92, 99-100, 124-126. Leiden 1950.
b. Heyne, M.J.M, Ts Stichting "Tussen Vecht en Eem" I 102-108 (1983) De forten rond Bussum en hun verboden kringen.
6. C-1.Div aan OLZ, 24 sept. 1914. CAD/AHK-GS, Secr. inv.nr. 550.
7. C-1.Div aan CMS, 29 okt. 1914, ARA 3.09.23 nr. 75; 2.12.18 nr. 187
8. CMS aan C-1.Div, 2 nov. 1914, ARA 3.09.23 nr. 75
9. CMS aan Chef Staf Zeemacht Amsterdam, 7 nov. 1914, ARA 3.09.23 nr. 75
10. Chef Staf Zeemacht Amsterdam aan CMS, 3 dec. 1914, ARA 2.12.18. nr. 187
11. GC Naarden aan C-1.Div, 7 augustus 1915, ARA 3.09.27 nr. 4
12. C-NHW aan OLZ, 15 juli 1915, CAD/AHK-GS, Secr. inv. nr. 77
13. CMS aan C-NHW en C-Stelling Den Helder, 17 juli 1915, ARA 2.12.18 nr. 187
14. C-Zuiderzee-flottielje, 23 aug. 1915, ARA 3.09.27 nr. 9
15. C-NHW aan OLZ, 7 sept. 1915, CAD/AHK-GS, Secr. inv. nr. 550. Zelfde brief met bijgevoegd commentaar van territoriale commandanten Friesland en Overijssel: ARA 3.09.23 nr. 27
16. C-NHW aan C-Stelling van Amsterdam, 11 dec. 1915, ARA 3.09.27 nr. 9
17. OLZ aan C-NHW, 16 nov. 1915, ARA 3.09.23 nr. 75; OLZ aan C-NHW en C-Stelling van Amsterdam en territoriale bevelhebbers Friesland en Overijssel, 16 nov. 1915, ARA 3.09.27 nr. 9
18. ARA 3.09.19 nr. 8
19. C-NHW aan Groepscommandant Naarden, 22 juli 1915, ARA 3.09.27 nr. 9
20. C-NHW aan OLZ, 15 juni 1918, ARA 2.12.18 nr. 187
21. C Marinekustwacht aan C Marine te Willemsoord, 27 juni 1918, ARA 2.12.18 nr. 187
22. a. Bosscher, Ph.M., De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog, dl 1, blz. 216 t/m 219. Franeker 1984
b. Brongers, E.H., Afsluitdijk 1940, hfdst. VII (blz. 119) en hfdst. XI (blz. 161). Baarn 1977.

Noot van de redactie:

Dit artikel is een combinatie van twee artikelen uit "De Omroeper. Historisch Tijdschrift voor Naarden", t.w. D. Kips, jg 7, p. 96 e.v. "Het Ronduit: een fort tussen Naarden en de Zuiderzee", in het bijzonder p. 117, 118, en Th. van der Plas, jg 8, p. 59 e.v. "De Koninklijke Marine en de verdediging van Naarden 1914-1918".
De redactie dankt de redactie van "De Omroeper" voor de toestemming genoemde artikelen over te nemen.

Kl. Sierksma

"VLAG VAN Z.ZAARSE Mt VAN MOSKOVIEN" en andere.

Omstreeks 1660 verscheen in Amsterdam bij de boekverkoper Hendrick Donker[1] een boek, getiteld "Scheepsbouw, Takelasie en Vlagge-boek" op (ongeveer) kwarto formaat. Hoewel er geen auteursnaam op het titelblad voorkomt neem ik aan dat Hugo Allard, sedert ongeveer 1640 ook boekverkoper in Amsterdam, het werkje samenstelde.[2] Na een hoofdstuk over "scheepsbouw en Takelasie" van slechts 14 bladzijden (ongeïllustreerd; pag. 1/2 wordt gevormd door het boektitelblad plus een soort inhoudsopgave) volgen 25 bladzijden, elk met een (vrij schetsmatig uitgevoerde) afbeelding van een vlag, met ringen om een vlaggestok (aan de rechterkant[3]) bevestigd. Onder elke afbeelding is een tekstuele specificatie gegeven van resp. Engelse vlaggen (1 t/m 6), Schotse (7 en 8), een Ierse (9), een "Geus van 't Jac' (10), Staten van Holland (11 t/m 17), Amsterdam - Hoorn - TerSchelling en Vlieland - Zeeland -Middelburg - Vlissingen - Veere (18 t/m 25).

Voor zover mij bekend is dit het eerste "echte" vlaggenboek(je) ter wereld, in druk uitgegeven![4] Het is ongetwijfeld het "Vlagge-boekje"[5], door "zeker zee-vaarend Lief-hebber ter hand gesteld" aan Carel Allard, zoon van eerder genoemde Hugo en eveneens boekverkoper, drukker en uitgever te Amsterdam, die in 1695 besloot "een werkje in t Licht te brengen", dat sedert het bijbinden ervan in een "Nieuwe Hollandse Scheeps-bouw" waarin "de afbeeldingen van alle de voornaamste vlaggen die men in zee ontmoet" ook een plaats vonden als een zelfstandig onderdeel, bij vlaggenkundigen bekend is geworden als "Allards Scheepsbouw" of "De Allard"[6]. Het aantal vlaggen werd uitgebreid en verbeterd gegraveerd (vlaggestok links!). Een heruitgave van 1705 heeft de aandacht getrokken van de Russische gezant in Nederland, Andrez Matweejew. In het Russische staatsarchief is een brief van hem bewaard van 5 juli 1705, verzonden uit Den Haag. De brief begeleidde een exemplaar van Allards Scheepsbouw en attendeerde tsaar Peter op de erin gedocumenteerde Russische vlaggen, als "de eerste buitenlandse verwijzing" daarnaar.[7] Het boek beviel de tsaar dermate goed dat hij opdracht gaf het geheel in het Russisch te vertalen (dus ook het gedeelte over de scheepsbouw, waar het vlaggen-boekje was aangehangen) en het vervolgens uit te geven. In 1709 werd het Boek over Vlaggen in Moskou gepubliceerd.[8]

De vlaggen uit Allards boek, 1ste deel (1705, herdruk van 1695), die op Rusland betrekking hebben zijn de volgenden:
Nr. 76: Een vlag van banen wit-blauw-rood met op de scheiding van de broeking en de vlucht, voor een klein gedeelte reikend in de eerste en in de derde baan, op de tweede baan een gele dubbelkoppige adelaar, dragend een ovaal borstschild: op rood de voorstelling van een te paard in de richting van de vluchtzijde rijdende Sint-Jorisfiguur, geheel wit met rode figuratie; zwevend boven de adelaar een gele keizerskroon.

Met de woorden van Allard:
VLAG VAN Z.ZAARSE Mt van MOSKOVIEN -
"verdeeld in driën, boven Wit, in 't midden Blaauw, en onder Rood; op het Blaauwe Veld een goude, en met een Keizerlyke Kroon gekroonde Dubbelden Arend, hebbende op het Hart een Rood Schild, met een zilvere St.Joris zonder Draak."

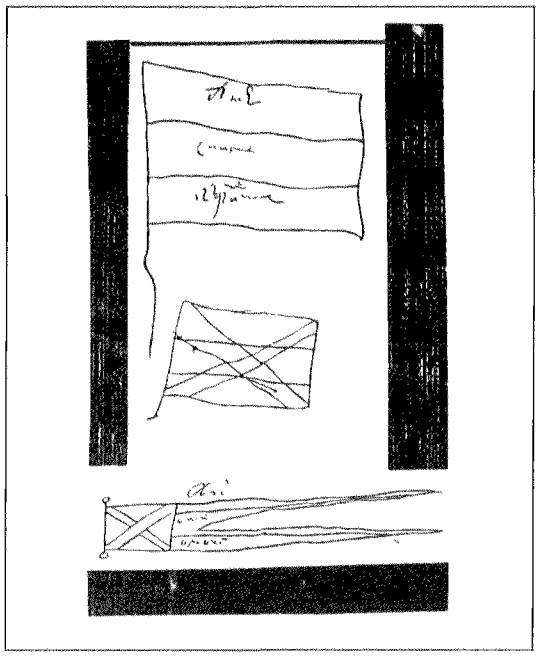
Nr. 77: Een langgerekte vlag (ca 1:3) van banen wit - blauw - rood en er overheen, met de armen voorkomend uit de bovenhals en broekhoek een blauw (rechthoekig) andrieskruis.

Volgens Allard:
Andere VLAG van Z.Z.Mt. van MOSKOVIEN
"in driën verdeeld, boven Wit, in 't Midden Blaauw, en onder Rood, de Vlag is met een Blaauw St.Andries-Kruis doorsneeden."

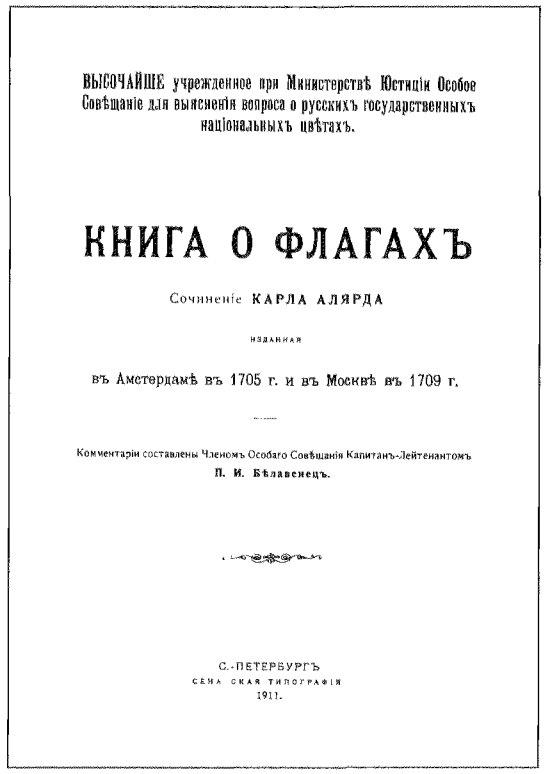
Nr. 78: Een door een (smal) blauw kruis gevierendeelde vlag wit - rood - wit - rood.

In Allards woorden:
Noch een andere MOSKOVISCHE VLAG
"geëkarteleerd met een Blaauw Kruis, le en 4de Quartier Wit, 2 en 3 Rood."

In het Russisch heeft het boek (net als in het Nederlands) een uiterst wijdlopige titel, zoals gebruikelijk in die tijd. Vertaald: "Nieuwe Hollandse scheepsbouw,



VLAGSCHETSEN (waarschijnlijk) getekend door Peter I, gefotografeerd naar de originelen, bewaard tussen de jaartallen 1699/1700 in de Moskouse Hoofdministerie-archieven. Gefotografeerd juni 1963.
Het handschrift in de tekening is het "lopend" oud-Russisch. In de vlag: wit - blauw - rood. Bij de wimpel: kom(mandeur = de tsaar); blauw - rood. (De bovenste baan en de rechthoek aan de broek zijn wit; de laatste beladen met een blauw kruis.)



ВЫСОЧАЙШЕ учрежденное при Министерствѣ Юстиціи Особое Совѣщаніе для выясненія вопроса о русскихъ государственныхъ національныхъ цвѣтахъ.

КНИГА О ФЛАГАХЪ

Сочиненіе КАРЛА АЛЯРДА

ИЗДАННАЯ

въ Амстердамѣ въ 1705 г. и въ Москвѣ въ 1709 г.

Комментаріи составлены Членомъ Особаго Совѣщанія Капитанъ-Лейтенантомъ П. И. Бѣлавенцъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ
СЕНАТСКАЯ ТИПОГРАФІЯ
1911.

TITELPAGINA van het "BOEK VAN VLAGGEN" zoals in 1911 heruitgegeven, met aanvullingen en commentaar, naar ALLARDS VLAGGENBOEK uit 1705. (Bibl. Sierksma/Tytsjerk: beheer: SBH.)

mede bevattend de reparatie van schepen (...), uitgebreid met alle scheepsvlaggen met hun wapens en kleuren, geschreven en verzameld door Carel Allard in Amsterdam in het Nederlands, op last van Zijne Hoogheid de Tsaar vertaald in het Russisch en gedrukt in Moskou in het jaar 1709." De afbeeldingen zijn in Rusland opnieuw (slechter) gegraveerd, door een zekere Pikart. De houtsneden bleven bewaard in de Collectie Z.K.H. Grootvorst Konstantin Konstantinowitsj (Staatsarchief Moskou). Hierin berusten ook een aantal eigenhandige vlaggeschetsen van tsaar Peter de Grote, zoals een driebanige wit - blauw - rood met over alles heen een (niet in kleur aangeduid) schuinkruis, gedateerd 1693.

In de eerste plaats moet men zich afvragen aan wie Carel Allard zijn 3 Russische vlaggen heeft ontleend in 1695 (wellicht daarvoor). De oplossing heb ik tot nu toe niet kunnen verifiëren. Echter, de auteur van het "Boek over Vlaggen", de gecommentarieerde heruitgave in Petersburg van 1911[9] noemt "een kaartenalbum" (atlas) "van Cassini 1693", zoals aangetroffen "in de bibliotheek van het Nationaal Museum in Londen". Hij schrijft (vertaald uiteraard): Daarin zijn dezelfde drie vlaggen als bij Allard uitgebeeld en - dit is van veel betekenis - onder de vlaggen staat een onderschrift dat gelijk is aan Allard, resp. (in het Frans) Pavillon du Grand Saar de Moscovie, Pavillon de Moscovie, en de derde met hetzelfde onderschrift. De schrijver voegt er aan toe, dat deze "vlag van de Grote Tsaar van Moskou" identiek is aan de vlag, die door Peter de Grote ter bewaring was toevertrouwd aan aartsbisschop Atanasi in 1693![10]

In 1697/1698 bezocht Tsaar Peter Nederland, waar hij onze rood - wit - blauwe vlaggen zag. Maar hij hoefde beslist dus niet die kleurentrits "mee te nemen naar zijn eigen vloot", zoals zo vaak wordt gesteld ! En ook de Hollandse (Vriezenveense) zeeman Cornelis Cruys (later: admiraal Kornelii Ivanowitch Kruis), die door

Peter de Grote in 1698 naar Rusland werd geroepen om 'de Russische vloot op te richten"[11] heeft niet "onze" rood - wit - blauw mogen verrijken met een andrieskruis over alles heen. De Russische vlaggengeschiedenis is rijk genoeg en heeft geen verrijking met "Hollandse" symboliek nodig.[12]

Noten

1) In het "Nieuw Groot Stuurmans Straetboeck of De Zee-Atlas ofte Water-Waerelt", uitgegeven "t' Amsterdam by Hendrick Donker. Anno 1664." staat achterin een soort advertentie, met een lijst van toentertijd populaire maritieme uitgaven, die bij Donker in de winkel aan de Nieuwe Brugsteeg te koop waren. Daarbij is het onderhavige boek vermeld.
2) Het boek is vrijwel onvindbaar in Nederlandse bibliotheken. In de Sierksma-collectie bij de Stichting voor Banistiek en Heraldiek berust een fotokopie, verworven bij een verzamelaar in Zweden.
3) De vlag "waait" dus naar links, maar het vlagpatroon moet toch van links naar rechts "gelezen" worden!
4) Vgl. ook: SMITH, W. (1965), The Bibliography of Flags of Foreign Nations (Boston, Mass.); en: SIERKSMA, KL. (1966), Flags of the World 1669-1670 (Amsterdam), Introduction.
5) Let op het hier karakteristieke koppelteken, en op de verkleiningsuitgang ! (Aanhalingen uit Allards Voorwoord.)
6) "De Allard" kent als volgt de drukken en herdrukken: Deel I: 1ste druk 1695, herdruk 1700; Deel II: 1ste druk 1705, herdruk in 1711, etc.; Deel III: supplement, 1ste druk 1711, herdruk 1716 (uitgave door J. Oosterwyk, Amsterdam).
7) Voor beter begrip: er is geen enkele aanduiding of zinspeling te vinden op een mogelijk "ontwerp" door de tsaar.
8) Zo werd het boek "algemeen" in Rusland genoemd, aldus in de gecommentarieerde "heruitgave" van 1911: Kniga o flagakh (St.-Petersburg; Senatskaya tipografiya).
9) Alsvoren. Letterlijk: "In de bibliotheek van het nationaal museum in Londen vond ik nog oudere afbeeldingen van Russische vlaggen en wel in het kaartenalbum van Cassini 1693." Bedoeld is waarschijnlijk een van de platen, bijgebonden in Le Neptune François uit 1710, waarop inderdaad Russische vlaggen, gekopieerd van P.HOSTE, L'art des armées navales (...etc.)(1697 Lyons), voorkomen, maar derhalve ná Allard verschenen (o.a. in 1710 te Amsterdam bij D. Mortier), met als uitgevers: "les Sieurs Pene, Cassini et al." Eén grote vergissing dus: de "originele" bron van Allard kan dit niet zijn!
10) Deze vlag was in 1941 nog geëxposeerd op een tentoonstelling "Vlaggen van de Vloot" in de Hermitage te Sint Petersburg. Vgl. ook: N.N. SEMJENOWYTZ (1946), Geschiedenis van de Russische marinevlag (Leningrad) pl. 6 en 4.
11) Zie o.a. H.GOUDRIAAN, "De vlag van de tsaren wappert weer". In: Dagblad Trouw 1990, 19 februari (p. 10: "Het Genootschap".)
12) Over het "ontstaan" van de driekleur in Rusland en over de traditionele banenvlag zwart - wit - geel moet een apart opstel volgen.

Dr. S.J. de Groot

DE WEESKINDEREN VAN GEREFORMEERDE SOLDATEN IN DE BARRIÈRESTEDEN (1715-1785)

Van 1715 tot 1785 bezat de Republiek der Verenigde Nederlanden het recht om in een aantal vestingsteden in de Spaanse Nederlanden, die aan Oostenrijk overgingen, een garnizoen te leggen. Dat was vastgelegd in het Barrière-traktaat, dat op 15 november 1715 te Antwerpen gesloten werd[1]. Deze barrièresteden hadden als functie te dienen als een vooruitgeschoven grensverdedigingslijn, om een eventuele onverhoedse aanval vanuit Frankrijk te vertragen. Hierdoor kon de Republiek de vereiste defensieve maatregelen nemen. In de grensvestingen werden 15.000 man gelegerd, waarvan drie/vijfde Oostenrijkse en twee/vijfde Nederlandse troepen[2]. De soldaten van de Republiek werden gelegerd te Menen, Doornik, Veurne, het Fort Knock,

Ieper, Warneton en Namen[3], terwijl er bovendien een gemeenschappelijk Oostenrijks-Nederlands garnizoen lag te Roermond. Alhoewel het principe van een vooruitgeschoven verdediging goed was, verdween geleidelijk het nut ervan door de toenemende zorgeloosheid die zich in de Republiek manifesteerde. Ook langs de oostgrens van de Republiek, in Oostfriesland, lagen er garnizoenen te Emden en Leeroort. Bosscha (1838): "... en achter deze vestingen achtte men zich zoo veilig, als de Chinezen achter hunne muur." Het einde van de barrièresteden brak aan in 1781, toen de Oostenrijkse keizer Josef II de opheffing ervan eiste. Deze eis, met een betaling van tien miljoen gulden en het afstaan van Lillo en Liefkenshoek, werd door de Republiek ingewilligd, om ontslagen te worden van verdere vergoedingen. Via een traktaat vond de definitieve regeling op 8 november 1785, per Franse tussenkomst, plaats te Fontainebleau[4].

DE WEESKINDEREN VAN DE BARRIÈRESTEDEN

De barrièresteden lagen buiten het gezagsgebied van de Republiek. Dit had tot gevolg dat de aldaar uit huwelijken van militairen geboren kinderen geen onderdanen van de republiek waren. Zij werden te boek gesteld als vreemdelingen, ondanks het feit dat, als zij in de Republiek van dezelfde ouders ter wereld waren gekomen, zij wel degelijk ingezetenen van deze Republiek werden[5].

Zwitzer (1991) wijst er op dat kinderen van officieren en soldaten, geboren in de barrièrevestingen, vaak later dienst namen in het Staatse leger. Bij inschrijving kregen zij echter de vermelding "vreemdeling". "Zij waren dus geen inboorling van enig territoir van de Republiek, zij het dat de Staten-Generaal ze ongetwijfeld als eigen onderdanen beschouwden."[6] In algemene zin zal dit wel kloppen, maar voor de wezen ging dit niet helemaal op.

Als soldatenkinderen, waarvan de meestal protestantse ouders verbleven in een vreemd en overwegend rooms-katholiek land, hadden zij het extra moeilijk. Opgevoed in de staatsgodsdienst, de gereformeerde kerk, vielen velen van hen als wees in een vacuüm. Het was de rooms-katholieke kerk die deze kinderen opving in Ieper, Menen, Doornik enz.. Dit was moeilijk te verteren voor de gereformeerde kerk.

Vrijwel de gehele officiersstand (ca. 90%) was protestant, en ongeveer de helft van de soldaten was dat ook. Officieren moesten als ambtenaren van de Staten-Generaal de staatsgodsdienst belijden. Bij overgang naar het rooms-katholieke geloof of een huwelijk met een rooms-katholieke vrouw werden zij direct ontslagen[7].

Het lange verblijf, ongeveer zeventig jaar, van Staatse troepen in de Zuidelijke Nederlanden heeft zeker een groot aantal getrouwde militairen daarheen gevoerd. Het waren weliswaar vaak de regimenten samengesteld uit vreemdelingen in Staatse dienst, met name de Zwitsers te Menen, Ieper en Doornik[8]. Maar toch kwamen er vele protestantse wezen voor in de barrièresteden.

De Staten-Generaal waren niet geheel doof voor het lot van deze wezen. Op gezette tijden werd besloten gelden beschikbaar te stellen om hun lot te verzachten, o.a. in 1727, 1729, 1737 en 1744. Voldoende was het niet, vandaar dat de gereformeerde kerk besloot een "wetsontwerp" te maken waardoor gelden konden worden verkregen om wezen in de toekomst te helpen. Het is een merkwaardig sociaal document, reden om het hierna te laten volgen. Het zal omstreeks 1745-1750 verschenen zijn. Het beoogde het overgaan van de "heylige Religie" naar dat van de "Papisten" tegen te gaan. Een vraag die blijft is of de rooms-katholieke Kerk handig of menslievend was.

Noten

1) Bosscha, I., 1838, Neerlands heldendaden te land, Leeuwarden. Deel 2, p. 549.
2) Mascheck, P.F.H., 1853, Geschiedenis van het Korps Nederlandse mineurs en sappeurs, Zalt-Bommel, p. 52.
3) Bosscha, p. 549; Mascheck, p. 52.
4) Mascheck, pp. 58-59.
5) Zwitzer, H.L., 1991, "De militie van den Staat". Amsterdam, pp. 46-48.
6) Zwitzer, pp. 48-52.
7) Zwitzer, pp. 125-128.
8) Naemregister der Heeren Militaire Officieren, 1738. Leiden, Amsterdam, pp. 112, 2.
   Cavalerie: Schack - Namen; Hessen-Philipstal - Doornik; Menen.
   Infanterie: Haersolte van Yrst - Namen; Colyear - Namen; Savornin - Namen; Spaen - Namen; Halkett - Dendermonde; Crommelin - Doornik; Van der Leithen - Ieper; Villates - Doornik; Croonprinz - Ieper; Prins Frederik van Brandenburg - Namen; Lamy van Dankenuie - Doornik; Heyder - Ieper; Orange-Vrieslant - Emden; Schwartzenberg - Veurne.
   Zwitsers: Hirzel - Menen; Constant de Rebecque - Ieper; De Salis - Doornik.

F.L. Baron van Hogendorp (†)

DIRK VAN HOGENDORP - ZIJN LEVEN EN WERKEN (1761-1822)

Lezing gehouden voor PROBUS 1 te Breda en voor de Sociëteit 't Turfschip te Breda, januari 1996

Tijdens een meer jaren durende wereldreis (1817 - 1820) ontmoette de Franse journalist/schrijver, Jacques Arago, onze hoofdpersoon, die in de directe omgeving van Rio de Janeiro in ballingschap leefde en aldaar een koffieplantage exploiteerde. Arago had verschillende gesprekken met hem over zijn levensloop. Ook kreeg hij inzage in het dagboek, dat onze hoofdpersoon gedurende zijn ballingschap had geschreven. Dit dagboek had een duidelijk retrospectief karakter en kan worden beschouwd als een rechtvaardiging van zijn doen en laten. Arago nam dit dagboek en zorgde er voor, dat het in handen kwam van de zoon van onze hoofdpersoon, die het bewaarde in de familiepapieren. Pas diens zoon - de kleinzoon dus - heeft dit dagboek tenslotte in 1887 gepubliceerd onder de titel MÉMOIRES DU GÉNÉRAL DIRK VAN HOGENDORP, COMTE DE L'EMPIRE. Het is in het Frans geschreven.

In onze vaderlandse geschiedenis, gesteld tegenover zijn broer Gijsbert Karel van Hogendorp, vervult Dirk de plaats van het "zwarte schaap der familie". De vraag is natuurlijk hoe zwart dit schaap geweest is. Een ander noemt hem de "verloren zoon", doch hij is na zijn terugkeer weer weggegaan en nooit meer teruggekeerd.

De levensgeschiedenis van Dirk van Hogendorp wil ik nu in vier hoofdstukken behandelen:

- zijn jeugd, zijn leerschool (1761-1782);
- de Indische periode (1783-1799);
- zijn functioneren binnen de Bataafsche Republiek en het Koninkrijk Holland (1799-1810);
- zijn functioneren in dienst van Napoleon (1810-1815).

A. JEUGD EN LEERSCHOOL

Dirk werd geboren op 3 oktober 1761 op de buitenplaats "Heenvliet" bij Rotterdam, als oudste zoon van mr. Willem van Hogendorp en Caroline van Haren, dochter van de Friese staatsman en dichter/schrijver Onno Zwier van Haren. Deze en zijn oudere broer Willem van Haren hebben grote invloed uitgeoefend aan het Hof van de Friese stadhouders in de dertiger en veertiger jaren van de 18e eeuw, maar naast hun bekwaamheden leidden zij een turbulent en verkwistend leven.

De vader van Dirk, mr. Willem van Hogendorp, was zoals in de familie-annalen staat opgetekend, door zijn vader Diederik van Hogendorp - een regent van de oude stempel en jarenlang vermaard burgemeester van Rotterdam (we zouden hem tegenwoordig een typische "workaholic" noemen) - verwaarloosd en slecht opgevoed.

Deze Willem van Hogendorp leefde vóór zijn huwelijk te Parijs het leven van een rijke losbol. Na zijn huwelijk verhuisde hij naar Den Haag, waar hij op zo'n grote voet leefde, dat zijn fortuin na een tiental jaren erdoor was gejaagd en hij failliet was. Zijn echtgenote, Caroline van Haren - een erkende schoonheid in die jaren - had inmiddels een zeer vriendschappelijke verhouding gekregen met Prinses Wilhelmina van Pruisen, een nicht van de Pruisische Koning Frederik II de Grote en echtgenote van de Erfstadhouder Willem V. Door bemiddeling van Prinses Wilhelmina verkreeg Caroline voor haar man bij de V.O.C. een post als koopman. Hij vertrok naar Indië om via deze lucratieve functie (Resident van Rembang) zijn fortuin te herwinnen (1773). Voor haar beide oudste zoons (Gijsbert Karel was in 1762 geboren) verkreeg zij een plaatsing op de zeer elitaire Cadettenschool te Berlijn. De kosten van de opvoeding van deze beide knapen waren voor rekening van de Prinses.

De beide broers, die slechts één jaar in leeftijd verschilden, waren bijna elkaars tegenpool in karakter. Dirk was typisch een Van Haren en leek ook veel op zijn vader. Hij was driftig, onrustig, wispelturig, zonder overleg, maar met veel eergevoel. Hij kon de mensen gemakkelijk voor zich innemen, hij leefde impulsief, doch had een scherp verstand en een goed inzicht in de problematiek van zijn tijd en zocht daar oplossingen voor. Daartegenover stond Gijsbert Karel, die veel geleek op zijn grootvader Diederik, kalm en verstandig



Uit: "Inlijving en opstand" door Prof. Dr. H.T. Colenbrander. Uitgave J.M. Meulenhof, Amsterdam, 1941

van aard, weloverwogen, ook begiftigd met een scherp verstand. In de omgang kwam hij vaak stug en afstandelijk over. Hoewel zij zo in karakter verschilden, konden zij zeer goed met elkaar opschieten. Hun leven lang hebben zij een intensieve briefwisseling onderhouden, waarbij langzamerhand Gijsbert Karel als het ware de plaats van de "oudere" broer ging innemen. Vele van deze brieven zijn bewaard gebleven.
In Europa was het na afloop van de Zevenjarige oorlog (1756-1763) politiek en militair gesproken vrij rustig geweest. Doch in 1777 nam de spanning tussen Oostenrijk (Keizer Josef II) en Pruisen (Frederik II de Grote) weer toe naar aanleiding van de Beierse successie. In 1778 kwam het tot militaire actie. Beide broers werden als vaandrig ingedeeld bij de Pruisische troepenmacht, die een opmars in zuidelijke richting begon. Maar tot gevechten is het niet gekomen - reeds na een paar maanden werden onderhandelingen geopend. Dirk - fysiek sterk - genoot van dit militair bedrijf. Gijsbert Karel daarentegen was er fysiek niet tegen opgewassen - de vaandrig marcheerde te voet aan het hoofd van het bataljon en torste een (vooral in ontplooide toestand) zwaar vaandel - en Gijsbert Karel was opgelucht, dat het zo spoedig was afgelopen.
Na afloop van deze oorlog wordt Dirk benoemd tot luitenant in het Pruisische leger en geplaatst in het garnizoen van Koningsbergen. Gijsbert Karel vraagt ontslag uit de dienst en toestemming om enige maanden college te mogen lopen bij Professor Kant te Koningsbergen. Zo ontmoetten beide broers elkaar te Koningsbergen, doch de vreugde was van korte duur, want Gijsbert Karel keerde na enige maanden terug naar Berlijn en van daar naar Holland (1781), waar hij tot luitenant bij de Hollandsche Garde wordt benoemd. Een pikant detail is, dat moeder Caroline haar zoon waarschuwt, dat hij nu Nederlands zal moeten spreken en stuurt hem een Nederlandse grammatica.
Tijdens zijn diensttijd in Koningsbergen uit zich een slechte eigenschap bij Dirk. Zijn drift, zijn heetgebakerdheid brengt hem zeer snel tot duelleren; tijdens zijn verblijf in Koningsbergen vocht hij zeker twee duels uit, waarvan de laatste bijna fataal was. Zijn vele vrije tijd besteedde Dirk zowel om zich te bekwamen in belangrijke militaire vakken als terreinstudies en topografie, als in het volgen van colleges gegeven door Professor Kant. Zijn waardering voor Kant was beslist groter dan die van zijn broer. Toen ongewild de Pruisische Kroonprins, de latere Koning Frederik Willem II, een twaalftal dagen moest doorbrengen in Koningsbergen en route voor een staatsbezoek aan de Russische Tsaar in St. Petersburg (zijn staf had vergeten rekening te houden met het kalenderverschil van 12 dagen tussen de Westeuropese en de Russische kalender), bracht Dirk enige tijd door in het gezelschap van deze Prins, wiens zuster Wilhelmina voor een introductie had gezorgd.
Intussen was de Amerikaanse Vrijheidsoorlog uitgebroken, De daarmede samenhangende politieke ideologie sprak Dirk bijzonder aan. De verleidelijke liberale ideeën als "vrijheid, gelijkheid en broederschap" maakten indruk op zijn denken. Dit alles maakte, dat hij weg wilde uit Pruisen en terug naar Holland. Tenslotte gaf de zware verwonding opgelopen tijdens zijn laatste duel hem de kans om zijn ontslag uit Pruisische dienst te vragen; - hij was inmiddels tot kapitein bevorderd. Zeer tegen haar gevoelen in stemde Prinses Wilhelmina tenslotte in met het ontslag, doch ze bleef het hem kwalijk nemen. In de loop van 1782 keerde hij terug in Holland.
Inmiddels had zich de financiële situatie van zijn moeder aanzienlijk verbeterd. Vader Willem had als resident van Rembang ruim voldoende geld verkregen om zijn schulden af te lossen. Bovendien verkreeg hij de nog lucratievere post van administrateur der etablissementen van de V.O.C op het ten noorden van Batavia gelegen eilandje Onrust. Dit was het punt waar ieder naar Holland terugkerend V.O.C.-schip zich moest afmelden en waar de lading werd geregistreerd. Zijn echtgenote kon het zich nu permitteren de buitenplaats Sion bij Rijswijk te kopen, waar zij haar jongste kinderen een goede opvoeding kon geven.

DE INDISCHE PERIODE (1783-1799)

De vierde Engelse Zee-oorlog was intussen uitgebroken. De Slag bij de Doggersbank had dan wel een soort gelijk spel opgeleverd, maar de Britten hadden toch de overhand op de Noordzee, hetgeen de buitenlandse handel niet ten goede kwam, om een eufemisme te gebruiken.
Dirk vindt zijn vaderland in een droeve staat terug. Enerzijds de oorlog met Engeland, die de handel in grote moeilijkheden brengt, anderzijds de politieke twisten tussen Prinsgezinden en Patriotten, die een stelselvernieuwing wensen en ook de overzeese handel vrij willen maken. Dirk hoort, dat een eskader zal worden uitgerust o.l.v. de Kapitein ter Zee Van Braam (een verre verwant van de familie), met het doel de V.O.C. in Indië te ondersteunen en de door toedoen van Engelse intriges in opstand gekomen gebieden te pacificeren, waartoe een vrij sterk detachement landingstroepen zal worden ingescheept. Na veel pourparler's werd Dirk met de steun van Admiraal Van Kinsbergen - die een tweede huwelijk was aangegaan met de weduwe van Onno Zwier van Haren (dus de moeder van Caroline), benoemd tot plv. commandant van de in te schepen landingstroepen, in de rang van kapitein.
In maart 1783 scheepte hij zich in te Den Helder aan boord van het linieschip Utrecht, het vlaggeschip van Van Braam. De in het eskader ingedeelde schepen zouden individueel en op verschillende tijdstippen en uit diverse havens vertrekken vanwege het Engelse overwicht in de Noordzee, en zich tenslotte bij Kaap de Goede Hoop formeren.
Tijdens de vaart naar Kaapstad, die voorspoedig verliep, begon Dirk zich voor het zeewezen te interesseren. Vooral de navigatie, de stuurmanskunst, had zijn belangstelling en dan in het bijzonder de wijze van plaatsbepaling. Hoewel hij respect had voor het praktische zeemanschap van Van Braam, en ook voor dat van de stuurlieden aan boord van de Utrecht, had hij kritiek op het feit dat de toegepaste technieken nog steeds dezelfde waren als van twee eeuwen eerder. Hij constateerde zelfs dat één van de stuurlieden, die toch een aparte opleiding hadden gehad bij de oorlogsmarine, er nog heilig van was overtuigd, dat de zon om de aarde draaide, en dat men categorisch weigerde gebruik te maken van de vruchten, die de voortschrijdende wetenschap ter hand stelde. Deze kritiek werd hem niet in dank afgenomen, waardoor de verhouding met Van Braam beslist niet optimaal was. Zeker niet, omdat hij zijn mond niet kon houden.
Bij de Kaap de Goede Hoop aangekomen moest men wachten op de andere schepen van het eskader. Dirk ontmoette in Kaapstad de kapitein Yorck, een Pruisisch officier, die hij kende uit zijn tijd in Koningsbergen, en die hij bijzonder waardeerde. Deze Yorck was wegens insubordinatie tot een jaar vestingstraf en ontslag uit het leger veroordeeld. Hij was daarna met aanbevelingen van Dirk naar Holland uitgeweken en kreeg via Caroline en de Prinses Wilhelmina een aanstelling bij de V.O.C. Hij werd ingedeeld in het garnizoen van Kaapstad. Wij zullen deze Yorck later nog ontmoeten.
Tijdens zijn verblijf in Kaapstad was Dirk voor de zoveelste maal betrokken bij een duel, reden voor kapitein Van Braam om hem krijgstuchtelijk te straffen met zes weken cel.
Tijdens bezoeken aan plantages te Stellenbosch constateerde Dirk, dat deze ondernemingen in economische zin geen armslag kregen als gevolg van het gehate monopoliestelsel, dat de V.O.C. sinds haar oprichting hanteerde.
In december 1783 kreeg Van Braam opdracht naar Batavia te zeilen. De oorlog met Engeland was afgelopen, zodat alle aandacht zich kon richten op het pacificeren van de opstandige gebieden op Malakka en in de Riouw-archipel. Op 8 maart 1784 arriveerde het eskader voor de rede van Batavia en ankerde in de omgeving van het eilandje Onrust. Hier zag Dirk zijn vader na elf jaar terug; hij vond hem sterk verouderd en de littekens van een langdurig verblijf in de tropen waren duidelijk zichtbaar. De verstandhouding was van het begin af uitstekend. Ook de verstandhouding met Van Braam verbeterde aanzienlijk, nadat hij een bezoek van vader Willem had gekregen.
Inmiddels was besloten om in maart - inzet van de gunstige moesson - operaties te beginnen tot ontzet van de versterkte stad Malacca, die door de legers van de inheemse vorsten werd belegerd. De belegeraars werden spoedig verdreven door het landingsdetachement onder bevel van Dirk. Ook het noordelijk ervan gelegen Selangor werd ontzet, na een moeilijke en riskante landingsoperatie door Dirk uitgevoerd. De operaties werden gevolgd door landingen in de Riouw-archipel, die ook spoedig werd gepacificeerd. Van Braam besloot nu met zijn eskader in de Straat Malakka te blijven kruisen, zolang de gunstige moesson aanhield. Wel stuurde hij Dirk als beloning voor zijn kordate optreden met een klein schip naar Batavia om de gouverneur-generaal en de Raad van Indië omtrent de successen in te lichten.
Voor Dirk was dit zeer gunstig, want zijn vader had reeds te kennen gegeven, dat hij in het najaar zou terugkeren naar Holland, doch slecht weer en veel tegenwind vertraagden de aankomst in Batavia. Zijn vader

had zich net enige dagen tevoren ingescheept op de "Harmonie" richting Holland (oktober 1784).
Voordat ik verder ga met het levensverhaal van Dirk, wil ik toch enige woorden wijden aan vader Willem, die in het begin van dit verhaal een slechte pers kreeg.
In de tijd, dat hij als administrateur te Batavia verbleef, heeft hij met enige geestverwanten het "Bataviaasch Genootschap voor Kunsten en Wetenschappen" opgericht, het oudste genootschap van die aard in de koloniën van welk land ook. Wel een bewijs, dat naast de veel versmade geldzucht van de dienaren van de V.O.C. ook andere behoeften aanwezig waren. Dit Genootschap heeft, meen ik, tot de Tweede Wereldoorlog bestaan. Verder was hij een groot voorstander van een pokkeninenting bij kinderen, waartegen in die tijd zeer veel weerstand bestond, ook van medische zijde. In één van de eerste uitgaven van dit Bataviaasch Genootschap werd een novelle van zijn hand gepubliceerd, getiteld: "Sophronisba of de gelukkige moeder door de inentinghe van haar dochters" (1779). In 1780 is daarin ook opgenomen een oratie over hetzelfde onderwerp. Vermoedelijk heeft vader Willem een aantal papieren achtergelaten gericht aan Dirk, waaronder zich een nog niet voltooide novelle bevond, met als titel: "Kraspoekol of de Slavernij". Zoals de titel aangeeft een pamflet, dat zich tegen de slavernij richt, althans tegen de excessen daarvan. Dirk heeft later van deze novelle een toneelbewerking gemaakt, waarvan na zijn terugkeer in Holland de première plaats vond (1801), waarover straks meer.
Vader Willem, die duidelijk een geheel ander iemand was geworden dan de losbol en protserige societyfiguur van weleer, moeten wij nu uit ons verhaal schrijven. Het laatste wat we van hem weten is dat hij zich op de vrachtvaarder "Harmonie" inscheepte en naar Holland terugkeerde. Het schip is echter noch in Holland aangekomen noch heeft het Kaapstad aangedaan, en nooit is er iets meer van vernomen. Het schip is vermoedelijk met man en muis vergaan op de Indische Oceaan. In Holland kwam deze verdwijning hard aan bij zijn echtgenote, die pas na twee jaar van hopen en wachten tegen beter weten in de rouwsluier aannam.
Dirk was inmiddels uit op een huwelijk. Gouverneur-generaal Alting weigerde echter de hand van zijn dochter te geven. Hij was een doorgewinterde V.O.C.-man, die geen kritiek kon dulden op het V.O.C.-stelsel, dat hij juist als gouverneur-generaal moest handhaven. En Dirk had kritiek en hield zijn mond niet. Dan laat hij het oog vallen op de zeer jonge dochter van Mr. Sirardus Bartlo, schepen van de stad Batavia en zeer gezien. Eind 1785 trouwde hij met Margaretha Elisabeth Bartlo, op dat moment 15 jaar oud. Dat dit een huwelijk uit liefde was, kan nauwelijks worden beweerd, doch hij heeft haar steeds opvallend goed behandeld en verzorgd.
Zoals uit het voorgaande blijkt, heeft Dirk zijn zinnen gezet op een werkkring binnen de V.O.C. Hij heeft ontslag genomen uit de gewapende macht van de V.O.C. en is benoemd tot onderkoopman. Hij is geplaatst als assistent-resident van de V.O.C.-factorij te Patna in Bengalen aan de Ganges-rivier, een plaatsing die binnen de V.O.C. gold als redelijk lucratief. Ondanks zijn kritiek op het V.O.C.-stelsel wilde hij toch wel een graantje meepikken. Enige geldzucht is hem niet vreemd. En dit geldt voor alle dienaren van de V.O.C. en moet voor die tijd als normaal worden gezien.
In de loop van 1787 bereikte Dirk na een lange reis zijn standplaats Patna. De V.O.C.-handel draaide geheel op de inkoop van opium (amfioen). Het Engelse bestuur in Bengalen was echter begonnen beletselen voor deze handel op te werpen. Lord Cornwallis[1], de toenmalige Gouverneur van Bengalen, bepaalde uiteindelijk dat de V.O.C. jaarlijks 500 kisten opium mocht inkopen, doch alleen van de Engelse Oostindische Compagnie ter plaatse en niet meer van de plaatselijke bevolking. Dit was de nekslag voor Dirks "geldzucht"; - extra inkomsten waren vrijwel onmogelijk. De pil werd enigszins verguld, doordat hij tot resident werd benoemd van alle V.O.C.- factorijen in Bengalen. In 1788 werd te Patna zijn oudste zoon geboren, die Carel Sirardus Willem werd genoemd. De vele tijd, die hij ter beschikking had, besteedde hij aan bezoeken aan Engelse bestuurders, o.m. aan de reeds genoemde Lord Cornwallis. Hij kreeg zodoende een goed inzicht hoe het Engelse koloniale bestuur en de Engelse Oostindische Compagnie functioneerden, welk systeem hij veel beter achtte dan datgene dat door de Republiek en de V.O.C. werd gehanteerd.
In de loop van 1788 druppelde het nieuws van de revolutie (zoals hij in zijn dagboek zegt) van 1787 binnen. De rol die zijn broeder Gijsbert Karel speelde, bracht deze de post van pensionaris van Rotterdam, terwijl zijn moeder Caroline voor hemzelf een veel belangrijker post verkreeg op Java. Namelijk die van administrateur op het eilandje Onrust, dezelfde post, die zijn vader ook had vervuld. In de loop van 1789 keerde hij terug naar Batavia, dat in die tijd geteisterd werd door diverse epidemieën. Ook zijn vrouw werd zeer ernstig ziek en genas slechts uiterst langzaam. In deze tijd viel de beslissing om hun zoon zo spoedig mogelijk naar zijn grootmoeder in Holland te sturen, alwaar hij een goede opvoeding kon krijgen.

In 1791 werd Dirk benoemd tot resident te Japara, dat naast de factorij te Semarang als zeer belangrijk gold. Hier wist hij door verbeteringen in de produktiemethoden aan te brengen grotere opbrengsten te verkrijgen, onder meer door de bouw van een op waterkracht werkende houtzaagmolen en een molen voor het vermalen van suikerriet. Hij stuitte echter voortdurend op het monopoliestelsel met al zijn beperkende maatregelen. Hij begon nu met het opstellen van allerlei voorstellen tot verbetering, die uiteindelijk dit afschuwelijke (zoals hij het zag) systeem moesten afschaffen. Dit moest zowel het functioneren van de V.O.C. ten goede komen, alsook de positie van de Javanen verbeteren: dit waren de twee pijlers, waarop hij later zijn stelsel zou schragen. Zonder verder diep in te willen gaan op de hervormingsvoorstellen, die zijn stelsel van koloniaal bestuur inhielden, geven de volgende punten de belangrijkste hoofdstukken weer:

- afschaffing van de "heerendiensten";
- geef de Javaan een stuk grond in eigendom of erfpacht;
- controle op de regenten;
- invoering van een klein hoofdgeld (een vorm van belasting);
- afschaffing van de octrooien (vrijheid van handeldrijven);
- betere salariëring van de ambtenaren;
- afschaffing van de slavenhandel;
- nog niet in cultuur gebrachte gebieden in erfpacht uitgeven aan Europeanen;
- oprichting van een krijgsmacht bestaande uit inheemsen onder Europees kader;
- invoering van dit systeem vergt minimaal een periode van twintig jaar en
- voorwaarden voor invoering zijn het opmaken van een bevolkingsstatistiek en invoering van een kadaster.

In deze periode bracht Dirk, tezamen met de Resident van Semarang, de heer Van Citters, een soort opwachtingsbezoek aan de Sultan van Djokjakarta en de Soesoehoenan van Soerakarta, waar zij op grootse wijze werden ontvangen. Vooral de opvoering van Javaanse danseressen maakte een grote indruk, als ook een demonstratie van een eskadron Garde-Cavalerie, dat geheel uit amazones bestond.

Het wordt steeds duidelijker dat het de grote ambitie van Dirk is om gouverneur-generaal te worden. Alleen dan zag hij mogelijkheden zijn hervormingsplannen te realiseren.

Intussen hebben er zeer belangrijke wijzigingen in politiek opzicht plaatsgevonden. De Republiek is wederom verwikkeld in een Europese oorlog, waarvan België het belangrijkste operatiegebied is. Wanneer de Fransen in 1795 Holland binnendringen, betekent dit het einde van de Republiek. De Erfstadhouder neemt de wijk naar Engeland. De Bataafse Republiek words uitgeroepen, die nauw verbonden is met het Franse revolutionaire regime. Aangezien Frankrijk in oorlog is met Engeland, komt de Bataafse Republiek eveneens daarmee in oorlog. De belangrijkste gevolgen voor Indië waren:

- de V.O.C. wordt ontbonden en alle gebieden van de V.O.C. alsmede alle schulden worden door de Bataafse Republiek overgenomen. Er wordt een nieuw staatslichaam ingesteld, de "Commissie voor de zaken van de Oostindische Compagnie", de prille voorloper van het latere Ministerie van Koloniën.
- De Erfstadhouder in ballingschap adviseert alle bewindhebbers in de koloniën nauw samen te werken met de Engelsen, die deze koloniën onder hun bescherming zullen nemen. Op Java wordt, mede door toedoen van Dirk[2)], door de meerderheid van de bestuursambtenaren het gezag van de Bataafse Republiek erkend (dus de brieven van de Erfstadhouder genegeerd). Dit in tegenstelling tot de Kaapprovincie (de "Lucas-affaire"[3)]) en Ceylon, en een groot aantal kleinere gebieden als de Molukken. Voorts worden de spaarzame machtsmiddelen, zoals schepen en troepen, waar mogelijk geconcentreerd op Java.

Reeds in 1791 had de Staatse regering in overleg met de Heeren XVII besloten om een commissie naar Batavia te sturen, die samen met de gouverneur-generaal en de Raad van Indië zou bezien welke hervormingen in het Indische bestuur konden worden ingevoerd. Deze Commissie, waarvan Sebastiaan Nederburgh als commissaris-generaal de voorzitter was, arriveerde in 1793 in Indië. Deze Nederburgh was advocaat in dienst van de V.O.C. en stond bekend als aartsconservatief; men kon wel zeggen dat hij in deze commissie als advocaat voor de duivel optrad. In Batavia werd deze Commissie aangevuld met de even conservatieve gouverneur-generaal Alting en diens schoonzoon Sieberg. In een boekbespreking[4)] omschrijft Eduard du Perron Nederburgh als volgt: "... den vetten laatdunkenden Commissaris-Generaal Nederburgh, een satraap op zijn manier en compagniesdienaar bij uitstek...".

Wanneer Dirk voor het eerst van deze commissie hoort, was hij zeer ingenomen met dit plan. Zodra de Commissie aan het werk ging te Batavia, stuurde hij zijn hervormingsplannen in. Doch de reacties waren zeer teleurstellend. Er ontstond een felle politieke strijd tus-

sen Dirk -inmiddels benoemd tot gouverneur van Java's Oosthoek - en de voorzitter der Commissie, Nederburgh. Toen Dirk merkte dat met Nederburgh niet te praten viel, besloot hij een samenvatting van zijn ideeën rechtstreeks naar Holland te sturen met het oogmerk, dat zij in handen zouden komen van de Bataafse regering. Hiertoe riep hij de bemiddeling van zijn broeder in. Toen echter Nederburgh van deze opzet lucht kreeg, wist hij de zending te onderscheppen en liet hij Dirk van al zijn functies ontheffen en gevangen zetten te Batavia (1798). Doch er volgde geen aanklacht, noch een proces. Wel werden al zijn bezittingen en papieren in beslag genomen.
In 1799 wist Dirk met behulp van vrienden en medestanders te ontsnappen en op een Deens schip Java en Indië achter zich te laten. Even berooid als toen hij naar Indië ging, keerde hij terug in Holland. Zijn vrouw, die nog steeds ziekelijk was, bleef achter bij haar ouders in Batavia en zou later volgen.

ZIJN FUNCTIONEREN BINNEN DE BATAAFSE REPUBLIEK EN HET KONINKRIJK HOLLAND

In 1801 vond in de Bataafse Republiek een omwenteling plaats, waarbij o.m. staatsfuncties zouden open staan voor iedere burger, dus ook de Oranjegezinden konden weer gaan deelnemen aan het landsbestuur, hetgeen op grote schaal plaats vond. Toen in 1802 de Vrede van Amiens werd gesloten, tekende zich ook een toename in de bedrijvigheid af .
Intussen deed een juridische commissie van onderzoek aan de hand van uit Batavia gearriveerde papieren en getuigenissen, de uitspraak dat, los van de politieke verschillen van mening, de handelwijze van Commissaris-Generaal Nederburgh onjuist was (Nederburgh was inmiddels ook in Holland teruggekeerd). De arrestatie van Dirk, de inbeslagname van zijn bezittingen en papieren etc. werden strijdig met het geldende recht bevonden en kwetsend voor Dirk. De vlucht uit gevangenschap van Dirk werd uit dien hoofde gebillijkt. Nadat Dirk zodoende vrijgesproken was en van iedere blaam gezuiverd, stond voor hem de weg open voor het vervullen van staatsambten binnen de Bataafse Republiek. Opmerkelijk was wel, dat Nederburgh als getrouw patriot niet werd vervolgd; wat dat betreft, leek de uitspraak op het sparen van de kool en de geit.
Binnen het Staatsbewind, dat uit 12 leden bestond, hadden zich commissies gevormd die zich bezig hielden met allerlei regeringszaken. De commissie, die zich bezig hield met zaken de Marine en Koloniën betreffend, stelde na bestudering van de voorstellen die Dirk indertijd te Batavia had ingediend, Dirk als gouverneur-generaal van Oost-Indië voor met het mandaat deze voorstellen in de praktijk te brengen. Nederburgh echter vormde nu een sterke lobby van een aantal conservatieve oud-V.O.C.-dienaren en aandeelhouders van de Compagnie tegen de benoeming van Dirk tot gouverneur-generaal, die nog in de volksvergadering moest worden goedgekeurd. Het Oostindische vraagstuk werd aldus een "question brûlante" binnen de Bataafse Republiek.
Eén voorbeeld van het optreden van de lobby: de vader van Dirk had een niet voltooide novelle achtergelaten, die zich richtte tegen de slavernij in Indië (Kraspoekol of de Slavernij; Kraspoekol vervulde hierin een hoofdrol, haar naam kan vrij vertaald worden als "slagraag"). Dirk heeft deze novelle uitgewerkt tot een toneelstuk, waarbij hij een nieuwe figuur creëerde, nl. de Heer Champignon, zonder twijfel een persiflage op Nederburgh. Hij laat hem o.a. het volgende zeggen: "Een geweten ? ha, ha, ha. Zoude hij het ook niet, gelijk de rest, aan de linie (evenaar) opgehangen hebben, toen hij ze voor het eerst passeerde? Ik moet laghen, als ik hier in Oost-Indië van geweten hoor spreken." In de toneelaanwijzingen had Dirk aangegeven: "trotsheid, onkunde, en verwaandheid straalen door in al zijn doen en zeggen van dezen man". De première van het stuk op 20 maart 1801 te Amsterdam werd een fiasco, omdat de lobby van Nederburgh de meerderheid van het publiek vormde en de opvoering onmogelijk maakte. Genoeg over deze polemologische strijd. Het uiteindelijke resultaat was dat de lobby het pleit won, en Dirk als pleister op de wonde benoemd werd tot Gezant te Sint-Petersburg aan het hof van Tsaar Alexander I.
Over wie wel als gouverneur-generaal werd benoemd, zegt Dirk in zijn dagboek, dat hij uit de Raad van Indië werd aangewezen, en dat het iemand was: "sans talents et sans énergie; un homme le plus faible, pour ne pas dire le plus imbécile", doch hij noemt geen namen.[5]
Dirks vrouw was in 1801 te Batavia overleden. Zijn zoon, die als kleuter naar Holland was gestuurd, plaatste hij op een militair gerichte kostschool in Noord-Frankrijk, die onder leiding van een zekere Mr. Ferlus, een ex-Benedictijn, stond, een instituut, dat als zeer goed bekend stond.
In 1802 hertrouwde Dirk met de oudste dochter van Prins Frederik Ernst von Hohenlohe-Langenburg. Deze Frederik Ernst was getrouwd met de jongere zuster van Caroline van Haren. Hij was luitenant-kolonel in het Staatse Leger geweest en in 1795 ontslagen. Van hem ging het verhaal, dat hij, aangezien hij zo arm was dat hij de staat van Prins niet kon ophouden, zich altijd als

graaf presenteerde. Caroline heeft na 1795 dit gezin waar mogelijk ondersteund.
In april 1803 begaf Dirk zich met zijn vrouw Auguste naar Sint-Petersburg. Na een tussenbezoek aan de Hertog van Mecklenburg, om namens de Bataafse Republiek enige kwesties met huurtroepen te regelen, bereikte Dirk per boot zijn standplaats in augustus 1803. Dirk loste in Sint-Petersburg Mr. Buis af. Deze kon zijn verbazing niet verbergen, zoals Dirk in zijn dagboek zegt: "de me voir servir la patrie patriote", waarop Dirk antwoordde: "je ne servais que ma patrie". Of Dirk hier werkelijk zijn standpunt vertolkt, of dat het meer een snedig antwoord is, weet ik niet.
De opdracht, die Dirk van het Bataafse Staatsbewind had meegekregen, was te voorkomen dat Rusland zich nogmaals zou verbinden met Engeland in de strijd tegen Frankrijk, nu de Vrede van Amiens van zeer korte duur was gebleken. De schrik van 1799 zat er nog goed in bij de Bataven na de Engels-Russische landing in Noord-Holland.
Dirk was zich terdege bewust, dat hij als gezant van een vazalstaat van Frankrijk nauwelijks op diplomatiek niveau meetelde. Wel echter werd hij door de Russische diplomaten met alle verschuldigde eer ontvangen. Dit kwam bijvoorbeeld tot uiting tijdens de doopplechtigheid van zijn in Petersburg geboren zoon, die volgens de Protestante riten verliep. Tsaar Alexander hield persoonlijk de boreling ten doop en gaf hem zijn naam.
Na twee jaar werd Dirk in 1805 teruggeroepen naar Holland, hier te lande was Schimmelpenninck als raadspensionaris aan de macht gekomen. Hoewel Dirk geen officiële functie vervulde, had hij verschillende gesprekken met hem over Oost-Indië. Dirk had zeer zeker zijn ambitie nog niet opgegeven.
In 1806 wijzigde het regeringsbeeld zich weer. De Bataafse Republiek ging op in het Koninkrijk Holland onder Lodewijk Napoleon (juni 1806), die Dirk eerst benoemde tot staatsraad en vervolgens tot Minister van Oorlog. In deze periode (1806-1807) wenste Keizer Napoleon de beschikking te krijgen over een Hollands hulpkorps van 40.000 man, dat in Noord-Duitsland moest worden gestationeerd ter handhaving van de rust, terwijl "la Grande Armée" verder oostwaarts de Russen en Pruisen in een wintercampagne bestreed (de slagen bij Eylau en Friedland). Als bezuinigingsmaatregel was echter de legersterkte in het laatste jaar van de Bataafse Republiek teruggebracht tot ca. 20.000 man. Lodewijk Napoleon gaf Dirk de opdracht de impasse te doorbreken. Deze stelde, dat historisch gezien men noch in de Republiek der Zeven Provinciën, noch in de Bataafse Republiek het instituut van de conscriptie kende, dat Lodewijk Napoleon bij zijn troonsbestijging had bezworen nooit de conscriptie in te voeren, en dat als men in vroeger tijden soldaten nodig had, deze werden ingehuurd. Hij wijst nu op de duizenden Pruisische krijgsgevangenen, die in kampen waren opgesloten na de Slag bij Jena. Dirk stelt voor uit deze krijgsgevangenen vrijwilligers te werven, die dan, getransformeerd in een Hollands Korps, de bewaking in Noord-Duitsland zouden kunnen verzorgen. Voor de encadrering waren in Holland zelf voldoende oud-militairen te vinden, die nu werkloos waren. Keizer Napoleon zelf hechtte hieraan zijn fiat en beloonde Lodewijk Napoleon met de inlijving van Oost-Friesland in het Koninkrijk Holland (1807).
Hoewel Dirk in zijn contacten met Lodewijk Napoleon duidelijk liet doorschemeren, dat hij opteerde voor de functie van gouverneur-generaal, werd daarop niet gereageerd. Begin 1807 werd Daendels, die gouverneur was in het pas ingelijfde Oost-Friesland, teruggeroepen en benoemd tot gouverneur-generaal. Hij moest onmiddellijk vertrekken, gebruik makend van allerlei sluipwegen om de Engelsen te ontgaan. Hoewel in diverse bronnen staat aangegeven, dat Daendels voor zijn vertrek nog een onderhoud had met Dirk om zich te laten voorlichten, is hiervan niets te vinden in zijn dagboek. Wel is het zo, dat Daendels een pril begin heeft gemaakt met het realiseren van Dirks koloniale voorstellen. Dirk schrijft in zijn dagboek, dat hij Daendels zeer geschikt achtte het eiland Java te verdedigen tegen de Engelsen, doch dat hij verder twijfelde aan zijn capaciteiten om het bestuur te liberaliseren.
Inmiddels overleed de jongste van de twee in Rusland geboren zoons, terwijl in dezelfde tijd zijn vrouw beviel van een tweeling, die echter ook geen lang leven was beschoren.
Hoewel de verstandhouding met Lodewijk Napoleon nog steeds goed leek, namen de zaken waarin Dirk het niet eens was met de Koning toe. Tenslotte bemerkte hij dat Lodewijk hem wilde wegpromoveren. Eind 1807 werd Dirk benoemd tot gezant in Wenen aan het Oostenrijkse Hof. Als minister van oorlog werd hij opgevolgd door de Generaal Janssens. In januari 1803 arriveerde Dirk met vrouw en kinderen te Wenen. Zijn oudste zoon Carel Sirardus Willem - inmiddels luitenant bij de cavalerie - vergezelde hem als adjudant.
De speciale opdracht, die hij meekreeg, was te bereiken, dat de Oostenrijkse regering een aantal in de tijd van voor 1795 verstrekte oorlogsleningen zou aflossen of in ieder geval de achterstallige rente zou betalen.

Hoewel hij zich hiervoor inspande was geen succes te verkrijgen. Immers, Oostenrijk was bezig zich voor te bereiden op een nieuwe oorlog tegen Napoleon, die in grote problemen was geraakt in Spanje. Oostenrijk had hiervoor alle geldmiddelen nodig. In 1809 breekt metterdaad de oorlog tussen Oostenrijk en Frankrijk uit, doch deze verliep slecht voor de Oostenrijkers. Reeds in mei 1809 stonden de Fransen voor Wenen, dat niet werd verdedigd. Dirk, als gezant van een met Frankrijk nauw verbonden land, moest het land verlaten en werd via Praag naar Saksen gebracht. Zijn vrouw Auguste, inmiddels weer in verwachting, bleef in Wenen en kwam onder Franse bescherming. Zij werd later naar Holland overgebracht.

Teruggekeerd in Holland merkte Dirk, dat de verhouding van Lodewijk tot zijn broer, de Keizer, uiterst slecht was geworden. Belangrijkste twistpunt is de invoering van het Continentale stelsel en de controle daarop. Daarnaast weigert Lodewijk de conscriptie in te voeren, en ook de zwakke verdediging tegen de Engelse landingen op Walcheren speelde een rol.

Lodewijk Napoleon stelde Dirk het gezantschap in Madrid in het vooruitzicht, waaraan Dirk gehoor wilde geven, mits hij over voldoende middelen kon beschikken om een goede staat te handhaven.

ZIJN FUNCTIONEREN IN DIENST VAN KEIZER NAPOLEON (1810-1815)

De afzetting van Lodewijk Napoleon als Koning van Holland en de daarop volgende inlijving bij Frankrijk doorkruiste deze plannen (juli 1810). Opmerkelijk is het verslag, dat Dirk in zijn dagboek geeft van het "gesprek", dat de Keizer had met een deputatie o.l.v. Generaal Janssens, waarin deze laatste aangaf dat Lodewijk Napoleon bereid was af te treden ten gunste van zijn minderjarige zoon onder regentschap van zijn echtgenote Koningin Hortense. Dirk zegt dan, dat deze Generaal Janssens wel de slechtste man was, die Lodewijk had kunnen kiezen. Hij kon vaak moeilijk uit zijn woorden komen, sprak slecht Frans en was in de ogen van de Keizer niet een sterke persoonlijkheid. Verder zegt Dirk, dat Napoleon op dat moment nog geen definitieve beslissing had genomen, doch dat dit gehakkel van Generaal Janssens de inlijving een feit maakte. Ik moet hierbij wel aantekenen, dat ik in geen enkele andere bron iets heb kunnen vinden, wel natuurlijk over het bestaan van deze deputatie, die in Rambouillet werd ontvangen. Bij Dirk kon natuurlijk ook een rol hebben gespeeld, dat Napoleon deze Generaal Janssens als opvolger van Daendels naar Java stuurde - Napoleon had een grote hekel aan Daendels - en Dirk weer naast het net viste. Van Janssens' verblijf op Java kan men zeggen met een variant op Caesars gevleugelde uitspraak: hij kwam, zag en gaf zich over.

Tijdens de plechtige eedaflegging van de belangrijke militaire staatsdienaren, die nu in Franse dienst traden, welke plechtigheid voor het Paleis op de Dam te Amsterdam plaats vond, werd op instigatie van Admiraal De Winter besloten een militaire deputatie naar Keizer Napoleon af te vaardigen, die hem hun trouw en loyaliteit zou betuigen. Als leider en woordvoerder van deze delegatie werd Dirk gekozen op voorstel van Maarschalk Oudinot, zoals Dirk zegt tot zijn stomme verbazing. Later werd eveneens een deputatie van civiele staatsdienaren samengesteld. Beide deputaties werden geleid door Admiraal Verhuell, die op dit moment gezant te Parijs was.[6)]

Het is de eerste maal, dat Dirk oog in oog staat met de Keizer. Uit deze omvangrijke deputatie werd nu een commissie samengesteld, aangevuld met een aantal Franse ministers, die onder leiding van Napoleon persoonlijk, de wijze, waarop de inlijving bestuurskundig en administratief in de praktijk moest worden uitgewerkt, naging. Ook Dirk maakte deel uit van deze commissie, naar hij zegt op speciaal bevel van de Keizer. Wel was het zo, dat de inbreng van Dirk in deze vergadering een zeer gunstige indruk maakte op Napoleon. Tijdens een persoonlijke audiëntie ondervroeg Napoleon Dirk over allerlei zaken: wat hij gedaan had, hoe hij over bepaalde dingen dacht, over zijn familie, over zijn financiële situatie, etc. Aan het einde van deze audiëntie zegt Napoleon: "Soyez tranquille sur votre sort. Je vous employerai.". De volgende dag volgde zijn benoeming tot generaal-majoor in het Franse leger. Zijn vrouw moest overkomen naar Parijs met zijn oudste zoon, Carel Sirardus Willem, die een aanstelling kreeg tot kapitein in het Regiment Hollandse Kurassiers, in garnizoen te Lille.

Na ongeveer een maand werd Dirk in de zeer speciale eenheid van "aides-de-camp de l'Empereur" opgenomen. Dit was een aantal opperofficieren direct onder het persoonlijk bevel van de Keizer, en werd door hem gebruikt om hem te informeren over welke zaak den ook binnen het Keizerrijk. Plaatselijke autoriteiten, civiel of militair, ook al waren zij van hogere rang, waren gebonden deze speciale stafofficieren op hun verzoek te assisteren en hen alle inlichtingen te geven waarom werd gevraagd. Zo heeft Dirk een aantal missies vervuld in Duitsland en was hij aanwezig bij het bezoek, dat Napoleon aan Holland bracht. Ter gelegenheid van de geboor-

te van Napoleons zoon werd Dirk bevorderd tot luitenant-generaal en in de adelstand verheven als Comte de l'Empire. Tevens werd hij begiftigd met een majoraat in Brunswijk gelegen, dat hem jaarlijks aan revenuen 30.000 francs zou opleveren. Dit majoraat omvatte een geseculariseerde Abdij, Sankt Ludgers genaamd, gelegen in de omgeving van Helmstedt.
De verhoudingen met de diverse Franse militaire en civiele hoge autoriteiten waren goed; zijn vermogen om met mensen om te gaan, speelde hierbij natuurlijk een rol. Alleen met één belangrijke figuur ontstond een zeer slechte verhouding, die in het verdere verloop een belangrijke rol speelde; dit was maarschalk Davout, die een ongunstige bekendheid genoot door zijn bruutheid in optreden en de wreedheid, waarmee hij onderworpen gebieden in bedwang hield.
Het was in deze tijd, dat hij zich niet meer "Dirk", maar "Thierry" liet noemen, het Franse equivalent. Hij was langzamerhand een Fransman geworden, en voelde zich ook als zodanig. In deze periode trad zijn zoon in het huwelijk met de oudste dochter van een gepensioneerde Franse Generaal, Baron Olivier.
In de tweede helft van 1811 begon Napoleon zijn legers op oorlogssterkte te brengen. De verhouding met Rusland werd steeds slechter en Napoleon beoogde militaire operaties in 1812. Napoleon begon steeds meer gebruik te maken van de organisatorische en administratieve talenten, waarvan Dirk blijk gaf. Zo werd hij begin 1812 naar Holland gestuurd, waar problemen bestonden met de conscriptie en het instituut van de Gardes d Honneur, in wezen een corps gijzelaars uit de betere families afkomstig. Dirk stelde een schema voor de organisatie op, vergezeld van een aantal voorstellen, welke Napoleon goedkeurde. Dirk kreeg nu de opdracht zijn voorstellen ter plaatse toe te lichten en in uitvoering te brengen, iets dat hem door de Hollandse regentenfamilies niet in dank werd afgenomen. Ook de oudste zoon van zijn broeder Gijsbert Karel dreigde slachtoffer te worden en dook onder.
Teruggekeerd in Frankrijk werd Dirk, met behoud van zijn functie van aide-de-camp, benoemd tot Gouverneur van Koningsbergen met als belangrijkste opdracht voedsel- en andere depots in te richten en regelingen te treffen voor de passage van de "Grande Armée". Te Koningsbergen ontmoette hij Yorck weer, die in de rang van generaal benoemd was tot commandant van het Pruisische hulpcorps in Franse dienst. Yorck gaf tegenover Dirk duidelijk blijk van zijn anti-Franse gezindheid.
Na de passage van de "Grande Armée" - de oorlog met Rusland was inmiddels begonnen - werd Dirk benoemd tot Gouverneur van Litouwen met standplaats Wilna. Hij kreeg de opdracht de in Oost-Pruisen gelegerde depots over te brengen naar het gebied Kowno-Wilna, en dit gebied in te richten als bevoorradingsgebied voor de "Grande Armée", die opmarcheerde naar Moskou. Voor de verplaatsing van de voorraden van Oost-Pruisen naar Wilna maakte Dirk grotendeels gebruik van waterwegen (de Njemen en de zijrivieren daarvan).
Dirk maakte ook kennis met een zekere generaal Jomini, die strategische analyses had geschreven over Napoleons vroegere veldtochten. Over deze Jomini zegt hij in zijn dagboek dat deze dan wel een aardig boek over tactiek had geschreven, maar niet in staat was een divisie te velde te leiden. Ze hadden namelijk knallende ruzie gekregen over de inrichting van de verdediging van het depotgebied Wilna-Kowno. Nadat de voorraden waren overgebracht en het depotgebied ter verdediging was ingericht besteedde Dirk alle aandacht aan het formeren van Litouwse hulptroepen.
Hoewel ogenschijnlijk de oorlog tegen de Russen gunstig verliep (Moskou werd in september ingenomen en onderhandelingen werden geopend met de Tsaar) werd de situatie strategisch en logistiek gezien steeds gevaarlijker. Voedseltransporten bereikten nauwelijks meer de hoofdmacht te Moskou en versterkingen evenmin. De hoofdaanvoerweg werd voortdurend bestookt door uiterst beweeglijke Kozakkenformaties. Doch ook het depotgebied rond Wilna en Kowno werd rechtstreeks bedreigd. Ten Noorden hielden de Russen stand langs de rivier de Duna, en Riga - een belangrijke toevoerhaven - viel niet. De Russen oefenden steeds meer druk uit in de richting van het depotgebied. Ook van het zuiden uit werd de druk steeds groter.
Eind oktober 1812 besluit Napoleon terug te trekken vanuit Moskou; "la Grande Armée" stond nu onder constante druk van Russische eenheden, die voortdurend de flanken aanvielen terwijl nu ook de winter in volle hevigheid zich deed gelden. De cohesie binnen de "Grande Armée" was verloren gegaan. Slechts hier en daar werden nog verbeten achterhoedegevechten geleverd, zoals bij de Berezina (26-28 november 1812) .
Op de zuidflank van het depotgebied ontstond een kritieke situatie door de massale desertie van het Beierse Korps, terwijl de druk op de noordflank steeds toenam. Als Dirk van een als kozak vermomde ordonnans verneemt van de catastrofe bij de Berezina en tegelijkertijd op de hoogte wordt gesteld van het voornemen van Napoleon om de "Grande Armée" te verlaten (Murat zou het commando overnemen op 8 december), neemt Dirk allerlei maatregelen om de vluchtelingenstroom

op te nemen en van eten en kleding te voorzien. Daarnaast stuurt hij de enige reservedivisie, die pas in het depotgebied is gearriveerd en onder zijn bevel staat, richting de Berezina om Napoleon zover mogelijk naar het Oosten op te vangen. Ook op de noordflank werd de situatie hachelijker. De Duna-lijn werd opgegeven en onder druk van de Russen werd langzaam teruggetrokken in de richting van de Njemen. Nadat Napoleon Wilna had bereikt, werd hij volledig ingelicht door Dirk aangaande de situatie. Aan het eind van dit onderhoud zegt hij: "... dans ce cas tout est perdu,- il faut songer à d'autres mesures". Napoleon neemt nu het definitieve besluit het leger te verlaten en zich zo snel mogelijk naar Parijs te begeven om aldaar nieuwe troepen te verzamelen en naar Duitsland te sturen om de oorlog voort te zetten.

Op 1 januari 1813 ontstond een volgende crisis, want het Pruisische korps onder Generaal Yorck sloot eigenmachtig een akkoord met de Russen en verliet de Franse lijn. Hiermede was het depotgebied Wilna-Kowno onhoudbaar geworden. Dirk trachtte zoveel mogelijk voorraden en troepen achter de Njemen te brengen, doch hij kreeg weinig steun van het opperbevel, dat in feite slechts op papier bestond. Murat was naar Italië verdwenen en Ney had zelf zorgen genoeg. Het overlopen van Yorck had tevens tot gevolg, dat Pruisen in opstand kwam tegen Frankrijk en zich na verloop van tijd aansloot bij Rusland.

Nadat de Njemen was gepasseerd, kreeg Dirk toestemming van Eugène de Beauharnais, die nu het bevel voerde over de restanten van de "Grande Armée", om zijn vrouw, die zich doodziek te Berlijn bevond, op te zoeken. Hij trof haar stervend aan en na drie dagen overleed Auguste aan roodvonk. Hier kreeg hij ook het bericht, dat zijn moeder in Holland was overleden. Dirk vertrok nu naar Parijs, waar hij zich weer bij Napoleon meldde. Spoedig daarna kreeg hij zeer zware jichtaanvallen, die het hem onmogelijk maakten actieve dienst te verrichten. In deze tijd kreeg hij het goede bericht, dat zijn zoon gezond en wel uit Rusland was teruggekomen.

Enige dagen voor de slag bij Lützen (2 mei 1813) meldde Dirk zich weer bij Napoleon in Duitsland. Als lid van de Grote Staf van Napoleon maakte hij de slagen bij Lützen en Bautzen mee. Doch toen stuurde Napoleon hem als Gouverneur naar Hamburg. Deze stad was door de Fransen zwaar versterkt en had een garnizoen van 45.000 man onder bevel van Maarschalk Davout, Prins van Eckmühl (augustus 1813). Pruisische en Russische troepen sloten uiteindelijk de stad geheel in. Militair gesproken was de bezetting van Hamburg met zo'n grote troepensterkte een onjuiste beslissing van Napoleon. Want door de toetreding van Oostenrijk en Zweden nam de troepensterkte der Geallieerden aanmerkelijk toe, terwijl Napoleon bij de beslissende Slag bij Leipzig deze 45.000 man ontbeerde.

Op weg naar Hamburg bezocht Dirk nog zijn majoraat bij Helmstedt. Op 27 juni meldt hij zich bij Davout. Deze was gouverneur-generaal van het Departement van de Elbe- en Wesermonding, tevens militair commandant van alle Franse troepen binnen dit departement (45.000 man). Dirk als Gouverneur van de stad Hamburg (toentertijd ongeveer 80.000 inwoners) viel direct onder de bevelen van Davout in diens functie van gouverneur-generaal. Hieronder vielen zaken als handhaving van de orde, voedseldistributie, inning van opgelegde belastingen, veiligheidsmaatregelen, etc., dus intensieve samenwerking met het civiele bestuur van de stad Hamburg.

De inwoners van de stad Hamburg waren zeer gebeten op de Fransen vanwege de strikte handhaving van het continentale stelsel door de Franse douaniers sedert de invoering daarvan in 1810. De voordien bloeiende handelsstad was volledig verarmd, de handel was dood.

In het voorjaar van 1813 was Hamburg door Russische Kozakkentroepen bevrijd, doch spoedig daarna opnieuw door Franse troepen bezet, die op last van Napoleon een zware schatting oplegden. Een massale volksopstand in de stad behoorde zeker niet tot de onmogelijkheden. Davout stond binnen het Franse leger bekend als zeer wantrouwend van aard en jaloers op gelijkgestelden. Hij was een bullebak, die vaak uiterst onbeschoft kon optreden tegenover zijn ondergeschikten, en bekend stond om zijn soms aan wreedheid grenzende harde optreden tegen ordeverstoorders en ook tegen krijgsgevangenen.

Voor de uitoefening van zijn taak kreeg Dirk van Davout geen centimeter ruimte. Bijna alle verordeningen, die Dirk moest uitgeven, waren door Davout eigenhandig geschreven. Dirk werd nooit ingelicht omtrent plannen of voornemens. Vooral de oekazes van Davout, die de handhaving van de orde betroffen, wekten de afkeer van Dirk. Er was een samenscholingsverbod, een avondklok, etc. De straffen bij overtreding bestonden uit standrechtelijke fusillering voor mannen en openbare geseling voor vrouwen. Voorts werden algemene strafbelastingen opgelegd en alle gelden, waarover de stad Hamburg beschikte, geconfisqueerd. Hiervan verdween een groot gedeelte in de zakken van Davout. Na de zoveelste onbeschofte behandeling van Davout t.o.v. Dirk, zo vermelden diverse bronnen, heeft

Dirk Davout openlijk tot een duel uitgedaagd, hetgeen echter Davout niet accepteerde.
In september 1813 hadden de Pruisische en Russische troepen onder bevel van Maarschalk Blücher de stad hermetisch ingesloten, doch er werd geen poging ondernomen om de stad in te nemen. Pas toen Napoleon afstand deed van de troon, beval de door de Geallieerden op de troon geroepen Koning Lodewijk XVIII aan Davout de stad over te geven en het Franse garnizoen naar Frankrijk terug te brengen. Davout volgde deze orders op. Dirk weigerde echter in Franse dienst te blijven onder de Bourbon koning en schreef een nette ontslagbrief. Hij krijgt permissie terug te keren naar Nederland en neemt tegelijkertijd een groot aantal Nederlandse officieren in Franse dienst mee. Op 15 mei 1814 bevindt hij zich in Den Haag. Intussen komt mede door toedoen van Davout in Frankrijk en ook in Duitsland een pamflettencampagne op gang, die Dirk aanwijst als hoofdschuldige aan de terreur, die in Hamburg is uitgeoefend (men noemde hem onder meer "de meest gehate handlanger van Napoleon"). Deze campagne slaat ook over naar Nederland. Doch daar kan Dirk duidelijk aantonen, dat niet hij, maar Davout de schuldige is, en krijgt daarbij de steun van de door hem meegenomen officieren. In Pruisen wordt de lastercampagne de kop ingedrukt door Blücher, die de overgave van Hamburg had geregeld. Deze libellenstrijd duurt in Frankrijk voort tot in de dertiger jaren. Publikaties van Franse historici tonen tenslotte onweerlegbaar aan, dat Dirk geen enkele blaam trof. Doch dit heeft hij zelf niet meer meegemaakt. De reeds in de inleiding genoemde gesprekken tussen Dirk en de journalist Arago, die jammer genoeg pas in 1843 zijn gepubliceerd, en het dagboek dat Dirk heeft geschreven en aan Arago heeft meegegeven, ondersteunen volledig het onderzoek dat deze historici eerder hebben gedaan.
"Impolitesse toute gratuite à l'égard d'un étranger resté fidèle à l'Empire et à la France", zegt Pierre Mélon in zijn biografie over Dirk van Hogendorp. Ook in de mémoires van Davout, waarvan de uitgave is verzorgd door zijn dochter, de Markiezin van Blocqueville, wordt de naam van Dirk niet genoemd. Bovendien zijn er in de loop der jaren enige studies over Davout verschenen, die op z'n zachtst gezegd niet al te gunstig waren[7].
Na zijn terugkeer in Nederland tracht Dirk weer een staatsfunctie te krijgen. Hij wordt hierin gesteund door zijn broer Gijsbert Karel. Hij biedt zijn diensten aan aan Koning Willem I, maar de Koningin-Moeder, de vroegere Prinses Wilhelmina van Pruisen, blijft uiterst rancuneus. Wel is duidelijk, dat een verdere militaire carrière niet haalbaar is. Dit gold ook voor Daendels, die benoemd werd tot Gouverneur van de Goudkust in West-Afrika. Ook de lasterlijke pamflettencampagne deed zijn zaak geen goed. Doch ik meen, dat op de lange duur hem wel een staatsfunctie zou zijn aangeboden, misschien wel in Indië (de teruggave van de koloniën door Engeland vond pas plaats in 1816). Ik stoel deze mening op het feit, dat vrijwel alle belangrijke staatsdienaren uit de tijd van het Koninkrijk Holland en de inlijving vroeger of later door Koning Willem I in zijn regering zijn opgenomen.
Voor Dirk, ongedurig als hij was en niet begrijpend waarom men hem niet wilde hebben, was het een zeer moeilijke tijd. Financieel zat hij aan de grond en hij werd door zijn beide broers onderhouden. De pamflettencampagne tegen hem trof hem zeer diep. Ook in de privé-sector heeft hij het bijzonder moeilijk, immers hij heeft zijn vrouw, van wie hij veel had gehouden, pas verloren. De zes kinderen uit dit huwelijk zijn allen zeer jong gestorven, de laatste in de tijd dat hij in Hamburg was. Ook zijn moeder, met wie hij toch via briefwisseling een goed contact had, was recentelijk overleden.
Maar als dan op 1 maart 1815 Napoleon ontsnapt van Elba, in Zuid-Frankrijk landt, op 20 maart Parijs bereikt en het keizerrijk herstelt, dan meent hij niet meer genegeerd te kunnen worden. Hij biedt zijn diensten voor de tweede maal aan aan Koning Willem I. Doch ook nu weer krijgt hij geen respons. En dan galoppeert Dirk - impulsief als hij is - naar Parijs en meldt zich bij Napoleon, die hem onmiddellijk in zijn rang en functies bevestigt. Wel bedingt hij voor hemzelf en voor zijn zoon, die zich nog in Franse dienst bevindt, dat zij niet tegen Nederlandse troepen behoeven te vechten, waarmee Napoleon akkoord gaat. Dirk wordt benoemd tot Gouverneur van Nantes. Nadat, als gevolg van de nederlaag bij Waterloo (juni 1815), Napoleon wederom moet capituleren en nu naar Sint Helena wordt verbannen, is een terugkeer naar Nederland niet meer mogelijk. Tot 1817 blijft Dirk te Parijs, waar hij ondersteund wordt door zijn broers en veel gastvrijheid ondervindt van de familie Olivier, die in Noordwest Frankrijk woont. Dan emigreert hij naar Brazilië, waar hij al zijn opgespaarde geld steekt in de aankoop van een koffieplantage, gelegen op de helling van de berg Corcovado te Rio de Janeiro. Deze plantage noemt hij Novo Sion, een duidelijke verwijzing naar de buitenplaats Sion, waar zijn moeder zo lang verbleef. Men moet niet denken, dat hij een eenzaam bestaan had. Hij was opgenomen in het sociale leven van Rio de Janeiro en hij ontving vele mensen.

In 1822 lijkt het alsof er verbetering komt. Dom Pedro, zoon van de Portugese Koning wordt uitgeroepen tot Keizer van Brazilië en laat informeren of Dirk bereid is minister van oorlog te worden. Het is echter te laat - op 29 oktober 1822 overlijdt Dirk op zijn landhoeve, waar hij ook wordt begraven.

Als het testament van Keizer Napoleon, die op 5 mei 1821 op Sint Helena is overleden, wordt geopend, blijkt dat bij codicil van 24 april 1821 een legaat van 100.000 francs is toegewezen aan Dirk: "Au Général de Hogendorp, mon aide-de-camp, réfugé au Brésil, cent mille francs".

Opvallend is, dat vrijwel alle legaten zijn toegewezen aan de oude generaals uit de Italiaanse en Egyptische veldtochten, en slechts zeer weinige aan medewerkers van jongere datum. Napoleon had hem zeker niet vergeten. Deze blijk van waardering heeft de "balling van Corcovado" niet meer bereikt. Op de dag dat hij begraven werd, bereikte het bericht de Franse consul te Rio de Janeiro. Kunnen wij nog zeggen, dat deze ongetwijfeld markante en ook zeer bekwame man, als een soort "verloren zoon" terugkeerde in mei 1814? Het aarzelen van Koning Willem I (onder invloed van zijn moeder, de oude Prinses Wilhelmina van Pruisen) hem een passende staatsfunctie te verlenen, maakte hem ongeduldig. Toen dan Napoleon terugkeerde in Frankrijk, was er in zijn ogen geen enkele reden meer om niet ook terug te keren naar de werkgever, die zijn bekwaamheden wel op prijs had gesteld. En zo werd de "verloren zoon" tot een werkelijk "zwart schaap".

Toch blijft hij een belangrijke plaats innemen in onze vaderlandse geschiedenis, al is de erkenning hiervan schoorvoetend gezien zijn verdere carrière. Met zijn vader op de achtergrond is Dirk de grote pionier geweest voor een liberale politiek in onze koloniale geschiedenis, waarin uit een primaire handelsonderneming een groot koloniaal rijk is gegroeid, waarvan wij nu nog steeds kunnen zeggen: "DAAR WERD IETS GROOTS VERRICHT".

Als in 1816 de Engelsen besluiten de in "bescherming" genomen gebieden in Oost-Indië aan Nederland terug te geven, staat het Ministerie van Koloniën voor het probleem hoe het bestuur aldaar in te richten. Dan toveren de heren H.W. Muntinghe, Elout en Van de Capellen in zeer korte tijd een uitgewerkt voorstel te voorschijn. Het is in feite het hervormingsvoorstel van Dirk, uiteraard aangepast aan de realiteit van dat moment. Het wordt goedgekeurd door Koning Willem I, doch wat deze heren de Koning niet hebben verteld, is dat het Dirk van Hogendorp's stelsel is, dat ergens op de zolder van het Departement lag. Zij hebben later in het koloniale bestuur hun sporen verdiend, en hebben de erfenis van Dirk in de praktijk gebracht. En het was Dirks zoon, Carel Sirardus Willem, die in 1816 naar Java ging als bestuursambtenaar en daar als Resident van Batavia en lid van de Raad van Indië mede betrokken was bij de invoering van Dirks stelsel.

Noten

1) Deze Engelse generaal was indertijd de bevelhebber van de Britse troepen, die aan het eind van de Amerikaanse Vrijheidsoorlog (1781) te Yorktown waren ingesloten door een Amerikaans-Franse troepenmacht. De capitulatie van Cornwallis betekende het einde van deze oorlog.
2) Dirk was van mening dat onder Bataafs bestuur het klimaat voor realisatie van zijn hervormingsplannen gunstiger zou zijn.
3) Hier volgde de gouverneur niet alleen het advies van de erfstadhouder. De toevallig met zijn smaldeel aanwezige commandant, Vice-admiraal Lucas, liep naar de Engelsen over.
4) Pierre Mélon, *Le Général Hogendorp*, Parijs 1938.
5) Het werd mr. A.H. Wiese, lid van de Raad van Indië, die ook nog veel later blijk heeft gegeven van zijn anti-hervormingsgezindheid.
6) Dat Dirk verbaasd was over deze aanwijzing zal wel waar zijn, maar de aanwijzing zelf kan betiteld worden als doorgestoken kaart. Napoleon, de best geïnformeerde man in Europa, was natuurlijk allang geattendeerd op de persoon van Dirk, op zijn capaciteiten etc. Onder meer generaal Serrurier heeft vele rapporten over Nederland geschreven in de tijd van het Koninkrijk Holland. Hierin schuilt mogelijk ook de reden dat Napoleon generaal Janssens, en niet Dirk, als gouverneur-generaal naar Indië stuurde.
7) Bijvoorbeeld *Étude du caractère du Maréchal Davout* door Vachée, *Davout in Hamburg* door Holzhausen en *Le Maréchal Davout, son caractère, son génie* door Montégut.

Literatuurlijst

- *Mémoires du Général Dirk van Hogendorp, Comte de l'Empire - publiés par son petit-fils, M. le Conte D.C.A. van Hogendorp,* 's-Gravenhage 1887
- *Le Général Hogendorp,* Pierre Mélon, Parijs 1938
- *Dirk van Hogendorp,* mr. J.A. van Sillem, Amsterdam 1890
- *Vaderlandsche figuren op den overgang der Achttiende Eeuw,* W.G. Bijvanck, 1927

A.N. van der Bijl
(Zoölogisch Museum Amsterdam)

DIRK VAN DER SCHALK EN ZIJN SCHELPENCOLLECTIE

Een omvangrijke 19e-eeuwse schelpencollectie, waarvan noch Van Benthem Jutting (1939) noch Engel (1939) melding maken, is de collectie Van der Schalk. Het bestaan van deze collectie is bekend geworden door Dance (1966), die in het British Museum (Natural History) te Londen een catalogus van deze verzameling aantrof. Het voorwoord van deze Franstalige catalogus, waarvan tot op heden slechts één origineel exemplaar bekend is, verschaft enige informatie over Van der Schalk en zijn collectie. Door het toevoegen van informatie uit andere bronnen zal getracht worden meer inzicht over deze onbekend gebleven verzamelaar te verschaffen.

Dirk van der Schalk werd op 19 juni 1796 te Schiedam geboren als zoon van Jan van der Schalk Dirksz en Elisabeth Hey. Op 14 oktober 1815 vertrok hij aan boord van het schip "De Ruyter" naar Nederlands-Indië, waar hij op 24 mei 1816 te Batavia aankwam. Vanaf 8 maart 1817 verbleef hij op de Molukken, waarna hij geleidelijk in militaire rang steeg:

- 2e luitenant bij het 24e Bataljon Infanterie (13 juni 1818)
- 1e luitenant (12 augustus 1823)
- kapitein (1828)
- majoor (30 maart 1835) en
- luitenant-kolonel (8 september 1837).

Van der Schalk werd tijdens zijn verblijf in Nederlands-Indië verschillende keren overgeplaatst en was betrokken bij de onlusten te Saparoea en Ambon, de gevechten bij het Fort Victoria, bij de opstand op Ambon in 1829 en de oorlog op de westkust van Sumatra (Padangse Bovenlanden 1836-1837). Voor bewezen diensten tijdens deze oorlog ontving hij een eervolle vermelding. Vanaf 9 december 1833 was Van der Schalk militair commandant van de Banda-eilanden. Op 18 februari 1838 vertrok hij naar Nederland. In juli 1839 werd Dirk van der Schalk, komende van "Amboina" en inmiddels getrouwd met Johanna Maria Martha van Walraven, ingeschreven als lidmaat van de Hervormde Gemeente van Voorburg. Op 28 december 1839 volgde zijn pensionering als luitenant-kolonel.

Uiteindelijk verbleef Van der Schalk bijna 22 jaar in Nederlands-Indië en in navolging van diverse anderen was hij in dit malacologisch zeer rijke gebied begonnen met het verzamelen van schelpen en getroostte hij zich grote moeite om een waardevolle collectie bijeen te brengen. Door zijn correspondentie met verzamelaars in China en Japan, zijn reis naar de Filipijnen en Nieuw-Guinea, en zijn langdurige verblijf op de Molukken, was hij daar goed in geslaagd.

In januari 1840 bood Van der Schalk zijn gehele verzameling te koop aan aan het Zoölogisch Genootschap "Natura Artis Magistra" (=Artis) te Amsterdam. De collectie bestond uit 5569 exemplaren en omvatte ongeveer 1270 soorten, waarvan er verschillende nog niet waren beschreven. De verzameling bevatte ook exemplaren van diverse in die tijd zeldzame soorten, zoals *Argonauta Argo* en *Argonauta Nitida*, met het weke dier en de eieren, *Carinaria Vitrea*, *Fusus Proboscidiferus*, *Ovula Volva*, *Conus Gloriamaris*, *Conus Omaicus*, *Conus Aurisiacus*, *Conus Cedonulli* en *Conus Ammiralis*.

Van der Schalk liet weten dat hij zijn collectie wilde verkopen voordat hij weer naar Nederlands-Indië zou terugkeren, hetgeen hij uiteindelijk toch niet heeft gedaan. Hoewel hij al van verschillende kanten benaderd was voor ruil, was hij daartoe niet overgegaan, omdat hij de verzameling graag in zijn geheel wilde verkopen. Wanneer Artis tot aankoop van de collectie over zou gaan, dan zou dat volgens Van der Schalk betekenen, dat zij één van de beste schelpencollecties van Europa zou bezitten. In de bestuursvergadering van Artis van 6 januari 1840 kwam het aanbod van Van der Schalk ter sprake, maar om onbekende redenen is er geen gebruik van gemaakt. Vervolgens liet Van der Schalk de eerder genoemde catalogus vervaardigen, waaruit voor malacologen blijkt dat hij in zijn brief niet overdreven had. Door het uitbrengen van deze catalogus konden geïnteresseerde Europese handelaren en verzamelaars zich van de inhoud van de collectie op de hoogte stellen. Tot 1 maart 1841 zouden er geen losse exemplaren uit de collectie worden verkocht, want Van der Schalk wilde nog steeds het liefst zijn collectie in één keer verkopen. Het is helaas niet met zekerheid te zeggen, waar de collectie Van der Schalk uiteindelijk terecht is gekomen. Gezien de verblijfplaats van de catalogus, Londen, lijkt Engeland een goede mogelijkheid te zijn. Er wordt verondersteld dat de befaamde

Engelse malacoloog en handelaar L.A. Reeve de gehele collectie of een deel heeft gekocht (Dance, 1966: 191).
In een brief van 18 mei 1865 bood Reeve aan F. McCoy, directeur van het National Museum of Victoria te Melbourne, een exemplaar van *Conus Gloriamaris* aan voor £ 70. Reeve vertelde in die brief dat er in Engeland slechts drie volgroeide exemplaren van *Conus Gloriamaris* waren. Ten eerste het exemplaar uit de Tankerville-collectie, ten tweede het exemplaar dat hij in Den Haag had verkregen en ongeveer 25 jaar eerder voor £ 70 aan T. Norris had verkocht, dat nu deel uitmaakte van de collectie van Mrs. De Burgh, en tenslotte het exemplaar dat hij nu aan McCoy aanbood.
Reeve had deze schelp voor £ 42 aangekocht tijdens de veiling van de collectie Dennison, die in de periode 24-29 april 1865 in Londen plaatsvond (Anoniem, 1865: 24, nummer 499). Dennison had zijn exemplaar door aankoop uit de collectie van dominee F.J. Stainforth verkregen, terwijl laatstgenoemde de schelp van een zekere heer Simon uit Amsterdam had gekocht. Melvill (1900: 346-347) verklaarde dat Reeve tegelijkertijd in het bezit was geweest van twee exemplaren van *Conus Gloriamaris*. Het ene exemplaar was volgens hem in de collectie De Burgh terecht gekomen, het andere in de collectie van T.L. Taylor. Melvill veronderstelde dat Reeve deze schelpen had aangekocht tijdens de veiling van de collectie van de Nederlandse generaal Von Ryder. Vermoedelijk wordt hier de collectie Reeder bedoeld, die op 30 september 1840 te Rotterdam geveild werd. Het exemplaar van *Conus Gloriamaris* van De Burgh had Reeve volgens zijn bovenvermelde brief evenwel in Den Haag verworven. Dit laatste maakt aannemelijk dat de schelp afkomstig was uit de collectie Van der Schalk, die zich te Voorburg (nabij Den Haag) bevond. Daarbij komt ook nog dat Van der Schalk in het bezit was van twee exemplaren van *Conus Gloriamaris* (Anoniem, 1840/1841: 8, nummer 543), hetgeen overeenkomt met het aantal exemplaren dat Reeve van deze toen uiterst zeldzame soort in bezit had. Tot slot mag verondersteld worden dat de *Conus Gloriamaris* uit de collectie Taylor eveneens uit de collectie Van der Schalk afkomstig moet zijn geweest.
Dance (1966: 246) heeft aangegeven op welke wijze de *Conus Gloriamaris* uit de collectie De Burgh in het British Museum (Natural History) terecht is gekomen, en hoe het exemplaar uit de collectie Taylor in het National Museum of Wales te Cardiff is beland.
Dirk van der Schalk overleed in pand B-74 te Voorburg op 18 juli 1847 en werd op het algemene gedeelte van de begraafplaats rond de Oude Kerk begraven. In 1851 kocht zijn broer Hendrik Adriaan van der Schalk (geb. 28 juni 1804), stadsroeier (=ijker van vaten) te Schiedam, een grafkelder op deze begraafplaats. Hierin werden op 19 november 1851 de stoffelijke resten van Dirk van der Schalk bijgezet. Het graf van Van der Schalk bestaat nog (mondelinge mededeling De Klerck, 1993).

DANKWOORD

Voor de totstandkoming van dit artikel werd medewerking verkregen van R.G. Moolenbeek (Zoölogisch Museum Amsterdam), K.L. Kaiser (Park City, U.S.A.), drs. D.F.A. de Klerck (Den Haag), A. de Voogd (Archief der Gemeente Schiedam) en J.H.S.M. de Beer (Oudarchief, Gemeente Voorburg).

LITERATUUR

Anoniem, 1840/1841. *Nomenclature systematique selon G. Cuvier d'une des plus belles collections de coquilles*, 1-29.
Anoniem, 1865. *The celebrated Dennison collection of shells. A catalogue of this choice, valuable and extensive collection of shells, ... which will be sold by auction, by mr.J.C. Stevens, ... Covent Garden, on Monday, 24th of April, 1865, and five following days*, 1-57.
Benthem Jutting, W.S.S. van, 1939. *A brief history of the conchological collections at the Zoological Museum of Amsterdam, with some reflections on 18th century shell cabinets and their proprietors, on the occasion of the centenary of the Royal Zoological Society "Natura Artis Magistra." - Bijdragen tot de Dierkunde*, 27: 167-246, tab. 1-3.
Bijl, A.N. van der, (interne uitgave ZMA) Amsterdam 1992. *De malacologische collectie van Artis 1838-1900*, 1-184.
Dance, S.P., Londen 1966. *Shell collecting. An illustrated history*, 1-344, fig. 1-30, pl. 1-35.
Engel, H.,1939. *Alphabetical list of Dutch zoological cabinets and menageries. - Bijdragen tot de Dierkunde*, 27: 247-346.
Melvill, J.C., 1900. *Lovell Reeve: a brief sketch of his life and career, with a fragment of an autobiography, excerpts from his diary (1849), and correspondence. - Journal of conchology*, 9, (11): 344-357.

H.J.E. van der Kop

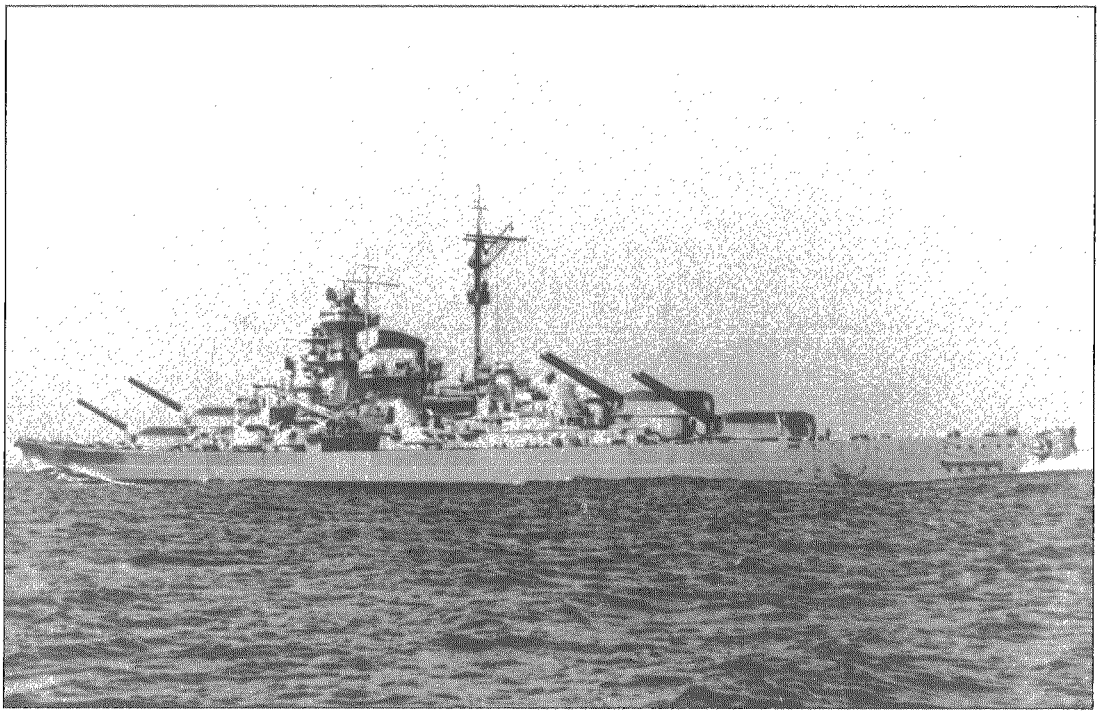
DE TIRPITZ, BLOK AAN HET BEEN VAN DE BRITSE MARINE

De *Tirpitz*, zusterschip van de *Bismarck*, is in de Tweede wereldoorlog drie jaar lang een blok aan het been van de geallieerden geweest. Vele aanvallen werden erop gedaan, waaraan ook Nederlandse marinevliegers deelnamen. Hierna een relaas over haar operaties en haar uiteindelijke ondergang.

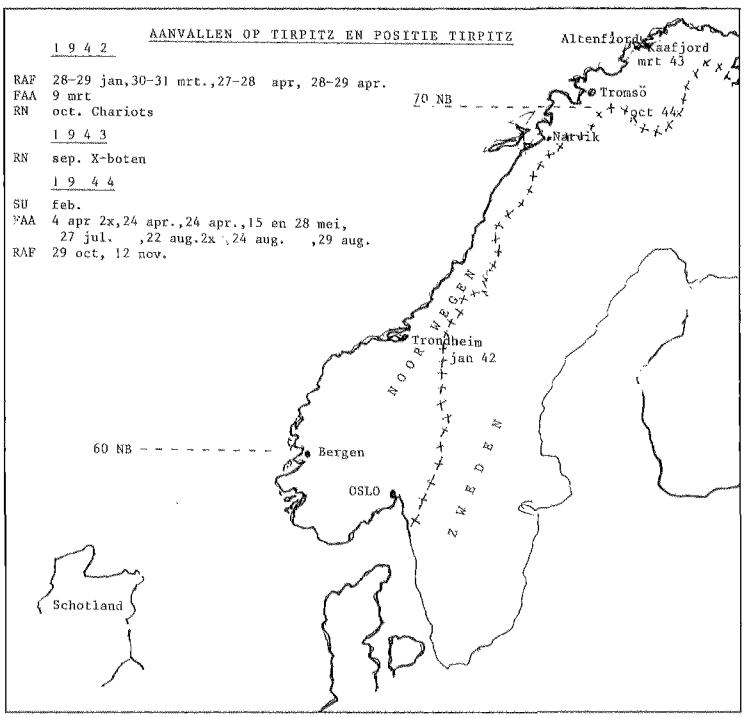
Duitsland wilde zich in Hitler's tijd doen gelden als een maritieme macht van betekenis. Daarom werd medio jaren dertig het z.g. Z-plan in gang gezet, een vloot van slagschepen, vliegkampschepen, kruisers en torpedobootjagers, die in vele opzichten de Britse en andere marines moest overtreffen. Het plan moest rond 1945 zijn voltooid. In het kader van dat Z-plan werd de *Bismarck* in Hamburg gebouwd en in augustus 1940 in dienst gesteld. Het zusterschip de *Tirpitz* werd in Wilhelmshaven gebouwd en kwam in dienst in februari 1941. Een vliegkampschip was in aanbouw en kwam niet meer af, omdat Hitler eerder oorlog wilde, waardoor er van het Z-plan weinig terecht kwam. Beide slagschepen mochten gerust met hun waterverplaatsing van ca. 51.000 ton en een bemanning van 2.500 man superslagschepen worden genoemd. Zij hadden 8 x 38 cm kanons, die drie keer per minuut ieder een granaat van ruim 800 kg meer dan 40 km konden wegschieten, waarbij een vuurleiding werd gebruikt, die veel geavanceerder was dan die van de geallieerde schepen uit die tijd. Aan pantser en waterdichte indeling was heel veel aandacht besteed, waarbij proeven hadden bewezen dat de schepen nagenoeg onzinkbaar waren. Voorts was er een secundaire bewapening van 12 x 15 cm, ook geschikt voor luchtafweer, met granaten van ca. 45,5 kg met een vuursnelheid van 6 tot 8 schoten per minuut. Dan waren er, speciaal voor luchtafweer, 16 x 10,5 cm met granaten van ca. 15 kg met een vuursnelheid van 15 tot 18 schoten per minuut en voorts 16 x 3,7 cm en 64 x 2 cm mitrailleurs.

Dat de hoofdbewapening goed functioneerde, bleek uit het snelle uitschakelen van HMS *Hood*, slagkruiser en pronkschip van de Royal Navy, en beschadiging van HMS *Prince of Wales*, toen de *Bismarck* en de kruiser *Prinz Eugen* in mei 1941 met operatie "Rheinübung" de geallieerde scheepvaart op de Atlantische Oceaan zou aanvallen. Na weer verkend te zijn werd de Home Fleet met 2 vliegkampschepen, 5 slagschepen, 9 kruisers en 18 torpedobootjagers ingezet. Enkele torpedo's van Swordfishvliegtuigen maakten de roeren van de *Bismarck* onklaar, die reeds water had gemaakt door enige treffers van HMS *Prince of Wales*. Daarna werd het schip prooi van de verzamelde Home Fleet, die het met kanons en torpedo's verder afmaakte. Aldus bleek het onzinkbaar zijn een relatief begrip.

Ondertussen werd de *Tirpitz*, genoemd naar de grondlegger van de Duitse Marine, medio juli 1940 tijdens de afbouw zonder succes aangevallen door de Royal Air Force (R.A.F.). In september 1941 voegde het schip zich bij de Oostzeevloot om de bemanning verder te oefenen voor hun oorlogstaak. Samen met het vestzakslagschip *Admiral Scheer* zou het in november 1941 de geallieerde scheepvaart in de Atlantische Oceaan aanvallen, doch de risico's werden te groot geacht, zodat het in januari 1942 zo onopvallend mogelijk via het Kieler kanaal naar Noorwegen ging en daar dicht onder de wal in de steile Föttenfjord in de Trondheimfjord beschutting zocht. De Britten hadden meteen weet daarvan gekregen, waarbij naast luchtverkenners ook agenten en verzetsmensen een rol speelden. Uitgebreide maatregelen tegen diverse aanvallen werden genomen, niet alleen door rookgeneratoren op diverse plaatsen aan te brengen, doch ook door de luchtafweer aan de wal te vermeerderen en anti-torpedonetten aan te brengen, terwijl patrouilles met kleine vaartuigen werden geïntensiveerd. Om de bemanning tegen eentonigheid te behoeden, werden allerlei vormen van afleiding georganiseerd. Van 6 tot 12 maart 1942 werd tot hun grote genoegen het schip met een escorte naar zee gestuurd met de opdracht konvooien naar en van Rusland aan te vallen. Door de bar slechte weersomstandigheden kwam daarvan niets terecht. Ook de waakzame Home Fleet, ingezet om de konvooien te beschermen, had met het slechte weer te kampen. Op een gegeven ogenblik lagen de Duitsers niet meer dan 70 mijl van de Britse vloot. Twaalf Albacore torpedovliegtuigen van 817 en 832 squadron van HMS *Victorious* werden toch op de *Tirpitz* afgestuurd, die hen met zijn gehele batterij een warme ontvangst gaf. Twee Albacores werden neergehaald. De torpedo's richten niets uit!

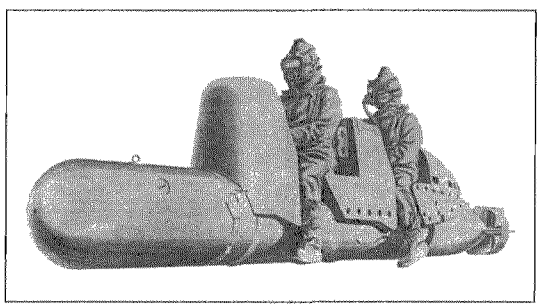


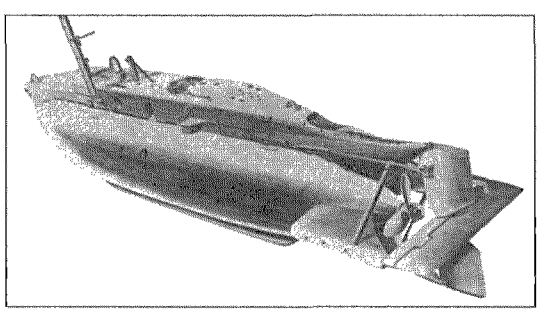
Terug in de Föttenfjord deden in de nacht van 30 op 31 maart 1942 33 Halifax 4-motorige bommenwerpers van de R.A.F. vanaf ca. 14.000 voet hoogte een aanval in heel slecht weer. Vijf vliegtuigen gingen verloren, bommen kwamen niet in de buurt van het doel.
De eentonigheid werd in de nacht van 27 op 28 april 1942 doorbroken door een nieuwe aanval van 31 Halifaxes en 12 Lancasters, die door het gelegde rookgordijn en de luchtafweer geen resultaten boekten, ten koste van vijf vliegtuigen. Een deel van de afgeworpen bommen bleek uit dieptebommen te bestaan, die langs een helling naar het schip moesten rollen, om daaronder te ontploffen. Vele daarvan kwamen niet zo ver en werden door de Duitsers gedemonteerd. Van de "gewone" bommen bleek ook een deel niet geëxplodeerd te zijn.
Begin juli 1942 was de *Tirpitz* weer op zee en zou samen met het vestzakslagschip *Admiral Scheer,* de zware kruiser *Hipper* en zes jagers de operatie "Rösselsprung" (Paardesprong) uitvoeren om het voor Rusland bestemde konvooi PQ 17 met zware escorte aan te vallen. Dat konvooi zou de geschiedenis ingaan als het rampenkonvooi. In verband met het uitvaren van de *Tirpitz* moest het op last van Londen (en tegen de wil van de commandant van de dekkende eenheden) zich verspreiden. Het gevolg was dat van de 34 schepen er 23 door U-boten en de Luftwaffe tot zinken werden gebracht! Het Duitse verband, met de *Tirpitz* als vlaggeschip op weg naar de Altenfjord, werd door pech achtervolgd. Eerst liep de *Scheer* op een klip en daarna ook nog drie jagers, door, naar beweren, onbetrouwbare Noorse kaarten. Daardoor kreeg de *Tirpitz* geen kans het konvooi aan te vallen, want het schip moest in de Altenfjord op verdere orders wachten. Alles werd klaar gemaakt om de volgende ochtend in actie te komen, doch de opdracht werd afgelast. Een Russische onderzeeboot, die onderweg binnen schootsbereik van de *Tirpitz* lag, wist van deze gouden mogelijkheid geen gebruik te maken.
In de Bogenfjord bij Narvik werd voor anker gegaan, en naarmate de dagen verliepen ging de stemming naar een dieptepunt. Wat de commandant niet verwachtte, gebeurde toch. De jonge matroos Turowski deserteerde, wilde naar Zweden, en werd gepakt. Na krijgsraad aan boord kreeg hij, om een voorbeeld te stellen, de doodstraf. Op een Alle Hens werd hij meteen erna door een vuurpeloton geëxecuteerd, en daarna in een zak overboord gezet. Aldus zat de angst er bij de bemanning in. En daartoe droegen het lange daglicht en de verkenningen door de R.A.F. bij.



Met het mislukken van "Rösselsprung" werd de twijfel van Hitler jegens het nut van het slagschip slechts vergroot, hoe ook admiraal Raeder argumenteerde dat de *Tirpitz* een belangrijk deel van de Britse vloot aan zich bond. Pas op 6 september 1943 werd weer naar zee gegaan om installaties op Spitsbergen te bombarderen. De artillerie bleek uitmuntend te functioneren. De bemanning was weer gemotiveerd. Daarna lag het schip weer in de Föttenfjord, waar nieuwe films waren aangekomen en nog meer boeken en tijdschriften. Op de radio hoorde men Göring het nut van het slagschip tegen de successen van zijn Luftwaffe op de Russische konvooien op overdreven wijze door de ether schallen.
Ondertussen was in Londen heel wat afgepraat wat met de *Tirpitz* te doen. Het schip hield immers een heel vlootverband in de Noordeuropese wateren, dat anders in de Pacific zou kunnen worden ingezet. Het risico dat toch weg te zenden werd te groot geacht. Hiermee werd nog eens het principe van "a fleet in being" bewezen, dat al eerder in de geschiedenis was getoond. De enige oplossing: breng de *Tirpitz* tot zinken!
Voor de R.A.F. werd daarom het plan om een bom van 12.000 lbs (5.448 kg) en van 22.000 lbs (9.988 kg) te produceren versneld. Die bommen waren ontwerpen van dr. Barnes, de man die ook de dambusters ontwierp. De gestabiliseerde automatische bommenrichtkijker (SABS) werd verder ontwikkeld. Deze zou beter blijken te zijn dan de Amerikaanse Norden kijker. Voorts werden bij Southampton in het geheim mini-onderzeeboten gebouwd, die later in Schotland met hun bemanningen zouden oefenen. En tenslotte was er een levendig verkeer tussen de Shetlandeilanden en onbespiede kreken aan de ca. 3.200 kilometer lange Noorse kust. Hiervoor werden veelal vissersboten gebruikt met Noorse en Britse agenten. Het kwam uit het brein van één van hen om de *Tirpitz* met bemande torpedo's aan te vallen. Aldus ontstond de operatie "Title", toen er zekerheid was dat de *Tirpitz* weer bij Trondheim lag.
De Noorse vissersboot *Arthur*, bemand door Noren, werd daarvoor voorzien van een geheim compartiment, waarin kikvorsmannen van de Royal Navy en hun duiktuig konden schuilen. Voorts werd het schip aangepast om twee zgn. chariots (=strijdwagens) onder water op speciale uithouders mee te voeren. Dat waren speciale door twee kikvorsmannen bestuurde torpedo's van 53,3 cm, met een af te koppelen explosieve kop van 275 kg. Met een vaartje van 3 mijl kon ca. 18 mijl onderwater worden afgelegd. De chariots werden op dek onopvallend onder zeilen vastgezet om nabij het doel te water te worden gelaten. Bij het doel zouden de Britse kikvorsmannen te water gaan, hun chariots loskoppelen en onder water naar het doel varen. Dan zou de explosieve kop met tijdklok aan het doel worden bevestigd. In Schotland werd onder diverse weersomstandigheden met succes geoefend, met het slagschip HMS *Rodney* als doel.
Eind oktober 1942 begon "Title". In hoge zeeën kwam de *Arthur* bij de Noorse kust. De motor haperde, een nieuwsgierige argeloze Noor maakte het de bemanning even moeilijk en tevens kwam de Luftwaffe een kijkje nemen. Doch men zette door. Juist toen zij langs Duitse schepen kwamen, begon de motor weer te sputteren. Die werd echter in een klein vissersdorpje door een uit zijn bed gebelde smid weer opgelapt.

Op 31 oktober om 0700 uur op weg naar Trondheim kon een Duitse patrouille niets verkeerds aan de valse scheepspapieren vinden, en had ook niet de twee torpedo's onder het schip in het heldere water gezien.
Juist bij de *Tirpitz* kwam er een zware deining, die de *Arthur* heftig deed stampen en slingeren, met als gevolg dat de torpedo's loskwamen en zonken. Eén had daarbij echter de schroef geraakt. De missie was zo dichtbij de *Tirpitz* mislukt. Met de gammele motor en kapotte schroef was er geen terugweg mogelijk. Daarom werd de *Arthur* tot zinken gebracht en werd gepoogd naar de 110 km oostelijk gelegen Zweedse grens te komen. In twee groepen van vijf kwam men er. De ene groep zonder enige moeite, met alleen maar gastvrije boeren. De andere had alleen maar problemen. Juist bij de grens werd de groep door Duitsers ontdekt. Er volgde een schotenwisseling. Eén Duitser kwam om, een Britse kikvorsman werd gewond en moest achterblijven. Die kwam voor een Duitse krijgsraad en werd als zgn. franc-tireur gefusilleerd, hoe hij ook aantoonde een ontsnappende Britse marineman te zijn. Daarvoor moest admiraal Raeder later in Neurenberg terechtstaan.
Toen Hitler over deze operatie hoorde, ontstak hij in toorn tegenover admiraal Raeder. Hij wilde actie en niet passief gesluimer in de fjorden. Daarom wilde hij de grote schepen slopen, hun geschut als kustbatterijen gebruiken en bemanningen het tekort bij de U-boten laten aanvullen. Raeder bleef erbij dat de grote schepen, en zeker de *Tirpitz,* de Britse marine een blok aan het been waren. Toen hij daarna als schelm werd weggestuurd nam hij ontslag en werd admiraal Dönitz bevelhebber. Omdat hij met zijn U-boten succes had en Hitler hem meer waardeerde, wist hij Hitler alsnog van het nut van de grote schepen te overtuigen. Daarom kwam de *Tirpitz* op 30 maart 1943 dichterbij de konvooiroutes te liggen, namelijk in de Kaafjord, in het meest noordelijk gelegen deel van Noorwegen.
Dat de Britten het eens waren met Raeders visie bleek uit de operatie "Source". Daarbij werden een aantal Mosquitoes en enige Spitfires van de R.A.F. naar Rusland gedetacheerd om er met hun camera's de fjorden te verkennen, op zoek naar de Duitse schepen.
"Source" zou worden uitgevoerd met mini-onderzeeboten,, de zgn. X-boten, met een lengte van ca. 16 m, diameter ca. 1,85 m en bemand met 4 man. Aan de romp konden twee mijnen worden bevestigd met ca. 900 kg explosieve lading. Er was een 43 pk dieselmotor voor boven water varen (max. 7 zm/uur) en een elektromotor voor onderwater (ca. 3 zm/uur). De maximum duikdiepte was ca. 75 meter. De X-boten konden een week op zee blijven.
Het plan was om zes X-boten (X-5, 6, 7, 8, 9 en 10) deels boven water en daarna onder water te laten slepen door zes grote onderzeeboten met daar aan boord de operationele bemanningen van ieder vier man.
Tijdens de overtocht waren ferrybemanningen (3 man) in de X-boten. Nabij het doel zouden de bemanningen worden gewisseld, waarna op eigen kracht verder zou worden gegaan. De moederonderzeeboten zouden dan voor de kust een patrouille onderhouden en hun X-boten afwachten.
In Loch Cairnbawn in Noord-Schotland maakten op 11 september 1943 de X-boten vast aan hun moederboten. Het slepen gaf problemen, ondanks eerdere oefeningen.





Zo brak er nogal eens een tros en was een X-boot uren zoek. Ook was de zee zo ruw, dat vaart moest worden verminderd vanwege lekkages en omdat er in enige X-boten stabiliteitsproblemen en kortsluiting ontstonden. Dichterbij de Noorse kust zou er gedoken worden en geregeld boven water worden gekomen om de X-boten (en bemanning) van frisse lucht te voorzien en de batterijen op te laden.
Onderweg ging de X-9 met bemanning verloren en werd de X-8 tot zinken gebracht, toen beide mijnen loskwamen van het schip en daarmee deze boot voor de operatie was uitgeschakeld. X 5, 6 en 7 wisten door de

eerste netversperringen te komen, zij het dat die dieper lagen dan verwacht. De X-5 werd in de buurt van de *Tirpitz* in een torpedonet gevangen, waarin gewoonlijk een ander schip lag. Zij kon er niet meer uitkomen en ging met bemanning verloren. De X-7 wist de *Tirpitz* te bereiken en de mijnen onder het schip te plaatsen. Zij kwam daarna boven water, waarna de bemanning door een Duitse sloep werd opgepikt. Ondertussen poogde de commandant de *Tirpitz* te verhalen om schade te beperken.

De X-6 wist ook onder de *Tirpitz* te komen, plaatste de mijnen, maar kon niet uit de netten komen. De commandant en één man konden uit de boot komen en werden ook aan boord van de *Tirpitz* gebracht. Door de daarna volgende detonaties werd het schip wel twee meter omhoog gedrukt. Na eerst bedreigd te zijn met onmiddellijke executie, vermande de commandant van het schip zich en werden na enige verhoren de Britten naar een krijgsgevangenenkamp gestuurd. De commandant van de X-7, ltz Cameron, en de commandant van de X-6, ltz Place, hoorden pas na de oorlog dat zij het Victoria Cross hadden gekregen.

De X-10 had zoveel problemen, dat niet aan de operatie kon worden meegedaan. Die problemen verergerden op de terugtocht naar Schotland, zodat de boot tot zinken werd gebracht.

De schade aan de *Tirpitz* werd door de Duitsers gebagatelliseerd, maar het voorschip bleek ontzet te zijn; er was een slagzij en twee torens van de hoofdbatterij waren ontwricht. Alle drie voortstuwers waren voor lange tijd onbruikbaar en een generator, die onder meer de vuurleiding stroom leverde, was defect.

Daarnaast bleek al het servies kapot te zijn en waren er veel elektrische storingen. Alleen op een werf zou het schip weer geheel operationeel gereed kunnen worden gemaakt. Maar naar Duitsland terugvaren was te gevaarlijk, zodat het reparatieschip *Neumark* het zo goed mogelijk moest oplappen.

Door deze actie was de *Scharnhorst* nog het enige operationele kapitale schip in het gebied. Het werd met jagers omstreeks Kerst 1943 ingezet tegen het konvooi JW 55 B, maar werd door het slagschip HMS *Duke of York* tot zinken gebracht. Van de 1900 man bemanning overleefden er slechts 36 een ijskoude zee.

Terwijl het jaar 1944 voor de *Tirpitz* rustig begon en men gewend was aan de luchtverkenningen, werd het in de nacht van 10 op 11 februari opgeschrikt door een aanval van Russische bommenwerpers. Vier van de vijftien wisten de Kaafjord te vinden, doch er kwam geen bom in de buurt van het schip.

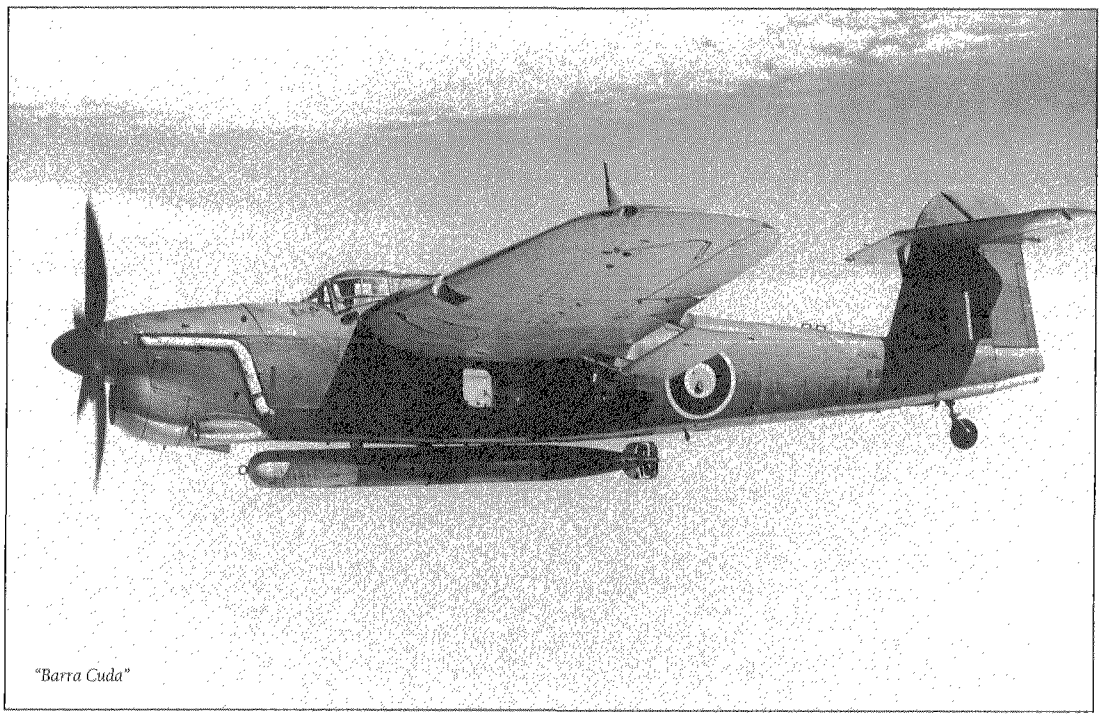
Intussen was het in Londen bekend, dat het schip weer in de fjord had proefgevaren. Gemengde berichten waren er over de inzetbaarheid van de *Tirpitz*. De twijfel moest met operatie "Tungsten" eindigen, waarbij duikaanvallen moesten worden gedaan en torpedo-aanvallen niet mogelijk waren door de dichtbij gelegen bergen en de verwachte verdediging.

Op 4 april om 04.07 uur werden, in zwaar weer, van de vliegkampschepen HMS's *Victorious* en *Furious* en de escortcarriers HMS's *Emperor, Searcher, Fencer* en *Pursuer* 21 Barracuda duikbommenwerpers van squadrons 827 en 830 afgevlogen. Tien van deze vliegtuigen waren bewapend met antipantser bommen van 725 kg, Elf met dergelijke bommen van 225 kg en met diepte-bommen. De bommenwerpers werden geëscorteerd door boordjagers; ten eerste 10 Corsairs van squadron 1834, die op 10.000 voet moesten blijven voor mogelijke interventie van de Luftwaffe; verder waren er 10 Hellcats van squadron 800 en 20 Wildcats van squadron 881 en 882, die naast verdere dekking van de Barracuda's ook de dekken en gelegenheidsdoelen zouden mitrailleren. Al snel was er het rookgordijn, maar op tijd konden de Barracuda's hun last afwerpen. Weldra was een nabij gelegen tanker in vlammen en begon de *Tirpitz* van zijn ligplaats te komen, omdat het schip toevallig op die dag een proefvaart in de fjord zou gaan maken. Intussen vlogen de jagers, hun 6 x 12,7 mm mitrailleurs afvurend, zo laag over het schip dat de luchtafweer weinig kon doen. De commandant, ktz Meyer, juist uit de gepantserde brug gekomen om de schade te overzien, werd in zijn been geraakt en raakte bewusteloos. De navigatieofficier wist het schip van de rotsen weg te houden. Op dek heerste grote ravage, maar fatale schade was er niet.

Een tweede aanval begon om 05.25 uur met 20 Barracuda's van de squadrons 829 en 931, waarvan één na de start in zee stortte. 10 Corsairs van squadron 1841, 10 Hellcats van squadron 804 en 19 Wildcats van 896 en 898 squadrons waren escorte.

De *Tirpitz* was gehuld in rook, maar de masten staken daar bovenuit en daarop werd gebombardeerd. Vliegers rapporteerden vier treffers met de 725 kg bommen en tien met de lichtere bommen en meenden, dat het schip zwaar beschadigd was. Dat, het zware weer, alsmede de vermoeidheid van de bemanningen, was reden geen verdere aanvallen te doen. Twee Barracuda's en een Wildcat gingen verloren.

Tot verbazing bleken de aanvallen niet fataal te zijn geweest. Het schip zou in drie maanden weer in dezelfde conditie zijn als ervoor. Er waren 112 doden en 316



"Barra Cuda"

gewonden; er was wel ravage aan dek. Omdat de bommen te laag waren afgeworpen, kregen zij niet de snelheid om te penetreren of zij ontploften niet omdat de scherpstelling niet werd geactiveerd.
In Duitsland wist admiraal Dönitz de inbreng van het schip bij Hitler toch verder zeker te stellen. Voor het geval dat het schip weer zou worden aangevallen en onverhoopt zou zinken, zou het in ondieper water gebracht worden. Dan zou alsnog het geschut kunnen worden gebruikt, wellicht ook tegen een mogelijke invasie. Ook werd Göring op het matje geroepen, omdat er geen enkel vliegtuig van de Luftwaffe was verschenen, hoewel daartoe wel oproepen waren gedaan.
In Londen werd al gauw het matige succes van de Fleet Air Arm vergeleken met het succes van de US Navy in de Pacific bij dergelijke aanvallen. De Fleet Air Arm zou zich niet laten kennen.
Op 24 april zouden zes carriers weer een aanval doen, maar die werd door het slechte weer vroegtijdig afgelast. Dit was operatie "Planet".
Op 15 mei 1944 was een aanval van 64 vliegtuigen op weg naar de *Tirpitz*, maar door mist werd onverrichterzake teruggekeerd naar de schepen. (Operatie "Brawn"). Op 28 mei 1944 ging operatie "Tiger Claw" vanwege het slechte weer niet door.

Op 17 juli 1944 vlogen voor de operatie "Mascot" HMS's *Formidable, Furious* en *Indefatigable* 44 Barracuda's van de squadrons 820, 826, 827 en 830 af. De vliegtuigen werden begeleid door 18 Corsairs van 1841 squadron, 18 Hellcats van 1840 squadron en 12 Fireflies van 1770 squadron. Doch de Duitsers hadden er weet van. De vliegers zagen alleen een uitgestrekt rookgordijn. Er werd wel gebombardeerd. Een Corsair en een Barracuda gingen verloren. De Luftwaffe liet zich niet zien.
Op 22 Augustus 1944 's-ochtends werden van HMS's *Formidable, Indefatigable, Trumpeter, Furious* en *Nabob* 32 Barracuda's en 53 boordjagers op de *Tirpitz* losgelaten, maar lage bewolking dwong de Barracuda's terug te keren. Negen Hellcats van 1840 squadron met 225 kg bommen wisten die door openingen in het wolkendek zonder resultaten af te werpen. Een Barracuda en een Hellcat gingen verloren.
In de late middag probeerden zes Hellcats van 1840 squadron van de *Indefatigable*, bewapend met 225 kg bommen, het nog eens, tezamen met acht Fireflies van 1770 squadron, maar het resultaat was nihil. Seafires van 887 en 894 squadron van de *Indefatigable* wisten bij een in de buurt gelegen waterbasis zeven vliegtuigen aan hun boeien te vernietigen en twee vliegende Blohm

& Voss vliegboten neer te halen.
De *Tirpitz* werd voor de Fleet Air Arm bijna een obsessie. Dat bleek onder andere op 24 augustus, toen vliegtuigen van HMS's *Formidable, Indefatigable* en *Furious* een aanval deden. 33 Barracuda's (820, 826, 827 en 828 sqdn), 10 Hellcats (1840 sqdn) met 225 kg bommen, 24 Corsairs, waarvan vijf met 450 kg bommen (1841 en 1842 sqdn), en 10 Fireflies (1770 sqdn) boekten twee treffers. Dit ging en koste van vier Corsairs en twee Barracuda's, één vlieger kon worden opgepikt. Na enige dagen mist en stormen vlogen op 29 augustus 26 Barracuda's en 17 Corsairs (twee met 450 kg bommen), 7 Hellcats en 10 Fireflies af. Ze troffen gewaarschuwde Duitsers, die tijdig een rookgordijn hadden gelegd en zwaar afweervuur gaven. Zonder treffers te boeken, en ten koste van een Corsair en een Firefly, kwam het merendeel van de overige vliegtuigen met scherfgaten terug. De slechte prestaties van de Barracuda's kwamen bij al deze aanvallen duidelijk naar voren en daarmee was ook de naam van de Fleet Air Arm gemoeid.
Churchill eiste echter dat het "blok aan het been" voorgoed onder zou gaan, waarvoor de R.A.F. werd ingeschakeld. Deze had intussen de 12.000 lbs bommen, de zgn. "Tallboys", gebruikt. Dan moesten de Lancasters, het enige vliegtuig dat de bom kon voeren, wel voorzien worden van extra tanks, ontdaan worden van een deel van de uitrusting en met 4.000 lbs boven het maximum gewicht starten. Dan nog lag de *Tirpitz* te ver van de bases in het Verenigd Koninkrijk. Daarom werd besloten de vliegtuigen van 617 en 9 squadron van een Russische basis te laten opereren. Zo'n verplaatsing had veel voeten in de aarde, maar op 15 september 1944 was het zo ver. De dagelijkse verkenningen met R.A.F. Mosquitoes of Spitfires vanuit Rusland lieten zien dat de *Tirpitz* rustig op zijn plaats in de Kaafjord lag. Het weer was echter slecht.
Toch zou er één treffer zijn geboekt met dubieus resultaat. Medio oktober 1944 besloot Doenitz de *Tirpitz* bij Tromsö met een bemanning verminderd tot 1600 man in ondiep water voor anker te laten gaan. Zou het tot zinken worden gebracht, dan was het geschut nog te gebruiken. Er waren geen steile bergen nabij de ankerplaats, die de aanvallen van de marinevliegtuigen hadden bemoeilijkt, maar wel extra luchtafweer en rookgeneratoren op de wal.
Tromsö lag juist binnen het bereik van de beide squadrons die vanuit Lossiemouth in Noord-Schotland op 29 oktober 1944 met 38 Lancasters in actie kwamen. Het weer speelde wederom parten en een "near miss" was het magere resultaat.
Op 12 november 1944 trokken 32 Lancasters er weer op uit. Het weer was ideaal, en ondanks het rookscherm werd de *Tirpitz* gezien en met succes gebombardeerd. Omdat er geen Luftwaffe was te bespeuren, kon een hele lange bommenrun worden gemaakt. De bemanningen zagen van 14.000 -16.000 voet grote rookpluimen en treffers. Een Mosquito maakte later foto's. Twee voltreffers hadden het schip gebroken en vier "near-misses" hadden de *Tirpitz* doen kapseizen. Van de reeds verminderde bemanning van 1600 man kwamen 700 toen om het leven.
Uiteindelijk, na 33 maanden(!), hadden de Britten zich van een blok aan het been ontdaan en konden er meer schepen naar de Pacific, om onder andere bij de British Pacific Fleet ingedeeld te worden voor de strijd tegen Japan.

Nabeschouwing

1. De *Tirpitz* heeft op uitstekende wijze de taak vervuld van "fleet in being" en zo de Royal Navy zeer in haar mogelijkheden beknot.
2. Meest opmerkelijk is eigenlijk het falen van de boordvliegtuigen, het schip tot zinken te brengen. Nu heeft daarbij voornamelijk het weer een rol gespeeld, maar ook de kwaliteit van de Barracuda's en de bommen was onder de maat. De Barracuda werd al snel een schaap met vijf poten, met geringe prestaties, ook in de klim en, vergeleken met de solide Stuka of Dauntless, een matige duikbommenwerper. Dat er resultaten werden geboekt, is te danken aan de inzet van de zeer gemotiveerde vliegers, die echter hun duik tot zo laag doorzetten, dat verscheidene voltreffers niet ontploften, daar de scherpstelling niet in werking kon komen. Daarbij speelde ook de soort bommen een rol. De Armor Piercing (AP's)en semi-AP's waren van matige kwaliteit. In zo'n bom, die in de *Tirpitz* niet ontplofte, werd een hoeveelheid zand gevonden, iets dat op sabotage zou kunnen duiden. Was die bom (en andere) wel ontploft, dan was het schip veel zwaarder beschadigd geweest. Gelijke bommen van de US Navy waren van beter materiaal, van betere constructie en hadden een beter afvuurmechanisme. De Corsair en de Hellcat waren een uitstekend platform voor duikaanvallen. Zij zijn eigenlijk te weinig in die rol tegen de *Tirpitz* ingezet. Dat de Barracuda's niet met torpedo's werden ingezet komt, omdat de steile bergen dichtbij de ankerplaats dat niet mogelijk maakten.
3. Dat uiteindelijk de R.A.F. de *Tirpitz* tot zinken bracht,

was logisch, omdat de R.A.F. daartoe met de "Tallboy" de beste middelen had. Het resultaat zou wellicht anders zijn geweest als de Luftwaffe zich boven de *Tirpitz* had vertoond en er geen lange bommenrun mogelijk zou zijn geweest. Beweerd wordt dat er nog wel jachtvliegtuigen waren, een andere bron meldt dat de Luftwaffe alle vliegtuigen voor de verdediging naar Duitsland had teruggetrokken. Jammer is dat het succes van de Lancasters soms werd gebruikt om het falen van de Fleet Air Arm te benadrukken. Dat kwam door jarenlang geruzie tussen de Royal Navy en de R.A.F. over de Fleet Air Arm, die om beter te kunnen functioneren in 1939 vanuit de R.A.F. weer onder de Admiraliteit kwam. Deze rancune speelt (helaas) soms ook nu nog.

Overigens is het boeken van (slechts) 2 voltreffers in uitstekende condities (mooi weer, goed zicht, geen luchtafweer) tekenend voor wat toen met de beste middelen kon worden bereikt. Daarvoor waren 32 Lancasters ingezet met de nieuwste versie van de gestabiliseerde automatische bommenrichtkijker (SABS Mk XIV) en de toen nagenoeg perfect geachte 12.000 lbs bommen. Met andere woorden 6,25% voltreffers. Betrekken wij de vier near-misses daarbij, omdat die dicht bij het schip neerkwamen, dan is 18,75% voor die tijd geen slecht resultaat.

4. Eigenlijk hebben de X-boten, klein als zij waren, in eerste instantie de meeste schade aan de *Tirpitz* toegebracht. Als de commandant van de *Tirpitz* geen kans had gezien het schip wat te verhalen, dan was het resultaat zeer waarschijnlijk fataal geweest. De X-6 en X-7 bovenal, maar ook de Noren en Britten, die de chariot-operatie - zij die ook mislukt - uitvoerden, verdienen de grote waardering. Dat kwam in de hen verleende onderscheidingen tot uiting, en de bewondering die de Duitsers toen en na de oorlog voor hen toonden.
5. Men kan zich afvragen wat het juiste moment was de *Tirpitz* niet meer zeewaardig te achten. Bepaalde kringen hebben zelfs operatie "Tungsten" van de Fleet Air Arm en de inzet van de R.A.F. onnodig gevonden. Naar het leek was het schip reeds door de X-boten zo toegetakeld, dat het niet meer zeewaardig kon zijn en in Tromsö eigenlijk als enig doel had lokaas te zijn, zonder mobiele gevechtskracht. Dan zouden geen 700 man na het laatste bombardement van de R.A.F. ermee zijn ondergegaan en zouden de Britten al eerder een inbreng in de Pacific hebben kunnen hebben.

   Omdat men in Londen daarover twijfelde en daarnaast het schip een obsessie was, onder meer voor Churchill, heeft de historie haar beloop gekregen, zoals hierboven is weergegeven.
6. Heel bijzonder is, dat bij een of meerdere aanvallen op de *Tirpitz* vanaf juli 1944 Nederlandse marinevliegers waren betrokken, die bij F.A.A.-squadrons waren ingedeeld.

   Dat waren op 17 juli 1944:

- voor luchtsteun en aanvallen le golf met Hellcats a/b HMS *Furious:*

  van 1840 squadron: officieren-vlieger der 2e klasse K.A. La Bree, G. Volkers, H. de Wit, G.J. Zeegers de Bijl en officieren-vlieger der 3e klasse J.G. Boon von Ochssée, G.H. Greve, J.E. Helfrich, W.A. Limque, H. Moekardanoe, C.A.M. Poublon, R.R. Twijsel, W. Saltikoff, en J. Schwencke (ex-KNIL);
- voor verdediging tegen aanvallers en bescherming van de vloot met Seafires a/b HMS *Indefatigable:*
- van 887 squadron: officier-vlieger der 2e klasse Baron F.F. d'Aulnis de Bourouill en officier-vlieger der 3e klasse E.D. Govaars (ex-KNIL)
- van 894 squadron: officier-vlieger der 3e klasse B.K. Swart.

  Op 22 augustus 1944 vlogen van HMS *Indefatigable* bij 1840 squadron om 11.00 u en 18.00 u en op 24 en 29 augustus om 05.00 uur met hun Hellcats: officieren-vlieger G.J. Zeegers de Bijl, J.G. Boon von Ochssée, H. Moekardanoe en R.R. Twijsel.

  Met Seafires van 887 squadron a/b HMS *Indefatigable* leverden officieren-vlieger Baron F.F. d'Aulnis de Bourouill en E.D. Govaars en officier-vlieger B.K. Swart in 894 squadron "fighter cover".

  Bij de voorbereiding van de F.A.A. operaties kwamen om het leven de officieren-vlieger der 3e klasse F.C.M. Brogtrop, J. Blok, C.A.D. van Dongen, P.J. Huyer, Th. Limbosch, S de Ridder en A.J. Smith.

BRONNEN:

Sink the *Tirpitz*, Peillard, Granada 1968
Aircraft carriers, Polmar en Brown, Macdonald London, 1969
Logbook 1840 squadron 1945
Battleships and battlecruisers, Breyer Macdonald, Jane's, London 1970
Bomber Command, Battle of the Atlantic, Hughes en Costello, Dial Press etc., Joseph Hastings, London 1977
617 Squadron 1994
Fly Navy, Griffith, 1995,
J.G. Boon von Ochssée en anderen

P.J.M.Kamps

SPOORWEGEN, VESTINGWERKEN EN MILITAIRE BELANGEN

Een, voor publicatie in Mars et Historia ingekort, uittreksel zonder noten. De waardevolle en complete studie, die met vele historische feiten en voorbeelden verlevendigd is, kan bij de redactie besteld worden tegen reproductie- en verzendkosten.

A ALGEMEEN

1 Inleiding

Deze studie vloeit voort uit een onderzoek naar informatie over vestingwerken en andere permanente verdedigingswerken, in Staatsbladen en Handelingen van de Tweede Kamer (HTK) uit de periode 1813-1963. In de studie wordt gekeken naar de rol van spoorwegen in de militaire wereld in het algemeen en Nederland in het bijzonder in de periode 1839-1940. Aan het einde wordt gekeken wat de rol van spoorwegen is in de huidige militaire optiek, en welke veranderingen daarin hebben plaatsgevonden

2a De internationale strategische betekenis van spoorwegen

De belangrijkste militaire betekenis van spoorwegen is het vermogen om in betrekkelijk korte tijd grote aantallen troepen en hun materieel over grote afstanden te vervoeren. Hierdoor kunnen in korte tijd grote aantallen troepen geconcentreerd worden voor offensieve of defensieve acties.

Spoorlijnen kunnen belangrijke gebieden met elkaar verbinden; een industriegebied met het front, of twee fronten met elkaar. Een spoorlijn direct achter en ongeveer parallel aan het front is van strategisch belang, omdat daarmee zeer snel grote aantallen troepen van de ene naar de andere plaats vervoerd kunnen worden, om verrassingsaanvallen te plegen, dan wel deze af te kunnen slaan.

Deze verplaatsingen zijn des te gemakkelijker grensoverschrijdend indien buurlanden dezelfde spoorbreedte benutten, en er geen hindernissen zijn.

2b De strategische betekenis van bruggen

Een (spoor)brug als vaste oeververbinding geeft de snelst mogelijke wijze van oversteek over een waterloop. Alternatieven als veerponten, (rubber)boten, amfibievoertuigen, eventueel overzwemmen, en dergelijke, vragen meer tijd en zijn kwetsbaar. Een beter hulpmiddel is de drijvende- of pontonbrug, die echter door de constructie nooit de capaciteit heeft van een verkeers- of spoorbrug.

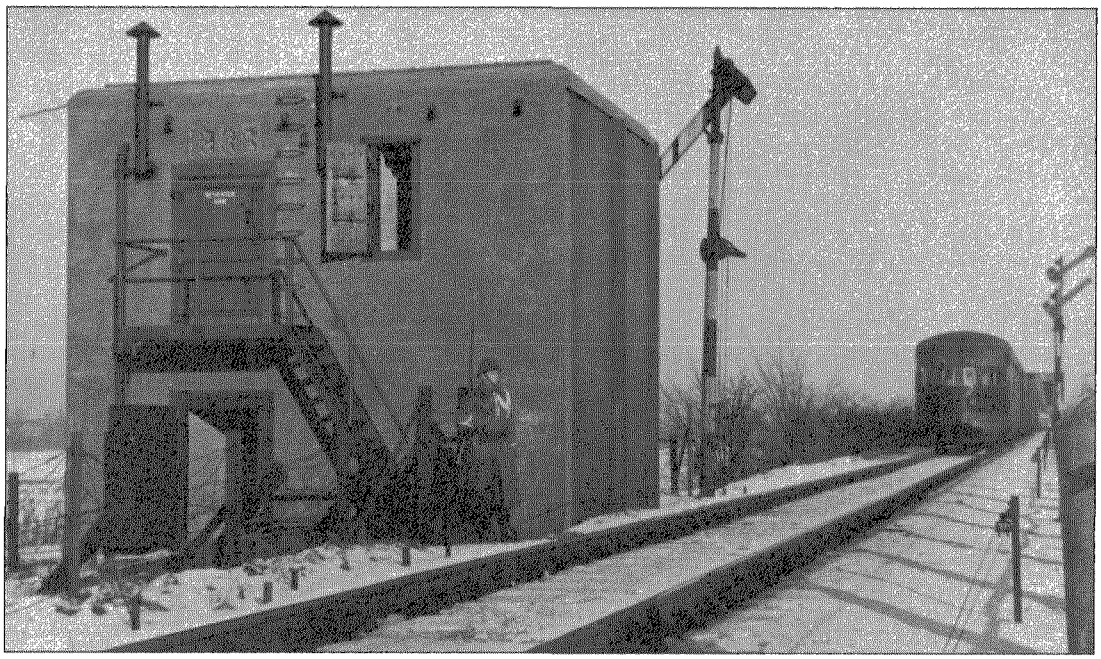
Voor de verdediging is een brug een bedreiging, vooral als deze aanloopt op een verdedigingslinie en daar direct toegang toe geeft. De verdediger moet ervoor zorgen dat de brug zijn defensieve doeleinden niet benadeelt, en daarom mag de brug niet in handen vallen van een aanvaller.

Voor een aanvaller is het een noodzaak om een brug in handen te krijgen om het gros van zijn troepen aan de overzijde te krijgen en daarna zo snel mogelijk verder op te laten rukken. Maar ook voor het aanvoeren van voorraden en versterkingen.

Om problemen bij een eventuele aanval het hoofd te kunnen bieden, moesten de nodige maatregelen worden genomen. Bruggen moesten worden voorbereid tot vernieling om, in geval van een dreigende inname, opblazen te kunnen worden. Daartoe werden al in de vorige eeuw bij de bouw in pijlers mijnkamers ingericht. Aanvankelijk bestonden de explosieven uit buskruit en een lont, maar in de twintigste eeuw werd dat trotyl of een ander chemisch springmiddel met electrische ontsteking, al werd de oude methode ook nog wel gebruikt. Springstoffen werden in de omgeving opgelegd. Om bij een aanval een vijand het gebruik van spoorwegen en spoorbruggen zoveel mogelijk te verhinderen moest de verdediger van te voren zijn maatregelen nemen.

Op strategische gronden werden daarom:

1. voorzieningen getroffen om gebruik van een spoorlijn door een vijand zo moeilijk mogelijk te maken door aanleg van sperforten en andere versterkingen op plaatsen waar spoorwegen belangrijke punten, zoals rivieren en bergpassen, passeerden;
2. plannen gemaakt om het rollend materieel in tijden van dreiging te evacueren naar veiliger gebieden, teneinde aldus voorzien te zijn van het nodige reservemateriaal;
3. bruggen over rivieren en kanalen, en andere infrast-



Kazemat bij Deventer. (fotograaf I.D.S. Paters, copyright Sectie Militaire Geschiedenis KL)

ructurele voorzieningen, voorbereid voor vernielingen en versperring.

3 Tactische aspecten van spoor-wegen in relatie met verdedigingswerken.

Een spoorlijn kan ook tactisch, dit is in het kader van gevechten, benut worden, wanneer een spoorlijn, met overige werken, een zodanige plaats heeft in het terrein dat deze een aanvalsweg kan vormen. of gebruikt kan worden als dijk tegen een inundatie.

Om bij een aanval de vijand het gebruik van een spoorlijn te kunnen ontzeggen, werden in de ontwerpfase van spoorlijn door de overheid maatregelen vastgesteld om de nadelen teniet te doen.

Om tactisch redenen werden door de verdediger derhalve:

1. ligging en richting van een lijn in de nabijheid van militair belangrijke objecten zoals forten en vestingen, aan regels gebonden;
2. kazematten en andere werken aangelegd om een spoorlijn zo goed mogelijk met kanonnen en mitrailleurs te kunnen beschieten;
3. voorbereidingen getroffen voor locale vernielingen en hindernissen binnen het schootsbereik van de verdediging.

In tijden van spanning werden bruggen en stukken spoorweg op militair belangrijke punten, bijvoorbeeld aan de grens, bewaakt door militaire detachementen. Eventueel werden springladingen aangebracht. Op of nabij bruggen konden versterkingen aangelegd worden van waaruit deze bewaakt en beveiligd kon worden.

4 Technische Aspecten

In de meeste landen van Europa wordt sinds lang de spoorbreedte van 1435 mm, het zogenaamde normaalspoor, toegepast. Uitzonderingen zijn Spanje en de voormalige Sovjet Unie. Daardoor kon en kan zonder veel problemen van het ene naar het andere land gereisd worden, zonder bij een grens te moeten overstappen. Een ander aspect was, dat als gevolg van die gelijke spoorbreedte in veroverd gebied aanwezig materieel zonder probleem de grens over en in gebruik genomen kon worden. Immers, het materieel verschilde niet wezenlijk van buitenlands materieel. Dit hield verband met de vaak internationaal opererende maatschappijen. Dit zou tijdens de Tweede Wereldoorlog duidelijk zichtbaar worden toen veel materieel door de Duitsers werd geroofd.

Toen vanaf begin twintigste eeuw lijnen geëlectrificeerd gingen worden, koos ieder land en iedere maatschappij zijn eigen werkspanning, en bij wisselspanning ook nog een aparte frequentie.

Het was ook een manier om te voorkomen dat een vijandelijke trein met electrische tractie kon doorrijden. Het voorkwam dus ook dat materieel bruikbaar was op lijnen van een mogelijke veroveraar. Electrificatie doet dus afbreuk aan bovengenoemde universaliteit.
Een gevolg van de electrificatie van de spoorwegen in de twintigste eeuw was de opbouw van het koppelnet tussen de verschillende electriciteitscentrales. Dit was om te voorkomen dat in een gebied de treinen zouden uitvallen door het wegvallen van een centrale. Met de aanleg van dit koppelnet werd voor de Tweede Wereldoorlog een aanvang gemaakt. Hierdoor werd ook een, al voor de Eerste Wereldoorlog gezien, probleem opgelost, namelijk hoe te handelen bij vernieling door een vijand of zelfs het verlies van een electrische centrale aan de vijand.
Om in tijden van spanning of oorlog geen problemen te krijgen door het uitvallen van electriciteit werden spoorwegmaatschappijen verplicht om stoomlocomotieven en later ook diesellocomotieven aan te houden voor noodgevallen.

5 Locale spoorwegen, interlocale tramlijnen, smalspoor en hun militaire toepassingen

Naast het normale spoorwegnet bestonden en bestaan nog steeds, spoorlijnen van lagere orde, buurtspoorwegen en/of interlokale tramwegen locale tramnetten en smalspoorbanen. Deze moeten eerder gezien worden als aanvulling op het spoorwegnet dan als alternatief. Dit soort lijnen gebruikt soms afwijkende spoorbreedten, tussen smalspoor en normaalspoor.
Licht en snel te construeren smalspoor werd vroeger veel gebruikt in weg- en waterbouw, en wordt, overigens in steeds kleinere mate, nog gebruikt in b.v. tuinbouw en steenbakkerijen.
Ten behoeve van transportdiensten in en achter linies en stellingen tijdens mobilisaties en oorlogen werd door de genie van verschillende landen, in de vorige en deze eeuw smalspoormateriaal aangeschaft. Met dit materieel werden in de stellingen grondwerken uitgevoerd dwz vervoer van aarde, verder het opruimen van het voorterrein, de aanvoer van grondstoffen en materieel, en tenslotte de bevoorrading van de (vesting)artillerie in de stelling.

B MILITAIRE ASPECTEN VAN SPOORWEGEN IN NEDERLAND

6a Spoorwegen in Nederland

De eerste spoorlijn in Nederland waaraan in de vorige eeuw werd gedacht was een lijn van Amsterdam naar Keulen, parallel aan een van de belangrijkste handelswegen van die periode, de verbinding van Amsterdam met en over de Rijn, en die rivier. Voltooiing liet door verschillende problemen lang op zich wachten.
Een van de knelpunten was de financiering, een ander punt was de keuze van de Nederlandse Rijnspoorweg (NRS) van breedspoor (1950 mm) in plaats van het in Duitsland al gebruikte normaalspoor (Ook elders in Europa werden afwijkende maten gebruikt, in Engeland bv bij de Great Western Railway). Er werd daarom begonnen met een andere lijn, naar Haarlem. Het aangelegde breedspoor moest later alsnog omgebouwd worden naar normaalspoor, in de periode 1854/1855 bij de NRS en in 1865/66 bij de HSM.
Veel van de spoorlijnen die in de vorige eeuw aangelegd werden hadden op de een of andere wijze te maken met afzonderlijke vestingwerken of het vestingstelsel in een groter geheel.
Dat spoorwegen ook op ander gebied, zoals economie, een belangrijke rol tegen Nederland konden spelen bewees de aanleg van de spoorlijn Antwerpen-Keulen, ook wel genoemd de IJzeren Rijn. Dit was de verwezenlijking van een oude droom, een directe verbinding van Antwerpen met de Rijn met voorbijgaan van de Hollandse havens, en dus gericht tegen de Nederlandse positie als handelsnatie. Pogingen daartoe in voorgaande tijdperken, de Fossa Eugeniana (1624-1627) en het Noorderkanaal (1800-1813), tegenwoordig Noordervaart, mislukten door verschillende oorzaken.

6b Het Nederlandse vestingstelsel in de 19e eeuw

Het vestingstelsel in de vorige eeuw bestond uit een aantal stellingen, die, met Amsterdam als middelpunt, waren:
1. de Amsterdamse Waterlinie, vanaf 1880 vervangen door de Stelling van Amsterdam (SVA), deze lagen rondom Amsterdam;
2. de Utrechtse Linie, later Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW), tussen Naarden en Gorinchem en in het land van Heusden en Altena;
3. de Stelling van de Monden van de Maas en Haringvliet en de Stelling van Hollands Diep en Volkerak op de Zuid Hollandse en Zeeuwse eilanden tussen Hoek van Holland en Willemstad;
4. de Grebbelinie van Spakenburg tot Rhenen met een verlenging in de Betuwe, de linie Ochten-de Spees (in 1940 Vallei- en Betuwestelling genoemd);
5. de Stelling van Den Helder;
6. de Zuiderwaterlinie langs de Maas in Noord Brabant;

7. de Linies van Groningen en Eems en de positie van Groningen-Delfzijl in de noordelijke provincies;
8. en verder een groot aantal verspreide vestingen en forten, vooral in het oosten en zuiden van het land.

6c Spoorlijnen door linies en stellingen

Vanaf de aanleg van de eerste spoorweg werden keer op keer stellingen en linies doorsneden. De eerste spoorweg ging over de landengte bij Halfweg door de Amsterdamse Waterlinie. Een van de vestingwerken, namelijk post nummer 6, de post aan de Zwet, werd doormidden gedeeld. Deze post lag aan weerszijden van de weg en de trekvaart naar Haarlem. In de HTK is hierover maar weinig informatie te vinden. In later jaren werd de lijn doorgetrokken naar Leiden, 's-Gravenhage (Station Hollands Spoor) en Rotterdam Delftse Poort.

De volgende lijn, van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem (in feite de oorspronkelijk voorgenomen lijn naar Keulen), met een zijtak naar Rotterdam bracht de gemoederen meer in verhitting. Niet omdat deze lijn 3 stellingen doorsneed (Amsterdamse Waterlinie, NHW en Grebbelinie), maar de Tweede Kamer had moeite met de wijze van financieren (Het geld moest komen uit het batig saldo van de Koloniale Rekening, terwijl in dezelfde Wet ook de financiering geregeld moest worden voor de droogmaking van het Haarlemmermeer). Dit batig saldo, de opbrengst van de koloniale politiek, is tot 1871 ook benut ten behoeve van de aanleg van spoorwegen voor rekening van de Staat.

Aanvankelijk was het plan de lijn van Utrecht naar Arnhem langs Wageningen te laten lopen en dan verder door de uiterwaarden van de Rijn. Het was een militair probleem dat de lijn de Grebbelinie moest doorsnijden. Koning Willem II wilde daarom een fort aan de Grebbe. Het alternatief was de lijn door de Stelling van de Emmikhuizerberg en door het fort aan de Buurtsteeg te leiden. Dit had een commercieel nadeel, de lijn liep door een relatief dun bevolkt gebied.

Pas bij wetgeving ten behoeve van de verlenging van de lijn van Arnhem naar de Pruisische grens geven de HTK informatie over de problemen die er tot dan toe waren geweest. Bij latere spoorlijnen kreeg het Parlement meer en meer oog voor de militaire belangen die geschaad konden gaan worden. In veel wetgeving over spoorweg- en brugaanleg komt het militaire aspect op de een of andere wijze aan de orde. Dit hing natuurlijk ook af van kennis en interesse van Kamerleden.

Belangentegenstellingen tussen legerleiding en de directies van de spoorwegmaatschappijen waren duidelijk zichtbaar in de strijd om het verloop van de verbinding van Utrecht met het zuiden, te weten 's-Hertogenbosch of Breda. De lijn zou worden aangelegd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

De oplossing van dit probleem, een lijn naar 's-Hertogenbosch leidde tot een nieuw probleem, namelijk, waar moest de lijn de NHW doorsnijden? Dat werd opgelost door de lijn op dezelfde locatie door de linie te laten gaan als de lijn van de NRS naar Arnhem, namelijk tussen de lunetten II en III ten zuid-oosten van Utrecht. De lijnen van beide maatschappijen moesten elkaar hier kruisen, en deze aangelegenheden werden in het parlement breed uitgemeten.

Een soortgelijke discussie vond plaats bij de aanleg van de lijn Amersfoort-Nijmegen. De vraag was: moest de lijn lopen van Amersfoort over Wageningen, dus voor de Grebbelinie langs, en vandaar naar de zuidelijke oever van Rijn, dan wel langs Rhenen en daar naar de overkant? De brug lag dan achter de linie. De spoorweg zou dan bij Kesteren door de Linie Ochten-De Spees, het verlengde van de Grebbelinie naar de Waal, gaan. De keuze viel op de laatste oplossing. De meidagen van 1940 hebben het voordeel van die keuze getoond. De insnijding bij Rhenen is toen nog gebruikt als hindernis, droge gracht, om de Duitsers tegen te houden.

Zowel in de NHW bij Utrecht als in de Linie Ochten-De Spees bij Kesteren was sprake van het bijeen komen van twee spoorlijnen. In beide gevallen moesten de lijnen zodanig worden aangelegd dat de linies maar op één plaats werden doorsneden. De doorsteek van de linie in de lijnen van Utrecht naar Amersfoort en Hilversum benoorden de stad gebeurde ook op één plaats, namelijk bij Fort Blauwkapel. Dit fort kon samen met het in 1870 aangelegde fort bij Voordorp de lijnen van opzij bestrijken. Bij de aanleg van de boog Utrecht-CS Hilversum verloor het fort Blauwkapel een stuk van zijn wallen.

De NHW werd ook elders doorsneden door spoorlijnen, nl bij Naarden door de lijn Amsterdam-Hilversum. De ligging van deze lijn tussen Naarden en Weesp was en is zodanig dat ze op enkele gedeelten in de lengterichting door geschut bestreken kon worden. De hiervoor nodige bochten, op de kaart en in het terrein nog herkenbaar, zijn later gedeeltelijk rechtgetrokken. In het begin van Twintigste Eeuw werd langs deze spoorlijn in het Naardermeer ook nog een zg "oorlogsperron", aangelegd, bestemd om troepen uit te laden bestemd voor de verdediging van het gedeelte van de linie bij Naarden.

Bij Leerdam werd op de spoorlijn Gorinchem-Kesteren



Bewaking van brug bij Venlo (copyright Sectie Militaire Geschiedenis KL)

een werk aangelegd, het Werk op de spoorweg bij de Diefdijk, dat a cheval, d.i. ter weerszijden, van de spoorweg lag.
De SVA werd op een groot aantal plaatsen door spoor- en tramwegen doorsneden. Deze werden ofwel dicht langs bestaande vestingwerken geleid, (Halfweg, Weesp en Uitermeer), dan wel werden later opzij van de lijnen nieuwe forten aangelegd (Abcoude, Krommeniedijk en Kwadijk). In het zuidoosten van de SVA werden spoorlijnen die voor de linie lagen, Nieuwersluis-Uithoorn en Amsterdam-Utrecht gedeeltelijk ook door werken van de NHW bestreken.
Ook de spoorlijn van Den Helder naar Nieuwe Niedorperverlaat, en vandaar verder naar Alkmaar, moest de stelling van Den Helder verlaten in een richting, loodrecht op de vestingwerken.
Voor Nijmegen, bleef verbinding naar het centrum van het land, van Nijmegen over Arnhem, maar ook voor 's-Hertogenbosch, lange tijd niet toegestaan. Een lijn naar Kleef werd in 1863 geopend. Pas na opheffing als vesting van Nijmegen in 1874, mocht een spoorlijn aangelegd worden naar Arnhem, met de gelijktijdige aanleg van 2 zware spoorbruggen. In 1879 werd de lijn naar Arnhem in gebruik genomen. Voordien moesten passagiers uit Duitsland eerst door de stad, dan de veerpont over de Waal nemen, dan per diligence naar Arnhem, daar weer met de pont over de Rijn om dan pas aan de andere kant van Arnhem weer in de trein te kunnen stappen.

6d Tram- en lokaalspoorlijnen door linies

Tramlijnen hebben net als spoorwegen aan regels moeten voldoen, maar tot 1926 hoefde echter geen concessie aangevraagd te worden. Spoorbreedten anders dan 1435 mm waren militair gezien, minder bedreigend, al waren er de nodige tram- en lokaalspoorwegen met normaalspoor.

6e Spoorlijnen parallel voor en achter de linies

De hierboven genoemde doorsteek van de lijn naar 's-Hertogenbosch bij Utrecht had nog een nadelige consequentie, het verloop van de lijn was zodanig, dat de NHW over een groot deel bedreigd kon worden, met name door de vóór de linie liggende kruising van de spoorlijn met de Lek. Een vijand uit Duitsland zou bij Gennep over de grens kunnen komen, en dan via Boxtel naar de vestingen Breda en 's-Hertogenbosch, en dan naar Utrecht, kunnen oprukken.
Er is in het parlement gesproken over een alternatief, een lijn achterlangs de NHW, van Utrecht langs Gorin-

chem naar Breda. De lijn moest hoe dan ook door de linie, en de laatste oplossing leek de minst kwade. Deze lijn zou bovendien voordelen bezitten voor het vervoer van troepen naar bedreigde gedeelten in het zuiden van de stelling. De mogelijke lijn naar Breda zou de NHW ergens in het land van Altena gekruist hebben. Uiteindelijk is toch gekozen voor de lijn naar 's-Hertogenbosch, een stad die in die dagen belangrijker werd geacht. Naast de bovengenoemde lijn Utrecht-Breda, zag de legerleiding ook graag een lijn van Nieuwersluis naar Weesp, maar ook deze is nooit aangelegd. Deze lijnen werden vanuit militair oogpunt belangrijk geacht voor de aanvoer van troepen naar bedreigde noordelijke delen van de linie. Verbindingen met verder weg gelegen steden als Rotterdam, Den Haag en Amsterdam waren voor delen van de NHW weer wel gunstig.

De spoorlijn Haarlem-Alkmaar liep voor het noordwestelijk deel van de SVA langs, maar had naar de mening van de legerleiding een te hoog niveau en bood een aanvaller dekking. In de periode 1890-1900 is een gedeelte van die lijn afgegraven en verdiept opnieuw aangelegd.

De spoorlijn van Zutphen over Deventer naar Zwolle, op de rechter IJsseloever, baarde de legerleiding eveneens zorg. Een vijand zou de verbinding tussen Zutphen en Zwolle kunnen veroveren en voor eigen gebruik inrichten. Hierdoor konden vijandelijke troepen naar het noorden vervoerd worden. De lijn van Dieren over Apeldoorn en Het Loo naar Hattum en Kampen deed dit op de linker IJsseloever en was de manier om eigen troepen naar het noorden, en omgekeerd, te kunnen vervoeren.

De lijn 's Gravenhage-Haarlem-Alkmaar-Den Helder had een belangrijke functie bij een eventuele aanval door middel van landingen op de Nederlandse kust tussen die plaatsen. Op verschillende plaatsen lagen ook nog spoor- en tramwegen van de hoofdlijn naar het strand. Op de meest kwetsbare punten, bij de havens van IJmuiden en Hoek van Holland liepen spoorlijnen vrijwel tot aan de kust. Bij een gelukte landing kon de aanvaller gebruik maken van deze lijnen.

Ook in de Zuiderwaterlinie, Noord Brabant, lag de aanleg van een spoorlijn gevoelig. De lijn van Lage Zwaluwe naar 's-Hertogenbosch lag net voor de linie. De aanleg van deze lijn is door de legerleiding tussen 1875 en 1880 vijf jaren vertraagd. De vesting 's-Hertogenbosch was toen al opgeheven, maar langs de Maas lagen nog veel vestingwerken. Te Geertruidenberg werd een deel van de omwalling vergraven voor de aanleg van het station.

6f Spoorbruggen in Nederland

Voor 1850 lagen alleen bij Maastricht en Kampen vaste bruggen over de grote rivieren. Overal elders lagen schipbruggen en veerponten. Over kleinere rivieren en kanalen lagen vaak al wel bruggen. De aanleg van spoorwegen leidde tot de bouw van een groot aantal nieuwe vaste oeververbindingen over de grote rivieren.

De eerste spoorbruggen in Nederland werden gebouwd in het westen tussen Amsterdam en Haarlem en vandaar verder naar het zuiden richting Rotterdam. Dit waren enkele over breder water, voornamelijk kleine bruggen. Vanuit een militair oogpunt was er tegen deze bruggen geen bezwaar. In het uiterste zuiden werd ook al vroeg een brug aangelegd over de Maas bij Maastricht in de lijn Maastricht-Hasselt.

Toen spoorwegmaatschappijen vanuit het centrum en westen van het land hun lijnen wilden doen aansluiten aan die in Duitsland en België dienden deze de grote rivieren te overbruggen. De lijn Arnhem-Emmerik de IJssel, de lijn Antwerpen-Rotterdam het Hollands Diep. In de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw zijn daarom meerdere ijzeren bruggen aangelegd. Bruggen waren veelal opgenomen in de concessies voor de aanleg van de spoorlijn, al zijn enkele afzonderlijk toegestaan, zoals die te Katerveer en bij Culemborg.

Bij herbouw van de spoorbrug over de IJssel bij Westervoort in 1901 (de eerste brug dateerde uit 1856) werd er een brug voor gewoon verkeer naast gelegd. De overige bruggen voor het wegverkeer dateren voor het overgrote deel uit het Interbellum. Al deze bruggen werden door de Generale Staf gezien als gevaarlijke toegangen naar het midden van het land.

Voor de legerleiding waren bruggen een bron van zorg. Voor zover mogelijk werd de aanleg van bruggen, met name in het grensgebied met Pruissen, later Duitsland, en op de routes naar de Vesting Holland, tegengehouden.

Een van de ministers van Oorlog in negentiende eeuw noemde in een Memorie van Toelichting de spoorbrug bij Gennep in de lijn van Kleef naar Boxtel gevaarlijk voor de veiligheid van de vestingen 's-Hertogenbosch en Breda. Omwille van andere belangen accepteerde die minister de brug, waarna de Wet door het parlement werd goedgekeurd. Op 10 mei 1940 was dit de enige brug over de Maas die onbeschadigd in Duitse handen viel. Samen met enkele onbeschadigde bruggen over de Zuid Willemsvaart en de door parachutisten veroverde Moerdijkbruggen maakten deze bruggen mogelijk dat het Duitse leger snel kon oprukken naar Rotterdam.

Rond 1870 is er sprake geweest bij zes bruggen sperfor-

ten aan te leggen die een vijand een week of twee zouden kunnen ophouden. De forten zijn nooit gebouwd, hoewel voor het fort bij Deventer grondboringen zijn verricht, en voor het fort bij Zwolle grond is onteigend. Het bestaande fort bij Westervoort zou vervangen moeten worden door een fort op de andere oever.
De spoorbrug bij Nijmegen werd bij de bouw aan beide zijden voorzien van militaire werken, op het noordelijk landhoofd een batterij en in het zuidelijk landhoofd een bewakingspost.
In verband met de aanleg van de spoorbrug over het Hollands Diep is enige tijd sprake geweest van een complex van vestingwerken op de zuidelijke oever, maar dit is nooit verwezenlijkt. Pas in de jaren 30 werden het ombouwen en gebruik voor gewoon verkeer niet voor spoorwegverkeer benut worden. Na de Tweede Wereldoorlog zijn dit soort maatregelen weer voorbereid.
In de bibliotheek van de Genieverzameling te Vught liggen enkele van deze instructies, waaronder een uit 1916 betreffende de spoorbrug bij Moerdijk. De instructie geeft een beschrijving van de te maken voorzieningen met de bijbehorende opritten en toegangen.

6g De ligging van stations

Het zal duidelijk zijn dat de locatie van bijvoorbeeld het station van de NRS te Utrecht (nu Utrecht CS) eveneens werd bepaald door de ligging ten opzichte van de



Vernielde spoorlijn met gederailleerde pantsertrein bij Mill (copyright Sectie Militaire Geschiedenis KL)

den enkele hindernissen en aan de noordzijde 4 kazematten aangelegd. Tijdens de mobilisatie van 1939/40 zijn er in het bruggehoofd aan de zuidzijde van de brug veldversterkingen en een inundatie aangelegd.
Voor alle spoorbruggen over de grote rivieren werden aanvullende maatregelen voorbereid, om ze, indien nodig, door het leggen van een plankier tussen of op de rails ook te kunnen benutten voor gewoon (weg)verkeer. Dit werd in de vorige eeuw voorgesteld in een ontwerp voor de Vestingwet van 1874 voor de spoorbruggen te Dordrecht en Zaltbommel, en tijdens de mobilisatie van 1914/18 uitgevoerd. In deze periode waren er nog vrijwel geen bruggen voor gewoon verkeer. Bij iedere spoorbrug werden opritten aangelegd die thans vaak nog herkenbaar zijn. De brug kon tijWaterlinie. Dit gold ook voor het station van de Staatsspoorwegen, dat een paar honderd meter van het NRS station aflag. Een station aan de oostzijde van de stad werd in 1840 te gevaarlijk geacht. Maar, als gevolg van de concessie van de Nederlandse Centraalspoorweg (NCS) voor de lijn Utrecht-Hilversum werd de Maliebaanlijn aangelegd, met enkele stations aan de oostzijde van de stad. Het station Biltstraat lag op een steenworp afstand van het Fort op de Biltstraat.
Het station te Zutphen werd gebouwd op de gronden van de noordelijke vestingwerken van de toen nog actieve vesting. Dit station grenst direct aan de brug over de IJssel. De lijn naar Deventer was in overleg met de Genie zo gepland dat de inundatiegebieden snel gepasseerd zouden worden. Het eerste station van Nij-

megen, aan de lijn naar Kleef, lag ongeveer ter hoogte van het Keizer Karelplein, maar moest later bij de aanleg van de lijn 's-Hertogenbosch-Arnhem verlaten worden. De spoorlijn werd later verlegd naar het huidige station.
Ook de stations van Maastricht en Vlissingen liggen nog steeds zeer ongunstig ten opzichte van het stadscentrum. Ze dienden zo ver mogelijk van de vestingwerken van de bij de aanleg (1848 resp 1866) nog belangrijke geachte vestingen verwijderd te liggen.

7a Rechtsgang in verband met aanleg van spoorlijnen

In negentiende eeuw was de aanleg van spoorlijnen aanvankelijk een zaak voor het particuliere initiatief, waarbij soms wel subsidies werden gegeven door de regering.
Eerst moest bij de Kroon een concessie aangevraagd worden, die bij KB verleend werd, waarna aan het Parlement toestemming gevraagd moest worden voor de onteigening van de benodigde grond. Veel concessies kwamen nooit tot uitvoering, in die zin dat er met een uitgewerkt en financieel onderbouwd plan naar het parlement gestapt kon worden.
Was er eenmaal een plan dan moest het Parlement door middel van een Wet toestemming geven aleer de lijn inderdaad aangelegd werd. Het Departement van Oorlog werd in deze procedure gehoord, maar de toestemming moest, vanwege de onteigening van eigendommen en militaire en andere belangen, door het Parlement gegeven worden.

7b De Kringenwet

Het wettelijk kader waarin de overheid op militaire gronden regels kon stellen was aanvankelijk de Wet van 16 november 1814, nummer 55, (Stbl 106),
"houdende bepalingen omtrent de militaire 's lands gronden en gebouwen, en het bouwen en aanleggen van woningen, tuinen en boomgaarden of andere gestichten, in de omtrek van vestingen, sterkten, posities en linies van defensie".
Ten aanzien van deze Wet is een uitzondering aangaande spoorwegen bekend. Bij de Wet van 30 maart 1848 (Stbl 15) werd dispensatie verleend voor de bouw van een station aan de rand van de vestingwerken van Wijk bij Maastricht.
De Wet van 1814 is vervangen door de Wet van 23 december 1853 (Stbl 128),
"houdende bepalingen betrekkelijk het bouwen planten en maken van andere werken binnen zekere afstand van vestingwerken van de Staat".
Dit was de zogeheten Kringenwet, die in 1963 is ingetrokken.
Ingevolge deze Kringenwet lagen rond ieder aangewezen vestingwerk 3 lijnen, verboden kringen genoemd, waarbinnen de overheid aanleg van allerlei objecten aan eisen kon verbinden, en zelfs kon verbieden. In de wet van 1814 was de straal waarbinnen de wet gold groter en bestond geen onderscheid tussen verschillende kringen.

7c De Spoorwegvorderingswet 1875

Op 21 augustus 1859 werd een wet aanvaard waardoor spoorwegen in bijzondere omstandigheden gevorderd konden worden. Deze wet is in 1875 vervangen door de Spoorwegvorderingswet van 9 april 1875.
Deze wet verschafte regering en leger de bevoegdheden ten aanzien van het gebruik van spoorwegen in buitengewone omstandigheden. Op grond van deze wet zijn KB's met instructies uitgevaardigd, en volgens artikel 17 van die wet kon de regering
"Wegens redenen van staatsbelang"
staking van de dienst bevelen. Ingeval van oorlog of andere buitengewone omstandigheden kon krachtens artikel 23
"gehele of gedeeltelijke onbruikbaarmaking van de baan en de daarop aanwezige bruggen, telegraaflijnen en seintoestellen (...) worden bevolen"
met de toevoeging dat de spoorweg
"zoo spoedig als het staatsbelang zulks gedoogt, op Ons bevel en op kosten van het Rijk in den vorigen stand [wordt] hersteld"
Mobilisatievervoer was voor de spoorwegmaatschappijen geen vetpot, want
"vervoer (...) van krijgsvolk, paarden en oorlogstuig heeft tegen de helft van de vrachtprijs plaats"
In 1893 en 1915 is de wet enkele malen gewijzigd. Op grond van de wet zijn in de loop der tijd nog enige KB's uitgevaardigd, met vervangingen en wijzigingen.

7d Wettelijke regelingen die het gevolg waren van de aanleg van spoorwegen

De aanleg van al die spoorwegen had afgezien van de grote veranderingen in samenleving en landschap ook andere gevolgen die bij wet geregeld moesten worden.
In de Staatsbladen zijn veel Wetten gepubliceerd die samenhingen met spoorwegen en vestingwerken. Door publicatie van onteigeningswetten en -besluiten, voor de onteigening van gronden voor vestingwerken was een KB voldoende, zijn deze een bron van informatie betreffende onteigende gronden.

Het rijden volgens een spoorboekje was de aanleiding tot het instellen van de zogenaamde wettelijke tijd; voortaan gold voor heel Nederland overal dezelfde tijd. Het gebruiken sinds 1845 van telegrafie ten behoeve van de verkeersleiding en ander intern berichtenverkeer leidde al snel tot het overseinen van particuliere berichten en was het begin van het openbaar telegraafnet.

8 De Duitse dreiging in de jaren '30

De vrees, uit het begin van de negentiende eeuw, voor Frankrijk veranderde aan het eind van die eeuw in een vrees voor Duitsland. Bruggen in het oosten van het land waren te gemakkelijke toegangen naar het hart van het land, Vesting Holland. Deze dreiging leidde tot aanleg van nieuwe verdedigingswerken.

Vanaf 1929 werden, met name in de NHW, maar ook elders in het land, langs verkeerswegen en ook enkele spoorlijnen gewapend betonnen kazematten aangelegd, meestal in groepjes van twee of drie. Van deze kazematten werd, voor zover bekend, er niet een betaald door het Ministerie van Defensie maar door belanghebbenden, die ter plaatse iets wilden aanleggen of wilden veranderen. Deze kazematten lagen achter de inundaties van de NHW, maar vóór overgangen over enkele belangrijke waterwegen als Vecht en Merwedekanaal.

Er staat er een tussen Fort Uitermeer en de spoorlijn Bussum-Weesp, een op het fort en drie bezuiden Utrecht op de Lunetten bij de spoorlijnen naar het zuiden en oosten. De eerste is betaald door Rijkswaterstaat op de begroting voor de Rijksweg Hilversum-Diemen. Deze kazematten worden naar het voorschrift volgens welke ze geconstrueerd waren, het Voorschrift Inrichten Stellingen, "VIS-kazematten" genoemd.

De spoorlijn over de Afsluitdijk werd bij Kornwerderzand (oostzijde) en Den Oever (westzijde) bestreken door de zwaarste kazematten die voor de oorlog in Nederland gebouwd zijn. Deze werden bewapend met mitrailleurs en pantserafweergeschut van 50 mm. Zwaardere bewapening werd tijdens de ontwerpfase (eind jaren '20, begin jaren '30) niet nodig geacht. Deze kazematten werden betaald uit de begrotingen voor de Zuiderzeewerken.

Vanaf 1936 werden ook elders betonnen kazematten, rivierkazematten (ook brugkazematten genoemd) gebouwd. Kazematten van dit type werden ook aangelegd bij verkeersbruggen, en op enkele plaatsen drie of vier tegelijk voor twee vlak bij elkaar gelegen bruggen. Deze waren minder gestandaardiseerd dan de bovengenoemde VIS-kazematten in de NHW, en meer aangepast aan de locatie. Ze hadden dezelfde bewapening als de kazematten op de Afsluitdijk, zware mitrailleurs en pantserafweergeschut van 50 mm. Een door de Artillerie Inrichtingen aangeboden ontwerp voor een kanon van 75 mm was enkele centimeters te groot voor de, op dat moment nog in ontwerp zijnde, rivierkazematten.

Rivierkazematten werden begroot op een aanvulling van Hoofdstuk VIII (Departement van Defensie) van de Staatsbegroting voor 1936 en niet, zoals voordien gebruikelijk, op de speciale begrotingen voor het vestingstelsel.

Bij de bruggen over het Maas-Waalkanaal (vier verkeersbruggen en een spoorbrug) en het Julianakanaal (verkeersbruggen) in Zuid Limburg werden in 1939 kazematten van een lichter type gebouwd, de zogenaamde Stekelvarkens, en kazematten met gietstalen koepel.

Een andere mogelijkheid was het inbouwen van kazematten in brugpijlers. Een zwaar bewapende uitvoering, met een kanon van 7 cm op kazemataffuit, was al in de vorige eeuw aangelegd in de, inmiddels gesloopte, spoorbrug over het Noordzeekanaal bij Velzen. Lichter bewapende versies, met een of twee mitrailleurs bevonden zich in de pijlers van de verkeersbruggen, zoals bij Vianen en Deventer. Deze kwamen ten laste van het Rijkswegen- en later Verkeersfonds.

Tot in het begin van de jaren '80 van de Twintigste Eeuw stond op de westelijke toerit van de oude spoorbrug bij Deventer een stalen koepel die deze brug bestreek. Deze was hier neergezet in het kader van het IJsselinundatieplan Coehoorn/Deventer. In de 1940 heeft deze koepel, als kazemat ingebetoneerd, waarschijnlijk dienst gedaan in een van de linies.

In verband met de dreiging uit het oosten werden in de tweede helft van de jaren '30 extra maatregelen genomen ter beveiliging van de bestaande bruggen, i.c. het aanleggen van pantserdeuren op de opritten. Daarvóór bevond zich een palenversperring, de zogenaamde aspergeversperring, een blok beton ter breedte van de (spoor)weg, waarin schuin naar voren aangepunte I-profielen geplaatst konden worden. Moest de (spoor)weg afgesloten worden, dan werd een staalkabel doorgeknipt waardoor de profielen niet meer verwijderd konden worden. Dergelijke aspergeversperringen zijn ook elders in het land in spoorwegen aangelegd. Een trein kon er op ontsporen zoals geschiedde op 10 mei 1940 te Mill, waar een Duitse pantsertrein die troepen had uitgeladen achter de Nederlandse stellingen bij het terug rijden dank zij de alsnog gestelde aspergeversperring ontspoorde. Andere versperringen waren ver-

hakkingen, met springstof omgekapte bomen, en putringen op wegen naar de bruggen en stellingen.
Spoorbruggen kregen verder, net als verkeersbruggen, in de jaren '20 en '30 van deze eeuw, voorzieningen uitgevoerd door het Bureau Voorzieningen Kunstwerken van de Genie. Dat wil zeggen, voorbereiding tot vernieling. De uitvoering was opgedragen aan kleine vernietigingsdetachementen, onder de leiding van een officier, opzichter of onderofficier van de Genie. Deze werkten volgens een Technische Instructie, waarin aangegeven werd op welke plaatsen de springstoffen en de slagkoordleidingen aangebracht dienden te worden.
Tijdens de mobilisatie van 1914-1918 huisde bij iedere brug een vernielingsdetachement onder leiding van een officier of opzichter van de Genie, en in die van 1939/40, een onderofficier van het Korps Politietroepen. Vanaf 1938 werden alle bruggen permanent bewaakt en voorzien van explosieven. Sommige politici hadden hier bezwaren tegen, want het kostte geld en de trein mocht ook niet te snel over de brug rijden.
Vanuit de eerdergenoemde rivierkazematten konden de bruggen, in geval van een vijandelijke aanval opgeblazen worden, hetgeen in 1940 bij de meeste bruggen is gelukt. De uitzonderingen waren Gennep en Moerdijk; bij Gennep wegens een verraderlijke Duitse overval op de bewaking; bij Moerdijk omdat de bruggen op 10 mei niet voorzien waren van een springlading. Dit was gedaan omdat de bruggen ver van de grens lagen en gebruikt zouden worden door terugtrekkende troepen uit Noord Brabant.
Na de Duitse doorbraak van de Grebbelinie bij Rhenen werd de Rijnbrug bij Rhenen met behulp van Nederlandse veldartillerie vernield.
Aangezien de in 1940 uitgevoerde vernielingen beperkt bleven tot de bovenbouw, de overspanningen, konden de bruggen snel hersteld worden. Later in de oorlog konden ze wederom vernield worden. Naast bruggen in spoorlijnen werden ook bruggen over spoorlijnen vernield, oa de brug over de Betuwelijn bij Beesd in Rijksweg 26, nu A2, en het viaduct over het spoor bij het station Rhenen.

9 De relatie tussen Krijgsmacht en Spoorwegmaatschappijen

Binnen de Krijgsmacht ontstonden op twee niveaus organisaties die zich bezig hielden met spoorwegen; bij de Generale Staf, waar regelingen en afspraken gemaakt werden, en bij de Genie, waar daadwerkelijk met materiaal op spoorlijnen werd gewerkt.
Genisten moesten kunnen werken met zowel normaalspoor als smalspoormaterieel. Voor wat betreft normaalspoor, gebeurde dit door de Spoorwegcompagnie en daaruit voortgekomen eenheden. Smalspoor moest door iedere willekeurige genie-veldcompagnie aangelegd kunnen worden.

10 Spoorwegvervoeren bij de mobilisaties van 1870, 1914/18 en 1939/40

Was de mobilisatie van 1859 nog een weken durende operatie welke nog geheel zonder spoorwegen werd uitgevoerd, bij de mobilisatie van 1870 werd de trein al op vrij grote schaal benut. 16 Bataljons Infanterie (van de 36), 2 escadrons Cavalerie (van de 16) en 10 batterijen Rijdende Artillerie en Veldartillerie werden per trein vervoerd. Veel onderdelen moesten desondanks nog van de vredesgarnizoenen naar de oorlogsbestemmingen marcheren. Tijdens deze operatie is maar één trein van de normale dienstregeling uitgevallen. Uit het verslag van de mobilisatie van 1870 blijkt dat er bij Hedel nog geen spoorbrug lag, de troepen moesten per pontonbrug de Maas oversteken.
Tijdens de spoorwegstaking van 1903 werden meer dan 350 man voor ongeveer twee en een halve maand opgeroepen voor bewakingsdiensten op stations. Ongeveer 170 telegrafisten werden belast met verbindingen tussen die detachementen.
Bij de mobilisatie in 1914 werden de spoorwegen en tramwegen op grote schaal gebruikt voor troepen- en materieeltransporten en waren de troepen zeer snel op hun bestemming. Ook voor latere transporten bleven treinen in gebruik. Tijdens deze mobilisatie werden enkele spoorbruggen op de noord-zuidlijnen voorzien van houten vloeren om troepenverplaatsingen te voet en wegtransport te vergemakkelijken. De lijn Breukelen-Harmelen is tijdelijk benut geweest voor het opslaan van locomotieven binnen de NHW. Deze waren op dat moment elders niet nodig.
Na het uitvoeren van de concentratieverplaatsingen lag een groot deel van het veldleger in Noord Brabant. Deze troepen werden met behulp van de spoorwegen met name vanuit Rotterdam, waar grote voorraden voor het leger lagen, bevoorraad. In Zuid Limburg waren geniedetachementen belast met hulp bij de aanleg van spoorlijnen.
Bij de mobilisatie van 1939 werden de spoorwegen uiteraard ook gebruikt, maar de Derde Divisie die in de noordelijke provincies mobiliseerde, werd in verband met een mogelijke bedreiging van de spoorlijn Groningen-Zwolle door Duitsland, over de weg en de Afsluitdijk naar Zuid Holland verplaatst.

C AFSLUITING EN SLOTOPMERKINGEN

11 Samenvattende beschouwing over de invloed van spoorwegen op oorlogsvoorbereidingen en oorlogvoering

Vanaf de aanleg van de lijn Amsterdam-Haarlem zijn er meerdere raakvlakken geweest tussen vestingwerken, spoorwegen en militaire belangen. Aanleg van lijnen door stellingen en in nabijheid van vestingwerken vorderde de nodige aanpassingen, terwijl in enkele gevallen de legerleiding aanleg van lijnen voor langere tijd kon ophouden. Het leidde in ieder geval tot een veelvoud van voorzorgsmaatregelen.

De aanleg van (spoor)bruggen had zo mogelijk grotere consequenties, omdat wat voorheen een hindernis was, werd overbrugd. Ter beveiliging zouden sperforten worden aangelegd, die in verband met de kosten nooit werkelijkheid zijn geworden. Pas in 1936 werden rivierkazematten aangelegd die een vergelijkbare functie hadden.

Als reactie op deze nieuwe technologie ontstonden binnen de krijgsmacht, zowel bij de Generale Staf als bij de Genie, organisaties die zich bezig gingen houden met alle aspecten van spoorwegen en spoorwegtransport. Door de Generale Staf werden alle mogelijke voorzorgsmaatregelen, zowel vernielingen als gebruik van spoorwegen als hulpmiddel bij mobilisatie, voorbereid die door de Genie werden uitgevoerd. Als hulpmiddel voor transport in stellingen werd smalspoormaterieel aangeschaft.

In de Tweede Wereldoorlog, de meidagen van 1940, maar vooral ook later in deze oorlog, waren spoorwegen en spoorbruggen duidelijk militaire doelen, met alle gevolgen van dien voor mensen en materieel. Tijdens die oorlog werden vooral door de geallieerden veel aanvallen uitgevoerd op spoorwegen en spoorwegknooppunten in heel Europa, dat betrof bombardementen op rangeerterreinen en beschietingen van treinen door jachtvliegtuigen. Hierbij werden ook veel niet-militairen het slachtoffer.

12 Invloed van de verdere ontwikkeling van wegverkeer en luchtvaart op de militaire betekenis van spoorwegen

Was het Nederlandse leger voor de Tweede Wereldoorlog vooral een lopend leger waarin de auto langzaam een plaatsje verwierf, na die oorlog ging de auto eerst in gemotoriseerde en gemechaniseerde onderdelen en later in de overige een steeds grotere rol vervullen.

Voor de naoorlogse periode vallen enkele aspecten op; enerzijds de toegenomen kwetsbaarheid voor luchtaanvallen, anderzijds het verminderde gebruik van de spoorlijnen voor militaire operaties, door de opkomst van weg- en luchttransport.

De moderne bewapening van straalbommenwerpers en geleide wapens met massavernietigingswapens als de atoombom heeben spoorlijnen tot kwetsbare doelen gemaakt. Er zijn nog maar enkele vliegtuigen nodig om een lijn langdurig buiten gebruik te stellen. Bij een atoomexplosie is er grote schade aan de omgeving. Ook kan schade aan de spoorlijn het gevolg zijn van het gebruik van een wapen tegen een doel in de omgeving. Duitse en Japanse ervaringen leerden dat spoorlijnen na bombardementen en zelfs atoomexplosies in de lucht snel weer op beperkte schaal bruikbaar waren.

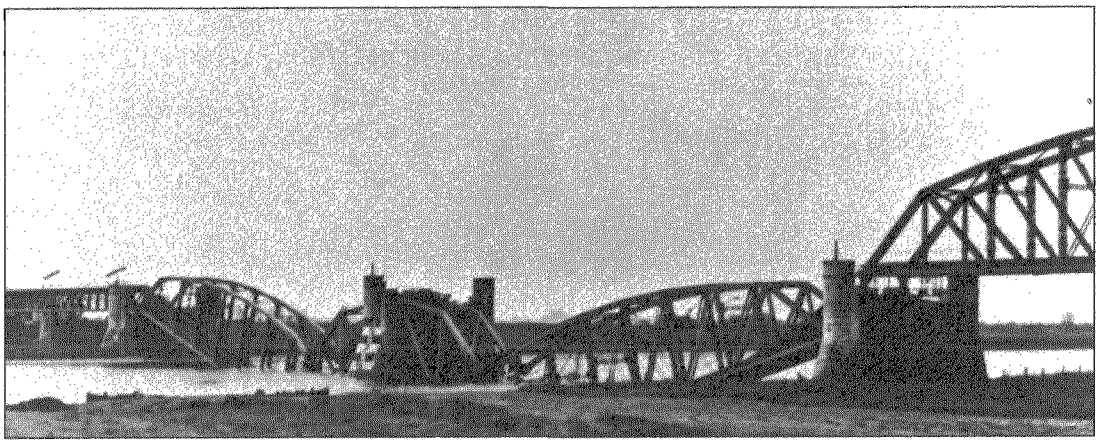
Spoorwegen waren na de Tweede Wereldoorlog nog belangrijk voor transport van goederen, maar door de tijd heen werd een steeds groter deel van die transporten door de krijgsmacht in eigen beheer uitgevoerd met vrachtauto's. Hierbij moet rekening gehouden worden dat in- en over- en uitladen, alsmede het aan- en afrijden naar inlaadstations ook tijd kost. De vrachtauto is flexibeler in de gebieden tussen spoorlijnen.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft de Nederlandse krijgsmacht meerdere malen grote troepenverplaatsingen moeten uitvoeren, zo-wel voor oefeningen als werkelijke inzetten. Tot in de jaren '60 werden ook nog weekeindgangers vervoerd met speciale militaire treinen.

Bijna jaarlijks werden grotere en kleinere oefeningen in het buitenland gehouden, waarbij personeel en materieel per spoor en organiek vervoer verplaatst werden. Uitzonderingen waren verplaatsingen naar Noorwegen waarbij de Koninklijke Luchtmacht gebruik maakte van luchttransport en de Koninklijke Marine van, al dan niet geleende, schepen. Zowel Luchtmacht als Marine zijn bezig hun transportcomponenten in de komende jaren verder uit te bouwen.

Bepaalde transporten, met name die van tanks en ander zwaar materieel, naar oefenterreinen in Duitsland en Frankrijk, blijven per spoor uitgevoerd worden. Dit gebeurt ter voorkoming van slijtage van materieel en wegen. Het personeel gaat met organieke vervoer over de weg. Vervoer per spoor kan, indien nodig, 24 uur per dag doorgaan en daardoor vooral op de grote afstanden voordelen hebben.

Aan het einde van de jaren '80 werden voor het transport van tanks en andere voertuigen op enige plaatsen in het land raccordementen aangelegd om snel grote



Spoorbrug over de Maas bij Mook na Meidagen 1940 (copyright Sectie Militaire Geschiedenis KL)

aantallen voertuigen op treinen te kunnen laden en deze over het spoor naar oefen- of operatiegebieden in Noord West-Duitsland te kunnen vervoeren. Ten behoeve van het transport van tanks zijn enige honderden platte transportwagens aangeschaft, die her en der in het land staan opgesteld.

Voor daadwerkelijke inzet kan onderscheid gemaakt worden naar gebieden in en gebieden buiten Europa. Tussen 1945 en 1950 werden meer dan 100.000 man en hun materieel per schip vervoerd naar Nederlands Indië. Tijdens het conflict met Indonesië om Nederlands Nieuw Guinea in het begin van de jaren 60 werden de manschappen van enkele infanterie- en luchtdoelartillerie-eenheden vervoerd met vliegtuigen en het materieel per schip.

Luchttransport, dat zo nodig elders werd gehuurd (bv Golfoorlog 1991), eventueel aangevuld met transport per schip, heeft een veel grotere rol gekregen, zeker op de grote afstanden waar spoorverbindingen vrijwel geheel onmogelijk zijn. Vliegtuigen kunnen mensen en materieel binnen enkele uren over grote afstanden verplaatsen. Het motto is momenteel, voor wat betreft Nederland, "alles heen door de lucht" en "terug zo goedkoop mogelijk", bijvoorbeeld per schip.

In het begin van de jaren '90 werden in het kader van VN-operaties verplaatsingen van Nederlandse eenheden uitgevoerd. Tijdens de Golfoorlog: een squadron geleide Wapens naar Israel, een aantal naar Turkije en later een nog een Mariniers- en een Geniebataljon naar Turkije. Naar Cambodja: een bataljon Mariniers, naar Bosnië Herzegowina: een Verbindingsbataljon en een Transportbataljon en naar Italië: een squadron jachtvliegtuigen. Dat alles ging gepaard met de nodige aflossingen die veelal door de lucht uitgevoerd werden. Een bataljon van de Luchtmobiele Brigade ging begin 1994 per vliegtuig naar het operatiegebied, het grootste deel van het materieel ging per schip, alleen de voorhoede ging per trein.

Naar Turkije, Israel en Cambodja gingen zowel mensen en materieel door de lucht heen, maar terug ging het personeel door de lucht en werd het materieel per schip vervoerd. Naar Bosnië Herzegowina, in verband met de daar woedende burgeroorlog, werd in ieder geval een deel van mensen en materieel per spoor vervoerd naar Zagreb in Kroatië.

Naar Villafranca in noord Italië werd een vliegend squadron gezonden. De belangrijkste uitrusting, vliegtuigen, het personeel en enige bewapening gingen door de lucht, de rest van het materieel over de weg en per spoor. Villafranca ligt dan ook gunstig ten opzichte van Nederland.

Door de opkomst van het wegverkeer heeft het spoor haar rol op de kleinere afstanden gedeeltelijk kunnen behouden, op de grotere afstanden is de taak overgenomen door zee- en luchttransport. Er moet wel gelet worden op de omstandigheid dat niet de hele wereld door spoorlijnen aan elkaar gebonden is.

NOTULEN VAN DE 30STE ALGEMENE VERGADERING VAN DE NEDERLANDSE VERENIGING TER BEOEFENING VAN DE MILITAIRE HISTORIE, GEHOUDEN IN HET MILITAIRE LUCHTVAART-MUSEUM TE SOESTERBERG OP ZATERDAG 23 NOVEMBER 1996

Aanwezig: 54 leden met inbegrip van de bestuursleden.

1. Opening

De voorzitter, drs. J. Nuis, opent om 16.00 uur de vergadering en heet de aanwezigen hartelijk welkom. Hij vraagt of de vergadering akkoord gaat met de agenda. Er is geen reactie uit de zaal.

2. Notulen

De voorzitter legt de notulen van de 29ste Algemene vergadering (opgenomen in Mars et Historia, 30ste jaargang, nummer 1, pagina 43 t/m 45) aan de vergadering voor. De notulen worden inhoudelijk en tekstueel goedgekeurd en vastgesteld.

3. Mededelingen voorzitter

De voorzitter memoreert de 8 leden die in de verslagperiode zijn overleden: De heren M. Boerma, mr. J.H. Carstens, mr. A. Kruyt, J. Sneep, P. van Sprang, A. Teunisse, A.J. Weekenstroo en P.A. Wels. Er wordt staande een moment van stilte in acht genomen. In aanvulling op het jaarverslag vermeldt de voorzitter de volgende zaken.

- De viering van het zesde lustrum:

Het lustrumnummer van Mars et Historia is vandaag aan de aanwezigen uitgereikt. Z.K.H. Prins Bernhard, onze Beschermheer, heeft, als het goed is, dit nummer als eerste op 22 november ontvangen. Het lustrumnummer ziet er weer voortreffelijk uit en kent een keur aan auteurs. Bestuur en redactie hebben met genoegen geconstateerd, dat een groot aantal van de teksten aansluit op het onderwerp van de lustrumtentoonstelling en dat de militair-historische afdelingen van de marine, landmacht en luchtmacht hebben meegewerkt. De tentoonstelling over het militaire onderwijs in Nederland van 1815 tot 1950, "Soldaat in de schoolbank", is op 1 oktober door Prins Bernhard geopend en overigens alweer beëindigd. Wij zijn zeer verheugd, dat onze Beschermheer de tentoonstelling wilde openen en daar gelukkig toe in staat was. Het moeilijke onderwerp bracht bijzonder veel werk met zich mee.

- Het ledental.

Het ledental van de vereniging lag in de verslagperiode tussen 450 en 475. Het bestuur heeft van 2 personen, wegens het (ook na verzoek en aanmaning) niet nakomen van de verplichting contributie te betalen, op basis van artikel 6 van de statuten het lidmaatschap beëindigd. Overigens zijn er nog steeds leden, die de contributie voor 1996 niet betaald hebben. Na evaluatie van de ontvangen publikaties heeft het bestuur 9 abonnementen van verenigingen en musea, die op basis van uitwisseling van publikaties om niet lid waren, per 1 januari 1996 beëindigd.

- Afdelingscorrespondenten.

Alhoewel dit onderwerp niet op de agenda staat wil de voorzitter de vergadering enige details niet onthouden. Per 1 januari a.s. beëindigt de heer Verbeek het correspondentschap 8b, Overzeese versterkingswerken met Nederlandse historie. De heer Van Hoof neemt de gehele afdeling 8, Versterkingswerken, verder voor zijn rekening. Afdeling 12, Militaire en civiele miniatuurfiguren, wordt thans beheerd door de heer Heldens. Per 1 januari wordt de heer Kuenen, naast de heren Cats en Van Ekeris, afdelingscorrespondent 5, Militaire emblemen. Afdeling 10, Napoleontica, is nog vacant, terwijl de heer Albarda ons gemeld heeft, dat hij ernstig overweegt zijn correspondentschap 22, Militaire gedenktekens en monumenten, te beëindigen.

4. Ingekomen stukken

De secretaris meldt dat het niet relevant is om alle ingekomen en uitgegane stukken van het verslagjaar te vermelden, wel de zaken die voor deze vergadering van belang zijn:

Aan Z.K.H. Prins Bernhard is het volgende telegram verzonden:

"Bestuur en leden van de Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie, te Soesterberg in Algemene Ledenvergadering bijeen, betuigen Uwe Koninklijke Hoogheid, Beschermheer van de vereniging, hun oprechte gevoelens van aanhankelijkheid en trouw. Met veel genoegen denken wij terug aan de opening van de jubileum tentoonstelling van de vereniging, waarbij U ons vereerde met Uw aanwezigheid en Uw bereidwilligheid om deze tentoonstelling te willen openen."

Het volgende antwoord werd ontvangen:

"Heel veel dank voor Uw telegram, waarin U Uw gevoelens van aanhankelijkheid en trouw tot uitdrukking brengt. Ik wens U allen, bijeen voor Uw 30e Algemene Ledenvergadering, een bijzonder plezierige dag toe. Bernhard."

De voorzitter meldt dat van de heer Albarda en Mevrouw Diekerhoff een bericht van verhindering is ontvangen met de beste wen-

sen voor de vergadering.

5. Jaarverslag 1 juli 1995 tot 1 juli 1996

Het jaarverslag was gepubliceerd in de Marsberichten 1996/2. Het jaarverslag wordt door de vergadering zowel inhoudelijk als tekstueel goedgekeurd.

6. Financieel verslag 1995/verslag kascommissie 1995

7. Financiële situatie 1996/benoeming kascommissie

8. Benoeming kascommissie

De drie agendapunten worden samengevat in één agendapunt.

Het financieel jaarverslag 1995 is uitgereikt in de informatiemap die bij binnenkomst is verstrekt. Het verlies wordt o.a. veroorzaakt door leden die hun contributie niet/niet op tijd hebben betaald en doordat het bestuur een wervingsfolder heeft laten drukken voor de nationale manifestatie in 1995. De folder wordt overigens nog gebruikt.

De heer Van Asch van Wijck brengt naar voren dat de acceptgirokaart, die mogelijk in Mars et Historia was bijgesloten, hem niet heeft bereikt (er uit gevallen?), waardoor hij als dubieus lid werd beschouwd. De penningmeester deelt mee dat dit vaker gebeurt en dat hij besloten heeft om met ingang van 1997 de acceptgiro separaat te versturen met bericht daarvan in Mars et Historia. De heer Van Schooten weet, uit eigen ervaring , dat op deze manier het nadelig saldo weer groter zal worden. De penningmeester antwoordt dat bijsluiten ook kosten met zich meebrengt, e.e.a. beperkt de extra kosten tot 40 cent.

De vereniging gaat volgend jaar naar een andere drukker, dank zij een tip van de heer van Hengel. E.e.a. kan onder handhaving van de kwaliteit enige duizenden guldens schelen. Daar staat tegenover dat gezien de privatisering en vercommercialisering binnen de krijgsmacht de kosten voor evenementen kunnen stijgen. Op dit moment is e.e.a. niet in te schatten. Op de vraag van de heer Broer over het formaat antwoordt de penningmeester dat het blad het zelfde formaat blijft houden.

Verslag van de kascommissie. De heer Van der Baan treedt op als woordvoerder: De kascommissie bestaande uit de heren Bresser, Van der Baan en Bloemendaal (reserve mevrouw Diekerhoff) verklaart de rekeningen over 1995 gecontroleerd en in orde bevonden te hebben, complimenteert de penningmeester met het gevoerde beheer en stelt het bestuur en de leden van de vereniging voor om de penningmeester te dechargeren, hetgeen bij acclamatie geschiedt. De voorzitter schorst de discussie voor een aangelegenheid die niet op de agenda is opgenomen. De tijdelijke afwezigheid van de heer Botma stelt het bestuur in de gelegenheid de vergadering voor te stellen om de heer Botma te benoemen tot erelid van de vereniging in dit lustrumjaar. Dit om de dank te betuigen voor zijn welwillendheid en medewerking als directeur van het MLM, waardoor de vereniging nu al 13 jaar van het museum gebruik kan maken voor de algemene vergaderingen en andere evenementen. De vergadering gaat bij acclamatie akkoord.

De penningmeester deelt mee dat de verloting voor het lustrumfonds een bedrag van *f* 521,50 en de veiling een bedrag van *f* 924,50. heeft opgeleverd.

Nieuwe kascommissie. De voorzitter stelt voor om de huidige samenstelling van de commissie te handhaven. De vergadering gaat hiermee akkoord. Alvorens naar een volgend agendapunt over te gaan, wordt de heer Botma naar voren geroepen om hem mede te delen dat de vergadering hem heeft benoemd tot erelid van de vereniging op grond van de grote gastvrijheid en verdienste voor de vereniging. Hem wordt de oorkonde uitgereikt, vergezeld van een fles geestrijk vocht en een bloemstuk voor mevrouw Botma, die door ziekte niet aanwezig kan zijn.

9. Diekerhoff-fonds

De penningmeester deelt mee dat het fonds *f* 924,50 rijker is geworden door de veiling. Dit jaar is een bijdrage geleverd aan het boek van de heer van Nimwegen. Er ligt op dit moment een aanvraag voor een subsidie en er komt mogelijk nog een aanvraag. Het bestuur zal binnenkort een beslissing nemen over deze subsidies.

10. Mars et Historia

De heer van den Berg deelt mee dat er nog een nummer van het blad voor dit jaar uitkomt: het 4de kwartaalnummer. De heer Postma treedt per 1 januari op als voorzitter van de redactiecommissie. Volgend jaar is het streven van uitkomen: de tweede maand van elk kwartaal. De heer van den Berg geeft een korte toelichting op het late verschijnen van het jubileumnummer. De voorzitter wenst redactie en medewerkers geluk met het resultaat van het fraaie lustrumnummer. De heer Snapper dringt aan op een aparte redacteur, die belast zal worden met prent- en plaatwerk bij de diverse artikelen, zulks ter verlevendiging van het blad. De voorzitter is van mening dat auteurs van artikelen zelf het beste illustraties kunnen meeleveren.

11. Zesde lustrum 1996

De voorzitter brengt naar voren dat naast de eigen bijdragen de vereniging bij vorige lustra steun kreeg van steeds dezelfde geldgever. Deze keer hebben meer personen en instanties bijgedragen. Hij noemt de heren H.J. Schouwenburg te Voorburg, H.L. Visser te Wassenaar en de Directie Voorlichting van het Ministerie van Defensie, de Stichting De Nationale Landstorm Commissie

en het VSB Fonds, die meer dan ƒ 15.000,- geschonken hebben voor het lustrumnummer. Voor de tentoonstelling ontving de vereniging ƒ 7.500,- van de Stichting Fondsenwerving Militaire Oorlogsslachtoffers. Deze stichting ontvangt o.a. gelden van de giroloterij en de bankloterij. Op verzoek van de stichting roept de voorzitter de vergadering dan ook op aan deze loterijen deel te nemen.

12. Bestuursmutaties

Er zijn geen tegenkandidaten voor de heren B.C. Cats en H.F. Fabri. De vergadering stemt in met de voordracht van herbenoeming in het bestuur. De heer C.B. Nicolas heeft de wens te kennen gegeven om in deze algemene vergadering af te treden. Wij dienen deze wens te respecteren. Hij is sinds 1978 in het bestuur. Een prent van Peter de Haas is niet gereed door enorme drukte van De Haas; maar de prent zal later worden aangeboden. Onder dank voor het vele werk voor het bestuur wordt de heer Nicolas een tijdelijke vervanger van de beloofde prent aangeboden. Het voorstel om de heer Van Popta in het bestuur te benoemen wordt door het bestuur wegens omstandigheden niet aan de orde gesteld.

13. Wat verder ter tafel komt

De heer Heil wil zijn erkentelijkheid uitspreken voor de organisatie van excursies die door samenwerking met andere verenigingen tot stand zijn gebracht. De heer Zaagman heeft een vraag van de heer De l'Ecluse die eerder moest vertrekken. Hij zou graag zien dat een deel van de opbrengst van de veiling naar het Diekerhoff-fonds gaat en een deel naar de inbrenger om het enthousiasme voor inbreng te verhogen. De vergadering is het niet eens met dit voorstel, het is in strijd met de opzet van het fonds. De heer Zaagman neemt medio volgend jaar, mede in verband met het door hem verzorgen van de acceptgirokaarten, de ledenadministratie over van de heer Bloemendaal. De ledenadministratie is altijd in bijzonder goede handen geweest van de heer Bloemendaal, de overname geschiedt louter om praktische redenen. Er wordt dus nu op termijn afscheid genomen van de functie. De heer Zaagman bedankt de heer Bloemendaal voor het vele en nauwkeurig verrichte werk onder overhandiging van een fles geestrijk vocht.

14. Sluiting

De voorzitter dankt de heer Botma en zijn staf voor de genoten gastvrijheid. De veilingmeester en zijn assistenten worden eveneens bedankt, evenals de leden van de vereniging en familieleden die de heer Van den Berg hebben geassisteerd en hebben bijgedragen aan het welslagen van deze dag. De heer Van den Berg wordt dank gezegd voor het werk als voorzitter van de redactie en voor de organisatie van deze dag. De voorzitter sluit de vergadering te 16.45 uur.

PERSBERICHT

CONFERENTIE 'IN DE SCHADUW VAN DE MUUR'

Op donderdag 29 mei 1997 organiseert de Stichting Maatschappij en Krijgsmacht, samen met de Sectie Militaire Geschiedenis van de Koninklijke landmacht en de Sectie Luchtmachthistorie van de Koninklijke luchtmacht, de conferentie 'In de schaduw van de Muur. Maatschappij en krijgsmacht rond 1960'. Voor informatie kunt u contact opnemen met de voorlichter van de Stichting Maatschappij en Krijgsmacht, drs Jan R. Schoeman (070 - 346 12 59).

INGEZONDEN BRIEF

H. Muller

"VOERDE NEDERLAND OOIT EEN "OORLOGSVLAG?" HET WAPEN OP DE VLAG BIJ HET ARTIKEL IN HET ZESDE LUSTRUMNUMMER

Ik heb dit artikel van de hand van Kl. Sierksma met belangstelling gelezen. Echter, de afbeelding van de "Netherlands distinctive flag" naar I. Taylor, The Ship (etc.), Londen 1830, komt mij ongeloofwaardig voor. Hoe is het mogelijk dat in een boek uit 1830 het Nederlandse wapen wordt afgebeeld zoals dit pas bij Koninlijk Besluit van 10 juli 1907 is vastgesteld? Bij dit KB werd onder andere de koningskroon, waarmee de leeuw in het wapen was gedekt, vervangen door een kroon van drie bladeren en twee parelpunten. Het is nu juist deze kroon die op het wapen op bladzijde 115 is afgebeeld. Bovendien is het wapen duidelijk in 20ste eeuwse stijl getekend. Niettemin is het interessant te weten dat ook de Nederlandse vlag wel eens is uitgevoerd met een insnijding tot twee slippen in de vluchtzijde. Deze uitvoering van de vlag is waarschijnlijk niet alleen gebruikt op overzeese kustforten, maar ook in Nederland zelf. Zo heb ik een 17e eeuws Nederlands blauw tegeltje, waarop een zeilscheepje is afgebeeld. Dit schip voert op de achtersteven en aan de grote mast een ingesneden vlag met drie banen, waarvan mag worden aangenomen dat deze als rood, wit en blauw bedoeld zijn.

Lidmaatschap opgezegd per 1 januari 1997:
Beumer, D.A.A., Hazelaarstraat 46, 6841 AG Arnhem
Blijleven, C., Korbeellaan 9, 1852 BK Heiloo
Edens, G.J., Paul Kemphove 24, 2726 BB Zoetermeer
Groot, J. de, Apollo 12, 3769 TD Soesterberg
Haaren, W.A. van, Keizersgracht 140, 1781 BD Den Helder
Heege, dr. J.P. ter, Geerdinkhof 363, 1103 RC Amsterdam
Hoksbergen, R.W., Bartolottilaan 7b, 3768 GA Soest
Hol, G., Krusemanstraat 24, 6717 MV Ede
Keuning, drs. N.J., Koekoeklaan 3, B-2321 Hoogstraten-Meer
Meerdink, E.F., Junolaan 6, 3318 EB Dordrecht
Militaire Luchtvaart Museum, , Postbus 184, 3769 ZK Soesterberg
Molman, H., Oeverlanden 10, 8332 KN Steenwijk
Nijnanten-Leenards, mw. A. van, Anna Paulownalaan 2, 4835 LA Breda
Polman, mw. E., Kersengaarde 287, 2272 NG Voorburg
Rijn, Joh. van, Schulpweg 6, 1733 AT Nieuwe Niedorp
Schuitemaker, L., Schouwenhove 105, 2332 DS Leiden
Theunissen, P., Den Roover 16, 5953 BN Reuver
Thissen, J.P.H., Richterdael 12, 6045 DG Roermond
Verbeek, drs. J.R., Postbus 53554, 2505 AH 's-Gravenhage
Vos van Steenwijk, G.W. de, Postbus 20061, 2500 EB 's-Gravenhage
Vroemen, L.P.J., Waterstoep 29, 3471 ET Kamerik
Wijngaarden, IJ. van, De Kluft 14, 9909 CA Spijk

Lidmaatschap beëindigd ex art. 6 van de Statuten:
Evers, J.H.M., Vonkendaal 63a, 6228 JN Maastricht
Harps, R.J., Schrijverspark 91, 3901 PD Veenendaal
Feijst, R. van der, Van Beuningenstraat 4b, 3039 WD Rotterdam
Uitenbroek, R.G.J., Eisenhowerdreef 1, 6716 DA Ede

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
3274 ZJ Blaaksedijk - NL

BESTUURSMEDEDELING

Per 1 januari 1997 zijn met betrekking tot de redactie en produktie van Mars et Historia enkele wijzigingen opgetreden. De tekstverwerking werd tot die datum verzorgd door mevrouw M.C. van Goethem-Van Tol en de heer P.J.M. Kamps. Het bestuur dankt hen zeer voor het voor onze vereniging verrichte werk. Voorts wordt het tijdschrift vanaf die datum bij een andere drukkerij gedrukt. Grote dank aan Drukkerij W. van der Louw te Berkel en Rodenrijs voor de steeds weer voortreffelijke uitvoering van Mars et Historia. Tenslotte heeft per 1 januari de heer J. van den Berg het voorzitterschap van en de co`rdinatie binnen de redactie overgedragen aan de heer T.L.D. Postma. Wat de heer Van den Berg gedurende vele jaren aan werk voor Mars et Historia heeft verzet, is onze leden genoegzaam bekend. Daarvoor verdient de heer Van den Berg veel eer en dank!

Het nieuwe adres van de redactie luidt: **KALFJESLAAN 123**
2623 AD DELFT
TEL (015) 261 26 63

Overigens begint de kopij in portefeuille wat te slinken. Aan de ene kant betekent dit dat uw artikel eerder geplaatst wordt, maar aan de andere kant zouden de nummers wel eens heel dun kunnen worden. Dus stuurt a.u.b. nieuwe kopij naar bovenstaand adres; liefst op floppy (in Wordperfect, maar andere tekstverwerkers kunnen ook. Uw computer moet wel IBM-compatible zijn!) Duidelijk uitgetikte kopij mag ook. Zet op de achterkant van eventuele foto's uw naam en adres, dit ter voorkoming van zoekraken.

Nuis, voorzitter

DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT IN 1997 DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

zondag 16 maart

zondag 25 mei

zondag 13 juli

zondag 7 september

zondag 2 november

De vaste locatie voor de beurzen is:
Sport- en Recreatiecentrum "DE BUN"
Graaf Floris nr. 2 te Huizen N.H.

S.M.V. donateurs en hun dames hebben gratis toegang;
militairen in uniform en houders van een veteranenpas half geld;
overige bezoekers *f* 5,- p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

INLICHTINGEN
telnr. 070 - 364 82 76
na 18.00 uur 070 - 345 92 40