Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie

MARS *et* HISTORIA



11 november 1998
80 jaar einde Eerste Wereldoorlog

32e Jaargang nummer 4 - oktober/december 1998

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.

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 Graaf Willem de Oudelaan 187 1412 AS Naarden 035-6946037.
Vice-voorzitter:	drs R. de Winter Koolwijkehof 29 3124 BH Schiedam 010-4709516 (thuis) 070-3188632 (kantoor)
Secretaris:	W.L. Plink Midachten 53 8162 CK Epe 0578-612138.
Penningmeester:	mr W.J. Zaagman Stadhouderslaan 7 3832 AB Leusden 033-4940485.
Eindredacteur:	T.L.D. Postma, Kalfjeslaan 123 2623 AD Delft 015-2612663.
Leden:	J.H.J. Andriessen, B.C. Cats, drs J.P.C.M. van Hoof.
Adviseur:	F.J. van Lier.

Foto's omslag(artikel):
Archief
Marechausseemuseum

Colofon

LIDMAATSCHAP:
Kosten: ƒ 55,-/jaar
(buitenland: ƒ 70,-/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.

LEDENADMINISTRATIE:
mr W.J. Zaagman
Stadhouderslaan 7
3832 AB Leusden
033-4940485

REDACTIE:
Voorzitter: T.L.D. Postma.
Leden: drs M. van der Hoeven, H. Muller.

REDACTIEADRES:
Kalfjeslaan 123, 2623 AD Delft
015-2612663
E-mail: tpostma@casema.net

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

DRUK:
"Pro Patria", Zwijndrecht.

ISSN - 0928-5156

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

ARCHIEF OUDE NUMMERS:
Marechausseemuseum
Weeshuiswal 9, 4116 BR Buren
0344-571256

Inhoud

In verband met het aanbod van kopij over de Eerste Wereldoorlog heeft de redactie gekozen voor een dikker nummer dan normaal en het incidenteel gebruik van een iets kleinere letter, zodat de inhoud toch zo gevarieerd mogelijk is gebleven.

kapitein E. van Schaverbeke
Het vluchtoord Nunspeet en de marechaussee 2

Theo Postma
Op bezoek bij ... Gerrit Gerrits 5

Dr. F. Snapper
De Franse generaal Nivelle en de Duitse infanterie 6

Richard Heijster
Van Leeuwen en de plaatsvervangende trots 16

Drs. P.E. van Loo
Vanuit Zeeland de wereld rond 21

D. van Bavel
Nederlanders in Canadese & Britse krijgsdienst 1914-1918 37

J. Andriessen
Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser 41

Drs. R. de Winter
Hendrikus Colijn van militaire held tot oorlogsmisdadiger? 50

Dr. R.P. de Graaf
Iets over de Tachtigjarige Oorlog 54

Theo Postma
Militariade 56

Joep van Hoof & Theo Postma
Excursie Willemstad en Fort Sabina 58

Oproep, binnengekomen bij de penningmeester 59

Theo Postma
Boekbespreking: "Ieper 14/18", door Richard Heijster 59

Rob Kuenen
Militaria Symposium 1998 60

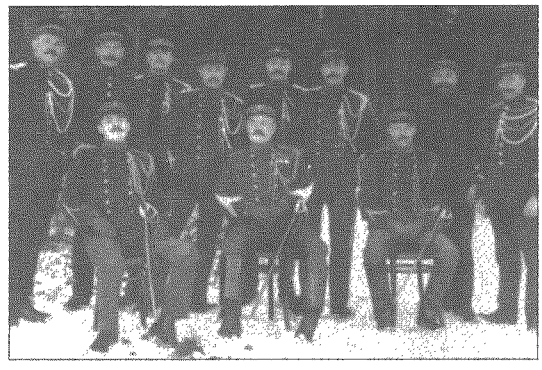
Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 60

kapitein E. van Schaverbeke (Uit "Ons Wapen" 1965)

HET VLUCHTOORD NUNSPEET EN DE MARECHAUSSEE

In Harderwijk stond de zon als een gloeiende koperen bol aan de hemel. Het was dan ook snikheet toen op 31 juli 1914 de burgemeester van Harderwijk op het bordes van zijn stadhuis begon aan de voorlezing van het besluit der mobilisatie. Onder de opeengepakte menigte heerste een doodse stilte. Alleen toen het tot de toehoorders doordrong dat er vijftien lichtingen zouden worden opgeroepen, ging er een adem van ontzetting als een plotselinge windvlaag door de massa. Er vielen vrouwen flauw, weer anderen stonden stil te snikken. Tenslotte ging men uiteen, de kleine straten in, waar de stappen weerklonken tegen de oude huizen die zo'n verslagenheid nimmer gekend hadden.

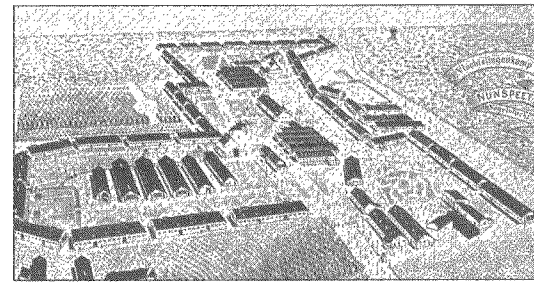
Op de verslagenheid volgde het rumoer van de mobilisatie. Grote troepen dienstplichtigen trokken via hun plaats van opkomst naar onze landsgrenzen. Zij werden doorkruist door nog grotere groepen van burgers die de levensmiddelenwinkels bestormden uit vrees voor komende rantsoeneringen. Kortom het gewone dagelijkse leven in ons land was ontwricht door de oorlog in Europa.
Dit alles had duidelijke invloed op het maatschappelijke leven in ons land. De toestand werd nog verergerd door het eerste golfje Belgische vluchtelingen dat ons land binnenspoelde. Weldra volgde een grote vloedgolf van Belgen na inneming, op 10 oktober 1914, door de Duitsers van Antwerpen.
In MAASTRICHT kwam de eerste vluchtelingengolf binnengerold. Arme, voortgejaagde Belgische vrouwen, kinderen en grijsaards die het vege lijf trachtten te redden in het neutrale Holland, waar zij inderdaad een tijdelijk onderdak vonden in Zuid-Limburg. Maar onze regering was direct bedacht op samentrekking der vluchtelingen.
In OLDEBROEK verrees binnen de legerplaats, in minder dan geen tijd, een reusachtig kamp waar Dr. Hendrik P. N. Muller, oud-consul-generaal van de Oranje-Vrijstaat, als Regeringscommisaris de scepter zwaaide en ritmeester J. Völcker, met een bewakingsdetachement van 135 man, de orde handhaafde. Op de koude eerste september van het jaar 1914 betrokken 230 vluchtelingen dit kamp. Dit aantal groeide binnen enkele dagen aan tot 850 zielen.
Nadat Antwerpen in handen was gevallen van de overweldiger, overstroomde een vloedgolf van zo'n 900.000 vluchtelingen onze grenzen. Berooide Belgen, uitgeput van gebrek en vermoeienis en vol afschuw over mensonterende daden van de Duitsers, repten zich voort naar veilig gebied waar geen oorlog woedde. Zo kon het gebeuren dat b.v. in Bergen op Zoom (een stad met toen 17.000 inwoners) zich 65.000 vluchtelingen ophielden.
Onze samenleving was op zo'n stortvloed natuurlijk niet voorbereid. Maar onze regering had terstond het inzicht dat deze massale bevolkingsaanwas over het hele land moest worden verspreid. Dat gebeurde dan ook en bovendien liep na enige weken het aantal vluchtelingen terug tot plm. 300.000. Want na de bekomen schrik vonden velen het toch maar beter terug te keren teneinde nog te redden wat er te redden viel.
Toen de toestand eindelijk overzien kon worden werd begonnen met samentrekking van vluchtelingen in kampen en wel te Ede, Uden en Gouda, terwijl het kamp in de legerplaats Oldebroek in november 1914 werd verplaatst naar Nunspeet. Het kamp Oldebroek werd Interneringskamp.



Nederlandse marechaussee en Belgische gendarmerie in het kamp voor Belgische vluchtelingen te Nunspeet

In NUNSPEET was inmiddels het vluchtelingenkamp gereed gekomen, ontworpen voor 13.000 personen, dat qua inrichting en grootte dus Oldebroek overtrof (bouwkosten f. 411.500).
Het vluchtelingenoord Nunspeet, met een inwonertal van 8 à 9000 mensen en 6 gendarmes te wetten 1 opperwachtmeester en 5 wachtmeesters afkomstig uit St. Niklaas, bestond uit 4 "dorpen" (I t/m IV). In deze dorpen waren de barakken genoemd naar bekende Nederlanders en Belgen.
Ieder dorp bevatte bovendien een kinderhuis (crèche), een keuken, waszalen en 3 of 4 eetzalen, die resp. genoemd waren naar Gouverneurs-generaal en eilanden van voormalige N.O.-Indië en Nederlandse staatslieden zoals Oldenbarnevelt.
In de kern van het vluchtelingenkamp waren o.m. gevestigd drie scholen, een postkantoor, een kerk, een ontspanningszaal, een kampwinkel, kleer- en schoenmakerijen, zelfs een dameskledingatelier met 100 naaimachines, een lichtcentrale en tenslotte de MARECHAUSSEE kazerne.
De marechaussee-kazerne bestond uit huisvestings- en logiesruimte, een werkkamer en een bureau voor de detachementscommandant Kmar, 'n arrestantenlokaal en een stalling voor de paarden.
Dit "vluchtoord" was een dorp apart, maar hoe vol leven en beweging dit dorp ook mocht zijn, hoe druk 't gedoe in haar straten, de bewoners van dit dorp, door de loop van het geweldig wereldgebeuren op zo'n wonderlijke wijze bij elkaar gebracht, zijn tenslotte niets anders dan vluchtelingen, want rond dit vluchtoord liep de draadversperring.
Als regeringscommisaris was aangewezen Dr. Hendrik P.N. Muller en als kampcommandant de heer Dekker, een eerbiedwaardige heer met een lange baard. Voordien was hij tehuisvader in de legerplaats Oldebroek.
Ten gevolge van de vestiging van dit vluchtoord in Nunspeet werd ook het detachement marechaussee, dat dienst had verricht in het vluchtelingenkamp in de legerplaats Oldebroek, in dit kamp ondergebracht (november 1914). De sterkte van dit detachement bedroeg 6 man te paard en 6 man te voet, samengesteld uit alle 4 divisies van het Wapen. Bovendien werd het detachement om de 14 dagen aangevuld met 4 of 6 man van de wachtbrigade Apeldoorn. Het detachement te Nunspeet stond onder bevel van C-depot Kmar, de toenmalige kapitein J.H.W. Dangerman Grootepas, welk commando op 9 december 1915 op last van Opperbevelhebber Land- en Zeemacht werd overgedragen aan C-Interneringsdepot te Harderwijk. Indien het detachement zich moest inlaten met aangelegenheden van justitiële of politiële aard, dan trad de C-det Kmar niet handelend op dan met voorkennis en instemming van hiervoor genoemde commandant, tenzij in spoedeisende omstandigheden. Voor administratieve aangelegenheden bleef het detachement onder commando van de betreffende divisiecommandant. (3e divisie)
De taak bestond uit het handhaven van orde en rust onder de bevolking. Daartoe werd bij dag en nacht gesurveilleerd door één of meer tweehoofdige patrouilles.
De Belgische regering verleende aan personen, die in overheidsdienst waren werkzaam geweest maandelijks een geldelijke uitkering naar gelang de functie, die zij vóór het uitbreken van de oorlog hadden bekleed. Van deze uitkering, moest op voordracht van de Regeringscommisaris een gedeelte worden ingehouden, ten behoeve van de Nederlandse regering als tegemoetkoming in de kosten voor huisvesting en voeding van de betreffende personen. De bekendmaking hiervan door de detachementscommandant van de marechaussee ging gepaard met hevige protesten en bedreigingen. De grootste oproerkraaiers werden opgeschreven. Deze gebeurtenis werd de volgende ochtend gerapporteerden het kamp verlaten en mochten hierin niet meer terugkeren. Ook dit gebeurde uiteraard onder hevig protest.
De detachementscommandant was tevens belast met inning van deze gelden, die aan de hoofdadministratie van het kamp werden afgedragen. De administratie was, evenals de dienstwoning van de Regeringscommissaris, gevestigd in het dorp Nunspeet.
Velen in het dorp Nunspeet waren tewerkgesteld (o.a. bij de aanleg van een grote weg over de heide naar Epe, bij particulieren, e.d.), zodat zij eindelijk weer de idee kregen een volwaardig mens in de maatschappij te zijn.
De Regeringscommissaris Dr. Hendrik P.N. Muller heeft deze functie niet lang bekleed. Hij werd opgevolgd door luitenant-generaal KNIL b.d. Drijber, waarna een grote reorganisatie in het kamp plaats vond, hetgeen veel werk meebracht voor het detachement marechaussee.
Het inwonertal van de barakken diende te worden gehalveerd, zodat de helft van de bewoners een barak

moest worden verdeeld over andere barakken met inachtneming van de familiebetrekkingen om gescheiden gezinnen te voorkomen.
Deze reorganisatie duurde ongeveer drie maanden, daar er uiteraard eerst barakken moesten worden bijgebouwd. Bovendien kwam er een barak voor besmettelijke ziekten, een kraamafdeling, een barak voor gestraften, Congo geheten, en een barak voor prostituees, genaamd Jan Steen. Deze barakken waren omgeven door een dubbele prikkeldraadomheining van drie meter hoog, zodat in- of uitklimmen zonder hulp van buiten niet mogelijk bleek, maar tòch ontsnapte er af en toe een enkele. De bewaking hierover was toevertrouwd aan een detachement militairen, doch spoedig droeg de Regeringscommissaris de bewaking van deze barak op aan het detachement marechaussee. Sindsdien heeft geen ontvluchting meer plaats gevonden.



Deze tekening is gemaakt door de heer Q. Balliu (Belgisch geïnterneerde) en geschonken aan de toenmalige burgemeester der gemeente Ermelo op 1 december 1915.

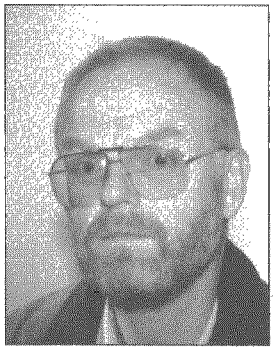
In het kamp was gevestigd het bureau van de kampcommandant, waar iedere ochtend rapport werd uitgebracht door de "commandanten" ook wel "burgemeesters" genoemd (men zou tegenwoordig zeggen adjudanten belast met inwendige dienst). In iedere barak was zo'n commandant, uit de bewoners gekozen, aangesteld, die 's morgens op een podium voor de barak het laatste nieuws over de ontwikkeling van de oorlog voorlas uit een hem ter beschikking gestelde krant.
De detachementscommandant ontving van de kampcommandant de nodige gegevens over gebeurtenissen en omstandigheden, welke zich de voorgaande dag en afgelopen nacht hadden voorgedaan, waarop eerstgenoemde naar noodzaak of wenselijkheid kon handelen.
De detachementscommandant van de marechaussee bracht hierop weer rapport uit bij de regeringscommissaris en in overleg met deze werden zonodig strafmaatregelen toegepast en door de detachementscommandant uitgevoerd.
In de voormiddag werd meestal met de regeringscommissaris te paard een rondgang door het kamp gemaakt om de commissaris ter plaatse in te lichten.
De Belgische gendarmerie had als taak het assisteren van de marechaussee bij het verhoren van verdachten, die uitsluitend Frans spraken, terwijl zij ook aan de bewoners, de door de regeringscommissaris uitgegeven, bijzondere bevelen betreffende handhaving van orde, rust en veiligheid in het Frans bekend maakten. Zij werden voor het verrichten van surveillance diensten weinig of niet ingezet.
Niet lang na het beëindigen van de oorlog n.l. in februari 1919 was het vluchtoord ontruimd en werden de barakken door de Nederlandse regering aan die van België geschonken, teneinde de woningnood aldaar enigszins te verlichten. Slechts de naar leden van het Belgische Koninklijk Huis genoemde lanen in een buitenwijk van Nunspeet (in de volksmond Belgenkamp) herinneren aan de plaats waar dit vluchtelingenkamp heeft gestaan.

Bronnen:
1. De geschiedenis van het Wapen der Koninklijke Marechaussee door Mr. W. V.D. Hoek.
2. De Donkere Poort door P.H. Ritter Jr.
3. Mobilisatie herinneringen door Dr. J.G. Imhof
4. De zorg voor vluchtelingen uit het buitenland tijdens de oorlog door Mr. Dr. J.H. v. Zanten.
5. Gemeente archief der gemeente Ermelo
6. De heer H. Thörbrugge, oud-detachementscommandant Kmar in het vluchtelingenkamp te Nunspeet.
7. Algemeen Rijksarchief te Schaarsbergen.

Opmerking: Het archief van het vluchtoord te Nunspeet en Ede wordt in 1967 openbaar.

Theo Postma

OP BEZOEK BIJ . . . Gerrit Gerrits



Gerrit is in 1949 op Texel geboren waar hij ook de middelbare school volgde.
In Den Helder doorliep hij de kweekschool om als leraar aan een basisschool in Den Burg te gaan werken.
Op zijn 18e kreeg hij van een gepensioneerde buurman alles van diens carrière als officier van militaire administratie.
In militaire dienst kocht Gerrit zijn eerste uniform. Eén van zijn hobby's was geboren. In 30 jaar heeft hij een imposante verzameling opgebouwd van uniformen van de Koninklijke Landmacht van 1880 tot 1940 met de nadruk op militaire administratie en de veterinaire dienst. Voor een leek als mijzelf vallen de gala-uniformen van een gele rijder en een cavalerist het meest op.
Wat een bezoek aan zijn verzameling zo boeiend maakt is dat Gerrit ook vaak kan laten zien wie het uniform heeft gedragen en wat de carrière van die man is geweest. Hij heeft bij ieder uniform een verhaal. Om in dit nummer een link naar de Eerste Wereldoorlog te leggen is het uniform van een tweede luitenant van de stormtroepen het vermelden waard. Deze officier is niet meer met een sabel maar met een revolver en een stormdolk bewapend en draagt een helm en gasmasker. Hier is te zien dat ook Nederland zich aanpaste aan de "moderne" oorlogvoering in de loopgraven.

Gerrit laat zijn verzameling graag aan geïnteresseerden zien.
Er moet wel tevoren een afspraak worden gemaakt, tel: 0222-312169 (privé).

In 1997 ging Gerrit werken bij het Maritiem en Jutters Museum. Van hier uit kan hij zijn andere hobby, vestingbouw, beoefenen. Het museum en ook Gerrit zijn nauw betrokken bij de restauratie van het fort "De Schans" . Naar "De Schans", dat voor publiek gesloten is, worden regelmatig door Gerrit vanuit het museum rondleidingen georganiseerd. De Provincie Noord-Holland heeft aan "De Schans" een schitterende "Archeologische Publicatie" gewijd getiteld "Een fort aan de Waddenzee". Voor f 12,50 heb ik dat kleurige boekje aangeschaft als lectuur voor de terugreis op de boot. Voor geïnteresseerde leden is het te verkrijgen bij het servicepunt van de Provincie, tel 023-5144300 of 023-5144245.

Tot slot heeft Gerrit ook nog activiteiten buiten Texel. Al 30 jaar gaat hij in vakanties naar Verdun om daar alles te weten te komen over de talrijke forten rond die stad. Hij is al tijden bezig met een boek over de vestingwerken van 1875 tot 1918 rond Verdun. Dit zal binnen afzienbare tijd verschijnen.

• • • • • • • • •

dr. F. Snapper

DE FRANSE GENERAAL NIVELLE EN DE DUITSE INFANTERIE

Gedurende de excursie van de Western Front Association Nederland naar de slagvelden bij Verdun, in het voorjaar van 1996, werd ik getroffen door het feit dat de tactiek van generaal Robert-Georges Nivelle in het najaar van 1916 bij Verdun wel succes had en in het voorjaar van 1917 aan de Somme tot een zeer zware Franse nederlaag leidde.
Voor de verklaring hiervan dient eerst op een aantal strategische en operationele aspecten te worden gewezen.

In december 1915 stonden aan het westelijk front 113 Duitse divisies tegenover 150 geallieerde divisies.[1] De chef van de Duitse Generale Staf, generaal Erich Georg Anton Sebastian von Falkenhayn schreef in die maand een nota aan keizer Wilhelm II, waarin hij uiteenzette dat Engeland de gevaarlijkste vijand van Duitsland was. Frankrijk was het beste zwaard dat de Britten op het vasteland hadden. Daarom moest eerst Frankrijk worden uitgeschakeld, waarna Groot-Brittannië door een onbeperkte duikbootoorlog ten val zou kunnen worden gebracht. Hoewel veldmaarschalk Paul von Hindenburg en diens chef-staf, generaal Erich Ludendorff, die toen de Duitse legers tegen de Russen aanvoerden, en Franz Xaver Josef graaf Conrad von Hötzendorf, de chef van de Oostenrijkse Generale Staf, van oordeel waren dat eerst de Russen en de Italianen moesten worden verslagen, keurde Wilhelm II omstreeks de jaarwisseling Von Falkenhayns plan goed.[2]
Dit plan hield verder in om Frankrijk, dat "... in de ogen van Von Falkenhayn al zulke verliezen geleden had dat het bijna de grens van het nog aanvaardbare had bereikt ... zulke zware verliezen toe te brengen, dat het de regering en het volk duidelijk voor ogen zou komen te staan dat er in deze oorlog voor Frankrijk in militair opzicht geen enkele hoop meer bestond...". En Von Falkenhayn zette zijn plan verder als volgt uiteen: "Achter de Franse linies liggen op korte afstand doelen, ter verdediging waarvan de Franse legerleiding verplicht zal zijn zelfs de laatste man in te zetten. Besluit zij tot verdediging dan zal het Franse leger krachteloos worden door het bloedverlies, om het even of wij het doel veroveren of niet. Indien ze niet tot verdediging besluit en het doel in onze handen valt, dan zal de morele werking hiervan in Frankrijk onvoorstelbaar zijn. ... De doelen waarvan hier sprake is, zijn Belfort en Verdun. Voor beide geldt wat hierboven is gesteld. Nochtans verdient Verdun de voorkeur."[3] Bij de aanval op Verdun zou de artillerie het strategische wapen zijn. Dit bracht met zich mee dat de chef van de Generale Staf zelf geen uitgewerkte operationele bevelen behoefde te geven.[4]
In zijn nota had Von Falkenhayn, volgens de Duitse kroonprins Wilhelm die het 5e Leger commandeerde, er ook nog op gewezen dat Duitsland niet gedwongen zal worden "... zoveel



Franse soldaat in loopgraaf

troepen te gebruiken voor deze, wat de ruimte betreft, nauw begrensde operatie, dat de andere fronten hierdoor bedenkelijk verzwakt worden. Men kan met vertrouwen de te verwachten tegenaanvallen tegemoet zien, ja zelfs hopen, genoeg troepen over te houden om deze aanvallen met tegenaanvallen te kunnen beantwoorden".[5] Spoedig daarop gaf generaal Von Falkenhayn aan de commandant van het 5e Leger bevel om op 12 februari 1916 Verdun aan te vallen.[6] En de kroonprins deelt mee: "Alles was schitterend voorbereid. Toen, de avond voor de aanvalsdag, begon het in stromen te regenen, kwam er een sneeuwjacht, waardoor het de artillerie onmogelijk gemaakt werd het bevolen doel waar te nemen. De aanval moest van dag tot dag worden uitgesteld ... elke verloren dag, elk verloren uur betekende minder kans op een spoedig succes. Inderdaad is in deze tijd van wachten de aanval door twee overgelopen landweersoldaten - ellendige schoften - de Fransen verraden."[7]

Op 21 februari barstte de Duitse aanval los met een trommelvuur van 1.612 stukken geschut. Van het 5e Leger vielen negen divisies aan. In Verdun was een citadel, die geen bezetting had. De stad werd verdedigd door negen divisies, die slechts over eenderde van de hoeveelheid artillerie beschikten waarmee de Duitsers op 21 februari aanvielen. Nadat de Duitsers in augustus 1914 de forten rondom Luik in puin hadden geschoten, hadden de Fransen de 13 forten rondom Verdun slechts van een zwakke bezetting voorzien en een uitgebreid loopgravenstelsel ingericht met betonnen opstellingen voor machinegeweren.[8]

Ook al had prins Wilhelm om nog meer artillerie gevraagd, toch verwachtten veel artillerieofficieren van het 5e Leger dat de Duitse infanterie, zonder zelf een schot te lossen, in paradepas Verdun zou binnenmarcheren.[9] En de infanterie, die in drie golven aanviel, had vertrouwen in de artillerie. Want de mitrailleurs werden in de achterste golf meegevoerd. Opstelling vond pas plaats in het vijandelijk object, nadat dit was veroverd.

Inderdaad hadden de Duitsers na drie dagen de voorste Franse linie in handen. Maar het Franse opperbevel, onder leiding van generaal Joseph-Jacques Joffre, liet het er niet bij zitten. Generaal Philippe Pétain, die daar werkte, kreeg op 24 februari de opdracht de leiding van de verdediging van Verdun op zich te nemen.[10]

Op 25 februari viel het fort Douaumont. Zoals ook de meeste andere forten rondom Verdun had het slechts een zwakke bezetting, maar het lag op een strategische heuvelrug. De Fransen deden dan ook op 26 februari een poging het fort te hernemen, maar werden teruggeslagen. "Bij het Duitse opperbevel heerste een overwinningsroes."[11] Maar reeds die dag werd de Franse tegenstand sterker.[12] Op 27 februari kon generaal Pétain reeds over 17 divisies beschikken en op 28 februari staakten de Duitsers tijdelijk het offensief. Zij hadden de Fransen toen 8 kilometer teruggedrongen.[13] Geen slecht resultaat in een stellingoorlog. Maar toch was bij de Duitsers iets mis gegaan. Reeds op 23 februari waren Duitse generaals vergeten dat het beginsel was Fransen te doden en Duitse levens te sparen, terwijl terreinwinst secundair was. Want toen gelastte de commanderend generaal van de 6e divisie zijn infanterie de Franse posities in de bossen, bekend onder de naam Herbebois, aan te vallen zonder acht te slaan op de verliezen. Dit was trouwens de methode die de Duitse officieren in vredestijd was geleerd en die zij in 1914 en 1915 hadden toegepast. Zij waren er volkomen mee vertrouwd en gingen nu bij Verdun op dezelfde wijze te werk.[14]

De Duitsers, die in februari langs de oostelijke Maasoever waren opgerukt, vormden in maart ook een aanvalsgroep, die Verdun langs de westelijke Maasoever naderde. Maar de Franse troepen waren verder versterkt. Op 15 maart had generaal Pétain bijna 34 divisies onder zijn bevel en was zijn artillerie verdrievoudigd.[15] De vorige dag hadden de Duitsers de Mort-Homme, een heuvel langs de westelijke Maasoever, bestormd. Maar zoals overal aan dit front wisselden aanvallen en tegenaanvallen elkaar af. Eerst op 30 mei waren de beide heuveltoppen in handen van de Duitsers. Het lukte hen echter niet de hele heuvelketen te bezetten.[16] De strijd bleef voortduren onder onvoorstelbare omstandigheden. "Gedecimeerde gevechtstroepen vegeteerden in kuilen en granaattrechters vol water."[17] Soms waren die er niet door de artillerie. "Kuilen en schuilplaatsen waren met de grond gelijk gemaakt ... en overal geschreeuw en gekreun, geloei en geknetter, vuil en bloed, dood en sterven."[18]

Reeds in april waren de Franse tegenaanvallen



"Schafttijd"

in kracht toegenomen. Op 5 april 1916 had generaal Robert-Georges Nivelle, een meedogenloos aanvalsstrateeg, het bevel overgenomen in de sector Douaumont. Pétain kreeg op 28 april het opperbevel over de centrale legergroep, waarin het 2e, 3e, 4e en 5e Leger waren verenigd. Generaal Nivelle nam tenslotte het bevel in het hele vestinggebied over. Hij beschouwde de herovering van Douaumont als zijn voornaamste taak en trof daarvoor de nodige voorbereidingen.

Von Falkenhayn twijfelde er toen al lang aan of voortzetting van de slag nog wel zin had. Zijn verwachting de inzet van Duitse troepen te kunnen beperken bleek foutief. De slag om Verdun verslond immers heel het Duitse reservepotentieel en daardoor werd het onmogelijk andere krachten af te zonderen voor een nieuwe operatie. De Duitse legerleiding had geen vrijheid van handelen meer bij gebrek aan noemenswaardige reserves. Dat gold zowel de zware artillerie als de infanterie. Van het oostelijk front en van de Balkan moesten divisies worden vrijgemaakt om het westelijk front te versterken. Bovendien viel er in het Somme-gebied een offensief te verwachten van het versterkte Britse expeditieleger. Dat Von Falkenhayn zich volkomen had verrekend stond al eind april vast. De ter rechtvaardiging van de slag om Verdun gegeven argumenten waren het toebrengen van de zwaarst mogelijke verliezen aan de vijand en het onderwerpen van diens reserves aan een slijtageslag.

In werkelijkheid echter leden de Duitse regimenten een even groot verlies aan manschappen. Niet alleen de Franse, maar ook de Duitse regimenten bloedden dood.[19]

Bij Verdun hadden de Fransen wat de forten betreft hun lesje wel geleerd na de val van Douaumont. Dit fort werd door de Duitsers als een operationele basis gebruikt. Toen de Duitsers op 1 juni het fort Vaux aanvielen werd het door de Fransen onder bevel van majoor Sylvain Raynal verbeten verdedigd. Toen verzet niet meer mogelijk was, capituleerde het fort op 7 juni. De Duitsers waren zo onder de indruk van de Franse verdediging gekomen, dat hoge Duitse officieren in groot tenue Raynal opwachtten en hem complimenteerden. De kroonprins gaf hem een degen voor de betoonde moed.[20]

Kroonprins Wilhelm deelt in zijn memoires mee dat hij reeds na een paar weken begreep dat de taaie Franse verdediging niet te breken zou zijn en toen herhaaldelijk mondeling heeft voorgesteld die aanvallen te staken, omdat de eigen verliezen op den duur niet zouden opwegen tegen de te behalen winst. Zijn eigen chef-staf, luitenant-generaal Karl Schmidt von Knobelsdorf, was het er niet mee eens.[21]

Dat Von Falkenhayn uiteindelijk het doodbloeden van Duitse troepen heeft geaccepteerd is veroorzaakt doordat hij bleef uitgaan van de verwachting "... dat een strategisch succes bij Verdun tot de langverwachte onbeperkte onderzeebootoorlog zou kunnen leiden en dat daardoor Engeland verslagen kon worden."[22] Echter eind juni werden de aanvallen langs de westelijke Maasoever door de Duitsers gestaakt.[23] Ondertussen hadden Russische legers, onder bevel van generaal A.A. Brussilow, de Oostenrijkers in juni uit de Bukowina verdreven en 200.000 krijgsgevangen gemaakt. Oost-Galicië ging ook nog ver-

loren. Duitse divisies moesten dientengevolge van het westfront naar het oostfront worden verplaatst, maar op het westfront vielen op 1 juli de Britten aan.[24]

Desalniettemin probeerden de Duitsers op 11 juli opnieuw langs de oostelijke Maasoever naar Verdun op te rukken. Dit werd geen succes, al drong een groepje onder bevel van een vaandrig door tot op vier kilometer van Verdun. De volgende dag beval Von Falkenhayn alle offensieve acties bij Verdun te staken.[25]

Op 27 augustus verklaarde Roemenië aan Duitsland en diens bondgenoten de oorlog. Von Falkenhayn trad op 29 augustus af als chef van de generale staf en werd met een leger naar het Roemeense front gestuurd. Hij werd opgevolgd door veldmaarschalk Von Hindenburg.[26] Deze had zijn chef-staf Ludendorff meegenomen, die als eerste kwartiermeester-generaal zijn plaatsvervanger werd.

De situatie was toen voor Duitsland zo slecht dat Ludendorff op 30 augustus verklaarde "... mit tiefsten Bedauern konnten wir uns nicht für die uneingeschränkte Führung des U-Bootkrieges aussprechen, da er nach Urteil des Reichskanzlers den Krieg mit Holland und Dänemark möglicherweise zur Folge haben würde; Wir hatten zum Schütz gegen beiden Staaten nicht einen Mann zur Verfügung. Sie waren in der Lage mit ihren zwar nicht kriegsgewohnten Armeen in Deutschland einzurücken und uns den Todesstoss zu geben. Wir wären besiegt worden, noch bevor die von der Marine in Aussicht gestellte Wirkung des uneingeschränkten U- Bootkrieges eingetreten wäre." Wel werd alvast opdracht gegeven stellingen aan de Deense en Nederlandse grenzen te bouwen.[27]

Terzijde zij opgemerkt dat op dat ogenblik ook de Nederlandse krijgsmacht invloed op het verloop van de Eerste Wereldoorlog heeft uitgeoefend.

Toen Ludendorff in september voor het eerst als eerste kwartiermeester-generaal prins Wilhelm in diens hoofdkwartier in Montmédy opzocht werden de eerbewijzen verricht door een compagnie van het stormbataljon "Rohr". De prins speelde reeds toen met de gedachte alle infanteristen en genisten zo op te leiden dat zij dezelfde aanvalsgeest, fysieke kracht en tactische geoefendheid hadden als de militairen van dit bataljon. Maar Ludendorff, die toen ruim twee jaar aan het oostelijk front had gediend, was onbekend met de inmiddels aan het westfront ontwikkelde tactiek. Voor het eerst zag hij de stalen helmen, de puttees, de berglaarzen en de leren verstevigingen op ellebogen en knieën. Binnen enkele dagen was ook Ludendorff ervan overtuigd dat alle infanteristen stormtroepers behoorden te zijn.[28]

Het stormbataljon "Rohr" was in 1915 opgericht en onderdelen van deze eenheid hadden gedurende dat jaar met succes aan verschillende acties meegedaan. Het bataljon organiseerde in december 1915 voor bijna 400 militairen van de 12e Landweerdivisie een cursus van een week waarin de beginselen van de stormtroeptactiek uiteen werden gezet.[29] Ook generaal Von Falkenhayn erkende de waarde van de stormtroep en gelastte op 15 mei 1916 dat het 2e, 3e, 4e, 6e en 7e Leger ieder twee officieren en vier onderofficieren naar het stormbataljon "Rohr" moesten zenden om daar als stormtroepinstructeurs te worden opgeleid. Na terugkeer bij hun onderdelen moesten zij daar stormtroepcompagnieën en –pelotons opleiden. Daarnaast had een aantal divisies en regimenten op eigen initiatief in de tweede helft van 1915 en de eerste helft van 1916 dergelijke eenheden opgericht.[30]

De uitrusting van de stormtroepers en hun tactiek verhoogde hun inzetbaarheid. De colonne en de tirailleurlinie werden afgeschaft. De groep, onder bevel van een sergeant, werd de tactische eenheid. Hoe de groep het niemandsland moest doorschrijden werd niet voorgeschreven. Dat hing van de terreinomstandigheden af. Alvorens het gevecht aan te gaan werd een model gebouwd van de vijandelijke stelling die moest worden aangevallen, met loopgraven en prikkeldraad op ware grootte. Iedere groep werd met zijn doel bekend gemaakt, en er werd geoefend, ook met scherpe munitie.

Met behulp van kaarten met een schaal van 1 op 5.000 kregen officieren, onderofficieren en manschappen de nodige informatie over het gevechtsterrein. De functie van de onderofficier veranderde totaal. Was hij in de gevechtshandleiding van 1906 nog de man die achter de groep liep om de manschappen het vuur in te drijven, nu werd hij een aanvoerder, die ook voorop ging.

Tegenstand in vijandelijke loopgraven werd met behulp van handgranaten overwonnen.[31]

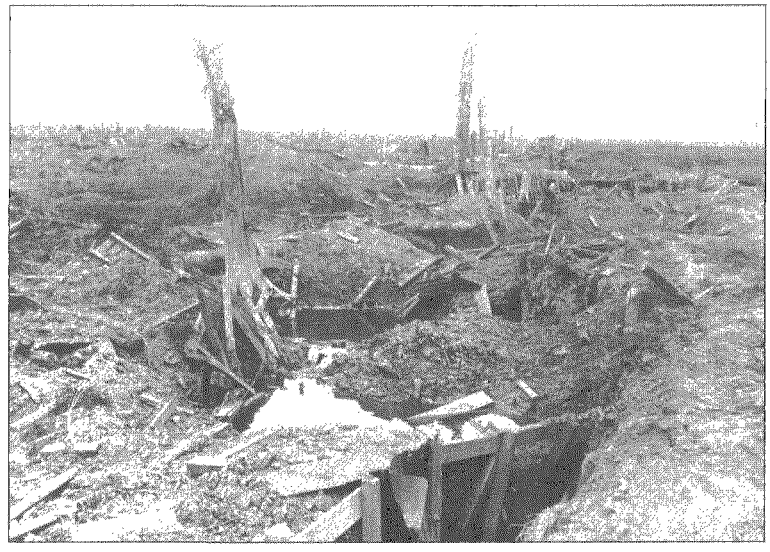
(En weer terzijde opgemerkt: de beleefdheid van de Franse commandant tijdens de slag bij Fleury in 1745 toen hij tegen de Engelsen zou hebben gezegd: "Messieurs, tirez-vous le premier" was helemaal geen beleefdheid. Het was ook niet tegen de Engelsen gericht, maar tegen zijn eigen officieren en onderofficieren en het luidde "Messieurs, tenez-vous les prenniers" en deze prenniers waren de stokken waarmee de soldaten het gevecht werden ingeranseld.)

De individuele stormtroeper had een karabijn en handgranaten; in het bataljon waren vlammenwerpers, machinegeweren, infanteriegeschut en loopgraafmortieren tijdens het gevecht gecoördineerd op het laagst mogelijke niveau.[32]

Kroonprins Wilhelm bepaalde op 5 oktober 1916 dat iedere infanterist en pionier van het 5e Leger tot stormtroeper moest worden opgeleid. En op 23 oktober gelastte generaal Ludendorff dat bij ieder leger aan het westfront een stormbataljon aanwezig moest zijn. In februari 1917 telde de Duitse landmacht in het westen 15 stoottroepbataljons en twee zelfstandige stoottroepcompagnieën. In de loop van 1917 werden alle Duitse infanteristen tot stormtroepers opgeleid. De stormtroepbataljons gingen toen als opleidingseenheden fungeren.[33]

Terug naar de slagvelden van Verdun waar Nivelle ook commandant van het 2e Leger was. Toen Ludendorff op 23 oktober de order uitgaf om 15 stormtroepbataljons te formeren waren Nivelle's kanonnen reeds twee dagen bezig de stellingen van de Duitsers te beschieten ter voorbereiding van de Franse aanval. Een legerkorps van drie divisies onder bevel van generaal Charles Mangin zou de Duitsers terugwerpen. Divisiecommandanten waren de generaals Guyot de Salins, Lardemelle en Passaga.

Nivelle had die divisies uitstekend getraind. De Fransen spraken dan ook van stoottroepen en in bepaalde opzichten leken zij op de Duitse stormtroepen. Hen werd aan de hand van gedetailleerde plattegronden de bijzonderheden van de te bestormen doelen duidelijk gemaakt.[34] Vermoedelijk heeft Nivelle dit niet van de Duitsers afgekeken. Want alweer terzijde: de zogenaamde economische subjectieve waardetheorie is door onderzoekers in Engeland (Jevons), Frankrijk (Walras) en Oostenrijk (Von Böhm Bawerk) onafhankelijk van elkaar in 1871 voor het eerst gepubliceerd.



Vernield loopgraafstelsel *Collectie Sectie Militaire Geschiedenis KL*

Nivelle week ook af van de door de Franse opperbevelhebber Joffre gevolgde tactiek van massale aanvallen over zo breed mogelijke fronten. Hij "... liet sterke vijandelijke posities over aan de artillerie en viel de tegenstander op diens zwakke punten aan met diepgestaffelde formaties, dit met het doel op die punten de linies open te breken."[35]

Op 24 oktober om 11.40 uur brak de Franse aanval los. Binnen enkele uren hadden de Fransen het grootste deel van de posities ingenomen, die zij op 24 februari bezaten, want ook fort Douaumont was weer in Franse handen.[36] Op 13 november heroverden zij het fort Vaux.[37] De Nederlander L.M. Grondijs was in staat hiervan een beschrijving te geven. Deze natuurkundige en filosoof was in augustus 1914 in Leuven, toen de Duitsers deze stad in brand staken. Ver-

ontwaardigd besloot hij nauwkeurig van die oorlog verslag te doen en werd één van de meest pro-geallieerde oorlogscorrespondenten. Ministers en generaals ontvingen hem en zo was hij in het najaar van 1916 de gast van generaal Nivelle. Op een gegeven ogenblik werd hij door Nivelle naar Mangin gestuurd met de opdracht aan Mangin om Grondijs als een Frans officier te doen behandelen. Daarop stelde deze legerkorpscommandant de Nederlander een vliegtuig met piloot ter beschikking, zodat Grondijs een goed overzicht van de operaties kon krijgen. Die middag zag hij vanuit zijn vliegtuig op een hoogte van ongeveer 500 meter om 16.00 uur hoe het fort werd gebombardeerd. Toen anderhalf uur later er 30 Franse toestellen in de lucht waren en de Franse infanterie aanviel, terwijl er zich geen enkele Duitse vliegmachine zich liet zien, daalde het vliegtuig van Grondijs tot 200, meter zodat de Nederlander goed kon zien dat om 18.00 de Duitsers als krijgsgevangenen uit het fort kwamen.[38] Vermoedelijk was de Franse terreinwinst op 24 oktober zo groot geweest dat Vaux voor de Duitsers niet veel waarde meer had.

Maar het bleef bij Verdun niet bij deze Duitse nederlagen. Op 15 december vielen de Fransen opnieuw aan en "... dreven ze de Duitsers in enkele dagen nog eens 3 km achter Douaumont terug. ... De klap die we hier kregen," schreef Ludendorff, "kwam hard aan. We verloren veel manschappen en belangrijke stellingen. De inspanning was te groot geweest Aan het westelijk front waren we volledig uitgeput."[39]

In de strijd om Verdun hadden de Duitsers 362.000 man verloren, de Fransen 336.831.[40] Maar aan het oostfront waren de Roemenen verslagen zodat de Duitsers troepen langs de Deense en Nederlandse grens konden leggen. Op 1 februari 1917 kondigde Duitsland de onbeperkte duikbootoorlog af, waardoor de Verenigde Staten aan de zijde van de geallieerden in de oorlog kwamen. Denemarken en Nederland bleven neutraal, zodat de Duitse troepen die langs hun grenzen lagen naar het westelijk front werden gezonden.[41]

Voorts had in het najaar van 1916 bij de Duitsers nog een verandering in de tactiek plaatsgevonden. Aangezien het voorbereidende vuur meestal grote verliezen in de voorste loopgraven veroorzaakte, en de stormafstand zo klein was dat de verdedigers vaak geen tijd hadden om uit hun schuilplaatsen te komen en dan gevangen werden gemaakt, "... was men ertoe overgegaan de voorste loopgraven dun te bezetten en zich in te stellen op de herovering ervan na de vijandelijke stormaanval."[42]

Met de trots van een uitvinder sprak generaal Nivelle over zijn oplossing van het probleem van de doorbraak in de loopgravenoorlog.[43] De politici waren de methode-Joffre, die veel slachtoffers vergde en slechts geringe terreinwinst bracht, beu. En zo werd Nivelle, over de hoofden heen van de legergroepscommandanten, die om verschillende redenen de politici niet lagen, in december 1916 opperbevelhebber.[44] Joffre werd Maarschalk van Frankrijk, maar bemoeide zich niet meer met operaties.

Nivelle liet reeds in januari 1917 speciale stoottroepen formeren onder de naam van *grenadiers d'élite of groups francs*. Overigens waren, wat Duitslands tegenstanders betreft, de Italianen het verst gegaan met de oprichting van deze speciale eenheden. Reeds in 1915 was er een compagnie van *volontari della morte* gevormd. Tegen het eind van 1916 hadden de Italianen een heel legerkorps van *soldati arditi* (soldaten zonder vrees).[45] Want het Italiaanse opperbevel wist dat je niets aan dode soldaten hebt.

Gedurende de eerste maanden van 1917 bereidde Nivelle het voorjaarsoffensief voor dat tot de definitieve Duitse nederlaag moest leiden. Dit werd hem gemakkelijk gemaakt doordat het Duitse front tussen de rivieren Aisne en Somme een uitstulping had die zich volgens de Franse opperbevelhebber voor een aanval leende. Ook op andere delen van het Duitse front zou het de Franse legers gelukken een doorbraak te forceren. Tegelijkertijd zouden Britten, Italianen en Russen aanvallen. Door dit alles zouden de Duitse troepen Noord-Frankrijk en het grootste deel van België moeten ontruimen, en zich op de Maas terugtrekken. Maar Nivelle had pech. In Rusland brak de revolutie uit en de Russische legers geraakten in ontbinding; de Italianen onttrokken zich aan dit plan en de Duitsers ontruimden de uitstulping, waardoor zij hun front met 70 kilometer inkortten en dit verder versterkten. De Fransen noemden het de Hindenburglinie; de.Duitsers de Siegfriedlinie. Die kenden bovendien de methode-Nivelle van haver tot gort dank zij hun inlichtingendienst. Want

om zeker te zijn dat zijn methode ook door de soldaten begrepen zou worden, had Nivelle deze schriftelijk uiteengezet. Heel Parijs wist dat op 16 april het offensief zou worden geopend.[45]
Inmiddels was het aantal mitrailleurs bij de Duitsers uitgebreid. De mitrailleur is een vreselijk wapen. Ik herinner me nog heel goed dat omstreeks 1920 mijn schoolvriendjes en ik (we waren toen ongeveer acht jaar oud) tegen elkaar zeiden "Als er oorlog komt wil ik wel met een geweer schieten, maar niet met een mitrailleur,



In puin geschoten straat in Armentières

Collectie Sectie Militaire Geschiedenis KL

want dat is zo'n gemeen wapen." Het is dan wel niet zo'n gemeen wapen als de kruisboog, want in 1139 werd iedereen in de ban gedaan die een kruisboog tegen een Christen gebruikte. Want die schoot een pijl af met een ijzeren punt die op 300 meter afstand het pantser van een ridder doorboorde. Een ridder door een verachtelijke voetknecht van zijn paard geschoten? Dat zou de ondergang zijn van de Christelijke maatschappij. Maar de kruisboog bleef in gebruik en er is een poging gedaan hiervan een mitrailleur te maken.
Want omstreeks 1200 bestond er een kruisboog waarop verschillende pijlen konden worden geplaatst, die achter elkaar konden worden afgeschoten.
Een grote sprong makend naar de Amerikaanse Burgeroorlog (1861-1865): hierin zijn 11 verschillende soorten machinegeweren gebruikt. Zij hadden meerdere lopen of een *Revolving chamber.* Met behulp van een slinger werden zij met handkracht aangedraaid. "Richard Gatling's revolving chamber gun" was zeer succesvol.[47]
Zowel de 20 mm Vulvan die in onze F-16's is gemonteerd, als de 30 mm Goalkeeper, die op onze fregatten staat, stammen af van deze Gatling Mitrailleur.[48]
In de Frans-Duitse oorlog (1870-1871) gebruikten de Fransen de 25-loops Reflye-mitrailleuse, die 75 tot 125 kogels per minuut kon afschieten, als artillerie.[49] Ook de Duitsers hadden toen reeds machinegeweren. In een gedicht wordt[1] de aanval van een Frans cavalerieregiment op een Duitse stelling beschreven. De regimentsarts wordt tijdens die charge zwaar gewond, en als hij in een Beiers veldhospitaal, weer bij bewustzijn gekomen, een verpleger vraagt wat er met de anderen van zijn regiment is gebeurd en die "Sprak met ontblote schedel dan
Gemitrailleerd tot de laatste man."
Toen Alfred Nobel in 1885 het rookloos ballistisch buskruit had uitgevonden, maakte Hiram Maxim van de krachtige terugslag dat dit buskruit veroorzaakte gebruik om een enkelloops machinegeweer te ontwerpen, waarbij de terugstoot werd gebruikt om de in een band zittende kogels in de kamer te brengen. De Duitsers gingen met een verder ontwikkeld model, de 08 de eerste wereldoorlog in. Het was watergekoeld, stond op een driepoot en schoot 500 patronen per minuut.[50]
Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog had ieder Duits regiment van drie bataljons, evenals ieder Nederlands regiment, zes zware mitrailleurs. Terwijl dit aantal gedurende die oorlog in Nederland hetzelfde bleef, had begin 1917 ieder Duits bataljon zes zware mitrailleurs.[51]
Maar in 1914 hadden de Duitsers geen lichte

1) De Kurassiers van Camrobert

mitrailleurs. De Russen echter hadden toen reeds de Madsen, een Deense lichte mitrailleur, voor hun cavalerie in gebruik. Daarvan maakten de Duitsers in 1915 honderden buit. Het was luchtgekoeld; de patronen werden in de kamer gebracht door middel van een magazijn. Het wapen stond op een tweepoot en woog ongeveer 10 kilogram. De Duitsers maakten de Madsens geschikt voor de Duitse geweermunitie en vormden twee *Musketenbataljons*, ieder van drie compagnieën; iedere compagnie had 10 ploegen. Beide bataljons werden begin herfst 1915 naar het westelijk front gestuurd. –Daar werden zij bataljonsgewijs ingezet om snel een barrière te vormen wanneer de vijand door een machinegeweerlinie was gebroken. Maar in de strijd werden Madsens onbruikbaar, gingen verloren en in de zomer van 1916 hadden de Duitsers geen Madsens meer in voorraad.

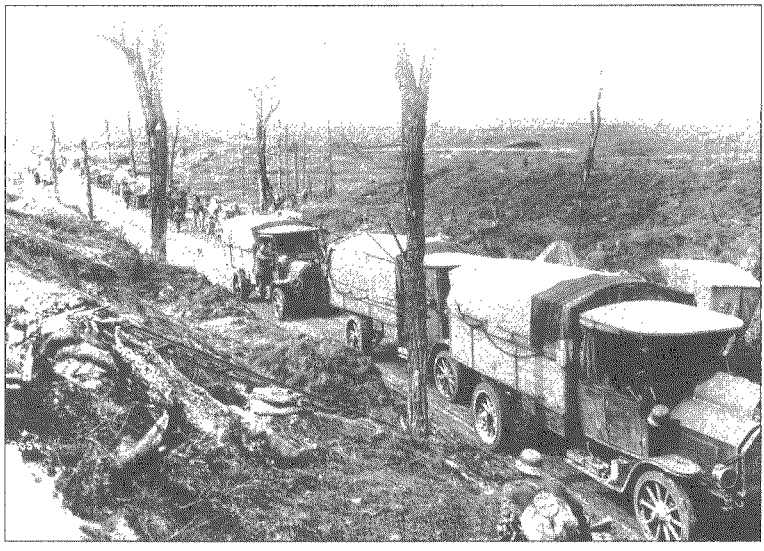
In 1914 hadden niet alleen de Russen lichte mitrailleurs, maar ook de Britten. Dezen gebruikten de van origine Amerikaanse Lewis gun, die ongeveer 14 kilogram woog. Deze mitrailleur was zeer populair bij de Duitse soldaten, die er gedurende 1915 en 1916 vele buit maakten. Ook die werden voor de Duitse geweermunitie geschikt gemaakt. De beide Musketenbataljons werden toen met Lewis mitrailleurs uitgerust. Volledigheidshalve dient te worden vermeld dat in april 1918 de Lewis gun bij de Musketenbataljons werd vervangen door het zware machinegeweer 08.

Zoals reeds meegedeeld wist de Duitse legerleiding dat, gedurende Britse en Franse offensieven, na het ophouden van de artillerie beschieting, de vijandelijke infanterie in minimum van tijd in de voorste Duitse loopgraven sprong. Dan had de Duitse infanterie geen tijd om de zware mitrailleurs, die mee naar de schuilplaatsen waren genomen, in stelling te brengen en het vuur te openen. Daarom had de Duitse legerleiding opdracht gegeven een licht machinegeweer te ontwerpen. Het werd uiteindelijk een variant van de 08 en kreeg de naam 08/15. Deze mitrailleur was watergekoeld en woog dan ook 18½ kilo.[52] Toch kon met dit wapen onmiddellijk het vuur worden geopend. Op 12 december 1916 gaf het Duitse ministerie van Oorlog aan de Duitse industrie opdracht met grote spoed 08/15 mitrailleurs te produceren zodat iedere Duitse infanteriecompagnie in februari 1917 drie van die wapens zou hebben.[53] Niet alleen had de Duitse infanterie in april 1917 de voorste loopgraven zwak bezet, de reserves vlak bij de hand en lichte mitrailleurs die direct het vuur konden openen, maar in plaats van het normale loopgraafstelsel van één tot twee kilometer diep waren duizenden betonnen kazematten gebouwd, waarin machinegeweren waren opgesteld. Werd een kazemat aangevallen werd deze gesteund door het vuur uit andere kazematten. Daarachter lagen vele duizenden schuilplaatsen waarin gedurende de zware artilleriebeschietingen de troepen veilig zaten. Zouden na het ophouden van het artilleriebombardement vijandelijke eenheden erin slagen door de mitrailleurlinies heen te breken kon de Duitse infanterie voorwaarts stormen om de Fransen terug te drijven. Ook had Ludendorff de order gegeven de reserves dichter bij de frontlinie op te stellen dan toen gebruikelijk was, om sneller te kunnen ingrijpen. Dit systeem werd door de Duitsers elastische verdediging genoemd.[54]

Hebben ook de terreinomstandigheden een rol gespeeld?[55] Dit is niet meer na te gaan, want toen op 24 oktober de aanval bij Verdun begon was het droog. Toen hij zijn troepen bij de Somme in april liet aanvallen was het terrein door de zware regens een modderpoel geworden, hetgeen het oprukken van de Franse infanterie zal hebben belemmerd. De door Nivelle genomen maatregelen om 'de Duitse mitrailleurs uit te schakelen waren tot mislukking gedoemd. Vermoedelijk was hij door de Franse inlichtingendienst op de hoogte gebracht van de uitbreiding van het aantal mitrailleurs van de Duitse infanteriebataljons. In ieder geval had hij voor de bestrijding van de vijandelijke mitrailleurs de volgende maatregelen genomen. Enige duizenden 3,7 cm kanonnen, die gemakkelijk door twee militairen konden worden bediend, werden onder de troepen verspreid om de vijandelijke mitrailleurs uit te schakelen. Maar dat was niet alles. Voor het eerst maakte het Franse leger op grote schaal gebruik van tanks. Twee honderd tanks werden toegevoegd aan de aanvallende troepen.[56] Die tanks konden machinegeweren vernietigen.

Bovendien had Nivelle er voor gezorgd dat, ter bescherming van de aanvallende infanterie, op korte afstand ervóór artillerievuur zou liggen die met dezelfde snelheid naar voren werd

gelegd, als waarmee de infanterie oprukte. Aangezien hij aan snelheid grote waarde toekende, had hij, nadat door verschillende onderdelen proeven waren genomen, de conclusie aanvaard van generaal Mangin, wiens troepen het snelst waren geweest door met bepakking een afstand van enige kilometers met een gemiddelde snelheid van 27 meter per minuut af te leggen.[57]
Inmiddels was er onder hoge generaals en politici twijfel ontstaan aan de doelmatigheid van de "methode-Nivelle". Op 6 april werden Nivelle en zijn vier legergroepcommandanten in de presidentiële trein bij Compiègne ontboden. Daar suggereerde de minister van Oorlog, de beroemde wiskundige Paul Painlevé, het offensief uit te stellen tot de Amerikaanse legers in Frankrijk waren gearriveerd. Maar Nivelle wees er op dat nog een derde van de Duitse divisies aan het oostfront stonden, waarvan het grootste deel naar Frankrijk zou komen als Rusland was ingestort.[58] Ook verklaarde hij dat als zijn troepen op hun uitgangspositie geen succes hadden, hij het offensief zou opgeven en de troepen op hun uitgangsposities zou terugtrekken.[59] Daarna gaven met Nivelle's toestemming de legergroepcommandanten hun oordeel over zijn plannen. Dat was niet eensluidend optimistisch en Nivelle bood zijn ontslag aan. Maar op 8 april kwam een minister hem verzekeren dat hij het volle vertrouwen van de regering had en Nivelle verscheurde zijn ontslagbrief. Er waren trouwens ook generaals die het volste vertrouwen in hem hadden, zoals generaal Mangin, die toen het 6e Leger commandeerde. Deze had in een dagorder willen plaatsen: "Wij hebben de methode en de commandant", maar de censuur verbood het.
De weergoden waren Nivelle ook niet gunstig gezind, want toen op 16 april het 4e, 5e en 6e Franse leger in de aanval gingen, had het dagenlang geregend. Het 4e Leger onder generaal Anthoine wist nog de volgende dag terrein te winnen, en gezamenlijk hadden die drie legers 20.000 krijgsgevangenen gemaakt en een buit van 150 kanonnen. Maar het 6e Leger, dat 9.600 meter had moeten oprukken, had slechts een terreinwinst van 500 meter behaald.[61] Nivelle heeft klaarblijkelijk de resultaten van deze eerste twee dagen voldoende geacht om het offensief voort te zetten. Overeenkomstig zijn concept was het vuur van de Duitse artillerie zwak. De Duitse mitrailleurs echter bleven doorratelen.[62] De vele regen had het terrein tot een modderpoel gemaakt toen op 16 april, nog voor het aanbreken van de dag, de Fransen in ijskoude regen en natte sneeuw aanvielen. De infanterie kon het naar voren gaande artillerievuur niet bijhouden. Bovendien liepen de tanks in de modder vast en werden een gemakkelijke prooi voor de Duitse artillerie.[63] Voorts zal het modderige terrein het Franse 3,7 cm geschut belemmerd hebben in voldoende mate Duitse mitrailleurs uit te schakelen. Toen Nivelle het offensief toch voortzette zeiden de Franse soldaten: "Dit is het einde, wij zullen nooit doorbreken!"; hun generaals zeiden: "Nivelle is een gek."[64]
De mislukking van het offensief van generaal Nivelle, die op 16 mei het opperbevel aan generaal Pétain moest overdragen, was mede aanlei-



Duitse colonne op weg naar Nesle

Collectie Sectie Militaire Geschiedenis KL

ding dat op 29 april muiterijen in het Franse leger uitbraken. Ook speelde mee dat men over de verlofregelingen ontevreden was. Kreeg een *poilu* eindelijk na 18 maanden een week verlof, moest hij bij het spoor gekomen in kou en regen lange tijd wachten en soms de nacht doorbrengen voor er een trein kwam. Direct na terugkeer van het front teruggekeerd werd de gevechtstoelage uitgekeerd over de periode dat zij aan het front hadden gediend. Meestal werd dit geld meteen in sterke drank werd omgezet. Dronkenschap kwam dan ook veelvuldig voor, waarbij de officieren het voorbeeld gaven. Het is de verdienste van Pétain geweest dat hij aan die misstanden een eind heeft gemaakt. Hij bepaalde dat de toelage op een rekening werd gezet en pas bij demobilisatie werd uitgekeerd. Troepen, die terugkeerden van het front, werden naar plaatsen gestuurd, die onbereikbaar waren voor de vijandelijke lange afstands artillerie. Daar aangekomen werd hun vier dagen volledige rust gegund, waarna zoveel mogelijk verlof werd verleend en de overigen opnieuw geoefend. Persoonlijk reorganiseerde hij het transport van de verlofgangers en liet hij voor hen een gids uitgeven met nuttige aanwijzingen. Een veel groter aantal treinen werd voor de verlofgangers ingezet. In de verlofcentra kwamen kantines, badhuizen, postkantoren en coöperatieve winkels. Pétain bezocht 90 divisies. Militairen van alle rangen vormden dan een kring om hem heen. Hij hoorde hun klachten aan, en nam voor zover nodig maatregelen. En hij sprak hen toe. Hierbij stelde hij voorop dat de discipline onder alle omstandigheden gehandhaafd moest blijven. In de 54 divisies waarvan onderdelen hadden gemuit liet hij er geen twijfel over bestaan dat een volgende keer rigoureuze maatregelen zouden worden genomen. Voorstellen om van de onderdelen, die hadden gemuit, elke tiende man neer te schieten, verwierp hij. Hij antwoordde die voorstellers dat hij de discipline streng handhaafde, en dat zij moesten beseffen dat het onze soldaten waren die al drie jaar in de loopgraven stonden. Hij hield van zijn soldaten en de soldaten wisten dat. Eind juni had Pétain de crisis bezworen.
Het totaal aantal muiters werd geschat op minstens 100.000. Hiervan werden er 23.385 schuldig verklaard. 432 Militairen hoorden het doodvonnis over zich uitspreken, maar uiteindelijk werden slechts 55 voor de vuurpelotons terecht. De overigen kwamen in gevangenissen terecht of werden naar Duivelseiland verbannen. Aan hen werd in 1924 gratie verleend.[65]
Het aftreden van generaal Nivelle had tot gevolg dat slechts de grenadiers d'élite de stormtroeptactiek bleven beoefenen, die door de gehele Duitse infanterie werd toegepast. Het gros van de Franse infanterie ging pas tot de aanval over nadat de Franse artillerie de vijandelijke stelling een week lang had beschoten.[66]

Bronnen:
(uitgebreide noten bij redactie verkrijgbaar, hier gecomprimeerd tot bronnen)

Ernst Schraepler, *Slagveld Verdun*, in: *Sedan - Verdun*, OCO KMA, 3-6 september 1992,
L.J. Hartog, *Oude wijn in nieuwe zakken*, in *Sedan – Verdun*
Konrad Kwiet, *Inferno aan de Maas*, in *Sedan – Verdun*
B.T. Gudmundsson, *Stormtroop tactics. Innovation in the German Army 1914-1918.*
Karl Rosner, *Memoires van Kroonprins Wilhelm*, (vertaling G. van Lissa), Amsterdam 1921
Marcel Lerecouvreux, *De val van Vaux*, in *Sedan – Verdun*
Encyclopaedia Britannica, XXI, Chicago en andere steden 1985
Von Ludendorff, *Meine Kriegserinnerungen*
La France héroique et ses alliés, tome II, Librairie Larousse, Parijs, 1919
L.J. Hartog, *Jaar zonder winst* in *Sedan – Verdun*
L.A. Grondijs, *La guerre en Russie et Siberie*, Parijs
Raymond Cartier, *Pétain face à la mutinerie*, in *Western Front Association Nederland*, excursie s.l., 1996)
Jack Wren, *The great battles of World War I*, New York, 1971, 1972
The Penguin Encyclopaedia of military technology, Penguin/Viking, 1995
Correlli Barnett, *The Swordbearers*, Londen, 1963
de heer J.C. Broek Roelofs
de heer C.C.G. Poetiray.
de heer P.J. Heizenberg.

Richard Heijster

VAN LEEUWEN EN DE PLAATSVERVANGENDE TROTS

Nadat augustus 1914 de vlam in Europa's pan sloeg zou Nederland angstvallig vast houden aan een politiek van strikte neutraliteit. De bijzondere economische en strategische positie van ons land, in combinatie met het zorgvuldig laveren van de Nederlandse regering, zorgde ervoor dat Engeland en Duitsland onze neutraliteit eerbiedigden. Het daadwerkelijke oorlogsgeweld bleef hierdoor buiten onze landsgrenzen. Toch waren er ook in ons land mensen die zich actief met de Grote Oorlog bezig hielden.

Hoewel Nederland, vanuit militair oogpunt gezien, aan de zijlijn stond leefde er onder de bevolking wel degelijk een emotionele betrokkenheid. Wat betreft een voorkeur voor de strijdende partijen waren de meningen verdeeld. Over hulpverlening aan oorlogsslachtoffers was de bevolking het grotendeels eens: ons land moest humanitaire hulp verlenen in binnen- en buitenland. Meteen na de Duitse aanval op België was een grote stroom vluchtelingen en gewonde militairen uit het oorlogsgebied naar ons land gekomen. Het Roode Kruis had de verzorging van deze mensen op zich genomen. Door gebrek aan financiële middelen was het Nederlandsche Roode Kruis niet in staat om de gewenste hulpverlening in het buitenland te verlenen. Dankzij particulier initiatief lukte het om voldoende geld en goederen bijeen te brengen zodat Nederlandse ambulances konden worden uitgezonden naar België, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Rusland, Servië en Roemenië. Het Roode Kruis kon niet meer dan morele steun verlenen maar aangezien de hulpverlening onder de bepalingen van het Verdrag van Genève viel, mocht wel gebruik worden gemaakt van het rode kruisteken.
De ambulance in Frankrijk had najaar 1915 een onderkomen gevonden in het luxe café/restaurant Pré-Catelan, Bois de Boulogne te Neuilly sur Seine, een deelgemeente van Parijs. Een team van artsen, zusters en broeders opereerde, verzorgde en revalideerde hier gewonde Franse militairen. Kwartiermaker en chef was de arts J.C.J. Bierens de Haan. De baronesse Lewe van Middelstum was één van de verpleegkundigen. Al vrij snel had de Nederlandsche Ambulance in Pré-Catelan een goede naam verworven. Het was zelfs zo dat een respectabel aantal gewonden erom vroegen in dit hospitaal verpleegd te mogen worden.



Van Leeuwen staand links, tussen de zusters in de ziekenzaal.

De verzorging vond plaats temidden van marmeren vloeren, enorme neoclassicistische beelden, spiegelwanden, uitbundige kristallen kroonluchters en muren vol met ornamenten. In de schitterend aangelegde tuin konden de patiënten een frisse neus halen. Nauwelijks een omgeving waar je een noodziekenhuis zou verwachten.

EEN ARTS ONDERWEG NAAR FRANKRIJK

Op 13 maart 1916 stapte de 27-jarige Godfried Anton van Leeuwen, onder toeziend oog van de pers, te Amsterdam CS op de trein. Samen met vijf verpleegsters was hij vijf dagen lang onderweg om via Folkestone (Eng.) en Dieppe (Fr.) in Neuilly aan te komen.

Wie was deze Godfried van Leeuwen? Welnu, de man werd op 8 mei 1887 te 's-Gravenhage geboren als zoon van kolonel Willem Peter van Leeuwen, later gepensioneerd als luitenant-generaal titulair, en Antoinette Elisabeth Quack. Op de lagere school doubleerde van Leeuwen waarschijnlijk een jaar om vervolgens zonder problemen de Haagse H.B.S. te doorlopen. Van 1905 tot 1907 studeerde hij aan de Universiteit van Utrecht. Godfried stapte over naar Amsterdam waar hij in 1912 zijn artsendiploma behaalde. Hetzelfde jaar nog promoveerde Godfried van Leeuwen aan de Gentsche Universiteit, hij behaalde er dus zijn doctorstitel. In 1913 werd hij assistent in het Burgerziekenhuis te Amsterdam; 1914 en 1915 bracht de jonge arts door als assistent van de landelijk bekende vrouwenarts professor Hector Treub in de Vrouwenkliniek van onze hoofdstad. Treub was één van de beste leermeesters die, in het specialisme dat Godfried ambieerde, voorhanden was. Een snelle vestiging als zelfstandig gynaecoloog lag binnen handbereik. Waarom de arts besloot zijn loopbaan af te breken om af te reizen naar het noodlijdende Frankrijk zal wel altijd een raadsel blijven. Uit recente gesprekken met zijn oudste zoon Willem (geb. 1923) blijkt dat Godfried weliswaar plichtsgetrouw maar ook een beetje saai was. Zes dagen per week was hij, mede door zijn drukke werkzaamheden, voor zijn gezin nauwelijks aanspreekbaar. De zondag benutte hij, met zijn familie, voor voorspelbare uitjes zoals wandelingen of een bezoek aan de dierentuin. Hang naar avontuur lag nauwelijks in zijn natuur opgesloten.



Godfried van Leeuwen (4e van links) in de 'staffroom' van het noodhospitaal.

Was het interesse in het militaire, of was hij op zoek naar heldendom? Niets uit zijn latere leven duidt hierop en aangezien ons land te maken had met een voortdurende oorlogsdreiging zou een vrijwillig in dienst gaan dan misschien meer voor de hand hebben gelegen. Het leger had een gebrek aan kader waardoor een snelle officierscarrière in het verschiet lag, zeker als je vader de nodige relaties had. Neuilly s/s lag op relatief veilige afstand van het front. Een nadere kennismaking met het slagveld was voor Godfried van Leeuwen niet weggelegd, getuige de stempels in zijn paspoort: 'This passport is not valid for the zone of the armies' en 'Ca passeport n'est pas valable pour les zones des armées'. Opereren met risico voor eigen leven lag dus niet in de lijn der verwachting. De status van held kon door de arts in Frankrijk niet worden verworven.

Geld en carrièremogelijkheden waren in Frankrijk nauwelijks te vinden zodat alleen sociale bewogenheid (de term moest waarschijnlijk nog uitgevonden worden) als motief voor het vertrek uit Nederland overblijft. Kijken we naar de openbare functies die Van Leeuwen na 1917 bekleed heeft dan

komen we tot de volgende opsomming: van 1926 tot 1931 secretaris van de afdeling Rotterdam en omstreken van de Nederlandsche Maatschappij ter bevordering van de Geneeskunst, gedurende 9 jaar lid geweest van het Specialistenbureau te Rotterdam waarvan 5 jaar als secretaris, jarenlang lid van het Klinisch Genootschap te Rotterdam, jarenlang lid van het Medisch Genootschap te Rotterdam, bestuurslid van de Rotterdamse Vrijwillige Brigade tot het redden van Drenkelingen te Rotterdam, lid van de Stedelijke Commissie tot redding van Drenkelingen te Rotterdam, voorzitter van de Vereeniging voor Geneeskundig Onderzoek voor het Huwelijk, correspondent voor Rotterdam van het Tijdschrift voor Geneeskunde en last but not least bestuurslid van de Alliance Française.
Deze indrukwekkende, incomplete, lijst is waarschijnlijk voldoende om te mogen stellen dat de man sociaal bewogen was. Het lidmaatschap van de Alliance Française valt op. Was Godfried van Leeuwen Francofiel? Hoe dan ook, zijn exacte beweegredenen zullen wel altijd onduidelijk blijven. Feit blijft dat Dr. van Leeuwen in 1915 afreisde naar Frankrijk om humanitaire hulp te gaan verlenen.



Cafe/restaurant Pre-Catalan in het Bois de Boulogne te Parijs (1916).

CHIRURG IN NEUILLY

Na aankomst in het Bois de Boulogne kon Van Leeuwen direct aan de slag als chirurg. Het was een goede manier om een veelheid aan ervaring op te doen. Op de weinige foto's die overgebleven zijn kunnen we diverse verwondingen zien die variëren van hoofdwonden tot amputaties van benen en armen.
Najaar 1916 nam Godfried de leiding van de Ambulance Néerlandais over van Dr. Bierens de Haan. Ook onder zijn beheer liet de verpleging weinig te wensen over. Op effectieve en liefdevolle wijze werden de gewonden in Pré-Catelan verzorgd. Het hospitaal had dan ook een uitstekende reputatie. De Franse regering liet zich niet onbetuigd en besloot om, op 12 januari 1917, Godfried van Leeuwen tot Ridder der Orde van het Legioen van Eer (Chevalier de l'Ordre National de la Legion d'honneur) te benoemen. Een ongewoon hoge onderscheiding voor een buitenlander. De andere medewerkers van het ziekenhuis ontvingen, naar gelang hun functie, lagere eerbewijzen. Verschil moet er zijn, zeker in die tijd.
De Fransen zijn een volk dat dol is op onderscheidingen en de daarbij behorende versierselen. Wat dat betreft deed de medicus niet onder voor zijn gastheren. Op 26 januari 1920 betaalde hij vijftig gulden legeskosten om zijn buitenlandse titel ook in Nederland achter zijn naam te mogen schrijven. Een niet gering bedrag maar hij had dan ook redenen om er trots op te zijn.
Tien december 1917, het Consulat Royal des Pays-Bas gaf aan Godfried een paspoort af voor de reis 'naar Nederland via Engeland en verder'. De arts bracht de kerstdagen door in Amsterdam om vervolgens terug te keren naar Frankrijk.
Als assistent van de vermaarde gynaecoloog Professor Bar ging hij zich in Parijs verder specialiseren. In april 1918 vestigde Van Leeuwen zich als zelfstandig vrouwenarts te Rotterdam.



't Bezoek aan de Hollandsche Ambulance.

Foto, genomen bij gelegenheid van een bezoek van Hollandsche officieren aan onze ambulance, sinds bijna anderhalf jaar gevestigd in de Pré Catelan, Bois de Boulogne te Parijs.

Van links naar rechts ziet men op onze kiek: Overste baron Roëll, Mevr. v. d. Steen van Ommeren, Zr. Schepper, de nieuwe med.-chef Dr. v. d. Steen van Ommeren, Zr. Lewe van Middelstum, Zr. H. J. H. den Arend, Generaal Burger, juist boven hem uitkomend mej. Hendriks, naast den generaal: Zr. Mutus; de heer P. L. de Lange (administrateur), de afgetreden med.-chef Dr. Bierens de Haan, Zr. Rousendaal, Zr. Meyers, Dr. v. Dam, Kapt. v. Oorschot, Zr. Vis, Otenner (Hollander, aumônier de guerre, die in de ambulance verpleegd wordt), Majoor de Quasy, Dr. van Leeuwen, Br. Bijl, mevr. Loch—Wichers, hoofd der verpleging.

Weekblad 'Het Leven' januari 1917.

NEDERLAND LEEFDE MEE

Tijdens de Eerste Wereldoorlog speelde ons land een uiterst dubieuze rol. Ondanks de ellende, honger en armoede nam het nationale vermogen tussen 1914 en 1918 met 80% (!) toe. De neutraliteitspolitiek zorgde ervoor dat Nederland verschoond bleef van gevechtshandelingen èn zijn financiële positie verbeterde. Waarschijnlijk had de vaderlandse pers behoefte aan heroïsme en wellicht moet hier de reden worden gezocht van de bovenmatige aandacht die werd geschonken aan 'onze ambulances' in het buitenland. Zeer regelmatig verschenen in dag- en weekbladen artikelen over de ongeveer honderd onbaatzuchtigen die 'namens ons volk' probeerden leed te verzachten. Het leek alsof een compleet volk zich probeerde te spiegelen aan het caritatieve werk van enkelen. Later zou bijvoorbeeld P.H. Ritter in zijn in 1931 uitgegeven boek 'De Donkere Poort' het volgende schrijven: 'Een nieuwe diamant in de kroon van Nederland: het werk van onze ambulances! Een nieuw getuigenis, dat neutraliteit niet alleen den passieven, ontzenuwenden factor heeft van behoedzame en angstvallige waakzaamheid, om niet in den oorlog te worden meegesleept en zich daarvoor allerlei vernederingen moet laten welgevallen, maar dat de zielskracht van een volk in het neutraliteitsbeginsel ook een positieve waarde kan vinden, een vitale offervaardigheid, een prikkel, om heldhaftig en hardnekkig te zijn in de werken des vredes...

...Overal was er één roep over de voortreffelijke organisatie, de groote kundigheid en de edele karaktereigenschappen der Nederlanders'. Nogal hoogdravende woorden. De ambulances hadden er hooguit toe bijgedragen dat de kwade roep, die ons land bij de andere Europese volkeren had, wat werd

afgezwakt. Natuurlijk was het een parel in de kroon van Nederland, maar de andere parels waren bijna allemaal verdwenen. 'De zielskracht van ons volk in het neutraliteitsbeginsel' (wat zou Ritter daar eigenlijk mee bedoelen?) werd in het buitenland voornamelijk geassocieerd met de affaire Mata Hari, Anthony Fokker die ervoor zorgde dat Duitsland lange tijd een luchtoverwicht had, smokkel en sluikhandel, de asielverlening aan de Duitse Keizer en andere discutabele zaken.



Weekblad 'Het Leven' maart 1916.

DE ZIELSKRACHT VAN ONS VOLK

Een klein comité besloot om, door middel van offervaardigheid, (een ander Ritteriaans woord) blijk te geven van onze solidariteit met het moe gestreden Verdun. Medeinitiator en penningmeester was de vrouwenarts Godfried van Leeuwen. Doel was om voldoende geld bijeen te brengen zodat aan de stad Verdun een standbeeld kon worden geschonken. Dit monument moest een blijvend teken worden van de vriendschap tussen ons land en Frankrijk. Gekozen werd voor de uitvoering van een al eerder door Auguste Rodin ontworpen maquette.
In de laatste week van juli 1920 reisde Van Leeuwen af naar Parijs. Hij vervoerde een met mozaïekwerk versierde koffer. Hierin bevond zich een lijst met namen van de 10.000 Nederlanders die een financiële bijdrage hadden geleverd. Namens het Comité du monument Néerlandais de Verdun werd het koffertje op 31 juli aan de Franse regering aangeboden. Voor wat hoort wat; ter plekke werd van Leeuwen tot Officier de l'Instruction publique gebombardeerd, met bijbehorend lintje. Het gedenkteken, dat we nu kennen als het Monument de la Dèfense in Verdun werd in dank aanvaard.
Ook voor de vaderlandse pers was het een hoogtijdag. De gebeurtenis werd, traditiegetrouw, flink opgeblazen om vervolgens paginabreed te worden naverteld.
Op 10 april 1962 stierf Dr. G.A. van Leeuwen in Rotterdam.



Monument de la Defense

Drs. P.E. van Loo

VANUIT ZEELAND DE WERELD ROND

De wederwaardigheden van het personeel van de vliegscholen van Haamstede en Souburg in Engeland en Nederlands-Indië, 1940-1942

In het interbellum vormde de opleiding van vliegers en waarnemers één van de belangrijkste taken van de toenmalige *Luchtvaartafdeeling (LVA)*. Op de bakermat van de Nederlandse militaire luchtvaart, vliegkamp Soesterberg, kregen velen de eerste beginselen van het vliegen bijgebracht. Vanaf 1939 werd de vliegschool van de tot *Wapen der Militaire Luchtvaart (ML)* gepromoveerde vliegdienst gevestigd op respectievelijk de Vliegparken Souburg (beginners), Haamstede (gevorderden) en Texel (jachtvliegschool). Na de Duitse overrompeling van Nederland in mei 1940, wist het grootste deel van de leerling-vliegers van de Nederlandse vliegscholen uit te wijken naar Engeland. Na hun brevettering bij de *Royal Air Force (RAF)* werden de leerling-vliegers ingezet in de strijd tegen Nazi-Duitsland. Een reconstructie van hun weg van leerling-vlieger-ML tot *RAF pilot*.



Jan Plesman (voorgrond) en Jan Pectoom op vliegveld Haamstede tijdens de mobilisatie

In Engeland

Op 31 mei 1940 aan het eind van de middag, zetten de eerste leden van de voormalige vliegscholen van Haamstede en Souburg voet op Engelse bodem. Het 280 man tellende detachement vormde het enige overblijfsel van de *ML* dat niet door de bezetter tot overgave was gedwongen. Onder hen bevonden zich acht vlieginstructeurs en zo'n 80 leerling-vliegers. Na een kort verblijf in Haverfordwest tot begin juni 1940, werd de groep naar het tentenkamp Dan-Y-Craig ten oosten van Portcawl in Wales overgeplaatst. " (...) een aardige badplaats met boulevards als in Vlissingen en 'n groot Luna-park (Coney Beach)" zo typeerde één van de voormalige instructeurs van Vliegpark Souburg het stadje. Diezelfde vlieginstructeur, Luitenant-Vlieg er F.J.A. Lutz, omschreef de stemming op dat moment als: "(...) bedrukt, niet bepaald ten gunste van de Engelsen en we voelen ons in een soort concentratiekamp, opgesloten en gewantrouwd".[1] De Britten bleken zeer alert

te zijn op eventuele spionageactiviteiten. Iedereen werd gescreend op mogelijke nationaal-socialistische sympathieën.
Ondertussen was in Londen de zogenaamde *Nederlandse Missie* actief geworden. Generaal Winkelman had nog vóór de Duitse inval bepaald, dat wanneer een aanval van onze oosterburen zou plaatsvinden, militaire missies werden uitgezonden naar Londen, Parijs en Brussel. Als hoofd van de 'Londense' missie was Generaal-Majoor b.d. van Oorschot aangewezen. De gepensioneerde opperofficier werd naar de Britse hoofdstad vergezeld door de Luitenant Kolonel J.G.W. Zegers, aan wie deze delicate opdracht werd opgedragen niettegenstaande het feit dat hij enige tijd lid was geweest van Musserts NSB. Zegers werd, al dan niet terecht, op 28 mei 1940 op staande voet ontslagen en kort daarna gearresteerd. Met Zegers, een vooraanstaand theoreticus op het gebied van luchtmachtvraagstukken, werd zo direct ook één van de weinigen in Londen met verstand van zaken op luchtvaartgebied buiten spel gezet. Dit werd in Dan-Y-Craig ook als zodanig gevoeld. Eén van de leerling-vliegers, G. Arends verwoordde zijn gedachten over die troebele maanden in 1940 als volgt:

"Ondanks de goede herinneringen aan de RAF-bemoeienissen is de tijd doorgebracht in dat kamp me bijgebleven als een tijd van wanorde en chaos. Niet van Engelse doch van Nederlandse zijde. Het ministerie van Oorlog te Londen heeft zich daar van zijn slechtste zijde laten zien. Voorzover er al sprake was van enig beleid, kwam dat beleid bij ons in vragende vorm over. Als ik alles weer op een rijtje zet, zou onze verdere vliegopleiding respectievelijk plaatsvinden te: Canada – New Foundland – Zuid Afrika – Nieuw Zeeland – Australië. Voor enige van deze landen hebben we zelfs medische keuringen ondergaan zoals: met blote voeten in ijswater zitten enzovoort."[2]

Engeland, Canada of toch Nederlands-Indië

Talrijke opties om het personeel van het voormalige Wapen der Militaire Luchtvaart hun opleiding te laten voltooien, werden vanaf begin juni 1940 onder de loep genomen. Reeds op 3 juni 1940 zond de Inspecteur der Nederlandse Troepen in Engeland, Generaal-Majoor M. Noothoven van Goor, een brief aan de minister van Oorlog, A.Q.H. Dijxhoorn, waarin hij voorstelde om het personeel van de vliegscholen buiten Engeland verder op te leiden. Canada genoot hierbij de voorkeur omdat daar tevens van Amerikaans materiaal gebruik kon worden gemaakt. Dijxhoorn hield echter de boot af. Zijn plannen gingen in een andere richting.
In Londen hield Reserve Kapitein-Waarnemer Ir. J.P. Berdenis van Berlekom zich vanaf 6 juni 1940 binnen de Nederlandse Militaire Missie bezig met de behandeling van Luchtvaartzaken en verzorgde bovendien het contact met het *Air Ministry*. Berdenis van Berlekom startte zijn besprekingen met het *Foreign Liaison* van het Britse luchtvaartministerie twee dagen later, op 8 juni 1940. Bij deze eerste vergadering werd een plan van minister Dijxhoorn voor de opleiding van Nederlands vliegend personeel in beschouwing genomen. Dijxhoorn wilde de Nederlandse vliegscholen als één afzonderlijke eenheid opnemen binnen de RAF. De resterende opleiding zou dan ook in Engeland moeten plaatsvinden. Wanneer dit niet mogelijk zou zijn, overwoog hij uitzending naar Nederlands-Indië.
Daarnaast stelde hij voor om het Nederlandse personeel te verenigen in één of meer onderdelen van de RAF, met als direct gevolg dat deze onderdelen volledig tot de beschikking van de Britse militaire autoriteiten zou komen. Ofschoon de Nederlandse militairen volgens deze opzet in vreemde krijgsdienst traden, moesten ze hun Nederlanderschap behouden. Ook maakte

men bij monde van Dijxhoorn bekend dat de Nederlandse regering bereid was tot vergoeding van de kosten voor de training van het Nederlandse personeel.
Aan Britse zijde reageerde men vooral op het Nederlandse voorstel om de opleiding in Groot-Brittannië te voltooien, bepaald terughoudend. De opleidingscentra waren overvol, het weer in Engeland werkte vaak tegen en bovendien bestond er een niet gering gevaar voor luchtaanvallen. De voorkeur van de Britten ging daarom uit naar één van de *Dominions*. Naast Zuid-Afrika werd vooral Canada als een zeer geschikte opleidingslocatie aangemerkt. Op 27 juni 1940 wendde *Squadron Leader* Glanville zich tot Kapitein Berdenis van Berlekom met het voorstel om op 'New Foundland Airport' de vliegopleiding onder Nederlands beheer voort te zetten. Dit vliegveld was een goed geoutilleerde basis met vier startbanen en een verwarmde hangar. Ook waren water, brandstof en elektriciteit voorhanden. Zowel Berdenis van Berlekom als Reserve Kapitein Vlieger J.J. Moll bogen zich intensief over dit voorstel. Moll, die in de jaren dertig als KLM vlieger de handicaprace van de Londen-Melbourne race had weten te winnen, was in de meidagen van 1940 vanuit Rotterdam, via de Zeeuwse eilanden het strijdtoneel in Nederland ontvlucht. Tot zijn overplaatsing naar Haverfordwest op 6 juni 1940, hield ook hij zich op de Missie intensief met luchtvaartzaken bezig. Over dit werk in Londen schreef hij in zijn boek *Langs de hoge weg* het volgende:

"De volgende morgen meldde ik mij in Stratton House. In dit grote flatgebouw waren de meeste Nederlandse autoriteiten neergestreken, die de oprukkende Duitsers te vlug af waren geweest. Er heerste een chaotische toestand. Iedereen deed erg nerveus en belangrijk. Kolonel Zegers ontving ons vriendelijk en was benieuwd naar onze ervaringen. (...) De Kolonel [Luitenant Kolonel, EvL] bracht ons naar Generaal Van Oorschot, een gepensioneerd stafofficier, die zich spontaan voor dienstverlening had aangeboden. De generaal was hoofd geworden van de afdeling G.I. en hield zich bezig met speciale opdrachten en geheime missies. Vijf dagen hebben we daar plannen zitten maken voor de oprichting van een Nederlandse militaire vliegschool op Gander in New Foundland. We waren allen enthousiast en wilden zo snel mogelijk aan de slag. Toen wij onze plannen wilden realiseren kregen we nul op het rekest, en dat was meteen het einde van een veelbelovend begin. Men had andere plannen met ons".[3]

Dijxhoorn wees het plan om de vliegschool in Canada voort te zetten dus af. Volgens sommigen achteraf gelukkig omdat het vliegveld Gander in New Foundland bijna acht maanden per jaar werd geteisterd door sneeuwval, mist en ijzel.[4] Een groot deel van de Nederlandse luchtvaarttroepen, 133 man sterk, trok daarop op 30 juni 1940 naar een RAF-basis in de buurt van Hednesford.
Het *Air Ministry* hield nauwelijks rekening met de Nederlandse wensen. Op 2 juli 1940 werd het genoemde vliegveld in New Foundland officieel aan de Nederlandse regering aangeboden. Wanneer de Hollandse autoriteiten negatief op dit voorstel zouden reageren, diende het personeel van de vliegscholen òf Engeland te verlaten òf ze zouden worden ingezet bij de (grond)verdediging van vliegvelden van de RAF.
Ofschoon van Engelse zijde de druk werd opgevoerd, hield de Nederlandse regering voet bij stuk. Op 4 juli wees de ministerraad het aanbod officieel af. Vrijwel gelijktijdig echter, liet de Gouverneur-Generaal vanuit Indië weten dat de vliegscholen welkom waren om aldaar de opleiding af te ronden.
Onder het personeel werd daarop op 5 juli een enquête gehouden om na te gaan wie bereid was zijn carrière in Nederlands-

Oost-Indië voort te zetten. De meerderheid verkoos een verlenging van het verblijf in Engeland boven het doorreizen naar de Indische archipel. Slechts vier man onder leiding van instructeur Eerste Luitenant Vlieger A.J. de Vries werden uiteindelijk gedetacheerd bij de *Militaire Luchtvaart van het Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger (ML-KNIL)*.
Wat er met de achterblijvers moest gebeuren, bleef nog geruime tijd onduidelijk. "Oogenschijnlijk is het misschien een erg eenvoudig probleem" aldus Frans Lutz in zijn dagboek, "maar er zitten zoveel haken en oogen, politieke kneepjes, scherpe kantjes, zure appels, onvoorziene mogelijkheden en zware consequenties in, dat we precies moeten wegen wat de kansen zijn om een Hollandsche vliegschool te behouden ergens op de wereld, met bestaansmogelijkheden van een zeer nationaal maar ook internationaal belang, terwijl we die niet kunnen overzien."

Ontvlucht uit Nederland
Aan het ML-personeel dat bestemd was voor de vliegopleiding, werden in de loop van juni en juli 1940 nog enkele groepjes en personen toegevoegd die op een andere manier Engeland hadden weten te bereiken dan de beide vliegscholen. Een zestal, bestaande uit A.L.A. Hissink, E. van 't Eind, J. Wildeman, H.L. Hamilton of Silverton Hill (een rasechte Nederlander afkomstig uit Etten Leur!), J. van Dijken en F. ter Braak verbleef in mei 1940 in Rotterdam. Ruim zeven maanden eerder, op 2 oktober 1939, waren Hissink, Hamilton of Silverton Hill en Wildeman opgekomen op het Kamp van Zeist. Hissink herinnert zich deze periode als volgt:

"Onze opleiding tot sergeant-vlieger zou in augustus 1940 beginnen en in de tussentijd werden wij opgeleid tot verdediger/beschermer van vliegvelden: wij liepen wacht, exerceerden, marcheerden over de heide, oefenden in aanvals- en verdedigingsmanoeuvres, vloekten op de puttees die niet bleven zitten, schoten per keer vijf patronen op de schietbaan, wierpen een granaat of twee, poetsten geweren en schoenen, en kregen op woensdagen uienprei opgediend (met de gevolgen van dien op donderdagen!). Onze Sergeant Majoor was een prachtig mens, stram als een boom met bijbehorende stem, trots op de gouden strepen met krullen op zijn mouwen die hij altijd zo wist te draaien dat zij ook van voren te zien waren, een man die discipline vroeg (en kreeg!), maar ook een man waarmee je praten kon".[5]

In maart 1940 werden de drie bevorderd tot Korporaal en overgeplaatst naar de LSK Kaderschool aan de Gordelweg in Rotterdam. Daar verbleven de zes nog steeds toen op 10 mei 1940 de oorlog uitbrak. Na de zeer verwarrende eerste oorlogsdagen in Rotterdam waarbij vooral patrouille werd gelopen, werd op 12 mei 1940 de opdracht gegeven om in de buurt van de Veerhaven in te graven. Hissink blikt op de volgende wijze terug op de gebeurtenissen van die dag:

"Wij moesten ons meteen en zo snel mogelijk op de buik liggend ingraven, wat makkelijker gezegd dan gedaan was. De trottoirs bestonden uit tegels en het wegdek uit straatstenen die wij met onze bajonetten moesten losmaken en oplichten, terwijl onze sergeant majoor rechtop van stelling naar stelling liep! Als het ons eindelijk lukte een bajonet in een spleet te steken en hem dan omhoog te trekken gingen de omringende stenen mee omhoog – het was niet mogelijk ze liggend los te maken, dus probeerden wij het op de knieën met als gevolg de bulderstem van de rechtopstaande Majoor: "Dekken! Willen jullie voor je sodemieter geschoten worden?!" Uiteinde-

lijk lagen wij in een tiental mangaten in de straat achter muurtjes van steen en zand met geweren gericht naar de binnenstad. De Majoor die zelf geen mangat had gemaakt maakte de middelste groter zodat hij er ook in kon gaan liggen, maar hij deed dit op zijn knieën. Wij: "Dekken, Majoor! Anders wordt U voor Uw raap geschoten!" Hij keek ons verwoed aan, maar schoot toch in de lach".[6]

Na het bombardement van Rotterdam bleek al snel dat het contact met het hoofdkwartier van het LSK-detachement verloren was gegaan. Er werd besloten om terug te trekken op Hoek van Holland. De officieren lieten aan ieder de keus om mee te gaan of niet. Aanvankelijk besloten velen richting Hoek van Holland te trekken, maar allengs vielen er mensen af. Uiteindelijk ging alleen het genoemde trio, later gevolgd door nog een drietal, Ter Braak, Van 't Eind en Van Dijken, die op het laatste moment toch ook hadden besloten door te gaan naar Hoek van Holland. Onderweg hielden ze een auto aan die werd bestuurd door een Sergeant van het Korps Motordienst. Dit was Jan Flinterman. Aangekomen in de haven van Hoek van Holland bleek daar juist de Engelse *destroyer* HMS 'Keith' onder stoom te liggen. Het groepje mocht aan boord komen en wist zo op het nippertje Nederland te ontvluchten. Van het genoemde zestal dat zo bij de Nederlandse luchtvaarttroepen in Engeland terecht kwam, zou alleen Jan Wildeman zijn opleiding niet voltooien omdat bij een medische keuring op een gegeven moment werd vastgesteld dat hij "ogen als stuiters" had. Sergeant Jan Flinterman zou pas in 1941 de overstap naar de RAF maken, waar hij tussen 1942 en 1945 vrijwel ononderbroken diende als jachtvlieger.

Detachering bij de Marine Luchtvaart Dienst

In tegenstelling tot het *Wapen der Militaire Luchtvaart* heeft de *Marine Luchtvaart Dienst* (MLD) slechts een zeer bescheiden rol gespeeld bij de gevechtshandelingen in Nederland in mei 1940. Vóór het uitbreken van de oorlog beperkte de MLD zich in het moederland tot het vliegen van patrouilles in de kustwateren en het verzorgen van de vliegopleiding. De nadruk van de activiteiten van de marine-vliegdienst lag duidelijk in de uitgebreide archipel van Nederlands-Oost-Indië. Een enkele patrouillevlucht en het overvliegen van de ministers Kleffens (Buitenlandse Zaken) en Welter (Koloniën) naar Engeland daargelaten, waren de voornaamste wapenfeiten van de MLD in de meidagen van 1940.

Belangrijk was echter wel dat peroneel van de MLD er in slaagde een 25-tal watervliegtuigen te evacueren naar aanvankelijk Frankrijk en later Engeland. Op 22 mei 1940 arriveerden deze drijvertoestellen in 'Albion'. Het materiaal en personeel van de MLD vormden per 1 juni 1940 de basis het 320ste *Royal Dutch Naval Air Service* Squadron. Kort daarop werd het 321ste Squadron als tweede RDNAS-onderdeel binnen de RAF opgericht. Hoewel beide eenheden vrijwel direct operationeel aan de oorlog gingen deelnemen, bleek al snel dat ze een groot tekort aan personeel hadden.

Medio juli 1940 besloot het ministerie van Oorlog dan ook een belangrijk gedeelte van het beschikbare personeel van de ML in te delen bij de MLD. Op 22 juli werd dit in een bespreking tussen Kapitein Berdenis van Berlekom, Admiraal J.Th. Furstner en Officier Vlieger der Tweede Klasse H.T. Sobels verder uitgewerkt. De detachering zou gelden voor de duur van de oorlog. Het personeel werd gestoken in marinekleding en zou ook op de loonlijst van de Marine worden geplaatst.

De daaropvolgende dagen werden de plannen verder uitgewerkt en de betrokkenen ingelicht. Het bleek dat de MLD feitelijk een ieder kon gebruiken, niet alleen vliegers

maar vooral ook technisch personeel. Eén van de Technische Officieren van het MLD *Escadrille* was Officier MSD der Tweede Klasse A.H. Geudeker. Op 7 juni 1940 noteerde deze in zijn dagboek: "Ik beschik nog maar over een paar man personeel, namelijk de mecano's die met de vliegtuigen zijn meegekomen. Het schijnt een hopeloze zaak". Vier dagen later kreeg hij de beschikking over flink wat machinisten en stokers van Nederlandse marinevaartuigen. "Een gedeelte hebben we gehouden" aldus Geudeker in 1997, "maar anderen waren onbruikbaar, die trapten gaten in de vleugels en wisten amper wat een vliegtuig was. De groep die we hebben overgehouden heeft het echter verrekte goed gedaan".[7]

Direct naar de MLD

Naast een kleine 40 mecano's van de ML die direct aan de twee Marine-*escadrilles* werden toegevoegd, werden voorts ook drie instructeurs, vliegers die recentelijk het *Fédération Aéronautique Internationale* (FAI)-brevet hadden behaald én een aantal vergevorderde leerlingen overgeplaatst naar de Marine Luchtvaart Dienst. In totaal ging het hier om ongeveer twintig man. Zij werden ingedeeld bij het *IIe Escadrille*, het latere 321ste Squadron, dat met de Avro Anson vloog. Dit onderdeel nam met de weinige tot zijn beschikking staande vliegtuigen deel aan het operationele werk, konvooibescherming, terwijl tegelijkertijd door dit onderdeel ook een groep jonge vliegers moest worden opgeleid voor hun oorlogstaak. De instructeurs die met deze opdracht op Carew Cheriton werden geplaatst, waren de al genoemde Moll, W. Bakker en ook '*good old*' P.J. van der Griend. Deze laatste was op dat moment inmiddels 48 jaar oud, maar kon met zijn schat aan vlieg- en instructeurservaring nog nuttig werk verrichten bij het klaarstomen van oorlogsvliegers.

Aspirant Reserve Officier Vlieger W. de Wolff was één van diegenen die inmiddels in het bezit was van het groot militair vliegbrevet. Vanwege een ongelukje met een Koolhoven FK-51 tijdens de mobilisatie op Gilze-Rijen was hij voor 'straf' tijdelijk naar de vliegschool van Haamstede teruggeplaatst. Tijdens de Duitse inval in mei 1940 verbleef hij daar nog steeds en kon op deze manier ook naar Engeland ontsnappen. Hij schreef over de beginperiode op Brits grondgebied:

"Na lang overleg werd besloten dat de leerling-vliegers met instructeurs naar Nederlands-Indië zouden worden gezonden om daar de opleiding af te maken. De reeds gebrevetteerde vliegers, waartoe ik hoorde, konden gaan vliegen bij de Marine Luchtvaart Dienst in Carew Cheriton in Wales. Ik was daar niet erg gelukkig mee want ik wilde gaan Spitfire vliegen bij de RAF (...) Hoewel de MLD had toegezegd ons te zullen opleiden voor dit convooi beschermings werk bleek dit in de praktijk vrijwel onmogelijk want met weinig vliegers en vliegtuigen hadden zij hun handen vol aan hun oorlogstaak en dat liet weinig tijd over voor onze opleiding".[8]

De Wolff diende, evenals D.J. Klink, later alsnog een rekest in om een overgang naar de RAF te bewerkstelligen. Dit lukte en in de tweede helft van 1941 werd hij als operationeel Spitfirevlieger geplaatst bij het 64e Squadron van *RAF Fighter Command*. In de loop van 1942 werd hij tijdelijk instructeurvlieger op een *Operational Training Unit* in Schotland alvorens in juni 1943 over te gaan naar het toen opgerichte 322ste Squadron.
Dirk Klink vond eveneens, na nog wel enkele operaties bij het 320ste Squadron te hebben gevlogen, zijn weg naar het jachtwapen van de RAF. Hij werd op 23 mei 1942 geplaatst bij het 118e Squadron op het

vliegveld van Ibsley aan de Engelse zuidkust. Op 13 juni 1942, de dag waarop hij zijn dertigste verjaardag vierde, stortte hij kort na de start neer in het Alderholt Park bij Fordingbridge en vond daarbij de dood.[9] Door gebrek aan voldoende personeel voor beide onderdelen, werd het 321ste Squadron op 18 januari 1941 opgeheven en samengevoegd met het 320ste Squadron. De verliezen waren in de eerste oorlogsjaren bijzonder hoog voor het Nederlandse Squadron en vele bemanningen vonden reeds in de beginfase van de oorlog hun einde op de lange patrouillevluchten naar de Noorse kust. Ook J. Peetoom, die eveneens bij de groep van twintig ML-vliegers had behoord die als eersten in de zomer van 1940 naar de MLD werden overgeplaatst, zou Nederland niet meer terugzien. Op 18 augustus 1941 vloog hij zijn derde oorlogsmissie, een verkenningsvlucht naar de Noorse kust. Peetoom fungeerde op deze missie als navigator. Het toestel, de Lockheed Hudson "Ockenburgh", keerde niet terug naar zijn basis Leuchars. Van de bemanning werd nooit meer iets vernomen.[10]

Naar Indië

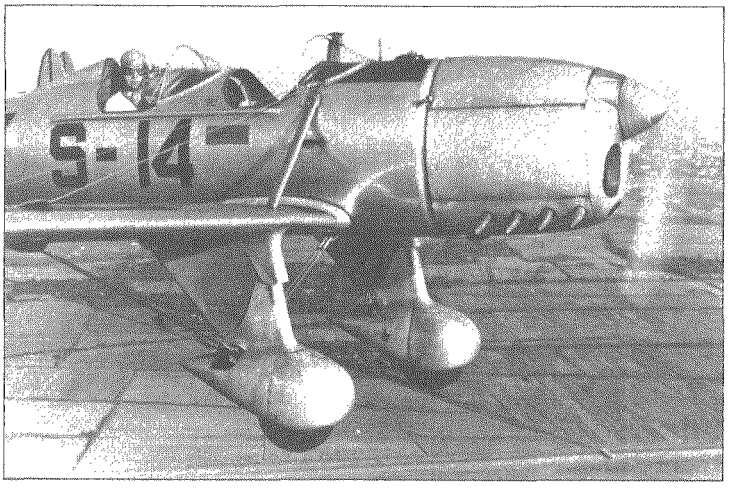
De overige, nog niet zo ver gevorderde, leerling-vliegers werden in de zomer van 1940 eveneens voor de duur van de oorlog gedetacheerd bij de MLD. Ook hier ging een enquête aan vooraf waarin men het personeel vroeg of ze bereid waren voor de duur van de oorlog gedetacheerd te worden bij de MLD. De opleiding zou worden afgerond in Soerabaja met als doel operationele inzet bij het 320ste Squadron in Engeland. De overgrote meerderheid van het luchtvaartpersoneel stemde hiermee in en aldus geschiedde. Op 7 september 1940 vertrokken zij per trein vanuit Hednesford naar Liverpool. Hier werd ingescheept op de *'Durban Castle'*, een groot troepenschip van de *Union Castle Line*. In konvooi ging het in de richting van Kaapstad en Durban. Op 20 november bereikte men de eindbestemming Soerabaja. Enkele weken later, begin december 1940, hervatten de leerling-vliegers hun opleiding op het Marinevliegkamp Morokrembangan-Perak, een basis voor zowel land- als watervliegtuigen. Zes vliegmstructeurs, te weten de eerdergenoemde Lutz, G.H. Aalpoel en W.M. van den Bosch van de voormalige ML en de Officieren Vliegers der Eerste Klasse D.J.R. Beugeling, J.W. Adriaans en M. Vaarzon Morel van de MLD waren daarvoor al eerder uit Engeland vertrokken.

De vliegopleiding op het Indische vliegveld bestond niet alleen uit de leerling-vliegers die afkomstig waren uit Engeland. Het vliegonderricht van het varende krijgsmachtdeel had tot 1940 vrijwel uitsluitend in Nederland plaatsgevonden. Na mei 1940 werden de Aspirant-Marinevliegers die in Indië en elders werden aangeworven in de Nederlandse kolonie zelf opgeleid. Mede daardoor bestond er een groot gebrek aan lesvliegtuigen om de eerste opleiding te verzorgen. Aanvankelijk werd gebruik gemaakt van de verouderde Fokker C-VIIW en trachtte men de capaciteit te vergroten door het huren van drie Tiger Moth sportvliegtuigjes van de *Soerabajasche Vliegclub*. Voor de waarnemeropleiding werden achtereenvolgens het Fokker T-IVW watervliegtuig en de Dornier Wal vliegboot gebruikt.[11] Naast de vlieg- en waarnemeropleiding werden ook boordschutters en vliegtuigtelegrafisten op Morokrembangan opgeleid. Zij werden eveneens op de genoemde watervliegtuigen getraind.[12]

De Marineleiding besefte dat men voor een gedegen opleiding over beter materiaal moest beschikken, daarom werden er in de Verenigde Staten 48 Ryan ST.M. en ST.MS lesvliegtuigen besteld, die als water- én als landvliegtuig konden worden ingezet. Vanaf eind november 1940 kreeg men de beschikking over de eerste toestellen van dit type.

Deze werden door de ML-KNIL aan de MLD geleend. Pas later kreeg de Marine Vliegdienst de beschikking over haar eigen Ryans. Lutz schreef over dit vliegtuig:

"Het is wel een prettig kistje, ziet er aardig uit, goed afgewerkt, remmen, klappen, mengselhefboom, goed dashbord, parkeerrem, 160 pk. Menasco, staartwiel laagdekker, omgebouwde wielen, verspannen vleugel, fully aerobatic, maar op de parachute zit je er een beetje beschimmeld in, zonder steun in je rug, zodat je de neiging hebt voorover te gaan buigen omdat je nog al hoog zit, wat erg vermoeiend is".[13]



Een Ryan trainer in volle vlucht boven Java.

Volgens Geert Emmens, één van de leerling-vliegers die destijds op dit toestel leste, gaf de motor zo nu en dan nog wel eens problemen. Het devies was dan ook om in de buurt van het vliegveld te blijven. Wanneer men zich wèl verder van het veld verwijderde werd aangeraden ook de vlieghoogte aan te passen, zodat men bij eventuele problemen Morokrembangan in glijvlucht zou kunnen bereiken.[14]

Naast de aanschaf van nieuwe materieel gaf de Marineleiding ook de opdracht aan de Marineattaché in Washington om Amerikaanse burgerinstructeurs aan te nemen die zowel op watervliegtuigen als op landvliegtuigen les konden geven. Vanaf begin december 1940 werden de Nederlandse instructeurs daarom bijgestaan door een aantal Amerikanen. Uiteindelijk zouden zo'n twaalf burgerinstructeurs emplooi vinden op het Indische Marinevliegkamp. Hoewel de Nederlandse instructeurs een vriendschappelijke relatie met hen onderhielden, bleek al snel dat er voor hen maar weinig instructeurswerk overbleef. Het geringe aantal beschikbare lesvliegtuigen was hieraan mede debet.

Over het algemeen was het verblijf voor de leerling-vliegers in het tropische oord zeer aangenaam te noemen. In een krant werd een oproep gedaan aan de burgerbevolking van Soerabaja om één of meer militairen in huis te nemen. De aspiranten F. Bouma en W. van Steyn werden bijvoorbeeld ondergebracht in een *piede à terre* bij de familie Betke aan de van Imhoflaan 23 te Soerabaja.[15]

Voor enkele leerling-vliegers betekende het verblijf in Indië het eind van hun ambities om vlieger te worden. Het meest tragisch was wel het overlijden van Aspirant Officier Leerling Vlieger L. Hagens. Bij een fatale duik in het zwembad Tegalsari brak hij op 17 december 1940 zijn nek. Een dag later overleed hij aan zijn verwondingen.[16]

Terug naar Engeland

Men kampte daar in Indië met nog een ander probleem, namelijk het ontbreken van tweemotorige landvliegtuigen. De vliegopleiding kon zodoende niet worden afgemaakt in de Nederlandse kolonie. Er werd daarom besloten de cursisten voortij-

dig te laten terugkeren naar Engeland om aldaar de groep te laten wennen aan het vliegen met tweemotorige toestellen. De aankomende vliegers, vlieger-waarnemers en waarnemers zouden in 1941 in groepen naar 'Albion' teruggaan. Een 35 man sterke groep vliegers en radiotelegrafisten verliet Indië als eerste op 1 juli 1941. Aangenomen mag worden dat op dat moment nog niet bekend was wat de eindbestemming van het detachement was, want in zijn afscheidswoord sprak de commandant van de MLD in Indië, Kapitein ter Zee, G.G. Bozuwa, vaag over een voortgezette opleiding in Canada. Deze plannen werden echter afgeblazen en eind augustus 1941 zette de groep weer voet aan de grond in Engeland.[17]

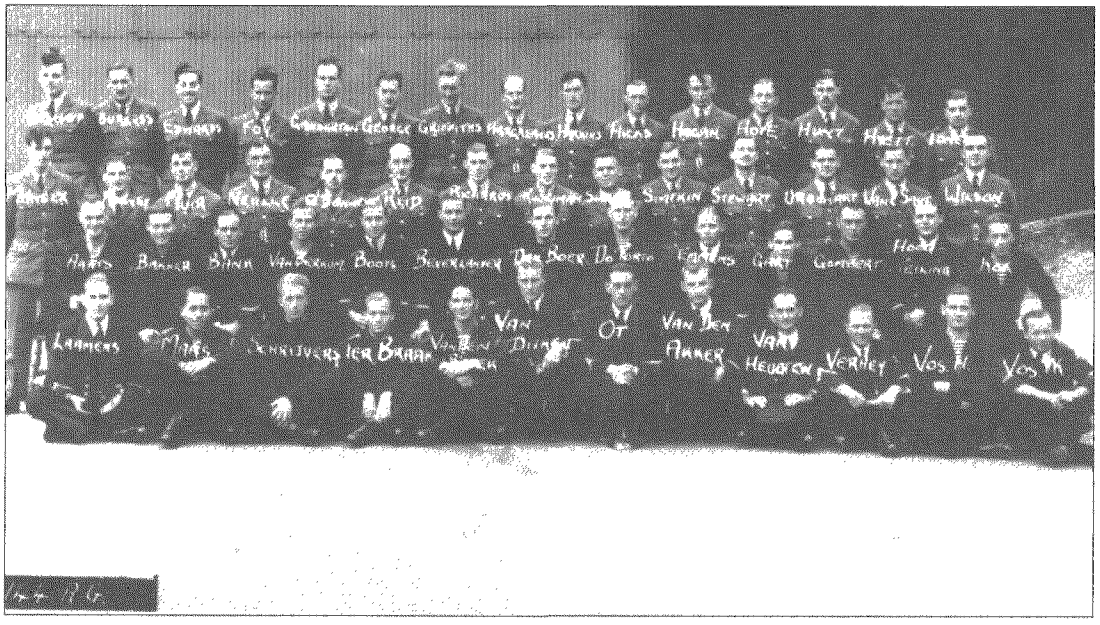
Vervolgens maakten J.N. Mulder, E.C. Loeff, N.J. van Lessen, F.J. Vijzelaar, E.J. Wils, G. van der Wolf, D. van Dijk, H. Nienhuis en A.A.J. van Amsterdam, ook wel de "Gouden Negen" genoemd, zich op om te vertrekken uit de Tropen. Zij waren in gezelschap van Admiraal J.W. Termijtelen en zijn vrouw. Met de *'Sommelsdijk'* van de *Holland-Amerika-Lijn* staken zij in augustus 1941 de Pacific over. Via het Panama Kanaal en een kort verblijf in New Orleans ging de reis naar New York waar zij op 5 september 1941 arriveerden. Na twee weken vervolgde men de reis naar Montreal in Canada. De negen zouden op een enigszins aparte manier de laatste etappe naar Engeland volbrengen. Het groepje had lucht gekregen van een mogelijke overtocht per vliegtuig en had zich spontaan op het vliegveld Dorval aangeboden om enkele Hudsons over te vliegen naar Prestwick in Schotland. Er werd toestemming verkregen en er volgde onderricht op het tweemotorige toestel. Dit kostte de nodige moeite. Een intrekbaar landingsgestel, verstelbare propellers, een automatische piloot, twee motoren en de kompasafwijking maakte het vliegen een stuk minder eenvoudig dan ze gewend waren. Alle inspanningen ten spijt kwamen zij uiteindelijk niet in aanmerking om de Hudsons naar Engeland over te vliegen. Wel slaagden zij erin om vanaf het vliegveld Gander mee te vliegen in een Liberator.

Een volgende groep, achttien man sterk (niet alleen vliegers) en onder leiding van Eerste Luitenant W.B. Straver, vertrok op 3 september per trein vanuit Soerabaja. In Tandjong Priok werd geëmbarkeerd, waarna het schip via Semarang en Makassar rechtstreeks naar San Francisco voer. Op 7 oktober 1941 werd voet aan wal gezet in de Verenigde Staten. Nog aan boord van het schip verwelkomde Vice-Consul Van Rijckevorsel het personeel. Met de trein ging het vervolgens in enkele dagen naar het Canadese Montreal. Hier werden Straver en de overigen verenigd met de daar nog steeds vertoevende 'Gouden Negen'. De Consul had hen gesmeekt niets te vertellen over hun plannen om per vliegtuig naar Engeland over te steken. Het verkrijgen van toestemming van de Nederlandse autoriteiten in Londen had hem zo veel moeite gekost, dat hij grote problemen voorzag wanneer hij dezelfde weg ook voor deze groep leerling-vliegers zou moeten bewandelen. Eind oktober betrad het detachement van Straver de *SS Nestor* om aan de oversteek te beginnen. Korte tijd later, begin november 1941, arriveerde men in Engeland.[18]

De laatste achtergebleven leerling-vliegers die behoorden tot de groep die in november 1940 vanuit Engeland in Indië was aangekomen, werden na de aanval op Pearl Harbour op 7 december 1941 achtergehouden in Indië. Verschillende inmiddels gebrevetteerde vliegers kregen een aanvullende vliegopleiding op vliegboten. De eerdergenoemde Officier Vlieger Waarnemer der Derde Klasse Hissink bijvoorbeeld, behoorde tot deze groep. Hij kwam nog 'los' op de oude Dornier Wal vliegboot en maakte een drietal verkenningsvluchten boven de Javazee als waarnemer. Na een korte detachering als *liaison and cipher officer* op het

hoofdkwartier van Generaal Wavell in Lembang bij Bandoeng vertrok hij op 19 februari 1942 met het vrijwel voltallige personeel van de MLD- en ML-KNIL vliegscholen naar Australië. Na een lange omweg via de *Royal Netherlands Military Flying School* in de Verenigde Staten kon Hissink zich pas weer in mei 1943 bij zijn collega's in Engeland te voegen.[19]

de leerlingvliegers werd de Officier Vlieger der Tweede Klasse Jhr. P.J. Elias aangewezen. Naast Lutz en Aalpoel, die Elias terzijde stonden bij de theoretische- en vlieginstructie, kon de Jonkheer ook nog gebruik maken van de diensten van Sergeant Konstabel P. Krebs. Het Nederlandse detachement stond onder bevel van de commandant van de SFTS. Administratief behoorde



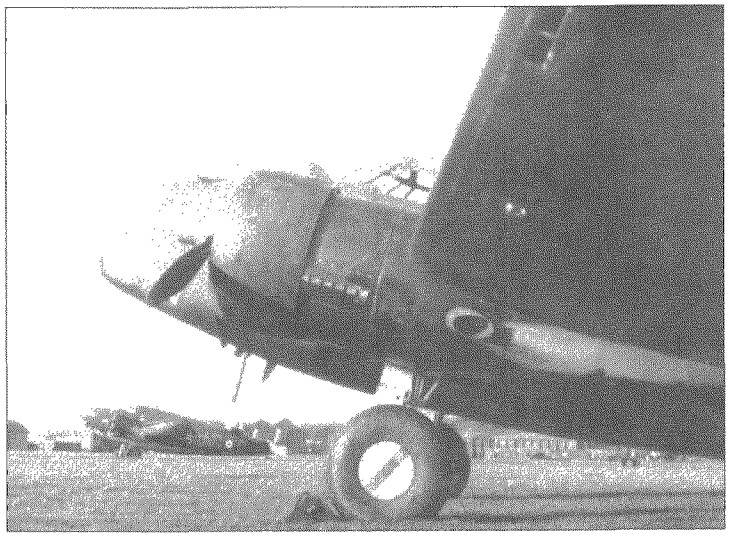
Groepsfoto van No. 31 Course van de 12e SFTS op het vliegveld Grantham. De voorste twee rijen zijn allen Nederlanders. Ook Van 't Sant, tweede van rechts in de derde rij, is een Nederlander.

Op een SFTS in Grantham

Op 11 september 1941 namen de al eerder naar Engeland teruggekeerde Lutz en Aalpoel hun intrek in het *Angels Hotel* in Grantham. Beiden waren, ondanks een rekest om opnieuw bij de Militaire Luchtvaart van de Koninklijke Landmacht te worden geplaatst, aangewezen om als vlieginstructeur dienst te doen bij de *12th Secundary Flying Training School* (SFTS). Dit onderdeel was uitgerust met de tweemotorige Airspeed Oxford. De uit Indië terugkerende vliegers zouden hier hun afsluitende vliegopleiding ontvangen. Als mentor voor het tot de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten.[20] De cursus, tijdens welke de leerlingvliegers uiteindelijk het felbegeerde Groot Militair Brevet konden halen, zag er, aldus de aantekeningen van Lutz, als volgt uit:

"Onze leerlingen zijn bij de 31ste opleidingscursus ingedeeld. Iedere cursus duurt 10 weken. Na 3 of 4 weken krijg je een weekend verlof, daarna weer een na de examens (ongeveer 8 weken) en dan nog 2 weken overland vliegen en dergelijke. De Sergeanten zijn in de eenen ploeg en vliegen als de Korporaals les [lees theorielessen,

EvL] hebben en omgekeerd." [21]
Kort voor Kerstmis 1941 ontving de eerste groep, allen onderofficieren, haar *pair of wings*. De tweede groep, die *No. 34 Course* volgde en enkel uit officieren bestond, voltooide op één leerling na haar vliegopleiding in het voorjaar van 1942. Een dodelijk ongeval maakte op 15 maart 1942 een voortijdig einde aan de carrière van Eerste Luitenant W.B. Straver.[22] Naar aanleiding van dit ongeval tekende Frans Lutz in zijn dagboek op: "Hierbij heb ik een van de weinige menschen verloren die ik nog wel eens als vriend heb beschouwd (...) Opmerkelijk is dat toen we in juli 1940 samen uit waren, een meisje onze handen las en ronduit tegen Toewan [Straver, EvL] zei: "Jij zult de oorlog niet overleven." En dat heeft zo'n indruk op me gemaakt dat ik als het ware altijd heb zitten wachten op de klap en nu is het uitgekomen. Toeval?", aldus de Luitenant-Vlieger, die dit alles niet meer van nabij meemaakte. Hij was in januari 1942 samen met Gerrie Aalpoel als operationeel jachtvlieger naar het 118e Squadron van *RAF Fighter Command* overgeplaatst.



Twee Lockheed Hudson bommenwerpers van het 320ste Squadron, 1942/1943.

Eindelijk operationeel

In het voorjaar van 1941 verhuisde het 320ste Squadron, inmiddels uitgerust met de tweemotorige Lockheed Hudson, van Carew Cheriton naar Leuchars in Schotland. Van hieruit werden aanvankelijk alleen konvooibeschermingsvluchten uitgevoerd. Vanaf juni 1941 werd het Squadron ook ingezet voor offensieve doeleinden. Deze varieerden van verkenningspatrouilles en kustverkenningen tot speciale aanvalsvluchten (op schepen). Het betekende het begin van een moeilijke periode met erg hoge verliezen. Eind 1941 was de personeelssituatie dientengevolge zeer alarmerend geworden. Op 18 december 1941 waren nog slechts zes operationele 'crews' beschikbaar, terwijl de normale sterkte uit tien vliegtuigen en twaalf bemanningen diende te bestaan.[23]
Op hoog niveau vond overleg plaats tussen de Nederlandse Marine-departement en *RAF Coastal Command* om een oplossing te vinden voor de personeeltekorten. Op 23 december 1941 berichtte Admiraal J.W. Termijtelen aan de commandant van het 320ste Squadron, Luitenant ter Zee der Eerste Klasse J.M. van Olm, dat het Nederlandse onderdeel zich in de daaropvolgende twee maanden uitsluitend met de operationele training van nieuwe bemanningen bezig moest houden. Oorlogsopdrachten werden vanaf 25 december 1941 voor twee maanden uitgesteld. Tot in de kleinste details werd vervolgens invulling gegeven aan het vervolgtraject van de opleiding voor de

26 onderofficieren-vliegers, omstreeks dezelfde tijd hun cursus in Grantham afsloten. Vier van hen werden per 1 januari 1942 op een *Operational Training Unit* (OTU)[24] geplaatst. Hun training tot operationeel vlieger zou aldaar ongeveer twee maanden in beslag gaan nemen.
De overige 22 vliegers werden op dezelfde datum overgeplaatst naar de thuisbasis van het 320ste Squadron, Leuchars. Tien van hen werden bij het Squadron verder opgeleid tot vlieger. De twaalf overige vliegers zouden bij het 320ste Squadron worden opgeleid tot waarnemer en zouden vervolgens in twee groepen op 1 februari en 1 maart 1942 eveneens worden overgeplaatst naar een OTU voor verdere operationele training.
Aan deze groep van 26 werden een twintigtal in Indië opgeleide vliegtuigtelegrafisten toegevoegd. Zij ontvingen te Leuchars hun operationele training en kregen bovendien een opleiding tot boordschutter.[25] Uit beide groepen werden bemanningen samengesteld die vanaf het voorjaar van 1942, de operationele status was inmiddels weer bereikt, voor het eerst bij oorlogsopdrachten werden ingezet. Ongeveer tegelijkertijd, in april 1942, volgde de overplaatsing naar Bircham Newton. Waren de Hudsons voordien vooral aan de Noorse kust actief, nu werd het operatiegebied verlegd naar het Nederlandse kustgebied en de Noordzee. Opnieuw echter werden er tijdens deze offensieve missies zware verliezen geleden. Na een korte rustperiode hervatte men in augustus 1942 het operationele werk. Van de tweede groep van Grantham, die *No. 34 Course* had gevolgd, vlogen de meesten vliegers in deze periode hun eerste operaties.[26]
In maart 1943 werden de operaties met de Lockheed Hudson beëindigd. Het 320ste Squadron werd van *Coastal Command* overgeplaatst naar *No. 2 Group* van *RAF Bomber Command* en schakelde vervolgens over op de North American B-25 Mitchell. Na een conversiecursus op dit nieuwe toestel, werd op 12 juni 1943 de eerste operationele vlucht gevlogen, een *air sea rescue* missie. Op 30 juli 1943 ging de eerste Mitchell tijdens een operationele vlucht verloren. In dit toestel bevond zich ook Evert van 't Eind, die in mei 1940 vanuit Hoek van Holland naar Engeland was gevlucht. Vlieger-Waarnemer K. Waardenburg zag het allemaal van dichtbij gebeuren:

"Bijna aan het eind van de slag ziet Ritte [Officier Vlieger der Tweede Klasse W.J. Ritte, de piloot, EvL] blijkbaar iets. We zien hem een vrij steile bocht naar rechts maken en hij verdwijnt onder onze vleugel. We draaien om en zien de kist in het water liggen. Perplex staren we naar 't wrakhout. We vliegen er lang overheen. Geen leven meer te zien. Ab [Reserve Eerste Luitenant mr. A. Roessingh, EvL] en de anderen gingen plotseling de dood in. Een dinghy drijft boven de kist. Het toestel begint te zinken. Niets geen leven is er te bespeuren en nog steeds kun je niet geloven wat er voor je ogen gebeurd is. Zoëven vliegen ze nog naast je. Nu is er niets dan wrakhout en niets meer van de mensen te zien".[27]

Het 320ste Squadron zou tot het einde van de oorlog operationeel blijven. Van Attlebridge, waar het squadron sinds maart 1943 was gestationeerd, verhuisde men eind augustus 1943 naar Lasham dat in tegenstelling tot het eerstgenoemde vliegveld over betonnen startbanen beschikte. In november werd het 320ste Squadron ingedeeld bij de *2nd Tactical Air Force* van de *Allied Expeditionary Air Force* (AEAF) dat speciaal met het oog op de voorgenomen invasie was opgericht. De hoofdtaak van deze groep was het bombarderen van havens, verkeersknooppunten, fabrieksomplexen, bruggen en vliegvelden. Later werden daar de zogenaamde *'No Ball' targets*, V1 en V2 lanceerinrichtingen en aan-

vallen op troepenconcentraties aan toegevoegd.
Via Dunsfold vanaf februari 1944 kwam het squadron in oktober van dat jaar op het Belgische vliegveld Melsbroek terecht. Kort voor het beëindigen van de vijandelijkheden, op 30 april 1945, werd nog verhuisd naar het Duitse vliegveld Achmer. Op 2 mei 1945 volbracht het 320ste Squadron vanaf dit veld haar laatste oorlogsopdracht. In totaal werden in iets meer dan twee jaar 3.252 sorties met de B-25 gevlogen. Ook in de Mitchell-periode gingen verscheidene toestellen verloren. Minstens elf luchtvarenden die in de loop van 1940 voor de voltooiing van hun vliegopleiding naar Indië waren gezonden, zijn aan boord van een Mitchell verongelukt of gesneuveld.

Niet naar het 320ste Squadron

Vijf (leerling)-vliegers die in 1940 op Haamstede en Souburg verbleven, zouden uiteindelijk niet bij het 320ste Squadron terecht komen. Zij dienden in een van de reguliere onderdelen van de RAF. De eerste die deze weg bewandelde was de Eerste Luitenant J.W.Y. Roeper Bosch. Deze officier uit Den Haag diende eind jaren '30 bij de "Gele Rijders" alvorens hij in 1939 werd toegelaten tot de vliegopleiding. Al bij zijn eerste vlucht vanaf het Vliegpark Souburg ging het bijna mis. F.J. Vijzelaar schreef daarover:

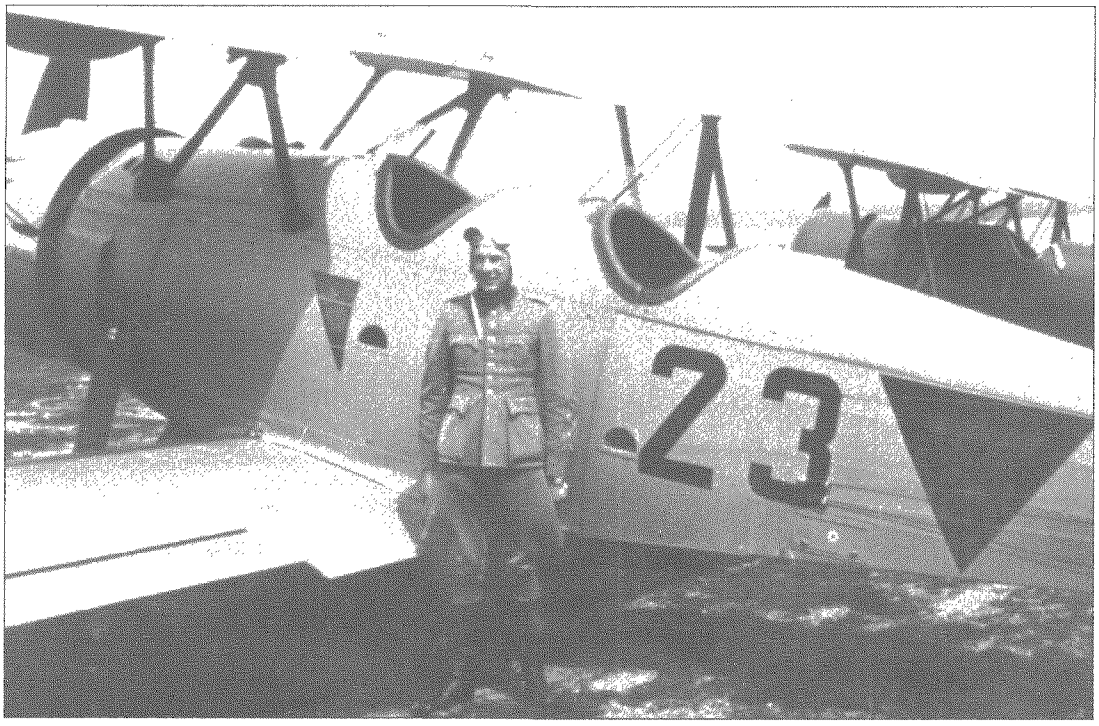
"De vaandrig Dirk van Dijk moest Lt. Roeper Bosch van de Gele Rijders "luchtvast maken". Dat was gewoon kijken of je een nieuwe leerling luchtziek kon maken en dat lukte meestal wel. Roeper Bosch was een aardige vent en zei met een sterk Haags accent (hij had nog nooit gevlogen) "Zeg keral, laat mij die knuppel eens even vasthouden". Net als op de fiets, waar je naar kijkt ga je naar toe. Met een daverende klap vielen zij bij zijn tante in de tuin. Roeper kwam later op krukken uit het ziekenhuis en zei tegen mij: "Ja keral wij boften onzinnig, de keukenmeid van tante had net een cursus in EHBO gehad en kon ons aardig opfixen".[28]

Na aankomst in Engeland werd Roeper Bosch in december 1940, op voorspraak van ZKH Prins Bernhard, samen met Eerste Luitenant R. van den Honert bij de *RAF Volunteer Reserve* gedetacheerd. In juli 1941 werden zij bij het beroemde 611e Squadron van *RAF Fighter Command* geplaatst. Vanaf dat moment vlogen beiden zeer frequent offensieve missies naar het Franse kustgebied. Regelmatig kwam het daarbij tot een treffen tussen de RAF en de *Luftwaffe*. Op 4 september 1941 had hij een uiterst onaangename ervaring toen hij door *Flak* boven St. Omer werd geraakt en in glijvlucht nog ternauwernood het kustvliegveld van Manston wist te bereiken.
Anderhalve maand later, op 21 oktober 1941, werd Roeper Bosch alsnog door het noodlot getroffen. Tijdens een *Fighter Sweep* werd hij neergeschoten. Frans Lutz noteerde daarover het volgende in zijn dagboek:

"Bij een Sweep over Frankrijk zijn ze door Messerschmitts aangevallen. Het laatste wat van den Honert van hem gezien had was dat hij in een flauwe bocht zonder aileron spiraalde en: "Oh Dicky, Dicky!" in zijn microfoon had gezegd. Vermoedelijk is hij aangeschoten, maar wat er verder van hem geworden is niet bekend. Jammer het was een flinke vent, die nog een hoop goeds had kunnen doen, maar hier zal het wel niet mee bekeken zijn".[29]

Nadat Roeper Bosch en Van den Honert in december 1940 als eersten in de *RAF Volunteer Reserve* waren opgenomen, startte in mei 1941 een grotere groep van ongeveer 25 personen deze vliegopleiding. Daartoe behoorden onder meer ook ook J.C. ter Averst en C. Geesink. Johan Christiaan ter

Averst werd na het behalen van zijn *wings* verder opgeleid tot vlieger voor *RAF Bomber Command*. Na voltooiing van zijn laatste trainingsstage bij *No. 11 Operational Training Unit* schreef zijn commandant over hem: *"An exceptionally steady and reliable pilot and captain who has progressed very well in spite of language difficulties."* Ter Averst werd aanbevolen voor het vliegen van zware viermotorige bommenwerpers.



Sergeant Dirk Geesink poserend voor een Koolhoven FK-51 trainingstoestel tijdens de mobilisatie, zeer waarschijnlijk op vliegveld Haamstede. Geesink werd in november 1942 als jachtvlieger bij de RAF voor de Nederlandse kust ter hoogte van Bergen neergeschoten door een Focke Wulf 190 en geraakte daarbij in gevangenschap.

Zijn overplaatsing naar het 218e Squadron, ergens in oktober 1942, was op zich dan ook geen verrassing. Dit onderdeel was uitgerust met de Short Stirling, de eerste door de RAF op grote schaal ingezette viermotorige bommenwerper. Op 26 oktober 1942 vloog hij zijn eerste missie als tweede vlieger. Op 3 november volgde een tweede vlucht, opnieuw als co-piloot. Het doel was ditmaal de Duitse stad Lingen. Pas in februari 1943 vervolgde Ter Averst zijn operationele carrière. Tussen 5 februari en 16 mei 1943 maakte hij twaalf operationele vluchten, alle als 'captain'. Blijkbaar vergde dit alles psychisch erg veel van Ter Averst want in een brief van 28 mei 1943 aan het hoofd van het Bureau Luchtvaart van het Ministerie van Oorlog, de inmiddels tot Majoor bevorderde Berdenis van Berlekom, schreef hij dat een verdere carrière als bommenwerperpiloot volgens zijn commandant bij het 218e Squadron als te zwaar moest worden beschouwd. Overplaatsing naar een Squadron van Coastal Command was dan ook gewenst.[30]

Veel meer is helaas niet bekend over deze

vlieger die hoogstwaarschijnlijk uit Haarlem afkomstig was. Ter Averst overleefde de oorlog, diende vervolgens nog kort als vlieginstructeur bij de Nederlandse Militaire Luchtvaart, maar verdween daarna voorgoed van het toneel.
Dat geldt niet voor C. Geesink. Geboren in Gorinchem op 18 december 1918, meldde hij zich in oktober 1938 voor de vliegopleiding. Zijn FAI brevet behaalde hij in november 1939. Vanuit Haamstede belandde hij in Engeland. Hoewel zijn carrière grotendeels parallel lijkt te lopen aan die van de eerder genoemde Wouter de Wolff, kwam Geesink nooit bij de MLD terecht. Hij werd begin 1941 opgenomen in de *RAF Volunteer Reserve*. Na de afronding van zijn vliegopleiding werd hij in januari 1942 als jachtvlieger bij het 41ste Squadron op het vliegveld West Hampnett gedetacheerd. Naast Geesink vloog hier nog een aantal andere Nederlandse vliegers, onder wie Engelandvaarder B. van der Stok. Dit beroemde Squadron werd geleid door een Zuid-Afrikaanse aas, *Squadron Leader* P. Hugo, die een prominente rol had gespeeld in de *Battle of Britain*. In juli 1942 werden de Nederlanders die op dat moment in *RAF Fighter Command* dienden allen naar het 167ste Squadron overgeheveld. Aanvankelijk was dit onderdeel nog gestationeerd op het vliegveld Castletown in Schotland. In oktober 1942 echter, werd het onderdeel naar de Engelse oostkust gedirigeerd. Vanaf het vliegveld Ludham werden verkenningsvluchten naar het Nederlandse kustgebied gevlogen. Lang duurde deze periode voor Geesink evenwel niet want op 13 november 1942 werden hij en zijn compagnon, Sergeant Norwood, neergeschoten in een luchtgevecht met twee Focke Wulf 190's. Norwood sneuvelde en Geesink werd gevangen genomen. Hij spendeerde de rest van de oorlog in gevangenschap. Na de oorlog zette hij zijn vliegerloopbaan voort bij de KLM.

Ook Johannes Jacobus van 't Sant, geboren op 27 april 1915 te Barneveld en waarschijnlijk geen familie van François van 't Sant, de persoonlijk adviseur van HM Koningin Wilhelmina, kwam uiteindelijk in een regulier RAF onderdeel terecht en wel bij het 541ste *Photo Reconnaissance Squadron*. Van 't Sant, een zoon van een predikant van de gereformeerde kerk in Den Haag, werd op 12 februari 1941 gedetacheerd bij de RAF.[31] Tijdens zijn opleiding doorliep hij toevalligerwijs ook de 12e SFTS in Grantham. In tegenstelling tot zijn voormalige collega's van Haamstede en Souburg echter niet in Marine-, doch in RAF-uniform. Hij zou echter nog wel terugkeren naar Vlissingen. Verschillende malen fotografeerde hij in 1942 en 1943 met zijn Spitfire Mk-V de Zeeuwse havenstad.
Ook Res. Sgt. Vl A.J. Bary kwam uiteindelijk niet bij het 320ste Squadron terecht. In Indië werd hij in eerste instantie afgetest.[32] Terug in Engeland werd hij geplaatst bij de Prinses Irene Brigade. Hij werd in 1942 echter opnieuw tot de vliegopleiding toegelaten, nu bij de *RAF Volunteer Reserve*. Hij haalde zijn vliegbrevet ditmaal zonder problemen en diende van december 1944 tot het einde van de oorlog als jachtvlieger bij het 322ste Squadron.

Enkele conclusies

Toen de vliegscholen eind mei 1940 in Engeland arriveerden leek het in eerste instantie geen goed besluit om niet te voldoen aan het Britse aanbod om een 'Nederlandse' vliegschool te beginnen in het Canadese New Foundland. Met het zenden van de leerling-vliegers naar Indië ging inderdaad veel reistijd verloren en waren (ook daar) de faciliteiten niet voldoende om het Nederlandse personeel naar de gewenste maatstaven op te leiden.
Buiten kijf staat, dat de groep die in Indië verder is opgeleid van enorme betekenis is geweest, voor het voortbestaan van het

320ste Squadron als zelfstandig Nederlands onderdeel binnen de RAF. Het squadron was onherroepelijk in de problemen gekomen, wanneer men begin 1942 niet had kunnen beschikken over de in Indië verder opgeleide vliegers. Maar dit geldt natuurlijk evenzeer voor de in Nederlands-Indië en elders in de wereld gerecruteerde radiotelegrafisten, boordschutters en overig personeel. Tijdens de oorlogsjaren is aan Nederlandse zijde een gebrek aan personeel altijd het grootste probleem geweest voor het in stand houden van de verschillende Nederlandse onderdelen onder geallieerde vlag. Een groepsgewijze voltooiing van de vliegopleiding van het personeel van beide vliegscholen heeft dan ook onherroepelijk bijgedragen aan de vrijwel continue operationele status van het 320ste Squadron tijdens de vijf lange oorlogsjaren.

Noten:

1. Sectie Luchtmachthistorie, 2.1, Dagboek F.J.A. Lutz, d.d. 10-6-1940.
2. Sectie Luchtmachthistorie, 2.1, Brief G. Arends aan Sectie Luchtmachthistorie, d.d. 10-6-1980. Arends was een van degenen die in de loop van 1940 onder leiding van Eerste Luitenant Vlieger De Vries de overstap naar de ML-KNIL maakte.
3. J.J. Moll, *Langs de hoge weg, Herinneringen uit een vliegersleven*, (Den Haag 1959), pag. 159.
4. J.W.Th. Bosch, *De Militaire Luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië, 31 mei 1940 – 9 mei 1945* (onuitgegeven manuscript, z.j, z.p.), pag. 24.
5. Brief A.L.A. Hissink aan P.E. van Loo, d.d 8-4-1998.
6. Idem.
7. Interview P.E. van Loo met A.H. Geudeker, d.d. 11-10-1997.
8. Brief W. de Wolff aan P.E. van Loo, d.d. 26-6-1997.
9. Brief P. Smith, RAF Ibsley Historical Group, aan P.E. van Loo, d.d. 5-4-1997
10. J.P. Kloos, *320 Squadron RAF Memorial 1940-1945*, p. 155. Naast Off. Vl. III J. Peetoom (nav.) maakten ook Off. Vl. II C.A. Langeraar, Sgt. Vl. J.P. Frowein, Korp. Tel. J.G. Uljee en Stok.-Schutter F.A. van der Hurk deel uit van deze bemanning.
11. Voor Aspirant Officier Vlieger D. Dijk, die in Morokrembangan zowel zijn vlieg- als zijn waarnemers brevet haalde, zag de opleiding in Indië er als volgt uit: Tussen november 1940 en maart 1941, 6.51 uur lessen en 9.18 uur solo op de Fokker C-VIIW. Vervolgens tussen maart en juli 1941 11.07 uur lessen en 76.09 uur solo op de Ryan ST-A. Voor de waarnemeropleiding vloog hij tussen maart en juni 1941 120 uur in een Fokker T-IVW.
12. Twee klassen met boordschutters, die overigens werden gerecruteerd in Nederlands Indië zelf, klas A en klas B, vertrokken eveneens in tweede helft van 1941 via Amerika en Canada naar Engeland. Eén van hen, J.W.F. de Vos, behoorde tot deze groep. Hij arriveerde op 24 december 1941 in Schotland en werd vervolgens naar een *Air Gunners Course* in Schotland gezonden. Na voltooiing werd hij geplaatst bij het 320ste Squadron.
13. Sectie Luchtmachthistorie, 2.1, Dagboek F.J.A. Lutz, d.d. 29-11-1940.
14. Sectie Luchtmachthistorie, Collectie Gerdessen, Gesprek F. Gerdessen met G. Emmens, 8-8-1989. Op 18-4-1941 ondervond Frans Lutz met zijn leerling Van Dijken dit aan den lijve. Zij moesten een noodlanding maken in een sawa, waarbij het toestel over de kop sloeg. Beiden vliegers overleefden dit ongeval zonder verwondingen. Enkele dagen later, op 21-4-1941, moest een andere instructeur, W.M. van den Bosch, zijn toestel met de parachute verlaten. Op 3.100 meter geraakte zijn toestel in een *flat spin* waar het niet meer uit kwam. Op 700 meter hoogte was van den Bosch genoodzaakt uit zijn vliegtuig te springen. Ook hij bleef ongedeerd.
15. 'De Vliegende Harlinger' in: *De Harlinger Courant*, d.d 3-5-1968.
16. Er is mij alleen het geval van Korp. Leerling Vlieger A.J. Bary bekend. Hij werd in eerste instantie afgetest in Indië. Later slaagde hij er alsnog in zijn wing te halen.
17. J.W.Th. Bosch, *De Militaire Luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië 31 mei 1940 – 9 mei 1945*, pag. 33.
18. Dit detachement bestond uit de volgende per-

sonen: Eerste Luitenant W.B. Straver, Officier Zeewaarnemer der Derde Klasse K. Michielsen, de Tweede Luitenant's Bastiaenen, Bouma, Brand, Van Dieren Bijvoet, Van 't Eind, Kousemaker, Van Leeuwen, Loohuizen, Stenvert, Van Steyn en Voorspuy en de Officieren Vlieger der Derde Klasse V/d Bogaert, Bongaerts, Roosenburg en Schut en de Aspirant Officier Vlieger Hamilton of Silverton Hill.

19. Brief A.L.A. Hissink aan P.E. van Loo, d.d. 8-4-1998.
20. Sectie Luchtmachthistorie, Collectie O. Ward, *Mededelingen van de Marinestaf (MEDMS), deel II, De Strijd na de evacuatie naar Engeland in en buiten de Europese wateren*, bijlage 16.
21. Sectie Luchtmachthistorie, 2.1, Dagboek F.J.A. Lutz, d.d. 12-9-1941.
22. Van Willem Bastiaan Straver die op 23 augustus 1910 in Almkerk werd geboren, is niet veel bekend. In de Mobilisatie diende hij als adjudant van de commandant van het 3e Luchtvaart Regiment en was werkzaam op het hoofdkwartier aan de Bergweg in Rotterdam. Tijdens de meidagen van 1940 bevond hij zich, om onduidelijke redenen, op het Vliegpark Souburg en is via de bekende weg in Engeland terecht gekomen.
23. N. Geldhof, "De Hudsons van 320 Squadron" in: *Luchtvaart* Nr. 7/8, juli/ augustus 1991.
24. Dit was *No. 1 (C) OTU* op het vliegveld Silloth. Ook hier werden de Nederlanders niet aan hun lot overgelaten. De MLD vestigde er een detachement, aanvankelijk onder leiding van Luitenant ter Zee der Eerste Klasse M.G. Smalt, later (per 23-12-1942) werd hij vervangen door Officier Vlieger der Eerste Klasse Jhr. J. Elias en Officier Vlieger der Tweede Klasse A.J. Daniels.
25. Centraal Archievendepot/Ministerie van Defensie, Archief 320 Squadron, Brief Admiraal J.W. Termijtelen aan Luitenant ter Zee der Eerste Klasse J.M. van Olm, d.d. 23-12-1941.
26. A.A.J. van Amsterdam bijvoorbeeld, vloog op 20 November 1942 zijn eerste operatie.
27. Dagboek K. Waardenburg, d.d. 30-7-1943. Via L. Waardenburg. De gehele bemanning van deze Mitchell kwam om het leven: Officier Vlieger der Tweede Klasse W.J. Ritte, Reserve Eerste Luitenant mr. A. Roessingh, Reserve Eerste Luitenant E. van 't Eind, Kok der Tweede Klasse C.P.J.M. van der Does en Korporaal Telegrafist W.L. Blok.
28. Brief F.J. Vijzelaar aan F. Gerdessen, d.d. 18-8-1986. Overigens hield Vaandrig D. van Dijk een schedelbasisfratuur aan dit ongeluk over.
29. Sectie Luchtmachthistorie, 2.1., Dagboek F.J.A. Lutz, d.d. 24-10-1941.
30. Sectie Luchtmachthistorie, 4.5., Brief J.C. Ter Averst aan Maj. Ir. J.P. Berdenis van Berlekom, d.d. 28-5-1943
31. Mondelinge informatie via A. Ceelen.
32. A.J. Bary werd op 1 mei 1921 geboren. Hij zat op de MULO in Zevenaar en vervolgens op de HBO in Arnhem. Zweefvliegen was één van zijn hobbies. Voor het uitbreken van de oorlog vloog hij 43 uur op de Fokker S-IV, waarvan 15 uur solo. Hij werd in februari 1941 door " (...) gemis aan aanleg en persoonlijke eigen-

• • • • • • • • •

D.van Bavel

NEDERLANDERS IN CANADESE & BRITSE KRIJGSDIENST 1914-1918

CANADA

Gedurende de periode 1914-1918 bracht het jonge Canada een volledig uitgerust Legerkorps, onderverdeeld in 4 Divisies, aan de zijde van de Geallieerden in het veld. Bestond haar krijgsmacht in augustus 1914 nog slechts uit zo'n 3500 man, in november 1918 was dat uitgegroeid tot een sterkte van 500.000 militairen, waarvan er, in de tussenliggende jaren, 60.611 zouden sneuvelen.

In oktober 1914 reeds, arriveerde de "First Division Canadian Expeditionary Force" in Engeland en werd, in tentenkampen gehuisvest, gedurende de winter van 1914-1915 getraind op de Salisbury Plains.
Van daaruit werd deze Divisie verscheept naar Frankrijk en in april 1915 voor het eerst in de strijd geworpen tijdens de "Tweede slag bij Ieper", waar het de flank vormde van de Franse 45e (Algerijnse) Infanteriedivisie, tijdens welke slag de Canadezen, na de eerste Duitse gasaanval, de door de Franse troepen overhaast geëvacueerde sector in de Geallieerde verdedigingslinie wisten op te vullen en de (aarzelende) Duitse opmars tot staan te brengen.
Volledigheidshalve dient te worden vermeld, dat een kleine 1000 man van het regiment "Princess Patricia's Light Infantry" reeds vanaf december 1914, tezamen met de Britse 27th Infantry Division, nabij St.Eloi en het Bos van Polygoon (Vlaanderen) in actie was geweest.
Voor zover is kunnen worden vastgesteld, hebben gedurende de Eerste Wereldoorlog slechts enkele Nederlanders dienst gedaan bij de Canadese strijdkrachten.
De Canadese overheid hanteert nu eenmaal een strikte handhaving van de regels van hun "privacy-act", zodat persoonlijke informatie, (oud-)militairen betreffende, vrijwel nooit aan derden wordt vrijgegeven. Mede door deze beschermende maatregel, is een exact cijfer van het totaal aantal, in Canadese krijgsdienst getreden Nederlandse onderdanen, moeilijk aan te geven. De beschikbare gegevens zijn dan ook in hoofdzaak afkomstig uit Nederlandse en niet-Canadese particuliere archieven en bronnen.

DE EERSTE NEDERLANDSE VRIJWILLIGER

De eerste, althans als zodanig bekend geworden, Nederlander die in de Eerste Wereldoorlog in Canadese krijgsdienst trad, was de in 1896 te 's-Gravenhage geboren Eduard Mok. Na als agrariër gewerkt te hebben op het Canadese platteland, ging hij op 28 december 1914 een vrijwillige verbintenis aan te Winnipeg en werd ingedeeld bij het 43rd Battalion Cameron Highlanders of Canada. Met dat onderdeel kwam hij op 12 juli 1915 in Engeland aan en werd gelegerd te Shornliffe in het graafschap Kent. Van 1 oktober tot 12 november van datzelfde jaar volgde een plaatsing bij het Hoofdkwartier van de 8e Reserve Brigade in de rang van "orderly" (ordonnans).
Inmiddels was door zijn in Nederland achtergebleven vader een ontslagaanvrage betreffende zoon Eduard bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken te 's-Gravenhage ingediend, op grond van het feit dat zijn zoon minderjarig was en dat deze bovendien zonder ouderlijke toestemming dienst had genomen.
Het verzoek werd daadwerkelijk in behandeling genomen en kennelijk konden ook de Canadese autoriteiten met het rekwest instemmen. Al snel werd gehoor gegeven aan het intermediair, aangezien E. Mok reeds op 2 december 1915 de dienst kon verlaten, onder de overweging:
"Discharged as being a subject of Holland and a minor".

OVERZEE

In dezelfde maand dat E. Mok uit de dienst ontslagen werd, tekende de in 1899 te Amsterdam geboren Johan Scheffer een contract voor "the duration of the war", verliet Canada op 17 april 1916 en arriveerde de 27e van die maand in Engeland.
Vanuit "Otterpool Camp", alwaar Scheffer ingedeeld was bij het 23rd Battalion, werd hij op 17 juli 1916 overgeplaatst naar het in Frankrijk gelegerde 60th Battalion. Vanaf 21 augustus bevond hij zich, met die eenheid, aan het Westelijk Front, maakte het tweede deel van de beruchte Slag aan de Somme mee en belandde op 16 december 1916 gewond in het basis-hospitaal.
Tussen 19 december 1916 en 26 januari 1917 werd zijn transport samengesteld, dit transport bestond onder meer uit de laatste gewonden die de Slag aan de Somme had opgeleverd, en verder gedirigeerd naar het Divisie-Hoofdkwartier te Shorncliffe teneinde zijn ontslag uit militaire dienst te bewerkstelligen.
Het oorspronkelijke verzoek om ontslag was afkomstig van zijn ouders, op grond van het feit dat (evenals het geval E. Mok) Johannes Scheffer nog minderjarig was op het moment dat hij dienst nam. De Minister van Buitenlandse Zaken intervenieerde bij de Canadese overheid, ditmaal echter zonder succes, want in februari 1917 bevond J. Scheffer zich in de rang van "Private 2nd Class", bij het 34th Battalion te

Shoreham. Tot 29 april bleef hij in de sterkte van dit bataljon, maar op 30 april werd hij overgeplaatst naar het "Canadian Forestry Corps" met Sunningdale als basis.

DE FORESTERS

Dit "Forestry Corps", dat in 1918 uit meer dan 22.000 man zou bestaan, verrichtte haar arbeid in de bosbouw, in zowel Engeland als in Frankrijk. Door de veelal grote ervaring met deze specifieke branche, wisten de manschappen van dit Korps het importverlies, dat door de Duitse onderzeeboot-offensieven werd toegebracht, te compenseren. Naast het feit dat deze "Foresters" er in slaagden grote hoeveelheden gezaagd hout af te leveren - dat voor velerlei doeleinden, maar vooral in de loopgraven, benodigd was - legden zij tevens bedrijfsklare vliegvelden, ten behoeve van de Geallieerde luchtmacht, aan.
Bijna een vol jaar diende J. Scheffer te Sunningdale. Echter, in maart 1918, werd hij naar het "Base Depot" gezonden ter overplaatsing naar het "55th District Headquarters" te Stirling, met de 128th Company als eindbestemming.
Van 23 maart tot 27 juni 1918 was hij bij deze eenheid tewerkgesteld. Na enkele korte detacheringen bij andere bataljons, volgde op 22 september zijn definitieve repatriëring vanuit Liverpool naar Montreal, alwaar hij de 15e november gedemobiliseerd werd via het "Canadian Discharge Depot".
Een aan het genoemde "Canadian Forestry Corps" verbonden eenheid werd gevormd door de in Canada opgerichte "York and Simcoe Foresters".
Tot dat onderdeel trad op 17 juli 1917 toe de, kort voor het uitbreken van de vijandelijkheden, samen met zijn ouders geëmigreerde, Nederlander Pieter van Paassen.
Deze te Gorinchem geboren, in Toronto woonachtige "munitions-worker", was weliswaar reeds in het bezit van de Canadese "naturalization papers", maar bezat op de datum van zijn indiensttreding nog steeds de Nederlandse nationaliteit.

FOR THE DURATION

Niet een van de eersten om dienst te nemen, was het aanvankelijk de wens van Van Paassen om, eveneens "for the duration", dienst te mogen doen bij een van de (elite) verkennings- of "ranger"-eenheden maar, zoals dat zo vaak voorkwam, was zijn uiteindelijke bestemming het "Railway Construction and Forestry Depot" in de rang van "Private", met de aantekening "interpreter" (tolk) als bijzondere kwalificatie.
Zoals de naam reeds aangeeft, waren de "Canadian Railway Battalions", waarin overigens voornamelijk die personen werden geplaatst die de "normale" militaire leeftijd reeds gepasseerd waren, in het bijzonder actief op het gebied van aanleg, onderhoud en herstel van het uitgebreide lichte spoorwegnetwerk, dat de verbinding vormde tussen de bevoorradingssteunpunten in het achterland en het (statische) front.
Alleen al in de laatste 20 maanden van de oorlog werd, dikwijls onder vuur, bijna 2000 kilometer standaard-spoor en 2100 kilometer smalspoor aangelegd in Frankrijk, Vlaanderen en zelfs in Palestina, alwaar de strijd tegen de Turken over grote afstanden moest worden gevoerd.
Aan boord van "His Majesty's Transport s/s Astagoma", vertrok P. van Paassen, na het beëindigen van zijn eerste militaire vorming, op 27 november 1917 uit Canada en debarkeerde de 14e december te Liverpool. Na een verblijf van een maand bij het "Base Depot C.F.C." te Sunningdale, werd hij op 24 januari 1918 als versterking opgenomen in de 74th Company en tewerkgesteld in het (beruchte!) trainingskamp van Etaples in het noord-westen van Frankrijk.
In juni van dat jaar kwam hij in het hospitaal terecht en werd na herstel overgeplaatst naar de 72nd Company te velde, welk verband tot 8 januari 1919 gehandhaafd zou blijven. Via het "Base Depot C.F.C." te Sunningdale werd Van Paassen ingescheept aan boord van het s/s Aquitania en vanuit Liverpool op 18 januari 1919 naar Canada teruggezonden, waar hij op 24 januari 1919 te Halifax arriveerde.
Zijn dienstverband duurde niet lang meer. Op 21 februari 1919 werd hij op medische gronden, maar gedecoreerd met de "British War Medal" en de "Victory Medal", uit de dienst ontslagen.
In de jaren twintig keerde Pieter van Paassen terug naar Frankrijk als schrijver-journalist, maakte naam in Parijs en beschreef enkele van zijn oorlogservaringen in het in 1939 verschenen boek "The Days of our Years".

GROOT- BRITANNIE

Wordt informatie uit de Canadese archieven

slechts hoogst zelden aan derden verstrekt, hetzelfde is van toepassing op gegevens uit Britse bronnen. Bovendien is gebleken dat deze in veel gevallen simpelweg niet langer meer voorhanden is. Met name in de jaren dertig waren in de personele archieven van het Britse Ministerie van Defensie ambtenaren actief, de zogeheten "weeders", die alles wat in hun ogen niet langer van toepassing was en/of overbodig was geworden zonder pardon vernietigden. In het bijzonder betrof het de persoonsdossiers van ex-officieren die in de loop der jaren waren overleden en van wie de pensioenregelingen aldus kwamen waren komen te vervallen. Informatie van onschatbare waarde - voor historici althans - is op deze wijze voor altijd verloren gegaan.
Van de ongeveer 5 miljoen man die Groot-Brittannië en het Gemenebest in de periode 1914-1918 onder de wapenen wisten te brengen, is slechts van een handvol Nederlanders die Britse krijgsdienst traden een summiere reconstructie samen te stellen.
Ongetwijfeld zullen er nog andere Nederlandse onderdanen geweest zijn die, al dan niet vrijwillig, dienst deden binnen de Britse strijdkrachten, maar nadere gegevens ontbreken tot op heden voor zover deze informatie al te achterhalen is.

RECONSTRUCTIE

De eerste van wie het spoor reeds nel doodloopt betreft de in 1880 te Vlissingen geboren F.X. Günther. Doordat hij, zonder daartoe verkregen Koninklijk Verlof, in Chinese Staatsdienst was getreden, waarschijnlijk al voordat de Eerste Wereldoorlog uitbrak, was hij zijn Nederlanderschap, conform de toen geldende Nederlandse wetgeving, al kwijtgeraakt. Onder de naam B. d'A. Cursett vertrok hij in januari 1915, via Peking, deeluitmakend van een transport oorlogsvrijwilligers en onder auspiciën van de "China Association", naar Engeland, teneinde aldaar dienst te nemen.
Dit is alle informatie die thans voorhanden is en het is zelfs niet met zekerheid vast te stellen of F. Günther daadwerkelijk in Britse krijgsdienst is geweest en, zo ja, bij welk onderdeel en in welke hoedanigheid. Ook het "Ministry of Defence" is, evenals haar Canadese tegenhanger bijzonder terughoudend met het beschikbaar stellen van persoonsgegevens aan derden, ook al zou deze informatie niet in de loop der jaren verloren zijn gegaan. In ieder geval behoort F.X. Günther niet tot de meer dan een miljoen gesneuvelden en vermisten die het Verenigd Koninkrijk aan het einde van de vijandelijkheden telde, aangezien bij navraag is gebleken dat hij zowel onder zijn werkelijke naam, als onder de (schuil)naam B. d'A. Cursett, niet als "gevallen" of "vermist" geregistreerd werd.
Evenmin is dit het geval met Louis Vogel (Amsterdam; 1893).
Diens vader werd in Londen geboren uit Nederlandse ouders en zoon Louis had zowel de Nederlandse als de Britse nationaliteit, de zogeheten bipatride. In 1917 werd L. Vogel als dienstplichtige onder de wapenen geroepen en reeds op 26 juli 1917 werd door diens vader aan de Minister van Buitenlandse Zaken te 's-Gravenhage om bemiddeling gevraagd voor een aan de Britse Regering te richten verzoek om ontslag. Louis Vogel diende op dat moment als "Private"; B-Coy; "3rd Royal Sussex Regiment" te Newhaven (Sussex). Dat onderdeel leverde voornamelijk versterkingen en aanvullingen aan de overige bataljons van het Regiment in Frankrijk en Mesopotamië. Overigens is niet gebleken dat L. Vogel daadwerkelijk aan een van deze fronten heeft gediend.

DIENSTPLICHT

De algemene dienstplicht werd in januari 1916 in Groot-Brittannië door Lord Kitchener voorgesteld en vervolgens ingevoerd. Reeds in 1914 voorzag Lord Kitchener een langdurige oorlog, waarin miljoenenlegers van doorslaggevende betekenis zouden kunnen zijn. Bovendien vormden de dramatisch hoge verliezen die de "British Expeditionary Force" tot dan toe had geleden, vooral na de slagen bij Loos en Neuve-Chapelle, eveneens aanleiding om algemene dienstplicht in te voeren teneinde verzekerd te zijn van een constante stroom versterkingen. Immers, de geleden verliezen konden niet langer uitsluitend gecompenseerd worden door vrijwilligers waaruit het Britse leger traditiegetrouw had bestaan.
Als dienstplichtige werd James W. Frater, geboren in 1887 te Vlissingen, dan ook zonder pardon in het jaar 1917 opgeroepen. Een verzoek om ontslag c.q. om vrijstelling van de dienstplicht werd door zijn vader, Arthur W. Frater;

dominee te Middelburg, vanuit Domburg aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken te 's-Gravenhage gericht. De mogelijkheid bestaat dat J.W. Frater in het bezit was van een dubbele nationaliteit (zowel Nederlandse als Britse) en ongetwijfeld zal de inhoud van het verzoek mede daarop gericht zijn geweest, maar het is niet vast komen te staan dat het verzoek om ontslag/vrijstelling door de Britse overheid werd gehonoreerd. Evenmin is gebleken of hij daadwerkelijk werd ingelijfd en dienst heeft gedaan.

SLOTOPMERKINGEN

Samenvattend kan men stellen dat, ondanks het enorme aantal vrijwilligers en dienstplichtigen dat door het Britse Imperium in totaal op de been werd gebracht en waarover in ieder geval toch enige relevante informatie voorhanden zou moeten zijn, het nagenoeg onmogelijk is gebleken uitgebreide en terzake doende gegevens betreffende Nederlanders in Canadese en Britse krijgsdienst te vergaren.
Gelet op de in werking zijnde en in de loop der jaren aangescherpte "Privacy-Acts" is dat alleszins begrijpelijk.
Overigens is het opmerkelijk, gezien het feit dat Engeland in de Eerste Wereldoorlog over de machtigste vloot ter wereld beschikte, dat niet is gebleken dat er vrijwilligers van Nederlandse afkomst bij die vloot hebben gediend.
Als noot kan hier tevens wellicht nog dienen, dat gedurende de loop van deze reconstructie verscheidene malen op informatie betreffende personen met Nederlandse, althans Nederlands klinkende, namen is gestoten, dewelke kennelijk gediend hebben in de door Zuid-Afrika, Australië en Nieuw-Zeeland geleverde contingenten. Voor zover thans is komen vast te staan, betreft het hier in nagenoeg alle gevallen afstammelingen van de oorspronkelijke Boerenbevolking wat Zuid-Afrika aangaat, en emigranten in zoverre het Australië en Nieuw-Zeeland betreft.
Dat het hier echter zou gaan om "puur" Nederlandse onderdanen of personen met een Nederlandse nationaliteit is evenwel niet onomstotelijk geverifieerd kunnen worden, zodat deze personen dan ook niet binnen het kader van deze reconstructie zijn opgenomen.

BRONVERMELDING

Geraadpleegde bronnen/literatuur:

- Ministry of Defence (London) U.K.
- Commonwealth War Graves Commission (London) U.K.
- Rijksarchief 's-Gravenhage.
- P. van Paassen: "The Days of our Years" (1939).

•••••••••

J. Andriessen

UNSERE ZUKUNFT LIEGT AUF DEM WASSER:

In september j.l heeft de heer J.Andriessen een lezing gehouden in het Marine-Museum te Den Helder over de Brits-Duitse tegenstellingen en de daaruit ontstane Marine-wapenwedloop voorafgaande aan de Eerste Wereldoorlog. In dit nummer van Mars et Historia publiceren wij het eerste deel van deze lezing. Het tweede deel zal tzt nog volgen.
Het is nu ongeveer zo'n dikke honderd jaar geleden dat deze woorden werden uitgesproken door Keizer Wilhelm de Tweede en, zoals zo vaak als de Duitse Keizer iets zei, had hij ook deze woorden achteraf misschien maar beter niet kunnen uitspreken.
We weten het, in de loop der jaren zijn heel wat argumenten op tafel gebracht die allen aantonen dat het Duitsland van rond de eeuwwisseling zich, o.l.v de Duitse Keizer ontpopte als een agressieve- op wereldmacht beluste natie die, teneinde haar doelen te bereiken, de bouw van een enorme slagvloot startte om zo de Britse hegemonie ter zee te breken en dan zelf, als sterkste natie ter wereld, die wereld haar wil op te leggen.
In dit artikel zal ik mij beperken tot de Duitse plannen om zo'n supersterke slagvloot te bouwen, de controverse met Gr. Brittannië die daar het gevolg van was met alle consequenties van dien en tenslotte zal ik trachten zin en onzin zoals die in de loop der jaren over dit onderwerp in omloop is gebracht, voor u te ontrafelen en tot de werkelijke gang van zaken door te dringen.

In grote lijnen- en om een duidelijk beeld van de situatie te scheppen, zijn daarbij de volgende, veel genoemde, "historische feiten" relevant:

1: Duitsland, zo werd gezegd, was nimmer een zeemogendheid geweest. Het land had maar een paar koloniën en derhalve was een grote vloot volstrekt overbodig
2: Zelfs als Duitsland een grote vloot had kunnen rechtvaardigen, dan nog had het geen reden om de Britse vloot te willen overvleugelen. Door dit toch te wensen veroorzaakte ze onnodig argwaan en mede daardoor onstond er een gevaarlijke verwijdering tussen beide landen met vergaande gevolgen zoals bijv. de Frans-Britse entente die zich later tegen Duitsland zou keren.
3: Het was voornamelijk Keizer Wilhelm die de bouw van een grote slagvloot koste wat koste wilde realiseren. Hij wilde m.n. de Britten daarmede voor het hoofd stoten en zette alles op alles dit doel te bereiken.
4: De Duitse vlootbouwplannen waren de oorzaak van een geweldige wapenwedloop met Gr. Brittannië en indirect een der belangrijke oorzaken van het ontstaan van de Eerste Wereldoorlog.
5: De Britse regering had serieuze pogingen gedaan om met Duitsland tot overeenstemming te komen over een vermindering van de marine wapenwedloop. Ze zond daartoe in 1912 zelfs haar minister van oorlog naar Berlijn. Duitsland echter saboteerde deze missie en stelde onmogelijke eisen die niet gehonoreerd konden worden.
6: Het Britse blokkadeplan, om Duitsland in geval van oorlog economisch van de buitenwereld te isoleren waardoor het die oorlog zou moeten beëindigen, was een gevolg van de Duitse vlootbouwplannen. Gr. Brittannië probeerde met dit blokkadeplan een grote landoorlog met Duitsland te voorkomen.
7: Duitsland had kunnen weten dat haar vlootplannen voor Engeland onacceptabel zouden zijn en dat daar een reactie op zou volgen en had dan ook grote schuld aan de gevolgen daarvan.

Dat, geachte lezers, zijn zo een paar van de vele harde argumenten die de historici ons gaven en die u, ook in de hedendaagse literatuur over dit onderwerp, nog in overvloed tegenkomt.

De bekende historicus en auteur Robert K. Massie schreef nog onlangs in zijn boek "Dreadnought" dat, ik citeer: "de uitbreiding van de Duitse vloot door Engeland terecht als een bedreiging werd opgevat. Voor het eilandenrijk was een grote vloot essentieel voor het voortbestaan van Engeland en het Britse Imperium. De Britten hadden geen problemen met een sterk Duits leger. Het kon ze niet schelen of Duitsland nu 800 of 8000 stukken geschut bezat. Geschut kon je Het Kanaal niet oversturen maar een grote oorlogsvloot was wel degelijk een bedreiging en dat, aldus Massie, uitsluitend omdat de Duitse Keizer zo graag indruk wilde maken op zijn neef, de Britse Koning.

Robert Massie, dat hoef ik u niet te vertellen, is een gerespecteerd en gewaardeerd Brits schrijver & historicus van deze tijd.

Welnu, ik heb dan heel globaal enige nog steeds gangbare gedachten over de redenen voor de Brits-Duitse tegenstellingen als gevolg van de Duitse vlootbouwplannen weergegeven.

DIE GANGBARE GEDACHTEN ZIJN ECHTER VOLSTREKT ONJUIST!!!!!

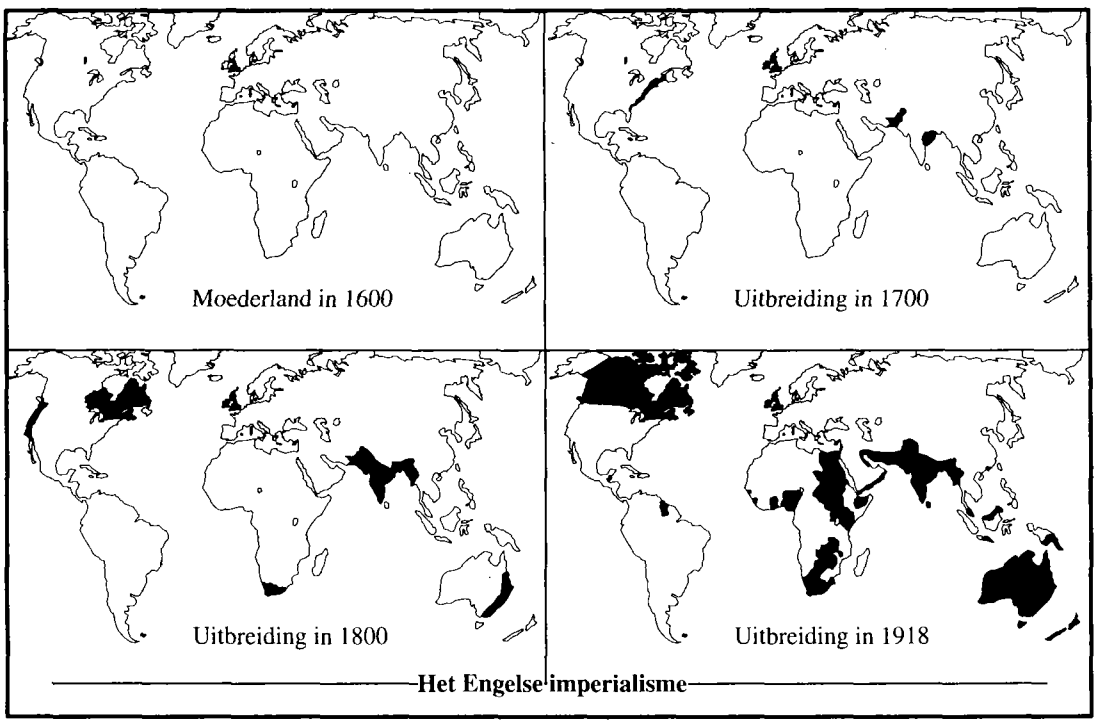
en de uitspraken van Robert Massie, net zoals overigens de uitspraken van een aantal andere historici op dit punt volslagen onzin.

De Nederlandse historicus Prof.Dr.M.C.Brands zei op 22 september 1997 tijdens zijn lezing ter gelegenheid van de opening van de nieuwe behuizing van het Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie dat, ik citeer: "de kennis over de Eerste Wereldoorlog, ook in Nederland tot nu toe zwak ontwikkeld is en te weinig aandacht heeft gekregen, er dat er nog veel is in te halen op dit gebied." en ik ben het hier hardgrondig mee eens.

Ik ben dan ook blij verrast dat de redactie mij de gevraagd heeft om toch eens wat nader in te gaan op al die "historische feiten" dus op al die hele en halve waarheden, die in de loop van de laatste 80 jaar over deze kwestie het licht zagen en die allemaal, zonder uitzondering, sterk gedomineerd zijn door de visie, die door de overwinnaars van toen, naar buiten werd gebracht en die, door de overweldigende hoeveelheid propaganda, een welhaast eigen leven is gaan leiden

Toch kan de serieuze onderzoeker vandaag de dag ruimschoots voldoende informatie bijeen

garen om tot een geheel andere interpretatie (en ik merk op dat geschiedenis vooral ook een kwestie van interpretatie is) van de vooraf gemelde feiten te komen en zo dichter bij de werkelijke gang van zaken te komen dan tot nu toe werd gepresenteerd.
Een uiterst boeiende bezigheid en ik nodig u uit om samen met mij daar vandaag wat nader op in te gaan.
Laten we dan beginnen met argument nr 1.
Voor Duitsland was het bezit van een grote vloot volstrekt overbodig.
Om de juistheid van die stelling te kunnen bepalen is het noodzakelijk ons te verplaatsen naar het einde van de vorige eeuw.
Duitsland was rond 1900 een natie in volle ontwikkeling. Met meer dan 1/3 van haar bevolking jonger dan 15 jaar en met een bevolkingsgroei van 41 miljoen in 1871 naar 63 miljoen in 1915, ontwikkelde het zich snel tot een hoog geïndustrialiseerd exportland dat het daardoor steeds moeilijker kreeg met het vinden van voldoende afzetgebieden en anderzijds met het verkrijgen van de noodzakelijke grondstoffen. (Fischer. p 17)
De Duitse buitenlandse handel overtrof al spoedig die van de USA. In 1880 kwam bijv 77% van alle import uit Europa. In 1913 was dat nog maar 4% en de rest kwam uit de USA en de overzeese koloniën.
De groei van de Duitse export in deze periode was groter dan die van de USA, Engeland of Frankrijk.
Ook de productie steeg enorm. Kolen bijvoorbeeld maar liefst 800% tegen in Engeland 100%. IJzer met 387% en staal met maar liefst 1335% en dit gold ook voor de chemische productie. Er ontstonden enorme bedrijven in Duitsland en alles ontwikkelde zich in een duizelingwekkend tempo.
Deze ontwikkeling was Engeland een doorn in het oog, vooral toen de Duitse chemische industrie grote orders binnenhaalde die voorheen naar Britse fabrieken gingen. Duitsland nam voorts bezit van de voorheen Britse markten voor electrotechnische apparaten en de Duitse textielindustrie werd een enorme concurrent, evenals de scheepsbouw.



In sommige gevallen exporteerde Duitsland meer naar Britse gebieden dan de Britten zelf.(Kraft p.4)
Het is duidelijk dat tegelijk met die enorme groei de behoefte aan ruwe grondstoffen eveneens groter werd en dat had weer tot gevolg dat Duitsland steeds afhankelijker werd van het buitenland en wat meer was, van m.n de Britse koopvaardijvloot voor het vervoer van die grondstoffen. Dit maakte de Duitse economie zeer kwetsbaar en het zal geen verwondering wekken dat Duitsland de behoefte voelde haar eigen koopvaardijvloot sterk uit te breiden. Dit had weer tot gevolg dat de Duitse scheepsbouw en havens eveneens een sterke groei doormaakten, kortom er ontstond een nieuw, modern en sterk geïndustrialiseerd Duitsland dat zich als een geduchte concurrent manifesteerde en dat, teneinde haar snel groeiende bevolking te kunnen blijven voeden, uitkeek naar nieuwe afzetmarkten en minder afhankelijkheid van anderen.
Economische expansie werd derhalve een zeer belangrijk punt van de Duitse Buitenlandse Politiek. Duitsland kon zich, met haar groeiende bevolking en haar enorme industriële ontwikkeling, niet meer permitteren zich uitsluitend nog tot het continent te richten en het voeren van een Global Economic Policy, wereldpolitiek, werd onvermijdelijk.
Het was , zoals prof. Ernst Francke in die dagen schreef: "het groeiend aantal hongerige magen en lege handen dwingt ons tot industrialisatie en inherent aan die ontwikkeling zijn we wel gedwongen om over te gaan op een global economic policy en ons te richten op de wereldmarkt".(Berghahn. p.42)
De term "Weltpolitik" werd door de latere geallieerde propaganda al heel snel omgezet in "weltmacht" en die laatste term is tot op heden nog steeds favoriet en wordt te pas en te onpas gebezigd. Weltmacht klinkt natuurlijk heel was negatiever dan weltpolitik maar is toch wel een begrip van een andere orde.
Nu is het natuurlijk duidelijk dat voor het voeren van een wereldpolitiek, ervaren staatslieden nodig waren met veel takt en begrip voor de spanningen die zo'n politiek ongetwijfeld internationaal met zich mee brengt en het is evident dat takt nu niet direct Duitsland's sterkste punt was in die dagen.
Tegelijk echter moet worden opgemerkt dat de andere grootmachten en met name Gr. Brittannië, niet veel begrip toonden voor de situatie waarin het snelgroeiende Duitsland zich bevond, een Duitsland dat van mening was toch minimaal het recht te hebben om zich op vreedzame wijze op de wereldmarkt te manifesteren en zich via de commercie een plaats onder de zon te verwerven.
Dat recht echter, leek haar niet gegund te worden. Integendeel, overal waar ze trachtte te expanderen werd ze tegengewerkt, zoals bij de huur van Kiow Chow in 1898, bij de poging om op de Philippijnen en op de Salomonseilanden een handelsvestiging te realiseren, bij haar midden-oosten politiek toen ze trachtte kolen- en handelsposten te stichten in Aden, Yemen, de Persische kust en op de route naar India, bij haar pogingen om concessies te krijgen voor het boren naar olie in Irak, de plannen voor de Bagdadspoorlijn, enz. enz. Overal vond het Engeland, Rusland en/of Japan op haar weg en het werd Duitsland welhaast onmogelijk gemaakt om de noodzakelijke economische expansie op vreedzame wijze te realiseren. (Fischer.p20)
In dit verband is het wellicht interessant te wijzen op een opmerking van de Britse permanente onderminister van Buitenlandse Zaken, Sir Sanderson, die in 1907 schreef: "Ik ben van mening dat de "zonden" van Duitsland in vergelijking tot die van Gr. Brittannië, licht genoemd kunnen worden. We moeten niet vergeten dat in de ogen van de buitenlanders, een staat die elke poging aangrijpt tot zelfverheerlijking en expansie niet meer kritiek verdient dan de Staat die elke poging daartoe als een bedreiging ziet en op die theorie het recht claimt zich daar tegen te verzetten, in te grijpen of compensatie te eisen. Ik heb de indruk dat Gr.Brittannie in de ogen van het buitenland gezien wordt als een grijpgrage gigant die met zijn klauwen de hele wereld omvat en bij het minste geringste dat hem niet aanstaat, met geweld reageert". (Haldane , Before the War). Woorden geachte lezer, niet door een Duitser uitgesproken maar door de Britse onderminister van buitenlandse zaken, Sandersson, en hij kon het natuurlijk weten.
Goed, we gaan verder. Het was dan ook niet zo

onlogisch dat Duitsland behoefte ging voelen aan eigen koloniën en aan een oorlogsvloot om de aanvoer van de nodige producten te kunnen beschermen en dit was op zich natuurlijk een volstrekt legitieme gedachte, zeker gezien in het licht van die tijd waarin elk zichzelf respecterend land haar koloniale aspiraties reeds lang had gerealiseerd en ter bescherming van de eigen belangen, over grote oorlogsvloten beschikten.

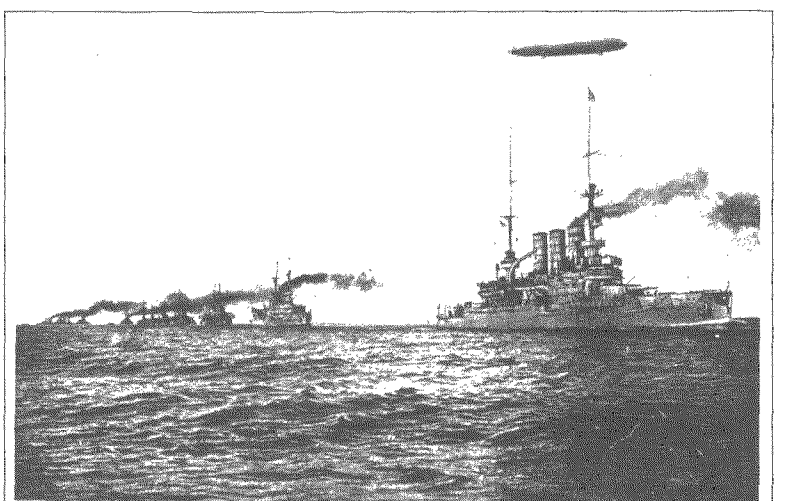
Des te meer tegenwerking Duitsland ondervond, des te sterker werd dan ook de behoefte aan een eigen vloot en reeds in 1885 schreef de Duitse admiraal Tirpitz dat hij van mening was dat als Duitsland niet snel met de bouw er van zou beginnen het zeker haar positie als Grote Mogendheid zou verliezen.(Tirpitz, errinnerungen 1919.p.52 en Berghahn, der Tirpitz Plan) en twee jaar later diende hij dan ook zijn eerste vlootwet tot uitbreiding van de Duitse Marine in, die al snel daarna door de Rijksdag werd aanvaard.

Eind december 1899 vond er een gebeurtenis plaats die de Duitsers nog eens met de neus op de feiten drukten. In die maand werden twee Duitse koopvaardijschepen bij de Z. Afrikaanse kust door de Britse marine aangehouden en opgebracht naar Durban. Dit nieuws maakte grote indruk in Duitsland en de pers protesteerde heftig tegen deze, wat zij noemde, volstrekt willekeurige en agressieve daad van Engeland. Ongelukkigerwijs werd even later nog een derde Duitse koopvaarder opgebracht en de Duitse regering zag zich nu genoodzaakt een officieel protest in te dienen tegen deze, wat ze noemde, daad van zeeroverij.

Pas in de derde week van januari 1900 liet men de schepen weer gaan en maakte de Britten hun excuses maar het incident had wel tot gevolg dat de Duitse Rijkskanselier von Bülow nu volledig overtuigd raakte van de noodzaak om over een eigen oorlogsvloot te beschikken. Admiraal Tirpitz schreef n.a.v. dit incident dat: "teneinde onder de bestaande omstandigheden Duitslands internationale handel en haar koloniën te kunnen beschermen het noodzakelijk was te beschikken over een slagvloot die groot genoeg diende te zijn om eventuele kwaadwilligen af te houden van een aanval op Duitse belangen.(Hellfrich. Die Vorgeschichte p.51. Kradft Lord Haldane's zending...P.11) en n.a.v. voornoemd incident schreef von Bülow later dat het voeren van een "global economic policy" in feite onmogelijk zou zijn zonder de steun van een krachtige vloot.

Tirpitz tenslotte vatte zijn mening als volgt samen: "Een land dat wereldpolitiek wil voeren moet zijn macht en bedoelingen ook buiten de territoriale wateren voelbaar kunnen maken. Koloniën, Wereldhandel, de bescherming van koopvaardijschepen op de internationale vaarroutes en tot op zekere hoogte ook de bescherming van de visserij zijn onmogelijk indien men niet beschikt over een oorlogsvloot om die taken uit te voeren".(Offensive fähige Flotte).

En bij het indienen van zijn 2e vlootwet, in juni 1900, schreef Tirpitz daar nog bij dat gezien de veranderingen in de USA en in Azië en de invloed daarvan op de balance of power, een



De Duitsche vloot.

Waren wij reeds eenige malen in de gelegenheid om fraaie foto's van de Engelsche vloot te reproduceeren, van de Duitsche vloot konden wij dit nog niet doen, omdat de fotografische opnamen hiervan hoogstelijk zeldzaam zijn. Bovenstaande foto, die wij thans uit Engelsche bron ontvangen, geeft een deel der Duitsche vloot weer, varend naar de volle zee, begeleid door een Zeppelin.

krachtige vloot voor Duitsland onontbeerlijk was geworden. Hij benadrukte dat, gezien alle tegenwerking, koloniale expansie eigenlijk niet mogelijk was zonder de welwillende goedkeuring van Gr. Brittannië en dat de Duitse economie derhalve volstrekt afhankelijk was geworden van de Britse willekeur vooral ook omdat Duitsland niet over de middelen beschikte om haar "Global economic policy" met behulp van een krachtige vloot te ondersteunen".
De noodzaak om zo'n vloot te bouwen kon niet langer worden ontkend al besefte Tirpitz dat e.e.a. in de toekomst tot een conflict zou kunnen leiden vooral ook omdat Duitsland een steeds grotere concurrent werd. Tirpitz zag dit echter juist als een reden te meer om de vloot te versterken.(Berghahn. p.49) Tegelijkertijd verklaarde hij echter nadrukkelijk dat Duitsland niet streefde naar superioriteit over de Britse vloot. Dat achtte hij niet alleen onmogelijk doch ook onnodig. Een verhouding van 2 Duitse tegen 3 Britse schepen zou z.i. voldoende zijn om de Britten van een aanval af te houden of zo'n aanval op z'n minst onaantrekkelijk te maken. Ook de Rijkskanselier gaf zo'n verklaring af, ik kom daar nog nader op terug.
Dat, geachte lezer, zijn enkele van de werkelijke redenen die de Duitsers noopten over te gaan tot het bouwen van een grote vloot. Niet alleen is het argument dat Duitsland, in tegenstelling tot Gr. Brittannië, geen eigen vloot nodig zou hebben m.i. niet relevant, het is maar vanuit welk gezichtspunt je dat bekijkt, maar ook het argument dat die vloot uitsluitend gebouwd werd om de Britse vloot te kunnen overvleugelen is aantoonbaar onjuist. Duitsland heeft ook steeds heel duidelijk gemaakt dat ze die intentie niet had. De verklaring van Tirpitz was openbaar en in een later stadium richtte de Keizer zich zelfs in een brief tot de Britse admiraliteit met een zelfde verklaring die hem overigens in eigen land niet in dank werd afgenomen.
Die Duitse vloot is trouwens ook nooit echt een gevaar geweest voor de Britten, noch in intentie, noch de facto.
Het was Churchill zelf die in 1909 daar nog eens nadrukkelijk op wees toen de Britse Marine een memorandum uitgaf waarin ze eiste een extra aantal (8) dreadnoughts te mogen bouwen omdat de Britse vloot anders ondergeschikt zou worden aan de Duitse vloot. Churchill wees deze eis met kracht van de hand en verklaarde dat de Britse nationale veiligheid op geen enkele wijze in gevaar was. Hij noemde het Marinememorandum het resultaat van een leugenachtige en valse paniek, aangewakkerd in het partijbelang van de conservatieven en onderdeel van een "showy, sensational agressive and jingo policy". (Morris, radicalism. p.144) en ook Lloyd Georg, de latere Min. Pres. toonde in zijn memoires aan de hand van feitenmateriaal aan, dat het Duitse vlootbouwprogramma, als het geheel was uitgevoerd, nimmer een bedreiging zou hebben gevormd voor de Britse Royal Navy.
Ik kom dan nu bij het tweede deel van dit punt nl de suggestie dat Duitsland door het bouwen van haar vloot schuldig was aan het ontstaan van onnodige argwaan en aan de gevaarlijke verwijdering tussen Duitsland en Engeland met alle gevolgen van dien zoals de Brits-Franse entente enz.
Met het aanvaarden van de "Global Economic Policy" gedachte en de daaraan verbonden noodzaak tot het hebben van een adequate vloot, was het von Bülow, de toenmalige Duitse Rijkskanselier, natuurlijk wel duidelijk dat het land hierbij wellicht problemen zou krijgen met Gr. Brittannië. Hij stelde daarom een politiek programma op dat tot doel had conflicten met Engeland te voorkomen.
Belangrijk facet daarbij was dat hij bepaalde dat de Duitse vloot groot genoeg zou moeten zijn om zijn Global Policy te kunnen ondersteunen en eventuele agressie van Engeland voor dat land onaantrekkelijk te maken, maar dat ze niet zo groot zou mogen zijn dat Engeland haar als een directe bedreiging zou kunnen ervaren. Dit uiterst belangrijke feit heeft overigens nimmer die aandacht gekregen van de historici die het toch wel degelijk verdiende. Voorts stelde von Bülow vast dat de Duitse Buitenlandse politiek er op gericht zou moeten zijn te voorkomen dat er Britse belangen geschaad zouden kunnen worden. Hij wilde in plaats daarvan streven naar goede verhoudingen en voorkomen dat er een onherstelbare breuk zou kunnen ontstaan.
Om dat te bereiken wenste hij dat Duitsland zich verder niet overmatig zou bewapenen om zodoende geen onnodige irritatie en argwaan te

wekken.
Men was overigens wel bevreesd dat Gr. Brittannië tot agressie zou overgaan voordat de bouw van de vloot zou zijn beëindigd.
Tijdens een gesprek tussen von Bülow en adm.Tirpitz vertelde deze hem dat men wel rekening diende te houden met een preventieve aanval van Engeland op Duitsland maar dat de kans daarop nu ook weer niet al te serieus moest worden ingeschat. De kritische tijd voor zo'n preventieve aanval zou zich z.i. tot 1904-1905 uitstrekken. Daarna zou, zo was hij van mening, de aantrekkelijkheid om Duitsland nog aan te vallen, geleidelijk afnemen. (Denkwürtigkeiten 1.p.412-413). Ook Tirpitz adviseerde uiterste terughoudendheid in de Buitenlandse Politiek teneinde elk geschil dat Engeland zou kunnen ergeren en tot een conflict zou kunnen leiden, te voorkomen.
We zien dus dat Duitsland op dat moment niet op de koers zat om een conflict met Engeland uit te lokken en dat het zijn officiële buitenlandse politiek zoveel mogelijk instelde op de voorkoming daarvan en zelfs officieel limieten stelde aan de bouw van het aantal schepen om te voorkomen dat Engeland daarin een bedreiging zou kunnen zien.
We komen dan nu aan de suggestie dat het vlootbouwprogramma oorzaak was van de verwijdering tussen beide landen en aan het ontstaan van de Frans-Britse entente.
Het is in het kader van dit artikel helaas niet mogelijk diep in te gaan op deze bewering. Dat zou veel te veel ruimte vergen en ik moet mij dan ook bepalen tot een feitelijke beantwoording. Voor diegenen die interesse hebben in dit onderwerp verwijs ik gaarne naar mijn boek "De Andere Waarheid over de oorzaken van de Eerste Wereld Oorlog" dat in november bij de Bataafsche Leeuw te Amsterdam is uitgekomen.
Ik beperk me slechts tot het noemen van de volgende feiten.
De grondoorzaak van de verwijdering tussen Engeland en Duitsland lag niet in de bouw van een grote Duitse slagvloot maar in de afgunst of zo u wilt angst van Engeland voor of op de enorme economische vooruitgang van het Duitse Rijk waardoor ze zich bedreigd voelde in haar wereld-dominante positie. Aan de verwijdering lag waar het Engeland betrof, slechts een zuiver economisch motief ten grondslag.
De Britten zelf zagen dat overigens ook zo gezien een memorandum dat Sir Crowe van het ministerie van Buitenlandse Zaken op 1 juli 1907 opstelde m.b.t. de verhouding met Duitsland.
Crowe stelde hierin dat: "of Duitsland zich nu vreedzaam of agressief gedraagt, ze in elk geval moet expanderen en de wereldmarkt zal moeten openen voor de producten van haar industrie. In beide gevallen dient Duitsland over een zo krachtig mogelijke vloot te beschikken. Voor de Britse regering zal het derhalve niet veel uitmaken of Duitsland haar doelen op vreedzame of agressieve wijze zal willen bereiken. Mogelijk zal het op een combinatie daarvan uitdraaien maar het is uitsluitend de economische ontwikkeling en expansie van Duitsland die een bedreiging voor Engeland vormt. Engeland dient daar rekening mee te houden en daar maatregelen tegen te nemen".
Dit werd in een rapport van de Marine Inlichtingen Dienst van 10 juni 1908 nog eens bevestigd waarin te lezen valt dat:
"De geschiedenis toont aan dat Groot Brittannië in het verleden steeds heeft ingegrepen als een land in haar ogen te machtig werd. Er is veel voor zo'n politiek te zeggen en de tegengestelde mening van bepaalde Britse kringen is voornamelijk gestoeld op de nationale hypocritie die weigert feiten te aanvaarden en tot de bodem te analyseren. Groot Brittannië en Duitsland hebben in bepaald opzicht de zelfde belangen en dat is in het verleden altijd een reden tot oorlog geweest. Daaraan moet nog worden toegevoegd dat de Duitse wens om koloniën te bezitten uitsluitend gerealiseerd kan worden ten koste van Gr. Brittannie. Onze doelen zijn dezelfde als die van Duitsland n.l. het verwijderen van een gevaarlijke handelsconcurrent".
(Avner Offer,p.240)
Wel, dat is duidelijk genoeg en ik zou hier bij nog willen opmerken dat de Britse buitenlandse politiek zich in feite steeds beriep op de gedachte van de "Balance of Power" maar daarbij dan wel bedoelde dat die "balance" in haar voordeel zou moeten blijven. Geen enkel land in Europa mocht te sterk worden, d.i. zo sterk dat het de ongebreidelde Britse expansie overzee in gevaar zou kunnen brengen. (Lowes Dickinson p.55)

De verwijdering tussen Duitsland en Engeland en het ontstaan van de Frans-Britse entente mag, het zal u duidelijk zijn, niet worden geweten aan het Duitse vlootbouwprogramma en deze bewering is ook chronologisch gezien niet vol te houden en onjuist. (De eerste vlootwet werd reeds in 1897 ingediend, de verwijdering begon eigenlijk pas bij het aantreden van de nieuwe Britse minister van Buitenlandse Zaken, Edward Grey, in 1905.) Volhouden van die bewering, is net zo on-historisch als bijv. de bewering dat het beruchte "Krugertelegram" een beslissende blijvende invloed op de verhouding tussen Gr. Brittannie en Duitsland zou hebben uitgeoefend.
Het is overigens opvallend dat men steeds maar blijft herhalen dat Duitsland door haar expansiedrift en de bouw van haar vloot Engeland tegen zich in het harnas heeft gejaagd en men brengt dat dan op een wijze die duidelijk veroordelend klinkt, zo van, als Duitsland dat nu allemaal maar niet had gedaan dan was alles verder wel goed gekomen. Waarom waren ze ook zo dom om zich tegen Engeland af te zetten?. Bijgaande kaartjes maken duidelijk, dat Gr. Brittannie zo langzamerhand de halve wereld in bezit had genomen en zich daar als absoluut heerser gedroeg. Tegelijkertijd schreeuwde men luidkeels dat men Duitsland verdacht de wereld naar haar hand te willen zetten en probeerde men de rol van beschermheer van de vrije wereld te spelen.
Vastgesteld moet worden dat de verwijdering tussen Duitsland en Engeland niet zomaar en zonder meer op het conto van Duitsland geschreven mag worden. Zo'n bewering is historisch onjuist en niet te verantwoorden en het is jammer dat ze ook vandaag de dag toch nog steeds wordt gebruikt.
Ook het argument dat ze deze vloot uitsluitend bouwde om de Britse hegemonie ter zee te betwisten, is aantoonbaar onjuist en de Britten waren daar ook wel degelijk van op de hoogte.
Ik meen hiermede, in kort bestek overigens, voldoende te hebben aangetoond dat de eerste twee "historische" argumenten niet met de werkelijkheid overeenkomen.
We gaan dan nu naar argument nr 3.
Wilhelm II zelf zou de grote schuldige zijn want hij zou de promotor zijn geweest tot het bouwen



Keizer Wilhelm II

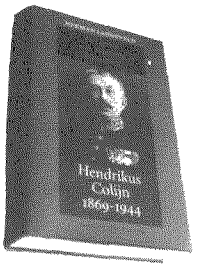
van de Duitse vloot en zijn motieven zouden voornamelijk zijn gevoed door de wens Engeland een lesje te leren.
Er is zeer veel onzin over de Duitse Keizer verteld, daar zijn legio voorbeelden van te noemen maar dat past niet in het kader van dit artikel.
De gedachte echter dat een land miljarden en miljarden zou besteden aan het bouwen van een slagvloot omdat haar leider zich daarmede wilde manifesteren is eigenlijk te absurd voor woorden, zelfs in de periode waar we het nu over hebben.
Het is volstrekt juist dat Wilhelm de grote promotor was toen eenmaal besloten was tot de bouw van een grote vloot.
Wilhelm geloofde hartstochtelijk in de Duitse "Global Economic Policy". Hij zag dit als een conditio sine qua non voor Duitsland's voortbestaan en dat was, gezien in het licht van die tijd, natuurlijk ook niet zo onlogisch. Wilhelm was inderdaad een grote promotor voor een krachtige Duitse slagvloot maar de stelling dat ze uitsluitend gebouwd werd om zijn persoonlijke aspiraties te vervullen is volstrekt onjuist. Men gaat dan voorbij aan het feit dat de Rijksdag het

budget van de marine vaststelde en niet de Keizer. Met de Reichs Constitution van 1871 was het opperbevel van de Marine in handen gekomen van de Keizer. Hij kreeg beslissingsbevoegdheid over de organisatie van de marine en over de inzet daarvan in vredes- en oorlogstijd. De Rijksdag echter behield de zeggenschap over de marinebegroting en bepaalde dus de facto de grootte van de vloot.
Met de indiening van de vlootwetten streefde admiraal Tirpitz nu naar een zg "ijzeren budget" waarbij de Rijksdag werd uitgenodigd de bouw van een vooraf bepaald aantal schepen goed te keuren alsmede hun automatische vervanging na 25 jaar.
De marinebegroting kwam daarmede overigens voor het eerst op gelijke voet te staan met die van het leger die 30 jaar eerder reeds was vastgesteld op 1% van de totale bevolking aan mankracht als vast jaarlijks gegeven (R.Volker. p.44,45).
Alhoewel, met het aannemen van deze voorstellen de Rijksdag de facto haar zeggenschap over de marine voor een groot deel uit handen had gegeven en daarmede haar democratische controle (voorzover er in die dagen van democratie sprake was),had e.e.a ook positieve gevolgen.
De invloed van de industrie op de politiek werd sterk teruggedrongen en aan banden gelegd waardoor de corruptie weer sterk werd tegen gegaan, immers alles lag reeds voor jaren vast. De vlootwetten dienden dus niet alleen externe, maar ook interne belangen (Berghahn, Volker). De vlootwetten hadden nog een ander gevolg. Ook de Keizer kon niet zomaar meer schepen laten bouwen als hij dat zou wensen. Alles lag vast en daar kon ook de Keizer niets aan veranderen. Het was de Rijksdag die hier het laatste woord had en er zijn voldoende gevallen bekend om aan te tonen dat de Rijksdag inderdaad onafhankelijk kon optreden zoals ook wel bleek toen, in 1909, de Rijkskanselier von Bülow de belastingen wilde verhogen mede, om de hoge kosten van het vlootbouwprogramma te bestrijden, de Rijksdag dit weigerde en hij z'n ontslag moest nemen.
Nogmaals, Wilhelm steunde inderdaad met alle macht de bouw van een grote vloot en heeft ook enorm veel invloed daarop uitgeoefend maar dat betekende nog niet dat hij persoonlijk daarvoor ook de verantwoording droeg, dat waren twee heel verschillende zaken.
De "liefde-haat" verhouding welke de Keizer t.o.v. Engeland voelde is bekend genoeg maar het gaat veel te ver en is onjuist, en ook niet realistisch, te suggereren dat hij de de macht zou hebben gehad alleen daarom, dus uit persoonlijke motieven, een reusachtige vloot te bouwen Dit soort beweringen zijn vanuit historisch oogpunt gezien absoluut onverantwoord .
Men kan aanvoeren- en men doet dat dan ook, dat in het Duitsland van Wilhelm, niemand iets te zeggen had behalve Wilhelm zelf en recent voerde men nog als voorbeeld aan dat de Rijkskanslier meer een soort bediende of gewillige vazal was dan een onafhankelijke politicus en dat Wilhelm dus eigenlijk de uiteindelijke verantwoording voor alle gebeurtenissen droeg. Maar dan is men toch onvoldoende op de hoogte van de werkelijke gang van zaken in het Duitsland van die tijd. De macht van Wilhelm was veel minder groot dan men vaak suggereert. Rijkskanslier von Bülow bijvoorbeeld was niet de gewillige slaaf zoals gesuggereerd werd, een klein voorbeeldje geeft dat al aan. Von Bülow dwong de keizer- en de keizer liet zich dwingen tegen z'n zin in, naar Marokko te gaan en toen Bülow het op een later tijdstip eens niet eens was met Wilhelm en zijn ontslag indiende, smeekte deze hem aan te blijven daarbij zelfs met zelfmoord dreigend als von Bülow toch zou vertrekken.
Wilhelm had veel macht, veel invloed maar steeds tot aan vastgelegde grenzen en toen hij deze 'n keer overschreed, werd hij op vernederende wijze door de Rijksdag teruggefloten. Hij was daar zo ontdaan van dat hij enige weken het ziekbed moest houden en zelfs overwoog af te treden. Zijn grote mond en stoere woorden hebben wat dat betreft zeer misleidend gewerkt maar in werkelijkheid had hij lang zo veel niet te zeggen als hem werd toegedacht en dat is tijdens de oorlog die volgde ook wel heel duidelijk geworden.
Dat de Duitse vloot dus werd gebouwd omdat Wilhelm daarmede Engeland een lesje wilde leren is dan ook onzin en zou door geen enkele historicus aux serieux genomen moeten worden. Helaas is dat niet altijd en overal het geval geweest.

drs. R. de Winter

HENDRIKUS COLIJN
VAN MILITAIRE HELD TOT OORLOGSMISDADIGER?

In het voorjaar van 1998 bracht de publicatie van het eerste deel van dr. H.J. Langeveld's biografie van Hendrikus Colijn vele pennen en toetsenborden in beweging. Het boek getiteld *'Dit leven van krachtig handelen. Hendrikus Colijn 1869-1944'* behandelt Colijns levensloop tot het jaar 1933 en beschrijft onder meer diens gehele militaire loopbaan. Zowel dagbladen als televisie richtten de focus vooral op Colijns aandeel in de Lombokexpeditie van 1894, waarover later meer.



Militaire carrière

Behalve de opzienbarende Lombokkwestie heeft Langeveld's boek de geïnteresseerde in militaire historie nog veel meer te bieden. Alvorens Colijn rond 1909 een voorname rol ging spelen in de vaderlandse politiek (en in diezelfde periode in het internationale bedrijfsleven uitgroeide tot een *captain of industry*), doorliep hij een interessante militaire carrière. Na enige tijd te hebben gewerkt als kwekeling bij christelijke scholen, meldde hij zich als zestienjarige bij het Instructiebataljon te Kampen om te worden opgeleid tot korporaal bij de infanterie. In de jaren die volgden doorliep Colijn de onderofficiersrangen en werd, na het afleggen van het officiersexamen, eind 1892 benoemd tot tweede luitenant bij het Wapen der Infanterie van het leger in Nederlands Oost-Indië. Nog geen jaar later vertrok hij, kort tevoren in het huwelijk getreden, naar de Oost waar hij zestien jaar zou doorbrengen. Behalve op Java en Lombok verdiende Colijn zijn sporen vooral op Atjeh. In vier hoofdstukken wordt in *Dit leven van krachtig handelen* zijn Indische militaire loopbaan nauwgezet uit de doeken gedaan, waarbij zaken aan de orde komen als de geconcentreerde linie, het 'verraad' van Teukoe Oemar, de guerrilla en de jacht op Panglima Polem en de Sultan.



Korporaal Hendrikus Colijn aan het begin van zijn ruim twintig jaar durende militaire loopbaan. Als zestienjarige meldde hij zich begin 1886 bij het Instructiebataljon te Kampen.

Vanzelfsprekend staat het boek ook stil bij de samenwerking tussen Colijn en J.B. van Heutsz, de civiel en militair gouverneur van Atjeh en later gouverneur-generaal van Nederlands-Indië. Colijn was jarenlang diens adjudant en rechterhand. Als Van Heutsz' voornaamste *troubleshooter* kreeg hij met allerlei militaire, bestuurskundige en zeker ook politiek gevoelige zaken te maken, een taak waarvan hij zich met verve wist te kwijten. In de periode dat hij in Nederlands-Indië diende, stond het optreden van de Nederlandse militairen (Atjeh!) nog al eens op de politieke agenda. Meerdere malen wensten parlementariërs en bewindslieden opheldering over vermeende misdaden door Nederlandse militairen in de Archipel. Colijn, door zijn tegenstanders bestempeld als 'een der *ergste* Atjehers-afmakers', slaagde erin de belangrijkste beschuldigingen te weerleggen of deze 'in militair perspectief' te verklaren. Indien men leest over deze controversen, ontkomt de lezer niet aan de indruk dat de actuele debatten rond de val van de enclave Srebrenica in het voormalige Joegoslavië hun historische pendant lijken te hebben in het Nederlands-Indië aan het einde van de vorige eeuw.

Terug in Nederland

Toen Colijn in 1907, weliswaar zwaar gedecoreerd maar 'slechts' met de rang van majoor, de militaire dienst verliet, was zijn reputatie in Nederland reeds gevestigd.[1] In zijn verdere loopbaan zou hij nog veelvuldig met militaire zaken te maken krijgen, niet in de hoedanigheid van beroepsmilitair maar als politicus en bewindspersoon. Zo beschrijft het boek onder meer Colijns optreden als minister van Oorlog (1911-1913) en van Marine ad interim (1912-1913). In die hoedanigheid speelde hij een rol bij de totstandkoming van de militie-, landweer- en landstormwet en kreeg hij te maken met de plannen voor de Nederlandse kustverdediging.



Eerste luitenant Colijn omstreeks de eeuwwisseling gefotografeerd in Atjeh. Op zijn borst prijkt de Militaire Willems-Orde der vierde klasse, verdiend voor zijn aandeel in de Lombokexpeditie van 1894.

Voor zijn aantreden als minister van Oorlog raakte Colijn nauw betrokken bij het op 9 juni 1910 te 's-Gravenhage opgerichte *Nederlandsch-Indisch Landsyndicaat*, een maatschappij die zich, met steun van de regering, zou toeleggen op het opzetten van grote cultuurondernemingen (rubber, tabak) op woeste gronden in de Indische Buitengewesten. Langeveld toont overtuigend aan dat Colijn via deze onderneming in contact kwam met H.W.A. Deterding, de directeur-generaal van het Koninklijke/Shell-concern; het concern waarbinnen Colijn vanaf 1914 als directeur van de Bataafsche Petroleum Maatschappij een topfunctie zou bekleden. Colijns 'oude baas' Van Heutsz zou optreden als president van de raad van commissarissen van het Landsyndicaat. Intrigerend is het te lezen, hoe Colijn zich tijdens zijn eerste ministerschap *unverfroren* bleef inzetten voor de belangen van het Landsyndicaat. Officieel legde hij, nadat hij het ministerschap had aanvaard, zijn directeurschap van het Landsyndicaat neer. Ook zijn functie van commissaris voor het syndicaat diende hij vanwege zijn ministerschap te beëindigen. Dat nam niet weg dat hij 'als gast' of 'op verzoek' regelmatig de bestuursvergaderingen bezocht en zich wel degelijk intensief met de gang van zaken bleef bemoeien.

Jammer is dat de lezer niet te weten komt hoe het afliep met het Landsyndicaat, één van de spaarzame minpuntjes van *Dit leven van krachtig handelen*. Overigens bieden ook de biografieën van twee andere kopstukken, die bij deze onderneming betrokken waren geen duidelijkheid over de teloorgang van het syndicaat. In *J.B. van Heutsz. Leven en legende* van J.C. Witte (Bussum 1976) en *Henri Deterding. De Koninklijke, de Shell en de Rothschilds* van P. Hendrix (Den Haag 1996) komt het wel en wee van het Landsyndicaat niet of nauwelijks aan de orde. Waarschijnlijk is dat de problemen die het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog met zich meebracht, de doodsteek vormden voor het Landsyndicaat.

Grossier in ministerschappen

In de Eerste Wereldoorlog poogde Colijn tevergeefs de rol van bemiddelaar te vervullen tussen de belligerenten. Na de oorlog bemoeide hij zich met de Bijzondere Vrijwillige Landstorm en was, ditmaal in de hoedanigheid van minister van Financiën (1923-1926), nauw betrokken bij de Vlootwetcrisis. Los van alle militaire en militair getinte perikelen komen in het boek ook tal van andere aspecten van 'de figuur' Colijn aan bod. Natuurlijk is er veel aandacht voor zijn politieke loopbaan; Langeveld noemt zijn boek zelf 'in vrij sterke mate een politieke biografie'. Behandeld worden onder meer Colijns leiderschap van het antirevolutionair-gereformeerde volksdeel, zijn voorzitterschap van de ARP-fractie in zowel de Eerste als de Tweede Kamer en zijn talrijke ministerschappen. Behalve vijfmaal als minister-president trad Colijn ook korte of langere tijd op als minister van Staat, minister van Oorlog, minister van Marine, minister van Defensie, minister van Koloniën, minister van Financiën en minister van Economische Zaken! En daarmee had Colijn niet eens alle portefeuilles aanvaard die hij tijdens zijn politieke loopbaan kreeg aangeboden. Zo weigerde hij bijvoorbeeld de post van Koloniën in 1919 en die van Buitenlandse Zaken in 1929.

Naast diens politieke leven staat Langeveld in

zijn boek voorts stil bij Colijns rol in de Koninklijke/Shell, zijn christelijke levensovertuiging, zijn hoofdredacteurschap van *De Standaard*, zijn directeurschap van de Vrije Universiteit, zijn bemoeienissen met de Volkenbond, zijn karakter, ja zelfs zijn liefdesleven. Colijns levensloop wordt, het is reeds gememoreerd, in dit deel beschreven tot 1933, het jaar dat hij voor de tweede keer minister-president werd en de regering tot augustus 1939 zou blijven leiden. De periode 1933-1944 zal worden behandeld in een nog te publiceren tweede deel.

Geen genade

De commotie rond de verschijning van het hier behandelde eerste deel had, zoals gezegd, vooral betrekking op Colijns aandeel in de Lombokexpeditie van 1894. Het optreden van de jonge tweede luitenant Colijn kwam door de openbaarmaking van nieuwe bronnen in een ander daglicht te staan. Met name enkele tot dan toe niet gepubliceerde passages uit persoonlijke brieven van Colijn aan zijn echtgenote en ouders leidden tot de nodige beroering, en in ieder geval tot veel aandacht van de media.
In de vaak geciteerde passages, welke zijn te vinden op pagina 59 van Langeveld's boek, bericht Colijn over de executie van Balinese vrouwen en kinderen bij de verovering van Tjakra Negara, de zwaar versterkte residentie van de radja op Lombok. In een brief van 24 november 1894 aan zijn vrouw schreef hij over het einde van de strijd: *'We mochten toen geen genade meer geven. Ik heb 9 vrouwen en 3 kinderen, die genade vroegen, op een hoop moeten zetten en ze zoo dood laten schieten. Het was onaangenaam werk, maar 't kon niet anders. De soldaten regen ze met genot aan hun bajonetten. 't Was een verschrikkelijk werk. Ik zal er maar over eindigen.'* In een brief aan zijn ouders, die hij bijna een maand later schreef, geeft Colijn een iets andere lezing over deze gruwelijke gebeurtenis: *'Na den 8en aanval bleven nog eenige weinige over, die genade vroegen, ik geloof 13. De soldaten keken mij vragend aan. Een 30-tal mijner manschappen was dood of gewond. Ik keerde mij naar achteren om een sigaar op te steken. Eenige hartverscheurende kreten klonken en toen ik mij weer omdraaide waren ook die 13 dood.'*



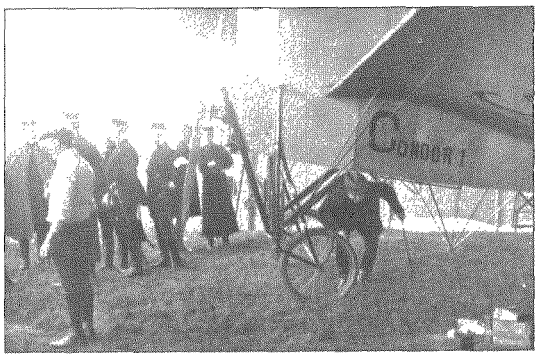
Colijn omstreeks 1910 in civiel ambtskostuum met model-opgemaakte onderscheidingen, kort daarvoor had hij een punt gezet achter zijn carrière als beroepsofficier.

In eerdere literatuur over Colijn en de Lombokexpeditie werd geen gewag gemaakt van deze executies, waarvoor Colijn als bevelvoerend officier ten volle verantwoordelijk was. Langeveld wijst er in zijn boek op dat de eerdere biografieën over Colijn veelal een verheerlijkend, zoniet hagiografisch karakter hebben. Hij brengt dit in verband met de zogenaamde 'verzuilde geschiedschrijving' welke in Nederland zeker tot in 1960 opgeld deed. Bij deze geschiedbeoefening kozen de historici hun onderwerpen binnen de geschiedenis van hun eigen zuil: in deze traditie werd een rooms-katholieke voorman als W.H. Nolens door een katholieke historicus geportretteerd, P.J. Troelstra door een sociaaldemocraat, en Colijn door historici uit de orthodox-protestantse zuil c.q. het gereformeerd-antirevolutionaire milieu.

Aangekoekt

Het wetenschappelijk verantwoorde boek van Langeveld kan in het geheel niet meer worden geplaatst in de bovengenoemde traditie. Sterker, de auteur beoogt met zijn publicatie '(...) Colijns standbeeld te ontdoen van de talrijke mythen, die daarop aangekoekt zijn'. Langeveld gaat daarbij, met een zekere distantie, zorgvuldig en consciëntieus te werk. Het is hem er niet om te doen Colijn van zijn voetstuk te stoten. De auteur geeft zich dus niet over aan de botte vorm van *debunking* die men tegenwoordig nogal eens in biografieën tegenkomt. Niet alleen kenmerkt *Dit leven van krachtig handelen* zich door een uitstekende annotatie, ook streeft de auteur ernaar Colijns optreden te verklaren in zijn historische context en schenkt daarbij zowel aandacht aan Colijns sterke als aan diens minder fraaie kanten. Langeveld waakt er voor allerlei eigentijdse etiketten op zijn onderwerp te plakken en Colijns doen en laten 'af te rekenen' volgens hedendaagse maatstaven. Al

met al kiest hij voor een zeer evenwichtige benadering.
Dit staat in nogal schril contrast met het gemak waarmee de vijfvoudige minister-president hier en daar postuum tot 'oorlogsmisdadiger' en 'moordenaar' werd gebombardeerd. In diverse gemeenten werd na het bekend worden van de brieffragmenten door de gemeenteraden, soms op hoge toon, gediscussieerd over de vraag of de lokale Colijnstraat en Colijnschool niet aan een acute naamsverandering toe waren. Ruim een eeuw geleden werd Colijn voor zijn optreden op Lombok nog beloond met een hoge dapperheidsonderscheiding: hij werd benoemd tot ridder in de Militaire Willems-Orde vierde klasse. Het kan verkeren.



Colijn (gebukt onder het vliegtuig) inspecteert als minister van Oorlog de civiele 'luchtvloot', welke was bijeengebracht voor de legermanoeuvres van september 1911. Het was de eerste keer in Nederland dat het vliegtuig een militaire rol zou vervullen.

Tussen- en eindbalans

Aan het einde van het eerste deel komt Langeveld met een tussenbalans van de persoon Colijn en analyseert diens belangrijkste karaktereigenschappen. Als voornaamste noemt Langeveld Colijns opportunisme, zijn vrijwel onbegrensde zelfvertrouwen, dat soms naar zelfoverschatting neigde, zijn hardheid ('die hem mensenlevens licht deed meetellen'), zijn ambitie, zijn vaste geloofsovertuiging en zijn nuchtere opgewektheid. Niet bepaald een sympathieke 'tussenbalans'. In vergelijking met de eerdere publicaties over de antirevolutionaire voorman toont *Dit leven van krachtig handelen* zeer zeker een minder heroïsch beeld van Colijn, en dat is dan nog enigszins eufemistisch uitgedrukt. Wellicht dat Langeveld in zijn tussenbalans ook Colijns veelzijdigheid, werklust, vasthoudendheid, doorzettingsvermogen, onvermoeibaarheid en schranderheid (of 'boerenslimheid') had moeten vermelden. Dat kan echter altijd nog aan het eind van het nog te publiceren deel twee, waarin de 'eindbalans' dient te worden opgemaakt. In zijn eerste deel is Langeveld er in ieder geval zeer knap in geslaagd de boeiende historische figuur van Hendrikus Colijn op een zeer complete en verantwoorde manier te beschrijven. Met belangstelling wordt gewacht op het tweede deel. Ook in dat deel zal het standbeeld van Colijn ongetwijfeld weer van een aantal aangekoekte mythen worden ontdaan.

Herman Langeveld, *Dit leven van krachtig handelen. Hendrikus Colijn 1869-1944*. Deel een 1869-1933, Uitgeverij Balans, Meppel 1998, 480 pagina's, ISBN 90 5018 506 1, Prijs: *f* 75,-.

Noot: 1. Voor zijn optreden als militair in Nederlands-Indië ontving Colijn drie hoge dapperheidsonderscheidingen. Als tweede luitenant werd hij voor zijn optreden in 1894 bij de inname van Tjakra Negara op Lombok benoemd tot ridder in de Militaire Willems-Orde der vierde klasse. De benoeming vond plaats in april 1895. Als eerste luitenant ontving hij in 1900 het Eresabel met opschrift 'Koningin Wilhelmina, voor betoonde dapperheid'. Colijn was door de gouverneur van Atjeh Van Heutsz voor deze onderscheiding voorgedragen naar aanleiding van de wijze waarop hij in 1899 de gevechten tegen Atjehse guerrillastrijders had geleid rond Tapa Toean, een kustplaats in het zuidwesten van het gouvernement Atjeh. Als kapitein werd hij in 1903 bevorderd tot ridder in de Militaire Willems-Orde der derde klasse. Dit gebeurde wederom op voordracht van Van Heutsz; ditmaal voor Colijns aandeel in de jacht op Panglima Polem en op de Sultan in 1902. Hiertoe ondernam Colijn een 'bloedige' expeditie naar de Gajo-landen, in de bergachtige en onherbergzame binnenlanden van Noord-Sumatra.

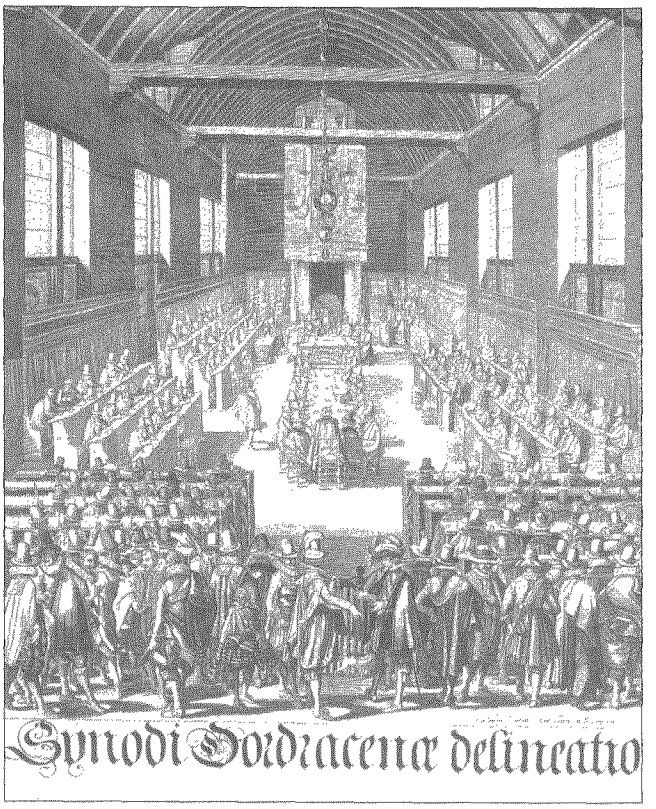
Dr R.P. de Graaf

IETS OVER DE TACHTIGJARIGE OORLOG

Voor een goed begrip van de Tachtigjarige Oorlog, of zo u wilt, van de Nederlandse Opstand, is het nodig een drietal strategisch verschillende fasen te onderscheiden. Nog even heel kort de rode draad. Van circa 1565 tot 1588 was de eerste periode, gekenmerkt door ongeregeldheden, onlusten, rellen overgaand in opstanden en een complete revolutie. In de tweede fase, van 1588 tot 1625, streed de Republiek der Verenigde Provinciën als een land dat in een oorlog verwikkeld is met een ander land, Spanje. In de slotfase tot 1648 groeide het conflict uit tot internationale dimensies, doordat wij met Frankrijk een twee-frontenoorlog openden en in een coalitie streden en zij, de zuidelijke Nederlanden en Spanje gesteund werden door het Oostenrijkse Habsburg. Over de jaartallen van de periodisering valt te twisten, niet over het feit dat telkens een andere Prins van Oranje als stadhouder voor de militaire aansturing van de oorlog een centrale functie had: eerst Oranje, dan Maurits en Frederik Hendrik. In een eerdere bijdrage besprak ik twee boeken over de rol van schutterijen en de vrede van Munster (Mars, 32, 1, jan-mrt 1998, 17-21) en werd een aantal herdenkingstentoonstellingen aangekondigd. Inmiddels zijn de tenstoonstellingen bezocht en is het de beurt aan de catalogi die als zelfstandige publicaties in de winkel verkrijgbaar zijn, aangevuld door het promotieonderzoek van H. Klink over de ontwikkeling en de rol van Oranje in de aanloop tot de Opstand.

Dankzij het enorme speurwerk van het Instituut voor Nederlandse Geschiedenis in Den Haag in de persoon van dr J.H. Kluiver naar de inkomende en uitgaande correspondentie van Willem van Oranje, is het mogelijk om een aantal zaken gedetailleerd te onderzoeken. Dominee Klink zette zijn tanden in de haat/liefde verhouding die de Prins had met het calvinisme en zijn onderzoek geeft toch wel verrassende resultaten te zien. Groot was de weerstand die Oranje had tegen Spaanse initiatieven om via brandstapels en plakkaten, inquisitie en een nieuwe indeling van de bisdommen aan de Rooms-Katholieke kerk een toenemende macht te verschaffen. Weinig steun kreeg Oranje bij dit verzet van de lutherse vorsten uit Duitsland, waarvan hij velen persoonlijk kende en van wie hij Anna van Saksen tot vrouw had gekregen. Weinig steun ook van een groot man als Egmond. Uit de lage adel daarentegen en van de calvinistische kerkenraden die de geuzen na 1566 financieel ondersteunden, werd veel meer oppositie tegen Filips geboden. Aanvankelijk had Oranje weinig trek om de tegenaanval in te zetten en moesten eerst calvinisten en lutheranen tot een eenheid komen. Toen deze uitbleef was het de terreur van Alva die Willem in 1568 deed besluiten om de coördinatie van de Opstand op zich te nemen, wat voor Oranje persoonlijk betekende dat hij die altijd boven de geloven had willen staan, kleur moest (en ook wilde) bekennen voor de calvinisten. Is deze kennis helemaal nieuw? Neen, maar het laat duidelijker zien dat de calvinisten de opstandsideologie leverden aan een man - en dat staat als een paal boven water, wie de brieven uit Den Haag heeft gezien - die gerust de strateeg van de Opstand kan worden genoemd.

Het was Oranje's zoon Maurits die na een mislukte flirtation met Frankrijk (Anjou) en Engeland (Leicester) als stadhouder in dienst van de soevereine Staten-Generaal, samen met de Raad van State, belast werd met het commando over de strijdkrachten. Een enkel aspect van de Mauritiaanse hervorming komt aan bod in 'Van Maurits naar Munster', namelijk de bibliotheek van Maurits en de wapens/pansering, met uitzondering van de artillerie. Het is daarom de vraag of de vlag van de titel wel de lading van het boek dekt. Ten eerste gaat de Mauritiaanse hervorming verder dan de tactiek (toenemende concentratie en continuering van de vuurkracht op het slagveld door toepassing van de contramars - dat is simpel gezegd: schieten, omdraaien, achteraansluiten, naar voren lopen en onderwijl herladen en opnieuw vuren), omdat ook de krijgstucht en militaire rechtspraak werd verbeterd, omdat het ook de inzet van manschappen



bij graafwerkzaamheden tijdens belegeringen betreft, enzovoorts. Hoe lopen deze lijnen vanaf de invoering onder Maurits tussen 1590 en 1600 tot aan de laatste offensieven uit 1645 onder Frederik Hendrik, de lezer mag het zelf uitzoeken? Wat mij frappeerde was dat in het boek Jan van Nassau en Willem Lodewijk wel worden genoemd, maar dat het hart van de Mauritiaanse legerhervorming in Leeuwarden klopte - wat overigens op de tentoonstelling heel mooi was verbeeld, maar in het boek alleen op blz 28 in het bijschrift bij de foto ruimer wordt belicht. Maar dit terzijde: het is een fraai boek, waarin de ontwikkeling van de bewapening nog beter tot zijn recht komt dan in 'Het arsenaal van de wereld', een eerdere tentoonstelling uit Delft over dit onderwerp. Een ding viel me op uit de bibliotheek van Maurits: de man las waarschijnlijk geen Engels.

Ofschoon sterker qua tekst, moet van '1648. Vrede van Munster. Feit en verbeelding', toch worden gezegd dat de bijdragen van S. Groenveld en J.P. Puyper inhoudelijk lijken op hoofdstukken uit de eerder in Mars besproken bundel '1648. De Vrede van Munster', en ach, dat kan moeilijk anders met zoveel bundels en tentoonstellingen en zo weinig goede (krijgs)-historici in Nederland. Maar ook hier weer een prachtige bloem in het koren, namelijk het hoofdstuk 'Tegen de vrede. De Utrechtse ambassadeur Godard van Reede van Nederhorst en de onderhandelingen in Munster' door D.E.A. Faber en R.E. de Bruin. Nooit geweten wat voor een internationale wapennetwerken Utrecht met Duitsland en Scandinavië verbonden, afgezien van wat prof. Klein ooit over de Trippen heeft onderzocht. Goud geld kon worden verdiend met de fabricage van geschut en het behoeft weinig betoog dat politici die zelf belangen hebben bij de wapenhandel, geen behoefte voelen om snel vrede te sluiten. Het geeft een onverwachte aanwijzing waarom in Duitsland dertig jaar lang (1618-1848) en in de lage landen zelfs langer dan 60 jaar werd gevochten. Toch niet om in het buitenland een coalitiepartner als Frankrijk tevreden te houden en in het binnenland van de kooplui de beurzen gevuld te houden? Of loopt hier opnieuw de lijn van de havikken uit calvinistische kringen, die niet eerder vrede willen sluiten dan dat Vlaanderen en Brabant waren bevrijd?

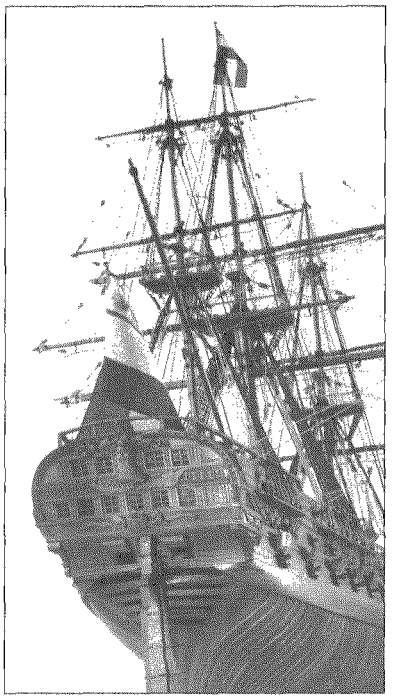
H. Klink, Opstand, politiek en religie bij Willem van Oranje 1559-1568. Een thematische biografie, Heerenveen, J.J. Groen en Zoon, 1997, 392 blz. ISBN 9050309178. Prijs *f* 49,50.

J.P. Puype en A.A. Wiekart, Van Maurits naar Munster. Tactiek en triomf van het Staatse Leger. Delft, Legermuseum 1998, 228 blz. ISBN 906116009X. Prijs *f* 44,50.

Jacques Dane (red.), 1648 Vrede van Munster. Feit en verbeelding, Zwolle, Waanders Uitgevers 1998, 231 blz. ISBN 9040092192. Prijs *f* 75,00

Theo Postma

MILITARIADE



De Delft
Het linieschip "De Delft" dat in 1797 bij Camperduin door de Engelsen tot zinken werd gebracht gaat in Delfshaven herbouwd worden. Om dit project te steunen kunt u door het aanschaffen van een "aanmonsteringspakket" van f 10,- vriend van "De Delft" worden.
In dit pakket zit allerlei informatie en een prachtige poster van de bouwtekening. Voorts bent u welkom op excursies en lezingen. Te zijner tijd kunt u eventueel zelf meebouwen. Als de stichting Historisch Schip De Delft voldoende "vrienden" heeft geworven zal de gemeente Rotterdam de helft van de kosten op zich nemen. Bestelt u het aanmonsterpakket bij de stichting tel: 010 - 276 01 15

Geschiedvervalsing over de meidagen van 1940
In juni 1998 is de tweede druk verschenen waarbij een aanvulling is met informatie over reacties in de pers over de eerste druk; rechterlijke uitspraken; uitspraken van de IGK over de kwestie.
De brochure is per post te bestellen door overmaking van *f* 26,- op postbankrekening van de auteur, de heer Ing. W.D. Jagtenberg, Generaal Foulkesweg 297, 6703 DL Wageningen, tel: 0317 - 47229

Nederlandse Cavalerie in de meidagen van 1940
De Stichting Museum Nederlandse Cavalerie heeft dit boek in eigen beheer uitgegeven. Het is geschreven door luitenant-kolonel b.d. E.H. Brongers en voor f29,50 te verkrijgen bij de museumwinkel op de Bernhardkazerne te Amersfoort.
Bestellen kan ook; Tel: 033 –460 69 95 of fax: 033 – 460 74 93

3e druk van de oorlogsavonturen van Adriaan Kannegieter bij de Marine in de Oost.
Door gebruik te maken van een kleinere letter is de prijs van het boek gezakt van 30-40 gld naar f19,50. U kunt het boek (ISBN 90-9011 341-X), dat geheel herzien is en verlucht met 76 illustraties bij de boekhandel bestellen of rechtstreeks bij Kannegieter door overmaking van f19,50 (f24,- buitenland) op postbankrek. 2287343 of ABN AMRO 500437483

HARD TEGEN HARD. De speciale troepen in Nederlands-Indië 1945-1950
Museum Bronbeek presenteert vanaf 20 december 1998 deze tijdelijke expositie. Hierin wordt de geschiedenis en het optreden van het KST getoond aan de hand van uniforme, uitrustingsstukken, foto's en documenten. De tentoonstelling kwam tot stand met mede-

werking van de Leidse historicus J.A. de Moor. De meeste objecten zijn afkomstig van de collectie Smulders.

Veilingen 't Prinsen Antiekhof
In de maanden januari, april, juni en september 1999 zullen in het GoldenTulip Bel Air hotel te Den Haag weer veilingen gehouden worden.
Inlichtingen telefoon: 070 – 364 82 76, na 1800 uur tel/fax 070 – 354 01 76.

Borstemblemenboek
Voor het derde jaar op rij heeft Rob Kuenen, afdelingscorrespondent Militaire Emblemen, een boek geschreven over de eenheids borstemblemen. In deze tweede aanvulling worden 170 nieuwe borstemblemen behandeld als aanvulling op het boek "Borstemblemen voor het camouflage gevechtspak" uit 1996 en de eerste aanvulling van vorig jaar. Het totaal aantal geïdentificeerde emblemen komt hierdoor op bijna 450 stuks. De nieuwe aanvulling bevat zowel KI, Klu als SFOR-emblemen. Het is te bestellen door f20,50 over te maken op giro 5007178 t.n.v. R. Kuenen te Breda (naam en adres vermelden)

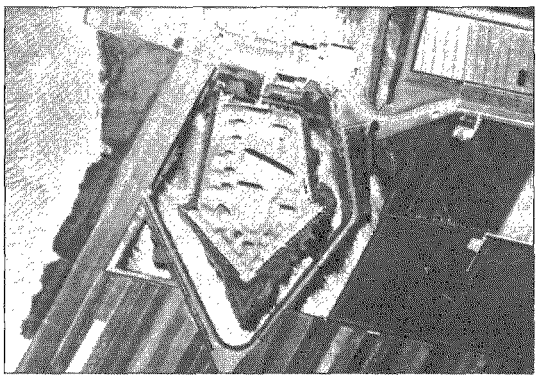
Lezingen Legermuseum Delft
Op 22 november spreekt de heer Sjak Draak over de Tiendaagse Veldtocht.
Op 29 november spreekt de heer Marco van der Hoeven over de Slag bij Waterloo.
Op 6 december vertelt de heer Paul Vroemen over de gebeurtenissen rond Market Garden.
Inlichtingen over de lezingen bij het museum, telefoon: 015-215 05 00

Artikel in Militaire Spectator
De aandacht wordt gevestigd op "Koning Willem II en de grondwetswijziging van 1848" door dr. W. Bevaart, historicus. Het is 150 jaar geleden dat de persoonlijke macht van de koning sterk aan banden werd gelegd. Met name op militair gebied was dit opmerkelijk omdat militaire zaken altijd als persoonlijk werkterrein van de monarch werden gezien. Van de meest militaire van de drie Nederlandse koningen is het opmerkelijk dat deze zich zo heeft ingezet voor wijziging van de grondwet.

Mission 85, a milk run that turned sour
Een boek, door Ivo de Jong, over een aanvalsvlucht door de Achtste Amerikaans Luchtmacht op Gilze-Rijen op 19 augustus 1943 waarbij een groot aantal burgerslachtoffers vielen. Om zo veel mogelijk burgers te sparen werden bij de eerste run de bommen niet gedropped omdat er te weinig zicht was. Maar ook de Amerikanen moesten hoge tol betalen. Door twee runs te maken werden de bommenwerpers heviger bestookt en konden niet meer door jachtvliegtuigen worden beschermd. 30 Vliegers verloren het leven en 23 werden krijgsgevangen gemaakt. Het boek is voor f35,50 verkrijgbaar bij de boekhandel of bij het Bevrijdingsmuseum 1944 bij Brakkenstein, Nijmegen. Tel: 024-397 44 04.

Joep van Hoof & Theo Postma

EXCURSIE WILLEMSTAD EN FORT SABINA



Fort Sabina vanuit de lucht

Op woensdag 21 oktober vond de najaarsexcursie plaats. Ondanks het slechte weer hebben een de deelnemers genoten van een wandeling over de wallen van Willemstad, waarbij Joep van Hoof deskundige uitleg gaf. Voor meer bijzonderheden verwijs ik naar het boek "LANGS WAL EN BASTION" van de heer van Hoof. Hierin staat de wandeling geheel beschreven. Na een gezellige lunch werd een bezoek gebracht aan Fort Sabina waar we door een enthousiaste mevrouw J. Arnoldus werden ontvangen. Omdat dat fort minder bekend wordt verondersteld volgt hier een boekbespreking door drs. J.P.C.M. van Hoof van "*Fort Sabina. Beknopte beschrijving van de 180-jarige geschiedenis van Fort Sabina 1811 - 1991*" (uitgegeven door de Heemkundige Kring Fijnaart en Heijningen, Fijnaart 1992; ISBN 90-74521-01-0). Samengesteld door J. van Doorn en J.S. Bos .

Het Fort Sabina (Henrica), dat de Fransen in de jaren 1810 - 1811 ten zuidwesten van Willemstad aan het Volkerak lieten bouwen, heette oorspronkelijk Fort De Ruyter. In 1913 kreeg het fort zijn huidige naam, omdat de oude toen overging naar een nog aan te leggen werk bij Vlissingen. Het had toen niet meer de vorm van honderd jaar tevoren, omdat het in de jaren 1880 - 1883 een grondige verbouwing had ondergaan. Daarbij verrees onder meer een kustbatterij voor zeven kanonnen van 24 cm.. De veranderingen hingen samen met de modernisering van de Stelling van het Hollandsch Diep en het Volkerak, waarvan Sabina Henrica sinds 1874 deel uitmaakte. In 1924 verloor het fort bij koninklijk besluit zijn functie als vestingwerk.
Behalve de bouwgeschiedenis beschrijft het boekje ook vele andere gebeurtenissen die zich sinds 1811 in en om het fort afspeelden. Daarin neemt het relaas over de meidagen van 1940, de bevrijding (november 1944 - januari 1945) en de watersnoodramp van 1953 een prominente plaats in. Op enkele kleine onjuistheden na valt op de tekst weinig aan te merken. Het enige bezwaar zou kunnen zijn dat de achtergronden waartegen bepaalde veranderingen hebben plaatsgevonden, soms wat onderbelicht blijven en dat de literatuurlijst ontbreekt. Al met al dus een heel aardig boekje.
[Wie een exemplaar wil bestellen, dient fl. 5, - plus fl. 2,25 over te maken op girorekening 84 797 van de Heemkundige Kring Fijnaart en Heijningen te Fijnaart.]
Nadere inlichtingen bij
J. Arnoldus tel: 0168-472390 of
J. van Doorn tel: 0168-472438



Op de wallen van Willemstad

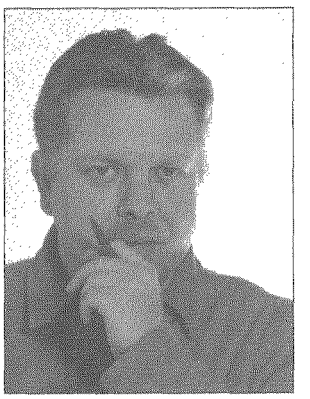
OPROEP, BINNENGEKOMEN BIJ DE PENNINGMEESTER

Een van onze nieuwe leden, de heer R. Hazenberg uit Nieuw-Zeeland, verzamelt emblemen van met name de Koninklijke Landmacht. Normaliter krijgen wij niet vaak verzoeken om hierbij te helpen, maar zeker in het geval van een landgenoot in den vreemde (waar Nederlandse emblemen natuurlijk niet dik gezaaid zijn) willen we graag van dienst zijn. De heer Hazenberg zoekt met name: mouwemblemen voor DT, borstzakembleem en camo-embleem 1e Divisie 7 December (EM), kraagpatten met Hongaarse krul en embleem (KMS- en wapen- c.q. dienstvakopleidingen), kraagpatten met oranje, witte en blauwe driehoeken en embleem (SRO en Kaderscholen). Daarnaast zoekt de heer Hazenberg enig ouder materiaal, te weten de mouwemblemen van 1-11 R.I., 1-5 R.I. (1ste en 2e uitvoering) en van Inf. II KNIL.
Wie de heer Hazenberg kan en wil helpen gelieve hem te schrijven.
Hij woont 121 Hutchinson Road, Howick, Nieuw-Zeeland. Namens hem alvast hartelijk dank!

• • • • • • • • •

BOEKBESPREKING

door Theo Postma



"IEPER 14/18"

DOOR RICHARD HEIJSTER

Omdat tijdens vakantiebezoeken aan Verdun en de Somme mijn interesse voor de Eerste Wereldoorlog werd gewekt besloot ik het, aan de redactie ter recensie aangeboden, boek "IEPER 14/18" van ons lid Richard Heijster zelf te lezen. Hiervan heb ik geen spijt gekregen want ik heb het in één adem uitgelezen.
De geschiedenis van de Eerste Wereldoorlog wordt verteld aan de hand van de strijd rond Ieper. Deze heeft in tegenstelling tot de veldslagen bij Verdun en aan de Somme de volle vier jaar gewoed. Hoewel de afloop van de oorlog bekend is weet Heijster de aandacht van de lezer voortdurend vast te houden als in een "spannend jongensboek". De vele foto's en kaarten en een duidelijke letter geven het boek een verzorgd uiterlijk. Bij het lezen is het op de voorflap afgedrukte chronologisch overzicht erg handig.
Voor hen die een "battlefield tour" rond Ieper willen maken wordt ruime aandacht besteed aan bezienswaardigheden. Ook geeft het boek practische informatie over eet- en overnachtingsgelegenheden. Een kaart met alle bezienswaardigheden is op de achterflap afgedrukt.
"IEPER 14/18" van Richard Heijster is zowel een reisgids als een geschiedenisboek, in Vlaanderen uitgegeven door Lannoo en in Nederland gedistribueerd door Tirion; ISBN 90-209-3443-0; prijs f 49,50.

• • • • • • • • •

Rob Kuenen

MILITARIA SYMPOSIUM 1998

Voor de tweede maal is door Rob Kuenen, in samenwerking met Henny Meijer, op 5 september in "De Biltsche Hoek" een Militariasymposium georganiseerd. Deze maal over militaire medailles en onderscheidingstekenen. Deze dag werd zeer druk bezocht door leden en niet-leden, ook uit Duitsland en België, deels door het succes van het vorige symposium, deels door de keuze van het thema. Na een inleiding door de heer Meijer, volgde als eerste gastspreker de heer Steurbaut, conservator van het museum van de Kanselarij der Nederlandse Orden op paleis Het Loo, over "exposeren, documenteren voor de toekomst en bewaren voor de eeuwigheid". Vervolgens kwam de heer Kruimel, secretaris van de Kanselarij der Nederlandse Orden en het Kapittel voor de Civiele Orden, over de toekenning van de "Nederlandse Leeuw" en "Oranje Nassau" in het nieuwe stelsel. De ochtend werd afgesloten door de Nederlandse Munt, die een explicatie gaf over het emailleren van medailles, met als voorbeeld de "Oranje Nassau".
Tussen de middag begon de ruilbeurs, hoewel de meeste artikelen via betaling van eigenaar wisselden.
Na de middag kwam de heer Mulder, publicist en verzamelaar, aan het woord over onderscheiden militairen van 1815 tot 1940. De heer Meijer behandelde dapperheids-onderscheidingen. Tot slot vertelde de heer Horbowiec, hoofd sectie Onderscheidingen van het Ministerie van Defensie, iets over medailles voor vredesoperaties. Een boekwerk hierover werd aan de aanwezigen uitgereikt. Voorts had de heer Meijer een speciaal boekwerk voor deze dag gemaakt.
Er kan worden teruggezien op een geslaagde dag. Volgend jaar hoopt de organisatie een symposium te organiseren dat in het teken staat van het KNIL en de KL in Nederlands-Indië van 1940 tot 1950.

• • • • • • • • •

WIJZIGINGEN OP DE LEDENLIJST

Wil Zaagman jr.

Het bestuur deelt u tot zijn leedwezen mee, dat de volgende leden van onze vereniging zijn overleden:
L. van Dorp, Hyacinthenlaan 2, 6866 DV Heelsum;
J.R. Kymmel, C.W.A. de Jonghweg 6, 8084 AL 't Harde en
W.H. Schoenmaker, Postbus 4024, 6710 EA Ede.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie sinds 24 augustus 1998:
Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
mr. F.A. Bruinsma, Diepenbrockstraat 15, 1077 VX Amsterdam (algemeen);
F.R. Hazenberg, 121, Hutchinson Road, Howick, Nieuw-Zeeland (5);
R.G. Ogilvie, Groenhof 240, 1186 GE Amstelveen (1, 10, 11, 18);
D. Rensen, Borrostraat 24, 7203 GV Zutphen (2, 3, 5, 6, 13, 18, 19, 21) en
J.A. Vastenhout, Malzwin 1116, 1788 XA Den Helder (9, 10, 11, 14, 15).

Wijzigingen in adresgegevens:
P.F.A. Berkelaar, Poldersmeetlaan 29, 3214 TP Zuidland;
B.H. Goppel, Kennedylaan 18, 5121 AB Rijen;
J.E. Stitselaar van Roekel, Postbus 19121, 3001 BC Rotterdam en
Vereniging van Officieren der Genie, p/a de Secretaris, Sijzenhof 11, 6181 KP Elsloo.

Het aantal leden bedroeg op 25 oktober 1998 455.

AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN:

(1) a. "Krijgsgeschiedenis, korpsgeschiedenis"
olv drs J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224,
2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955.
b. "Middeleeuwen" olv dr R.P. de Graaf,
Poortjesgoed 14, 3901 LC Veenendaal, 0318-527780.

(2) "Tradities en ceremonieel" olv P. van der Burg,
Park Sparrendaal 102, 3972 LC Driebergen,
0343-517588.

(3) "Uniformkunde" olv F.A.Th. Smits jr,
Wilgendraaf 289, 2272 ET Voorburg, 070-3873961.
M.Talens, Salomonszegel 115,
7322 ET Apeldoorn, 055-3661706.

(4) "Ridderorden en onderscheidingen"
olv H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray,
0478-582992,
en B.W. Wagenaar,
Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43,
1906 CJ Vlimmen, 072-5053896.

(5) "Militaire emblemen" olv B.C. Cats, Claudiagaarde 72,
1403 JR Bussum, 035-6913563.
ing R.C. Kuenen, Middachtenstraat 29,
4834 PB Breda, 076-5655159.

(6) "Wapens en munitie" olv G.D. Klein Baltink,
Vordense Binnenweg 49a, 7231 BB Warnsveld,
0575-529156.

(7) "Militaire muziek" olv mr R.A. Schimmel,
Jan Muschlaan 242, 2597 VE 's-Gravenhage,
070-3246568.

(8) "Versterkingswerken" olv J.P.C.M. van Hoof,
zie bij (1).

(9) "Maritieme geschiedenis" olv dr S.J. de Groot,
Brederoodseweg 49, 2082 BS Santpoort-Zuid,
023-5370769.

(10) "Napoleontica" olv drs M. van der Hoeven,
Raaphorst 121, 2352 KJ Leiderdorp, 071-5412501.

(11) "Tweede wereldoorlog" olv E.H. Brongers,
Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade,
045-5242962.

(12) "Militaire en civiele miniatuurfiguren"
olv E.P.M. Heldens, Frans van Mierislaan 14,
1399 GD Muiderberg, 0294-261168.

(13) "Vaandels en standaarden" olv W.L. Plink,
Midachten 53, 8162 CK Epe, 0578-612138.

(14) "Eerste wereldoorlog" olv dr F. Snapper,
Burgemeester Patijnlaan 136, 2585 BM 's-Gravenhage.

(15) "Koninklijke Marine" olv T.L.D. Postma,
Kalfjeslaan 123, 2623 AD Delft, 015-2612663.

(16) "Militaire genealogie" olv G. van Zuijdam,
Dennenlaan 12, 7313 AM Apeldoorn,
055-3553839.

(17) "Militaire folklore" olv F.W. van Steen,
Lion Cachetstraat 2, 3851 ZE Ermelo, 0341-551983.

(18) "Militaire voertuigen en tanks" olv M.C. van der Hoog,
Surinamestraat 40, 2585 GK 's-Gravenhage,
070-3634391.
J. Bloemendaal, Scheldelaan 10,
2105 XG Heemstede, 023-5291324.
W. den Dunnen, Laurens Reaelstraat 32,
2595 XM 's-Gravenhage, 070-3814892.

(19) "Koninklijke Luchtmacht" olv J. van den Berg,
Cronestein 85, 2804 EL Gouda, 0182-534283.
dr P.C. Boer, Waterklaver 2, 2804 PN Gouda,
0182-535332.

(20) "KNIL" olv C.A. Heshusius,
Van Alkemadelaan 350, flat 316,
2697 AS 's-Gravenhage, 070-3248495.

(21) "Militaire bibliografie en tijdschriften"
olv drs M.J. Lohnstein, Arnhemsestraatweg 46,
6881 NH Velp, 026-3615484.

(22) "Militaire gedenktekens en monumenten"
olv drs J.A. Bom, Storm van 's-Gravesandeweg 23,
2242 JB Wassenaar, 070-5118624.

(23) "Korps Mariniers" olv B.E. Stuit, 0223-658145.

(24) "Gewapende burgers" olv A. Kok, Balistraat 86c,
2585 XW 's-Gravenhage, 070-3466135.

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
Telefoon privé: 0186-602338



DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT IN 1999 DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

10 januari
28 maart
16 mei
4 juli
12 september
21 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 ƒ 5,- p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

INLICHTINGEN
telnr. 070 - 364 82 76
na 18.00 uur 070 - 354 01 76