Nederlandse Vereniging ter beoefening van de Militaire Historie

MARS *et* HISTORIA



33e Jaargang nummer 3 - juli/september 1999

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 Koolwitjehof 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, mw. M. Groen.
Adviseur:	F.J. van Lier.

Foto's omslag(artikel):
Instituut voor Maritieme Historie

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

P.H.Th. Dumon, Majoor der Verbindingsdienst b.d.
De Marine Vrouwenafdeling (MARVA) 2

Theo Postma
Op bezoek bij ... Marjan Groen 5

Theo Postma
Militariade 6

drs. P.E. van Loo, medewerker Sectie Luchtmachthistorie
Laaglanders in Yorkshire - Zes Nederlandse vliegers bij No. 640 Squadron RAF, 1944-1945 10

D. van Bavel
Nationaliteit en de Spaanse Burgeroorlog 25

H.J.E. van der Kop
Operatie Cerberus/Filler - Een Duits succes, een Britse afgang 29

Robert J. Claasen
Het "misterieuze" 75 mm Veldgeschut van het KNIL (uit: "STABELAN") 36

W.L. Plink
Herdenking Burma-Siam Spoorweg 49

W.L. Plink
De Pakan Baroe Spoorweg op Sumatra 50

Wil Zaagman jr.
Boekbespreking: De Nederlandse Cavalarie in de meidagen van 1940 51

Ronald de Graaf
Boekbespreking: Smerige oorlog of verdrijven tirannie? 52

Theo Postma
Boekaankondiging: Deel III Marsbibliotheek, "Dagboek van Koch" 53

Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 56

P.H.Th. Dumon, Majoor der Verbindingsdienst b.d.

DE MARINE VROUWENAFDELING (MARVA)

Een paar dagen na de oorlogsverklaring aan Japan, werd op instigatie van Vice Admiraal C.E.L. Helfrich, Cdt. der Zeemacht in Nederlands Indië, op 13 december 1941 te Batavia de Vrouwen Organisatie der Marine (VROMAR) opgericht, een voorloper van de MARVA. De meisjes werden opgeleid tot telefoniste, telexiste, telegrafiste, seiner en typiste. Een korporaal van de Mariniers gaf exercitie en hun superieur was een Kapitein ter Zee.
Zodra de meisjes voldoende kennis hadden, werden zij te werk gesteld bij de Verbindingsdienst van de Koninklijke Marine.
De groep bestond uit 42 meisjes met de Nederlandse nationaliteit doch van verschillende landsaard.
Zij droegen een wit uniform met marineknopen en een gekroond anker, en een witte veldmuts eveneens met gekroond anker, doch zij hadden geen militaire status.
Na de Japanse landingen op Java op 3 maart 1942 werd de VROMAR ontbonden om te voorkomen, dat zij in krijgsgevangenschap zouden worden genomen na de capitulatie.

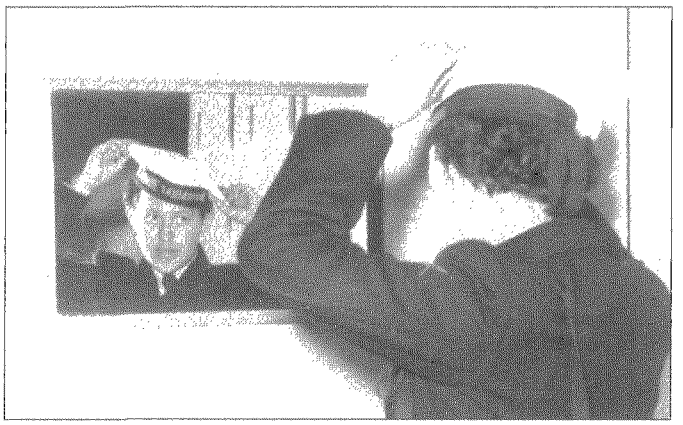
In 1943 gaf Luitenant Admiraal J.Th. Fürstner, Minister van Marine opdracht aan het Marine hoofdkwartier te Londen, de oprichting van een Marine vrouwen afdeling voor te bereiden.
Het grote voorbeeld voor de op te richten Marine Vrouwenafdeling was de Britse Women Royal Navy Service met 50.000 WRNS.



MARVA-plotters aan het werk, oktober 1963.
Collectie Instituut voor Maritieme Historie.

De Marine Vrouwenafdeling (MARVA) werd bij KB van 31 oktober 1944 als "Regeling MARVA's, gelet op de Wet voor de Koninklijke Marine Reserve" opgericht.
De MARVA ressorteerde van meet af aan onder de Koninklijke Marine reserve voor het verrichten van ongewapende diensten, dit in tegenstelling tot het vrouwelijk hulpkorps (VHK), de eerste naam van de latere MILVA, dat onder de vrijwillige landstorm viel en in dienst was gesteld t.n.v. hulp aan de burgerbevolking.
Jkvr. C.M.L. baronesse van Boetzelaer, die tot aan september 1944 werkzaam was op het ministerie van buitenlandse zaken te Londen en secretaresse van de Bond van Nederlandse vrouwen in Groot Brittannië was, werd door haar werkgever op het bureau MARVA te Londen tewerkgesteld.
Op 16 januari 1945 werd zij benoemd tot officier MARVA der derde klasse en was daarmee de eerste vrouwelijke officier bij de Koninklijke Marine.

Vergezeld van de first officer WRNS C. Eyton, die als liaison officer van de WRNS bij de Koninklijke Marine dienst deed bij het bureau MARVA te Londen, ging zij na haar benoeming naar het bevrijde zuiden van Nederland om voorbereidingen te treffen voor de werving. Het aanbod was groot en na een strenge selectie en keuring gingen de eerste MARVA's eind 1945 met een legerdakota via Brussel naar Engeland.



Inge Werdmüller von Elgg, 1954 foto: Scherpenhuyzen

De eerste MARVA was Francien de Zeeuw uit Terneuzen, die gedurende de oorlog veel verzetswerk heeft gedaan. 4 December 1944 werd zij in Londen door H.K.H. Koningin Wilhelmina en Prinses Juliana ontvangen.
Na de drie weken durende eerste militaire vorming werden de MARVA's ondergebracht bij hun Engelse collega's in Shelley House gelegen op de oever van de Thames in de Londense wijk Chelsea. In juli 1945 werden zij overgebracht naar Nederland en betrokken panden aan de Violenweg en de Parklaan in Den Haag. Ook hebben zij nog drie schepen in gebruik gehad t.w. Hr.Ms. "De Leeuw" en "Schorpioen" in Den Helder en Hr.Ms. "Buffel" in Amsterdam.
Voorafgaand aan de onafhankelijkheid van Indonesië hebben over een periode van vier jaar ook nog enige honderden MARVA's gediend in het voormalige Nederlands Oost Indië.
In Nederland werkten MARVA's o.a. in Den Helder, Den Haag, Amsterdam, Hilversum, op het Marinevliegkamp Valkenburg, in Katwijk aan Zee, Leiden en Wassenaar. Ook bij NAVO-staven en bij Marineattaché's in Washington, Londen en Brussel.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam een proces op gang in de richting van gelijke behandeling van vrouwen en mannen.
De zelfstandige MARVA-commandementen in Den Helder en Amsterdam verdwenen respectievelijk in 1971 en 1972. Het opleidingscentrum van de MARVA's verhuisde in april 1973 van Amsterdam naar het Marine Opleidingskamp te Hilversum. De afdeling Personeelsvoorziening nam in 1974 de rekrutering van vrouwelijke militairen over van het Centraal Selectie Orgaan. Ondertussen was de Directie Personeel druk doende de financiële en algemene rechtspositionele verschillen tussen mannelijke en vrouwelijke militairen weg te werken. De reorganisatie was een gecompliceerd en tijdrovend karwei. Elk voorschrift diende zorgvuldig bestudeerd te worden. Een greep uit de wijzigingen werpt enig licht op de werkzaamheden. De blauwe rangonderscheidingstekens van MARVA's verdwenen. Een MARVA der tweede klasse heette voortaan matroos der tweede klasse.
Vervolgens werden de opleidingen geïntegreerd en de MARVA-schepelingen in subdienstgroepen (logistieke en bijzondere dienst) ingedeeld, Officieren MARVA traden toe tot het Korps Officieren speciale diensten.
De status van Koninklijke Marine Reserve verdween.

Met ingang van januari 1977 konden MARVA-schepelingen overgaan in beroeps-

dienst. In 1978 was ruim 80 % in beroepsdienst getreden. Officieren MARVA volgden per 1 januari 1979.
Vanaf die datum was er geen verschil meer in de algemene rechtspositie tussen mannelijke en vrouwelijke militairen. Op grond van de rechtspositionele gelijkstelling werden alle officieren MARVA en MARVA-schepelingen geacht per 1 november 1981 te zijn overgegaan in beroepsdienst of de dienst te hebben verlaten.
Op 1 januari 1982 werd de MARVA als aparte afdeling van de Koninklijke Marine, tegelijk met de MILVA en de LUVA, opgeheven.
Het was natuurlijk onmogelijk direct uitvoering te geven aan de wens voor volledige integratie. De weg van geleidelijkheid en gefaseerde participatie van vrouwen in gevechtsfuncties leek de beste keus,
De eerste vrouwelijke adelborsten (zes voor de zeedienst en twee voor de administratieve dienst) werden in november 1983 tegelijk met 87 mannelijke adelborsten geïnstalleerd op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM).
Het oude plan om een experiment met vrouwelijke militairen aan boord van Hr.Ms.Zuiderkruis uit te voeren vond nu wel bijval in de Admiraliteitsraad. De proef duurde van januari 1981 tot februari 1982, gevolgd door een eskaderreis van vier maanden naar de Verenigde Staten van Amerika, De bemanning bestond uit 85 %, mannen en 15 % vrouwen. Dit proefjaar werd betiteld als "redelijk geslaagd". Er werd een serie aanbevelingen voor verbeteringen op een aantal punten op tafel gelegd.
Na een paar jaren werden vrouwen aan boord geaccepteerd en het aantal plaatsingen op verschillende schepen uitgebreid.
Eind 1993 waren ongeveer 900 vrouwelijke militairen in dienst van de Koninklijke Marine. Dat was ruim 6 % van het totaal aantal officieren en schepelingen. Zij bekleedden zowel wal- als boordfuncties, oefenden gevechtsfuncties uit en traden ook daadwerkelijk in oorlogs- of crisissituaties op, zoals is gebleken tijdens de operaties "Desert Shield" en "Desert Storm" in de Perzische Golf en Arabische Zee in 1990-1991.
Zonder vrouwen zou de marine vandaag de dag niet meer kunnen functioneren!

Bronnen:

"Alle Hens" nr. 11 - 1979

"Marine Vrouwen Afdeling in beeld, 35 jaren MARVA, T.B.A. Glazener-Hamers

"Aan de wieg van de MARVA", Margreet Scheuer-v.d.Donker , Liesbeth Takken-Achterkamp e.a.

"Bij de MARVA", Anita M.C. van Dissel, Jaap R. Bruijn

"Honderd Jaargangen Marineblad", onder redactie van Dr. D.C.L. Schoonoord

"Opmaat" 4c jrg. no. 7, oktober 1998.



Transportcentrale "Vogelenzang", maart 1947.
Collectie Instituut voor Maritieme Historie.

Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...



Marjan Groen

In deze serie artikelen mag een nieuw bestuurslid van Mars niet ontbreken. Marjan Groen is dat nieuwe bestuurslid en in haar dagelijks leven bestuurt zij als directeur het Mariniersmuseum te Rotterdam. Na haar opleiding aan de Reinwardt Academie (HBO museologie) in 1979 startte zij haar werkzaamheden bij het gemeentemuseum van Maassluis. In deze plaats woont ze nog steeds met haar echtgenoot. Door vele studies en cursussen heeft zij het museumvak verder uitgediept. In 1994 trad zij aan als conservator bij het Mariniersmuseum.
Naast bestuurslid van Mars et Historia heeft Marjan Groen nog zitting in een aantal andere besturen en commissies op historisch en museaal gebied.
Het verzamelen zat er bij Marjan al vroeg in: van schelpen, klederdrachtpoppen tot mutsen van streekdrachten.
Ook was zij al op jeugdige leeftijd een echte regelneef (of -nicht). Deze eigen schappen kan zij bij het Mariniersmuseum ten volle benutten.
Het Mariniersmuseum moet naast een bewaarplaats van de historie en een ontmoetingsplaats voor (oud)mariniers een modern museum worden, waar de bezoekers op een actieve en dynamische wijze kennis kunnen maken met de geschiedenis van het Korps. De unieke locatie, in het oude havenkwartier, helpt er zeker aan mee dat een groot publiek kan worden aangetrokken.
Achter de schermen wordt druk gewerkt aan de nieuwe vaste presentatie. Op de derde verdieping begint het museum straks met een algemene introductie. Vervolgens worden de thema's landingen en zeeacties behandeld. Aan de hand van uniformen, bewapening, schilderijen, maquettes en andere voorwerpen worden acties in Chatham, Pasir Poetih, Doggersbank, Japan en Adriatische Zee behandeld. Ook het thema communicatie wordt op deze verdieping verbeeld door o.a. de tamboers en pijpers en een veldpost.
Op de tweede verdieping komen de landoperaties aan de orde. Daarnaast zal ook het thema van ceremonieel tot terreurbestrijding voor het voetlicht worden gehaald. De relatie met de stad Rotterdam zal straks uitgebreid aan bod komen. Overigens loopt de relatie tussen het Korps en de stad Rotterdam als een rode draad door alle thema's. Uiteraard kan de bezoeker ook zelf interactief bezig.
De eerste verdieping van het museum blijft ingebruik voor de wisseltentoonstellingen. Aan het eind van dit jaar zal deze zaal de expositie "In een notendop; schepen in miniatuur" herbergen. Een expositie van miniwaterlijnmodellen (schaal 1:1200 en 1: 12500) die in samenwerking met het Instituut voor Maritieme Historie en de Dutch Ship Collectors Club wordt georganiseerd. De expositie loopt van 23 oktober 1999 tot 30 januari 2000. Tijdens deze tijdelijke tentoonstelling organiseert het Mariniersmuseum tal van activiteiten: van lezingen t/m workshops.
Aan de kade voor het museum liggen een mijnenveger en een landingsvaartuig afgemeerd, die eveneens voor het publiek toegankelijk zijn.
Het Mariniersmuseum der Koninklijke Marine is gelegen aan de Wijnhaven 7 en is goed te bereiken met openbaar vervoer (5 minuten vanaf Station Blaak).



Foto: Hans Molenkamp "Uit de Hooghte"

Theo Postma

MILITARIADE

Uitreiking boek "VAN DE TIRPITZ TOT DE KAMIKAZES" van J.G. Boon von Ochssée

Op dinsdag 25 mei 1999 vond de uitreiking van het boek "Van de Tirpitz tot de Kamikazes" plaats in het officierscasino in Soesterberg.
J.G. Boon von Ochssée werd in december 1941 in Soerabaja als 20-jarige jongen opgeroepen voor militaire dienst. Hij kwam bij de Koninklijke Marine terecht als Adspirant Reserve Officier Vlieger. Kort voor de capitulatie van Nederlands Oost-Indië werd hij met de gehele vliegopleiding in februari 1942 naar de Royal Netherlands Military Flying School in Jackson (VS) gestuurd voor een opleiding tot vlieger en navigator. Eenmaal marinejachtvlieger werd hij met elf collega's bij de Fleet Air Arm geplaatst voor een opleiding tot carriervlieger.
Met een Hellcat gaat Boon von Ochssée in 1944 vliegen bij 1840 Naval Air Squadron vanaf Britse vliegkampschepen en wordt ingezet bij aanvallen op het Duitse slagschip Tirpitz. Begin 1945 vertrekt hij naar Australië waar de kern van 1840 opgaat in 1839 Naval Air Squadron. Met deze eenheid embarkeert hij aan boord van de Britse carrier HMS Indomitable die tijdens de begeleiding van de Amerikaanse vloot in opmars naar Japan regelmatig aanvallen te verduren krijgt van Japanse kamikaze-vliegtuigen.
Onze lid Bas de Groot heeft enige aanvullende hoofdstukken geschreven en was samen met een ander lid, Bob de Wit, verantwoordelijk voor de vertaling en de eindredactie.
Het boek is uitgegeven door de Bataafsche Leeuw te Amsterdam. ISBN 90 6707 502 7 en kost f 45,-

Bronbeek

FOTO-EXPOSITIE BANDEN MET INDONESIË
Museum Bronbeek in Arnhem presenteert van 21 aug t/m 31 okt in de Kumpulan de fotoexpositie Banden met Indonesië.
De expositie toont beelden van het huidige Indonesië in enige tientallen foto's in kleur, zwartwit en ingekleurd zwartwit. De Leeuwardense fotograaf Ton Aartsen geeft met deze fotoreeks de zoektocht weer naar zijn identiteit als zoon van een Indovader en een Nederlandse moeder. In de zwartwitfoto's toont hij zijn fantasieën en geïdealiseerde beelden van Indonesië, de kleurenfoto's geven zijn meer objectieve waarnemingen weer tijdens zijn reis door dat land in het voorjaar van 1998.
De foto's van de tentoonstelling op Bronbeek zijn in beperkte oplage te koop.

KRISSENDAG OP BRONBEEK

Op zaterdag 30 oktober 1999 organiseert Museum Bronbeek in Arnhem voor de zesde maal een Krissendag. Op deze dag staat de Indonesische kris centraal. Men kan een kris meebrengen en ter bespreking voorleggen aan deskundigen, die de authenticiteit, ouderdom en herkomst kunnen beoordelen. Nieuw is dat men dit jaar ook andere Indonesische steekwapens ter bespreking kan aanbieden, zoals mandau, rentjong, klewang, golok en pedang. Reserveren hiervoor is noodzakelijk. Belangstellenden kunnen alle besprekingen volgen op een groot beeldscherm. Daardoor is deze gebeurtenis ook onderhoudend voor mensen die zelf geen kris of ander wapen meebrengen.
Verder kan men in het museum informatieve voordrachten door Ruud Greve over krissen beluisteren. Hij verzorgt ook een voordracht voor kinderen.
De Krissendag is opgezet als een onderhoudende en informatieve themadag. Het is uitdrukkelijk geen beurs waarop krissen worden verhandeld of getaxeerd.
Wie op 30 oktober een kris wil voorleggen moet hiervoor telefonisch reserveren bij Bronbeek (026) 3840840. Overigens is iedereen op deze dag welkom, met of zonder kris. De activiteiten vinden plaats tussen 12.00 en 17.00 uur. Toegang tot de activiteiten van de Krissendag inclusief het museum krijgt men door aanschaf van een toegangsbewijs van f 5,-.

LEZING OVER KAPITEIN WESTERLING

Museum Bronbeek in Arnhem organiseert op zaterdag 6 november 1999 om 14.00 uur de lezing Kapitein Westerling de speciale troepen in Nederlands-Indiî 1946-1950 door drs. J.A. de Moor. Reserveren voor de lezing is noodzakelijk.
Drs. J.A. de Moor is docent algemene en militaire geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Leiden; hij heeft zich verdiept in de geschiedenis van de Speciale Troepen tijdens het Nederlands-Indonesische conflict 1945-1949. Op 14 oktober 1999 zal hij het proefschrift over dit onderwerp verdedigen, waarna dit als boek zal verschijnen bij uitgeverij Balans onder de naam Westerlings oorlog.
De Speciale Troepen waren commando- en parachutisteneenheden die gespecialiseerd waren in contra-guerrilla; zij speelden met name een rol in de strijd tegen de Indonesisch. nationalisten in laatste fase van de koloniale periode van Nederlands-Indië. Eén van de commandanten van het Korps Speciale Troepen was kapitein Raymond Westerling; zijn optreden wordt door velen bewonderd, maar in de ogen van anderen geldt hij als een oorlogsmisdadiger. Wegens zijn omstreden reputatie verliet hij in 1948 de dienst. In januari 1950 ondernam hij een poging tot staatsgreep in de kersverse republiek van Soekarno. Deze zogenoemde APRA-coup mislukte en Westerling moest Indonesië spoorslags verlaten. Hij overleed in 1987 in Nederland.

Museum Bronbeek - Velperweg 147 - 6824 MB Arnhem - tel (026) 3840840
Openingstijden expositie: 21 aug t/m 31 okt 1999, di t/m zo 11.00-17.00 uur

Verschijning van brochure "Het Regiment Infanterie Johan Willem Friso"

Op donderdag 1 juli 1999 is in de Johannes Postkazerne in Havelte de brochure Het Regiment Infanterie Johan Willem Friso ten doop gehouden.

Deze bevat de geschiedenis van een legeronderdeel dat vanouds een nauwe binding heeft met het noorden des lands. De publicatie is ter gelegenheid van de heroprichting van het regiment verschenen. Na uitreiking van het eerste exemplaar werd het regiment weer in bezit gesteld van zijn vaandel.
Het Regiment Infanterie Johan Willem Friso - kortweg: JWF - werd op 1 juli 1950 opgericht.
De naamgever, prins Johan Willem Friso (1687-1711), stadhouder van Friesland en Groningen, bouwde in zijn korte leven een grote militaire reputatie op. Behalve aan de naamgever besteedt de publicatie ook aandacht aan de voorgangers van het regiment, het 1e en het 9e Regiment Infanterie, en de daaruit voortgekomen eenheden. In 1994 ging - in het kader van de herstructurering van de Koninklijke Landmacht - het met JWF verbonden 44 Pantserinfanteriebataljon ter ziele.
In verband daarmee werd dat jaar ook het regiment opgeheven. Nu 44 Painfbat wegens de herschikking van de gevechtskracht weer paraat wordt gesteld, komt ook JWF opnieuw tot leven.
Het Regiment Infanterie Johan Willem Friso is nummer 20 in de Brochurereeks van de Sectie Militaire Geschiedenis. Het is geschreven door de militair-historici dr. H.L. Zwitzer en drs. J.P.C.M. van Hoof. De brochure telt 56 pagina's. Van de vele illustraties is een deel in kleur afgedrukt
Het Regiment Infanterie Johan Willem Friso is te koop bij de boekhandel voor f 12,50.
Het is uitgegeven door de Sectie Militaire Geschiedenis KL,
Postbus 90.701, 2509 LS DEN HAAG, telefoon: 070 - 316 58 36.

Driebergen

COLLECTIE MILITAIRE TRADITIE 30 JAAR
Dit jaar bestaat de Collectie Militaire Traditie 30 jaar, waarvan de laatste 20 jaar in stichtingsvorm. Het bestuur heeft besloten dit jubileum op een gepaste manier in te vullen.
Op vrijdag 24 september 1999 zijn daarom de volgende activiteiten gepland:
Een speciale cultuur-historische jubileumtentoonstelling over de interactie tussen civiele en militaire samenleving, zoals die ook in de kleding tot uitdrukking komt, zal die dag worden geopend. De tentoonstelling zal lopen tot ultimo maart 2000.
's Middags zal het Trompetterkorps van de Koninklijke marechaussee, gevolgd door een zestal historische militaire groepen met enkele voertuigen, een korte mars door Driebergen maken.
Daarna zal door dat Trompetterkorps een concert gegeven worden op het voorterrein van de Buitenplaats Sparrendaal in het centrum van Driebergen. Vervolgens zullen de historische groepen elk afzonderlijk een korte demonstratie geven.
De middag zal worden afgesloten door een ontvangst van donateurs en genodigden in die Buitenplaats.
Het verdient aanbeveling die middag reeds nu in Uw agenda te reserveren.

Napoleon

Van 25 sep t/m 3 okt zal L" A.S.B.L. RODAVA, cercle de recheche historique et d'archéologie de Rêves - Les Bons Villers een expositie houden:
LA BATAILLE DES QUATRRE-BRAS et notre région le 16 juin 1815.
Zaterdags en zondags 25, 26 sept. en 2, 3 okt. open voor publiek, door de weeks voor scholen en gezelschappen.
Uitgeverij du Gui geeft over "Grandes armes de l'Empire" twee boekwerken uit in luxe etui. Schrijver: Philippe Lamarque. Titel: L'héraldique napoléoienne. Inlichtingen: Editions du Gui, Z.A. les Marias, 1079, route d'Annecy, F-74410 SAINT JORIOZ

Symposium Kim en expositie Marinemuseum "1799! Strijd achter de duinen"

Op 3 sep organiseren het Instituut voor Maritieme Historie (I.M.H.) en het Marinemuseum (MARMUS) i.s.m. de Stichting Geschiedbeoefening Noord-Holland en de Stichting Provinciale Atlas Noord-Holland een symposium over deze Brits-Russische inval. Na een aantal gerenommeerde sprekers wordt de dag afgesloten met een bezoek aan bovengenoemde tentoonstelling in het MARMUS (t/m 9 jan 1999 te bezichtigen). Plaats symposium: KIM. Inlichtingen en aanmelden bij het I.M.H., Jan van Nassaustraat 112, 2596 BW Den Haag, fax 070-3162861.
Kosten f 30,- over te maken op giro 7368355 t.n.v. P.C. van Royen, Den Haag

ORDER FORM Spring Catalogue 1999 Militairy History

Omdat ik onmogelijk de inhoud van deze interessante catalogus hier kan weergeven volgt hieronder het besteladres:
Post to: Pen & Sword Books Limited
47 Church Street
Barnsley, South Yorkshire, S70 2AS
Tel: 01226 734222/734555/214222/214555 Fax: 01226 734438/214438
E-mail: sales@pen-sword.demon.co.uk
Web site: http://www.yorkshire-web.co.uk/ps/

Legermuseum, Delft

Op monumentendag, zaterdag 11 september, opent het Legermuseum te Delft vele deuren die anders gesloten zijn voor het publiek. Het Legermuseum is van 11.00 - 17.00 uur gratis Rondleidingen in o.m. de ateliers voor papierrestauratie, textielrestauratie en vormgeving. Rondleidingen vangen aan om 11.30, 12.30, 13.30, 14.30 en 15.30 uur In het auditorium is een boekenmarkt van af te stoten materiaal uit de bibliotheek. Daarbij worden tegen aantrekkelijke prijzen boeken uit de winkel van het museum verkocht.
In de filmzaal geeft de heer drs. J. Hilkhuijsen, conservator van het museum, een dia lezing over Delft als militaire stad. Dialezingen om 14.00 en 15.00 uur.

• • • • • • • • •

Drs. P.E. van Loo
Medewerker Sectie Luchtmachthistorie

LAAGLANDERS IN YORKSHIRE ZES NEDERLANDSE VLIEGERS BIJ NO. 640 SQUADRON RAF, 1944 - 1945*

'A.V. Wijnberg: Netherlands Air Force Officer of pleasant personality who creates a spirit of good fellowship among the officers and N.C.O.'s serving with him. It can truly said that he has been a succesful Ambassador for his country in this Squadron'. (*Group Captain* R.H. Waterhouse in een rapport over *flying officer* A.V. Wijnberg, d.d. 22-10-1944)

Tijdens de oorlogsjaren dienden ongeveer dertig Nederlandse vliegers in squadrons van RAF Bomber Command. Meestal waren de *'Dutchies'* eenlingen in deze eenheden die voornamelijk door Britten en personeel afkomstig uit Gemenebest-landen werden bemand. Bij het 640 Squadron is het grootste aantal Nederlanders operationeel actief geweest. In totaal zes vaderlanders hebben bij dit, met de Handley Page Halifax uitgeruste, RAF-onderdeel gediend.
In augustus 1990 zond Victor Wijnberg, één van deze zes captains, een ingezonden brief naar de 'luchtmacht-supportersvereniging' *Onze Luchtmacht*, waarin hij zijn teleurstelling uitte over het feit dat er in het jubileum-boek *'Vlucht door de tijd. 75 jaar Koninklijke Luchtmacht'* zo weinig aandacht werd besteed aan de Nederlandse inbreng in de RAF tijdens de oorlogsjaren.[1] Wijnberg, inmiddels overleden, nam vanaf het voorjaar van 1944 deel aan bombardementsmissies naar Duitsland en bezet-Europa. Na ruim 40 vluchten en inmiddels op rust geplaatst werd de Noord-Hollander in oktober 1944 onderscheiden met het *Distinguished Flying Cross* (DFC).
In dit artikel wordt de oorlogscarrière van Victor Wijnberg én die van zijn vijf Nederlandse collega's die actief waren bij het 640 Squadron, aan een nader onderzoek onderworpen. Ik zal daarbij ingaan op hun achtergrond en tevens trachten een beeld te schetsen van de RAF-vliegopleiding, de opwerking tot operationeel vlieger en de operationele carrière van dit sextet, van wie er uiteindelijk slechts drie de oorlog zouden overleven.

Uit alle hoeken van de wereld

Van de zes vliegers die in dit artikel centraal staan; Henri Marie de Bij (1913-1945), Cornelis Jacobus Maria Goemans (1918-1944), Marinus Adriaan Bierens de Haan (1917-1960), Paul Constant Marie Hellegers (1923-1944), Gerrit van Vliet (1917-1984) en Abraham Victor Wijnberg (1921-1991), bevonden zich op 10 mei 1940, toen ook Nederland bij de Tweede Wereldoorlog betrokken raakte, alleen Wijnberg en Hellegers op het vasteland van Europa. De op dat moment 19-jarige Wijnberg werd geboren in de stad Groningen. Op zeer jeugdige leeftijd verhuisde hij met zijn familie naar Amsterdam waar zijn vader handelde in textiel. Na de lagere school bezocht Wijnberg het gymnasium. Dat werd geen onverdeeld succes en resulteerde er uiteindelijk in dat hij wegens te veel spijbelen van school werd gezonden. Zijn ouders schreven hem vervolgens in aan de Middelbare Handelsschool. Hier haalde hij wel zijn diploma. Aan het eind van de jaren '30 werd Victor



Flight lieutenant Victor Wijnberg in RAF-uniform dat is voorzien van een Nederlandse vliegervink.

Wijnberg als onderofficier ingedeeld bij de Koninklijke Landmacht. Bij de capitulatie in mei 1940 werd hij geïnterneerd in het ziekenhuis van Alkmaar.[2] Op een onbewaakt moment wist hij echter aan de aandacht van zijn bewakers te ontsnappen en IJmuiden te bereiken, waar hij een plaatsje bemachtigde op een vissersboot. Hiermee werd de oversteek naar Groot-Brittannië gewaagd. Onder de Britse kust werd het scheepje onderschept door een vaartuig van de *Royal Navy*. Na te zijn opgebracht werden alle vluchtelingen, zoals gebruikelijk, onderworpen aan een streng verhoor. Het was de Britten immers bekend dat de Duitse inlichtingendienst zich bijzonder inspande infiltranten in Groot-Brittannië binnen te loodsen. Ook op het schip waarop Wijnberg zich bevond, zou zich een spion hebben opgehouden die uiteindelijk werd ontmaskerd. Daarvan zou Wijnberg zo onder de indruk zijn geraakt, dat hij zich vervolgens spontaan aanmeldde voor een opleiding die hem klaarstoomde voor een rol in het inlichtingenwerk. Zijn joodse afkomst en vooral zijn joodse voorkomen vormden op dat moment kennelijk nog geen onoverkomenlijk bezwaar. Dat was wel het geval toen hij eenmaal gereed werd geacht voor een operationele opdracht. Wijnberg werd daarop naar Canada gestuurd voor een opleiding tot parachutist. Op eigen verzoek werd hij echter overgeplaatst naar de RAF.[3] Zo meldde hij zich begin juni 1942 bij een *Air Crew Receiving Centre* (ACRC).

Paul Constant Marie Hellegers werd geboren in Venlo op 7 maart 1923 en was één van de vijf zonen van Clement en Jane Hellegers. Zijn vader was Nederlander, terwijl zijn moeder de Belgische nationaliteit bezat. Tijdens de Eerste Wereldoorlog had zij zich als koerierster en 'Engelandvaarster' onderscheiden. Hellegers senior was aanvankelijk werkzaam in het bankierswezen, maar verruilde na verloop van tijd dit beroep voor dat van agent van een Duits bedrijf in telescopische mijnstutten. Het gezin woonde tot

1938 in Venlo. Daarna volgde de verhuizing naar het grensdorp Lanaken in België. Een gedeelte van zijn middelbare schoolopleiding doorliep Hellegers op het Veldeke College in Maastricht.

Toen op 10 mei 1940 Duitsland Nederland binnenviel, besloot de familie Hellegers de afloop van de vijandelijkheden niet af te wachten. De moeder van Paul wenste niet nog eens een Duitse bezetting mee te maken. Na een vlucht vol ontberingen kwam het gezin uiteindelijk terecht aan de monding van de Gironde. Op 22 juni 1940 arriveerden zij in Groot-Brittannië.[4]

Eenmaal in Engeland vonden ze onderdak in Pyrford in het graafschap Surrey. Zij voelden het als een morele verplichting deel te nemen aan de oorlogsinspanning. Twee zonen van het gezin Hellegers zouden als RAF-vlieger worden gebrevetteerd, een derde zoon diende tijdens de oorlog in het *East Lancashire Regiment*. Een vierde zoon werd bij de *Home Guard* ingedeeld. Het vijfde kind tenslotte, werd afgekeurd voor militaire dienst. De jongste telg, Paul, behaalde zijn vliegbrevet begin juli 1943, terwijl zijn ruim tweeëneenhalf jaar oudere broer, die vanaf september 1940 geruime tijd deel uitmaakte van het *Nederlandsche Legioen* (in 1941 omgedoopt tot de Prinses Irene Brigade), begin 1944 zijn *wings* opgespeld zou krijgen.[5]

Aangezien de Hellegers-broers vrij jong waren, vroeg hun vader voor hen speciale toestemming aan de Nederlandse regering om in vreemde krijgsdienst te mogen treden, opdat zij hun Nederlanderschap niet zouden verliezen. Via het Ministerie van Justitie ontving Clement Hellegers het advies in contact te treden met de Minister van Oorlog, teneinde zo "eventueele moeilijkheden" te vermijden.[6] Moeilijkheden deden zich evenwel niet voor want de gebroeders Hellegers kregen van HM Konin-



Een portretfoto van Kees Goemans. De bollenkweker uit Hillegom sneuvelde begin november 1944 toen zijn vliegtuig op de terugweg van een bombardementsvlucht naar Bochum werd neergeschoten door Flak.

gin Wilhelmina zonder problemen toestemming om in vreemde krijgsdienst te treden. Paul werd op 13 april 1942 gedetacheerd bij de *RAF Volunteer Reserve* (RAFVR).
Kees Goemans was al enkele maanden eerder, eind 1941, tot de RAFVR toegetreden. Hij zag op 6 november 1918 in Hillegom het eerste levenslicht als zoon van een bollenkweker. Op 29 augustus 1939, dus vlak voor het officiële uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, vertrok hij naar Engeland om daar bij enkele bollenhandelaren te gaan werken. Hij kwam onder meer in Gedney Hill in Lincolnshire terecht. Op 8 augustus 1940 legde de Nederlandse regering in Londen alle tussen 1904 en 1921 geboren Nederlanders in het Verenigd Koninkrijk, Canada en de Verenigde Staten de verplichting op, zich te laten registreren.[7] Zo werd ook Kees Goemans opgeroepen voor *War Service*. Na zijn keuring vertrok hij op 20 augustus 1940 naar Porthcawl in Wales, waar op dat moment het *Nederlandsche Legioen* was gelegerd. In deze periode was het legioen nog in hoofdzaak samengesteld uit militair personeel dat tijdens de meidagen Nederland was ontvlucht.

'Aziatische 640'ers'

Aanvankelijk werden van de Nederlanders in den vreemde die in aanmerking kwamen voor de dienstplicht, alleen die in het Verenigd Koninkrijk, Canada en de Verenigde Staten opgeroepen. Vanaf februari 1941 werd de verplichting ook van toepassing op diegenen die zich elders ter wereld bevonden, behalve Nederlands Oost- en West-Indië.[8] Met de voorbereidingen hiervoor was al kort na de capitulatie in Nederland begonnen. Zo zond de waarnemend Consul-Generaal in Hong Kong reeds eind juni 1940 de gegevens naar Londen van 27 personen die in eerste instantie in aanmerking kwamen voor de vervulling van een militaire functie. Op deze lijst stond ook de naam van Marinus Adriaan Bierens de Haan, geboren te Amsterdam op 16 mei 1917. De vader van Marinus was directeur van de Nederlandsche Handelsmaatschappij. Bierens de Haan groeide op in Amsterdam, maar bezocht de middelbare school in Bloemendaal, waar het gezin na verloop van tijd naar toe verhuisde,[9] terwijl hij ook nog kort in Zwitserland studeerde.[10] Na afronding van zijn schoolopleiding en zijn diensttijd, die hij als tweede luitenant bij de cavalerie doorbracht, vertrok hij naar Azië. Bij het uitbreken van de oorlog in Europa was hij als agent werkzaam bij de Java-China-Japan-lijn in de Britse kroonkolonie Hongkong. Volgens onbevestigde berichten zou Bierens de Haan als vrijwilliger nog hebben deelgenomen aan de verdediging van deze miljoenenstad tegen de Japanse agressor.
Samen met onder meer de eveneens uit Zuid-China afkomstige en later bij de RAF geplaatste F.K. Wiersum (247 Squadron) en zijn goede vriend J.A. Munster van Heuven (612 Squadron) week Bierens de Haan na de Japanse bezetting van de Engelse kolonie uit naar Groot-Brittannië. Wanneer hij daar precies aankwam is niet bekend, maar zeer waarschijnlijk zal dit in de eerste maanden van 1942 zijn geweest. Op 10 april 1942 werd hij gedetacheerd bij de RAFVR. Vliegervaring bezat hij op dat moment nog niet: tot aan zijn toetreden tot de RAF had hij welgeteld twee uur, als passagier uiteraard, in een vliegtuig doorgebracht.
De vijfde hoofdpersoon, Gerrit van Vliet, werd op 11 november 1917 in Bussum geboren als zoon van een 'zeevarende'. Op 4 juli 1919 verruilde het gezin Van Vliet de Gooise gemeente voor Batavia op Java. In september 1934 keerde Gerrit van Vliet terug naar Bussum.[11] Twee jaar later verhuisde hij naar Amsterdam. Zijn ouders bleven achter in Nederlands-Indië waar zij volgens de overlevering een hotel runden.[12] Vast staat dat de in het 640 Squadron als Robby bekend staande Van Vliet, aan het begin van de jaren veertig bij een bank in Bombay

werkte.[13] Als adres wordt in deze periode opgegeven: 'Volkart Bros, Bombay'.[14]
Zwollenaar Henri Marie de Bij, roepnaam Hans, was eveneens in Bombay woonachtig toen Nederland bij de oorlog betrokken raakte. Op 5 september 1913 werd hij geboren in de Overijsselse hoofdstad als oudste zoon van kantoorbediende en muziekleraar De Bij. Toen Hans de Bij zes jaar oud was verhuisde het gezin voor korte tijd naar het Brabantse Oosterhout.[15] Begin maart 1920 vestigde het gezin De Bij zich weer in het oosten van ons land en wel in Diepenveen.[16] In de jaren twintig woonde het gezin De Bij een periode in Deventer alvorens in mei 1928 te verhuizen naar Borne. Hans de Bij zelf woonde in 1936 enkele maanden in Amsterdam. In mei 1937 keerde hij Borne definitief de rug toe en betrok hij woonruimte in zijn geboortestad Zwolle.[17] Bij het uitbreken van de oorlog werkte De Bij in Bombay in Brits-Indië bij de papierfirma Van Reekum (Bombay) Ltd.
Na aankomst in Groot-Brittannië werden zowel Van Vliet als De Bij op 18 mei 1942 door de Prinses Irenebrigade ingelijfd. Het uniform van de Brigade werd echter na ruim een maand alweer ingeleverd voor de RAF-*battle-dress*. Hun lange weg naar een operationele RAF-carrière was daarmee eveneens begonnen.

Vliegopleiding

Toen de RAF vanaf 1936 sterk ging uitbreiden, ontstond al snel een groeiende vraag naar voor specifieke taken opgeleide vliegtuigbemanningen. Spoedig bleek dat Groot-Brittannië niet erg geschikt was voor de situering van nieuwe vliegscholen. Het dichtbevolkte eiland, waar de weersomstandigheden eerder tegen dan meewerkten, leek dan ook niet de geëigende plaats om jonge *aircrews* snel en efficiënt klaar te stomen. Binnen het Gemenebest werd Canada herhaaldelijk benaderd om deze taak op zich te nemen. De aanvankelijke Canadese terughoudendheid veranderde in medewerking op alle fronten na het uitbreken van de oorlog in 1939. Op 17 december 1939 tekenden Groot-Brittannië, Canada, Australië en Nieuw-Zeeland in Ottawa een overeenkomst die het feitelijke begin betekende van het *Empire Air Training Scheme* (EATS). Op basis van deze samenwerking ging het Verenigd Koninkrijk niet alleen de nieuw opgezette vliegscholen in Canada, maar ook andere *dominions* zoals Australië, Nieuw Zeeland, Zuid-Afrika en Rhodesië, voorzien van materieel en instructeurs. Op hun beurt leverden de Gemenebestlanden ten behoeve van de RAF een substantieel aantal opgeleide vliegtuigbemanningen af. De grootste opzet van het EATS moge blijken uit enkele cijfers: op het hoogtepunt van zijn bestaan in 1942 slaagde het er in 11.000 vliegers en 17.000 andere *aircrew* op te leiden.[18]
Een belangrijk deel van de Nederlandse RAF-vliegers is door het EATS tot vlieger of waarnemer opgeleid. Ook de opleiding van luchtschutters en vliegtuigtelegrafisten viel onder auspiciën van het EATS. Nadat eind 1940 twee Nederlandse landmachtofficieren met vliegervaring waren toegelaten tot de vliegopleiding, volgden in 1941 twee groepen van zo'n 25 militairen. In alle gevallen had ZKH Prins Bernhard een belangrijke hand in de toelating van de Nederlanders tot het EATS. Pas vanaf maart 1942 werd de opleiding van vliegend Nederlands personeel meer gestructureerd opgezet. Door middel van het *Combined Navy/Army Scheme* werd bewerkstelligd dat maandelijks tien Nederlanders tot de vliegopleiding konden worden toegelaten. De samenwerking tussen marine en landmacht (een zelfstandige luchtmacht bestond op dat moment nog niet) had tot doel om zowel voor wat betreft het onder marineverantwoording vallende 320 Squadron als voor het op te richten 322 Squadron, een optimale gevechtskracht te kunnen garanderen.[19]
Zoals hiervoor beschreven, werd Kees Goe-

mans eind 1941 als eerste van de latere leden van het 640 Squadron bij de RAF gedetacheerd. Hij werd gevolgd door Hellegers (april 1942), terwijl Wijnberg deel uitmaakte van een ploeg die op het Ministerie van Oorlog bekend stond als de 'juni-ploeg'. Van Vliet en De Bij tenslotte, behoorden tot de 'juli-ploeg'.
Allen moesten zich na hun medische keuring melden bij een *Air Crew Receiving Centre* (ACRC). Hier vond onder meer een zogenaamde aptitude test plaats, aan de hand waarvan werd vastgesteld voor welke vliegende functie de ondervraagde het meest geschikt was. Verder kreeg men hier het RAF-uniform en verdere uitrusting verstrekt.[20] Diegenen die voor de functie van vlieger en navigator waren geselecteerd, werden vervolgens overgeplaatst naar een van de *Initial Training Wings* (ITW's). Op deze grondscholen volgden zij een lesprogramma dat onder andere bestond uit vakken als aërodynamica, navigatie, meteo, wapenkennis en vliegtuigherkenning. Ook meer algemene onderwerpen als gezondheidsleer en aardrijkskunde passeerden de revue. Daarnaast hadden exercitie en sport een prominente plaats in het lesprogramma, zoals L.W.M. Hendrikx, in de laatste oorlogsmaanden jachtvlieger bij het 322 (Dutch) Squadron, in 1994 schreef:

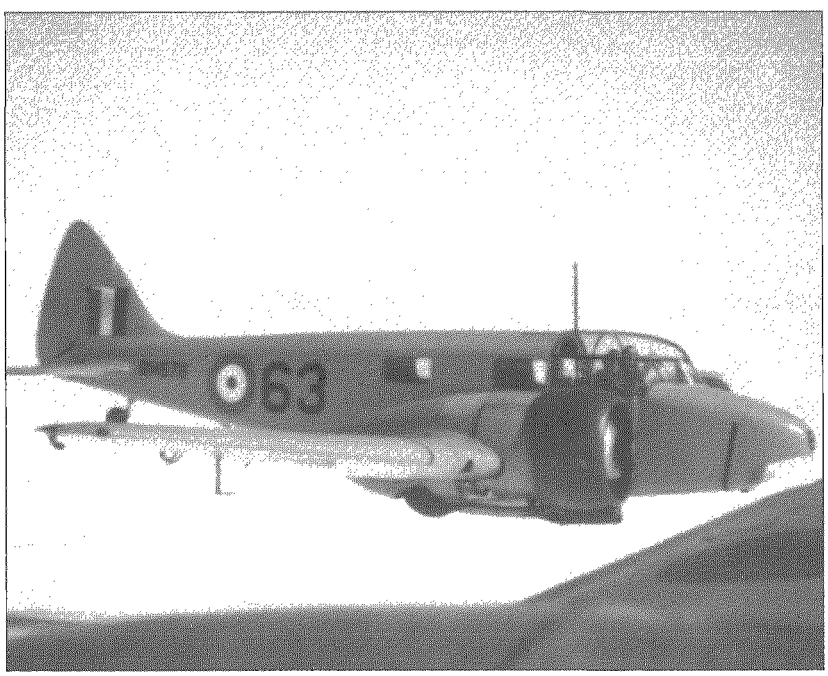
> Veel tijd werd besteed aan exercitie en iedereen zal zich de *continuity drill* blijven herinneren, die wij hier beoefenden. Bij *continuity drill* voerde een eenheid van bijvoorbeeld drie keer negen man, of ook veel groter, allerlei oefeningen uit, nadat slechts één startcommando was gegeven. Het was een fascinerend gezicht om een blokje mensen in doodse stilte als een robot te zien bewegen: zes passen voorwaarts - halt - rechtsomkeert - twee passen voorwaarts - halt rechtsom enzovoort. De tussencommando's moest je van buiten leren en werden door iedereen meegefluisterd. De meesten van ons deden de oefeningen graag en het was een aardige methode om groepsgevoel te kweken.[21]

Na afronding van de grondopleiding volgde de vliegopleiding op een zogenaamde *Elementary Flying Training School* (EFTS). De eerste twaalf uur van het vliegonderricht vond vanaf medio 1941 in Groot-Brittannië plaats op een zogenaamde *Grading School*. Daarbij werd de leerling-vlieger tijdens drie tests door de instructeur beoordeeld op zijn vliegaanleg. Bij een positieve beoordeling mocht de desbetreffende leerling zijn vliegopleiding, in Canada, vervolgen. De zes hier besproken Nederlanders volgden de *Grading School* op het vliegveld Desford.
Vervolgens ging het naar een inschepingsdepot in Manchester, waar werd gewacht op het beschikbaar komen van scheepsruimte voor de overtocht naar de 'Nieuwe Wereld'. J. Boom, die als gemobiliseerde KLM-telegrafist bij het 320 Squadron al ruim 60 missies op de Fokker T-VIIIW en de Lockheed Hudson op zijn naam had staan, en nu was toegelaten tot de vliegopleiding, maakte samen met Paul Hellegers de overtocht naar Canada op de 'Queen Elizabeth'. In 1997 kon hij Hellegers nog goed voor de geest halen:

> Het was een keurige jongen en erg gemakkelijk in de omgang. We noemden hem altijd Paultje omdat hij de jongste en de kleinste was. Ondanks dat de meesten van de groep veel ouder waren dan hij, voelde hij zich daarin duidelijk geheel thuis. (...)
> Wij, een groep van negen jongens waren ondergebracht in een kaalgesloopte eerste klas hut met badkamer. In de hut stonden drie stapelbedden, ieder met drie verdiepingen en ieder van ons sliep uitstekend. De watervoorziening was mondjesmaat en baden was er niet bij.

(...) Op een van die dagen zaten we met een stel maten in de hut te lezen of te praten toen Paul Hellegers zijn plunjezak ging uitpakken. Paul woonde bij zijn ouders in Londen [sic, P.E.v.L.] en had zich op 18-jarige leeftijd gemeld om aan de strijd tegen Duitsland deel te nemen. We waren allemaal erg op hem gesteld. Hij was weliswaar in vele opzichten nog erg kinderlijk, maar opvallend genoeg werd hij daar nooit mee gepest. Ik had in dienst wel anders gezien!
Als Paul een medicijnflesje uit zijn plunjezak op zijn bed neerlegt, vraagt iemand of dat een hoestdrank is. Paul antwoordt daarop ontkennend en als we dan willen weten wat er wel inzit, blijkt dat cognac te zijn. Desgevraagd vertelt hij dat zijn moeder dit aan hem heeft meegegeven omdat hij dan tenminste iets had om warm te blijven als het schip getorpedeerd zou worden. "Nou Paul, dat is natuurlijk een grapje dat je zelf niet gelooft hè?" krijgt hij van een onzer te horen. Hierop overhandigt Paul hem het flesje: "Ja hoor, ruik maar". We roken er allemaal aan en pretendeerden niets te ruiken. Hetzelfde spelletje herhaalde zich toen hij aanbood dat iemand dan een klein slokje zou proeven. Hij kreeg het flesje leeg terug en we werden niet getorpedeerd.[22]

Kees Goemans kwam in juni 1942 via New York in Canada terecht. Na een periode van wachten in Moncton, New Brunswick, ging de reis verder. Na vier dagen en drie nachten per trein door het immens grote land arriveerde Goemans' groep in De Winton, zo'n 25 mijl ten zuiden van Calgary. Hij werd, evenals de andere vijf hoofdpersonen, ingedeeld bij 31 EFTS. Gelest werd op de Boeing PT-17 Stearman, een sterk gebouwde, gemakkelijk hanteerbare dubbeldekker met open cockpit, die veel meer ruimte bood dan de Tiger Moth waar men in het Verenigd Koninkrijk mee had gevlogen. Ook hier was de opleiding verdeeld in een theorie- en een praktijkgedeelte. Eind september 1942 rondde de Hillegommer zijn opleiding af.[23] Voor Hans de Bij, Robby van Vliet en ook de latere 322-vlieger Lou de la Brettonière, duurde de opleiding wat langer. Tijdens een theorie-examen hadden zij 'samengewerkt' en kregen daarvoor 28 dagen 'zwaar'! De



Tijdens de gevorderde vliegopleiding (Secundary Flying Training School) werd getraind op de Airspeed Oxford.

straf werd uitgezeten in Calgary. Overigens was dit een buitengewoon zware vergelding, daar over het algemeen tijdens examens door de toezichthouders meer dan eens een oogje werd dichtgeknepen.[24]
Voor het begin van de vliegopleiding voor gevorderden, op de zogenaamde *Secundary Flying Training School* (SFTS), werd de groep gesplitst. Toekomstige jachtvliegers zetten hun opleiding voort op de North American AT-6 Harvard. Vliegers bestemd voor meermotorige vliegtuigen lesten verder op de tweemotorige Airspeed Oxford.
De zes Nederlanders werden na hun opleiding bij 31 EFTS overgeplaatst naar 32 SFTS, aanvankelijk te Medicine Hat, later te Moose Jaw. Samen met No. 34 SFTS te Medicine Hat was dit de vliegschool waar de meeste buitenlanders werden opgeleid.[25] Jaap 't Hart, één van de hoogst gedecoreerde Nederlandse oorlogsvliegers, volgde tegelijk met Kees Goemans de vliegopleiding voor gevorderden. Zijn relaas over het verblijf op de Canadese platteland in de winter van 1942/1943:

> In de winter is het vreselijk koud op het prairieland (20 graden onder nul, soms wel 30 graden). Tijdens de oorlogsjaren werden de kachels in de gebouwen nog met steenkolen verwarmd, zo ook de slaapbarakken, waar we één en twee hoge kooien hadden. De kachels werden automatisch met steenkool bijgestookt, twee keer per nacht; dit ging gepaard met een ontzettend lawaai en het maakte iedereen wakker. Een paar keer, als het 's nachts flink had gesneeuwd, versperde de sneeuw de buitendeuren, dan moesten we wachten voor ons ontbijt totdat we uitgegraven waren.
> De startbanen waren van 'gerolde' sneeuw en er was niet veel verschil met asfaltbanen, alleen moest er meer opgepast worden met remmen. Er was niet veel vertier in het kleine stadje; een paradijs voor de geheelonthouder! De provincie Alberta was 'drooggelegd', alcohol was niet verkrijgbaar, maar de bevolking was zeer gastvrij en de deur stond altijd voor ons open.[26]

Zoals eerder beschreven leverde het EATS, vooral in de jaren 1942 en 1943, enorme aantallen vliegend personeel af bij de operationele onderdelen. Omdat de oorlogsverliezen vanaf 1944 geen gelijke tred meer hielden met deze aantallen werden aan de leerling-vliegers naarmate de oorlog voortschreed steeds hogere eisen gesteld. Omdat de geallieerden zo relatief 'ruim' in hun vliegend personeel kwamen te zitten, konden zij het zich permitteren de vliegopleiding langer en intensiever te maken. Er vielen dan ook steeds meer *air cadets* af. In een brief vanuit Canada aan het hoofd Bureau Luchtvaart van het Ministerie van Oorlog, majoor-waarnemer J.P. Berdenis van Berlekom, uitte Bierens de Haan zijn bezorgdheid over deze ontwikkeling:

> Zoals U vermoedelijk wel gehoord heeft zijn de eischen die de R.A.F. momenteel aan de a.s. piloten stelt zeer zwaar geworden. De beste leerlingen worden gehandhaafd, terwijl de *average* leerlingen thans voor *bombaiming*, navigatie etc. opgeleid worden. Wanneer de R.A.F. de zelfde voornemens heeft met ons als met de Engelschen door slechts de beste leerlingen te handhaven, dan ben ik bang dat er van de Hollanders momenteel onder training meerdere zullen afvallen.[27]

Ondanks de hogere eisen die aan de vliegopleiding werden gesteld, kreeg het sextet aan het einde van de opleiding op de SFTS zijn *pair of wings* opgespeld. Dat wilde overigens niet zeggen dat de zes zonder problemen hun opleiding hadden doorlopen. Paul Hellegers bijvoorbeeld, kampte op 31 EFTS met taalproblemen, ondanks dat hij al enige tijd

in Engeland woonachtig was en er ook op school had gezeten. Van de 71ste cursus werd hij teruggeplaatst naar de 74ste cursus. Uiteindelijk zou hij, na ook nog deel te hebben uitgemaakt van de 72ste cursus, zijn EFTS-opleiding afronden als deelnemer van de 73ste cursus. Eenmaal terug in zijn tweede vaderland ging het hem echter voor de wind. Begin februari werd Hellegers omschreven als: *"A keen and hard-working pilot who has reached a good average standard by day and is above the average by night. Should make an excellent captain".*[28]

Terug naar Groot-Brittannië

Na terugkomst in het Verenigd Koninkrijk werden de vliegers naar een *Advanced Flying Unit* (AFU) gedirigeerd. Nadat begin jaren '40 was gebleken dat pas gebrevetteerde vliegers niet voldoende geoefend waren om de cursus op een *Operational Training Unit* (OTU) met succes te volbrengen, werd een aantal AFU's opgericht. Deze hadden tot doel om de vliegers vertrouwd te maken met het vliegen onder de klimatologische omstandigheden in West-Europa en het nachtvliegen boven verduisterd gebied. Ook het navigeren moest in Europa onder veel moeilijkere omstandigheden geschieden. In Canada waren de wegen kaarsrecht en wanneer je onverhoopt alsnog de weg kwijt raakte, kon je de naam van een dorp aflezen op één van de talrijke graansilo's!

De meeste Nederlanders volgden deze aanvullende opleiding bij No. 3 (P)AFU te South Cerney, in de Cotswolds. Aanvankelijk duurde de opleiding bij een AFU slechts enkele weken, in 1944 echter was de cursus die werd gevolgd voor vliegers op meermotorige vliegtuigen al uitgebreid tot ruim twee maanden. Eén van de belangrijkste facetten vormden de lessen blindvliegen en het onderricht over en het oefenen met het *Standard Beam Approach* (SBA) *System*, het met behulp van instrumenten aanvliegen van het vliegveld.

Crew up

Hierna volgde de overplaatsing naar een OTU. De Nederlandse vliegers kregen hier een groot deel van hun bemanning toegewezen. De Britten beschikten over een merkwaardige manier van het opteamen. Eén van de latere *air gunners* uit de crew van Kees Goemans beschreef in 1986 hoe het indelen van bemanningen in zijn werk ging:

> *I arrived at 10 Operational Training Unit at the beginning of March 1944. This was at Abingdon in Oxfordshire. I teamed up with Ron Heath, another air gunner and we went in search of a crew. This O.T.U. is where the various members of a bomber crew do what is known as 'crew up'. After knocking about in the Mess for a week or so, you are all put in a large room to sort yourselves out into crews. Casting about for a likely crew, Ron and I spotted Kees with a navigator and bombaimer looking a bit puzzled. We both liked the look of him and the other two, so went over and asked him if he had yet decided on any air gunners. He said that he had not, so we assured him of what fine fellows we were and how expert we were at air gunnery, so he agreed that we could join his crew!!!!*[29]

Kees Goemans kreeg bij No. 10 OTU de beschikking over vijf man voor zijn crew. Naast de twee genoemde luchtschutters, een bommenrichter en een navigator, sloot zich ook nog een boordtelegrafist aan bij het groepje van de Hillegommer. Alleen de *flight engineer* ontbrak nog. In dit stadium van de training was deze nog overbodig, omdat voor het vliegen van de Armstrong Whitworth Whitley geen boordwerktuigkundige benodigd was.

De training bij een *Operational Training Unit* bestond voor de vlieger vooral uit het vliegen van *circuits & bumps*, het tot in de treuren beoefenen van de start en de landing. Verder werden er *cross country*-trips gevlo-

gen, waarbij vooral de navigator zich van zijn beste kant moest laten zien. Voor de luchtschutters werd er geoefend met jachtvliegtuigen, die schijnaanvallen uitvoerden op de bommenwerper. Een zeer belangrijk facet van de cursus was vanzelfsprekend ook het afwerpen van bommen.
In de eerste jaren van de Tweede Wereldoorlog, toen de RAF nog volop in opbouw was, zijn de OTU's ook enkele malen ingezet bij operationele missies. Zo werd er bijvoorbeeld deelgenomen aan de beroemde *1000-bomber attacks* in de nachten van 30 op 31 mei en 1 op 2 juni 1942. Keulen en Essen waren de doelen tijdens deze aanvallen. Nadat vanaf de tweede helft van 1943 *RAF Bomber Command* vrijwel geheel was uitgerust met zware viermotorige bommenwerpers en de tweemotorige Whitleys en Wellingtons van de OTU's niet meer nodig waren bij de risicovolle missies naar Duitsland, werden alleen nog zogenaamde *Nickel*-vluchten uitgevoerd. Dit waren missies boven vijandelijk gebied, veelal Frankrijk, waarbij pamfletten werden afgeworpen.
De eindfase op een OTU werd normaliter gekenmerkt door zogenaamde *Bullseye*-vluchten. Deze grootscheepse oefeningen vonden plaats boven het Verenigd Koninkrijk. Een dergelijke 'missie' was gericht op één of meerdere doelen die werden verdedigd door grote aantallen zoeklichten. Om de werkelijkheid zo veel mogelijk te benaderen was het denkbaar dat de bijna afgetrainde crews werden 'aangevallen' door operationele eenheden van *RAF Fighter Command*.[30] Kees Goemans vloog met zijn crew op 27 april 1944 een *Bullseye*-vlucht. De laatste opdracht voor hem en zijn crew bestond uit een *Nickel*-vlucht op 3 mei 1944. Tijdens een 4.45 uur durende missie vloog men met een Whitley vanaf Abingdon naar Orleans in Frankrijk.
Robby van Vliet doorliep zijn operationele training eveneens in Abingdon. Zijn carrière kwam hier echter bijna tot een abrupt einde toen hij een splinternieuwe, juist afgeleverde Wellington met een landingssnelheid van 140 mijl per uur aan de grond moest zetten door een weigerend hydraulisch systeem. *'The aircraft hit the ground with a tremendous noise and all the lights went out. After I recovered I moved to the pilot's position where Robby was sitting motionless rather dayzed'*, aldus zijn voormalige bemanningslid T.J. Neale in 1997. De gehele crew wist zonder kleerscheuren het toestel te verlaten.[31]

Heavy Conversion Units

Na de invoering van de Short Stirling, de Handley Page Halifax en de Avro Lancaster, alle viermotorige bommenwerpers, werd spoedig de behoefte gevoeld zogenaamde *conversion units* in te stellen. De nieuwe crews werden hier van tweemotorige Wellingtons en Whitleys op de viermotorige bommenwerpers omgeschoold. Aanvankelijk was de conversie van *'bombercrews'* een verantwoordelijkheid van de squadrons zelf, waarbij aan elk onderdeel vier trainingsvliegtuigen werden toegewezen.
Later werden per Group kleine *Heavy Conversion Flights* ingesteld. Deze groeiden uit tot zelfstandige eenheden, *Units,* met 32 vliegtuigen die de omscholing van alle crews voor hun rekening namen. De Nederlanders doorliepen deze cursus in Marston Moore, één van de bases van *No. 4 Group,* bij 1652 HCU (Goemans) en op de satellietvliegvelden Rufforth (Van Vliet en De Bij bij 1663 HCU) en Ricall (Bierens de Haan, Hellegers en Wijnberg bij 1658 HCU). Dit waren alle zogenaamde Halifax-HCU's die de omscholing van crews voor *No. 4 Group* verzorgden. De Nederlanders trainden hier enkele weken. Evenals bij OTU's deden zich talrijke ongevallen voor op de HCU's. De combinatie van onervaren crews en het verre van nieuwe materieel was hieraan dikwijls debet.[32]
Victor Wijnberg, die met zijn crew na afronding van de OTU-opleiding eerst nog een



Victor Wijnberg en zijn crew voor hun Halifax op Leconfield. Van links naar rechts; sergeant J. Humphries, sergeant D. Stewart, flying officer E. Guerin, flight lieutenant A.V. Wijnberg, sergeant J. Gray, flying officer L. Corbett en sergeant A. Stone. De foto werd omstreeks augustus 1944 genomen.

Escape and Evasion-cursus bij het Britse leger had gevolgd, verbleef van 15 maart tot 20 april 1944 op Ricall om te familiseren op de Halifax Mk-II. Na de afronding van deze cursus volgde dan uiteindelijk de plaatsing bij een operationele eenheid, in dit geval het 640 Squadron. Sinds hun toetreding tot de RAF waren de Hollanders om en nabij twee jaar in opleiding geweest. Desondanks kan niet anders worden geconstateerd dan dat de Nederlanders, evenals al die anderen die uit bezet Europa kwamen, over het algemeen zeer goed gemotiveerd waren. Dit moge ook blijken uit de beoordeling van Wijnberg na afronding van zijn OTU-training:

> *This NCO is a normal straight through trainee who had considerable difficulty with the Whitley by night and by day. This may be due to the fact that he is of Dutch origin and could not speak English before the war. However his chief aim in life is solely to drop bombs on the Hun and with*

perserverance he became an average pilot and good captain. He has a bitter hatred of the Germans and leads his crew with determination and zeal. He makes himself fly to get to operations.[33]

640 Squadron

Begin januari 1944 werd binnen de RAF het 640 Squadron opgericht. De kern van deze nieuwe eenheid werd gevormd door *C-Flight* van het 158 Squadron. Het nieuwe squadron werd ingedeeld bij *4 Group* van RAF Bomber Command en stond aanvankelijk onder het commando van *wing commander* D.J.H. Eayrs. Het onderdeel werd uitgerust met de Handley Page Halifax Mk-III. Dit type was voorzien van vier Bristol Hercules luchtgekoelde radiaal-motoren, wat resulteerde in een aanmerkelijke verbetering van de vliegprestaties in vergelijking met de Halifax Mk-II die was uitgerust met Rolls Royce Merlin XX motoren.[34]

Onmiddellijk na de oprichting werd begonnen met de opwerking van het squadron. Thuisbasis werd Leconfield ten noorden van Kingston Upon Hull in het graafschap Yorkshire. Leconfield werd in december 1936 door de RAF in gebruik genomen. Op 20 januari 1944 stond de eerste missie op het programma. Acht vliegtuigen stegen die



Een mooi stukje nose art op de neus van de Halifax Mk-III met serienummer MZ500 en radioletters C8-'N'. Dit was het 'eigen' toestel van A.V. Wijnberg. De Nederlander zit zelf in de cockpit. De 34 bommetjes geven het aantal uitgevoerde missies aan.

avond op met als doel Berlijn. Zeven bommenwerpers keerden behouden naar hun basis terug, de achtste moest na een gevecht met een nachtjager zwaar beschadigd uitwijken naar Coltishall, een vliegveld ten noorden van de stad Norwich in het graafschap Norfolk.
Toen Victor Wijnberg op 22 april 1944 als eerste Nederlander bij 640 Squadron werd geplaatst, was het onderdeel dus nog maar nauwelijks drie maanden operationeel. Reeds twee dagen later stond hij als enige van zijn crew op de *battle order*. Hij werd voor de missie in de nacht van 24 op 25 april naar Karlsruhe als tweede vlieger ingedeeld in de bemanning van *flight lieutenant* F. Ainsley. Het was in RAF Bomber Command gebruikelijk om nieuwe vliegers de eerste vlucht als co-piloot in te delen bij een ervaren crew, om zodoende te kunnen wennen aan de operationele condities waaronder de missies naar bezet Europa plaatsvonden. Om 21.32 uur verhief de Halifax met Wijnberg aan boord zich van Leconfield om na een succesvolle missie vroeg in de morgen, om 04.10 uur, weer terug te keren op de thuisbasis.[35]

Opwerking naar D-Day

De RAF Bomber Command-strategie concentreerde zich vanaf het voorjaar van 1944 op twee speerpunten. Enerzijds bleef de Duitse industrie een belangrijk doelwit vormen. Anderzijds bereidde het Britse bombardementswapen zich voor op de ondersteuning van de komende landing in Normandië. Daarvoor werd het per 14 april onder operationeel commando van *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force* (SHAEF) geplaatst. In eerste instantie zette *air chief marshal* Arthur T. *'Bomber'* Harris zijn bommenwerpers vooral in op spoorwegcentra waar treinmaterieel werd hersteld en onderhouden. Omdat het Duitse leger in hoge mate afhankelijk was van het Franse en ook Belgische spoorwegnet werd aan de lamlegging hiervan de hoogste prioriteit toegekend. Deze strategie, die bekendheid kreeg als het *Transportation Plan*, oogstte veel kritiek. Volgens enkele criticasters zouden te veel onschuldige burgers het slachtoffer worden van deze bombardementen. Harris zegde daarom toe eerst enkele 'proefbombardementen' uit te voeren. De eerste, een aanval op Trappes, werd in de nacht van 6 op 7 maart 1944 met succes uitgevoerd. Hoewel bij volgende bombardementen in sommige gevallen veel burgerslachtoffers te betreuren waren, was het President F.D. Roosevelt van de Verenigde Staten, die uiteindelijk de knoop doorhakte: de beoogde invasie mocht in geen geval door dit soort kritiek in de waagschaal worden gesteld. De bombardementen moesten doorgaan.[36] Ook Duitsland zelf werd niet uit het oog verloren. In april en mei 1944 vloog RAF Bomber Command veertien maal naar het *Reich*. Overigens betrof het ook hier meerdere malen aanvallen op spoorwegcentra. Aan beide soorten missies namen Victor Wijnberg en zijn crew deel. Tussen eind april en eind juli 1944 vlogen zij 32 missies. Zeven vluchten voerden naar Duitsland, de rest naar doelen in Frankrijk en België. Ook in de nacht van 5 op 6 juni, toen door de RAF *Maximum Effort* werd geleverd, waaraan van RAF *Bomber Command* alleen al 1.136 toestellen deelnamen, waren Wijnberg en zijn crew van de partij. Zij bombardeerden die nacht kustbatterijen bij Maisy.[37]

Meer Nederlanders en ook V-wapens

Inmiddels had Marinus Bierens de Haan zich op 28 mei 1944 als tweede Nederlander in Leconfield gemeld. Voor *D-Day* kwam hij echter niet meer in actie. In de nacht van 9 op 10 juni vloog hij zijn eerste missie, eveneens als tweede vlieger, naar het Franse vliegveld Laval.
Ook na D-Day bleef men van Britse zijde doorgaan met het bombarderen van communicatiepunten, waarbij de aandacht nog

steeds in hoofdzaak uitging naar de Franse spoorwegen. Een ander gevaar werd in deze periode echter actueel: de Duitse *Vergeltungswaffen*, beter bekend als V-1 en V-2. In de nacht van 12 op 13 juni werd de eerste V-1 naar het Britse eiland afgevuurd. Weldra zaaide dit wapen dood en verderf in Zuid-Engeland. Ter bestrijding werd al snel de hulp ingeroepen van *RAF Bomber Command*. Reeds in december 1943 was het bombardementswapen van de RAF sporadisch tegen (in aanbouw zijnde) *'flying bomb sites'* ingezet. Pas in juni 1944 werden deze doelen zogenaamde *primary targets*. Niet alleen 's nachts maar ook overdag werden de lanceersystemen aangevallen. Een dergelijke missie, op 2 augustus 1944 naar L'Haye, werd bijna de laatste voor de inmiddels tot *flight lieutenant* bevorderde Wijnberg. De Nederlander vloog met de Halifax Mk-III, MZ500 met de kentekenen C8-'N' en fungeerde met zijn bemanning als *senior crew*, oftewel formatieleider, van 'B'-Flight. Staartschutter Jim Gray gaf in 1997 in een brief aan de auteur de volgende beschrijving van deze missie:

> *We took off on the 2nd August at 19.10 hours forming up into loose gaggle formation over East Yorkshire. We led the formation south, meeting up with the Mosquitos* [zogenaamde Pathfinders voorzien van het OBOE-geleiding systeem, P.E.vL.] *in the south of England. We were flying at 18.000 feet with full power on, as the Mosquitos were a lot faster than us, they flew with their flaps and wheels down to stay with us. (...) We were in the target area when the German flak opened up. Their first shell hit the front of our aircraft, while the second shell hit the rear of our aircraft. As a result our aircraft fell away to port. Many of the aircraft behind us took this as the signal to bomb on their own, but in fact we were falling out of the sky. (...) Vic managed to pull the aircraft of it's dive at about 8.000 feet.*[38] *As we were very badly hit and lost all our instruments, navigation aids, wireless and intercom etcetera, he made for cloud cover below us. We flew in this to the coast. The cloud broke and we found we were over Boulogne, just off the coast were three German flakships gave us another volley. We went down to sea level to avoid their fire. We managed to fly into sea mist. It thinned out just before the English coast. We found the cliffs of Dover in front of us, we just managed to scrape over them and then tried to find Manston to land there, but the fog was too thick and we had no radio, so we gave up and flew north.*
> *In the meantime the navigator had been trying to get 'Gee' working. He got a fix and found we were over Cambridge. (...)*
> *From Cambridge we followed the railway lines north to Doncaster, then across to our base. As we had no radio we could not call the tower for permission to land. So we fired two or three red flares. On flying round the airfield they gave us a green to land, on landing, at 22.50 hours, there was a control van waiting for us. It escorted us round to near the Flying Control tower. Waiting there was our Flight Commander and an ambulance.*[39]

Hoewel hij het in zijn verslag niet vermeld, raakte Jim Gray tijdens deze missie zelf gewond aan zijn gezicht. Wijnberg kreeg mede op grond van zijn daadkrachtige handelen op deze tweede augustus 1944 nog in oktober van dat jaar het *Distinguished Flying Cross* uitgereikt.
Ook Marinus Bierens de Haan droeg zijn steentje bij aan de oorlogsinspanning. Tussen juni en begin oktober 1944 maakte hij 39 operationele trips. Eén van de opmerkelijkste was een missie naar het, op dat moment nog door de *Luftwaffe* bezette, vliegveld Eindhoven. Kees Goemans, die zich op 14 juli bij het squadron had gemeld, maakte eveneens deel uit van de RAF-strijd-

macht die op 15 augustus 1944 naar de Brabantse lichtstad toog. Luchtschutter Graham Korner herinnerde zich dat het voor zijn Nederlandse *captain* een belangrijk moment was:

> *I well remember the bombing of Eindhoven airfield! Kees threatened all sorts of diabolical things he would do to our Bomb-Aimer if he bombed anywhere else than on the airfield! Some idiot did let loose a stick of bombs right across Eindhoven town - you should have heard Kees's language! However, Kees did not need to worry, we hit the aerodrome fair and square! Actually our Bomb-Aimer was pretty good and our aerial photographs invariably showed us well on target.*[40]

*: Voor de totstandkoming van dit artikel betuigt de auteur zijn erkentelijkheid aan het adres van: Dhr. C.J. Bierens de Haan, Dhr. J.V.M. Hellegers, Mevr. A.V. Wijnberg, Dhr. J. Boom, Dhr. J.W. de Bruyn Kops, majoor KLu R.M.G. Dorenbos, Dhr. J. Gray, Dr. S.J. de Groot, Dhr. J. 't Hart, Ir. L.W.M. Hendrikx, Dr. J.A.M.M. Janssen, Commandeur-Vlieger b.d. H.J.E. van der Kop, Dhr. T.J. Neale, Dhr. A. Neeven, Dhr. F.R. Out en Drs. R. de Winter.

Notenapparaat

1 A.V. Wijnberg, 'Vlucht door de tijd' in: Onze Luchtmacht, XLII (1990) nr. 4, 30.
2 Brief A. Neeven aan P.E. van Loo, d.d. 19-03-1999.
3 J. v/d Maas en A. Neeven, Zonder Waarschuwing. Feiten en achtergronden over de luchtaanvallen op Haarlem 1940-1945 (Haarlem 1995), 8-9.
4 Brief J.W.M. Hellegers aan P.E. van Loo, d.d. 25-02-1999.
5 Idem.
6 Ministerie van Defensie, Centraal Archieven Depot, (Rijswijk), Archief Ministerie van Oorlog, Inv. Nr. 108, d.d. 29-8-1941. 'Brief Minister van Justitie aan A.C.M. Hellegers, d.d. 18-8-1941.
7 H.J. Neuman, Impasse te Londen. Nederlands Veiligheidsbeleid 1940-1945 (Utrecht 1990), 68.
8 L. de Jong, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede wereldoorlog, Deel 9, Londen (eerste helft), (Den Haag 1979), 691.
9 Telefonische mededeling van de heer C.W. Bierens de Haan, Bloemendaal, d.d. 31-01-1999.
10 Sectie Luchtmachthistorie, (Den Haag), Form 5000, 'Marinus Adriaan Bierens de Haan, 120325.
11 Schriftelijke mededeling Gemeente Naarden aan P.E. van Loo, d.d. 05-02-1999.
12 T.J. Neale, een voormalig bemanningslid uit de crew van Van Vliet, maakte hiervan melding in zijn brief op 28-08-1997 aan de auteur. De passage in deze brief luidt als volgt: "Robby's father was a sea captain sailing to the Dutch East Indies, before the war started, and eventually retiring in Java where he and his wife ran a hotel".
13 Brief T.J. Neale aan P.E. van Loo, d.d. 28-8-1997.
14 Ministerie van Defensie, Centraal Archieven Depot, 's-Gravenhage, Archief Ministerie van Oorlog, Inv. Nr. 22.
15 Schriftelijke mededeling Gemeente Zwolle, d.d. 02-02-1999.
16 Telefonische mededeling Gemeente Oosterhout, d.d. 03-02-1999. Op 5 maart 1920 verhuisde het gezin De Bij naar Diepenveen.
17 Schriftelijke mededeling gemeente Borne, d.d. 18-02-1999.
18 D. Richards, Royal Air Force 1939-1945, Vol. 1, The Fight at Odds (Londen 1953), 72-73.
19 J.W.Th. Bosch, De Militaire Luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog in Groot-Brittannië 31 mei 1940 - 9 mei 1945 (onuitgegeven manuscript), 34-35.
20 L.W.M. Hendrikx, Engelandvaarder 14 mei 1941 - 7 februari 1946 (Heythuysen 1994) (onuitgegeven manuscript), z.p.
21 Idem.
22 J. Boom, Oorlogsjaren bij de Marineluchtvaartdienst. 25 augustus 1939 - 1 januari 1948 Engeland, Canada en Nederland (Amstelveen 1998) (onuitgegeven manuscript), 26-27.
23 J. 't Hart, herinneringen (ongedateerd), 2.
24 Sectie Luchtmachthistorie, (Den Haag), 4.5., telegram H. Sinnema aan J.H.C. Both, d.d. 18-04-1943.
25 S. Dunmore, Wings for Victory. The remarkable story of the British Commonwealth Air Training Plan in Canada (Toronto 1994), 232.
26 Idem.
27 Sectie Luchtmachthistorie (Den Haag), 4.5, 'brief M.A. Bierens de Haan aan J.P. Berdenis van Berlekom, d.d. 18-02-1943'.
28 Sectie Luchtmachthistorie (Den Haag), RAF Form 5000, 'Paul Constant Marie Hellegers, 1649908'.
29 Brief G. Korner aan M. Stevens, d.d. 26-01-1986.
30 A.T. Harris, Despatch on War Operations 23-2-1942 to 08-05-1945, (Londen 1995), 165-166.
31 Brief T.J. Neale aan P.E. van Loo, d.d. 28-08-1997.
32 J. Falconer, The Bomber Command Handbook 1939-1945 (Bradford-on-Avon 1998), 48-49.
33 Sectie Luchtmachthistorie (Den Haag), 4.5, 'RAF Training Report No. 19 OTU, d.d. 24-01-1944.'
34 W. Green, Famous Bombers of the Second world War (second series) (Londen 1960), 90-91.
35 Public Record Office (Londen), Air 27/2157, Operational Record Book No. 640 squadron, d.d. 24/25-04-1944.
36 D. Richards, The hardest Victory, (Londen 1994), 225-228.
37 M. Middelbrook en C. Everitt, The Bomber Command War Diaries. An operational reference book 1939-1945 (Leicester 1996), 522-523.
38 Het verhaal van J. Gray wijkt hier enigszins af van de versie die V. Wijnberg begin jaren '90 aan A. Neeven meegaf. Wijnberg vertelde dat het toestel al op de heenweg werd aangeschoten waarbij de flight engineer gewond raakte. Op de terugvlucht geraakte men opnieuw in de problemen omdat de formatie niet bijgehouden kon worden. De Halifax raakte daarop in een vrille en vallend als een blad van een boom stortte de bommenwerper naar de diepte. Pas op 3000 voet zou Wijnberg het toestel weer onder controle hebben gekregen, waarna de terugvlucht werd voortgezet. Informatie via brief A. Neeven aan P.E. van Loo, d.d. 19-03-1999.
39 Brief J. Gray aan P.E. van Loo, d.d. 24-07-1997.
40 Brief G. Korner aan M. Stevens, d.d. 26-01-1986.

D. van Bavel

NATIONALITEIT EN DE SPAANSE BURGEROORLOG

Artikel 7 lid 4 van de Wet op het Nederlanderschap en het Ingezetenschap van 1892 bepaalde, dat "door zonder Ons Verlof zich te begeven in vreemden krijgs- of staatsdienst, het Nederlanderschap wordt verloren". Deze bepaling bleef, hoewel herhaalde malen gewijzigd, van kracht tot 1 januari 1985.

In de jaren twintig, na afloop van de Eerste Wereldoorlog, was dit artikel onverminderd geldig en het trof dan ook diegenen die gedurende de periode 1914-1918 als vrijwilliger krijgs- of staatsdienst hadden verricht bij een der oorlogvoerende naties. Met uitzondering van hen die hadden kunnen aantonen dat zij, bijvoorbeeld als dienstplichtige, gedwongen waren geweest om in dienst te gaan van de strijdkrachten van een vreemde mogendheid, de zogeheten "bipatriden", personen dus, met een dubbele nationaliteit, was in de meeste gevallen onomstotelijk vastgesteld dat personen, die zonder verlof in vreemde krijgsdienst waren getreden, hun Nederlanderschap waren kwijtgeraakt.

Werd in de jaren twintig en dertig in rechtskundige kringen nog wel een discussie gevoerd omtrent de toepassing van het artikel 7 lid 4 van de wet, met name omtrent het verlies van het Nederlanderschap bij gedwongen dienstneming, toch werd aan de vastgelegde jurisprudentie niet getornd. Zonder verlof van de Koning(in) dienst nemen bij een vreemde mogendheid had als onmiddellijk gevolg het verlies van de Nederlandse nationaliteit, alsmede de ontzegging van de bij die nationaliteit behorende rechten. Indien de betrokkene ook nog eens niet - om wat voor reden dan ook - de nationaliteit aannam of verkreeg van de natie bij wie hij (krijgs- of staats-)dienst had verricht, dan was de betrokkene staatloos. Overigens werd aan de nationaliteitsproblematiek rondom de '14-'18-strijders nagenoeg geen enkele publicatie gewijd en in feite werd deze materie niet of nauwelijks in de openbaarheid gebracht. Nederland had in de jaren twintig en dertig andere zorgen aan het hoofd.

De Spaanse burgeroorlog

Nadat in 1933 Hitler aan de macht was gekomen en het nationaal-socialisme stevig in de Duitse gemeenschap was gevestigd, stevende het Europa van de jaren dertig onontkoombaar op een nieuwe Wereldoorlog af.
De generale repetitie van de Tweede Wereldoorlog speelde zich vanaf 1936 in Spanje af. Daar was de, overigens wettig gekozen, (republikeinse) regering in een bloedige strijd verwikkeld met rechtse opstandelingen, de nationalisten van Franco.

Na de oprichting - in de zomer van 1936 - van de Internationale Brigades, strijdend aan de zijde van de Republiek, kwamen de tot die onderdelen toegetreden buitenlandse vrijwilligers, waaronder nogal wat Nederlanders, waarvan de auteur Jef Last en "Hollander Piet" Laros wel de meeste bekendheid genieten, plotseling in de belangstelling te staan. Werden zij aanvankelijk in Nederland, in verband met hun al dan niet vermeende communistische sympathieën en/of socialistische idealen, met argus-ogen bekeken, in later jaren zouden zij als "strijders van het eerste uur tegen het fascisme" meer welwillend de geschiedenis ingaan. In

1936 was het echter nog niet zover. In de in die tijd gepubliceerde artikelen, alsmede de in die periode vastgelegde Jurisprudentie laten over dit wantrouwen en over de handhaving van de toen van kracht zijnde wetgeving geen enkele twijfel bestaan. Kon weliswaar Mr. I. Kisch in zijn in juli 1937 geschreven artikel nog wel begrip opbrengen voor de Spanje-strijder, al was het maar *"met den wensch om het euvel der staatloosheid te besparen aan een aantal medeburgers"* en hen niet een ernstig "défaut de loyalisme" kon verwijten, Mr. H. Stoffels liet zich over de toepassing van Artikel 7 lid 4 van de Wet van 1892 meer gedecideerd uit. In zijn artikel "Nederlanders in Spaanschen dienst", gaat hij zelfs zover te stellen dat: *"moet blijven gehandhaafd de bepaling, waarmede onverantwoordelijken, die zich desondanks toch in vreemden krijgsdienst begeven, uit de Nederlandsche gemeenschap kunnen worden verbannen, tot heil, ja tot voortbestaan van die gemeenschap zelf"*. De positie van het gezin van de Spanje-combattant werd eveneens uitvoerig onder de loep genomen, vooral met betrekking tot het verlies van de nationaliteit van de echtgenote en kinderen van die combattant. In verband hiermede deed de Kantonrechter te Amsterdam op 25 april 1938 reeds een opmerkelijke uitspraak, waarin werd bepaald dat ook de vrouw van die Spanje-strijder, die zonder daartoe verkregen Koninklijk Verlof dienst had genomen, haar Nederlandse nationaliteit verloor, ondanks het gestelde dat, in het onderhavige geval, haar echtgenoot slechts "politie-diensten" had verricht.

Toch nam, vooral vanaf het jaar 1937, een gestaag toenemende stroom Nederlanders, veelal via in Parijs gevestigde recruteringsbureaus, dienst bij de voor het behoud van de Spaanse republiek strijdende Internationale Brigades.
Werd de kern van deze Internationale Brigades gevormd door Russen en Fransen (onder wier organisatie de Internationale Brigades waren opgericht), ook veel Duitsers, die het Nazi-regime ontvlucht waren, alsook Engelsen, Amerikanen en Fransen schaarden zich in de republikeinse gelederen.
Aan de andere kant traden veel andersdenkenden, ook Nederlanders, in dienst bij het aan de zijde van Franco vechtende Spaanse Vreemdelingenlegioen. Een van deze Legionnairs was de uit Amsterdam afkomstige L.C.M. "Bob" Dellemijn, die reeds in oktober 1936 als vrijwilliger bij het Nationalistische legeronderdeel "Bandera General Sanjurjo" in de omgeving van Alcubierre sneuvelde en begraven ligt in het "cementerio de Torrero".



"Een nationalistisch soldaat van een Jager-regiment"

Foto: collectie auteur.

Maatregelen van de regering

Gealarmeerd en verontrust door de ontwikkelingen in Spanje, en tevens in het kader van het door Engeland afgedwongen niet-inmengingsverdrag, werd door de Nederlandse regering in 1937 stappen ondernomen om zowel het dienstnemen door Nederlandse vrijwilligers, alsook het ronselen van vrijwilligers en het uitreizen van in Nederland verblijf houdende vreemdelingen die dienst wilden nemen in Spanje, zoveel mogelijk tegen te gaan.

Een en ander werd als volgt uitgewerkt en gedefinieerd, en als besluit gepubliceerd in het Staatsblad. Voor de volledigheid is de gehele tekst van dit Besluit hierna opgenomen:

Staatsblad 1937 nummer S-163
Besluit van den 11den Juni 1937, strekkende om het dienstnemen bij een der strijdende partijen in Spanje te beletten.

Wij, Wilhelmina, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz.
Op de voordracht van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken, in overeenstemming met Onze Ministers van Justitie, van Binnenlandsche Zaken en van Koloniën van den 22sten Mei 1937, Afdeeling Juridische Zaken, nr. 18514;
Overweegende, dat het wenschelijk is maatregelen te nemen om het dienstnemen bij een der strijdende partijen te beletten;
Gelet op de Wet van 8 April 1937 (Staatsblad nr. 120);
Overweegende voorts, dat zich hier een geval voordoet van spoedeischende aard, als voorzien in den aanhef van artikel 70 der Indische Staatsregeling en de artikelen 49 van de Staatsregeling voor Suriname en Curaçao;
Den Raad van State gehoord (advies van den 1sten Juni 1937, nr. 41);
Gezien het nader rapport van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken van den 8sten Juni 1937, Afdeeling Juridische Zaken, nr. 20100;
Hebben goedgevonden en verstaan:
Te bepalen:
Artikel 1.
In dit Besluit wordt onder Spanje verstaan: het Spaansche grondgebied in en buiten Europa en de Spaansche zône van Marokko.
Artikel 2.
Het is verboden eenige handeling te verrichten, welke hetzij op dienstneming bij één der strijdmachten in Spanje gericht is, hetzij ten doel heeft het in dienst treden bij één der strijdmachten in Spanje te bevorderen.
Artikel 3.
Onze Minister van Justitie en de door dezen aangewezen autoriteiten zijn bevoegd aan vreemdelingen, ten aanzien van wie in verband met de omstandigheden waaronder zij in het Rijk in Europa verblijf houden ernstige verdenking bestaat, dat door hen het strafbare feit, bedoeld in artikel 2 zal worden gepleegd, dan wel ten aanzien van wie door eene bijzondere overeenkomst de Nederlandsche Regeering de verplichting op zich heeft genomen om het vertrek van deze personen uit het Rijk in Europa te beletten, een bepaalde verblijfplaats aan te wijzen en hen daarheen te doen overbrengen.
De Minister van Justitie en van Binnenlandsche Zaken treffen maatregelen tot het geven van uitvoering aan de in het eerste lid van dit artikel gegeven bevoegdheid.
Onze Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Justitie, van Binnenlandsche Zaken en van Koloniën zijn, ieder voor zooveel hem aangaat, belast met de uitvoering van dit Besluit, hetwelk in het Staatsblad, in de Nederlandsche Staatscourant en in de overeenkomstige Publicatiebladen in Nederlandsch-Indië, Suriname en Curaçao zal worden geplaatst en van hetwelk afschrift zal worden gezonden aan den Raad van State.

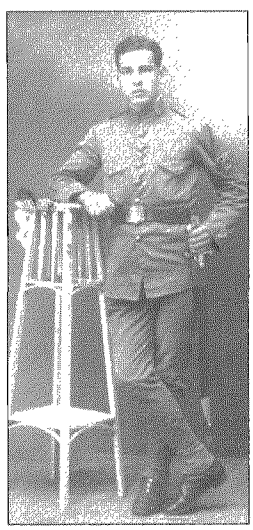
Amsterdam, den 11den Juni 1937.
Wilhelmina.
De Minister van Buitenlandsche Zaken.
De Graeff.
Uitgegeven den zeventienden Juni 1937.
De Minister van Justitie.
Van Schaik.

Evenals in de periode 1914-1918, volgde de Nederlandse Regering het, op zich van wijsheid getuigende, beleid om aan niemand aanstoot geven, door al dan niet oogluikend toe te staan dat Nederlandse onderdanen naar de Spaanse fronten togen of daartoe geronseld werden. En zeker wilde Nederland niet verwikkeld raken in een diplomatiek incident met, bijvoorbeeld, Duitsland, welk land de Spaanse nationalisten in ideologisch en, vooral, materieel opzicht, krachtig steunde. Tegen datzelfde Duitsland, dat zijn "Kondor-legioen" naar Spanje had gestuurd om de nieuwe vliegtuigen van de Luftwaffe uit te testen, werd slechts zwakjes geprotesteerd.

Het effect dat de bovenomschreven Nederlandse maatregel sorteerde, is overigens onduidelijk gebleven, maar vast staat wel, dat de goed-gemotiveerde vrijwilliger-in-spé zich niet heeft laten afschrikken door het verbod en de daaraan verbonden consequenties.

De Spanje-strijders

Aanvankelijk werden de Nederlandse vrijwilligers, in verband met de voor de hand liggende taalmoeilijkheden en de daaruit voortvloeiende gebrekkig verlopende communicatie met ander legereenheden, veelal geplaatst in Duits- of Engelssprekende onderdelen en wel bij voorkeur in de XIe Brigade van het 5e Legerkorps. Tevens werd een relatief groot aantal Nederlanders naar het, onder commando van de XIIIe Brigade staande,"TSJAPJEV"-bataljon gezonden.
In de zomer van 1938, tijdens de voorbereiding van het groots opgezette Ebro-offensief, werd zelfs een geheel uit Nederlanders bestaande compagnie, genaamd: "De Zeven Provinciën", onder bevel van Kapitein Piet Laros, opgericht.
Bij de vorming van het bruggenhoofd, tijdens het oversteken van de Ebro, werd de moedige inzet van deze compagnie vermeld in de dagorder van de 35e Divisie. Dit offensief werd echter door de Nationalisten - in toenemende mate door Duitsland en Italië versterkt - tot staan gebracht en in datzelfde jaar slaagden Franco's troepen er in een wig te drijven in het Republikeinse front. Vanaf dat moment was de oorlog feitelijk door de Republiek verloren. Aan het einde van het jaar 1938 ontbond de Republiek dan ook de Internationale Brigades en stuurde de buitenlandse vrijwilligers naar huis. De overgebleven Republikeinse troepen werden langzaam maar zeker teruggedrongen in de richting van de Pyreneeën en, na de val van Madrid en na een barre tocht over die Pyreneeën, in Frankrijk geïnterneerd. Nog eens 350.000 Spanjaarden verkozen ballingschap in Frankrijk boven een leven in een door Franco geregeerd land.



Een Nationalistisch soldaat van Regiment nr.6"
Foto: collectie auteur.

Nederlaag en gevolg

Ontgoocheld keerden de overlevende Nederlandse vrijwilligers terug in het vaderland. Van de ruim 35.000 Inter-Brigadisten (afkomstig uit meer dan 50 landen) was een groot aantal gesneuveld of later in Franco's gevangenissen omgekomen. Overigens zij opgemerkt, dat betrouwbare gegevens hieromtrent ontbreken; vele vrijwilligers werden aanvankelijk niet deugdelijk administratief geregistreerd, maar onmiddellijk naar het front (door)gestuurd. Sneuvelden zij vervolgens, dan kon na de oorlog in veel gevallen geen positieve identificatie meer plaats vinden.

Zoals te verwachten was, hadden de overlevende Nederlandse vrijwilligers niet alleen de ongelijke strijd, maar tevens hun Nederlanderschap verloren en waren aldus staatloos geworden. In de daarop volgende jaren en uiteraard in het bijzonder de oorlogsjaren 1940-1945, vielen deze veteranen ook nog eens aan Nazi-vervolging ten prooi op grond van hun Spanje-verleden en verscheidene oud-Spanje-strijders vonden in Duitse kampen alsnog hun einde of sneuvelden, vechtend voor hun idealen, in het verzet.

Hun keuze om dienst te nemen bij een vreemde mogendheid om te strijden voor een ideaal, hoe gerechtvaardigd deze keuze, gezien in een later tijdsbeeld, ook moge blijken te zijn geweest, heeft hen geen geluk gebracht. Het heeft tot na de Tweede Wereldoorlog geduurd alvorens die beweegredenen enigszins op waarde zijn geschat.

Bronvermelding

Mr. I. Kisch:
"Vreemde Krijgsdienst" (Nederlands Juristenblad; 1937)
Mr. H. Stoffels:
"Nederlanders in Spaanschen Dienst" (Nederlands Juristenblad; 1937)
Mr. A. Bockwinkel:
"Spaanse krijgsdienst en het gezin van de Nederlandse Combattant"
(Nederlands Juristenblad; 1938)
Nederlandse Jurisprudentie 1938. Nr. 530 (Staatsuitgeverij)
Weekblad "De Tijd"; Jaargang 1986.

• • • • • • • • •

H.J.E. van der Kop

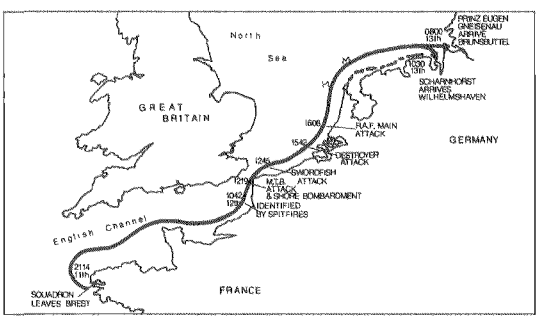
OPERATIE CERBERUS/FILLER
Een Duits succes, een Britse afgang

Inleiding

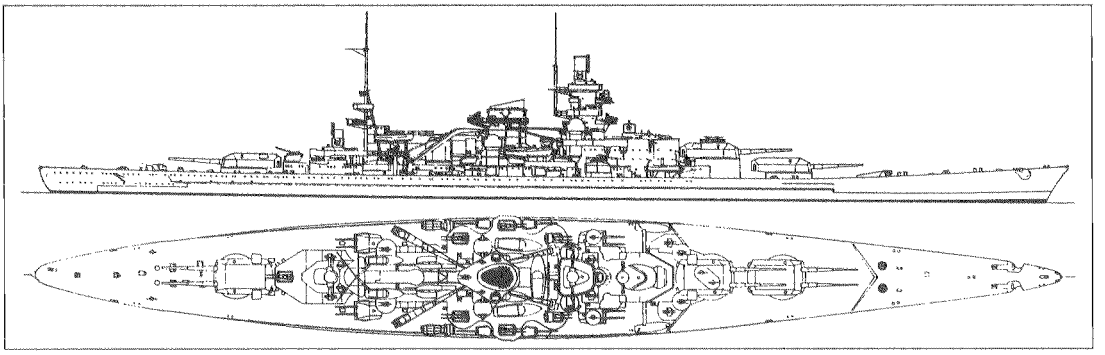
In de maritieme-en luchtvaartgeschiedenis blijft de ontsnapping uit Brest van de Duitse slagkruisers GNEISENAU en SCHARNHORST en de kruiser PRINZ EUGEN door Het Kanaal en nagezeten door de Royal Navy en Royal Air Force in februari 1942 een onvergetelijke plaats innemen. Hierna een relaas over en achtergronden van een Duits succes en een Brits falen.

De slagkruisers

Toen Hitler in 1933 aan de macht kwam, kregen de eerdere geheime plannen voor de Kriegsmarine van de bouw van slagschepen, slagkruisers, vliegkampschepen en ander materieel en vooral onderzeeboten, meer gestalte, dat uiteindelijk moest leiden tot het Z-plan als uitdaging tegen de Royal Navy. Het Anglo-Duits verdrag van 1935, formaliseerde de in geheim al eerder in aanbouw zijnde



slagkruiser SCHARNHORST en diens wat later op stapel gezette zusterschip GNEISENAU.



Gneisenau

Omdat de 28cms kanons bij het verdrag van Versailles waren toegestaan en die kanons voor de vestzakslagschepen in productie waren, werd besloten negen 28 cms op de nieuwe slagkruisers te voeren, hoewel men eigenlijk 38 cms begeerde. Wel werd het mogelijk gemaakt in een later stadium op de 28 cm-barbetten torens te plaatsen met 38 cms. De winst in gewicht door de 28 cms te kiezen werd voor zwaarder pantser benut. Uiteindelijk zou het tonnage van 26000 ton tot over de 35000 ton groeien. De overige bewapening bestond uit 12 x 15 cm secundaire bewapening (4 x 2 in dubbeltorens, 4 x 1 in schilden), voor luchtafweer (LA) 14 x 10,5 cm (7 x 2), 16 x 37mm (8 x 2) en 10 x 20mm mitrailleurs. Indachtig dat torpedo's nog in een gevecht nodig waren, werden 6 x 53,3 cm (2 x 3) op het hoofddek geplaatst. Voorts was er een katapult en ruimte voor vier drijvervliegtuigen. Na indienststelling werden 20 mm mitrailleurs toegevoegd en kregen de schepen een meer oplopende zeeg omdat teveel overkomend groen water de snelheid beperkte. Daardoor nam de lengte van 229,5 meter met 5 m toe. Ook in de oorlog werden modificaties aangebracht,

De beoogde snelheid moest 32 knopen zijn, verkregen door stoomturbines met maximum 165000 pks, af te geven aan drie schroeven. Het plan deze schepen met diesels uit te rusten of een combinatie daarvan met stoomturbines werd verlaten vanwege de complexiteit en het gewicht ervan.

Zodoende waren deze schepen van fraaie lijn met hun bewapening en pantser zeer geduchtige tegenstanders. Zij dienden overigens ook bij onze marinestaf als voorbeeld van het eind jaren dertig uit te voeren slagkruiserplan.

Meteen na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werden de SCHARNHORST en GNEISENAU zonder veel succes ingezet tegen de Britse koopvaardij. In november 1939 bracht de SCHARNHORST bezuiden IJsland het tot hulpkruiser omgebouwde passagiersschip Rawalpindy tot zinken.

Tijdens de Noorse campagne in april 1940 kreeg de GNEISENAU contact met de Britse slagkruiser HMS RENOWN die enige treffers wist te boeken, waarna de Duitsers het gevecht afbraken. In die periode wist de Britse onderzeeboot HMS CLYDE het schip met een torpedo te treffen, zodat het naar Trondheim moest voor reparaties. De SCHARNHORST onderschepte in die tijd het Britse vliegkampschip HMS GLORIOUS, dat op weg was naar Engeland met een escorte van twee torpedobootjagers, en bracht dat tot zinken. Een van de escorterende jagers, HMS ACASTA wist de SCHARNHORST echter met een torpedo te treffen en daarna te rammen.

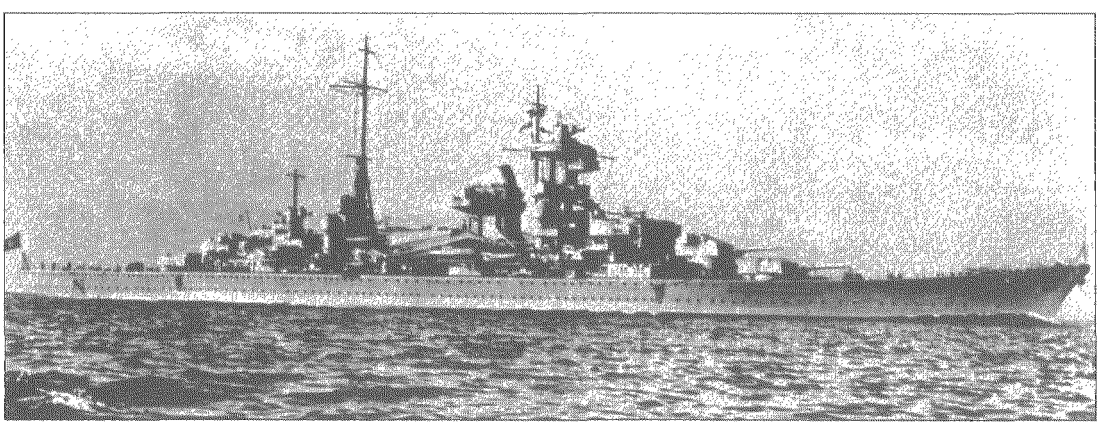
De opgelopen schade bracht het schip naar de Trondheim fjord, waar het door vliegtuigen van HMS ARK ROYAL werd aangevallen en wat meer schade opliep. Daarna voer het naar Kiel waar het tijdens reparaties zonder succes werd aangevallen door R.A.F. bommenwerpers.
Vervolgens voer het de Atlantische Oceaan in om met de GNEISENAU 22 geallieerde schepen de grond in te boren. Als basis werd Brest gebruikt, waar vandaan ook U-boten opereerden.
Deze voormalige Franse vlootbasis werd echter voortdurend door de Royal Air Force bewerkt, zodat besloten werd de schepen liefst buiten bereik van de R.A.F. te krijgen.

De kruiser PRINZ EUGEN

Dit schip behoorde tot de HIPPER klasse zware kruisers met als hoofdbatterij 8 x 20 cms (4 x 2), 12 x 10,5 cm (6 x 2) LA, 12 x 3,7 cm (6 x 2) LA, later 40mms en voorts 20 mms. Het was ipv 10000 ton 14800 ton en goed gepantserd. Met 133500 pk van stoomturbines, soms behept met problemen, kon het 33 knopen halen.
De PRINZ EUGEN had zich met de BISMARCK in mei 1941 in de Atlantische Oceaan begeven voor aanvallen op de koopvaardij. Door het gevecht met HMS HOOD en HMS PRINCE OF WALES en de aanvallen van Britse boordvliegtuigen werd de BISMARCK prooi van de Homefleet. Tevoren had de PRINZ EUGEN zich naar Brest begeven en lag daar, evenals de andere grote schepen, te kwetsbaar.
Aldus besloot de Duitse marineleiding beide slagkruisers en de kruiser via de kortste weg, namelijk door Het Kanaal, naar Duitsland te laten gaan. Om rond Schotland te varen was te riskant. Zij zouden eventueel een daarna verwachte geallieerde landing in Noorwegen moeten weerstaan.

Operatie CERBERUS en FILLER

De Duitsers hadden operatie CERBERUS op 11 februari 1942 in gang gezet, toen weersomstandigheden gunstig zouden zijn. De Luftwaffe zou met 280 jachtvliegtuigen vanaf 11 februari 1942 over Het Kanaal het verband onder commando van vice admiraal Ciliac uitgebreid luchtsteun met tenminste voortdurend 16 vliegtuigen rond en boven het verband, totdat de schepen in veiliger water waren. Ook bommenwerpers moesten klaar staan om eventuele Britse schepen te kunnen aanvallen.
De schepen zouden 's nachts rond op 11 februari om 2200 uur Brest verlaten en samen met hoge snelheid en omgeven door een escorte van 6 torpedobootjagers, een groot aantal motortorpedo- en 'gun'boten, en snel-



Prinz Eugen

le mijnenvegers door Het Kanaal stomen. Tegen het middaguur zou het Nauw van Calais worden gepasseerd en de route leidde voorts door een juist aan de Franse wal gelegd Brits mijnenveld.
De Britten bereidden de tegenactie met operatie FILLER voor en meenden dat de schepen juist 's nachts door het Nauw van Calais zouden varen. Geen grote schepen zouden worden ingezet vanwege de risico's. Het plan berustte op inzetten van vliegtuigen van R.A.F. en Royal Navy en motortorpedoboten en torpedobootjagers.

De actie

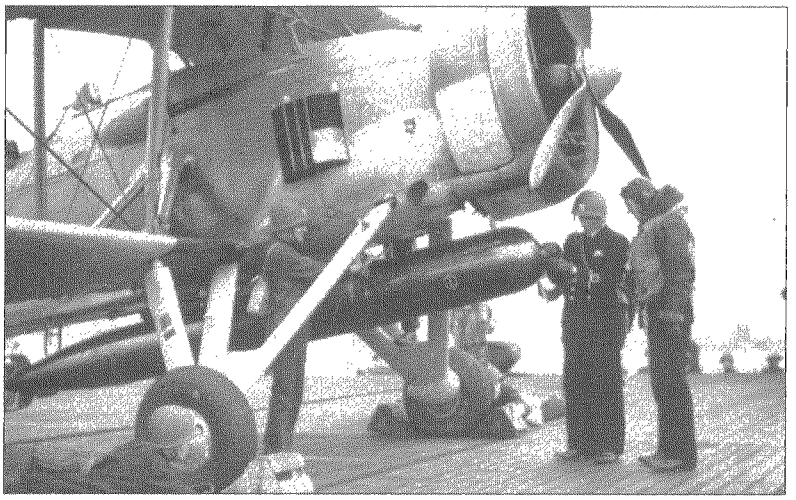
Tegen 19.30 uur op 11 februari werd juist ontmeerd, toen een R.A.F. Bomber Command aanval plaatsvond, zodat in een rookgordijn de schepen bescherming vonden. Na het 'all clear' moesten een paar trossen in de schroeven van de PRINZ EUGEN geklaard worden, mogelijk een actie van de Franse sleepboten. Daarna werd aangezet tot 27 knopen. De op de loer liggende onderzeeboot HMS SEALION had echter na donker zijn positie verlaten om batterijen bij te laden. De verkenningen met Hudson marinebommenwerpers, uitgerust met radar, faalden doordat een vliegtuig niet werd vervangen en de radar van een ander haperde.
Zodoende werd het verband pas na 300 mijl op 35 mijl van het Nauw van Calais rond 1042 uur door R.A.F. jachtvliegtuigen ontdekt door twee R.A.F. commandanten, die als aardigheidje met hun Spitfires op zoek waren naar prooi! Omdat er radiostilte was, kwam hun melding pas nadat zij geland waren om 1109 uur. Om 1125 uur kreeg admiraal Ramsay, die de tegenactie FILLER leidde, daarvan weet. Door walradars al lang eerder geziene activiteiten van boven het Kanaal cirkelende Duitse vliegtuigen, werden niet tijdig onderkend als dat zij het verband beschermden.
Tegen het middaguur van 12 februari waren kustbatterijen, die gewoonlijk vanuit Dover de Duitse opstellingen aan de Franse kust beschoten, in actie gekomen; zij misten doel, omdat geen rekening werd gehouden met de snelheid van de schepen.
Bij Cap Grinez werd vaart verminderd om door het juist tevoren geveegde Britse mijnenveld te gaan, waarna de snelheid werd opgevoerd tot 30 knopen.. Ondanks duidelijke berichten dat de schepen zouden uitvaren bleek de R.A.F. de vliegtuigen van 'two hours notice' op vier uur te hebben gezet wat een grote vertraging gaf.

De Royal Navy in actie

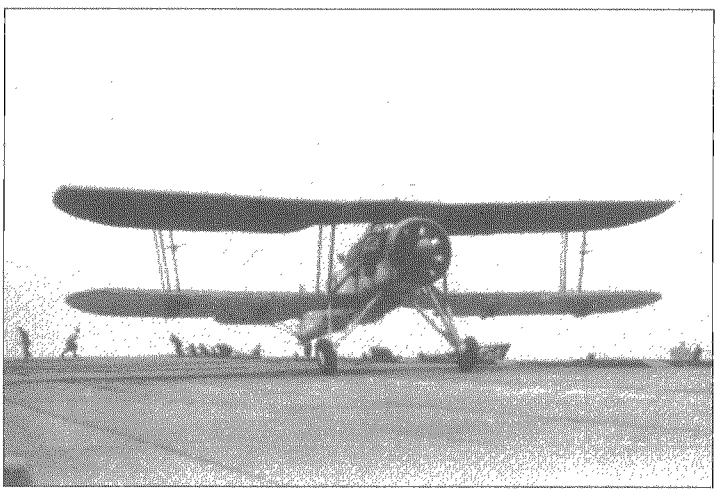
Van de Royal Navy vlogen al eerder om 1230 uur op die 12e februari zes Swordfishes met torpedo's vanuit Manston de vijand tegemoet. De beoogde nachtaanval, bedoeld voor een betere kans op overleving werd nu een dagaanval met minimale kansen. De beloofde escorte van 50 R.A.F. Spitfires, bestemd om de Duitse jagers van de Swordfishes af te houden en afweergeschut aan te trekken, bleek gedecimeerd te zijn daar slechts ca. twaalf vanwege het zicht en bewolking de Swordfishes hadden kunnen vinden.
De reeds zeer verouderde Swordfishes vonden de schepen, gingen met 140 km/uur in de aanval en werden alle neergehaald door de Luftwaffe en de schepen. Torpedo's werden wel gelanceerd, succes bleef uit.
Ook de motortorpedoboten van Dover en Ramsgate werden teruggeslagen, doordat zij niet door de intense afweer en rookgordijn konden heenbreken. Behalve dat kampte een paar boten met motorstoringen, zodat zij geen hoge vaart konden lopen. Oudere torpedobootjagers werden vanuit Harwich ingezet, echter ook zonder enig succes.

R.A.F. acties

Na het passeren van Calais zette de R.A.F. pas rond 1600 uur 242 bommenwerpers van allerlei soort in. Zij misten alle doel doordat dat niet werd gevonden, of doordat ze door de luchtafweer en Luftwaffe werden bestookt. De met pantserbommen gedeeltelijk uitge-



Swordfishes



ruste bommenwerpers dienden van meer dan 3000 voet hun aanvallen te doen, daar anders die bommen niet werden geactiveerd. Het wolkendek lag ver daarboven en de wolkenbasis was ca. 150 m, terwijl het zicht ook steeds minder werd. Met de bommenwerpers kon dus niets worden gedaan, ook al hoopte men op enige gaten in de bewolking. Slechts 39 zagen de schepen, maar daarvan wisten de bemanningen amper hoe een snel varend schip aan te vallen; succes bleef uit. Er waren zelfs Coastal Command Beauforts uit Schotland en Cornwall met hun torpedo's in alle haast opgeroepen en eerder ingezet zonder resultaten.

Gelukkig had de R.A.F. in een vaarroute langs de Nederlandse kust juist mijnen gelegd. Bij Terschelling liep eerst de GNEISENAU op een mijn, kort erna onderging de SCHARNHORST hetzelfde lot. Het moest ijlings Wilhelmshaven binnenlopen. De GNEISENAU en PRINZ EUGEN wisten de mond van de Elbe op 13 februari in de vroege uren te bereiken.

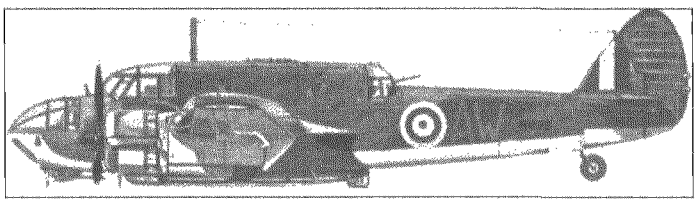
Bij deze operatie verloren de Duitsers een klein escorteschip en 17 van de 280 ingezette jachtvliegtuigen.

Deze actie gaf in Duitsland grote vreugde en bewondering, Aan Britse zijde heerste naast afschuw ook lof voor de Duitse actie.. Ogenblikkelijk werd een diepgaand onderzoek ingesteld.

Het Britse falen

Het was onbegrijpelijk dat de R.A.F. 675 vliegtuigen inzette(398 jagers van Fighter Command, 242 bommenwerpers van Bomber Command en 35 Hudsons en Beauforts

van Coastal Command), waarbij door de wolken en matig wordend zicht slechts een van de tien vliegtuigen de schepen zag.
Daarbij gingen er 17 jachtvliegtuigen, 15 bommenwerpers, 3 Beauforts en van de Fleet Air Arm 6 Swordfishes verloren, zonder enige treffer te boeken.



Beaufort

De jarenlange ruzie tussen Admiralty en Air Ministry over Fleet Air Arm en Coastal Command laaide nog hoger op. Aan goede operationele coördinatie tussen Royal Navy en Royal Air Force had het ontbroken. De plannen rammelden daardoor. Het R.A.F. Bomber Command had zich namelijk eerst tegen deelname aan deze operatie verzet, gefocussed als het was op het strategisch bombardement op Duitsland. Het had daarom weinig idee hoe varende schepen met bommenwerpers aan te vallen. Dat ondanks duidelijke berichten de 'two hours standbye' juist op vier uur werden gezet en dat torpedosquadrons uit Schotland en Cornwall moesten komen, was tekenend hoe de R.A.F. zich voor de actie had willen inzetten.
Daarnaast bleken de Swordfishes nog niet helemaal te zijn opgewerkt, doch werden op het vliegveld Manston gereed gehouden 'in geval van' een nachtoperatie. Plan was dan met de aanwezige boordradar in de wolken naar de schepen te gaan. Toen het een aanval overdag werd, zou men daarvan hebben afgezien en tot een aanval op masthoogte hebben besloten, waardoor zij door Duitse jagers werden nagezeten en wie over waren tenslotte door de schepen werden neergeschoten.
Het onderzoek schiep veel beroering. De Fleet Air Arm, tot 1939 het stiefkind van de R.A.F., verwierf een groter aanzien en kreeg betere vliegtuigen. De commandant van 825 squadron, ltz Esmond verwierf postuum het Victoria Cross. Al eerder had hij faam verworven met een aanval op de BISMARCK in mei 1941.* De overlevenden van de Swordfishes kregen hoge onderscheidingen.
De R.A.F. moest het aanvallen met bommenwerpers van snel varende oppervlakteschepen beoefenen, wat de Amerikanen en Japanners al jarenlang hadden gedaan. Coastal Command kreeg betere vliegtuigen.
Van Duitse zijde is nooit meer overwogen grote schepen vanaf Brest in te zetten.

Het lot van de schepen

De SCHARNHORST werd na gerepareerd te zijn nog in Noorse wateren ingezet en nam o.m. deel aan een aanval op Spitsbergen. Op 26 december 1943, toen het schip een groot konvooi wilde naderen, werd het onderschept door de zware escorte met daarbij het slagschip HMS DUKE OF YORK. Na 13 voltreffers van 35,6 cm granaten en zeker 14 torpedo's ging de SCHARNHORST met 1803 man in een ijskoude zee ten onder. 36 konden worden opgepikt. Van de afgeschoten torpedo's troffen er 10 doel.
De GNEISENAU werd terug in Duitsland op 26/27 februari 1942 door R.A.F. bommen zwaar beschadigd. Het schip ging naar Gotenhafen (bij Gdansk) en werd daar op 7 juli 1942 op Hitlers orders uit dienst gesteld, evenals andere grote oppervlakteschepen. Zodoende kwamen bemanningen voor de veel effectiever opererende U-boten beschikbaar.
Een toren (met 3 x 28 cm) werd in Hoek van Holland opgesteld als kustbatterij. De andere bewapening werd elders voor dat doel gebruikt

Het schip zelf werd 27 maart 1945 voor de haven als blokschip tot zinken gebracht en in eind jaren veertig gesloopt.
De PRINZ EUGEN was het 'lucky ship' van de Duitse Marine. In maart 1942 incasseerde het een torpedo, werd gerepareerd en werd ingezet in de Oostzee o.m. voor opleidingen en ondersteuning van operaties te land. In mei 1945 werd het overgedragen aan de geallieerden en vond haar eind als doel bij de eerste Bikini-atoombom proeven in de Stille Oceaan.

Nabeschouwing
De slagkruisers vertegenwoordigden de nadagen van dat type schepen. Mogelijk zou het gevecht van de SCHARNHORST, indien uitgerust met 38cms, anders zijn verlopen, daar de vierling torens van DUKE OF YORK nogal eens haperden.
Het R.A.F. Bomber Command zat door verliezen krap voor beoogde aanvallen op Duitsland. Het vond het afrekenen met snel varende oppervlakteschepen geen belangrijke taak. Het Coastal Command werd dat toegewezen, maar miste toen voldoende middelen en oefening. De Japanse georganiseerde, gecoördinerende luchtaanval op snel varende schepen, zoals HMS PRINCE OF WALES en REPULSE was overkomen op 10 december 1941, had niet aangeslagen. De 'gunners' op de Admiraliteit bepleitten weer het belang van slagschepen ten koste van vliegkampschepen De oorlog zou hen logenstraffen.
De Britse aanvallen op de Duitse schepen werden te individueel ingezet. Het gezamenlijk aanvallen van motortorpedoboten, en Swordfishes en andere vliegtuigen had wellicht meer resultaten geboekt. Waar de lage bewolking en het matige zicht de Duitsers in de kaart speelden, was dat voor de Britten een nadeel. Echter, er werd van die zijde, mede door onervarenheid, daarvan niet goed of juist teveel gebruik gemaakt. Bij het zien van een Duits jachtvliegtuig werd al snel de wolken ingedoken. De overdag geleden verliezen speelden daarbij een rol. Daarenboven komt dat de vliegtuigen merendeels op bestek navigeerden en vele de weg kwijt raakten. Radar werd juist ingevoerd en faalde vaak.
Merkwaardig is dat Beauforts die torpedo's wisten te lanceren niet of veel te weinig met de snelheid van het doel hadden rekening gehouden, zeker als een hoge hoge vaart van 30 knopen om een ruime voorhoudhoek vraagt voor betrekkelijk langzame 30 knopen lopende torpedo's.
Tenslotte, CERBERUS is de meerkoppige hond die de onderwereld moest bewaken. Was het toeval dat de Duitsers deze naam kozen? Daaruit konden de Britten zeker lering trekken. Hun bewaking en acties waren een grote afgang.

Bronnen:
Battleships en battlecruisers Breyer 1973 Mac Donald and Jane's Londen;
British naval aircraft since 1912, Thetford, 1977, Putnam Londen;
Aircraft of the Royal Air Force since 1918, Thetford, 1979, Putnam, Londen;
Bring back my stringback, Lord Killbracken, 1979, Davies Londen;
Standaard geschiedenis van WOII, Deel 3, Barker, 1973, Standaard uitgeverij;
Fly Navy, Johnson, 1981, David &Charles;
The HIPPER class, Pargeter, 1982, Ian Allan, Londen;
Dictionary of WWII, Wheal, Pope, Taylor, 1989, Grafton;
The hardest Victory, Richards, 1994 Coronet books Londen;
Battleships of the 20th Century, Jane's, Harper Collins, 1996;

*info over Swordfishes van ex-squadronlid van Ltz Esmonde, rearadmiral rtrd Gick, die met hem aan de aanval op de BISMARCK deelnam.

Robert J. Claasen

HET "MYSTERIEUZE" 75 mm VELDGESCHUT VAN HET KNIL

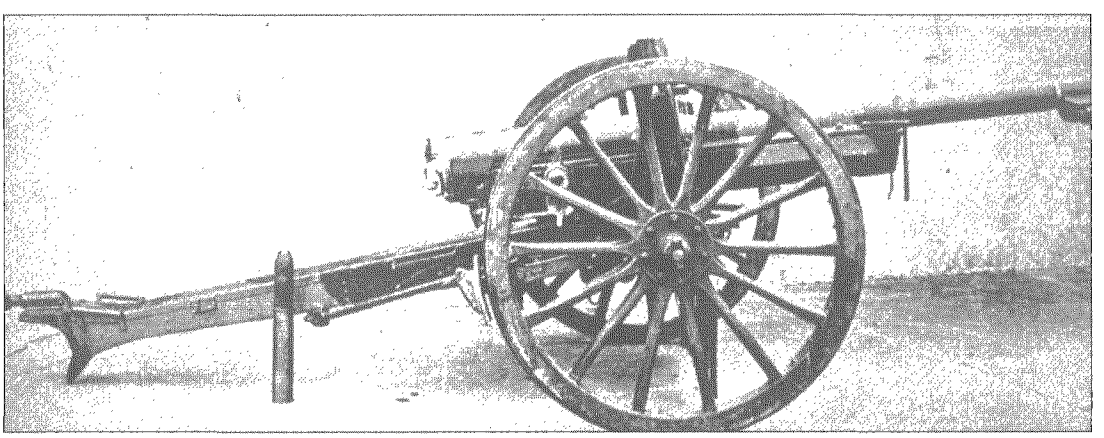
(Oorspronkelijk geplaatst in "STABELAN" jaargang 25, nr 3, maart 1999)

Dat er begin 1942, een vrij groot aantal verouderd 75 mm veldgeschut zonder bedienend personeel, zonder richtmiddelen en met weinig munitie naar Java is gebracht is zeker, evenals het operationeel gebruik van een klein gedeelte ervan omstreeks 5 tot 8 maart 1942, vlak voor de capitulatie van het KNIL. Een eerste aanzet dit te beschrijven, overigens met foutief gebleken voorlopige conclusie, is opgenomen in *Stabelan* 18/3 d.d. 15 maart 1992 in het artikel "Aandeel Amerikaanse artillerie in gevechten te Soerabaja op 6 en 7 maart 1942". Ter vermijding van verwijzingen, zullen relevante gedeelten van dat artikel hieronder worden herhaald.

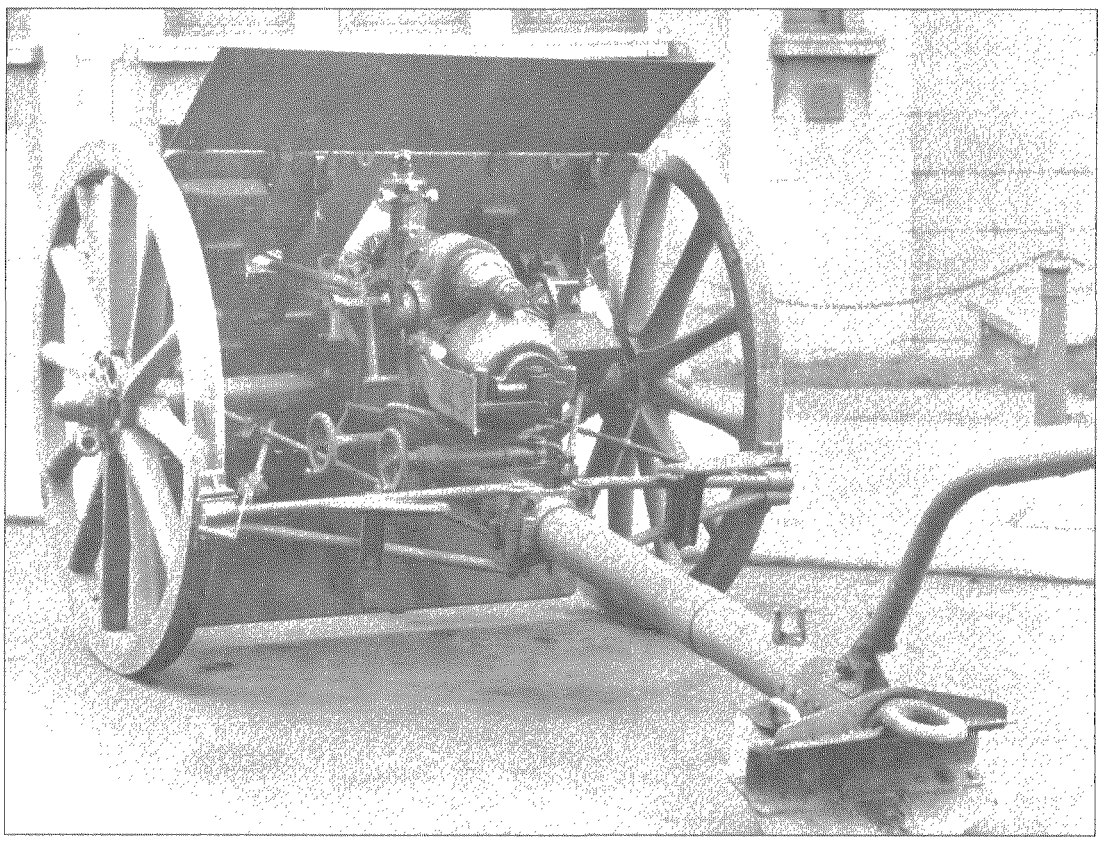
Vooral dankzij informatie, verkregen van de bekende auteur Ian V. Hogg, is het nu mogelijk de herkomst van dat geschut te verklaren. Maar het uiteindelijk bepalen van het type vuurmond door middel van gesprekken naar aanleiding van foto's van in aanmerking komende typen bij (soms geheel toevallige) ontmoetingen met "toen" erbij betrokken veteranen, dan wel nieuwe vondsten van oude foto's, heeft ertoe geleid dat de zoektocht naar de meest aannemelijke oplossing nu zo'n acht jaar heeft geduurd. Als begin de geschiedenis met betrekking tot de herkomst van de drie kandidaten voor de titel "75 mm mysterievuurmond van het KNIL", waarvoor we in de tijd terugmoeten naar het begin van deze eeuw en de 1e Wereldoorlog.

-Frankrijk gebruikte slechts één type licht veldgeschut, het fameuze *Canon de 75 modèle 1897*, waarvan er meer dan 17.000 zijn vervaardigd. Vooral de toepassing van een hydraulische terugglooprem/voorbrenginrichting (tlr/vi) in plaats van een mechanische en van het Nordenfelt "excentrische schroefsluitstuk gaven de vuurmond de voor die tijd onwaarschijnlijk hoge vuursnelheid van 28 schoten per minuut. Vandaar dat het stuk de titel "stamvader van het moderne veldgeschut" heeft verworven.

Canon de 75 mle 1897 (coll. Mr Ian V. Hogg)



Naast vier typen 3 inch (76,2 mm) licht geschut(een 12-, een 13- en twee 15-ponders) gebruikte het Britse Gemenebest hoofdzakelijk de *18-pounder Mk.1* en *Mk.2* uit 1904, met een kaliber van 3,3 inch (83,8 mm).

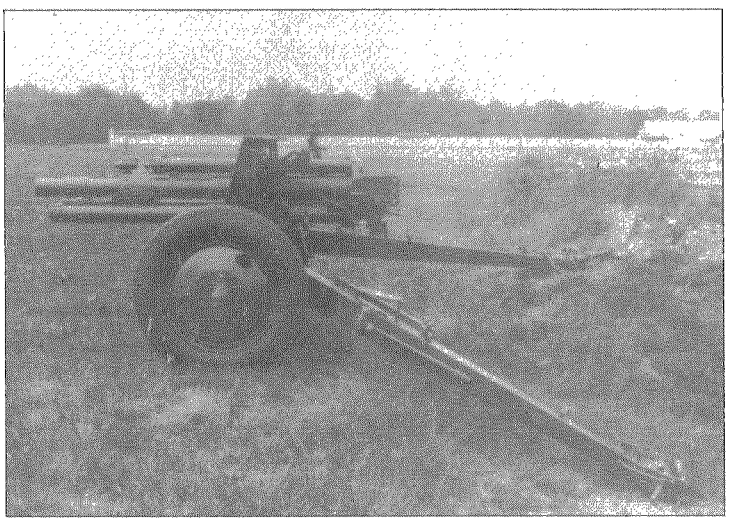


18-pounder mk 1 en 2 (Imperial War Museum)

Al deze vuurmonden hadden een doos- of paalaffuit, die de maximale elevatie beperkte tot 16 à 18 graden, en daarmee het bereik tot zo'n 6.000 meter. Daarnaast lieten de houten spaakwielen bij gemotoriseerd transport alleen lagere snelheden toe.

-Toen in april 1917 ook de V.S. in de oorlog betrokken raakte, beschikte men over de *3 inch Gun M1902* en, in beperkte mate, over de *3 inch Gun M1903*, beide met een kaliber van 76,2 mm. Nog slechter voorbereid dan in 1940/42, werden al in mei 1917 in Frankrijk 2.800 stuks *Canon de 75 modèle 1897* besteld. Deze werden als *75 mm Gun M1897* in gebruik genomen. Daarnaast werd besloten de vuurmond in licentie te bouwen in de V.S. als *75 mm Gun M1897A1* en de Franse 75 mm granaat als standaardmunitie voor licht veldgeschut aan te wijzen. Dat licentiebouw binnen anderhalf jaar geen sinecure was, bleek toen op 11 november 1918 slechts één vuurmond was afgeleverd. Overigens zijn er daarna, ook van de iets gewijzigde *75 mm Gun M1897A2*, nog enkele duizenden geleverd, alle met doosaffuit en met houten spaakwielen. In 1913 was het ontwerp van de *75 mm Gun M1916* met spreid-

affuit ontstaan, geënt op de *3 inch Gun M1903*. Aanpassing van de 75 mm munitie en problemen met de tlr/vi bij elevaties groter dan 53°, de wieg èn de spreidaffuit, vertraagden de productie zodanig dat in december 1918 slechts 250 stuks van de *75 mm Gun M1916* in zes versies waren voltooid.



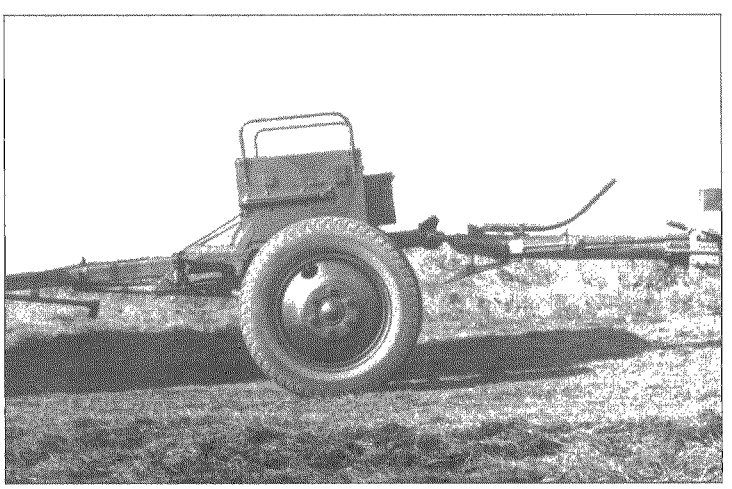
75 mm Gun M1916 (coll. Mr Ian V. Hogg)

De order werd gereduceerd van 4.000 exemplaren tot 810, waarvan later bij een deel de houten spaakwielen zijn vervangen door stalen wielen met luchtbanden.

-Nu de derde kandidaat. Reeds vóór de Amerikaanse oorlogsverklaring was besloten de Britse *18-pounder Mk 2*, geschikt voor 3 inch munitie, in licentie te bouwen, hetgeen uiteindelijk resulteerde in de *75 mm Gun M1917*. Ondanks gebleken geschiktheid werden er van de bestelde 3.000 slechts 800 gemaakt, waarvan ook een gedeelte later is voorzien van stalen wielen met luchtbanden, de *75 mm Gun M1917A1*.

-Wat er na 1918 in de V.S. met die duizenden 75 mm vuurmonden is gebeurd was mij onbekend, totdat bleek dat begin jaren dertig de nieuwere *M1897* versies het standaard lichte veldgeschut van de *U.S. Army* vormden. Eerst in 1934 de *75 mm Gun M1897A2 on Carriage M2A2*, inmiddels voorzien van spreidaffuit, draaiplaat, stalen wielen met luchtbanden etc. In 1940 werd dit kanon gevolgd door de *75 mm Gun M2A2*. Dat de aanduiding *1897* ontbreekt lijkt logisch, omdat de gelijkenis met de Franse vuurmondbeperkt blijkt tot de schietbuis en de kulas met sluitstuk.

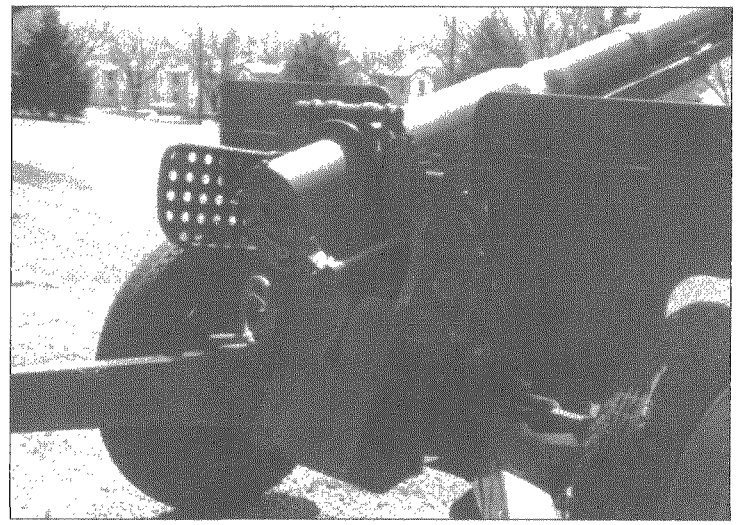
-Een en ander had kennelijk tot gevolg dat in de jaren twintig en dertig honderden verouderde 75 mm *M1897*, *M1916* en *M1917* vuurmonden zijn opgeslagen. Vanaf 1940/ 41 heeft uit deze opslag weer verspreiding plaatsge-



75mm Gun M1917A1 (coll. Mr Ian V. Hogg)

vonden, primair ten behoeve van opleidingen. Ook toekomstige bondgenoten werden niet vergeten. Met name de Britten ontvingen van de genoemde drie typen aanzienlijke aantallen, mogelijk in groepen van 50 stuks. (zie noot A)

In dit kader bezien is de verzending van verouderd veldgeschut zonder personeel en met weinig munitie naar de Filippijnen volstrekt logisch.



75 mm GunM2A2 (Artillery Museum Ft Sill, Okla)

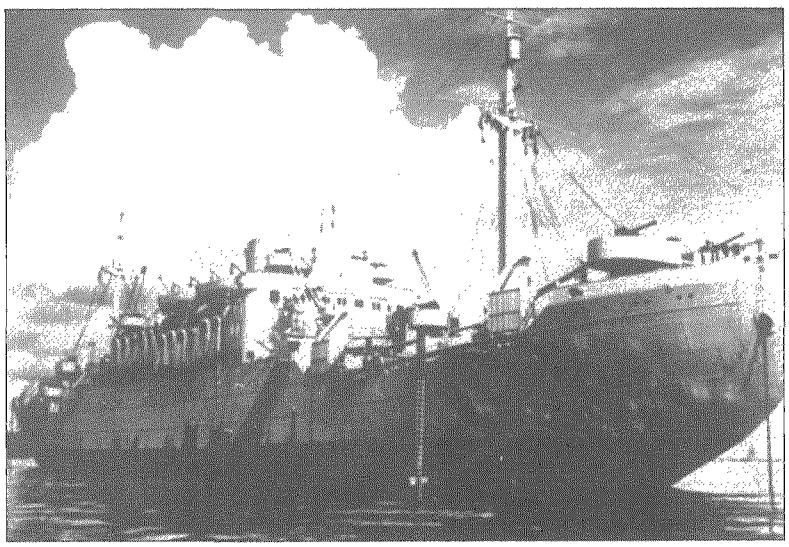
-Als verbinding met betrekking tot de meest waarschijnlijke wijze van transport van de "mysterieuze vuurmonden" naar Java eerst de uitreis van de in de aanhef genoemde Amerikaanse artillerie. Dat betreft het *2nd Batallion (Texas National Guard), 131st Field Artillery Regiment,* hierna op de officiële Amerikaanse wijze afgekort tot *2/131 FA.*, net als bij een afdeling KNIL-artillerie uitgerust met twaalf vuurmonden, in hun geval dus de *75 mm Gun M2A2.* (zie noot B)

-Samen met vele andere *U.S. Army*-eenheden vertrokken ze in een konvooi van zeven schepen, waaronder het m.s. *Bloemfontein,* op 21 november 1941 uit San Francisco. Het konvooi, dat werd beschermd door de kruiser *USS Pensacola,* bereikte via Pearl Harbor op 28/29 november de Filippijnen. Na de Japanse aanval op 7 december werd het konvooi omgeleid via Suva Baai. Onderbroken door een verblijf op de Fiji-eilanden van 13 tot 15 december werd op 22 december 1941 Brisbane in Australië bereikt. Een Nederlands verzoek om het hele konvooi naar Java te dirigeren werd genegeerd. De "administratief beladen" schepen moesten worden ontladen en een drietal schepen werd opnieuw beladen, nu "functioneel".



Norwegian Artillery with 75 mm Gun M 1897A1 practicing in Scottish Hills (Imp.War Mus.)

-Van de vier afdelingen veldartillerie kwam het 2/131 F.A. op het m.s. *Bloemfontein*, en de rest op *USAT Holbrook*. Op 27/28 december vertrokken, werd op 5 januari 1942 Darwin bereikt, waar de *Holbrook* werd ontladen. Op 7 januari vertrok de *Bloemfontein* naar Soerabaja, onder de wel zeer zware bescherming van twee lichte kruisers en zes jagers (op dat moment eenderde deel van de oppervlaktevloot in de Archipel). Men arriveerde op 11 januari. *2/131 F.A.* is toen naar het militaire vliegveld Singosari nabij Malang gedirigeerd. (zie noot C)



Bloemfontein met bewapening

Er zal geen getuige te vinden zijn die de "mysterieuze vuurmonden" in San Francisco heeft zien inladen, of in Brisbane zien overladen, of in Soerabaja zien uitladen. Daarnaast zijn, volgens de bibliotheek van het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam, de ladinggegevens van de *Bloemfontein* inmiddels vernietigd. Toch is, met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid, te stellen dat dàt schip het geschut naar Soerabaja heeft gebracht. Nederlandse en Amerikaanse bronnen vermelden ook aantallen, variërend van een klein aantal - *a number of twelve British 75 mm M1897* - tot zelfs 112 vuurmonden, meer dan op Java aanwezig waren.

Het meest betrouwbaar is de aantekening in het rapport van de toenmalig commandant van het 2e Regiment Artillerie, kolonel A.M. van Dijk, met betrekking tot de aankomst van *2/131 F.A.*: "Stond onder bevel van col. A.C. Searle. Met de afdeling kwamen ook 50 andere vuurmonden zonder richtmiddelen en verdere uitrusting mee. Deze werden doorgezonden naar West-Java." (zie noot B1. Bijlage 1A-E)

-Informatie met betrekking tot de behandeling van dit geschut vanaf half januari tot eind februari 1942 ontbreekt, maar de draad wordt weer opgevat in het "oorlogsdagboek van de Artilleriecommandant van de Groep Pesman (4e Regiment Infanterie), luitenant-kolonel G.J. Reerink". Dit is één van de weinige bij de Sectie Militaire Geschiedenis KL nog aanwezige rapporten, die tijdens de strijd in 1941/42 zijn opgesteld, en dus niet pas na afloop van de oorlog. Een selectie van de meest relevante aantekeningen hierin met betrekking tot de "mysterieuze vuurmonden" in de omgeving van Tjimahi:

"27 febr 1942.
Aangekomen zijn 30 Engelsche 7,5 cm. kanonnen."

"1 maart 04.00.
De eerste 4 Eng. kanonnen schieten. Resultaat goed."

"4 maart 02.15.
In een overzicht mbt de dislokatie van de mobiele artillerie (4) 24 stukken Engelsch geschut (7,5 cm.). Alleen geschikt voor vuur directe richting met 100 schoten per stuk, in Depot Mob. Artie. Geen tractie, de kan. geschikt voor getrokken vervoer."
"6 maart 13.00.
Op de A.C.W. 3 Engelsche kanonnen. Raden ondergezet. Moeten afgehaald worden."
(De genoemde A.C.W. was de Artillerie Constructie Winkel nabij Bandoeng.)

-Hoewel zeker niet eenduidig zou men kunnen stellen dat er begin maart 1942 minstens 33 "mysterieuze vuurmonden" in West-Java aanwezig waren. (zie noot B1. Bijlage 1F)
Kennelijk zijn niet alle 50 (?) vuurmonden naar West-Java verzonden, want uit correspondentie met drie veteranen van *E Battery, 2/131 F.A.* is gebleken dat op het vliegveld Singosari nog "andere 75 mm vuurmonden" hebben gestaan dan de organieke *75 mm Gun M2A2*. Ook is op 6 maart 1942 bij de Wonokromo te Soerabaja met een *"English 75 mm gun"* is geschoten (zie noot D), waarover later meer.

-Ten aanzien van de in West-Java aanwezige stukken nog het volgende: Het proefschieten met " De eerste 4 Eng. kanonnen (...) Resultaat goed." Op 28 februari 1942 vond laats op de geweerschietbaan aan de voet van de Goenoeng Bohong bij Tjimahi. Helaas waren drie deelnemers/ooggetuigen (Van Meel, Peereboom en Peter) na ruim vijf decennia niet meer in staat het betrokken type vuurmond aan de hand van de begin jaren negentig aanwezige foto's eenduidig te herkennen en te identificeren. Wel was men het erover eens dat er een noodoplossing voor de ontbrekende richtmiddelen was geplaatst. Dit bestond simpelweg uit een stuk (waterleiding-) buis met aan beide uiteinden een dradenkruis van paardenhaar. Het richtmiddel was overigens alleen overdag bruikbaar, en dan nog bij een stilstaand doel.

-De aanwezigheid van "mysterieuze vuurmonden" op Java wordt bevestigd in een Japans rapport, dat door journalist en auteur Gerard Casius werd aangetroffen in de *National Archives* van de *Library of Congress* in Washington D.C. Het rapport werd samengevat in het artikel "Buit die Japan in 1942 wegsleepte" in Stabelan 10/1 d.d. 31 augustus 1983.

Voor het mobiele 7,5 cm geschut van het KNIL kan onderstaande tabel worden opgemaakt:

TYPE VUURMOND:	INCOMPLETE VUURMONDEN ZONDER:			TOESTAND BIJ CAPITULATIE:			
	SLUITSTUK	AFVUURINR.	RICHTMIDD.	COMPLEET	LICHTE REP.	ZWARE REP.	TOTAAL
7,5 Bg Bofors	2	6	21	1	3	18	22
7,5 Vd Brits '17	9		42		32	10	42
7,5 Vd Krupp			1	7	1		8
7,5 Vd V.S. '39			1	9	1	1	11

Bg = berggeschut - Vd = veldgeschut

Er waren van de zijde van voormalige KNIL-artilleristen geen overwegende bezwaren tegen bovenstaande telling. Het valt op dat alleen de aantallen complete en nog reparabele vuurmonden zijn meegeteld. Het op 27 februari 1942 beschikbare mobiele 7,5 cm geschut, verminderd met het aantal dat nog voor, dan wel kort na de capitulatie onherstelbaar is vernield (meestal door de stuksbemanning) toont dat ook aan. (zie noot E)
-De enige echte discrepantie betreft de 7,5 Vd Brits '17, waarvan zeven exemplaren "verdwenen" zijn. Slechts van één vuurmond van dit type is bekend dat die (te Soerabaja) is vernietigd. Omdat dit hoogst onbelangrijk is ten aanzien van het bepalen van het type veldgeschut, en het hoogst onwaarschijnlijk is dat nadere gegevens beschikbaar komen, lijkt het mij zinvol het aantal "mysterieuze vuurmonden" toch op 50 te houden. Gelet op naoorlogse gebeurtenissen zijn er naar schatting 40 in West-Java gekomen en tien in Soerabaja gebleven.
De drie kandidaten voor de "mysterieuze vuurmonden" zijn de oorspronkelijk Franse *M1897*, de Amerikaanse *M1916* en de oorspronkelijk Britse *M1917*, hier nog op houten spaakwielen.
De eerste afvaller is eenvoudig te bepalen. De "mysterieuze vuurmonden" hadden immers geen spreidaffuit. De *75 mm Gun M1916* valt dus al direct buiten de prijzen.

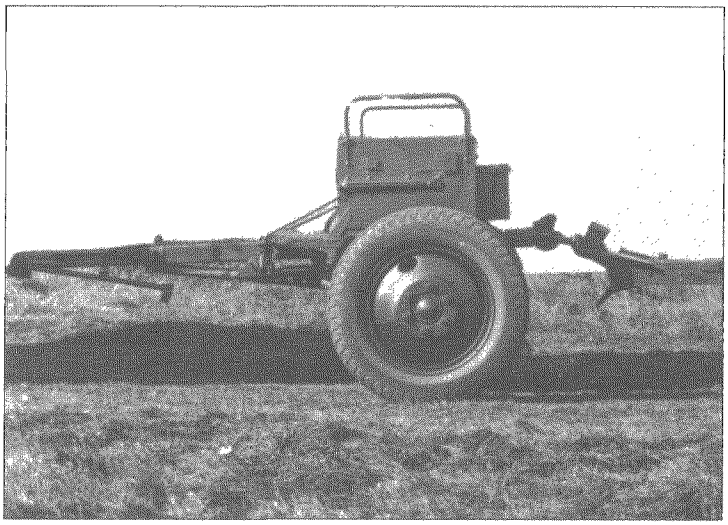


Van links naar rechts 75 mm Guns, M1897A1-M1917- M1916 (Imp. War Mus.)

Dat in 1992 de voorkeur nog uitging naar de oudere versies van de *75 mm Gun M1897* was eigenlijk onvoldoende onderbouwd, maar luidde ongeveer als volgt:

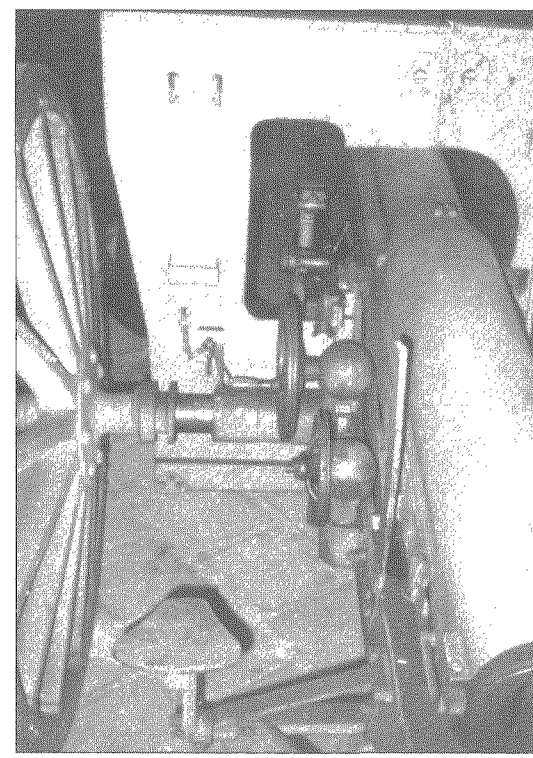
- In ieder geval de twee *National Guard* afdelingen, dus ook *2/131 F.A.*, maar zeer waarschijnlijk ook beide andere afdelingen in het hiervoor beschreven konvooi, waren uitgerust met de *75 mm Gun M2A2*, dan wel de vergelijkbare *75 mm Gun M1897A2 on Carriage M2A2*.
- De reeds op de Filippijnen aanwezige Amerikaanse en de Filippijnse afdelingen lichte veldartillerie zouden ongetwijfeld

met een van bovengenoemde, dan wel met een nog ouder type vuurmond uitgerust zijn geweest. Een voorbeeld was de *75 mm*



Gun M1897A4, zonder spreidaffuit maar met stalen wielen en luchtbanden.
75 mm Gun M1897A4 (coll. Mr Ian V. Hogg)

- Gezien het bovenstaande was het logisch te veronderstellen dat bij de verscheping van oefenmaterieel vanuit de V.S. voor versies van de *M1897* zou zijn gekozen, en zeker niet voor de geheel afwijkend geconstrueerde *M1917*.
- In het boek *Queens die proudly* van W.L. White wordt beschreven hoe enkele Amerikanen, na een noodlanding met hun B-17 bommenwerper bij Panay, bij een Filippijnse artillerie-eenheid in opleiding terechtkomen:
  "The field artillery part of it all consisted of the name, plus six sights for old World War French 75-millimeter field guns. The guns themselves had been sunk on a supply ship in Manila Bay. The sights had been shined up and were in prime condition."
- Ook de eerder genoemde geïmproviseerde KNIL-richtkijker voor directe richting speelde een rol. Aannemend dat deze vlak bij of op de schietbuis aangebracht moest zijn geweest, was eigenlijk alleen de M1897 geschikt. Dit gelet op de plaats en de afmetingen van de openingen in het schild boven en links terzijde van de schietbuis bij de onderscheiden types.
  (Het laatste argument verviel overigens nog in hetzelfde jaar 1992. Bij een bezoek dat ik bracht aan het *Imperial War Museum* in Londen bleek dat het *Canon de 75 modèle 1897* beschikte over een kleine vaste keep en korrel, circa 20 cm achter elkaar op de overgang van kulas naar schietbuis. Ik had helaas geen fototoestel bij me, maar wel bij de vondst van hetzelfde type vuur-



mond in een opslagplaats van het Legermu-

seum in Delft.

Franse 75 mle 1897 (Legermuseum, Delft)

Het lijkt me hoogst onwaarschijnlijk dat die voorziening bij de licentiebouw van de *75 mm Gun M1897A1* en *A2* zou zijn vervallen. Een oude versie van de *M1897* had de KNIL-noodvoorziening dus in wezen niet nodig. De richter moest overigens wel vóór het schieten zijn hoofd wegtrekken.)

Ook de uit het Japans vertaalde aanduiding "7,5 Vd Brits '17" had mij op het goede spoor moeten brengen, maar ik wist in 1991/92 niets van de problemen van de *U.S. Army* in 1917. Bovendien bleek in 1917 geen Britse vuurmond te zijn geïntroduceerd en leek het mij absoluut onwaarschijnlijk dat de Britten een 75 mm kanon in hun bestand hadden opgenomen.

Alvorens de later door pure toevalligheden verkregen ontknoping van het vraagstuk te beargumenteren, geef ik eerst een overzicht van de daadwerkelijke inzet van de "mysterieuze vuurmonden" in begin maart 1942.

Naast het hierboven al gememoreerde vermeldt het "Oorlogsdagboek van de Art. Cdt. Groep Pesman (4e RI)":

"4 maart 18.20. Aan Cdt. Depot. De 3 stukken bestemd voor de Wijnkoopsbaai vertrekken eerst op mijn last. Z.v.m. rusten en slapen.
22.00. Opdracht. 3 Eng. kanonnen vertrek 5-3-42 op 05.00 naar Wijnkoopsbaai."

De batterij stond onder commando van adjudant-onderofficier Van der Hoeven. Van de acht man stuksbediening per vuurmond waren alleen de stukscommandanten beroepsmilitair. De stukken waren geschikt voor getrokken vervoer, immers ze hadden stalen wielen met luchtbanden. Op de gevorderde en groen gespoten vrachtwagens waren echter geen trekhaken aanwezig. Gelukkig brachten manillakabels (beter bekend als "naaigaren") uitkomst. Per vuurmond beschikte men over 50, en mogelijk meer, "geconfectioneerde" patronen.

Bij aankomst te Pelaboehanratoe bleek de af te lossen 3e Batterij van het Eerste Bataljon Bergartillerie (A I Bg) al geruime tijd vertrokken, hoewel men deze onderweg niet was tegengekomen. Kort na het betrekken van de stelling volgde de order om naar Tjimahi terug te keren, mede omdat de brug waarover men was gekomen zou worden opgeblazen.

In de buurt van Tjiandjoer kwam de batterij terecht in de vanuit Buitenzorg via de Poentjakpas terugtrekkende troepen en kreeg een luchtaanval door jagers te verduren. Hierbij was één dode te betreuren. Ook een vuurmond werd getroffen, wat in een lekke band resulteerde. De terugkeer naar Tjimahi werd hierdoor overigens niet verhinderd.

In Tjimahi zelf werd tot 8 maart 1942 aan de noordwestelijke zijde een vierde "mysterieuze vuurmond" ingezet als anti-tankwapen. Mogelijk was dit op de hoek Grote Postweg-Tjisaroeaweg, wellicht ook iets westelijker. Volgens Vermeulen werd de stuksbemanning, onder commando van een vaandrig, dagelijks afgelost.

De inzet van het vijfde stuk geschiedde op 6 maart 1942 te Soerabaja en wordt beschreven in het artikel over *E Bty, 2/131 FA.* uit 1992. (noot B1, blz. 23.) Kort weergegeven betrof dit de "English 75 mm Gun" die de Amerikanen in Soerabaja werd "gevonden". Zij gebruikten het stuk ter vervanging van hun *75 mm Gun M2A2,* die op 20 februari tijdens een Japanse luchtaanval op het vliegveld Singosari onherstelbaar was beschadigd. Onder commando van sergeant Cumberledge stond het stuk op de Darmoweg, circa 200 meter noordoost van de Wonokromobrug in de schootsrichting zuidwest. De opdracht was de vernietiging van de bruggachtige constructie over de Soerabajarivier, ongeveer 40 meter west van de Wonokromobrug, die diende om Soerabaja van drinkwater te voorzien. De mogelijkheid bestond immers dat de Japanners dat bouwsel wil-

den gebruiken om de stad te bereiken.
Tegen zonsondergang werd besloten om zekerheidshalve de opdracht alvast uit te voeren, waarbij "met open sluitstuk, door de schietbuis" moest worden gericht. Kennelijk beschikte men alleen in West-Java over de door de A.C.W. bedachte richtkijker. Bij het derde schot barstte de kulas. Dit laatste schot werd wel als treffer geclaimd, hoewel in Soerabaja het uitvallen van de drinkwatertoevoer niet wordt vermeld.
Cumberledge en twee andere leden van zijn stuksbemanning waren de enigen die, aan de hand van foto's van vuurmonden van de types *M1897* en *M1917*, uitdrukkelijk het laatstgenoemde type als dat van hun "English 75 mm Gun" aanwezen. Dit in tegenstelling tot de toenmalige KNIL-betrokkenen (noot D), die geen keus tussen de types kunnen of willen maken.
Uit contacten met de Amerikanen blijkt dat zij de verschillende uitvoeringen van hun 75 mm veldgeschut meerdere namen gaven. De *75 mm Gun M2A2* en de *75 mm Gun M1897A2 on Carriage M2A2* behoorden tot de "American 75 mm". Hun "French 75 mm" betrof de *75 mm Gun 1897A4* en nog oudere versies op houten spaakwielen. De "English (of British) 75 mm" was de *75 mm Gun M1917A1* of nog oudere versies daarvan. De herkomst van de uit het Japanse rapport vertaalde naam "7,5 Vd Brits '17" dient zich hiermee aan.
Voor de dislocatie van het 75 mm geschut van het KNIL en de *U.S. Army* na de oorlog is van belang dat, vlak voor de Japanse landingen op Java, het Tweede Bataljon Bergartillerie (A II Bg) vanuit Salatiga werd verplaatst naar Bandoeng en van 1 tot 6 maart onder meer werd ingezet bij de Tiaterpas. *2/131 FA.* werd, minus de E Batterij, toegevoegd aan de Australisch/Engelse eenheid *Black Force* en ingezet bij de gevechten rond Buitenzorg van 1 tot 5 maart 1942. Verwijzend naar de tabel hierboven kan dus worden gesteld dat bij de capitulatie door de Japanners ongeveer 70 bruikbare 7,5 cm vuurmonden in West-Java zijn buitgemaakt en hooguit 10 "mysterieuze vuurmonden", 3 stuks *75 mm M2A2* van *E Bty* en misschien nog een enkele "7,5 Vd Krupp" van het KNIL in Oost-Java.
Hoewel niet meer te achterhalen, lijkt het dat de Japanners hun buit alleen maar hebben opgeslagen. Zoals later blijkt moet een klein aantal "7,5 Bg Bofors" vuurmonden van West- naar Oost-Java zijn verplaatst.
Na de komst van Nederlandse troepen in Bandoeng in april 1946 werden grote aantallen Nederlandse en Amerikaanse geschut aangetroffen. Dit was in het KNIL-Stapelmagazijn aan de Zuidermagazijnstraat. Deze was gelegen aan de noord zijde van de spoorweg/demarkatielijn. Na gericht zoeken werden meer stukken gevonden in Bodjong Koheng, Kiaratjondong en Dajeuhkolot. Bovendien werd de bijbehorende munitie in perfecte staat terug gevonden. Met assistentie van KNIL-artilleristen werden "illegale" KL-batterijen opgericht. Deze bezaten respectievelijk drie stukken "7,5 Vd Krupp", vier stukken "7,5 Bg Bofors" op luchtband wielen, vier stukken "7,5 Vd U.S.A. '39 (M2A2)" en ook vier stukken "10,5 Hw Bofors". (noot F)
Voor zover mij bekend is het door de Indonesiërs bij Bandoeng geen geschut buitgemaakt. Dit komt vrijwel zeker door het loyale gedrag van de Japanse troepen tijdens de Bersiap-periode, toen er nog geen onder Brits bevel staande troepen in Bandoeng waren gearriveerd. Dat het ook anders kon bewezen de gebeurtenissen bij Soerabaja. Hier heeft de Japanse divisiecommandant kennelijk wel wapens, inclusief artillerie, aan de Indonesiërs overgedragen, althans het hen mogelijk gemaakt een en ander uit de magazijnen te verwijderen. Dat ze overigens niet de gehele opgeslagen buit in handen kregen, bewijst bijgaande foto uit *De Mariniersbrigade te kiek.* Het toont de ingang van de kazerne te Soerabaja, waar het

artilleriebataljon (Arbat) van de Mariniersbrigade was gelegerd. Het opgestelde stuk is



75 mm Gun M2A2

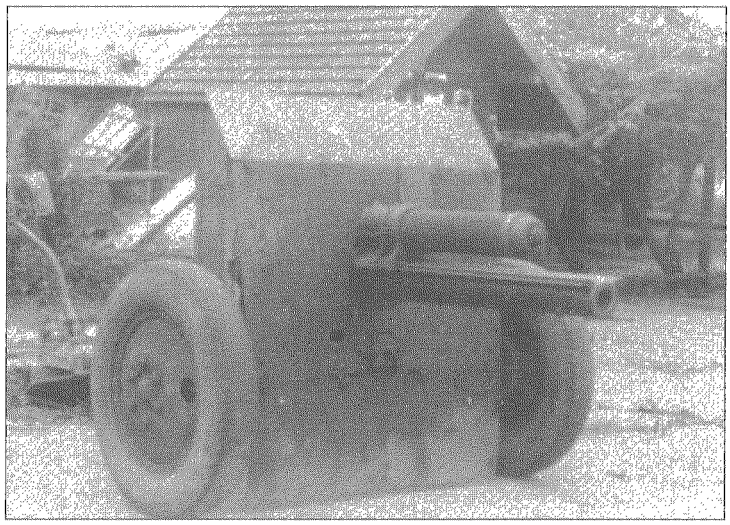
zonder enige twijfel een *75 mm Gun M2A2*, oorspronkelijk behorend tot de *E Bty, 2/131 FA*.

-Een zeer belangrijke bron van informatie, in het bijzonder voor de naoorlogse gebeurtenissen zuidelijk van Soerabaja, bleek het boek *Onze Mariniersbrigade* van C.J.O. Dorren. Daarin wordt vermeld dat op 24 januari 1947 bij de verovering van Kryan en Pilang twee kanonnen van 7,5 cm werden buitgemaakt op de Indonesiërs. Op 18 maart werden bij Modjokerto nog vier stukken veroverd. Tijdens de eerste politionele actie werden tussen 21 en 23 juli ten noorden van Malang nog zes stukken buitgemaakt. Deze laatste betroffen vijf stuks "7,5 Bg Bofors" en een 7,5 cm scheepsgeschut Bofors. Het valt op dat bij de zes eerder buitgemaakte kanonnen de type aanduiding ontbreekt, mogelijk omdat die toen niet bekend was. Een op 24 januari 1947 gevangen genomen Indonesische regimentscommandant merkte op dat zijn twee kanonnen niet over meeten waarnemingsinstrumenten beschikten, een opmerking die in dit betoog niet voor het eerst wordt gebruikt. (noot G)

-Zeker zo belangrijk was het vinden van bijgaande foto van een op de Indonesiërs buitgemaakte vuurmond in het op die periode betrekking hebbende album van de toenmalige plaatsvervangend commandant van het artilleriebataljon van de Mariniersbrigade. Plaats en datum van de gebeurtenis kon hij zich niet meer herinneren. Het type vuurmond was hem onbekend. Ook wist hij geen antwoord op de vraag of de vijf andere stukken, die voor de eerste politionele actie waren buitgemaakt, van hetzelfde type waren of niet. Bij het vergelijken van deze foto met die van een *75 mm Gun M1917* en een *75 mm Gun M1917A1* blijkt de overeenkomst overduidelijk uit de volgende details:

- De schietbuis bevindt zich, hoogst ongebruikelijk, onder de tlr/vi.
- Over de gehele lengte van de schietbuis bevinden zich aan de bovenzijde geleiderails, ook dit is uniek.
- De onderkant van het grote volmaakt rechthoekige kanonschild met weinig openingen bevindt zich heel dicht boven de grond.
- De uitvoering van schop en richtboom aan het achtereinde van het affuit is gelijksoortig.

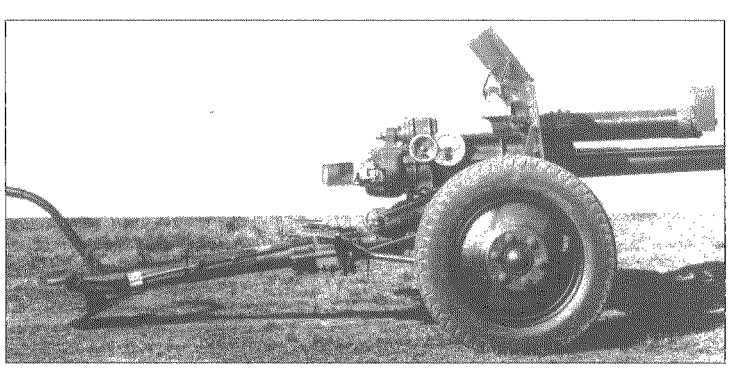
Kortom, dit is het visuele bewijs dat er *75 mm Gun M1917A1* geschut op Java was. Het probleem bleef echter: dit was maar één vuurmond, waar zijn dan de andere ongeveer 40 stuks gebleven?



Op Indonesiërs buitgemaakt 75 mm Gun M1917A1

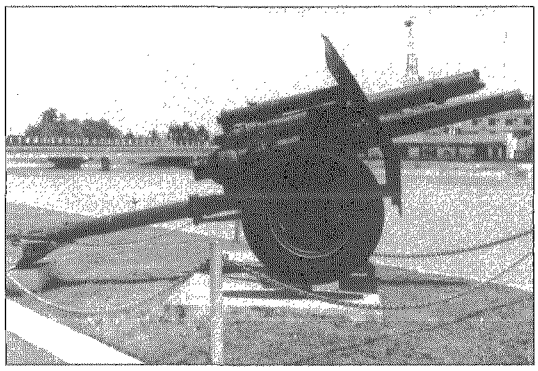
-Ongeveer terzelfder tijd als het vinden van de foto van de buitgemaakte vuurmonden kwam ook de oplossing voor de plaats van de KNIL-richtkijker. Deze bleek toch niet op of vlakbij de schietbuis te zijn geplaatst. Hij bevond zich op de normale plaats voor richtmiddelen, dat wil zeggen links boven de affuit. Op de foto van het buitgemaakte kanon dus achter het schild, rechts boven de tlr/vi. De opening, zo te zien stevig afgesloten, was immers overbodig geworden.
De ontknoping begon tijdens de heropening van Bronbeek, waar ik op de tweede dag de lunch gebruikte met de heer B.C. Cats. Deze bleek begin 1947 als OVW'er in de functie van *ammunition-storeman* naar Java te zijn gekomen. Na de eerste politionele actie werd hij door het KNIL bij de P.W. en A.C.W. opgeleid tot sergeant-vuurwerker. Daarbij werden onder meer de eerder genoemde magazijnen met meer dan gewone belangstelling bezocht. De heer Cats kon zich de opslag van het geschut nog goed herinneren. Naderhand heb ik hem de foto's laten zien. Hij heeft mij verzekerd dat in 1947 in de opslag aan de Zuidermagazijnstraat nog ander geschut heeft gestaan dan alleen Amerikaans. Er stonden minstens vijftien vuurmonden waarbij de tlr/vi niet ònder, maar bóven de schietbuis was gesitueerd.

-Een betere bewijsvoering dat de "mysterieuze vuurmonden" van het KNIL vrijwel zeker de *75 mm Gun M1917A1* van Amerikaanse oorsprong betroffen lijkt mij niet waarschijnlijk. Dit mede gelet het verloop van ruim 55 jaar na de levering aan en het eerste gebruik door het KNIL. Dat laatste geldt helaas ook voor eventueel tegenbewijs. Toch zou ik graag nieuwe argumenten vernemen, immers "Niets is helemaal waar, en misschien zelfs dat niet."



75 mm Gun M1917A1 (coll, Mr Ian V. Hogg)

-Tot slot daarom nog een foto, in 1997 gemaakt in Bandar Aceh (voormalig Koetaradja) van een Indonesisch kanon.
De schop, paalaffuit, de rond het sluitstuk aanzienlijk verdikte kulas, de geleiderails



75 mm M1917A1(?) van de ABRI te Banda Acéh (Coll. KTOMM Bronbeek)

op de schietbuis en de plaatsing van de (gewijzigde) tlr/vi boven de schietbuis vertonen grote overeenkomsten met de foto's hiervoor. Het is een feit dat het handwiel en de schijf tussen kulas en tlr/vi verdwenen zijn, mogelijk als souvenir, maar de spindels zijn nog duidelijk zichtbaar. Het schild is wel veranderd, evenals de plaats ervan, maar het meest opvallend is toch wel de cilinder boven de tlr/vi. Waarschijnlijk is dit een aanvulling op dat systeem. De vraag doet zich voor of dit wellicht een andere versie van de *M1917* is. De vraag kan echter ook anders worden gesteld. Is het misschien een

NOTEN

A. Gegevens betreffende Amerikaans, Brits en Frans veldgeschut in beide wereldoorlogen:
1) *Brassey's Artillery of the World, edited by Shelford Bidwell*
2) *The illustrated Encyclopedia of Artillery* door Ian V. Hogg
3) *British and American Artillery of World War 2* door Ian V. Hogg
4) Tijdschrift *War Machine*, 10e jaargang, nummer 115, uitgegeven door de *Orbis Publishing Group*, met o.m. *Field Guns of World War 1* en *The legend of the French "75"*.
5) Rechtstreekse correspondentie met Ian V. Hogg, vooral met betrekking tot de "mysterieuze vuurmonden", waarin verwerkt relevante informatie uit het boek *Signpost of Experience* door generaal-majoor William J. Snow, *Chief of Artillery* in 1918.

B1. Voor de geschiedenis van *E Bty, 2/131 FA.* zie *Stabelan*, 18e jaargang, nummer 3 d.d. 15 maart 1992: *Het aandeel van een Amerikaanse batterij veldartillerie in de gevechten in Soerabaja op 6 en 7 maart 1942.*

B2. Voor de geschiedenis van de kruiser *USS Houston* en *2/131 FA.* bovendien *Stabelan*, 21e jaargang, nummer 4 d.d. juni 1995: *De "USS Houston (CA 30) Survivors Association" en de "Lost Batallion Association".*

C. *The light behind the cloud* door *lieutenant* W.R. Slone, *U.S. Army*, plv. cdt *E Bty, 2/131 FA.*.

D. Rechtstreekse correspondentie met *lieutenant* Slone, *sergeant* F. Fujita en *sergeant* A.B. "Ike" Cumberledge, resp. *1st section chief E Bty, 2/131 FA.* en stukscommandant van het "ergens in Soerabaja" gevonden stuk 75 mm geschut.

E. Overzicht van de verschil in aantallen mobiel 7,5 cm geschut beschikbaar vóór de Japanse landingen op Java, en het totaal genoemd in het Japanse rapport. Zeer belangrijk is dat bij elke KNIL-vuurmond de gereedheidsmunitie ook een zgn *vernielingspatroon* (vnp) bevatte. Tegen het eind van de gevechten is hiervan veel gebruik gemaakt. Overigens is de documentatie van het gebruik van de vnp niet volledig.

TYPE VUURMOND:	27 FEBRUARI 1942 TOTAAL:	ONHERSTELBAAR VERNIELD	JAPANS TOTAAL
7,5 Bg Bofors	Ca. 30	Max. 8 a)	22
7,5 Vd Brits '17	Max. 50	1(+7?) b)	42
7,5 Vd Krupp	Ca. 30	Ca. 22 c)	8
7,5 Vd V.S. '39	11	d)	11

Bg = berggeschut - Vd = veldgeschut

a) 6 maart 1942, max. 8 stuks van de 2e en 3e batterij van A II Bg, bij de Tiaterpas (vnp).
b) 6 maart 1942, 1 vuurmond van *E Bty, 2/131 FA.* te Soerabaja. Geen info over de andere 7.
c) 1/2 maart 1942, 1 tot 3 stuks, noordelijk deel Bantam (vnp?).
6 maart 1942, 12 stuks van A I Vd te Soerabaja (vnp).
7/8 maart 1942, 3 stuks van de Batterij Van Praag, omgeving Rawalo (vnp).
7/8 maart 1942, 3 stuks van de Mobiele Batterij Tjilatjap te Wangon (vnp).
7/8 maart 1942, 2 (?) stuks van de Kustbatterij Popoh-baai (vnp).
d) Februari 1942, 12e vuurmond van de *2/131 FA.* te Singosari onherstelbaar beschadigd.

F) Zie *De illegale artillerie rond Bandoeng* door F.L. Kroesen, *Stabelan*, zesde jaargang, nummer 3 d.d. 15 december 1979.

G) Zie *Onze Mariniersbrigade* door C.J.O. Dorren, blz. 111, 117, 119, 129 en 182.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

W.L. Plink

HERDENKING BURMA-SIAM SPOORWEG

Onder grote belangstelling en onder prachtige weersomstandigheden vond op zaterdag 26 juni van dit jaar de tiende herdenking van de aanleg van de Birma-Siam spoorweg plaats. Plaats van de herdenking was het KTOMM (Koninklijk Tehuis voor Oud-Militairen en Museum) Bronbeek in Arnhem bij het monument van de drie pagoden. Onder meer waren, naast veel andere belangrijke autoriteiten, aanwezig de staatssecretaris van Defensie H.A.L. van Hoof, de Inspecteur der Veteranen luitenant-generaal C. ter Veer, een deputatie uit Thailand en enige overlevenden van de Pakan Baroespoorweg.
Om 10.00 opende de voorzitter kapitein ter zee (A) P. Steenmeijer, voorzitter van het Comité Herdenking Birma-Siam Spoorweg de plechtigheid. Na het welkom aan de bijzondere gasten en aanwezigen vestigde hij er de aandacht op dat het de tiende herdenking betrof, de eerste herdenking vond plaats in 1967 in het Kurhaus te Scheveningen. Bij deze mijlpaal is het verheugend dat het monument van de drie pagoden is geadopteerd door leerlingen van de Thomas à Kempiscollege te Arnhem. Gememoreerd werd dat de groep van degenen die aan de spoorweg hebben gewerkt steeds kleiner wordt door ontvallen, ziekte of ouderdom. Toch is de grote opkomst ook van nazaten verheugend. Kolonel Steenmeijer kondigde aan dat het tevens de laatste gelegenheid was waarbij hij optrad als voorzitter, hij zal worden opgevolgd door luitenant-kolonel b.d. Drijssen, zoon van een voormalige werker aan de spoorweg.
Vervolgens sprak de Staatssecretaris van defensie Zijn toespraak stond in het teken van de erkenning van de veteranen en slachtoffers van de oorlog. Door het levend houden van de herinnering respect betoond aan de overledenen en de overlevenden, de laatsten veelal met diepe wonden en lidtekens. De overdracht van de herinnering aan kinderen en kleinkinderen is daarbij van wezenlijk belang. Er wordt een veteranen instituut opgericht.
Kolonel Steenmeijer gaf vervolgens een overzicht van de geschiedenis van de aanleg van de spoorweg weer. Ook werd hierbij de Pakan Baroespoorweg op Sumatra genoemd. Hiervan wordt geen herdenking meer gehouden en de overlevenden hebben zich aangesloten bij de herdenking van de Birma-Siam Spoorweg.
Een van de leerlingen van het Thomas à Kempiscollege las een gedicht voor, helaas voor Uw scribent niet geheel verstaanbaar door enig geroezemoes.
Aalmoezenier Theune hield een toespraak waarbij hij stilstond bij het menselijk lijden en de aandacht vestigde op de herdenking als blijk van menselijk falen in de relaties tussen mensen.
Na een minuut van stilte werd het Wilhelmus ten gehore gebracht door het Drumfanfarekorps van de Nationale reserve. De plechtigheid werd besloten door een kranslegging door de aanwezige autoriteiten, vertegenwoordigers van verenigingen en organisaties en particulieren. Kolonel Steenmeijer deel de mee dat ook op de erevelden in Thailand waar slachtoffers begraven liggen kransen zijn gelegd.

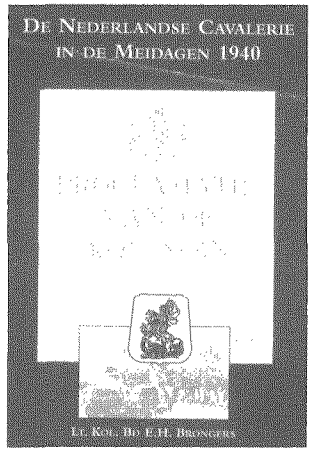
• • • • • • • • •

W.L. Plink

DE PAKAN BAROE SPOORWEG OP SUMATRA

De herdenking van de Birma Siam spoorweg heb ik bijgewoond als vertegenwoordiger van de redactiecommissie.
Als zoon van een bij de aanleg van de Pakan Baroespoorweg overleden militair, vond ik dat deze spoorweg weinig aandacht kreeg bij de herdenking van de Birma-Siam Spoorweg. Temeer omdat toch de overlevenden van de Pakan Baroespoorweg zich hebben aangesloten bij de herdenking van de Birma-Siam Spoorweg. De Pakan Baroespoorweg heeft relatief gezien veel meer slachtoffers gekend, waaronder de zogenaamde romuscha's, geronselde Indonesische dwangarbeiders. Er zijn mogelijk twee oorzaken, enerzijds is de Siam-Burma Spoorweg internationaal gezien veel bekender, om dat daar ook krijgsgevangenen van andere nationaliteiten in grote getale werden ingezet, anderzijds was de gemiddelde de leeftijd van de werkers aan de Pakan Baroespoorlijn hoger. De jongeren waren immers al eerder naar Burma en Siam overgebracht. Toen eenmaal de herdenkingen begonnen waren de werkers van de Pakan Baroespoorlijn al op zodanige leeftijd dat de herdenking steeds kleiner werd en uiteindelijk is overgedragen aan het comité Herdenking Burma-Siam Spoorweg. Helaas is toen nagelaten de nazaten er in te betrekken, zodat de kans groter zou zijn om in de herdenking van de Burma-Siam spoorlijn, de Pakan Baroe spoorweg een meer volwaardige plaats te geven dan nu het geval is. Het gebeurt nu min of meer terloops, er is geen vertegenwoordiger van de Indonesische ambassade en op het erevelden Leuwi Gadjah en Pandu op Java waar de meeste slachtoffers zijn herbegraven worden geen bloemen gelegd. Op Leuwi Gadjah is ook een monument voor de slachtoffers van de scheepsramp met de Junio Maru. Daarom een korte samenvatting van de geschiedenis van de Pakan Baroespoorweg.
In verband met kolenwinning in de binnenlanden van Sumatra waren reeds ver voor de Tweede Wereldoorlog studies verricht naar de mogelijkheden van een spoorlijn. De financiële haalbaarheid was echter te gering. Voor de Japanse bezetter echter was het aanlokkelijk om met gebruik van goedkope arbeidskrachten (krijgsgevangenen) alsnog de spoorweg aan te leggen. Veel materiaal, rails en rollend materiaal, werd van Java betrokken. Het werd een berucht project van 220 kilometer dwars door oerwouden, moerassen en bergen in een bijzonder ongezond klimaat van Pakan Baroe naar Moaru. De aanleg begon in mei 1944 en de spoorweg werd voltooid op 15 augustus 1945. De spoorweg is alleen nog gebruikt voor de afvoer van de bevrijdde krijgsgevangenen en er is nog nauwelijks iets van terug te vinden. Bij de aanleg werden ruim 5000 krijgsgevangenen ingezet, voornamelijk Nederlanders en Britten naast een groot aantal romuscha's. Op het transport van Java naar Sumatra zijn door torpederingen van de schepen o.a. de Junio Maru, veel krijgsgevangenen omgekomen naast een heel groot aantal romuscha's.

BOEKBESPREKING
door Wil Zaagman jr.



DE NEDERLANDSE CAVALERIE IN DE MEIDAGEN VAN 1940

Als uitgave van de Stichting Museum Nederlandse Cavalerie verscheen van de hand van ons lid E.H. Brongers wederom een boek over de strijd in de Meidagen van 1940. Het begeleidend schrijven meldde dat het boek in een recensie werd gekwalificeerd als een "onvervalste Brongers". Hiermee kan ik het eens zijn. De schrijver baseert zich op gevechtsverslagen en andere officiële stukken van beide partijen, op literatuur en andere uitgaven, en heeft bovendien veteranen geïnterviewd. Het is een zeer makkelijk leesbaar boek, voorzien van foto's en duidelijke kaarten.
Eerst geeft Brongers een beknopt overzicht van de organisatie van het Wapen der Cavalerie in de periode, de Nederlandse oorlogsvoorbereidingen en het Duitse aanvalsplan. Daarna beschrijft hij per oorlogsdag eerst het algemeen strijdverloop, en daarna specifiek de activiteiten van de cavalerie-eenheden. Persoonlijke ervaringen, zoals neergelegd in dagboeken en dergelijke, ontbreken gelukkig niet. Hierdoor kreeg het geheel voor mij (geboren ruim na de beschreven gebeurtenissen) meer kleur.
De gemakkelijke stijl waarin Brongers schrijft, maakte het tot een plezier om het boek te lezen. Dat hij met enige regelmaat spreekt over "... onze troepen ..." en "Wellicht herinneren wij ons ..." vind ik wat minder fraai, maar het zij hem (voor zover dat nodig mocht zijn) vergeven. Dat de Nederlandse troepen minder goed opgeleid en uitgerust waren dan de vijand hoeft wat mij betreft ook niet steeds herhaald te worden. (Overigens is het feit op zich reden te meer voor diep respect voor wat de Nederlandse krijgsmacht in die dagen heeft gepresteerd.)
Mijn belangrijkste kritiekpunt is dat het boek één vraag oproept, die helaas onbeantwoord blijft. Op pagina 141 wordt melding gemaakt dat een zekere overste Mussert, een broer van de NSB-voorman, in de beschreven periode kantonnementscommandant was in Dordrecht. Deze Mussert zou alom worden gewantrouwd vanwege zijn broer en "... zijn vreemde gedrag tijdens de oorlogsdagen." Op de volgende pagina wordt melding gemaakt dat een ordonnans een order van Mussert zou hebben overgebracht niet op naderende tanks te schieten, omdat het de verwachte Franse troepen zouden zijn. Helaas bleek het om Panzertruppen te gaan, met alle gevolgen van dien. Is naderhand nog een onderzoek ingesteld naar de rol van deze Mussert? Zo ja, wat waren daarvan de bevindingen? Nu wordt de suggestie gewekt dat er verraad in het spel was. Ik zou toch ook graag willen weten of dit terecht is geweest of niet.
De Nederlandse cavalerie in de Meidagen van 1940 door lt.-kol. b.d. E.H. Brongers. Uitgave van de Stichting Museum Nederlandse Cavalerie. 159 Pagina's plus noten en bijlagen, geïllustreerd en voorzien van kaarten. ISBN 90-76428-01-8. Prijs f. 29,50, verkrijgbaar bij het Museum Nederlandse Cavalerie te Amersfoort. Ook te bestellen door overmaking van f. 36,00 (incl. verzendkosten) op postbankrekening 207651 t.n.v. de Stichting Museum Nederlandse Cavalerie te Amersfoort o.v.v. "Cavalerie Meidagen '40".

• • • • • • • • •

Ronald de Graaf

SMERIGE OORLOG OF VERDRIJVEN TIRANNIE?



Henk van Nierop, **Het verraad van het Noorderkwartier. Oorlog, terreur en recht in de Nederlandse Opstand**, Amsterdam Bert Bakker 1999:
344 blz.; ISBN 9035120183. Prijs ca. f 45,-.

J.J.G. Beelaerts van Blokland, **Maurits, Prins van Oranje 1567-1625 Redder van de Republiek**, Oosterbeek/Blaricum 1999;
211 blz.; ISBN 9090125574. Prijs f 55,-. Te bestellen via 035-5254558.

Jeremy Black, **War in the Early Modern World 1450-1815**, London UCL Press 1999;
268 blz.; ISBN 185728688x. Prijs £ 13.95.

Snorkende verhalen waar de heldenmoed en vaderlandsliefde in dikke klodders van de pagina's druipen, hiermee zijn velen van ons grootgebracht. Lumey, Koppelstok, Blois van Treslong, Kenau, Héraugière; hun dapperheid was grenzeloos en de prinsen van Oranje waren vrijwel halfgoden. Zonder hieraan iets af te willen doen. is het toch correct als de opstand tot de echte proporties wordt teruggebracht. Natuurlijk, Sonoy kreeg lucht van de collaboratie van enkele roomse autochtonen en zette alles op alles om de schuldigen te straffen en het kwaad met wortel en tak uit te roeien. Zijn papenvreterij gaat zo ver dat hij zelfs een onschuldig man als de Hoornse advocaat Jan Jeroensz. met een zacht vuurtje foltert. Maar de man houdt vol, bewijst zijn onschuld en gaat bij Oranje en de Staten in beroep. Hoe dit afloopt, verklappen we niet. Het interessante van Van Nierop's boek is dat hij veel citeert uit het dagboek van een roomse geestelijke uit Amsterdam, broeder Jacobsz, en ons bijvoorbeeld laat zien hoe de wegen rondom Haarlem na het beleg bezaaid liggen met lijken. Zijn stelling luidt dat de tachtigjarige oorlog even 'smerig'
was als andere oorlogen en het er niet om ging wie er won, maar hoe je in leven kon blijven. Over de tweede fase van deze zelfde oorlog licht ons medelid, jhr. J.J.G. Beelaerts van Blokland ons in. Waar Van Nierop zoveel mogelijk probeert de oorlog vanuit het gezichtspunt van de gewone man te bekijken, kiest Beelaarts juist voor het opperbevel. Van sociale/mentale geschiedenis zien we hier krijgsgeschiedenis in engere zin. Hoe was het om een huurleger met zoveel nationaliteiten aan te voeren? Hoe was het mogelijk om de vuurkracht te vergroten en het manoeuvreren te vergemakkelijken? Op welke wijze werden honderden ongetrainde mannen omgesmeed tot een tactische eenheid? Allemaal vragen op het gebied van de militaire revolutie, waaraan Maurits en Willem Lodewijk een beslissende bijdrage hebben geleverd, de een als organisator en uitvoerder, de ander als intellectueel. Het is geen toeval dat de schrijver zelf als actief militair gedurende zijn loopbaan tijdens de laatste wereldoorlog en de wederopbouw werd geconfronteerd met problemen, die in wezen ook voor Maurits golden, men denke aan de beginjaren van de Prinses Irenebrigade. Het is deze persoonlijk insteek die een bijdrage levert aan de Maurits-*forschung*. Overigens zal aan

Maurits in 2000 in het hoofdstedelijke Rijksmuseum een tentoonstelling worden gewijd, waarin juist de niet-militaire aspecten zullen worden belicht.
Voor wie dit allemaal nog te nationaal vindt, is er 'War in the Early Modern World', geredigeerd door Jeremy Black (die pas 27 boeken op z'n naam heeft staan over militaire geschiedenis!). Zelfs wordt aan de Europese manier van oorlogvoeren maar een enkel hoofdstuk toegekend. Het goede van dit boek is dat door anderen wel uitvoerig wordt beschreven hoe Europa de wereld heeft veroverd (zoals door C.R. Boxer, C. Cipolla en laatstelijk door G. Parker), maar het niet duidelijk is hoe de Chinezen, de Indiërs, de Turken en de Mexicanen elkaar het licht in de ogen niet gunden. Nu kregen ze alle een plekje, waarbij ieder hoofdstuk door iemand anders is geschreven. Wat niet wil zeggen dat Cortèz, de WIC en het Engelse leger ontbreken. Wat in het algemeen opvalt, is dat de Europese legers niet een toestand van edele wilden in een idyllische vrede aantroffen, maar een woestheid van tribaal geweld, waarvan de aanwezigheid tot op de dag van vandaag aangetoond kan worden. Een beetje een nadeel is dat het boek meer een losse verzameling bijdragen, dan een sterke thematisch geheel geworden is.

•••••••••

Theo Postma

BOEKAANKONDIGING

Met enige trots kan ik deel III van de Mars-bibliotheek aankondigen. De heer Lups, van uitgeverij ALVO, Delft gaat het "**DAGBOEK van KOCH**" uitgeven als deel III van de Marsbibliotheek.(84 blz, ISBN 90-75010-05-2). De prijs hiervan bedraagt **f 12,50** maar **uitsluitend voor Mars-leden** heeft uw redacteur een **korting van f 3,-** bedongen. Het boek zal in september uitkomen en zal tijdens de algemene ledenvergadering te koop zijn voor **f 9,50.** Toegezonden per post kost het f 3,50 extra. Het kan besteld worden bij

uitgeverij ALVO, Buitenwatersloot 142, 2613 SV Delft,
tel. 015 214 69 63 / fax 015 213 65 78

Het is het unieke verhaal van een gewoon soldaat die onder Napoleon in Oostenrijk, Duitsland en Spanje op veldtocht gaat. Na ontslag uit Franse dienst strijdt hij tegen zijn vroegere werkgever in de slag bij Waterloo en eindigt met de Belgische opstand.
Als voorproefje alvast een klein hoofdstuk uit het dagboek.

TEGEN NAPOLEON IN DE SLAG BIJ WATERLOO

Intusschen had **Napoleon** uit het eiland **Elba** weten te ontsnappen en bevond zich weder in **Frankrijk**, gereed om den Oorlog weer te beginnen.

In de maand Maart van het jaar 1815 kreeg het Hollandsche leger bestaande uit 3 Divisiën, last om **Brabant** in te trekken; de 1e Divisie begaf zich naar **Doornik** en de 2 andere naar de grenzen van **Frankrijk**; ik bevond mij bij de 3e, die onder het bevel stond van den Generaal Chassé; wij waren gekantonneerd in de dorpen, zoodat onze geheele armée verspreid lag.
Den 14e Junij vernamen wij dat **Napoleon** zijne troepen bij elkander trok en op dien dag

eene groote revue had gehouden, dat altijd de voorbode was van een op handen zijnde gevecht en dus wisten wij nu wel wat wij te wachten hadden.
Den 16e rukten wij uit en hoorden schieten, doch niemand wist waar zulks plaats had; des avonds kregen wij order om ons terug te trekken op **Nivelles**; wij trokken eerst door de stad heen, doch kregen toen last weder terug te gaan en ons op ene hoogte ten zuiden der stad te posteren; laat in de nacht gingen wij den hoogte weder af en legerden ons in een oud huttenkamp van de Schotten; toen wij des morgens weder uit die hutten te voorschijn kwamen, zagen onze blauwe mantels wit van het ongedierte.
Op den morgen van den 17e Junij kregen wij last om weer te avanceren; wij trokken andermaal **Nivelles** door en stelden ons op eene hoogte ten noorden van de stad, waar wij des middags weder aftrokken, om ons op den straatweg naar **Brussel** te posteren.
Toen wij Nivelles uit waren bevond ik mij op eenigen afstand achter de kolonne, ten einde een dronken sappeur van ons bataljon, die niet vooruit wilde, te trachten mede te krijgen; terwijl ik daarmede bezig was, zag ik op eens 4 Fransche chasseurs in mijne onmiddelijke nabijheid, waarop ik mijn paard de sporen gaf en den sappeur in den steek liet; de chasseurs waren zoo beleefd niet op mij te schieten.
Des avonds van den 17e had er een zwaar onweder plaats, vergezeld van hevigen regenval, stortregens, waardoor de grond zoodanig was doorweekt dat wij, die ons ter zijde van den weg in een korenveld bevonden, het koren moesten omtrappen en daarop moesten gaan staan, om niet in den grond te zakken.
Op dien avond marscheerden wij naar het dorp **Braine l'Alleud**, waar wij tegenover de Franschen hebben gestaan, zonder dat wij noch zij een schot konden doen, doordien de geweren geheel nat waren.
Des nachts bivouackeerden wij op eene hoogte bij het dorp, en wel onder de rotten der geweren, op eene handvol stroo; daar ik de flankkompagnie, in de rigting van **Quatre-Bras**, als tirailleurs had uitgezet, kwam ik des nachts eerst ten 12 uur op het bivouac, waar de tamboer-majoor Swick mij twee bossen stroo had bewaard, waarop ik, tot het aanbreken van den dag, zeer gerust sliep.
Den 18e 's morgens vroeg, begonnen wij reeds om de wapens weder in orde te brengen en in staat te kunnen zijn, den vijand af te wachten; ten 10 uur werden onze divisiën bij elkander getrokken en met den Generaal Chassé aan het hoofd, op den straatweg naar **Quatre-Bras** geposteerd om nadere bevelen af te wachten.
Ten 11 uur begonnen de vijandelijkheden en zulks al dadelijk met eene verbazende hevigheid; wij hadden, van onze standplaats af, er een fraai gezigt op, vooral dan als de Cavallerie over de hoogte van de hoeve bij **Quatre-Bras** trok en charges maakte; daar echter de Nassauers en de Brunswijkers, die de hoeve dapper verdedigden, genoodzaakt te zouden zijn terug te trekken, kwam een Engelsch generaal op den Generaal Chassé aanrijden en hem eene order overbrengen; wij zagen dan ook onzen Generaal den degen trekken en toen wisten wij wel hoe laat het was; de Generaal kommandeerde "Voorwaarts", wij formeerden kolonne d'attaque, gingen in de pas-de-charge naar den straatweg, deploijeerden ons daar weer en openden ons tweegelederen vuur op den vijand.
Op onze marsch naar den straatweg werd mijn paard onder mij doodgeschoten; ik liet er mijn oppasser bij om er mijn valies, zadel en tuig af te halen, dat alles nieuw was en mij *f* 400.- had gekost; hij kwam echter zonder iets bij mij terug, dewijl de Pruissen, in het denkbeeld dat hij stelen wilde, hem hadden geslagen en, wat hij ook mogt zeggen, niet naar reden wilden luisteren; ik kreeg later voor dit alles slechts *f* 200,- schadevergoeding.

Ik wist van vroegere veldslagen genoeg, welke de middeltjes zijn om aan een ander paard te komen als men het zijne kwijt is en had er dan ook spoedig een, maar ik had het nog slechts bij den teugel en was nog niet eens opgestegen, toen ook dit alweer werd doodgeschoten en nu had ik geene gelegenheid meer om een ander op te vangen, want wij gingen met de stormmarsch op den vijand aan, de Overste regts en ik links van de kolonne, om ze bij elkander te houden, totdat wij den vijand als een berg vóór ons zagen; ik riep op dat gezigt den Overste toe, "wat moet er nu van ons worden?" waarop hij laconiek antwoordde, "maar vooruit" en dat ging het ook; de artillerie, die zich bij de kolonne bevond, gaf den vijand eene volle laag kartetsen en toen ging het met de bajonet er op in, tegen de hoogte op; de artillerie had spoedig weder geladen en de kolonne ingehaald; zij gaf nogmaals eene volle laag en nu begon de vijand te retireren, krachtig door ons vervolgd; onze verliezen waren aanzienlijk; ik herinner mij nog eene vrouw die haar man niet had willen verlaten en bij hem in de kompagnie liep, door midden te hebben zien schieten, even als een officier; een granaat kwam te springen, in het midden van onze tamboers en pijpers, zoodat er bijna geene meer over waren, waarop de tamboer-majoor eene trom omhing en de stormmarsch sloeg.
Onze vervolging der Franschen ging middendoor de kanonnen en kruitwagens, die zij hadden achtergelaten; aan één dier wagens spande ik een paard af en reed er op tot des nachts 12 uur, als wanneer wij halt hielden en de verdere vervolging der Franschen aan de Pruissen werd opgedragen; mijn oppasser bond mijn paard aan een boom en ging er bij liggen, maar tot mijn leedwezen lag het 's morgens dood, zoodat ik weer niets had, dan de kleeren die ik aan had, want mijn valies met verschooning was met het eerste paard verloren gegaan; gelukkig vond ik in het valies, dat op het derde paard zat, eene nieuwe nankinsche broek met slobkousen en een paar nieuwe schoenen; alles paste mij alsof het voor mij was aangemeten en in dit tenue marscheerde ik mede naar **Parijs**.

Naar mijne vele praktische ondervinding te oordeelen, komt het mij voor, dat de Hollanders veel tot de overwinning van den slag bij **Waterloo** hebben bijgedragen, maar Napoleon zelf had ons, in de vorige jaren, geleerd hoe er aangevallen moest worden en werd nu met zijne eigene lessen betaald; er werd echter van onzen aanval weinig melding gemaakt.
Als de Prins van Oranje met zijne geringe magt, de Franschen niet zoo lang had tegengehouden, zoude er van ons niet veel te regt zijn gekomen en hadden de Franschen den slag waarschijnlijk wel gewonnen, want juist dat tegenhouden gaf, aan de Hollandsche troepen, die langs de grenzen van Frankrijk zeer verspreid lagen, en aan de Engelschen, die zich nog te **Brussel**, **Antwerpen** en **Gent** bevonden, den noodigen tijd om zich bij elkander te trekken; ook waren het onweder en de stortregens van den 17e waardoor de Franschen veel werden opgehouden, bepaald in ons voordeel; door een en ander konden wij den vijand op den 18e behoorlijk afwachten, en was ons het misschien al te groot vertrouwen der Franschen op hun geluk, en een misverstand omtrent door Napoleon gegeven bevelen, misschien wel van dienst.

Na den slag trokken wij Frankrijk binnen en waren des nachts steeds op bivouac; de vivres die uitgereikt werden, waren zeer slecht en er werd bijna altijd honger geleden; het scheen wel dat de Engelschen de policie over ons hielden; zij gingen des morgens altijd zeer vroeg en een uur voor ons op marsch en overal waar wij halt hielden, vonden wij de steden en dorpen door hen bezet en moesten wij bivouackeren; tot **Montmartre** bij **Parijs**, troffen wij

geen vijand aan, maar daar werd gevochten; wij bleven een paar dagen op het slagveld; een soldaat die soep moest koken en geen stok kon vinden, hing de ketel aan een geweer, dat hij van het slagveld had opgezocht; hij stond bedaard zijne patroontasch te poetsen, juist vóór de monding der loop, toen het geweer, dat nog geladen was, op eens afging en hem het geheele onderlijf verbrijzelde.
Vervolgens trokken wij, om **Parijs**, naar het **Bois de Boulogne**, gelegen vóór de voorstad **St. Denis**, waar wij eene maand lang op bivouac bleven en waar ik, met den Bataljons-kommandant, onder een boom was gelogeerd; in al dien tijd ben ik slechts eenmaal in Parijs geweest.
Daarna betrokken wij de kantonnementen bij **St. Denis** en in de vallei van **Montmorency**; ons Bataljon lag te **Grolis**; hoewel wij in 's vijands land waren, mogten wij, op last van den hertog van Wellington, toch niets hoegenaamd van den burgers verlangen, hetgeen voor ons, die van 1806 tot 1814 onder de Franschen zonder traktement hadden gediend en steeds van den boer hadden geleefd, eene vreemde vertooning was; wanneer de burgers ons iets gaven moesten wij van hen kwitantie vragen, om te bewijzen dat wij het betaald hadden.

• • • • • • • • •

WIJZIGINGEN OP DE LEDENLIJST

Wil Zaagman jr.

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen, dat is overleden ons lid, de heer A.R.A.L. Norenburg, Hoge Kanaaldijk 9, 6212 XR Maastricht.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie sinds 1 mei 1999:
Nieuwe (of hernieuwde) leden (en hun interessegebieden):
drs. F.J.C.S. van den Bergh, Rentmeesterlaan 12, 6532 AK Nijmegen ("Alles!");
J.L. Buurman, Weldamlaan 14, 6825 XL Arnhem (6, 8, 18);
H.R. Evers, Denenburg 106, 2591 AD 's-Gravenhage (2, 3, 7, 10, 12, 21);
Instituut voor Maritieme Historie, Postbus 20702, 2500 ES 's-Gravenhage (15);
T.R.A.J. Winkelman, Van Assendelftstraat 25, 2342 AR Oegstgeest (Algemeen, maar met name 8);

Wijzigingen in adresgegevens:
mr. H.J. Arnold, Koolwitje 1, 3892 GA Almere;
J.W.L. Heesakkers, Graafschap Megenstraat 24, 5061 XS Oisterwijk;
P.E. van Loo, Blasiusstraat 119a, 1091 CP Amsterdam;
Th.R.H.G. van Mun, Wagenaarstraat 269, 5343 CG Oss;
H.P. Stassen, Van Duijvenvoordestraat 66, 4835 CB Breda;
mr. H. van Veen, Vrijthof 11, 3451 LJ Vleuten en
Secretaris van de Vereniging van Officieren der Genie, Meeredel 11, 6181 KS Elsloo.

Opgezegd wegens bijzondere omstandigheden per 1 januari 1999:
N.A. Schukking, Eekschillersdreef 505, 7328 LH Apeldoorn.

Het aantal leden bedroeg op 23 augustus 1999 **449**.

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.
T. Broos, Zuidoostsingel 23,
4611 BB Bergen op Zoom, 0164-242097.

(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:

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
tel.nr. 070 - 364 82 76
na 18.00 uur 070 - 354 01 76