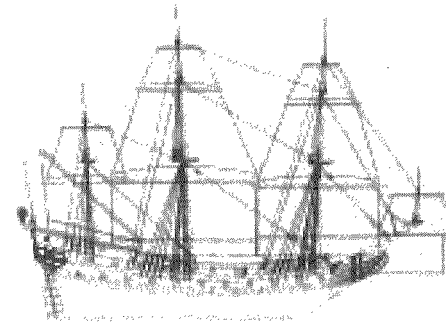
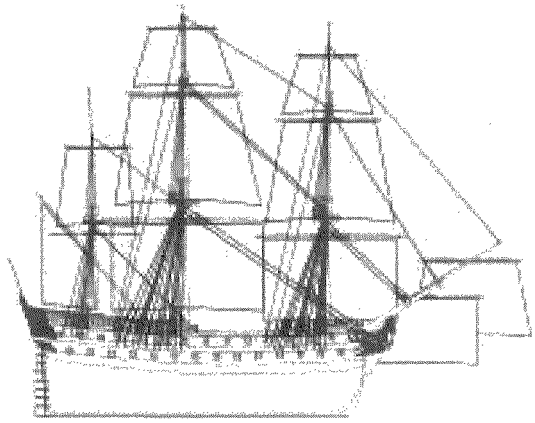
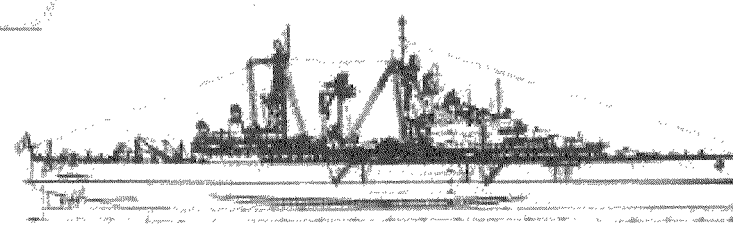
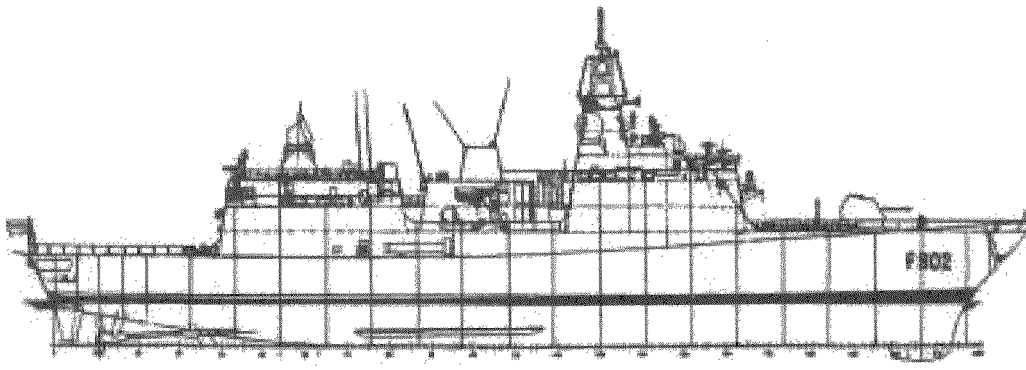
Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie









36e Jaargang nummer 3 - juli/september 2002

MARS et HISTORIA

De "NEDERLANDSE VERENIGING VOOR 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:	A.G. Westendorp A. Neuhuyslaan 42 8072 HT Nunspeet 0341-416605.
Vice-voorzitter:	drs R. de Winter Koolwitjehof 29 3124 BH Schiedam 010-4709516 (thuis) 070-3188632 (kantoor)
Secretaris:	J.W.H. Sonnemans Europalaan 11 5504 GD Veldhoven 040-2553711.
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:	drs J.P.C.M. van Hoof, mw. M. Groen, drs J. Nuis, drs A.J. van der Peet, W.L. Plink

Tekeningen omslag:
De eerste, vijfde, zevende en achtste Zeven Provinciën

Colofon

LIDMAATSCHAP:
Kosten: € 25,-/jaar (buitenland: € 32,-/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 voor 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: theo.postma@xs4all.nl

ADVERTENTIES:
Voorbeeld tarief: kwart pagina per jaar (vaste tekst): € 115,-, invoegen bedrukt A4 per keer: € 100,-. Inlichtingen bij penningmeester.

DRUK:
"Pro Patria", Zwijndrecht.

ISSN - 0928-5156

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

NABESTELLEN OUDE NUMMERS:
voor '97: P.N.M.A. van der Baan
Postbus 183
3900 AD Veenendaal
v.a. '97: bij de redactie
Prijzen:
per nummer € 2,50 + porto,
lustrumnummer € 5,-- + porto,
per jaargang € 7,50 + porto,
alle bij vooruitbetaling.

Inhoud

Theo Postma
Omslagartikel: "Marinescheepsbouw door de eeuwen heen" 2

Van het bestuur 4

Theo Postma
Op bezoek bij ... Carel Albert Heshusius 5

J. Nuis
Militariade 6

Vraag en aanbod 9

Nagekomen persbericht 10

Van de redacteur 10

Theo Postma
Boekbespreking: Vestingartillerie in het veldleger 11

William L. White
Vliegende Forten boven de Java zee 12

Rolf de Winter
Opening tentoonstelling 32

Frits Snapper
Herinneringen aan de mobilisatie en oorlogsdagen 1939/1940 36

C.B. Nicolas
Taptoe 44

Theo Postma
Boekbespreking: 85 jaar Marineluchtvaartdienst in beeld 54

B.C. Cats
Logistiek onder de tropenzon 55

Mr. W.J. Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 56

OMSLAGARTIKEL Tevens BOEKENBESPREKING

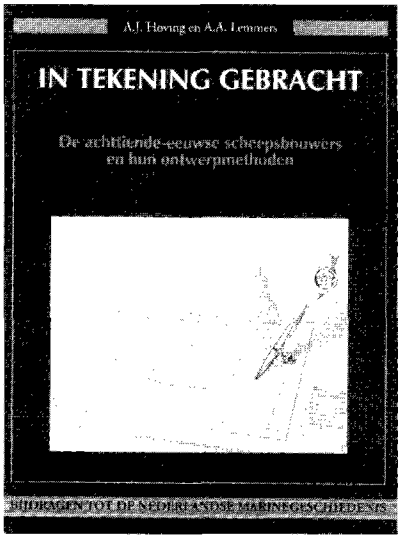
Theo Postma

'MARINESCHEEPSBOUW DOOR DE EEUWEN HEEN'

IN TEKENING GEBRACHT
De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden
A.J. Hoving en A.A. Lemmers
Uitgeverij: De Bataafsche Leeuw, Amsterdam
Deel 12 van de Bijdragen tot de Nederlandse Marinegeschiedenis
ISBN: 90 6707 541 8, prijs: € 38,50, gebonden, 316 blzn,
talrijke zwart-wit illustraties waaronder 14 losse scheepstekeningen in sepia.

DEUGDELIJKE SCHEPEN
Marinescheepsbouw 1945-1995
S.G. Nooteboom
Uitgeverij: Europese Bibliotheek, Zaltbommel
ISBN: 90 288 2637 8, prijs: € 36,50, gebonden, 224 blzn, 78 zwart-wit illustraties.

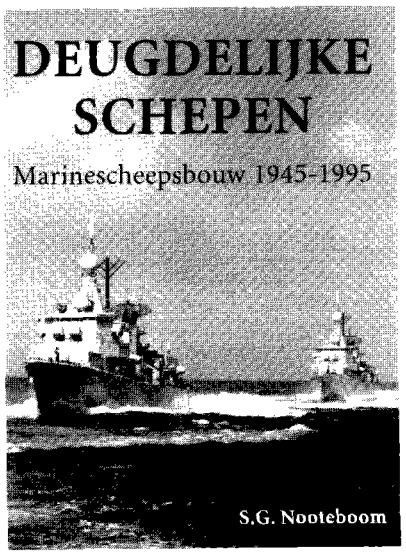
'SCHEPEN VAN GEWELT'
acht keer 'De Zeven Provinciën'
Anselm van der Peet en Annette de Wit
Uitgeverij: Van Wijnen, Franeker
ISBN: 90 5194 241 9, prijs: € 16,90, gebonden, 96 blzn, rijk geïllustreerd in kleur.



De schepen op de omslag vormen het verband tussen de drie boeken: het tweede schip is een voorbeeld voor het eerste boek, het derde voor het tweede terwijl ze alle in het laatste boek voorkomen.
In twee van deze boeken is een duidelijke link met de VOC. De 18e-eeuwse scheepsbouwers uit het eerste boek bouwden ook voor de VOC en de besproken ontwerpmethoden werden niet alleen voor marineschepen maar ook voor VOC-schepen gebruikt. Voorts beschermden marineschepen de VOC-vloten. Dus ook een aantal marineschepen met de naam Zeven Provinciën uit het derde boek staan in verband met de VOC.

Het boek van Hoving en Lemmers behandelt de ontwikkeling van het van te voren bepalen van de scheepsvorm door middel van scheepstekeningen. Grote schepen werden tot de tweede helft van de achttiende eeuw op

het oog gebouwd - in Amsterdam volgens de methode 'shell-first' en in Rotterdam 'frame-first' - waardoor vorm en prestaties niet van te voren vast stonden.
Admiraal Schrijver wilde een betere marinevloot en een grotere invloed van de Admiraliteiten op de bouw. Hij verweet de Nederlandse scheepsbouwers een gebrek aan professionaliteit en haalde Britse scheepsbouwers, waaronder ene Bentam, naar Amsterdam.
Op zijn 'Plan', gepubliceerd in de 'Boekzaal der Geleerde Waerelt' in 1755, kwamen reacties van Zuid-Nederlandse scheepsbouwers.
De beide schrijvers tonen aan dat Rotterdamse scheepsbouwers, met name uit de familie Van Zwijndregt, een eigen methode tot het tekenen van schepen hadden ontwikkeld en hun vakmanschap zeker niet onderdeed voor dat van buitenlanders.
In de vele bijlagen is een groot aantal bronnen opgenomen, waaronder het nooit gepubliceerde geschrift van Pieter van Zwijndregt Pauluszoon 'De Groote Nederlandsche Scheepsbouw op een Proportionaale Reegel voor Gestelt'.



Het boek van Nooteboom behandelt de nieuwbouwprojecten van kruisers, jagers, fregatten en onderzeeboten bij de Koninklijke Marine na de Tweede Wereldoorlog tot aan het allernieuwste luchtverdedigings- en commandofregat, HrMs De Zeven Provinciën. De auteur beschouwt de projecten in het licht van politieke- en scheepsbouwontwikkelingen en gaat daarbij chronologisch te werk. Zeer handig en overzichtelijk zijn de, achterin opgenomen, 'overzicht nieuwbouwprojecten', 'scheepsgegevens' en 'algemene plannen'.



Het laatste boek, door van der Peet en de Wit, verbindt de twee eerste door de geschiedenissen van de acht marineschepen, met de naam Zeven Provinciën, te verhalen, waarbij de nadruk niet meer alleen op de scheepsbouw ligt. Na een inleidend hoofdstuk over de Zeemacht van de Republiek worden de naamdragers één voor één behandeld. Hierbij zijn hoogtepunten en tragische gebeurtenissen: de tocht naar Chatham 1667 met o.a. het vlaggenschip van Michiel de Ruyter en de muiterij in 1933 op het pantserschip. De auteurs werpen, in het laatstgenoemde geval, door bronnenonderzoek een nieuw licht op de gebeurtenissen.

Het eerste boek graaft diep en is voor specialisten zeer interessant, het tweede boek is voor een groter publiek van geïnteresseerden, met enige nautische kennis, degelijke lectuur. Het laatste boek is door illustraties in kleur en de op zich zelf staande 'verhaaltjes' toegankelijk voor een breed publiek. Maar alle drie boeken getuigen van een gedegen wetenschappelij-

ke aanpak van de auteurs en een daarbij behorende zeer verzorgde uitgave.
Na het lezen van deze drie boeken is mijn conclusie dat, hoewel Nederland na de 17e eeuw als grote zeevarende natie werd overvleugeld, de ontwikkeling en de bouw van Nederlandse marineschepen ook in de 21e eeuw nog steeds op een hoog peil staat!

Illustraties omslag (van boven naar beneden):

De eerste Zeven Provinciën, linieschip, admiraliteit van Amsterdam. Bouwjaar: 1642. Afmetingen: lengte 128, wijdte 31,5 en holte 12 voet. Bewapening: 32-48 stukken. Bemanning: 190.

De vijfde Zeven Provinciën, linieschip, admiraliteit van het Noorderkwartier. Bouwjaar: 1782. Afmetingen: lengte 179, wijdte 48/9 en holte 22 voet. Bewapening: 74 stukken.

De zevende Zeven Provinciën, kruiser. Bouwjaar: 1953. Afmetingen: lengte 185,7, breedte 17,25, diepgang 6,85 meter. Bewapening: 8 x 152 cm kanons in vier dubbeltorens; 8 x 57 mm mitrailleurs, 8 x 40 mm, 1 lichtraketwerper en 2 dieptebomrekken. Bemanning: 957.

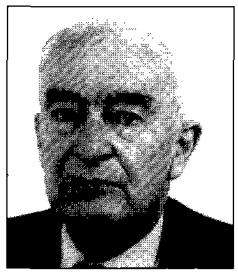
De achtste Zeven Provinciën, luchtverdedigings- en commandofregat. Bouwjaar: 2002. Afmetingen: lengte 144,24, breedte 18,82, diepgang 5,10 meter. Bewapening: 40 x MK 41 Evolved Sea Sparrow, 8 x Harpoon lanceerbuizen, 1 x 127 mm kanon, 2 x SGE-30 Goalkeeper snelvuurkanons, 2 x 20 MM mitrailleurs, 4 x 323 mm torpedo's, transporthelikopters. Bemanning: 180.

VAN HET BESTUUR

In de vorige Algemene Ledenvergadering heeft het bestuur meegedeeld, dat het voorzitter J. Nuis gevraagd heeft aan te blijven tot uiterlijk de Algemene Ledenvergadering 2002, uiterlijk omdat mogelijk al eerder een nieuwe voorzitter aangewezen zou kunnen worden.
Het bestuur deelt u mee, dat in zijn vergadering van 27 juni 2002 J. Nuis als voorzitter is afgetreden en dat het bestuur in die vergadering conform artikel 8 van de statuten uit zijn midden A. Westendorp als voorzitter heeft aangewezen. J. Nuis heeft meegedeeld per de Algemene Ledenvergadering 2002 af te treden als lid van het bestuur.

Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...



Carel Albert Heshusius

Ik had gedacht dat de tropische hitte in Nederland voor de heer Heshusius wel geen probleem zou vormen. Maar het tenue tijdens onze ontmoeting in zijn Haagse appartement was, op zijn initiatief, "prethemd". Hij had zich terdege op onze ontmoeting voorbereid: boeken, tijdschriften, de pasfoto en een uitgetikt c.v. lagen voor me klaar:
In voorjaar 1916 te 's-Gravenhage geboren, tijdens het verlof van ouders in WO-I.
Vader was veearts bij het gouvernement van Nederlands-Indië en moeder onderwijzeres.
Vervolgens eerst in 1918, gedurende WO-I via Amerika, Hawaï en Japan naar Nederlands-Indië gereisd en aangekomen in Zuid Sumatra in Palembang en hogerop.
In 1921 naar Java: Djokjakarta en Tegal.
In 1927 ging vader met pensioen in Nederland en kwam Carel Heshusius wederom in Den Haag. Daar behaalde Carel het eindexamen HBS-B in 1935.
In 1935-1936 vervulde hij zijn dienstplicht bij de School van Reserve Officieren Bereden Artillerie te Ede. Het militaire leven beviel zo goed dat hij in 1936 een contract sloot om bij het Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (KNIL) te worden opgeleid tot officier aan de Koninklijke Militaire Academie te Breda (KMA). Het militaire bloed zit al lang in de familie Heshusius; in de gang prijken twee portretten van krijgshaftige voorouders. Eén had de slag bij Waterloo meegemaakt, de ander het beleg van de citadel van Antwerpen.
In 1939, na driejarige opleiding, als tweede-luitenant van het KNIL naar de Oost; eerst in Soerabaja , daarna (1940) naar Bandoeng, bij het tankcorps.
Maar bij de val van Nederlands-Indië raakte hij in 1942 tot 1945 in Japanse krijsgevangenschap.
Bevrijd te Batavia in augustus 1945 maakte hij menig gevecht mee en was commandant van een tank-onderdeel, waarmee hij in 1947 de 1e Politionele Actie meemaakte in West- en Midden-Java.
In 1950 werd het KNIL opgeheven en ging hij in Nederland over als ritmeester bij de K.L. en wel bij de Cavalerie. Daar was hij bataljons-, regiments- en brigadecommandant.
Zijn brede interesse kwam tot uiting in een studie van de Franse taal. Dat resulteerde in zijn laatste militaire functie: van 1968 tot 1971 militair- en luchtmachtattaché bij HM Ambassades te Parijs (Frankrijk) en Bern (Zwitserland).
In 1971 werd hij 55 jaar en ging met leeftijdspensioen.
De heer Heshusius stond dicht bij de oprichting van Mars et Historia. Hij was redacteur en vicevoorzitter en volgde de eerste voorzitter, Ikolmarns Diekerhoff, na diens dood op. Hij bleef voorzitter tot zijn 70e verjaardag. Daarna bleef hij actief als correspondent KNIL. De laatste jaren voelt hij zich daarin geweldig gesteund door Tristan Broos.
Dankzij een uitgebreide verzameling foto's over het (vooroorlogse) KNIL en Nederlands-Indië komen de verhalen daarbij vanzelf naar boven. Dat heeft geresulteerd in de publicatie van een vijftal boeken en een veel groter aantal artikelen (niet alleen in Mars).
Jarenlang heeft de heer Heshusius rondleidingen door Indonesië georganiseerd. Toen dat na 10 jaar begon te vervelen verlegde hij zijn werkterrein naar Zuid-Amerika. Dat hij daarvoor, samen met zijn echtgenote, Spaans moest leren was voor hem vanzelfsprekend.
Het blijkt dat Carel Heshusius nog lang niet achter de geraniums gaat zitten: hij was net terug van een zeilvakantie, samen met zijn vrouw; en binnenkort komt zijn nieuwste boek uit, "DE NADAGEN VAN TEMPO DOELOE".

J. Nuis

MILITARIADE

Tentoonstellingen (in 2002, tenzij anders vermeld. I.v.m. openingstijden zijn de telefoonnrs vermeld)
Airborne Museum, Oosterbeek, 026-3337710, www.airbornemuseum.com
Market Garden in miniatuur. Defeat and Glory, a miniaturist's perspective. Diorama's over Market Garden. T/m 3-11.
Legermuseum, Delft, 015-2150500, www.legermuseum.nl
Afscheid van Nieuw-Guinea 28-6 t/m 4-1-2004. *Ridder Roderik, een middeleeuws avontuur.* Interactieve tentoonstelling voor kinderen van 8 t/m 11 jaar. T/m 2005.
Marinemuseum der Koninklijke Marine, Den Helder, 0223-657534, www.marinemuseum.nl
Vloot vereeuwigd 1868 – 1968. Honderd jaar Koninklijke Marine in foto's. T/m 2-1-2003.
Mariniersmuseum der Koninklijke Marine, Rotterdam, 010-4129600
Een korps met een missie. De vredestaken van het Korps Mariniers sinds 1934. T/m 8-9. *De Mariniersbrigade. Een oud-marinier vertelt over zijn ervaringen.* In 18 thema's wordt m.b.v. bronnen, objecten, foto's en citaten een beeld geschetst van de geschiedenis van de Mariniersbrigade. Tijdens de tentoonstelling worden vier lezingen gehouden. 1-11 t/m 4-5-003
Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg, 0346-353815, www.militaireluchtvaartmuseum.nl
Aerocartoons van Ton van Andel. Een luchtige kijk op het vliegbedrijf. Tot april 2003.
Museum 't Schilderhuis, Driebergen, 0343-517588
De wereld in karton. Militaire en civiele vaar-, voer- en vliegtuigen in bouwplaten. T/m eind september.
Nederlands Vestingmuseum, Naarden, 035-6945459; www.vestingmuseum.nl
Typisch Nederlands. T/m 29-9.

Overige activiteiten musea
Airborne Museum, Oosterbeek, 026-3337710, www.airbornemuseum.com
Airborne Fietstour 25-8. *54e Airborne wandeltocht* 7-9. *Lezing door Niall Cherry* 8-9. *Herdenking Slag om Arnhem* 20,21,22-9. *Bus-excursie door het deel van de Betuwe, belangrijk tijdens Slag om Arnhem* 12-10. *Pegasus Wandeltocht* 26-10. *Lezing Marcel Zwarts over Duitse voertuigen bij de Slag om Arnhem* 2-11.
Legermuseum, Delft, 015-2150500, www.legermuseum.nl
Tekenfilm *Het magisch zwaard* t/m 1-9. *Groot Ridderfeest* 1-9, 10 – 17 u. Woensdagen t/m 28-8 13.00 u. Workshop voor kinderen.
Mariniersmuseum der Koninklijke Marine, Rotterdam, 010-4129600
Marine- en mariniersfilms *'uit de oude doos'* elke 1e zondag van de maand, doorlopend van 12 - 16 u.
Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg, 0346-353815, www.militaireluchtvaartmuseum.nl
Search and Rescue. Toneelspel voor jong en oud. 25-8 t/m 1-9 en 22-12 t/m 29-12. *Open Monumentendagen en Open Werkplaatsdagen* met speciale aandacht voor restauratieprojecten. 7 en 8-9. Nationale Modelbouw Manifestatie. 20 t/m 27-10. Flightsimulatoren-weekend. 9 en 10-11.

Nederlands Vestingmuseum, Naarden, 035-6945459; www.vestingmuseum.nl
Garnizoensdag. De Finale! 8-9. Historische rondleiding elke eerste zondag van de maand.

Documentatiegroep '40-'45
Leden van Mars et Historia zijn van harte welkom op de op 14 september en 7 december a.s. te houden Militaria- en Documentatiebeurs en op de op 2 november a.s. te houden Documentatiebeurs in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen, alsmede op de op 10 augustus a.s. in Overloon te houden Documentatiebeurs van de Documentatiegroep '40-'45. Wijzigingen zijn voorbehouden. Als u zich bij de ingang met het lidmaatschapskaartje M&H meldt als lid van onze vereniging betaalt u het entreegeld, zoals dat geldt voor de leden van de Documentatiegroep '40-'45, t.w. € 1,40. Ook is het voor onze leden mogelijk, uiterlijk de zaterdag vóór de beursdag, schriftelijk tafelruimte te reserveren (maximaal 3 strekkende meter à € 3,50 per strekkende m.) bij de heer J. Fioole, Eiland 163, 4143 EW Leerdam. Overige informatie 0345-613077.

Excursie Peel-Raamstelling, 12 oktober 2002
Leden van onze vereniging zijn welkom op de themadag, die de Documentatiegroep '40 – '45 op 12 oktober te Mill organiseert. In Mill heeft op 10 mei 1940 een hevige strijd plaatsgevonden tussen Nederlandse troepen van 3 RI en Duitse troepen, die na een verrassende doorbraak van een pantsertrein en een troepentrein achter de Nederlandse linies terecht gekomen waren. De pantsertrein is bij terugkeer ontspoord op de toen inmiddels gesloten aspergeversperring. Programma: 10.30 – 12.00 uur Lezing ltkol. b.d. E.H. Brongers, 12.00 – 13.00 lunch, 13.00 - ... rondwandeling over ca 5 km langs defensiekanaal, spoorwegmonument, hoofdstelling, kapelletje en commandopost. De stichting 'Sporen van de Oorlog' uit Mill stelt een maquette van het defensiekanaal en vele foto's ten toon. Twee veteranen van 3 RI zullen gedurende de dag aanwezig zijn. Lokatie, open vanaf 09.30 u.: Restaurant Stoof, Kerkstraat 14, Mill (tel. 0485-451137). Openbaar vervoer: vanaf Centraal Station Nijmegen bus 91 richting Uden, uitstappen halte Fitland, Mill. Vertrek vanaf CS 08.11, 08.41 of 9.11 u., aankomst Mill 09.00, 09.30 of 10.00 u. Inschrijven door voor 1 oktober a.s. € 20,-- (lunch en excursiegids inbegrepen) over te maken op giro 122310 t.n.v. Documentatiegroep '40 – '45, Hazeleger 83, 4874 KZ Etten-Leur onder vermelding 'Excursie 12 oktober'. Alleen als er geen plaats meer is, krijgt u bericht.
Informatie bij de heer A. de Rijck, 076-5033787 (na 19.00 u.) of andre.derijck@wxs.nl

Battlefield-tour Alblasserdam en Dordrecht
Leden van onze vereniging zijn welkom bij de door de Koninklijke Vereniging ter Beoefening van de Krijgswetenschap op zondag 22 september a.s. te organiseren battlefield-tour naar Alblasserdam en Dordrecht. II-2-RW, het tweede bataljon van het tweede Regiment Wielrijders, 'het bataljon De Bie', behorend tot de Lichte Divisie, gelegerd in Brabant, werd op 10 mei 1940 verplaatst naar Alblasserdam, waar strijd werd geleverd met Duitse parachutisten bij de brug over de Noord. Daarna was het bataljon betrokken bij de straatgevechten in Dordrecht tegen de inmiddels gearriveerde Duitse grondtroepen. Inleider is majoor b.d. H. Kleingeld, wiens vader als onderofficier-toegevoegd van de commandant PAG-compagnie van II-2-RW de mobilisatie en de oorlogsdagen meemaakte. Programma: 10.00 – 10.20 uur bus bij station Dordrecht (bus wacht op aankomst intercity's uit Amsterdam/Utrecht om 10.17 en uit Den Bosch om 10.03), 10.00 – 11.00 ontvangst in 'Het wapen

van Alblasserdam', Dam 24, Alblasserdam, 11.00 – 13.30 lezing en rondleiding in Alblasserdam, 13.30 – 14.00 lunch in 'Het wapen van Alblasserdam', 14.00 – 14.45 lezing over de strijd in Dordrecht, 14.45 –15.00 per bus naar Dordrecht, 15.00 – 16.00 bezoek oversteeklocatie over de Merwede en het centrum van Dordrecht. Na afloop rijdt de bus eerst langs station Dordrecht en vervolgens terug naar Alblasserdam. Inschrijven door per deelnemer € 20,-- (niet-leden KVBK) over te maken op giro 78828 t.n.v. Penningmeester KVBK te Vleuten onder vermelding van 'Battlefieldtour 2002' en naam/namen deelnemer(s). Inschrijvers ontvangen begin september bericht over al of niet deelname. Bij overtekening wordt inschrijfgeld gerestitueerd.

Ooggetuigen in beeld
100 schilderijen van oorlogstaferelen, gemaakt door autodidact Dirk van Rijn, zijn gebundeld in zijn boek "Ooggetuigen in beeld'. De schilderijen, waarop heel vaak vliegtuigen voorkomen, zijn mede gebaseerd op verhalen van oud-strijders en ooggetuigen en op gevechtsrapporten. ISBN 90-8049812-2, 96 pagina's met kleurenafbeeldingen, uitgeverij Geromy, Maarssen. Prijs € 17,--.

Drijvende stuwen voor de landsverdediging
Leden van onze vereniging zijn welkom bij de door de Historische Kring Bemmel in de tweede helft van oktober te organiseren voordracht over 'Drijvende stuwen voor de landsverdediging (Koude oorlog)'.
Daar de datum nog niet vaststaat, zijn vanaf medio september nadere inlichtingen te verkrijgen bij de heer Somers (0481-464933) en bij http://go.to/historischekringbemmel

Taptoe Nijkerk
De (24e) taptoe met o.a. het Centraal Militair Orkest van de Republiek Litouwen vindt plaats op 7 september op het Taptoe-terrein (naast Stadhuis), aanvang 20.30 u. Street parade vanaf 18.45 u. door centrum Nijkerk. Promenadeconcert op het Plein, aanvang 11.00 u. Taptoelijn: 033-2454016. E-mail: www.taptoe-nijkerk.nl

Karel Doorman-sabel
Tot nog toe werd op het Koninklijk Instituut voor de Marine een door een fonds, vernoemd naar J.F. Gate, Captain of the United States Naval Reserves , gefinancierd sabre for the most promising cadet uitgereikt. Nu dit fonds daartoe financieel niet meer in staat is, heeft het Karel Doorman-fonds de sabel geadopteerd en wordt voortaan aan de 'beste' adelborst als teken van uitmuntendheid de 'Karel Doorman-sabel overhandigd

Rijksarchief Noord-Holland
Open dag 7 september, thema: militaire geschiedenis. Kleine Houtweg18, Haarlem, 023-5172709.

Oproep
Nieuws voor 'Militariade', zoals gegevens over tentoonstellingen, s.v.p. vóór 15-10-2002 schriftelijk naar J. Nuis, Graaf Willem de Oudelaan 187, 1412 AS Naarden. Bij voorbaat dank!

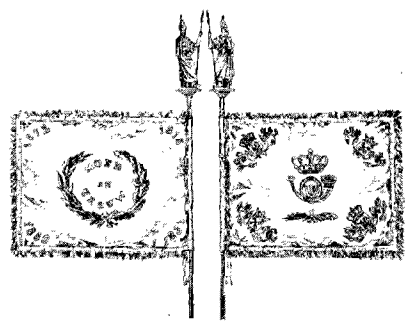
VRAAG EN AANBOD

Vraag en aanbod 1

Jan Jansen zoekt nog **uniformen en uniformdelen van het Korps Mariniers** zowel gekleed als ceremonieel. Zijn zoektocht varieert van de Nederlandse knopen (brons) op het groene USA uniform Marns. (1944) en de bijbehorende pet van de wintertenue, tot b.v. een tekening van de fluitenbus van een pijper Marns. Mocht u een surplus bezitten van zaken die een Marinier eigen zijn en waren dan zou er misschien met mij geruild of andere zaken gedaan kunnen worden.
Ik bied b.v. te ruil aan:
Ceremonieel tenue, jas/broek van adjudant Marns. Mariniers Kapel (rode kraag) (1962).
Gekleed tenue, van luitenant kolonel der Artillerie met bottines en sporen, pet en centuur tot sabel (1962).
Gekleed tenue, adjudant der marechassee met pet en zilveren nestels.
Gekleed tenue, marechausse der 4e klasse met katoenen nestels.
De service dress, (met dansende leeuw) 1e luitenant der Artillerie ± 1958 met pet, NW. Guinea koord (ex KNIL). Lederwerk in goede toestand.
Al deze uniformen zijn in topkwaliteit. Mocht u interesse hebben bel of mail.
Jan C.H. Jansen, Tel: 0181-315884, e-mail: gepunt@hetnet.nl

Aanbod 2

Zeer gelimiteerde luxe ets van het "Pro Patria" vaandel, van de Koninklijke Leidsche Studenten Vereeniging tot Vrijwillige Oefening in den Wapenhandel "Pro Patria". Dit vaandel is aan het begin van de Tiendaagse veldtocht door de dochters van de hoogleraren uitgereikt aan de Vrijwillige Jagers der Leidsche Hoogeschool. De vaandel etsen zijn destijds gemaakt t.g.v. het 26ste Lustrum van "Pro Patria".
Momenteel beschikken we nog over 73 luxe zwartwitte vaandeletsen uitgevoerd op handgeschept papier met de afmetingen 10 x 15 cm en een maximale oplage van 300 stuks.



Het Vaandel van de Koninklijke Leidsche Studenten Vereeniging Tot Vrijwillige Oefening in den Wapenhandel „Pro Patria"

Wilt u ook over een ets van het "Pro Patria" vaandel beschikken dan kunt u € 27,50 (inclusief verzendkosten) overmaken op ons bankrekening nummer 56 64 22 352 bij de ABN AMRO Bank t.n.v. Pro Patria o.v.v. Vaandelets en o.v.v. uw huisadres, zodat wij de ets na betaling kunnen toezenden.
"Pro Patria", Postbus 11245, 2301 EE Leiden,
Pro_Patria_Studentenweerbaarheid@hotmail.com

Nagekomen Persbericht

Tentoonstelling: ***De Keizer aan de Keizersgracht***

Huis Marseille – Amsterdam

In negenenvijftig treinwagons vol bezittingen die de laatste Duitse keizer Wilhelm II in 1919 en 1920 naar zijn ballingsoord in Nederland had laten komen bevonden zich ook duizenden foto's: Ingelijste foto's, losse foto's, albums, een kamerscherm met foto's, daguerreotypieën, kostbare platinadrukken, autochroomplaten etc. Een groot deel van deze foto's (bijna 12.000 stuks) wordt nog altijd in Huis Doorn, laatste verblijf en rustplaats van de keizer, bewaard. Voor de eerste keer is een omvangrijke keuze uit deze collectie gemaakt, die dit najaar in huis Marseille wordt gepresenteerd.

Opening tentoonstelling

De tentoonstelling zal worden geopend op zaterdag 31 augustus.

Huis Marseille

Stichting voor Fotografie, Keizersgracht 401, 1016 EK Amsterdam, Tel.: 020 – 5318989

www.huismarseille.nl

Openingstijden: dinsdag t/m zondag 11.00 – 17.00 uur (maandag gesloten).

Bij de tentoonstelling verschijnt een rijk geïllustreerde uitgave:

De keizer in beeld. Wilhelm II en de fotografie als pr.-instrument.

Uitgeverij is: Europese Bibliotheek, Waalkade 34, 5301 CJ Zaltbommel. Tel. 0418 – 513144

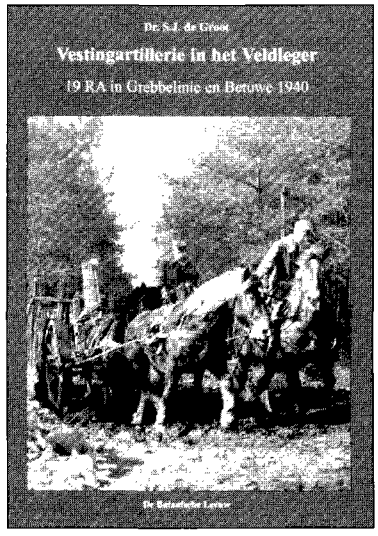
VAN DE REDACTEUR

- De redacteur van Mars et Historia zoekt, omdat de huidige columnist 'Militariade', J. Nuis, per nummer 4, oktober/december 2002 met zijn werk voor de column stopt, een verenigingslid, dat m.i.v. nummer 1, januari/maart 2003 die column wil verzorgen. De gegevens voor de kolom kunnen o.a. ontleend worden aan een twintigtal aan de columnist toegezonden (inter)nationale periodieken en aan toegezonden agenda's van activiteiten. Het uitdagende, leuke werk vraagt slechts één column per kwartaal! Meldt u bij uw redacteur!
- Voorts zoekt de redacteur naar een typist(e) die, tegen vergoeding per pagina, enig typewerk in WORD(artikelen) / EXCEL(inh.opg. M&H) wil verrichten.
- Op mijn vraag naar een redactieassistent(e) heeft nog niemand gereageerd.
- De oproep om kopij te leveren is nog steeds van kracht.
- Ook kan men nog steeds aan de redactie de namen en adressen opgeven van geïnteresseerden in M&H. Deze krijgen dan een kennismakingsnummer met folder/aanmeldingsformulier opgestuurd.

BOEKBESPREKING
door Theo Postma

VESTINGARTILLERIE IN HET VELDLEGER

19 RA in Grebbelinie en Betuwe 1940
Dr. S.J. de Groot
uitgegeven bij DE BATAAFSCHE LEEUW, 224 blzn,
talrijke zw/w-foto's en enkele kaarten in kleur,
ISBN 90 7607 547 7, prijs € 24,50



Bas de Groot schrijft niet over een wereldschokkende militaire gebeurtenis maar verhaalt een "petite histoire" van het 19e regiment "verplaatsbare" artillerie, het regiment waar zijn vader tijdens de Tweede Wereldoorlog bij diende. Dit verklaart meteen de charme van het boek: de grote betrokkenheid van de schrijver bij het onderwerp. Maar de wetenschapper, die Bas in hart en nieren is, zorgt er voor dat het boek in hoge mate objectief blijft.
Maar nu nog iets over de inhoud:
Het boek begint met een hoofdstuk over het kanon 12 lang staal, het eerste achterlaadgeschut dat al sinds 1878 bij het Nederlandse leger in dienst was. Dit drie ton wegende vestinggeschut werd verplaatsbaar geacht door er vier (zware) paarden voor te spannen!
Vervolgens wordt de geschiedenis van het 19e Regiment Artillerie (19 RA) verteld. Dit regiment, dat bestond uit reserveofficieren en dienstplichtig kader en manschappen, werd in 1939 opgericht en in 1940 weer opgeheven. De afdeling van reservemajoor de Groot, II 19 RA, was opgesteld in de Grebbelinie. De gebeurtenissen worden zonder opsmuk verteld. En om de lezer in staat te stellen een eigen oordeel te vellen over de prestaties van 19 RA, zijn de bronnen, de officiële verslagen en rapporten van de strijd, ingevoegd.
Voorts vormt de privé-correspondentie van majoor de Groot een bijzondere en unieke bijdrage.
Tot slot geeft de schrijver commentaar op de belangrijkste conclusies van Nierstrasz, over de gevechtskracht van het Nederlandse leger, in betrekking tot 19 RA.
De bijlagen en een uitgebreid notenapparaat completeren het boek tot een degelijk wetenschappelijk aangepakt maar toch leesbaar werkje.

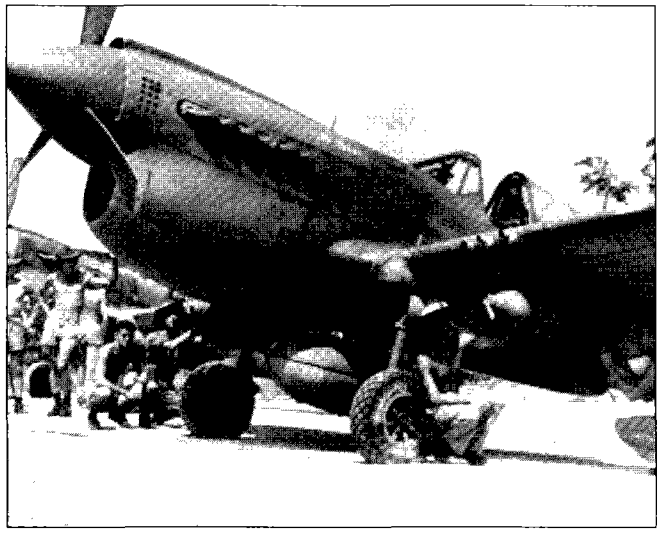
William L. White

VLIEGENDE FORTEN BOVEN DE JAVA ZEE

De heer Visser, als vrijwilliger werkzaam bij het Instituut voor Maritieme Historie, gaf me dit stuk. Hij had het van internet gehaald en dacht, dat ik het wel interessant zou vinden omdat deze geschiedenis, ook bij MLD-ers, niet zo bekend is. Omdat de portefeuille van Mars et Historia, ondanks herhaalde oproepen, niet meer aangevuld en dus leeg is, gebruik ik het voor ons blad (ik zit het in de zon bij La Rochelle op mijn laptop te redigeren).
Het is een vertaald gedeelte uit het boek 'QUEENS DIE PROUDLY' van William L. White. Het is in 1943 uitgegeven door Harcourt. Brace & Co., New York. De stijl van het verhaal is een beetje simpel en jongensachtig, maar het geeft de Amerikaanse bijdrage aan de verdediging van Nederlands-Indië goed weer.

Luitenant Frank Kurtz was een van de gevechtsvliegers van de Amerikaanse 19de Bombardementsgroep die, met wat haar aan Vliegende Forten restte, Java te hulp kwam. Uit zijn mond tekende William L. White het hier volgende relaas op, dat een indruk geeft van de wanhopige doch vergeefse strijd op leven en dood die Nederlanders en Amerikanen leverden om de Japanse invasievloten, die Nederlands-Indië belaagden, af te weren.

Generaal-majoor Brereton, de commandant van de Amerikaanse Legerluchtmacht in het Verre Oosten, had ons verteld dat al zijn bommenwerpers naar Java zouden worden overgevlogen - en wel meteen. Zijn hoofdkwartier zou worden gevestigd op een vliegveld in de omgeving van de stad Malang. Vandaar zouden we naar vooruitgeschoven bases vliegen, die de Nederlanders al te Samarinda op Borneo en te Kendari op Celebes hadden aangelegd. Vanuit die bases zouden we opereren. Op onze eerste operationele vluchten moesten we een steeds toenemende, enorme concentratie van Japanse troepentransportschepen in de Davao Baai aan de meest zuidelijke punt van de Filippijnen uit elkaar slaan. Weldra zouden ook Vliegende Forten (de "Koninginnen van de Lucht") via Afrika, Azië en over de lengte van het schiereiland Malakka naar ons op Java worden overgevlogen. Ook zouden we het niet langer zonder bescherming van jachttoestellen hoeven te stellen, omdat er P-40's per schip onderweg waren. Alles bijeen, zo werd ons verteld, zou Amerika de



P-40 ML KNIL Coll. Sectie Luchtmachthistorie

komende drie maanden meer dan duizend toestellen naar het Verre Oosten sturen om de Japanse opmars te stuiten. We vertrokken met ons tienen (meer toestellen had Brereton niet over) op de ochtend van de laatste dag van 1941. Van Australië naar Java is het een hele dag vliegen, zelfs in een Fort, maar het weer was prachtig en we hadden er allemaal zin in. De zee was diepblauw en voortdurend vlogen we over eilanden met weelderig tropisch groen, die de verbinding tussen Australië en Java vormen als grote stenen tussen de beide oevers van een beek.

Java was in de namiddag inderdaad zo mooi als iedereen ons had voorspeld: een weelde van groen als het kostbaarste fluweel dat je ooit hebt betast, behalve daar waar de schuin invallende zonnestralen de rijstvelden beschenen en de waterplassen als donker goud tegen de inktzwarte aarde deden afsteken. We vlogen over de grote zeehaven Soerabaja en vandaar regelrecht naar Malang, waar ons hoofdkwartier zou komen. Ze hadden me gewaarschuwd dat het vliegveld van Malang goed gecamoufleerd was, maar omdat het me duidelijk op de kaart was aangewezen, had ik geen moeite het te vinden. Het had een betere camouflage dan waarvan we op de Filippijnen hadden kunnen dromen. Uit de lucht gezien leek het op een korenveld, waar een spoorlijn doorheen liep.

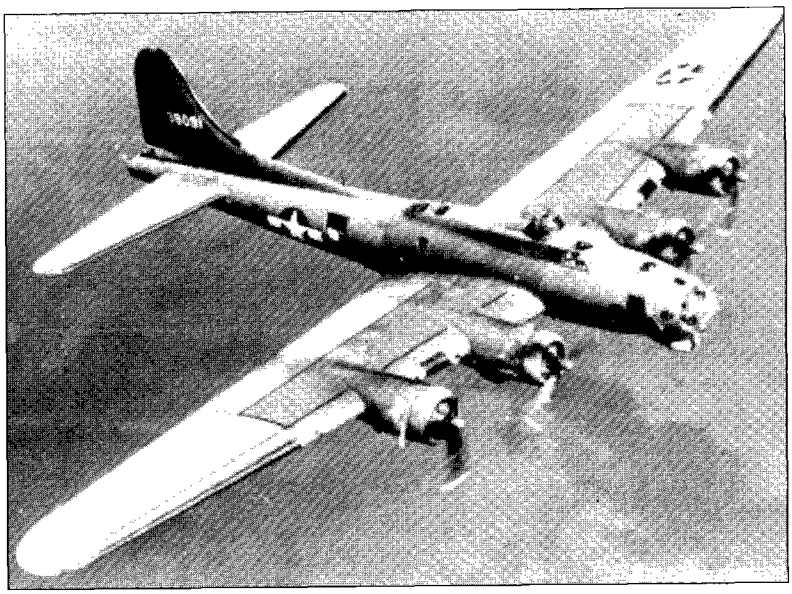
Nu zouden we dan eindelijk met onze vliegende Forten gaan doen waarvoor we jarenlang waren opgeleid. Wanneer straks al die versterkingen zouden toestromen, konden we er met grote formaties op uit trekken en een bommentapijt leggen dat een behoorlijke uitwerking had. In plaats van één toestel dat naar een enkel schip pikte, konden we dan onze bommen dicht opeen over een groot vierkant werpen, waar niet één schip uit zou ontsnappen.

Op 2 januari vlogen we over de Java Zee richting Borneo. We volgden onze instructies op, ontdekten een rivier die volgens ons de goede moest zijn en zagen laat in de middag het vliegveldje bij Samarinda. Het had de beste camouflage, die ik ooit had gezien, beter nog dan in Malang. Laag vliegend zagen we dat het veld bezaaid was met Spaanse ruiters, die een toestel dat daar trachtte te landen, onherroepelijk zouden kraken. Pas wanneer je om het veld heen cirkelde, kwam een zwerm inheems personeel aangerend om de versperringen weg te trekken van de te gebruiken startbaan. Nauwelijks hadden je wielen de grond geraakt of achter je werd de baan al weer geblokkeerd. Ze waren niet van plan de Jappen de kans te geven vlak achter ons aan te landen en het vliegveld bij verrassing te bezetten. We namen ons petje af voor de Nederlanders; ze hadden gedaan wat een mens met zijn blote handen maar kan doen om hun eilanden te verdedigen.

Al gauw zaten we in een vliegersconferentie onze operationele vlucht naar Davao te bespreken. We wisten dat het heen en terug een hele ruk was en dat ons doel zwaarder verdedigd zou zijn dan alles wat zich bezuiden Formosa bevond. Even na middernacht gaan we en route. We zijn gewaarschuwd dat we boven zee slecht weer kunnen verwachten en dat krijgen we prompt. Mijn tweede vlieger, Colovin, en ik vliegen om de beurt. Onze ogen tranen en doen pijn van het ingespannen door de voorruit turen naar de groene boordlichten van de toestellen voor ons. Onze formatie vliegt door een gebroken wolkendek, maar doordat het nacht is zie je die wolken natuurlijk niet. We weten alleen maar dat die boordlichten voor ons plotseling in de wolken verdwijnen en even plotseling weer zichtbaar worden. We zijn van plan Davao bij het aanbreken van de dag aan te vallen en ik vraag me al af of onze navigators ons allemaal tijdig boven het doel zullen brengen. Als we later komen, lopen we de kans dat Japanse jagers, op ochtendpatrouille, ons opwachten. Brengen ze ons er echter te vroeg, dan moeten we misschien

een uur rondcirkelen vóór het licht genoeg is om het doel te kunnen zien. In dat geval zullen sommige toestellen niet genoeg brandstof over hebben om tot het aanbreken van de dag te blijven wachten. Ze zullen dan terug moeten met het gevolg dat we slechts met een paar toestellen kunnen aanvallen. Het weer schijnt nu wat beter te worden. Onze formatie is een V, opgebouwd uit een serie kleinere V's. Zelf zit ik helemaal in de achterhoede met Jim Connally, wat een beroerde plaats is omdat je de meeste Japanse aanvallen van achteren kunt verwachten. Bovendien ben je de laatste die zijn bommen afwerpt. We hebben nu hoogte gewonnen, een paar honderd voet per minuut, en het begint koud te worden. Daarom vraag ik de sergeant de verwarming aan te zetten en doe ik een schietgebedje dat die installatie ons vannacht niet in de steek zal laten nu we 'm zo hard nodig hebben. Want er is niets erger dan verkleumd boven een doel te arriveren. De vingers van de bommenrichter dienen warm en lenig te zijn als die van een violist; en ze moeten dat zeer beslist zijn wanneer hij dat vijandelijke doel in het vizier van zijn richttoestel wil houden. Zijn vingers en de volkomen vaste koers - waar ik voor moet zorgen - zullen beslissen over de vraag of we treffers zullen plaatsen en misschien een troepentransportschip met een paar duizend Jappen aan boord zullen vernietigen. De donkere lucht begint nu langzaam grijs te worden en de sterren lijken een tikje te verbleken, een teken dat de dag weldra zal aanbreken, en ik begin aan Japanse jagers te denken. Niemand praat erover, maar ik weet dat de anderen hetzelfde doen. Weten de Jappen dat we in aantocht zijn? Ze hebben de aardigheid grote vliegboten ver van hun basis op zee neer te zetten, waar ze als meeuwen op de golven dansen. Horen ze geronk van vliegtuigmotoren, dan waarschuwen ze per radio de Japanse basis. Best mogelijk dat we zo'n vliegboot zijn gepasseerd en dat op ditzelfde ogenblik de Japanse jagers boven het recht voor ons uit liggende Davao omhoog spiralen. We zitten nu op 30.000 voet en zijn nog maar een minuut of twintig van het doel verwijderd. Daarom laat ik de jongens hun gevechtsposten bezetten. Zelfs bij het toenemen van de spanning brengt deze order wat opluchting, want we komen nu tenminste zelf in actie en het is, goddank, helder weer. Zo juist is de dag aangebroken en nu vliegen we boven Mindanao. Achter onze leider, Cecil Combs, vliegend meerderen we nu stevig vaart, tot meer dan 500 km per uur. Waarom vliegen we eigenlijk met uiterst vermogen? Moeten we onze motoren dan niet sparen? Maar vermoedelijk heeft Cecil het bij 't rechte eind: hij wil snel over het doel heen vliegen ten einde toestellen en bemanningen zoveel mogelijk te beveiligen, ook al gaat dat ten koste van het materiaal. De narigheid is alleen dat, indien Jim en ik door motorpech zouden achterraken, de rest van de formatie al uit het gezicht verdwenen zal zijn voor ze iets bemerken; en dan zullen wij het op ons eentje met de hele Japanse luchtmacht moeten uitvechten. Maar goed, Jim en ik zijn achteraan gezet omdat ze weten dat wij wel voor onszelf kunnen zorgen. Nu naderen we het te voren afgesproken punt waar we 120 graden zullen draaien om dan recht naar Davao te koersen. Terwijl we, op één kant liggend, zwenken, vang ik mijn enige glimp van het doel op, dat de vlieger normaal nooit tot in details te zien krijgt omdat hij van zijn plaats af alleen de lucht en de verre horizon kan zien. Het is de bommenrichter die naar beneden kan kijken en die het toestel precies over de speldeknop trekt die moet worden gebombardeerd. Maar nu met één vleugel omhoogwijzend kan ik door het scheefhangende zijraam een glimp opvangen van de nog slapende stad, het noordelijk deel van de Davao Baai als zilver blinkend in het eerste licht van de dag. En dan, òh, wat een verrukkelijk gezicht! Een groot schip dat een eind uit de wal ligt en omgeven is door

een beschermende ring van torpedobootjagers, alle roerloos voor anker. We hebben ze, niet eens onder stoom, verrast! Maar nu verandert de situatie. Door mijn radio hoor ik hoe Stone, de bommenrichter van het leidende toestel, zich tot Combs, onze commandant, wendt. 'Kunnen wij het nu overnemen, commandant?' vraagt hij. 'Ik heb ons doel in zicht.' Combs antwoordt bevestigend en weer beschrijven we een bocht. Blijkbaar koersen we naar het zuidelijk deel van de Baai. Weer kan ik even naar beneden kijken en meteen begrijp ik de reden voor deze koersverandering: daar ligt de allergrootste concentratie van schepen die ik ooit heb gezien! Daar ligt letterlijk van alles: slagschepen, kruisers, troepentransportschepen, onderzeeboten, jagers, ... en alles zo dicht opeen dat we ze niet kunnen missen. En nu beginnen we aan onze aanvalsrun. Ik breng het toestel horizontaal en ga over op de PDI (Pilot's Direction Instrument, aanvalskoerswijzer), een van de vele trillende naalden op het instrumentenpaneel; maar deze is verbonden met het richttoestel van de bommenrichter in het compartiment onder mij. Telkens wanneer de gevoelige vingers van de richter de knoppen van zijn apparaat iets verstellen, geeft de naald van de PDI de verandering aan. Ik kan het doel natuurlijk niet zien, maar wanneer ik de naald precies volg, kunnen we het niet missen. En nu zijn al onze zenuwen gespannen. Even kijk ik recht vooruit en zie Cecil Combs nu boven het doel vliegen. Omdat wij in de achterhoede zitten, is Cecil zo'n vijftien kilometer voor ons uit en lijkt zijn enorm Vliegend Fort niet groter dan een winterkoninkje. De lucht in zijn omgeving is vol met de smerige, grauwe wolkjes van exploderende luchtdoelgranaten. Ze vormen een compleet wolkendek boven hem. De Jappen daar beneden hebben de tempering van de granaten te lang genomen, zodat ze Cecil niet veel kwaad kunnen doen, maar ik weet dat ik over enkele seconden die explosies van heel wat dichterbij te zien zal krijgen! Cecils bommenrichter Stone, een van de besten die er te vinden zijn, werpt nu in volmaakte Pearl Harborstijl zijn lading bommen op die Jappen. Het kraakt in de koptelefoons van de opgewonden uitroepen van de boordschutters, die uitkijken naar Zero's. Mijn taak is het echter die naald te gehoorzamen en tijdens de aanvalsrun voorzichtig correcties aan te brengen. Het luistert allemaal even nauw als bij een duet voor viool en piano. Mijn bommenrichter moet de gevoelige vingers van een violist hebben en het is mijn taak al zijn manipulaties te volgen met even gevoelige bewegingen van mijn voeten op de roeren. Als hij wat opge-



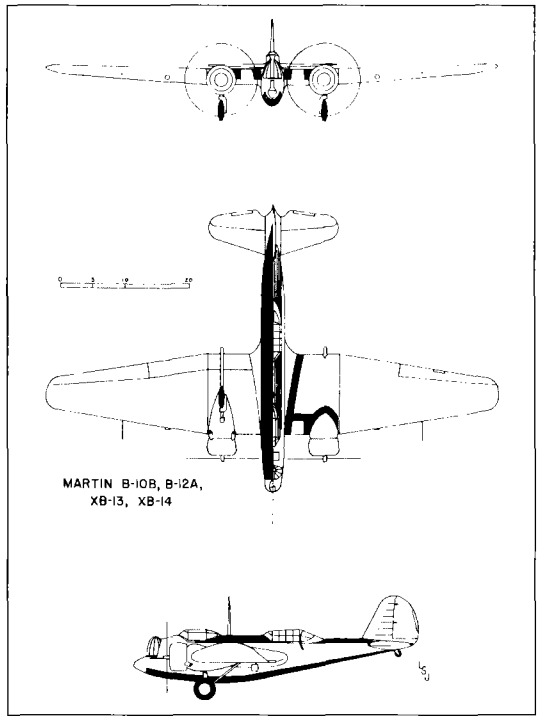
B-17 Vliegend Fort

Coll. Sectie Luchtmachthistorie

wonden is en bij het corrigeren van een fout zijn knoppen wat te veel verstelt, moet ik toch die bibberende naald blijven volgen, met als gevolg dat ik een roerpedaal iets te ver intrap, waardoor het toestel uit de aanvalskoers raakt. Even waag ik het van de naald op te kijken en zie ik dat de tweede flight van onze formatie juist het punt van bombarderen heeft bereikt. De explosiewolken van de luchtdoelgranaten, die voor onze eerste flight te hoog waren, liggen nu onder de tweede. Het betekent dat de Japanners zijn ingeschoten en dat hun vuur dekkend zal zijn wanneer wij dadelijk aan de beurt komen. Op dat moment hoor ik een boordschutter door de intercom waarschuwen: 'Jagers stijgen op! Op 9 uur !' Zelf kan ik ze nog niet zien, maar ik hoor de meldingen van de boordschutters: Ze stijgen op in een lange, langzame spiraal - precies wespen die uit een nest komen, ze klimmen zo steil dat je tegen hun buik aankijkt - 't lijkt wel of ze aan hun propellers hangen. Laat ze verrekken! Met die jagers moeten mijn boordschutters maar afrekenen. Mijn grootste zorg is de bomaanval. De wolkjes van de exploderende granaten zijn nu op onze hoogte, de salvo's liggen nu volkomen dekkend, en ik moet mijn cockpit er middenin duwen, willen we onze aanvalskoers handhaven. Lieve God, laat ons alstublieft het punt van afwerpen bereiken. Worden we daarna getroffen, dan zal dat ons een zorg zijn. Plotseling gaat de neus van onze Fort omhoog en daarna naar links. Nauwelijks heb ik dat gecorrigeerd of het toestel probeert zich andermaal uit de koers te wringen. Dat komt door de luchtdruk van de granaatexplosies, door de onzichtbare schokgolven, die elke ontploffing teweegbrengt. Het is of je met een oud T-Fordje over een onbestrate landweg met karresporen hobbelt. Mijn ogen laten de naald niet meer los en ik bid voor mijn bommenrichter. Op dat moment hoor ik zijn "klik". Onze bommenluiken zijn geopend, want ik voel dat het toestel wordt afgeremd. Dan een dubbele "klik", waarmee hij mij zegt: 'Hou 'm alsjeblieft volkomen horizontaal, Frank!' Ik antwoord enkel met mijn voeten, die doelbewust maar toch uiterst voorzichtig de roeren bewegen en de bommenrichter het absoluut horizontale platform geven dat voor hem onmisbaar is; want een halve graad helling betekent een afwijking van vele tientallen meters daar beneden op de zeespiegel. Maar eindelijk gaan die kostelijke gele lampjes op mijn instrumentenpaneel aan, ten teken dat hij nu werkelijk de bommen, met telkens een tijdsverschil van een halve seconde, één voor één afwerpt: vier grote, blauwe, 300 kilo wegende bommen. Mijn voeten rusten zo licht op de roeren dat ze die nauwelijks beroeren. Dan meldt hij: 'Bommen weg!' Nu moeten we hier vandaan zien te komen. Ik haal het uiterste uit de motoren en breng het toestel in een dalende bocht om zo snel mogelijk van die Zero's - dat nieuwe, mooie type jachttoestel, waarmee de Jappen ons er in de eerste weken van de oorlog zo van langs hebben gegeven - weg te komen. Alle toestellen trachten nu tot een gesloten in plaats van een meer gespreide formatie te komen, want dan beschikken we over een grotere gezamenlijke vuurkracht als de Zero's ons inhalen. Onze voorste flight mindert vaart om Jim en mij de kans te geven ons bij de rest te voegen. Nog altijd vragen we ons af waar die Zero's eigenlijk zijn gebleven. Zullen degenen, die we boven Davao aan hun propellers zagen hangen, kans zien ons in te halen? Hebben ze misschien nog andere jagers in de lucht om ons op de vlucht terug te onderscheppen? Tenslotte hebben we zo'n afstand afgelegd dat geen enkele ons bespiedende Zero zich nog verder van zijn basis zal wagen. We gaan lager vliegen zodat de jongens de zuurstofmaskers kunnen afzetten en een sigaret opsteken. De sergeant-boordwerktuigkundige brengt boterhammen en koffie rond - en nog nooit heeft het ons zo lekker

gesmaakt. Onze opdracht was uitgevoerd en we waren er levend afgekomen - en dat is toch maar de grootste emotie die er bestaat wanneer je zelf bij de strijd bent betrokken in plaats van er alleen maar over te lezen. Ik liet de bommenrichter en de navigator bij me komen om te horen hoe we die Jappen hadden toegetakeld. Tussen happen en slokken door deden ze hun verhaal. 't Was een machtig gezicht geweest, zeiden ze. Sommige Japanse kruisers en jagers hadden kans gezien vaart te maken en het kielzog van die schepen kronkelde wild over de zee bij hun pogingen de bommen te ontwijken. Maar afgezien van deze enkelingen hadden we de Japanse vloot volkomen verrast. Als we met voldoende toestellen waren geweest, zeiden de jongens, dan hadden we hun vloot zo kunnen toetakelen dat de Jappen die slag nooit te boven zouden zijn gekomen. In elk geval hadden ze vier voltreffers op een slagschip waargenomen - de wrakstukken vlogen naar alle kanten en zwarte rookwolken puilden eruit. Bovendien hadden we drie kleinere schepen tot zinken gebracht: twee kruisers en een troepentransportschip. Een van de schepen hadden ze langzaam zien kapseizen. Van een ander wees de voorsteven omhoog na een voltreffer op het achterdek, dat al onder water was gezakt voor het schip uit het gezicht verdween. Ze zeiden dat ons bommentapijt het hele gebied met witte fonteinen had omgeploegd, dat duizenden geschoolde militairen moesten zijn gesneuveld of verdronken en dat we de havens afgrijselijk hadden toegetakeld.
Even voor lunchtijd landden we op Samarinda.
Die nacht sliepen we in een van die kraakheldere barakken van de Nederlanders in Samarinda, want het zou te veel zijn geweest als we na die langdurige operatie ook nog de Java Zee hadden moeten oversteken.
Al gauw bleek, dat onze aanval op de Japanse vloot bij Davao een beetje té succesvol was geweest. Davao was voor de Japanners geen veilige basis meer en weldra werd ons gemeld dat de hele vloot Straat Makassar kwam afzakken. Blijkbaar waren ze van plan Borneo te bezetten, niet alleen vanwege onze vooruitgeschoven bases daar, maar vooral om de rijke olievelden te veroveren. En wie moest die vloot tegenhouden? Dat mochten wij proberen, want het scheen dat wij nog het enige aanvalswapen waren waarover de Geallieerden in dit gebied beschikten.
Weldra waren we opnieuw bij het aanbreken van de dag in de lucht om aan te vallen. Dit keer was het alsof we in een enorme baal katoen vlogen. Het leek wel of de mist dicht op elkaar gepakt tegen onze ramen stond: een doffe, egaal grauwe massa, zo iets als het materiaal, zo stel ik het me voor, waarvan ze lijkwaden weven. Jim en ik zaten weer in de achterhoede, ons er steeds van bewust dat we gemakkelijk tegen een voor ons vliegend toestel konden optornen - een botsing die dan beide vliegtuigen door die lijkwade in zee zou doen storten. Bij dat blindemannetje spelen met de dood verloren Jim en ik contact met de anderen en toen we in een gebied van wat helderder weer kwamen en de vloot ontdekten, een lange processie van twee aan twee varende troepentransportschepen, geëscorteerd door kruisers en jagers, moesten we het op eigen gelegenheid proberen. Harris, mijn bommenrichter, bombardeert een kruiser, maar we kunnen onmogelijk de resultaten verkennen want plotseling begint No.1 stuurboordmotor in zijn frame te schokken en te draaien en wordt het hele toestel door mekaar geschud. We zijn een lam eendje, heel ver van huis, maar ik slaag erin op drie motoren in een mistbank weg te duiken, waar ze me niet zo gemakkelijk onder vuur kunnen nemen. Het was hoogst twijfelachtig of we erin zouden slagen Java te bereiken en ik weet wel dat iedereen aan boord zich afvroeg hoe lang hij zou kunnen zwemmen, aangenomen dat we na een crash op zee nog tot zwemmen in staat zouden

zijn. Met de minuut verloren we hoogte maar door alles en nog wat te proberen, hielden we de kist in de lucht en haalden Soerabaja. Laat in de middag kwamen we daar het kleine vliegveld opgestrompeld.
Maar nog iets anders dan onze veiligheid had ons zorgen gebaard in die lange uren, dat we langzaam hoogte verloren. Die dag hadden we met slechts twee toestellen tegenover die invasievloot gestaan. Waar bleven de duizend Amerikaanse vliegtuigen die overgevlogen zouden worden? Als ze niet gauw kwamen was er geen sprake van dat we de Jappen zouden tegenhouden. Misschien was er dan zelfs geen sprake van dat we Java konden redden.
Na onze aankomst belde ik onze groepscommandant, luitenant-kolonel E. L. Eubank in Malang. Hij was erg ongerust, want ik was de enige van wie hij iets had gehoord. Ik kon hem alleen maar vertellen wat ik op onze patrouille had gezien. Later bleek dat alle andere toestellen veilig op Kendari en Samarinda waren geland. Hij zei me dat ik maar met mijn bemanning in het hotel te Soerabaja moest blijven slapen om de volgende ochtend naar Malang terug te keren. Het was de eerste keer dat we die grote prachtige stad op Java, anders dan vanuit de lucht, zagen en ook maanden geleden dat we door een grote stad hadden gelopen. Hier vond je winkels, bars, bioscopen, de schilderachtige inheemsen en de Nederlanders en heel de praal van het Verre Oosten. De directeur van het hotel wilde ons iets aanbieden, want dit was de eerste keer dat ze daar de uniformen te zien kregen van de Amerikanen, die Java zouden redden. Maar na hetgeen we die dag tussen mistflarden door te zien hadden gekregen, was ik er niet zo zeker meer van dat we dit zouden klaarspelen. We hadden massa's versterkingen nodig en dan héél snel. Daarom zeiden we tegen de directeur: geen fuif. We wilden alleen maar slapen.
We kregen toen al gauw onze eerste versterkingen: Vliegende Forten van het nieuwe Model E. Ze hadden heel wat verbeteringen, maar het allerbelangrijkste was toch wel dat ze boordwapens in de staart hadden. Het oude Model D waar ik in vloog, was vrijwel weerloos als het van achteren werd aangevallen. Maar in januari 1942 waren die versterkingen slechts een heel dun straaltje van de stroom van duizend toestellen waar we op hoopten. Het leger had in die tijd een ontstellend gebrek aan ervaren piloten en dikwijls werden de Forten van de Verenigde Staten naar ons overgevlogen door hals over kop opgeleide jonge kerels, die er over de hele route, via Afrika en Azië, malheur mee hadden. Maar er waren nu eenmaal geen andere vliegers beschikbaar. Het gebeurde wel dat ze met hun zessen van het vliegveld Tampa in Florida vertrokken en dat er misschien twee Malang op Java bereikten. Die hele maand januari kregen we maar een stuk



Coll. Sectie Luchtmachthistorie

of zes Forten. Toch hadden we die hard en hard nodig. Die enorme vloot van Japanse schepen kwam nu door Straat Makassar op ons af. Ze moesten worden tegengehouden. Dat moest! Daarom stuurde overste Eubank er alles op af wat hij op dat moment bezat en dat waren alles bijeen slechts zes Vliegende Forten. De Nederlanders stuurden hun kleine Marine, die op haar eentje de vijand ook niet bijster aan het schrikken kon maken, en verder nog een paar oude Martin B-10 bommenwerpers, kort voor de oorlog in Amerika gekocht.

We startten 's morgens om 3 uur 30. Het plan was van flinke hoogte te bombarderen, maar het weer was zo slecht dat we bij het naderen van het doel tot 15.000 voet moesten dalen. Dat is zeer beslist niet onze hoogte. Een Vliegend Fort is zo geconstrueerd dat het zijn beste prestaties op 30.000 voet levert. Maar op de helft van deze hoogte zijn de Zero's op hun best. Om zeven uur begon het licht te worden en konden we als door een waas de grijze zee zien, terwijl zich aan weerskanten van de Straat hoge bergen verhieven. We waren nog zo'n vijftien kilometer van het doel verwijderd, toen we die zwerm Japanse oppervlakteschepen zagen. Ik ben geen marineman, maar toch was ik ervan ondersteboven. Het waren troepenschepen die in twee linies voeren met op de flanken van deze formatie de escorteurs: jagers, kruisers en slagschepen - eindeloze rijen schepen, zo ver je zien kon. Ik stond er beduusd naar te kijken als een jochie van tien dat z'n eerste circusoptocht ziet voorbijtrekken. Toen pas viel me in dat we met slechts zes Forten tegenover die geweldige macht stonden! Vrijwel meteen daarop begon hun luchtdoelgeschut ons onder vuur te nemen. We formeerden twee V's, die elk een schip uitkozen. Vlak nadat we onze bommen hadden gedropt, bereikten de Japanse jagers ons. Ik had ze van het dek van hun vliegkampschip omhoog zien spiralen in flights van drie toestellen, die bij het hoogte winnen in formatie bleven - alles bijeen 15 Zero's.

Toen ze hun hoogte hadden, splitsten ze zich in paren. Elk paar nam een Fort voor zijn rekening, waarbij de een dit van opzij beschoot en de ander erachter draaide. Denk er wel om dat het de eerste keer was dat een Zero een Vliegend Fort Model E zag. Degene die van achteren naderde, minderde vaart tot ons tempo om dan op z'n gemak onze staart eraf te schieten. Zo gebeurde het ons dat er plotseling twee Zero's achter ons draaiden, lichtspoorkogels afschoten en alles keurig voorbereidden alvorens de lichte kanonnen waarmee ze waren uitgerust, te gebruiken. Goed dan, onze staartschutter, sergeant Irvin Schier, wachtte met schieten tot ze dichterbij waren gekomen. Even voor ze hun kanonnen zouden gebruiken, gaf hij ze de volle laag. Als die Jappen niet op slag dood waren geweest, zouden ze zich een stuip hebben geschrokken. Alle Forten keerden van deze operatie naar hun basis terug en we schoten die dag zeven Zero's af. Nog dagenlang gingen die idioten door met ons van achteren aan te vallen en verging het hun precies zo. Gemiddeld haalden we per vlucht vier Zero's omlaag. Ik hoor op een dag dat vijf Zero's ons onder een wolk opwachten. Vier doen een aanval op de staart van een Fort en alle vier worden ze in puin geschoten. Maar de vijfde is een handige jongen en hij vliegt naar huis om te vertellen wat er gebeurd is. Maar onze staartschutters hadden toen een fantastische tijd.

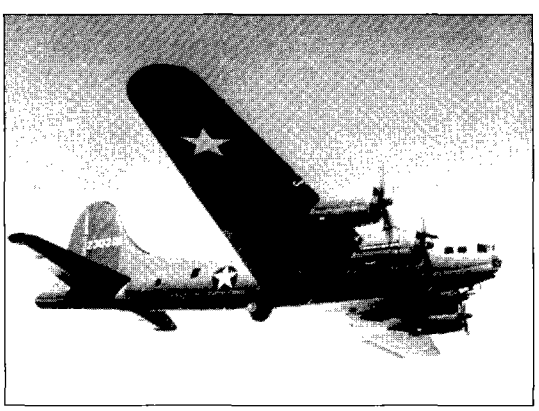
In elk geval hadden we de Jappen daar in Straat Makassar voorlopig een halt toegeroepen. De kleine Nederlandse Marine leverde daartoe ook een bijdrage, maar de Amerikaanse luchtmacht deed toch het meeste werk. We hadden heel wat schepen tot zinken gebracht en daarom moest de vijand terug om zijn wonden te likken, met de wetenschap dat hij Java pas kon aanpakken wanneer hij het luchtruim beheerste. Dit betekende dat de Japanners ons van onze

vooruitgeschoven luchtbases op Borneo en Celebes moesten verdrijven. Dat zou niet zo'n toer voor ze zijn, want de Nederlanders hadden praktisch geen troepen op die eilanden. Met dat al schenen we ons dan toch maar te handhaven en in onze onwetendheid meenden we dat de tijd in ons voordeel werkte; want we dachten aan de duizend vliegtuigen die zouden komen. We hadden nog niet geleerd dat in een oorlog de factor tijd een verraderlijke bondgenoot is, die de zijde kiest van ieder die hem maar wil gebruiken.

Maar intussen hield overste Eubank me een tijdlang op de grond voor heel ander werk. Er werden in die dagen namelijk te veel oorlogen gevoerd. De Amerikaanse Luchtmacht, de Koninklijke Nederlands-Indische Luchtmacht, de Amerikaanse Marine, de Koninklijke Nederlandse Marine. . . allemaal voerden ze op hun eigen houtje oorlog. Ik werd aangewezen om voor een dringend noodzakelijke liaison tussen de verschillende wapens en nationaliteiten te zorgen en omdat ik daarbij te maken zou krijgen met marineofficieren met zoveel gouden banden dat het wel leek of ze tot de ellebogen in de roereieren hadden gezeten, gaf de overste me een stel kapiteinsdistinctieven. Het duurde niet lang of ik kreeg met iedereen te maken - ook met de Nederlanders en de Britten. Zo smeekten de Nederlanders om onze hulp voor Sumatra. Van Malakka kwamen de Japanners in drommen over de smalle zeestraat om te trachten de olieraffinaderijen bij Palembang te veroveren. Daarom stuurde overste Eubank de Forten erheen.

'Ik herinner me nog,' vertelde de bommenrichter van een van onze Forten later, 'hoe we op een van die vluchten de Japanners in de rivierdelta even benoorden Palembang aanvielen. De lucht was betrokken, met een wolkendek op slechts 2000 voet, waar we onder moesten blijven. We vonden dat allesbehalve plezierig, want zo dicht bij de grond vormt een Fort een groot doelwit. Kapitein Northcutt voerde de formatie aan toen we ons doel vonden: een enorme Japanse lijnboot, die ik nog eens als luxe passagiersschip op een cruise in de haven van San Francisco had zien liggen. Plotseling spoog dat schip ons een ontzaglijk afweervuur in het gezicht. 't Was net of we in een kegel van vuur keken, waarvan dat troepenschip de punt vormde, en of er withete klinknagels op ons af suisden. Plotseling schokte ons toestel op een verschrikkelijke manier en het scheelde maar weinig of het werd ondersteboven gesmeten. Een luchtdoelgranaat was onder een der vleugels geëxplodeerd. Grote stukken metaal sloegen een enorm gat in de romp, vlakbij de vleugel, en een scherf boorde zich in de romp op slechts enkele centimeters van de vlieger, Skiles. We waren toen al op onze aanvalsrun naar het doel en hadden bijna het punt van afwerpen bereikt. Door de schok was het richttoestel ontzet en dus moest ik "op het oog" bombarderen. Ik was razend vanwege de opdoffer die ze ons hadden verkocht. Pak aan, jullie gele beroerlingen! brulde ik en liet vier bommen snel achter mekaar vallen. In een klont kwamen ze een meter of acht naast het troepenschip in zee terecht. De volgende vier had ik iets later losgelaten. We waren nu tot bijna 1000 voet gedaald en ik geef je de verzekering dat dat verdraaid laag is! We zagen de Jappen in drommen langs de reling staan en ze probeerden overboord te springen toen onze bommen steeds meer vaart kregen. De eerste bom plonsde vlak naast het schip in zee, maar de andere drie sloegen beng!beng! beng! precies in wat vroeger het promenadedek was geweest. Het was net of het schip confetti van wrakstukken en Japanse infanterie de lucht in hoestte. Pal daarop plaatste mijn rechtervleugelman vier voltreffers op het achterschip. Je had toen Beardshear, onze staartschutter, moeten horen. Hij hoefde zich dit keer niet om Zero's te bekommeren, kon alles goed zien en speelde met zijn

.50 mitrailleurs "Yankee Doodle" op de dekken van dat schip. Hij beweerde dat we zo laag overvlogen dat hij in de schoorsteen kon kijken. Door de intercom vertelde hij ons dat hij had gezien wat de Jappen die dag te eten hadden zullen krijgen: rijst met viskoppen. Tegen de tijd dat we weer op huis aan gingen, kwam Beardshear zelfs met het verhaal dat we bij de aanval zo laag zaten, dat een van die viskoppen tegen hem had geknipoogd.' Dat gebeurde zo omstreeks de tijd dat ik van de overste hoorde dat er eindelijk Amerikaanse P-40 jachttoestellen uit Australië onderweg waren. Ze hadden reservetanks onder de romp, die hen in staat stelden sprongsgewijze Java te bereiken, met een tussenlanding op het vliegveld Koepang op Timor om te tanken. Als Liaison-officier moest ik ervoor zorgen dat ze zich thuis zouden voelen bij de Nederlandse jachtvliegers op hun veld bij Ngoro, nog zo'n fraai gecamoufleerd vliegveld, 70 km noordwest van Malang. Toen ze daar landden, zag ik dat ze met hun negenen waren onder commando van mijn oude vriend majoor Bud Sprague, die ik het laatst op de Filippijnen had gezien. Als zoveel jachtvliegers is Bud zo vechtlustig als een weltergewicht bokser, die eenvoudig niet stil kan staan bij het wachten op de gong. Hij popelde van ongeduld om op Java in actie te komen en hij was trots op alle jongens die onder zijn bevel stonden; je kon trouwens wel merken dat ze hem allemaal op de handen droegen.



B-17 Vliegend Fort Coll. Sectie Luchtmachthistorie

De Nederlandse jachtvliegers waren al even fel op actie belust en Bud kon het van meet af aan prima met hen vinden. Hij prees de camouflage van hun vliegveld en ik hoorde hem zijn jongens ernstig waarschuwen: 'Dit is het best gecamoufleerde vliegveld dat we ooit hebben gebruikt,' zei hij. 'Denk er daarom goed om: ik wil niet dat ook maar iemand over dit veld vliegt met een Zero achter zich aan. Spring eruit of maak een noodlanding aan de kust, maar kom hier nooit met een ongewenste gast!' Het gevolg was dat de Japanners het veld bij Ngoro pas twee dagen voor het einde van de strijd om Java ontdekten. Kort na hun aankomst belde ik Bud met een merkwaardige opdracht voor zijn jongens. We deden alles wat we konden om de Jappen te beletten van Malakka uit Sumatra onder de voet te lopen. Van de ochtend tot de avond bestookten de Vliegende Forten hun landingsvaartuigen. Feitelijk gebruikten we deze bommenwerpers als jachttoestellen en lieten we ze onder het lage wolkendek vliegen om de landingsboten te vernietigen die de rivieren opvoeren. Vandaar het verzoek aan Bud daar een beetje te gaan mitrailleren. En daar gingen ze, uitgerust met de reservetanks onder de romp om zo ver te kunnen komen. Ze vielen aan met 30-ponds brisantbommen en met hun boordwapens. Teruggekeerd meldde Bud dat zijn P-40's de Jappen met hun zware bepakking en al uit de boten hadden doen springen. Ettelijke boten waren vernietigd en honderden Jappen verdronken, terwijl alle P-40's veilig op Java waren teruggekeerd. Maar de Jappen kwamen ook nog van een andere kant op ons af. Onze vooruitgeschoven luchtbases bij Kendari en Samarinda konden we niet langer gebruiken, omdat de vijand al op Celebes en Borneo was geland. En zo wachtten we op wat we wisten dat komen zou. Het kon niet anders of de

Japanners brachten nu grote aantallen bommenwerpers bijeen op wat eens onze vliegvelden waren geweest en vanwaar ze gemakkelijk Java konden bereiken. We hoefden niet lang te wachten. Op een ochtend was ik naar het vliegveld bij Soerabaja gegaan, toen de afdeling Operatiën daar hevig opgewonden meldde dat er grote formaties Japanse bommenwerpers boven Java waren verkend, die over de lengte van het eiland vlogen. Ik was als de dood dat de Jappen naar Malang zouden afdraaien en daar de aan de grond staande Forten zouden vernietigen, doch in plaats daarvan vielen ze Soerabaja aan. Om 11 uur hoorden we ze in de verte de stad bombarderen en we begrepen wel dat ze ons niet konden missen. Nooit zal ik die goeie, ouwe Beelaerts, de directeur van het vliegveld van de Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaartmaatschappij, vergeten. Hij had nooit eerder een bombardement meegemaakt en was al in zijn auto gekropen. Ik zei hem dat dit wel het onverstandigste was wat hij kon doen en dat we beter deden naar de betonnen schuilloopgraven aan de rand van het vliegveld te rennen. Maar die Beelaerts woog meer dan 300 pond en hij droeg een keurig wit pak. Daags te voren had hij een mooi, levenslustig jong vrouwtje getrouwd en. . . enfin, hij was beslist niet in conditie om een bombardement te doorstaan. Onder het rennen hoorden we een tweede formatie bommenwerpers over de naast het vliegveld gelegen haven naderen en even later de bommen op het olieopslagterrein inslaan. Ze lieten vrijwel niets over van Morokrembangan, de Nederlandse marinebasis. Ze attaqueerden uit de zon komend, en als vakman moest ik erkennen dat het een meesterlijke aanval was. Die basis was na Singapore de grootste in Zuidoost-Azië.

Daarna kwam er een derde formatie regelrecht op ons vliegveld af. De donder van de bominslagen, die tussen de betonnen wanden van onze schuilplaats weergalmde, was verschrikkelijk. Beelaerts' witte trouwpak werd door het smerige regenwater in de loopgraaf totaal bedorven. We waren allemaal dankbaar toen de bommen geleidelijk verder van ons vandaan insloegen. Juist hees ik wat er van onze bruigom over uit de loopgraaf toen Zero's op hun beurt aanvielen - en dus lieten we Beelaerts maar weer zakken. Het enige wat de Nederlanders tegenover die Zero's konden stellen, waren 12 Curtiss jachttoestellen van het export-type. Ze hadden slechts lichte motoren en waren eigenlijk niet meer dan trainingstoestellen voor meer gevorderde leerlingen. In 1939 waren de Nederlanders weliswaar met handenvol blinkend, pas gedolven goud naar Amerika gekomen en hadden ze om jagers gesmeekt, maar dit was alles wat we hun toen konden leveren. En nu moesten deze dappere twaalf het opnemen tegen een stuk of tien Zero's.

We zagen een van die Nederlanders binnenkomen om te tanken, toen plotseling twee Zero's vlak achter hem langs scheerden en met hun ratelende mitrailleurs lichtspoorkogels in zijn staart joegen. We zagen het toestel kantelen en aan de rand van het vliegveld in een wolk van stof tegen de wereld slaan. Dan komt een andere Nederlander binnen, achtervolgd door een Zero, die hij tijdens het dalen tracht te ontwijken. Op slechts vijftien meter boven de grond maakt hij toch nog een manoeuvre naar rechts om die stralen lichtspoorkogels te ontwijken, maar hij is net iets te laat. De vlammen sloegen uit het toestel, maar toch zag de piloot nog kans te landen en uit het brandende vliegtuig te springen. Die dappere Nederlandse jachtvliegers vochten geweldig voor hun land, maar die ochtend gingen zeven toestellen verloren - zeven van de twaalf, die Java's enige Nederlandse verdediging in de lucht vormden.

Toen ik uit de loopgraaf klauterde, begreep ik dat het nu wel snel moest aflopen. Onze Vliegende Forten hadden we nodig om de Japanse troepenschepen van Java vandaan te houden; maar even hard hadden we jagers

nodig om onze vliegvelden, waarop de Forten moesten landen, te beschermen.
Intussen waren de Forten de Japanners natuurlijk blijven aanvallen. Doch ze waren met sombere berichten teruggekomen: in de Java Zee hadden ze een Japans vliegkampschip verkend en dit beschadigd doen afdruipen. Waren ze met meer toestellen geweest, dan hadden ze die carrier vast en zeker tot zinken gebracht. Met dit al ging het er nu zo somber uitzien dat je 's morgens bij het opstaan op vrijwel elke hoek van het eiland een vliegkampschip kon verwachten!
Omstreeks die tijd kwamen er nog een stuk of tien jachttoestellen uit Australië op Java aan, met tussenlandingen op Timor en Bali. Hun gids was Will Connally, een burgerpiloot die een Beechcraft vloog en de navigatie voor de jagers voor zijn rekening had genomen - want die wordt jachtvliegers nu eenmaal niet bijgebracht. Hij meldde dat ze slechts één toestel hadden verspeeld, bij de landing op Timor was het zwaar beschadigd. Maar die jongens hadden onderweg heel wat meegemaakt. Toen ze Timor aanvlogen hadden ze een Japanse jager geattaqueerd en neergeschoten. Connally had hem overigens wel zitten knijpen. Hij was een ervaren vlieger, maar zijn kleine Beechcraft had geen boordwapens en hij zou een aanval geen minuut hebben overleefd. En toen zag hij ook nog, een tijdje later, een Japanse tweemotorige bommenwerper hun kant uit komen! Will Conally had geen radio in zijn Beechcraft om de P-40's te waarschuwen. Daarom liet hij zijn toestel als bezeten op en neer wippen om hun aandacht te trekken. En ja hoor, de jongens kregen door wat hij bedoelde. Twee jagers van zijn groep doken omlaag en vielen de Jap aan. De eerste stelde de bakboordsmotor buiten gevecht, maar de Jap zette de propeller in de vaanstand en vloog door. Toen werd hij door de tweede P-40 aangevallen die, ofschoon slechts twee van zijn zes boordwapens werkten, de stuurboordsmotor onbruikbaar maakte. En om er zeker van te zijn dat hij de plomp in zou gaan, schoot een inmiddels gearriveerde derde P-40 hem een vleugel af.
Will Connally rapporteerde dat er na hem nog 14 P-40's zouden arriveren, maar later hoorden we dat deze toestellen een ontzettend ongelukkige tocht hadden gehad. Ze werden naar Java gegidst door een Douglas transporttoestel, doch bij nadering van Timor vlogen ze in een gebied van bar slecht weer. In plaats van hen naar het vliegveld te leiden, keerde de Douglas terug. De jongens, die als jachtvliegers geen navigatie hadden geleerd, zwierven door dat slechte weer rond, als het ware op de tast zoekend naar het vliegveld. Vier crashten langs de kust. De overigen wisten het vliegveld te vinden, landden daar onopgemerkt, tankten en vertrokken naar Bali. Daar stonden ze juist weer te tanken, toen Japanse jagers van een zich in de buurt schuilhoudende carrier hen aanvielen. Twee flights van elk drie toestellen waren juist los van de grond en hadden amper het landingsgestel ingetrokken. Eén toestel werd nog tijdens de start in brand geschoten. Sommige vliegers wisten zich met de parachute te redden toen hun toestel werd afgeschoten. De overige toestellen werden op het vliegveld gemitrailleerd en slechts drie wisten, vol gaten geschoten, Soerabaja te bereiken.



Haven van Soerabaja na Japanse aanval

We begrepen toen wel dat het voor de Jappen slechts een kwestie van tijd was dat vliegveld op Timor, onmisbaar voor de verbinding van Australië met Java, te veroveren. Dan was de zaak beslist omdat er geen jachttoestellen meer naar ons overgevlogen konden worden. De Japanse bommenwerpers hadden Soerabaja al aangevallen. Als we geen aanvoer van nieuwe jachttoestellen kregen, kon het niet lang meer duren of ze zouden onze op Malang gebaseerde Vliegende Forten vernietigen. De toekomst werd snel duister.

Ik had zo juist van een der vliegboten van onze marine de melding ontvangen dat een nieuwe Japanse invasievloot Straat Makassar afzakte, blijkbaar met bestemming Balikpapan op Borneo. Die stad heeft een behoorlijke haven en was de laatste basis die ze nodig hadden alvorens Java te kunnen bezetten. En ik kon me niet voorstellen hoe we hun dat zouden moeten beletten. Maar de volgende dag riep overste Eubank de bemanningen van zijn Forten bijeen en om 3.30 in de ochtend gingen ze de lucht in om bij het aanbreken van de dag boven Straat Makassar te kunnen zijn. Ze moeten onder het wolkendek gaan om hun doel te kunnen waarnemen, dat bestaat uit twee convergerende linies zwaar geëscorteerde Japanse schepen. We vallen die schepen aan en natuurlijk richten we de nodige schade aan. Maar het is een enorme strijdmacht en wij hebben slechts een handjevol Forten, zodat de Jappen gewoon doorvaren. Maar we zijn wanhopig en hetzelfde geldt voor de Nederlanders. Hun hele sterkte aan bommenwerpers bestaat nu nog maar uit acht oude B-10's (tweemotorige Martin bommenwerpers uit 1934), die op Balikpapan zijn gestationneerd. Die knapen waren zich er ten volle van bewust dat als die Jappen ooit tot staan zouden worden gebracht, dit nu moest gebeuren. Want dan zouden onze versterkingen nog op tijd aankomen - aangenomen dat we nog versterkingen zouden krijgen. Daarom ondernamen ze die middag hun laatste, wanhopige aanval. Natuurlijk brachten ze die Japanse vloot verliezen toe, maar ze konden hem niet tegenhouden. En juist toen deze Nederlandse bommenwerpers op het vliegveld van Balikpapan landden, werden ze door op vliegkampschepen gebaseerde Zero's aangevallen en tot en met het laatste toestel vernietigd. En nu hadden de Nederlanders geen bommenwerpers meer en kwam alles op onze Vliegende Forten neer.

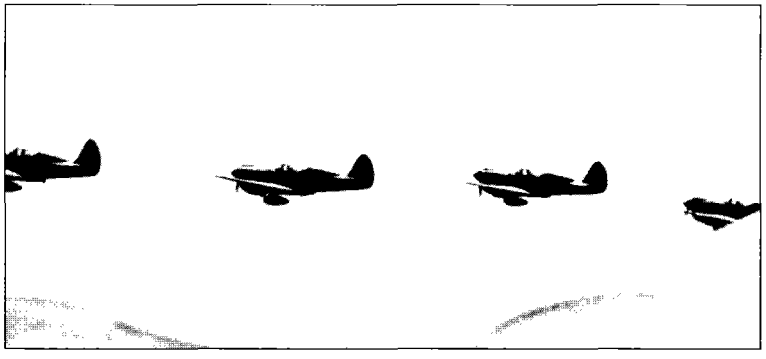
Zo gebeurt het dat de Forten de volgende dag van Malang vertrekken om de Jappen in Straat Makassar aan te vallen en zo mogelijk een vliegkampschip tot zinken te brengen. Maar wat er op die vlucht gebeurde kan een ander beter vertellen, want ik was er niet bij. Twee van onze Koninginnen van de Lucht stierven die dag in de strijd en ik heb dat niet gezien. Het gebeurt ook niet dikwijls. Heel wat waren zwaar gehavend naar hun basis teruggekeerd. Vele andere waren in de mist verongelukt of op het strand gecrasht. Maar we hadden er slechts vijf bij gevechtshandelingen verloren en slechts zelden hebben de Jappen er een omlaag zien komen. Hier is dus het relaas van een van de boordschutters: 'Het begon allemaal zo. Met negen toestellen waren we van Malang naar de Makassar Straat vertrokken om de vliegkampschepen te zoeken. We waren nog maar net op weg en goed 100 kilometer uit de kust toen we een aantal jachttoestellen in gesloten formatie zagen. We dachten dat het P-40's waren, maar namen geen enkel risico, want het schenen er heel wat te zijn. Maar 't kon ook zijn dat er versterkingen waren aangekomen, waar we nog niets over hadden gehoord. We hielden ze dus goed in de gaten toen ze dichterbij kwamen. Pas toen we de witte punten van de ster met de rode schijf in het midden het embleem van onze legerluchtmacht zagen, waren we gerustgesteld. Het was nog niet bij ons opgekomen dat je met een paar streken witte verf vijf punten

rond de rode zon van Japan kunt schilderen. We dachten daar geen moment aan toen ze met ons opvlogen, op ongeveer 3000 meter afstand en ogenschijnlijk zonder aandacht aan ons te besteden. We zagen hoe ze een eind voorlijk van ons gingen vliegen, wat verder van ons af draaiden, hoogte wonnen en vervolgens naar ons toe draaiden. Ze concentreerden hun aanval op onze voorste drie toestellen en je moet goed bedenken dat deze eerste aanval - waarbij ze ons op niets verdacht en ver beneden onze normale hoogte troffen - zich in slechts enkele seconden afspeelde. Eén van de Forten werd enkel in een motor getroffen. Het volgende echter kreeg een gloeiende kogel door de benzinetank in het bommenruim. In dat type hadden we nog geen zelfdichtende benzinetanks. Door de explosie vloog het zuurstofsysteem voor het vliegen op grote hoogte in brand en vlak voor onze ogen veranderde het hele Fort in een vlammende, rokende massa. We zagen daar twee of drie parachutes onderuit zakken. Misschien dat de mannen die eraan bengelden, nog leefden, doch het is waarschijnlijker dat ze nooit aan de parachutelijn hebben getrokken, doch dat de explosie hun valscherm openrukte'.

'Ik had mijn post in de bovenkoepel en van daaruit kon ik zien wat er gebeurde met het derde Fort - het toestel van kapitein Duke Du Frane - dat links naast ons en heel dichtbij vloog. Jim Worley, onze bommenrichter, heeft het ook gezien. Eerst zagen we het toestel van Du Frane schokken, toen de Japanse lichtspoor-patronen in de cockpit en in het bommenruim spoten. Maar die Koningin gaf zich nog niet gewonnen. Nog even ging ze onverstoorbaar door, met opgeheven hoofd, zoals op die oude afbeeldingen waarop je Marie-Antoinette of Maria Stuart fier naar het schavot ziet gaan. En ze wankelde noch aarzelde, zelfs niet toen we vlammen uit de brandstoftanks zagen springen. We kwamen iets voorlijker van haar en konden toen Frane en zijn tweede vlieger dood in de riemen zien hangen, het hoofd tegen de stukgeschoten voorruit. Er was dus niemand die het toestel bestuurde, het was de Oude Koningin zelf die op deze wijze wilde sterven. We minderden vaart en kwamen wat dichterbij, je had dat ellendige gevoel van machteloosheid omdat je wilde helpen, maar niet kon en we zagen sergeant Keightley, de radiotelegrafist en rechter boordschutter, uit het ontsnappingsluik klimmen en zich met de parachute in veiligheid brengen. En toen de linker boordschutter, die hetzelfde aan de andere kant deed. We zagen de staartschutter uit het toestel springen vier of vijf dagen later ontdekten ze die op een eiland. Ze was nu van voor tot achter in rode vlammen gehuld. Door haar ramen zagen we in de cabine de vlammen bewegen en naarmate het vuur haar verteerde, verloor ze steeds meer hoogte'.

'In haar rokende kielzog konden we zeven parachutes tellen, als zeven zwevende zaadjes van een paardebloem. Maar ze had nog niet veel hoogte verloren en onze eigen piloot, kapitein Strother, een dapper, bekwaam vlieger - die niet lang daarna zou sneuvelen en daarbij ieder lid van onze bemanning de overtuiging schonk dat hij zich opofferde om ons leven te redden - bleef vlak bij haar opdat wij met onze boordwapens de Japanners op een afstand konden houden en haar bemanning de kans kreeg eruit te springen. De laatste man die het toestel verliet, was sergeant Coleman, boordschutter in de bovenkoepel. We hadden hem met zijn .50'ers verwoed zien vuren. Maar nu laat hij zich uit de toren zakken. We zien hem door het zijraam zich de parachute omhangen, die hij in de nauwe koepel niet om had, want dat zou hem bij het schieten hebben gehinderd. We zien hem naar achteren lopen, waar hij zich met brandende kleren uit het ontsnappingsluik laat vallen. Maar toen, bijna op hetzelfde ogenblik, zagen we hoe die parachute als een zijden sjaal in de wind wapperde, en we - óh God!

- nog iets anders zagen. De arme kerel had moeten springen zonder de tijd te hebben de gordel van het parachutepak goed dicht te gespen - de prijs die hij moest betalen omdat hij tot het laatste ogenblik in zijn koepel op de Zero's was blijven schieten om zijn kameraden tijdens het springen te beschermen. Toen zijn valscherm met een schok openging, werd hij, met het hoofd naar voren, met geweld uit de riemen gerukt en, terwijl de parachute slap in de wind wapperde, zagen we hem met rokende kleren omlaag storten, kleiner en kleiner wordend. Ik kon er niet langer naar kijken. Het vliegtuig verloor nu snel hoogte en ging steeds steiler omlaag, want het was nu afgelopen. En zo kunnen wij, die een Fort in de strijd hebben zien vallen, vertellen hoe ze sterven. Ze sterven zoals de mannen, die daarin vliegen en vechten, zouden willen dat ze sterven. Ze sterven als de machtige Koninginnen van de Lucht die ze zijn. En Koninginnen treden de dood fier tegemoet.



Formatie P-40's Coll. Sectie Luchtmachthistorie

De toestand was nu zo geworden dat Soerabaja voortdurend door luchtalarm werd opgeschrikt, soms wel drie keer per dag, want de Java Zee was nu vergeven van de Japanse vliegkampschepen. Overste Eubank zag zich nu voor een zeldzaam moeilijk vraagstuk geplaatst. De voornaamste drie bases voor onze Forten waren die te Malang, Madioen en Jogjakarta (dat de Amerikaanse jongens Jock noemden). De Nederlanders beschikten niet over middelen om uit zee komende vijandelijke toestellen te verkennen. Wat moest de overste dus doen? Onze P-40's waren voortdurend in touw en de situatie was nu zo dat indien de Forten bij een luchtalarm opstegen, de Zero's hen zouden afschieten, terwijl voor het geval ze op de grond bleven, de Japanse bommenwerpers hen konden vernietigen. Zo werd de situatie voortdurend ongunstiger. We zaten wanhopig verlegen om jachttoestellen, maar de Jappen hadden nu de levensader naar Australië afgesneden door Timor te bezetten.

Onze P-40's konden zodoende niet langer de grote afstand overbruggen door met hun reservetanks van eiland naar eiland te wippen. Maar waarom sturen ze dan geen vliegkampschip, vroegen we ons af? Kon de Marine er nu niet eentje missen? Zo'n carrier kon dan in Australië de P-40's aan boord nemen, ze op vele honderden kilometers van Java naar ons toe laten vliegen en dan teruggaan om een nieuwe lading te halen. We droomden hiervan en we baden erom. Inderdaad deed de marine een poging ons te helpen. Een vliegtuigmoederschip werd volgeladen met P-40's en vertrok uit Australië naar Java. Maar wat we hadden gevreesd, gebeurde. Die P-40's zaten in kratten, die hoog opgestapeld aan dek stonden en zo moest dat schip grote risico's nemen onder een hemel waarin de Japanse bommenwerpers heer en meester waren. Met haar hele bemanning en al die ingekratte P-40's ging het schip 400 mijl bezuiden Java de diepte in. Nochtans ben ik ervan overtuigd dat de Marine deed wat ze kon met de middelen die haar ter beschikking

stonden. En nu zagen we nog weer een andere bedreiging op ons afkomen. Een konvooi van zes Japanse troepenschepen met vijf escorteurs zette koers naar Straat Lombok tussen de eilanden Bali en Lombok. Hun doel was de bezetting van het vliegveld op Bali. Want dit was een oorlog om vliegvelden: Clark, Del Monte, Kendari, Samarinda, Koepang, allemaal verloren geraakte steunpunten in de verdediging van de Geallieerden. De Japanse strategie was overduidelijk: isoleer en bezet de vliegvelden en je beheerst het hele land.
De Nederlanders en de Amerikanen waren bereid Bali te verdedigen met wat ze hadden. Onze kleine vloten kwamen die nacht in actie om de vijand met een overrompelende aanval een harde slag toe te brengen, zoals ze dat in Straat Makassar hadden gedaan. Ook de onderzeeboten deden bij maanlicht goed werk. Overste Eubank stuurde zijn Forten op 5000 voet hoogte op de vijand af om hem uit de lucht aan te vallen. Bij maanlicht bombardeerden we twee troepenschepen in brand en brachten een kruiser zware averij toe. Maar de volgende morgen moest de luchtmacht het alleen doen, want de Marine kan zich zonder dekking van jachttoestellen niet in open zee wagen. Natuurlijk waren de Forten, alles wat we hadden, van de partij bij het aanvallen van die Japanse troepenschepen, die 30.000 man op het strand van Bali afzetten. De P-40's werden door Bud Sprague zelf aangevoerd. Die ochtend was zijn bevordering tot luitenant-kolonel afgekomen. Voor de start gunde hij zich enkel de tijd zijn papieren te tekenen, maar niet om de nieuwe, zilveren distinctieven op zijn uniform te spelden. Ik vermoed dat hij het wel best vond met de oude te sterven. Koelbloedig leidde hij zijn jongens in het Japanse spervuur boven het strand van Bali en de anderen zagen hem bij zijn aanvalsrun omlaag duiken en niet meer omhoogkomen. Het was een trieste zaak. We verloren ongeveer de helft van onze P-40's. Natuurlijk vernietigden Bud en zijn mannen tien Japanse toestellen voor elke Amerikaan die verloren ging; maar de Jappen konden zich dat permitteren in ruil voor de verovering van dat vliegveld op Bali. Ze konden nu hun bommenwerpers en jagers naar elk punt van Java dirigeren en we wisten dat het einde nabij was.
Er waren nog heel wat meer dingen om ons zorgen over te maken. Verkenningstoestellen meldden dat er een grote Japanse vloot opstoomde, niet naar Borneo en ook niet naar Bali, maar naar Java. De hele zaak liep op z'n laatste benen. Het vliegveld Madioen werd elke dag gebombardeerd. De Forten stegen op voor een operationele vlucht en als ze later terugkwamen, zagen ze ettelijke bomkraters in de startbanen. En in plaats van in formatie moesten ze er nu met een enkel toestel op uit. Een Fort bleef net lang genoeg aan de grond om te kunnen tanken en bommen te laden. Dan startte het weer moederziel alleen, ontweek de Zero's en pikte een van de ontelbare troepenschepen die voor de kusten van Java zwierven.
Op een avond hoorden we opeens een ontzaglijke klap. Boem! Ons vliegtuig kreeg zo'n hevige schok dat een van de jongens van de vleugel werd geslagen en op z'n gezicht op de grond viel. We waren er natuurlijk van overtuigd dat de Jappen onze zaklantaarns hadden gezien. Maar 't was heel iets anders. Die systematisch werkende Nederlanders waren heel zorgvuldig de tactiek van de verschroeide aarde aan het toepassen en bliezen het munitiedepot op. Het scheen dat ze zo juist orders hadden gekregen het vliegveld te evacueren omdat de Jappen in aantocht waren, en met het oog op eventuele taalmoeilijkheden was dit hun manier om die evacuatie bekend te maken. Dat arme Java werd nu volledig in de steek gelaten, maar omdat de kranten met hun nieuws zo'n vier dagen achter waren, drong dat nog niet tot de bevolking door. Alles gebeurde nu in snel tempo.

De nacht daarop werd zo'n honderd kilometer van Soerabaja vandaan de strijd op zee hervat. De grootste van de Japanse invasievloten, door een kordon van onderzeeboten beschermd, zette koers naar de kust van Java. Omstreeks middernacht viel het internationale eskader aan en streed met inzet van alle krachten, al waren die ook gering. In deze laatste nacht pasten de Nederlanders niet de tactiek van bij verrassing aanvallen en weer terugtrekken toe. Het was: nu of nooit. Ze vielen de vijand aan en met de Australiërs aan hun zijde vochten ze het tot het einde uit. Het was een trieste onderneming, en natuurlijk ook een hopeloze poging, zoals al die marinemannen wel wisten. Maar die dappere Nederlanders vochten zich die nacht liever dood dan dat ze naar de thuishaven terugslopen om daar te zien hoe de tanks van de Rijzende Zon door hun straten daverden. Java stierf die nacht onder de donder der kanonnen, die over zee kwam aangerold. De Japanse slagvloot had tot het aanbreken van de dag werk om de Nederlandse en de Australische schepen te vernietigen.

Majoor Fisher commandant van de Amerikaanse jachtvliegers en ik vroegen de Nederlandse militaire autoriteiten toestemming onze jachtvliegers uit de barakken van het vliegveld Ngoro te halen en nog diezelfde nacht dwars door Java te vervoeren. Als we tot de volgende ochtend wachtten, liepen we de kans dat de Japanse tanks ons de pas zouden afsnijden. Maar de Nederlandse bevelhebber, luitenant-generaal Van Oyen, een gezette, oude infanterist, had bevel gegeven tot de laatste man door te vechten. Dat mocht alles goed en wel zijn voor de Nederlanders, naar wier mening de oorlog met de val van Java zou zijn afgelopen, maar voor ons, Amerikanen, gold dit laatste niet. Wij hadden elke man in Australië nodig. Na een laatst, wanhopig telefoongesprek liet Van Oyen onze jongens gaan. Ze moesten hun P-40's aan de Nederlandse jachtvliegers overdragen, doch voor ze dit deden nog een aanval met mitrailleurs op de Japanse landingsvaartuigen doen.

Ik organiseerde twee personenauto's en een vrachtwagen om hen te vervoeren en om vier uur 's nachts gingen we op weg naar Ngoro. Enkele minuten voor zonsopgang kwamen we daar aan. Het bleek dat de jongens waren opgestegen voor juist die laatste operatie, al wisten ze niet dat het voor hen de laatste op Java was. Weer belden we Van Oyen in Soerabaja op en rapporteerden hem dat zijn orders waren uitgevoerd. Hij droeg ons met tegenzin op de jachtvliegers het allerbeste toe te wensen; zij hadden de goede strijd gestreden en zij die van deze operatie terugkeerden, waren vrij naar Australië te gaan. Ik hoopte maar dat die kans bestond. Als ik erin slaagde hen voor twaalf uur 's middags in Jogjakarta te brengen, zouden ze daar drie vliegende Forten vinden, die van Australië terug waren gekomen om hen op te halen. Maar wie kon garanderen dat die Forten het zouden aandurven tot na 's middags twaalf uur op het vliegveld te blijven wachten?

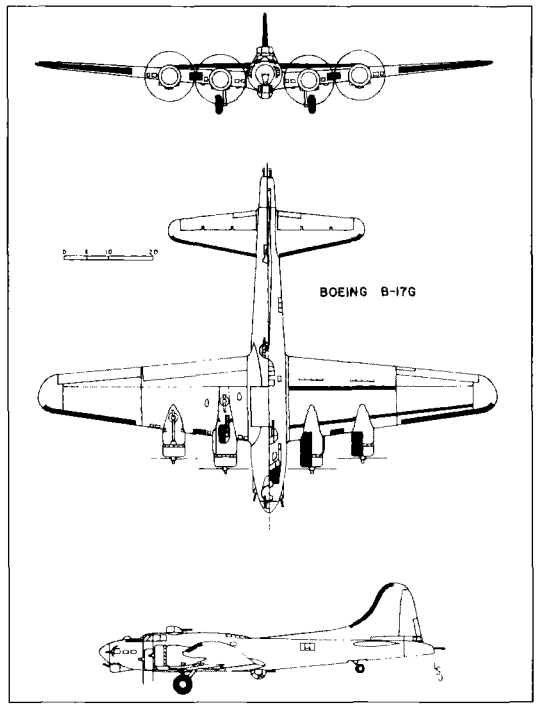
Weldra landt de eerste flight terugkerende P-40's op Ngoro. De jongens zijn nog altijd even enthousiast, want ze gaan flink tekeer en daveren vlak over het dak van de afdeling Operatiën, voor een jachtvlieger het equivalent van op de deur kloppen. 't Is nog echt de oude 17de Jachtgroep, althans wat ervan over is. Ik bekijk de P-40's. Ze zitten zo vol gaten dat ze afgekeurd behoren te worden - er is amper één toestel waarmee een Nederlander het zou wagen op te stijgen. 't Is niet veel zaaks wat we voor hen achterlaten.

Dan is het tijd om afscheid te nemen. Kapitein-vlieger R. A. D. Anemaet, commandant van de Nederlandse jachtvliegers, lang, tenger, donker van haar en met een fijn besneden gezicht - als alle jachtvliegers een wat nerveus type - staat zwijgend met zijn jongens apart. Wat kun je op zo'n ogenblik zeggen? Wekenlang hebben onze Amerikaanse

jongens met hen als broeders tegen de vijand gevochten. Nu proberen we ons in veiligheid te brengen. We kunnen geen dingen zeggen die we niet menen. En hoe kunnen we hen zeggen dat we ze nog eens terug hopen te zien, nu we allemaal weten dat dit nooit zal gebeuren? Ik sta daar en kan geen woord uitbrengen. Anemaet is de moedigste van ons. Hij komt naar ons toe, reikt ons de hand en zegt alleen maar: 'Dank voor alles wat jullie hebben gedaan. We hebben ons best gedaan, maar nu is het met ons afgelopen'. Zijn stem klinkt ernstig, maar niet verbitterd. Hij verwijt ons niets. Ik vraag hem nog waarom hij en zijn jongens niet met ons meegaan. We zullen wel een plaatsje voor ze in de Forten weten te vinden. Dan kan hij van Australië uit de oorlog voortzetten. Hij schudt het hoofd. Zijn plaats is hier. Dan laden we de jongens in de vrachtwagen en even later rijden we over de hoofdweg die dwars door Java loopt. Op dat moment horen we het vertrouwde geronk: Japanse bommenwerpers! Boven Java rondspeurend hebben ze eindelijk het vliegveld Ngoro gevonden. We mogen nog van geluk spreken dat ze het niet eerder hebben ontdekt. Onze jongens verdringen elkaar tegen het achterschot van de vrachtwagen om te zien hoe de Japanners één voor één hun aanvalsrun inzetten, onder een hoek van 40 graden omlaag schieten, hun eitje leggen, hun toestel weer optrekken en dan... kr-r-r-oemmm! horen we de bom inslaan. Dit bevestigt hetgeen we de Nederlanders al dagenlang duidelijk probeerden te maken dat het vliegveld onhoudbaar was geworden. Maar zelf hebben we meer dan genoeg zorgen. We zijn met 76 man in deze kleine karavaan, onder wie 15 vliegers. We hebben maar één kaart van de route en met de snelheid die we kunnen bereiken, is het een rit van op z'n minst acht uur. 't Zal erom spannen of we er om twaalf uur zijn! De uurwijzer van mijn polshorloge lijkt als bezeten te lopen. Al die uitgeputte jongens, in de vrachtwagen door elkaar gesmeten, rekenen op mij. De luchtmacht heeft ze hierheen gebracht en nu zal de luchtmacht hen die nog over zijn, er wel weer uithalen ook. Ze zijn ervan overtuigd dat op de startbaan in 'Jock' een bommenwerper met open deuren klaar zal staan om hen naar Australië te brengen. Maar we zijn te laat. En stel dat die bommenwerpers niet langer konden wachten! We zijn nu vlak bij de stad. Waar vind ik dat vliegveld? Aan één kant van de weg zie ik laaiende vlammen en een kolom van rook. Dat is de enige aanduiding die je nodig hebt om in dit stadium van de oorlog een vliegveld te kunnen vinden. Ik zeg de chauffeur dat hij in de richting van die rook moet rijden. Aanvankelijk lijkt alle moeite vergeefs te zijn geweest. Daar staan de opengescheurde hangars en zes of zeven brandende Forten. Ook de watertoren is getroffen. Als vakman kan ik dit waarderen als een van de beste bomaanvallen die ik ooit heb gezien. Het schijnt dat de Jappen er voortreffelijk in geslaagd zijn ons de pas af te snijden. Maar nee! Er staat nog één enkele Fort! Het schijnt dat luitenant Van Deventer er nog op het nippertje in is geslaagd het toestel van de grond te krijgen en toen boven zee is gaan vliegen tot het bombardement was afgelopen. Maar het toestel kan hooguit een derde deel van onze groep meenemen. Ik stuur zo'n vijftig man in vrachtwagens naar het vliegveld bij Madioen, in de hoop dat het niet is gebombardeerd en dat de twee Forten die daar uit Australië werden verwacht, hen aan boord kunnen nemen. En nu stoken we een vuur van alles wat we niet verder mee kunnen nemen, maar de Jappen niet in handen willen laten vallen: al onze foto's, elk officieel document, alle patrouillerapporten van de 17de Jachtgroep over de strijd in de Filippijnen en op Java. Het gaat voor eeuwig verloren in die brandstapel op het vliegveld van Jock. Juist wanneer de vlammen het hoogst oplaaien, jankt de luchtalarmsirene. We duiken in een afwate-

ringsgreppel en ik geloof vast dat dit mijn angstigste ogenblikken uit de hele oorlog zijn geweest. Want boven ons naderden twee Zero's en hier op het vliegveld stond - open en bloot, zonder de geringste bescherming - onze enig overgebleven Fort, onze laatste kans om te ontkomen. Ik weet niet hoe lang ik de adem heb ingehouden. Maar het bleek slechts een verkenningsvlucht te zijn, kennelijk om de enkele uren tevoren aangerichte schade te fotograferen. Toen begon ik de jongens in dat toestel te laden. Maar ik deed nog één laatste ding. Ik kon kapitein Anemaet niet vergeten zoals hij daar op het vliegveld Ngoro stond en ons had nagekeken. Daarom spraken we met de Nederlandse verbindingsofficier op het vliegveld van Jock af, dat als we de volgende avond een paar toestellen uit Australië konden oversturen, zij boven ons oude vliegveld bij Malang zouden cirkelen. De verbindingsofficier moest Anemaet waarschuwen dat indien het vliegveld dan nog niet in Japanse handen was, de Nederlandse vliegers op het veld een vuur moesten ontsteken ten teken dat de Forten veilig konden landen om hen vervolgens naar Australië te brengen. We hebben ons aan die afspraak gehouden. De volgende nacht vlogen de kapiteins Bill Bohnaker en Eddie Green naar Malang. Goed drie kwartier cirkelden ze boven ons oude vliegveld. Maar er was geen vuur. Misschien waren Anemaet's jongens die dag gesneuveld, hadden zij hun leven voor Java geofferd. Misschien ook waren zij op dat moment krijgsgevangen en niet in staat het vuur te ontsteken, maar luisterden ze in de duisternis, terwijl Bill en Eddie boven hun hoofden cirkelden. We zijn nooit te weten gekomen wat er met hen is gebeurd.

Maar ik ben blij dat wij niet in de toekomst konden kijken en niet dat verduisterde vliegveld bij Malang konden zien, toen we met ons allen in onze eigen Fort klommen en bij opkomende maan op oostelijke koers

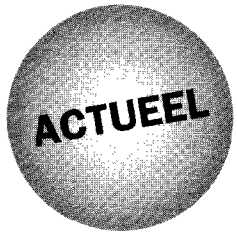


Coll. Sectie Luchtmobiele Historie

naar Australië vlogen. Om twee uur in de ochtend zagen we de kust van Australië spookachtig in het maanlicht opdoemen. Het is niet meer dan een woestijn, maar tenslotte zagen we het plaatsje Broome en landden op een veld dat me deed denken aan de begintijd van de vliegerij in het middenwesten van de Verenigde Staten. Bij het eerste, zwakke daglicht kon ik zien dat Broome bestond uit een dorpswinkel, twee huizen, een benzinepomp en een primitieve hangar; en dat alles op het uiterste randje van het niets, daar waar het rode woestijnzand van Australië de blauwe, zilte woestijn van de zee ontmoet. Even later kwam een oude schapenboer, die toezicht op de hangar hield en ook de dorpswinkel dreef, voor een praatje naar ons toe. 'Hebben jullie hier nog moeilijkheden gehad?' vroeg ik hem. 'Och nee', antwoordde hij. 'Zo nu en dan komen er wel 's Japanse vliegtuigen over'. 'Wat bedoelt u met zo nu en dan?' 'Nou u 't erover

hebt', antwoordde hij, 'de laatste kwam hier gisteren over. Heel hoog'. Dat kon alleen maar een verkenningstoestel zijn geweest. Ik keek naar het kleine vliegveld, stampvol Vliegende Forten en Consolidated 4-motorige B-24's plus nog tweemotorige toestellen: Douglas en Lockheeds, die de Nederlanders voor evacuatiewerk gebruikten. Die Jappen zouden heus hun tijd niet verdoen met verkenningsvluchten, als ze geen vliegkampschip in de buurt hadden. We wisten maar al te goed hoe methodisch ze te werk gingen: eerst een verkenner uitsturen om dan steevast binnen 48 uur aan te vallen.
De volgende avond vertrokken alle Forten, op drie na, naar Melbourne. Voor de kust, achter een pier, lagen een paar Nederlandse Catalina's, stampvol met vrouwen en kinderen van Java. Die avond en ook nog de volgende ochtend vroeg kwamen er nog meer binnen. En daarna kwamen de Jappen. Een Zero dook en mitrailleerde een Fort met brandmunitie. Het vatte onmiddellijk vlam en de Zero mitrailleerde meteen daarop een B-24, die ook in brand vloog. Een grote B-24 met zesentwintig passagiers aan boord was juist los van de startbaan gekomen. Toen de Zero's aanvielen, had dat toestel koers gezet naar Perth. Het kreeg amper de tijd zijn landingsgestel in te trekken - en er was in het toestel zelfs geen ruimte om de boordwapens te richten - toen de Zero aanviel en hem in zee schoot. Twee sergeanten wisten uit het toestel te komen. Ze zwommen 32 uur voor hun leven één van hen gaf het vlak onder de kust op. De ander beschreef ons hoe het in dat toestel was geweest, toen de mitrailleurkogels de dicht opeengepakte groep passagiers doorzeefden en wat zich enkele seconden later afspeelde, toen die stervende en gewonde mensen vochten om niet te verdrinken toen het water naar binnen kwam stromen.
Die dag vernietigden de Jappen nog een op het vliegveld geparkeerde B-24, drie Forten, een DC-2, een DC-3 en een Lockheed.
Maar het verschrikkelijkst van alles gebeurde toen ze de negen Nederlandse vliegboten achter de pier verrasten. Zo'n veertig, vijftig mensen werden in die toestellen gedood, voor het merendeel vrouwen en kinderen. Een Nederlander zwom naar de wal en trok zijn vrouw bij de haren mee. De onderste helft van haar gezicht was totaal weggeschoten, ze was toen al dood. Een andere vrouw stond op de vleugel van een van de brandende toestellen. Ze had een kind in haar armen en stond op het punt in zee te springen om naar de wal te zwemmen, toen ze door een lichte granaat in de rug werd getroffen; ze werd finaal in tweeën gereten. Beide helften vielen in zee, maar de armen die het kind vasthielden, lieten dat niet los. De mannen die het overleefden, werden bijna krankzinnig. Een Zero werd afgeschoten door een Nederlander die voor de hangar stond met een .30 kaliber mitrailleur in zijn armen. De loop was zo heet dat het metaal zijn vlees verschroeide, maar hij scheen het niet eens te merken. Later bleek dat de hele verdediging van Broome tegen luchtaanvallen uit deze ene .30 kaliber mitrailleur had bestaan. De Jappen deden dit hele karwei in dertig minuten. En grondig.

Rolf de Winter



OPENING TENTOONSTELLING

Koninklijke Luchtmacht: wereldwijd voor vrede en veiligheid

Ter gelegenheid van de opening van de tentoonstelling 'Koninklijke Luchtmacht: wereldwijd voor vrede en veiligheid' op 9 juli jongstleden hield drs. Rolf de Winter, Hoofd Sectie Luchtmachthistorie (en vice-voorzitter van onze vereniging) een voordracht in het Defensievoorlichtingscentrum.
Hieronder een korte weergave van de woorden van Rolf de Winter.
Het accent van de tentoonstelling *'Koninklijke Luchtmacht: wereldwijd voor vrede en veiligheid'* ligt op de periode nà de Val van de Muur in 1989, en dat is een tijdvak dat voor de krijgsmacht zeer ingrijpend is geweest. Afgezien van een periode met een serie forse reorganisaties, reducties en grote materieelvervangingsprojecten, is het tegelijkertijd ook een tijdvak waarin de krijgsmacht volop aan de bak moest in het kader van vredesoperaties en humanitaire missies.

Vier observaties

Indien je – als eenvoudig historicus – een totaalplaatje tracht te krijgen van wat er alleen al op dit vlak is gepresteerd, dan is dat niet gemakkelijk. Zonder de andere krijgsmachtdelen te kort te willen doen, kan worden gesteld dat de Koninklijke Luchtmacht zich in de afgelopen twaalf jaar op het vlak van het internationale optreden wel zeer nadrukkelijk heeft gemanifesteerd. Bij het in kaart brengen van al die operaties en missies duizelt het je soms wel eens. Ik ga u hier niet vermoeien met een complete opsomming van *alle* operaties waarin de KLu een aandeel heeft gehad. Desalniettemin wil ik u enige observaties over de luchtmacht na 1989 niet onthouden.

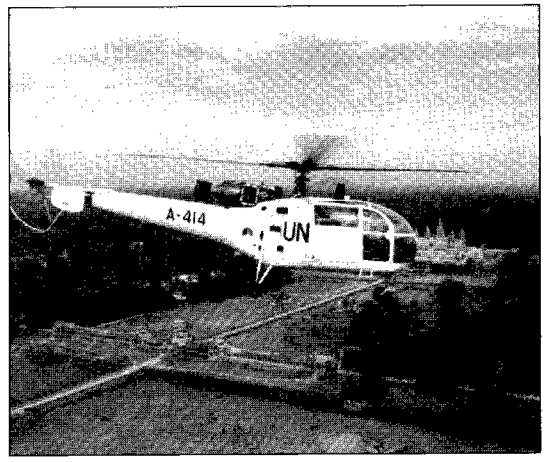
1. Alle KLu-wapensystemen ingezet

De *eerste* karakteristiek is dat de KLu na de Val van de Muur *al* haar wapensystemen, vaak *bij herhaling,* daadwerkelijk heeft ingezet voor humanitaire missies of vredesoperaties. Bij de luchtmacht wordt een onderscheid gemaakt tussen de vier belangrijke pijlers, te weten jachtvliegtuigen, helikopters, transportvliegtuigen en geleide wapens. En *elk* van die vier pijlers is dus metterdaad met *alle* beschikbare wapensystemen actief geweest in internationale operaties. In de tentoonstelling is dat op een heel overzichtelijke wijze in beeld gebracht, want de inzet is per 'pijler' op de afzonderlijke panelen terug te vinden.

2. Wereldwijde inzet

Een *tweede* interessant gegeven is dat de inzet van de luchtmacht *wereldwijd* is geweest. Als we de theaters in ogenschouw nemen waarin de KLu na 1989 heeft geacteerd, dan is de conclusie te trekken dat er werkelijk *mondiaal* aan de weg is getimmerd.
Ik breng u hier enkele van die operatiegebieden in herinnering:

- Ten eerste het Midden-Oosten vanaf 1991. In het kader van de Tweede Golfoorlog gingen geleide-wapeneenheden met Patriot en Hawk-rakketten naar Dyarbakir in Zuidoost Turkije en naar Jeruzalem in Israël. Wat later vertrokken ook Alouette-helikopters van 298 Squadron, en een Fokker F-27 naar Noord-Irak voor ondersteunings- en transporttaken onder andere voor Artsen zonder Grenzen. Nog later volgden uitzendingen op individuele basis van NBC-specialisten t.b.v. de *United Nations Special Commission,* de UNSCOM in Irak.



Alouette helikopter Klu

Sectie Luchtmachthistorie

- Een tweede theater was Zuidoost Azië vooral in de jaren 1992-1993, maar ook daarna. Voor UNTAC opereerden in Cambodja en vanuit Thailand F-27's, die een transporttaak verzorgden, en Alouettes ter ondersteuning van het Nederlandse Mariniersbataljon. Daarnaast waren diverse teams en instructeurs van de Explosieven Opruimingsdienst van de KLu jaren achtereen actief in interservice-detachementen.

- Een derde theater voor de KLu was Afrika, vanaf 1994. Naar aanleiding van de Genocide in Rwanda participeerde de KLu in april-juni 1994 in Operatie *Silver Back,* waarbij het onder meer ging om de evacuatie van buitenlanders door de destijds fonkelnieuwe C-130H Hercules, de *Ben Swagerman.* Gevlogen werd nog met een gemengd Belgisch-Nederlandse bemanning omdat de opleiding van de Nederlanders nog niet geheel was voltooid. In juli-september volgden meer hulpverleningsvluchten naar de regio en gelijktijdig ging eind juli 1994 Operatie *Provide Care* van start, volgend op de exodus van Hutu's uit Ruanda naar het grensgebied met Zaïre. Een exodus die een humanitaire ramp van de eerste orde tot gevolg had (o.a. door een cholera-epidemie). Naast allerhande transportvluchten was er ook een interservice-eenheid actief, waarin een groot aandeel werd geleverd door KLu-militairen (onder andere chauffeurs en personeel van de geneeskundige dienst). Ook de nieuwe transport- en gevechtshelikopters namen deel aan een vredesmissie in Afrika: in 2000-2001 vetrokken vier Chinooks, en vier Apaches naar Eritrea en Djibouti voor de UNMEE-missie.


Humanitaire hulp in Afrika mbv Hercules transportvliegtuig

Sectie Luchtmachthistorie

- Een vierde theater vanaf 1991 tot vandaag de dag toe, is natuurlijk de Balkan. Op en voor voormalig Joegoslavië is inmiddels een enorme inzet van KLu-mensen en –midde-

len gerealiseerd: EOD-ers, waarnemers (voor ECMM, UNMO, OVSE, ICFY), diverse helikopterdetachementen, luchtmachtbewakingseenheden, een multinationaal luchttransportdetachement (MANDRIM) en natuurlijk de inzet van de F-16's van april 1993 tot juni 2001 vanaf de Italiaanse vliegbases Villafranca en Amendola, die aan een hele reeks elkaar opvolgende operaties deelnamen (Deny Flight, Deliberate Force, Decisive Endeavour, Deliberate Guard, Joint Forge, Allied Force, Joint Guardian).

- Naast deze vier 'theaters' is de KLu ook nog actief geweest in Latijns Amerika en het Caraïbisch Gebied met name bij het afleveren van hulpgoederen na natuurrampen en in zelfs in Noord-Amerika waarbij door middel van de inzet van AWACS-vliegtuigen van de NAVO met Operatie *Eagle Assist* een bijdrage werd geleverd aan de bewaking van het Amerikaanse luchtruim volgend op de terroristische aanslagen van 11 september vorig jaar. Voorwaar een zeer *mondiale* inzet van de Koninklijke Luchtmacht.

3. Zeer gevarieerd operationeel optreden

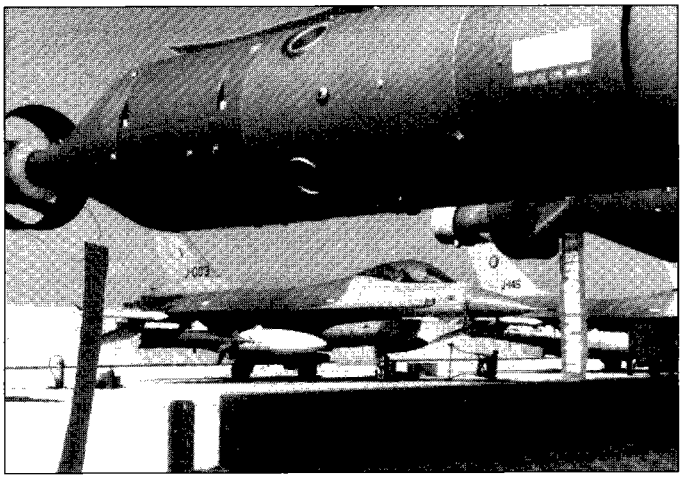
Een *derde observatie* is dat de aard van het *optreden bijzonder gevarieerd* is geweest. Het optreden liep uiteen van humanitaire noodhulpvluchten, medische evacuatie, de verzorging van instructie en ondersteuning van detachementen van andere krijgsmachtdelen tot grootschalige *peace keeping* en *peace enforcing* operaties. Als we de inzet van het jachtvliegtuig bekijken, dan zien we dat de F-16 over het hele spectrum is ingezet: controleren van het luchtruim, uitvoeren van fotoverkenningsmissies, close air support (dus steun aan de grondtroepen), bombardementsmissies en het uitschakelen van vijandelijke vliegtuigen in de lucht en op de grond. Wat dat betreft zijn de gebeurtenissen rond Kosovo in 1999 een sprekend voorbeeld.



F-16 Klu in de ochtendmist — Sectie Luchtmachthistorie

4. Veel meer luchtmachtmilitairen uitgezonden

Een *vierde en laatste observatie* gaat over het luchtmachtpersoneel en uitzendingen naar het buitenland. We zien dat na 1989 *een steeds groter* deel van het luchtmachtpersoneel persoonlijk te maken krijgt met *maandenlange uitzendingen* naar buitenlandse crisishaarden overal ter wereld. Dat gebeurde zowel in detachementsverband als op individuele basis. Voor een organisatie als de luchtmacht is dat natuurlijk een ongelofelijk belangrijk gegeven, omdat het enorme consequenties heeft voor de betrokkene en zijn familie. Een half jaar van huis zijn, wordt tegenwoordig misschien als normaal ervaren maar het is bepaald geen sinecure. En vóór 1989 was dat in ieder geval geen usance. Omdat een organisatie als



Dat het optreden van de Klu geen 'snoepreisje' was bewijst deze foto
Sectie Luchtmachthistorie

de KLu uiteindelijk staat of valt bij de professionele inzet van haar personeel, en zeker het *uitgezonden* personeel, kan zonder overdrijving worden gesteld dat er na 1989 veel meer van het personeel wordt gevergd. Een conclusie die je daaraan mag vastkoppelen is dat de internationale inzet van het luchtmachtpersoneel bij de verschillende missies en operaties succesvol is geweest.
Tot zover mijn observaties over het internationale optreden van de KLu na 1989. Het is een tijdvak waar de Sectie Luchtmachthistorie volop mee bezig is. Ook aan het publicitaire front. Eind dit jaar zal een boek verschijnen over de geschiedenis van de Groepen Geleide Wapens van de KLu in de Bondsrepubliek Duitsland, waarbij volop aandacht is voor de uitzendingen van GGW's naar Turkije en Israël. Voor 2003, een belangrijk jubileumjaar voor de Koninklijke Luchtmacht, staat een grote publicatie op de rol, getiteld *'Crossing the Border. De Koninklijke Luchtmacht na de Val van de Berlijnse Muur'*, waarbij het luchtmachtoptreden in de vredesoperaties centraal staat.
Aldus de woorden van Rolf de Winter; hierna opende generaal D.L. Berlijn, Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, de tentoonstelling waarbij hij stelde dat uitzendingen altijd ingrijpend zijn. "Niet alleen door de situatie zelf, maar ook voor de betrokken personeelsleden en zeker voor hun achterban." De Bevelhebber vertelde daarbij dat hij zijn tijd als detachementcommandant van het F-16 detachement, dat in april 1993 naar Villafranca werd uitgezonden, altijd als iets bijzonders heeft gezien. "Het was de eerste keer dat we als F-16 eenheid werden uitgezonden. Iedereen had de beelden van de Golfoorlog nog in herinnering waarbij geallieerde vliegtuigen waren neergehaald en hun bemanningsleden gevangen genomen en niet altijd netjes waren behandeld. Met die herinnering gingen we op pad naar een oorlog waarvan we niet wisten hoe die zou verlopen."

De tentoonstelling is samengesteld door Henk Kauffman van de sectie Luchtmachthistorie en is gratis te bezichtigen tot 5 september 2002 in het Defensievoorlichtingscentrum van het Ministerie van Defensie, Kalvermarkt 38 (door de draaideur) te Den Haag.
Geopend: maandag van 0900 tot 1700 en van dinsdag t/m vrijdag van 0900 tot 1700 uur.
Telefoon 070 318 88 02.

Frits Snapper

HERINNERINGEN AAN DE MOBILISATIE EN OORLOGSDAGEN 1939/1940

Op verzoek van de redactie om meer kopij lever ik graag een artikeltje dat ik eerder voor ARMEX heb geschreven:

In 1930 had ik me als vrijwillig adspirant-vaandrig bij het reservekader van de Koninklijke Landmacht (KL) verbonden. Het was toen de tijd van het gebroken geweertje en "geen man en geen cent voor defensie".
Ik was toen nog minderjarig, dus mijn vader moest schriftelijk toestemming verlenen. Hij was een principieel anti-militarist en weigerde. Toen zei ik dat ik dan verder geen onderwijs wilde volgen. Daarna tekende vader en het was de enige keer dat ik hem heb horen vloeken.
In de zomer van 1932 werd ik in twee maanden tijds tot korporaal opgeleid; in de zomer van 1933 in 2½ maand tot sergeant; in de zomer van 1934 ging ik met mijn verloofde op vakantie; in de zomer van 1935 werd ik in 2½ maand tot vaandrig opgeleid. Dit alles bij de derde compagnie van de School voor Reserve Officieren van de Infanterie die toen, in de nu afgebroken, Kloosterkazerne te Breda was gelegerd. In de zomer van 1936 deed ik zes weken dienst bij het zevende Regiment Infanterie (7 RI) te Harderwijk en met ingang van 1 januari 1937 werd ik benoemd tot reserve-tweede luitenant bij 17 RI.
Er was sedert 1930 wel wat veranderd.
Op 30 januari 1933 hadden de nationaal-socialisten onder leiding van Adolf Hitler de leiding van Duitsland overgenomen. In de Nederlandse troonrede van 1934 werd met zorg gesproken over de ongunstige internationale situatie. Geen wonder dat begin januari 1935 de minister van Defensie aan de chef van de generale staf, luitenant-generaal I.H. Reynders, vroeg of deze, op grond van de internationale situatie, hem (de Minister) voorstellen kon doen. De generaal diende een groot aantal voorstellen in die alle werden afgewezen behalve het aanleggen van twee betonkazematten per brug over de Maas en de IJssel. De politietroepen zorgden voor de bezetting. Op 7 maart 1936 bezette Hitler het Rijnland, dat onbezet had moeten blijven. De eerste oefentijd voor de soldaten van de infanterie was toen 5½ maand. Die kwamen op in een zomerploeg die tweemaal zo sterk was als de winterploeg. De 24 infanterieregimenten, die elk twee opleidingscompagnieën hadden, konden toen ieder een compagnie vormen die twee-en-een-halve maand oefening hadden gehad. Die troepen zouden bij een strategische overval weerstand moeten bieden. Dat zij hierbij succes zouden hebben leek niet waarschijnlijk.
Het was duidelijk dat extra maatregelen noodzakelijk waren. Reeds in juni 1935 had generaal Reijnders voorgesteld dat, indien de internationale toestand zulks noodzakelijk maakte, een aantal volledig geoefende dienstplichtigen, die met groot-verlof of thuis waren, onder de wapenen geroepen zouden worden. Minister-president Colijn, eveneens minister van Defensie, kwam hier nu op terug. Het resultaat was dat in hoofdzaak 17 bataljons infanterie uit de hogergenummerde regimenten, bestaande uit de oudere lichtingen (mannen tussen 28 en 35 jaar), konden worden opgeroepen indien de strategische toestand zulks noodzakelijk

maakte (buitengewone roeping uitwendige veiligheid, BOUV). Vermoedelijk heeft men oudere lichtingen hiervoor bestemd omdat hun taak, dekking van de algemene mobilisatie, weinig mobiel was.
Ikzelf had in 1937 het doctoraal examen economische wetenschappen afgelegd en was aan de London School of Economics me in conjunctuuronderzoek gaan bekwamen. Ik studeerde daar tot het najaar van 1938.
In Nederland was in februari 1938 de eerste oefentijd voor de infanterie op 11 maanden gebracht en het jaarlijks op te roepen contingent van 19.500 man tot 32.000 man verhoogd.
De Duitse Schlagartige bezetting van Oostenrijk op 11 maart 1938 wierp echter de knuppel hoenderhok. De Nederlandse Regering reageerde even schlagartig en besloot de tweede ploeg van de lichting 1937, die juist naar huis zou gaan, in plaats van 5½ maand 11 maanden te laten dienen (zodat ieder infanterieregiment een tweede bataljon zou kunnen vormen dat als grensbataljon zou kunnen fungeren). [1]
Natuurlijk was er een enorm gebrek aan kader en ik besloot een verzoek in te dienen om de drie weken herhalingsoefeningen, die ik in 1938 moest vervullen, meteen te mogen verrichten. Dat gebeurde en in april kwam ik bij het tweede bataljon, grensbataljon, van 17 RI (II-17 RI) onder de wapenen. De commandant veldleger (CV) luitenant-generaal J.J.G. baron van Voorst tot Voorst kwam ons inspecteren. Op een gegeven ogenblik kwam het bevel: officieren uittreden en de generaal, vergezeld van bataljonscommandant kapitein Bakker, sprak met iedere officier. Toen ik aan de beurt was vertelde ik hem dat ik doctorandus in de economie was en mij in Londen in de conjuctuurleer bekwaamde. Waarop de generaal zei, vermoedelijk om me wat bescheidenheid bij te brengen,: "Dus u wordt onderwijzer". Hierop antwoordde ik dat ik hoopte conjunctuuronderzoek te kunnen verrichten waarop de generaal zijn opmerking herhaalde. Ik ging toen nog strammer in de houding staan en antwoordde: Jawel generaal.
Later in het officierscasino, tegenwoordig heet dat officiersmess, vonden mijn collega's dat de generaal mij onjuist had behandeld. Maar ik verdedigde de CV want ik had tijdens de herhalingsoefeningen van 1937 veel respect voor hem gekregen. Toen was 17 RI op bataljonssterkte gebracht en zou gedurende een nachtoefening de Maas overgaan. De muziek zou als tegenpartij fungeren. De CV kwam een kijkje nemen. Hij wist dat zijn jongere broer, H.F.M. van Voorst tot Voorst, als commandant van de Lichte Divisie, met wielrijders, een oefening in de buurt van Maastricht hield. De CV belde dus even met zijn broer met het gevolg dat, toen de 17 RI over de Maas trok, het een tegenaanval van wielrijders kreeg. Beide partijen waren zo enthousiast dat officieren en onderofficieren tussen de soldaten moesten springen, anders hadden deze elkaar zwaar beschadigd. Toen in de vroege ochtend 17 RI naar de kazerne terugmarcheerde stond daar, te paard, de CV waarvoor de troep groot respect had gekregen. Nog nooit had ik de troep zo stram "Hoofd rechts" zien maken als toen.
Mijn mobilisatiebestemming was geworden: derde compagnie van het derde bataljon van 17 RI (3-III-17 RI). Toen in september 1938 BOUV werd gelast, kwam ik niet onder de wapenen. BOUV werd opnieuw gelast in april 1939 toen het fascistische Italië het Abessijnse koninkrijk bezette. Niet alleen namen toen de 24 grensbataljons hun posities in, maar 9 regimenten infanterie, een zelfstandig infanteriebataljon, het Peeldetachement (een versterkt infanteriebataljon), twee bataljons wielrijders, twee eskadrons pantserwagens, een regiment huzaren-motorrijders (500 man), de gehele luchtverdediging (vliegtuigen, zoeklichten, de 10.000 man sterke luchtdoelartillerie en

luchtwachtdienst), de gehele kustartillerie mobiliseerden.
Eveneens in april 1939 werd de duur van de eerste oefening op 2 jaar gebracht. In totaal zullen in Nederland toen ongeveer 100.000 man onder de wapenen zijn geweest, waarvan 6000 bij de marine en 94.000 bij de KL. Ruw geschat zullen hiervan 12.000 man beroepspersoneel zijn geweest, 42.000 dienstplichtigen voor de eerste oefening onder de wapenen en 40.000 opgeroepen dienstplichtigen van de oudere lichtingen. Dit lijkt indrukwekkend, maar als de vergelijking wordt gemaakt tussen Nederland en Groot-Brittannië betreffende de defensieuitgaven als percentage van het bruto nationaal product (BNP), blijft daar niet veel van over.

Tabel 1
Uitgaven voor defensie als percentage van het BNP

	1935	1936	1937	1938
Gr. Britt.	2,5	3,6	6,2	7,2
Nederland	1,2	1,3	1,4	2,2

Bron: F. Snapper, "Durch kommen sie doch, dankzij de luchtmacht", in Mededelingen van de Sectie Militaire Geschiedenis, Landmachtstaf (deel 9, 1986) 59,60

Terzijde moge ik opmerken dat de Duitse opmars in mei 1940 waarschijnlijk was gestopt als de Britten hun 500 jachtvliegtuigen naar België en Frankrijk hadden kunnen overbrengen. Maar dat kon niet omdat de grondorganisatie van de luchtmachten van die landen onvoldoende was. De toenmalige Nederlandse Opperbevelhebber Land- en Zeemacht had onder meer 8 Britse squadrons jachtvliegtuigen (128 vliegtuigen) aangevraagd. Maar die konden niet komen omdat de Nederlandse militaire luchtvaart 80 octaan benzine gebruikte en de Britse 100 octaan.
Terugkerend tot het voorjaar van 1939. Het was moeilijk te verteren dat oudere mannen die werk hadden militaire dienst moesten verrichten, terwijl er in Nederland ongeveer 225.000 geregistreerde werklozen waren. Dus werd een gunstige financiële regeling ontworpen voor een militair geoefende werkloze, die zich vrijwillig meldde om gedurende de BOUV militaire dienst te doen. Hierdoor zouden opgeroepen dienstplichtigen naar huis kunnen terugkeren om hun werkzaamheden te hervatten. Maar nog geen 3000 werklozen meldden zich. Hierbij is echter te bedenken dat onder de geregistreerde werklozen zowel jongens onder 14 jaar vielen als ouderen boven 65 jaar, terwijl zij die voor militaire dienst in aanmerking kwamen tussen 20 en de 35 jaar moesten zijn. Ruw geschat zullen ongeveer 75.000 werklozen tot die leeftijdsgroep hebben behoord. Maar die waren lang niet allemaal militair geoefend. De zogenaamde jaarklasse zal toen 80.000 man hebben bedragen. Daarvan werden 19.500 man militair opgeleid; dat is ongeveer 24,5%. Passen wij dat percentage toe op de hierboven genoemde 75.000 werklozen dan krijgen wij 18.000 man; 3000 man daarvan is ongeveer 17%. Wat zou de KL thans blij zijn als ieder jaar van de mannelijke jaarklasse 17% geschikt en genegen zou zijn om als vrijwilliger onder de wapenen te komen...
Ikzelf werkte toen op het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en gaf me op als vrijwilliger, met toestemming van de leiding van het CBS zodat ik wanneer de BOUV was afgelopen weer in mijn oude baan kon terugkeren. Mijn salaris van adjunct-commies scheelde maar weinig van dat van een tweede luitenant. En zo ging ik luitenant-adjudant Van Houtte van II-41 RI vervangen omdat deze zeer noodzakelijk was voor de opleidingen van 17 RI.
Voor een goed begrip is het noodzakelijk de sterkten van de verschillende legeronderdelen nu mee te delen.
Een bataljon infanterie telde 754 man en had een staf, verbindingsafdeling, 3 tirailleurcompagnieën ieder van 4 secties van 34

man, en een compagnie zware mitrailleurs. De tirailleurcompagnie was 162 man sterk, de compagnie zware mitrailleurs 197 man. Een grensbataljon had een tirailleurcompagnie minder; de sterkte zal ongeveer 580 man zijn geweest.
Het regiment infanterie, totaal 2481 man, had uiteraard ook een staf en verbindingsafdeling; voorts een batterij van 4 stukken 6-veld, een mortiercompagnie van 6 mortieren van 8 cm en 3 bataljons. De 6-veld was bedoeld als anti-tankgeschut, maar als zodanig geheel onvoldoende. Het had een geringe vuursnelheid en geen schilden om de bemanning tegen vijandelijk vuur te beschermen.
De divisie had 3 regimenten infanterie, een regiment veldartillerie van 24 stukken 7-veld en een 12-tal houwitsers; voorts een aantal divisietroepen (van verschillende wapens en dienstvakken). Totale sterkte van de divisie was ongeveer 10.000 man.
Het legerkorps bestond uit 2 divisies en legerkorpstroepen, totale sterkte ongeveer 25.000 man en het veldleger had 4 legerkorpsen, de lichte divisie bestaande uit 5 regimenten huzaren, van ongeveer bataljonssterkte, 2 regimenten wielrijders, het korps rijdende artillerie van 12 stukken 7-veld en een aantal stukken 6-veld en divisietroepen. Uiteraard had ook het veldleger veldlegertroepen, bestaande uit verschillende wapens en dienstvakken.
Commandant 11-41 RI was reserve-majoor Borst, die als beroepsofficier een carrière in het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL) achter de rug had en het klappen van de zweep kende. Zo had hij bepaald dat de officieren hetzelfde eten als de soldaten zouden krijgen. Dientengevolge hoefde de officier van de dag niet het soldateneten te controleren. Maar de soldaten begonnen over de kwaliteit van het eten te klagen. En op een goede dag ging ik naar de soldateneetzaal en proefde het eten. Ik vond de smaak niet slecht, maar de soldaten wezen mij erop dat er heel weinig vlees in het eten zat. Dat moest ik toegeven. Bij de volgende maaltijd, waar ook majoor Borst aanzat, constateerde ik dat in ons eten veel meer vlees zat dan in het eten van de soldaten.
Enige dagen later zat ik 's avonds in het bureau te werken. Het was zomer en nog licht. Opeens zag ik de koks uit de keuken komen met emmers. Toen herinnerde ik mij de klacht van onze soldaten en ik erop af. En jawel, in de emmers zat vlees dat het keukenpersoneel in de stad verkocht. Ik belde de pastoor op van de parochie, waarin het bureau van II-41 RI lag. Die kon voor de armen in zijn parochie dat vlees goed gebruiken. De volgende ochtend rapporteerde ik het gebeurde aan de bataljonscommandant, die de zaak zelf afwikkelde.
Op 5 augustus werd prinses Irene geboren. Ter ere daarvan moest ons bataljon een parade houden. Het lag over een afstand van 40 km verspreid, maar in Helmond en omgeving lagen genoeg troepen voor een parade. Er was echter geen bataljonsmuziek en een burger-muziekkorps mochten wij niet huren. Die parade ging natuurlijk toch door en laat nu "heel toevallig" vlak bij de plek waar majoor Borst stond een Helmonds muziekkorps militaire marsen ten gehore brengen...
Inmiddels verslechterde de internationale toestand en op 24 augustus moest het personeel van de voormobilisatie van de algemene mobilisatie onder de wapenen komen. Luitenant Van Houtte keerde toen naar II-41 RI terug. Ik vroeg hem hoe het met de geoefendheid van de mannen in opleiding stond. Hij antwoordde: "Uiterlijk lijkt het heel aardig, maar als je even doorprikt stelt het niets voor". En dat was geen wonder. Voor de vergroting van de lichting had de infanterie 642 officieren en ongeveer 1300 onderofficieren die, maximaal, ongeveer 9000 man een matige opleiding konden geven.
Door het verkorten van de opleiding op de Koninklijke Militaire Academie (KMA) en

het aantrekken van reserveofficieren die beroepsofficier wilden worden, wist de regering dit aantal met 346 officieren te verhogen, een toename van 65%. Het aantal onderofficieren werd met 1600 onderofficieren-capitulant uitgebreid, die na zes jaar militaire dienst een ambtelijk baantje zouden krijgen. Gedurende die zes jaar kregen zij behalve huisvesting, kleding en voeding een zakgeld van *f* 3,- per week dat de regering in een onverantwoordelijke royale bui tot *f* 6,- per week verhoogde (41 euro of 90 gulden huidige koopkracht). In ieder geval ging het aantal onderofficieren met 123% vooruit. Echter moesten toen bij de infanterie wielrijders, ruim 25.000 man, worden opgeleid, een toename van 178%. Commentaar overbodig.

Ook met mij gebeurde een dwaze zaak. Terwijl tienduizenden mannen onder de wapenen kwamen werd ik gedemobiliseerd en moest op 26 augustus naar huis, want ik had geen mobilisatiebestemming bij II-41 RI. Maar de volgende dag ging ik naar Den Bosch en vroeg commandant 17 RI, luitenant-kolonel Jans, of hij mij kon gebruiken. Dat kon hij en op 28 augustus ging het telegram uit: 29 augustus algemene mobilisatie. Ik ging de 2e sectie van 3-III-17 RI commanderen. De bataljonscommandant van III-17 RI was de reserve-kapitein Gerritsen, die aan zijn bataljon een sectie van 2 stukken 6-veld kreeg toegewezen; maar op 30 augustus waren de tuigen hiervoor nog niet gekomen. Toen wees in het begin van de avond kapitein Gerritsen mij aan om voldoende tuigen voor de paarden te vorderen. Hiervoor kreeg ik een vrachtwagen met chauffeur en een artillerist ter beschikking. In het holst van de nacht kwam ik met voldoende tuigen terug, waaronder een tuig van een begrafeniswagen. Maar toen waren de organieke tuigen gekomen.

Inmiddels was 17 RI gemobiliseerd. De onderofficieren waren bij de burgerij ingekwartierd, de officieren in Hotel Centraal. Maar de korporaals en manschappen lagen in scholen en andere openbare gebouwen op stro, waar zij, na zich van hun bagage te hebben ontdaan, nauwelijks een plek hadden om te kunnen slapen.



Infanteristen oefenen met een Lewis mitrailleur, mobilisatie 1939-1940

Coll. Instituut Militaire Hostorie

Het IIIe legerkorps (III LK), waartoe ook 17 RI behoorde, verplaatste zich op 1 september in de richting van de Peel-Raamstelling waar het posities moest innemen. Die dag moest door III-17 RI de Peeldorpen Uden en Zeeland worden bereikt. Kapitein Gerritsen had mij commandant van de uitvallers gemaakt. Na een half uur marcheren kwamen de eerste uitvallers en binnen een uur had ik ongeveer een derde van het bataljon onder mijn commando. Wel was na een eerste oefening van 5½ maand de infanterie in staat geweest een marsprestatie te leveren van 35 km de eerste dag en 25 km de tweede dag, maar de zeven jongste lichtingen - waaruit ook 17 RI als onderdeel van het veldleger was geformeerd - behoefden in een periode van zeven jaar slechts twee herhalingsoefeningen van ongeveer twee weken mee te maken.

Kapitein Gerritsen heeft de voertuigen (zowel paardentractie als motortractie), zodra deze in Uden en Zeeland waren ontladen, teruggestuurd om de uitvallers op te

halen zodat tegen het vallen van de avond III-17 RI het marsdoel voor die dag had bereikt. Onze uiteindelijke bestemming was Boekel/Handel, twee aan elkaar grenzende Peeldorpen die op 3 september werden bereikt.
In Handel was een klooster dat door de religieuzen was ontruimd en waar officieren en onderofficieren werden ingekwartierd. Korporaals en soldaten lagen in schuren die tot het klooster behoorden. Voor hen werd het losse stro in strozakken gedaan, van elkaar gescheiden door houten latten. Het waren kribben zonder poten waarop aan het eind de man zijn persoonlijke bezittingen kon leggen. Hierdoor kon hij heel wat beter slapen dan op het losse stro.
Enige kilometers ten oosten van het klooster moest 3-III-17 RI in haar deel van de Peel-Raamstelling haar gevechtsopstellingen bouwen, aan de hand van het pioniervoorschrift dat tot die tijd voor ons, reserveofficieren, een gesloten boek was geweest. Bij 3-III-17 RI was de enige "beroepsman" de reserve-sergeant-majoor die de 4e sectie commandeerde en die enige tijd beroepsonderofficier was geweest. Van stellingbouw wist ook hij niets. Zijn naam ben ik vergeten evenals die van de vaandrig die de 3e sectie commandeerde en die van onze groepscommandant. Maar met reserve-eerste-luitenant Govert van Enschot, die het bevel had over de eerste sectie, werd ik goede vrienden evenals met reserve-eerste-luitenant Henk Acksen die het bevel over de mitrailleurcompagnie van III-17 RI kreeg.
Onze bataljonscommandant werd begin november tot reserve-majoor bevorderd. De officieren van het bataljon bereidden voor 11 november een daverend feest voor. Maar dat ging niet door want de legerleiding had inlichtingen gekregen waaruit af te leiden was dat in de vroege ochtend van 12 november een Duitse aanval te verwachten was. Dus moesten wij vroeg in de avond van 11 november onze stellingen betrekken, die min of meer geïmproviseerd toch enige verdedigingskracht hadden gekregen. Toen tegen het middaguur van 12 november de Duitse aanval was uitgebleven konden wij naar onze kwartieren terugkeren.
Inmiddels was er tussen de minister van Defensie, Dijxhoorn, die tot hij als zodanig was benoemd luitenant-kolonel van de generale staf was geweest, en Reynders, die opperbevelhebber van Land- en Zeemacht (OLZ) was geworden, een aanzienlijk meningsverschil over het krijgsbeleid ontstaan. Reynders wilde eerst enige dagen lang de Peel-Raamstelling en de noord daarvan liggende Grebbelinie hardnekkig verdedigen, waarna op zijn bevel de troepen op de Vesting Holland moesten terugtrekken. Maar er lag een onverdedigde ruimte tussen het zuidelijk uiteinde van de Peel-Raamstelling en het Albertkanaal, waarlangs de noordelijke Belgische verdedigingslinie liep, van enkele tientallen kilometers. Dijxhoorn meende dat de Duitsers, wanneer zij aanvielen, die ruimte zouden gebruiken om een omtrekkende beweging te maken en de Peel-Raamstelling in de rug zouden aanvallen. Reynders was van mening dat de Duitsers zowel in België als in Nederland rechtstreeks zouden doorstoten en geen tijd verknoeien aan omtrekkende bewegingen. Voorts was de CV van mening dat een terugtocht uit de Grebbelinie naar de Vesting Holland door het Duitse luchtwapen verstoord zou worden.
Reynders was het zowel oneens met de minister van Defensie als met de CV en vroeg gelden aan zowel voor de betonnering van de Grebbelinie als voor de betonnering van het oostfront van de Vesting Holland. Mede om financiële redenen wenste de regering dat slechts in één stelling een hardnekkige verdediging zou worden gevoerd.
Het gevolg was dat Reynders op 5 februari 1940 ontslag moest nemen en generaal Winkelman de nieuwe OLZ werd. Deze was in 1935 gepensioneerd en in 1939 weer

onder de wapenen geroepen als commandant van een van de luchtverdedigingskringen. Hij was het met de regering eens dat slechts in één stelling een hardnekkige verdediging kon worden gevoerd, maar wilde eerst een beslissing nemen nadat hij uitgebreide verkenningen had gehouden. Omstreeks half maart besliste hij dat de hardnekkige verdediging zou worden gevoerd in de lijn Grebbelinie - Betuwe - Waal - Linge - Groep Merwede - Zuidfront Vesting Holland.
III LK zou langs de Waal worden gelegd en ieder infanterieregiment van III LK liet een bataljon in de Peel achter. Deze zes bataljons werden toegevoegd aan de Peeldivisie die bestond uit drie regimenten infanterie en regiment infanterie met kanonnen uit 1870.
De taak van de met de reeds vermelde zes bataljons versterkte Peeldivisie bestond uit het bemoeilijken van het doordringen van de vijand.
Zouden de Belgen alsnog voor een aansluiting op de Peel-Raamstelling zorgen, dan zou III LK in de Peel-Raamstelling blijven en ook daar een hardnekkige verdediging worden gevoerd.
Om III LK, als de oorlog uitbrak, tijdig in de Peel-Raamstelling te krijgen of langs de Waal te legeren, zou III LK in de buurt van Den Bosch worden geconcentreerd. Om vast te stellen of dit mogelijk was, hield III LK, met achterlating van 6 bataljons in de Peel, omstreeks half maart een oefening in die stad. Die oefening slaagde want het was inmiddels gelukt de marsprestatie van de infanterie op te voeren tot 25 km per dag. Maar volledig geoefend waren de troepen niet. Stellingbouw en wachtdiensten reduceerden de oefentijd. Er was gebrek aan oefenterreinen en schietbanen. Ik kan mij niet herinneren dat wij schietoefeningen hielden of werden geoefend in de tegenaanval.
Na hetgeen is meegedeeld, zal het niemand verbazen dat de uitrusting onvoldoende was. Er was een tekort aan modern pantserafweergeschut van 4,7 cm dat 67% beliep, van infanteriemortieren van 15%, van veldgeschut van 7 cm van 34%, van 10 cm veldgeschut van 75%, van luchtdoelartillerie van 7 cm van 45% en van 4 cm van 75%. Slechts de helft van de benodigde pantserwagens was aanwezig. Van de lichte mitrailleurs ontbraken 30% en van de zware mitrailleurs 20%.
Na de oefening van omstreeks half maart keerde III LK naar de Peel terug, waar het de stellingen verder verbeterde. Dat was in de afgelopen winter een heel koude zaak geweest. Mijn oren werden toen half bevroren en ik moet nog steeds, als het koud is, die lichaamsdelen onder een muts verbergen.
Op 23 maart trouwde ik. Hoewel tijdens de mobilisatie de ceremoniële tenue niet mocht worden gedragen, kreeg ik van de garnizoenscommandant van Amsterdam, die bij het burgerlijk huwelijk aanwezig was, toestemming om me die dag in dat tenue te steken. Onder de getrokken sabels van Govert van Enschot, Henk Acksen en mijn oude schoolvriend Willy Speijer, die als reserveluitenant bij een ander regiment diende, schreden mijn bruid en ik. Dit apprecieerde ik ten zeerste, want mijn ouders waren in China.
Op 9 april, toen de Nazi's Denemarken en Noorwegen overvielen, werd III LK rondom Den Bosch geconcentreerd. Van 17 RI bleef II-17 RI in de Peel achter. III-17 RI werd in Berlicum en Middelrode gelegerd.
Op 10 mei, in de vroege ochtend, werd Nederland door de Duitsers overvallen. De stemming in mijn sectie was toen bedrukt. Maar ik monterde mijn mannen op door hun te zeggen dat de Engelsen en Fransen nu onze bondgenoten waren en wij gezamenlijk de Duitsers zouden verslaan. En toen de kurk van mijn veldfles, waarin ik thee had gedaan, wegsprong, werd vrolijk geroepen "De luit kan zowel van voren als

van achteren schieten". Hoewel de Duitsers de overmacht in de lucht hadden, had III LK niet veel last van de "Luftwaffe".
Majoor Gerritsen had mij weer commandant van de uitvallers gemaakt en in tegenstelling tot 1 september had ik er nu maar één. Dat was een bijzonder heer. Hij was pas in mijn sectie gekomen toen wij reeds enige tijd in Handel lagen. Hij waste zich slecht en pestte de andere soldaten, die natuurlijk terugpestten. Ik greep toen in: verbood de sectie hem het leven zuur te maken en eiste tegelijkertijd van mijn soldaten dat zij aan mij rapporteerden wanneer hij zich misdroeg. Dit werkte uitstekend; hij voelde zich door mij beschermd en van wangedrag was geen sprake meer. En zo liepen wij beiden die eerste oorlogsdag een halve kilometer achter het bataljon aan en bij een dorpje dat III-17 RI reeds was gepasseerd dook een Duits vliegtuig op ons af. Gelukkig raakte zijn kogels ons niet en kwamen wij om 19.00 bij de Waal aan waar majoor Gerritsen ons stond op te wachten. Hij wilde er zeker van zijn dat ook de laatsten van zijn bataljon veilig aan de overkant van de Waal zouden komen.
Wij werden in de buurt van Varik langs de noordelijke dijk gelegerd. Op een goede dag werd ik gewaarschuwd dat een paar soldaten uit de reeds op 10 mei gevallen IJssellinie verhalen vertelden. Ik vond hen spoedig, hoorde hun verhaal aan en zei dat wat aan de IJssel was gebeurd zeker niet aan de Waal zou gebeuren omdat onze troepen door sterke artillerieafdelingen werden gesteund.
Op 13 mei bleek dat de Grebbelinie door de Duitsers zou worden doorbroken en tegen wil en dank moest de CV, met toestemming van de OLZ, besluiten de troepen op de Vesting Holland te laten terugtrekken. III-17 RI moest naar Leerdam.
In de avond van 13 mei vertrokken wij en waren nog een aantal uren marcheren verwijderd van Leerdam toen het op 14 mei licht begon te worden, maar toen kwam er een grondmist opzetten die de Duitse vliegers verhinderde ons aan te vallen. In Leerdam aangekomen, werd ons vele uren rust gegund. Tegen de avond trok het bataljon langs een dijk naar de positie die het moest innemen. Links van ons was er water van de inundatie, rechts van ons weilanden.
Het zal omstreeks 21.00 uur zijn geweest dat majoor Gerritsen het bataljon naar het weiland stuurde en de uitrusting liet afhangen. Toen deelde hij ons het bericht van de capitulatie mee. De ontsteltenis was algemeen. De uitrusting werd weer omgehangen en wij marcheerden terug naar Leerdam.
Een batterij artillerie passeerde ons en de kanonniers riepen ons toe: "Beter een dode Hollander dan een levende mof!".

Literatuur:
W.H. Acksen, De belevenis van een reserveofficier in vrede en oorlog - (De Bilt, 1988)
S.H. Hoogterp, Strijd om ons luchtruim - ('s-Gravenhage, 1950)
L. de Jong, Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 1 en deel 2 - ('s-Gravenhage, 13 delen, 1969-1989)
J.J.C.P. Wilson, Vijf oorlogsdagen en hun twintigjarige voorgeschiedenis - (Baarn, 1960)
Société des Nations, Annuaire militaire, 1938 - (Genève, 1938)
F. Snapper, De mobilisatie 1939/1940 en de oorlogsdagen van mei 1940,
in: Militaire Spectator (140) nr 10 (1971)
F. Snapper, Enige sterktecijfers betreffende de Nederlandse Landmacht,
in: Mededelingen Sectie Militaire Geschiedenis, Landmachtstaf, deel 4 (1981)
F. Snapper, Durch kommen sie, doch dankzij de luchtmacht,
in: Mededelingen Sectie Militaire Geschiedenis Landmachtstaf, deel 9 (1986)

Noten:
[1] Wilson, 43

C.B. Nicolas

TAPTOE

Het signaal en het ceremonieel

[Dit artikel is, met dank, overgenomen uit het Marineblad van april 2002. (RED.)]

Inleiding

Toen Van de Broecke, hoofd van de VOC handelsmissie naar de Basha van Yemen, op 9 mei 1616 op de muur van het kasteel in Sanaa stond, speelde zijn trompetter "Wilhelmus van Nassauwe, ben ich van duytssen bloodt". Onmiddellijk kwam er een "Turck" naar hem toe die hem in het Italiaans vroeg *"off wij het fort al in hadden, dat wij onsen prins zijn deuntien blissen."*[1] De man kon het weten want hij had onder de Prins gediend nadat hij van de Spaanse galeien in Sluys was bevrijd. De man herkende dus onmiddellijk een signaal waarvan de betekenis ons niet meer duidelijk is, maar dat kennelijk zoiets als een overwinningsteken was of misschien een signaal om aan te geven "hier ben ik" of "hier kom ik met mijn eenheid".

Iedere regimentscommandant had toen namelijk een eigen "deuntien" waarmee de plaats van het regiment werd aangegeven. Dit is echter maar één signaal uit een hele reeks, nodig om in het strijdgewoel of, gewoon in de daagse dienst, de eigen eenheid opdracht te kunnen geven.
Het krijgsvolk werd vroeger pas aangenomen in tijd van oorlog om na afloop onmiddellijk weer te worden afgedankt.
In de zomermaanden was het leger op veldtocht en in de wintermaanden werden de compagnieën opgedeeld over de steden waar ze in garnizoen kwamen. Of beter gezegd, bij de burgers werden ingekwartierd. Of de manschappen nu verspreid in het veld, of verspreid in de steden lagen, voor alarm moest er een krachtig signaal gegeven worden om iedereen te waarschuwen. Maar zo ook een signaal voor het aanbreken van de dag, de reveille, om de daagse dienst aan te vangen.

Het signaal Taptoe

Als tegenhanger van de reveille was er een signaal om het einde van de dag aan te geven en iedereen op te dragen zijn nachtleger op te zoeken en dus de kroegen en de tenten van de marketentsters te verlaten. Hiervoor werd meestal het signaal "Terugtocht" of "Retraite" gebruikt. Wanneer nu precies hier een apart signaal "Taptoe" voor werd ontwikkeld is niet duidelijk. In 1684 schrijft A. Maneson Mallet dat het signaal "retraite" betekent: stoppen met vuren, zich voegen bij de vlag, zich voegen bij het bataljon, zich voegen bij zijn logement. Hij sprak niet over een signaal "taptoe".[2]
Maar, in 1767 blijken er reeds vele verschillende taptoes te bestaan. De Graaf van Bijland gebruikt de melodieën van zowel de Engelse- Hollandse- Pruisische- als de "Vriessche" taptoe om opdrachten te verstrekken aan de vloot.[3]
Vermoedelijk allemaal bekende deuntjes door de vele huurlegers de Nederlanden binnengebracht. Het geeft wel aan dat er een enorme verscheidenheid aan signalen, al dan niet met dezelfde betekenis, in omloop zijn. Voor een tamboer zaak ze allemaal te kennen. Zo kan hij zijn commandant over de verrichtingen van de vijand of van de bondgenoten inlichten.
Op 2 juni 1704 hadden de vijandelijke tam-

boers zich echter in slaap laten sussen want nadat de Hollandse en Engelse tamboers met het slaan van de retraite de indruk wekten in bivak te gaan, vielen zij echter onverwacht aan en begon de slag bij Schellenberg.
Wanneer in 1814, na de napoleontische tijd, het hele Nederlandse krijgswezen weer opnieuw moet worden opgebouwd, krijgt J. Rauscher, kapelmeester bij het regiment Garde Jagers, opdracht van koning Willem I om nu voor eens en altijd voor het hele leger één en dezelfde voorschriften voor tamboers en pijpers samen te stellen. Het signaal "Taptoe" staat er keurig in, echter gevolgd door een signaal " Visitatie na de taptoe".
Het signaal "Taptoe" is dus helemaal niet het laatste signaal van dag! Verder verklaren alle schrijvers over militaire muziek dat het woord "Taptoe", (engels "Tattoo", Duits "Zapfenstreich" of "Schlag"), uit het Hollands komt en "Doe de tap toe!" betekent.
Dit zou door tamboers op hun rondgang langs de kroegen geroepen worden terwijl ze met de tromstokken op de tappen van de wijn, of biervaten sloegen. Panoff en Brixel cs halen er zelfs een provoost (verantwoordelijk voor de discipline in een regiment) bij die dan door slaan op de vaten kon uitmaken hoeveel er nog in de vaten zat en op die plaats en krijtstreep ("Strich") plaatste.[4]
Ik denk echter dat een tamboer met zijn grote dieptrom geen kans krijgt zich door het volk in de kroeg te wringen om bij de vaten te komen, laat staan dat een kroegbaas toestaat dat iemand met een eind hout op de tappen van zijn vaten gaat slaan met kans dat de tappen er uit springen. Alleen in de Duitse taal wordt "Tap" en "Slag" met elkaar verbonden en kan de uitleg als "Slag op de tap" ontstaan.
Panoff meldt dat in een voorschrift uit 1596 de woorden "Abklopfen" en "Zapfen" voor het eerst voorkomen en dan steeds vaker gebruikt worden. Nederland heeft deze combinatie niet, evenals Engeland "Tattoo" (verbastering van taptoe) of "Beat the retreat" en Frankrijk dat het alleen over "Retraite" heeft. Het blijft echter een mooi verhaal "Si non e vero e bien trovato", als het niet waar is, is het toch aardig gevonden.

De functie van het signaal Taptoe

Het is zinvol eens na te gaan welke officiële verrichtingen er moesten plaatsvinden bij de dagafsluiting. Hierbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen garnizoensdiensten en legering ter velde. Er is sprake van garnizoensdienst als de manschappen bij de burgerij zijn ondergebracht. Van legering te velde is sprake als de overnachting in de open lucht geschiedt, wanneer men op mars is, of in tenten dan wel in houten fabrieksels, "Barraques" geheten, tijdens langere perioden. Deze "Barraques" zijn echter nog niet met onze barakken te vergelijken. Kazernes zoals wij die kennen ontstonden pas in de 19e eeuw. Ook is er natuurlijk verschil tussen kleine dorpen waar één regiment huist en stadjes met meerdere regimenten.
Het principe blijft echter gelijk. Tegen donker worden dient de plaats van de legering te worden beveiligd gedurende de nacht. Alle poorten en toegangen worden gesloten en posten (schildwachten) worden uitgezet. Alleen bij kennis van parool of wachtwoord wordt men toegelaten. De posten worden `s avonds uitgezet en steeds via patrouilles gecontroleerd. De omgeving wordt middels signalen gewaarschuwd dat dit systeem in werking zal treden. Als het licht wordt en men de omgeving kan overzien, worden de posten weer ingetrokken, de poorten geopend en een signaal gegeven dat de toestand weer normaal is. Voor extra beveiliging wordt binnen deze "rondom beveiliging", dus in het garnizoen of het kampement, nog een verbod op vrij verkeer geheven. Men dient ook nog te bedenken dat vooral in de 17e en 18e eeuw er geen nationale legers waren, maar dat de legers van verschillende naties regimenten uit

andere landen of regio's in dienst hadden. Engelse, Schotse, Zwitserse, Hannoveraanse en regimenten bestaande uit gevluchte Fransen maakten deel uit van het leger van de Republiek. En allemaal met eigen gebruiken maar vooral eigen signalen en marsen!

De Duitse situatie

Voor de Duitse landen haalt Panoff een artikel aan uit 29-8-1636[5] aan waarin bevolen wordt om na het slaan der trommel geen wijn of bier meer te schenken in de "Rats- oder Privat Kellern" en dat de gasten naar huis gestuurd moeten worden. Geen "Zapfenschlag" maar gewoon tromslag, maar, ook geldig voor de burgerij.

Fleming[6] heeft het in 1726 wel over "Zapfenstreich" en verhaalt hoe het te velde gebeurde.

Als het 's avonds duister wordt moeten alle tamboers en trompetters (cavalerie) zich vóór het regiment verzamelen en als het parool gegeven wordt of in het hoofdkwartier de "Retraite" geblazen of geslagen wordt, dan volgen alle tamboers dit na. Daarna marcheren de tamboers rond hun regiment en slaat iedere tamboer voor zijn eigen onderdeel de eigen "Zapfenstreich". Nadat de Zapfenstreich geslagen is mogen de *"Marquetenders keine Gaeste mehr halten"* maar iedereen moet zich naar zijn kwartier begeven waar sergeanten en korporaals appèl houden.

Na 1813 wordt in het Pruisische leger nog een gebed gespeeld nl. het "Ich bete an die Macht der Liebe" van Bortniansky dat in het Russische leger door de soldaten na het taptoe signaal gezongen werd. De Pruisische koning Friederich Wilhelm III en de Russische Tsaar Alexander I bezochten in 1813 samen elkaars troepen toen ze bij een Russisch tentenkamp dit gebed hoorden zingen. Onder de indruk van het gehoorde droeg de koning zijn legers op dit voortaan ook te doen. Daardoor heet deze wijze van taptoe spelen nu nog de "Russische Taptoe".

Dat men de dag begon of eindigde met een gebed of met gezang zoals bij de Russen was een normale zaak en was ook op de Nederlandse vloot voorgeschreven en zelfs in artikel 1 van de " Artikelbrief te water", dd 4-8-1664, een soort "regelement voor de marine":[7]

I.

EErſtelijck, ſal de Capiteyn, Lieutenant, ofte de gene die 't commandement hebben ſal, alle morgen ende avondt, Godt de Heere op ſijn Schip of Schepen doen aenroepen, ende ſal daer toe een yeder ter beſtemder tijt ſich gereet houden, op de boete van vier ſtuyvers voor de eerſte reyſe, de tweede dubbelt, ende de derde reyſe acht dagen in de Boeyen te Water ende te Broot ſitten.

De Engelse regels

Barty-King[8] geeft ons een inzicht in het Engelse garnizoensleven. Hij geeft aan dat de Engelsen de "Tattoo" al in 1622 sloegen om zo aan te geven dat men een kwartier had om binnen het garnizoen te komen alvorens de poorten dichtgingen.

Een beschrijving uit 1598 laat de officier van de wacht het signaal "Retreat" (terugtrekken) geven, waarop zijn wachtspersoneel zich verzamelt bij de hoofdwacht en hij de schildwachten kan uitzetten. Daarna gaat hij de posten langs om te controleren of de schildwachten op de juiste plek staan, wakker zijn en hun consignes kennen. Hij begint deze ronde bij Post 1, de begeleidende tamboer waarschuwt Post 2 dat de controle er aan komt en zo vervolgens verder om na ongeveer een half uur, als het al donker gaat worden bij de "Last Post" aan te komen. Daarmede aangevende dat de schildwachten uitstaan en na een kwartier de poorten dichtgaan.

Iedereen dient zich dan binnenshuis te bevinden of het wachtwoord te kennen. Patrouilles en schildwachten roepen iedereen aan en vragen het wachtwoord. Pas bij het aanbreken van de dag en nà het signaal "Reveille" wordt er niemand meer aangehouden. Op het signaal "Taptoe" gaan de

overige tamboers onder leiding van de Tamboer-majoor door de straten om hetzelfde signaal te spelen zodat iedere tapbaas weet dat de tap dicht moet en de gasten naar huis. Een Engels voorschrift uit 1788 maakt ook duidelijk het verschil tussen "Retreat" en "Tattoo". Retreat is het signaal voor het controleren van het wachtsvolk, het lezen van de orders en het uitzetten van de wachtposten. Tattoo ('s zomers om 22.00 en 's winters om 21.00 uur) om iedereen te waarschuwen zijn kwartier op te zoeken zodat de onderofficieren hun eenheden kunnen controleren op aanwezigheid.

De Nederlandse situatie

Om de situatie in de Republiek der Verenigde Nederlanden te bekijken beschikken we gelukkig over een aantal voorschriften[9]. De orders van de Provoost Generaal in het leger (21-4-1668) vermelden alleen dat hij er op moet toezien dat het s' nachts op de "Soetelplaatsen" stil is:

> Ordonneert voorts den Provooft Generael, op alle nacht-rumoeren in de Soetel-plaetfen wel toe te fien, ende t'eleken in 't begin van het Leger defe ordre te doen publiceren ende uytroepen, ende copien daer af te geven aen alle de andere Geweldige Provoften; de welcken expreffelijck geordonneert ende gelaft worden, allen ende yeder in 't byfonder haer naer den inhouden van dien te reguleren.

Geen opdracht dus om wijn of biervaten te controleren of met stokken te beslaan. Op dezelfde dag werd ook een order voor de "Vivandiërs en Soetelaers van 't leger" uitgegeven maar hierin is niets te vinden over sluitingstijden of iets dergelijks. Maar deze tijden staan wél vermeld in een algemene order van 18-4-1668 genaamd "Poincten tot goede observantie van verscheijde saecken in 't leger":

Op overtreding staat een geldboete. De garnizoenscommandant van Venlo heeft in 1725 echter hardere maatregelen nodig voor een aantal recidivisten onder de herbergiers, die op een lijstje in de wacht vermeld staan.

> X X V I.
>
> Dat geen Soetelaers des morgens voor der Sonnen opgangh, ofte des avonds naer een uyre naer der Sonnen ondergangh fullen mogen Wijn of Bier tappen, ofte gheslagen fetten; op peene van drie guldens t'eleken te verbeuren.

Deze worden speciaal gevisiteerd en militairen die nog aanwezig zijn moeten in arrest gesteld worden "Ende den Waard sijne kannen en glasen aan stuk slaan volgens gegeevene orders".

(Zou hier de oorsprong liggen van het verhaal over het slaan met tromstokken op wijn en biervaten?) Het gaat hier over een militaire patrouille die na het signaal taptoe gaat controleren en niet over tamboers die tijdens het spelen van de taptoe met hun stokken slaan.

Een order en reglement op de wachten in de garnizoensplaatsen van 14-1-1688 geeft in 36 artikelen precies aan wat er gedurende een dag zoal moet gebeuren. Zo moet een half uur voor het sluiten van de poorten door een tamboer op de wal staande een appel geslagen worden om iedereen binnen en buiten te waarschuwen dat de poorten dicht gaan. Als de poorten dicht zijn moet de "Marche" geslagen worden en de nachtposten bezet zijn. Deze mars is de eigen mars van het regiment en dus voor ieder regiment anders. Alleen bij meerdere regimenten zal de "Princen Marche" geslagen worden. Is dit het Wilhelmus waaraan de "Turck" in Sanaa refereerde?

> I X
>
> Des avonds een half uyr voor 't fluyten van de Poorten, fullen de Officieren aen alle Poorten op de Wal, tot waerfchouwinge van die dewelke noch buyten zijn, een appel laten flaen, ende foo haeft de Sleutels aenkomen, de Poorten laten fluyten, doende op de felve tijdt de marche flaen, en de nacht-poften beferen.

> X I I.
>
> Voor het flaen van de retraite, fullen de Officieren van de Wacht alle hunne refpective Poften hebben te vifiteren.

Tussen dit tijdstip en het slaan van de retraite moeten de officieren van de wacht de verschillende posten controleren.

X V I.

De Retraite of Tap-toe ſal des Somers ten tien uyren, en des Winters ten negen uyren geſlagen werden; ende ſal een half uyr re vooren van yder Poorte een Tamboer aen de Hooft-wacht komen, alwaer ſy luyden als dan een Tamboer-Major ſullen vinden, ende met den ſelven de retraite driemael om de Marckt ofte Plaetſe ſlaen, en daer na ſich weder begeven yeder na ſijn Poſt.

Er is echter geen sprake van een extra signaal om de volgende posten van de komst van de controlerende officier in kennis te stellen. Een "Last Post" zoals in de Angelsaksische landen gespeeld wordt is in Nederland dus niet op zijn plaats.
De retraite, of taptoe, wordt 's zomers om 22.00 uur en 's winters om 21.00 uur gehouden, waarbij alle tamboers naar de hoofdwacht komen en dan o.l.v. de tamboermajoor drie keer om de markt of de (exercitie)plaats lopen en dan weer naar de eigen post gaan. Het signaal retraite of taptoe is dus één en hetzelfde signaal hetgeen eigenlijk verwonderlijk, zo niet verwarrend is. Want taptoe wil zeggen; tap dicht en iedereen naar huis en dat op een vast tijdstip, terwijl op het moment dat het donker wordt (dus op verschillende tijdstippen) de poorten dicht gaan en de schildwachten iedereen aanhouden en degenen die niet in het bezit van een wachtwoord zijn direct opbrengen en in de boeien slaan.

X X V I I.

Naer het ſlaen van de retraite ſal niemandt van de Ruyteren of Soldaten des Guarniſoens ſich op de Straet mogen bevinden; ende ſullen de geene de welcke aldaer bevonden werden, aenſtondts werden in arreſt gebracht, ende voor de eerſte reyſe geſlooten aen handen en voeten, voor den tijdt van acht dagen by de Provooſt te Water en te Brood gelet werden, en voor de tweede reyſe door de Spits-roeden van de gantſche Parade loopen.

Het vaste tijdstip van taptoe kan echter per garnizoensorder ook nog wel eens verschillen. Er zit kennelijk verschil in het feit dat de één het gereed maken voor de nachtbeveiliging (het zgn. wacht opzetten) bij zonsondergang op signaal retraite doet en daarna nog eens de taptoe laat slaan, terwijl deze signalen bij anderen één en hetzelfde zijn.
Ook op de vloot gelden zulke regels, maar nu op een signaal voor het "Opslaan der wacht" waarna het schip gereed gemaakt wordt voor de nacht en er geen sloepen meer mogen varen en iedereen naar de plaats waar hij "gelogeerd" is moet gaan. Volgens de graaf van Bijland worden reveille en taptoe op de vloot in 1767 alleen op de ree geslagen als het schip voor anker ligt. In 1755 moet de "Commandeur" van de soldaten de taptoe laten slaan bij het opzetten der wacht (opslaan der wacht).
Na de Franse tijd dient er veel opnieuw opgezet te worden en het duurt dan ook tot 11 januari 1815 voordat Koning Willem I gelegenheid heeft de nieuwe orders voor de garnizoensdienst vast te leggen.[10] Zo moet ook nu weer een half uur voor het sluiten van de poorten een tamboer op de wal staand, het appél slaan.
De tijden van de taptoe zijn al gevarieerder: 's zomers om 9.00 uur, lente en herfst om 8.00 uur en 's winters om 7.00 uur. Alle tamboers en trompetters moeten o.l.v. de tamboer-majoor van het oudste regiment en de staf trompetter. Eerst blazen de trompetters de taptoe, daarna spelen de tamboers. Nadat zij dit enige keren gedaan hebben marcheren zij o.l.v. de tamboer-majoor al slaande naar hun kazernes.
De trompetters moeten de taptoe op alle pleinen en straathoeken die zij passeren blazen en het laatst voor de eigen kazerne (N.B. ook hier geen woord over herbergen etc.). In 1817 wordt één en ander van deze order nog wat duidelijker gesteld in het reglement op de inwendige dienst der infanterie. De tamboers en pijpers slaan de taptoe op de para-

deplaats, waarna onderofficieren en manschappen zich naar het kwartier begeven. Een half uur na terugkomst van de tamboers wordt er een roffel geslagen waarop de sergeanten op de kamers appèl houden over hun manschappen. Nu is er eindelijk sprake van een muziekkorps dat door de kapelmeester gecontroleerd moet worden.

Art. 79.

Alle avonden op het bepaalde uur, zullen de Tamboers en Pijpers van de afdeeling door den Tamboer-Majoor geleid, zich naar de paradeplaats begeven, om den taptoe te slaan.

Na taptoe zullen alle onder-Officieren en Soldaten gehouden zijn, zich in het kwartier te begeven.

Art. 80.

Een half uur na de terugkomst der Tamboers en Pijpers in het kwartier, zal de Tamboer van de kazerne-wacht een roffel slaan. Op dit teeken zullen de Sergeanten zich in de kamers begeven, om de Manschappen van hunne sectie afteleezen, in tegenwoordigheid van den Sergeant-Majoor en van den Luitenant van de order-week.

Art. 81.

Indien er in het vervolg een muzijk bij iedere afdeeling mogt worden daargesteld, zal de Kapelmeester het appel over de Muzijkanten houden in tegenwoordigheid van den Adjudant onder-Officier van de week, welke laatstgenoemde hier van rapport aan den Kapitein van de week zal doen.

Na dit avondappèl wordt het kwartier gesloten en volgt er alleen nog een laatste roffel om vuren en lichten uit te doen.

De militaire orkesten

Tot nu toe zijn de muziekkapellen nog niet aan bod gekomen omdat ze als zodanig nog niet bestonden. Het waren in het begin alleen de kapitaalkrachtige regimentscommandanten die op eigen kosten en voor eigen plezier een aantal muzikanten in dienst hadden. De minder kapitaalkrachtige heren hadden daar een oplossing voor gevonden en lieten de andere officieren van het regiment gewoon meebetalen. In 1687 werd dan ook uitdrukkelijk bepaald dat dit alleen kon *"met egale toestemming van al de capiteynen."*

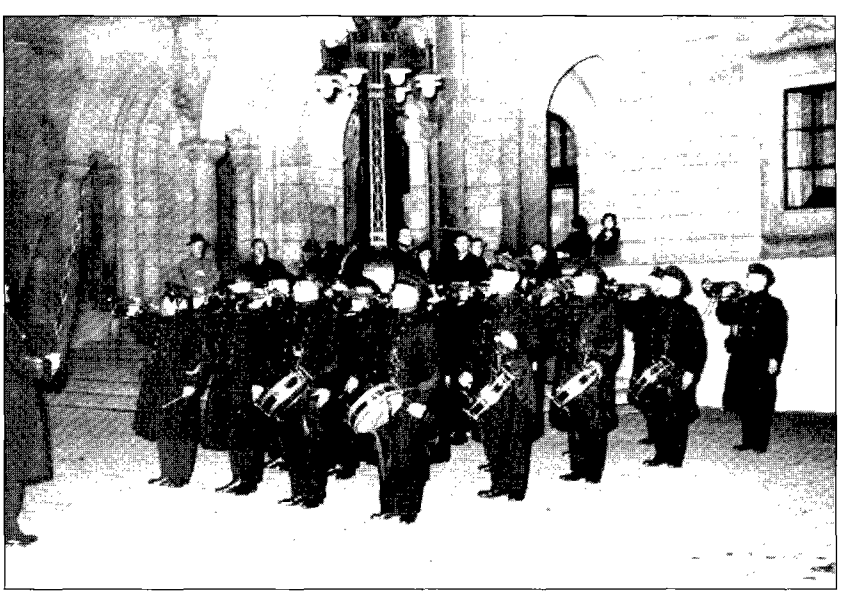
In 1751 werd nog eens bepaald dat er geen muzikanten mochten worden aangehouden, ook niet op kosten van de officieren. Alleen de Hollandse en Zwitserse gardes blijken bij de begrafenis van Willem IV in 1751 nog muzikanten te hebben gehad.

De muziekkapellen komen eigenlijk pas officieel in het leger in de Franse tijd. Toch hebben de muzikanten voor deze tijd zich ook verdienstelijk gemaakt voor het regiment en zullen zij van lieverlee hebben deelgenomen aan daartoe geëigende onderdelen van het militaire ceremonieel. Had iedere regimentscommandant vroeger allen een eigen mars door tamboers en pijpers gespeeld, nu zullen ook muzikanten meespelen en hun commandant vereren met een eigen mars. In deze tijd ontstaan dan ook veel "muziek"marsen. Zo zullen zij, buiten de voorschriften om, weldegelijk hebben deelgenomen aan de taptoes. Zo niet dagelijks, dan toch zeker op hoogtijdagen. En als dan na 1814 de muziekkapellen een vaste plaats hebben gekregen in het militaire leven worden ook veel ceremoniële gelegenheden muzikaal opgeluisterd en krijgen in de loop van de jaren een vaste patroon.

Vóór 1940 is de militaire taptoe uitgegroeid tot een optreden van een half uur waarbij in het programma een aantal vaste elementen zijn opgenomen. Na de Tweede Wereldoorlog wordt de militaire taptoe de militaire show bij uitstek waarbij meerder muziekkorpsen een gezamenlijk optreden verzorgen van anderhalf tot twee uur.

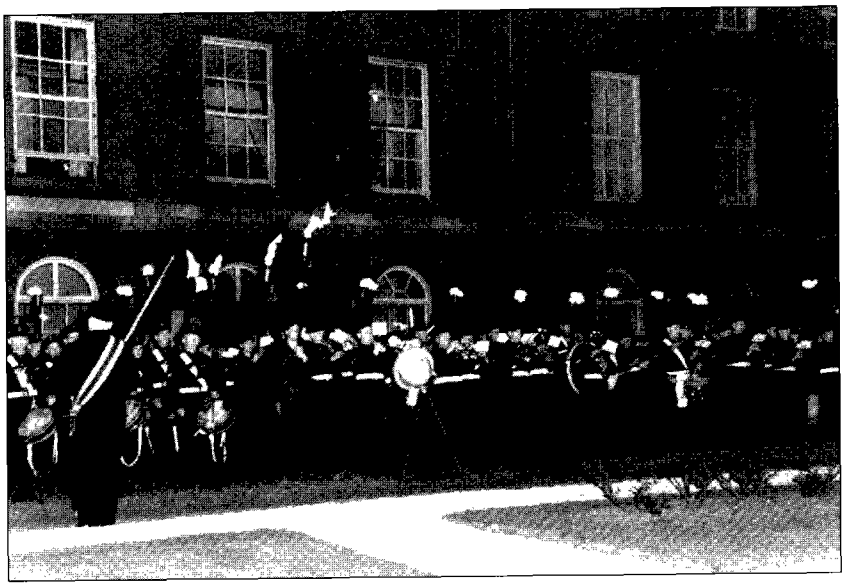
Taptoe. TAMBOERS- EN PIJPERS	Taptoe in samenwerking met de Stafmuziek. MODEL TAPTOE.	UITGEBREIDE TAPTOE.
„Geeft acht" of „Roffel".	Lange roffel tamboers.	Lange roffel tamboers.
„Taptoe blazen op de hoorn".	Hoornblazers.	Signaal voor hoorns.
„Taptoe slaan".	Model taptoe slaan.	Model taptoe met gebed.
„Taptoe blazen op de hoorn".	Gebed.	Gebed (stafmuziek).
	Gebed stafmuziek.	Koraal.
	Koraal.	Hoornblazers.
	Eremars met tamboers en pijpers samen.	Potpourri Kamptaptoe (tamboers en pijpers).
	Wilhelmus van Nassouwe.	De Ruitermars.
	Koninklijke marine Defileermars.	Eremars.
		Modelmars slaan. (Tamboers).
		Mars stafmuziek.
		Model-mars. (Tamboers).
		Wilhelmus van Nassouwe.
		Kon. marine Defileermars. (Stafmuziek en Tamboers.)

De taptoe Delft, later overgenomen door Breda en de Nato taptoe in Arnhem, zijn voorbeelden van deze grote shows waaraan tegenwoordig ook niet-militaire gezelschappen deelnemen.
Al deze taptoe shows hebben echter nog altijd een aantal traditionele kenmerken.
In 1947 werd bij beschikking van de Minister nauwkeurig omschreven hoe de verschillende taptoes moesten verlopen[1]:
Voor 1934 werd als volkslied "Wien Neerlands bloed" gespeeld en werd het Wilhelmus alleen gebruikt als eerbewijs voor H.M. de Koningin, leden van het Koninklijk Huis en de Gouverneur-generaal. (in Ned. Oost-Indie.)
Wanneer nu de stafmuziek samen met de tamboers en pijpers een taptoe verzorgen moesten de tamboers (vanaf 1915) bij de laatste regel van de beide liederen op aanwijzing van de kapelmeester een sterke roffel geven tot werd afgewenkt. Hiermede kregen beide liederen een duidelijk, krachtig en statig einde.



Taptoe voor het stadhuis te Rotterdam vóór 1940 Foto: Auteur/Marineblad

De traditionele taptoe en de showtaptoe beginnen altijd met de "Roffel-Tamboers", een attentie signaal om iedereen te waarschuwen: let op, we gaan beginnen. Dan volgt de taptoe gevolgd door een koraal. Bij de Koninklijk Marine wordt de taptoe van de tamboers gevolgd door de Russische taptoe en het gebed. Deze zijn sinds 1897 alleen opgenomen in de boekjes



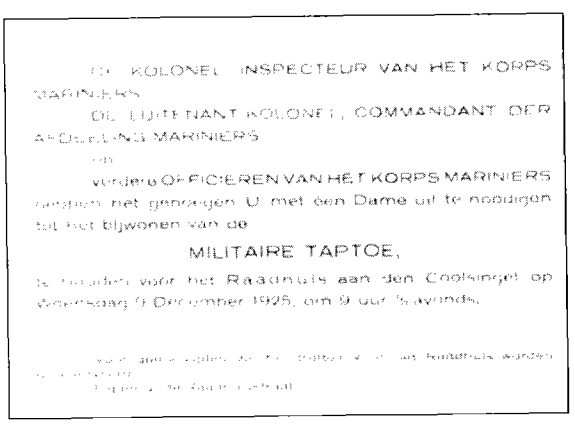
Taptoe voor het Paleis in Den Helder

Foto: Auteur/Marineblad

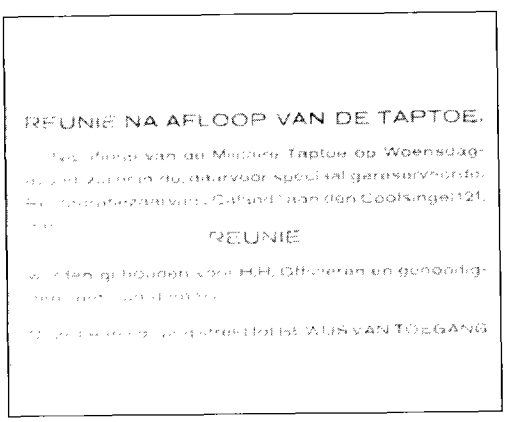
Toen de Europese legers rond 1850 echter een tempo van 115-120 passen per minuut gingen lopen ontstond er een probleem dat als volgt werd opgelost. De mars voor de " Gezwinde pas", 120 passen per minuut, werd nu "Mars voor de gewone pas" en de oude "gewone pas" werd de "Eremars". In de Legerboekjes van 1860 en 1893 komt de Eremars als zodanig voor, maar wel in de gewone pas, dus 120 passen!

"Tamboer- en pijperschool van de Koninklijke Marine. In de legerboekjes komen ze niet voor. Vervolgens wordt de Eremars uitgevoerd door tamboers en pijpers, samen met een muziekkapel. Het is de "Mars voor de gewone pas" van Rauscher uit 1814. Gelopen in het tempo van 75 passen per minuut.

Vanaf 1896 wordt de mars aangeduid als "Eremars / Parademars". In het Legerboekje van 1971 komt de Parademars los van de Eremars voor.
De Koninklijke Marine speelt de Parademars als eerbewijs, en dan alleen gespeeld door tamboers en pijpers. Als de kapel meespeelt tijdens taptoes heet dezelfde mars "Eremars".



DE KOLONEL INSPECTEUR VAN HET KORPS MARINIERS
DE LUITENANT-KOLONEL, COMMANDANT DER AFDEELINGEN MARINIERS
en
verder de OFFICIEREN VAN HET KORPS MARINIERS
hebben het genoegen U met één Dame uit te noodigen tot het bijwonen van de
MILITAIRE TAPTOE,
te houden voor het Raadhuis aan den Coolsingel op Woensdag 9 December 1925, om 9 uur 's avonds.



REUNIE NA AFLOOP VAN DE TAPTOE.
REUNIE
TOEGANG

Militaire taptoe in Rotterdam t.g.v. de uitgestelde viering van het 250-jarig bestaan van het Korps Mariniers in 1925. De tweede uitnodiging geeft duidelijk aan dat na de taptoe de "tap" in het geheel niet meer "toe" ging!

(collectie auteur)



Taptoe voor het wachtgebouw in de Harskamp waar de marineirs schietbivakken betrokken vóór 1940. Hier wordt opgetreden met het muziekkorps van de Wielrijders welk onderdeel eveneens op de schietbanen van de Harskamp oefende.

Foto: Auteur/Marineblad

Hierna volgt een aantal marsen die lopend gespeeld worden en het eigenlijke showgedeelte van de taptoe uitmaken. Eén showelement zijn de fakkels die bij bijzondere gelegenheden worden toegevoegd. Samen met schijnwerpers geven zij een extra dimensie wanneer de tamboers en pijpers en de kapel in het taptoe tenue, te weten witte broek, blauwe jas en witte pet optreden, terwijl de bemanning van de steelband geheel in het tropen wit optreedt.

Hierna volgt de eigen regimentsmars. Bij de marine wordt als regimentsmars de "Marine Defileer mars" gespeeld, gecomponeerd door A.L Hazebroek, van 1883-1923 kapelmeester van de Marine Stafmuziek.

De stafmuziek was in 1864 ontstaan uit de scheepskapellen en werd op zijn beurt in 1945 voortgezet door de Marinierskapel der Koninklijke Marine. Men besluit met koraal en het signaal Taptoe uitgevoerd door hoornblazers en als het enigszins kan staan deze op de " wal", of anders een wat verder weg gelegen hoogte. Met het spelen van het Wilhelmus is de taptoe beëindigd en gaat de kapelmeester zich afmelden zoals hij zich bij aanvang ook gemeld heeft bij de autoriteit die



Taptoe te Rotterdam direct na de bevrijding. Eenheid van tenue was nog niet mogelijk.

Foto: Auteur/Marineblad

de traditionele of show taptoe heeft georganiseerd.
Hierna houden de deelnemers afmars het welk gepaard gaat met spelen van vrolijke klanken.

De marine Taptoe
Een marine Taptoe kenmerkt zich door het feit dat er bij de tamboers en pijpers werkelijk pijpers optreden. Dit is uniek in de Nederlandse krijgsmacht omdat de Armee de pijpers reeds in 1827 afschafte en verruilde voor signaalhoorns. Deze signaalhoorns werden in 1854 ook bij de marine ingevoerd. Maar de pijpers bleven en geven juist aan de marinemuziek een bijzondere klank die men van verre als typisch "marine" herkent.
Een tweede bijzonderheid is het gebruik door de marine van fakkels die met hun flakkerende vlammen een speciaal effect creëren op de witte kledingstukken, maar vooral op de muziekinstrumenten van kapel en tamboers en pijpers.

Nawoord
Dit artikel is geschreven ter gelegenheid van het uitkomen van de CD "Van Retraite tot Taptoe"[12], waarop een uitgebreide Taptoe voorkomt. Een van de nummers is de moeite van het vermelden waard: "Fiesta cu tres Banda"van Pi Scheffer. Het stuk is geschreven ter gelegenheid van het 15-jarig bestaan van het Koninkrijks Statuut in 1969 en werd voor het eerst met enorm succes op de Taptoe Delft uitgevoerd. De heer Scheffer componeerde dit werk voor de Marinierskapel, de Triskapel (Troepenmacht In Suriname) en een Antilliaanse steelband. Beide laatste waren speciaal voor de viering van deze herdenking naar Nederland gekomen en in de Van Ghentkazerne gelegerd.

bronnen
De Nederlandse militaire muziek, Rocus van Yperen, Bussum, Van Dishoeck 1966.
C.B. Nicolas, Marinemuziek, Marineblad 1971.

noten
1. Vereniging van Linschoten LX pag. 95.
2. A. Maneson Mallet "Les traveaux de mars ou l'art de la guerre", Denys Thierry, Parijs 1684.
3. Lodewijk grave van Bijland, Kapitein ter Zee "Zee taktiek", Amsterdam 1767.
4. Dr. Peter Panoff "Militair Musik in Geschichte und Gegenwart", Karl Sigismund Verlag, Berlin 1938
   E. Brixel, G. Martin en G. Pils "Das ist Osterreichichs Militair Musik. 1982", Verlag, Styria
   (Ed Kaleidscop) Graz, Wien, Koln. ISNB 3-222-114021.
5. Uit: Colln en der Spree, verordening "Zur Herstellung der Guten Ordnung"
6. H. van Fleming "Der Vollkommene Deutsche Soldat", Leipzig 1726.
7. N. Witsen "Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier", Amsterdam 1671.
8. H. Barty-King "The Drum The Royal Tournament", Horse Guards, Whitehall, London SW 1a 2ax 1988
   ISBN 095 35 8804.
9. Te vinden in het "Groot Placaetboek", deel III.
10. K.B. 1-1-1815 nr. 32, uitgegeven door Van Cleef, Den Haag – Amsterdam.
11. Vastgesteld bij Ministeriële Beschikking d.d. 14 november 1947 nr. 84488/71013.
12. Naval Records (NAV 4050), uitgave van de Marinierskapel van de Koninklijke Marine.

BOEKBESPREKING
door Theo Postma

85 JAAR MARINELUCHTVAARTDIENST IN BEELD

Van Farman tot NH-90 Helikopter
Peter Korbee

240 full color pagina's, harde kaft.
Te bestellen bij Peter Korbee voor de prijs van € 28,50 (incl verzending)
door overmaking van dat bedrag op postgiro 25676434 t.n.v. Promotie MLD Rijnsburg
met vermelding van eigen postadres.



Dit jubileumboek moet het niet hebben van zijn tekst maar van de afbeeldingen. Korbee heeft zijn ervaring bij het maken van militaire-luchtvaartkalenders gebruikt om een schitterend platenalbum te maken. Hij heeft afbeeldingen van alle vliegtuigtypes (bijna 85), de vliegkampen en de squadrons getoond. Door gebruik te maken van het werk van luchtvaartschilders is de periode voor de Tweede Wereldoorlog ook in kleur te bewonderen.
Zoals reeds aangegeven geen groots geschiedkundig werk maar door hetzelfde formaat en dezelfde uitvoering te kiezen als de eerder verschenen 70- en 75 jaar MLD van Geldhof en Geneste vormt dit boek een welkome aanvulling, waarin men snel de afbeelding van een bepaald MLD-vliegtuigtype kan opzoeken.

B.C.Cats

LOGISTIEK ONDER DE TROPENZON.

Reeds spoedig na de eenzijdige onafhankelijkheidsverklaring van Indonesië op 17 augustus 1945 braken onlusten uit op Java en Sumatra die voornamelijk gericht waren tegen de Nederlands-Indische en pro-Nederlandse bevolkinggroepen.
Het was de Nederlandse regering al snel duidelijk dat het verzwakte, uit krijgsgevangenschap terugkerende KNIL deze ongeregeldheden niet alléén het hoofd kon bieden.
De KL, zelf nog in opbouw, werd ter versterking naar Indië gezonden, allereerst 24 Lichte Infanteriebataljons (LIB's), spoedig gevolgd door ondersteunende eenheden van de artillerie, pantserwagens, genie, transport- en geneeskundige compagnieën, de zgn. "Calmeijer"-eenheden. Met deze eenheden, grotendeels bestaande uit oorlogsvrijwilligers (OVW's) werden samen met het KNIL een tweetal infanteriedivisies geformeerd, de A- en B-divisie.
Hierna volgden maar liefst vier en een halve jaarlichting dienstplichtigen van de KL, georganiseerd in een C-divisie 7 December, een D-divisie, een lichting die in Indië als E-divisie werd aangeduid maar geen organieke divisie was en een drietal zelfstandige intanteriebrigades, de F-, G- en H-brigade genoemd. In totaal zijn ongeveer 120.000 militairen van de KL naar Indië gezonden, die aldaar samen met naoorlogse, gereorganiseerde KNIL een troepenmacht van bijna 200.000 man hebben gevormd, ingezet op een groot aantal eilanden in de archipel.

Hoe zat het nu met de logistieke diensten die dit grote leger overzee, opererend in oorlogsomstandigheden, in stand moesten houden?
Het antwoord is dat, afgeleid van de Britse oorlogsorganisatie, in maart 1946 in Batavia een dienst van de Kwartiermeester-generaal werd opgezet.
In de loop van de nu komende maanden onstond naast het HK-KMG, gevestigd op het Koningsplein in Batavia een directoraat Leger Materieeldienst (LMD), Verplegings-& Transportdienst (VTD), Leger Technische Dienst (LTD), Leger Aanschaffingsdienst (LAD), Leger Productie Bedrijven (LPB), Veldpostdienst (VPD) en een dienst voor de coördinatie van het militaire vervoer (CMV).
Hierin dienden de KNIL- en KL-militairen broederlijk naast elkaar in een gigantische logistieke organisatie. Alles bij elkaar hebben in Indië 40.000 militairen bij de hier genoemde diensten van de KMG gewerkt.

Is over de belevenissen van de infanterie, cavalerie, artillerie, genie, enz. in Indië uitgebreid gepubliceerd, helaas is dit over de logistieke diensten nauwelijks gebeurd.
Aan dit manco is de afgelopen jaren gewerkt. Het is dan ook verheugend te kunnen mededelen dat eind van dit jaar bij de uitgeverij "De Bataafsche Leeuw" het boekwerk "Logistiek onder de tropenzon", de geschiedenis van de verzorgende diensten van KNIL en KL in Nederlands-Indië 1946-1950, verschijnt.

Dit boek beschrijft de oprichting en organisatie van de eerder genoemde diensten van de KMG. Vervolgens wordt de werkwijze geschetst, voornamelijk tijdens de beide politionele

acties, alsmede de activiteiten ná de tweede politionele actie, voor en na de soevereiniteitsoverdracht op 27 december 1949, toen bovendien een Indonesisch guerrillaleger, komend uit de bergen door de diensten van de KMG verzorgd moest worden.
In dit boek leest men over de instandhouding van de grote Nederlandse troepenmacht, verdeeld over een aantal Indonesische eilanden, met alle soorten legermaterieel en munitie, levensmiddelen en brandstof-olie-smeermiddelen en de transportdiensten over de weg (AAT), over water (vaartuigendienst), door de lucht (luchtverpleging) en in de bergen (paardentransport).
In de bijlagen zijn overzichtstaten opgenomen van de onderdelen van het toenmalige Regiment Uitrustingstroepen, Korps Verplegingstroepen en Regiment Aan- en Afvoertroepen die naar Indië werden gezonden. Het geheel is geïllustreerd met een groot aantal nog niet eerder gepubliceerde foto's.
De tekst is op vrijwel elke bladzijde, als krenten in een brood, voorzien van kadertjes waarin veteranen hun belevenissen vertellen of nadere bijzonderheden geven,

Het boek zal een formaat hebben van 17,5 x 24,5 cm, gebonden met vierkleuren stofomslag. Hiermee is niet alleen de geschiedenis van de Indische KMG vastgelegd, het wil tevens een herinneringsboek zijn voor de vele KNIL- en Kl-veteranen die in dienst van de KMG werkzaam zijn geweest.
Over het tijdstip van verschijnen en de prijs zult U zo spoedig mogelijk nader worden geïnformeerd.

WIJZIGINGEN OP DE LEDENLIJST

Wil Zaagman jr.

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen dat zijn overleden de heren:
mr. M. Vermeer, De Ruwiellaan 7, 1181 PS Amstelveen en
mr. G.N. Westerouen van Meteren, Waalsdorperweg 111, 2597 HS Den Haag.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie:
Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
D.M. Brongers, Groote Kreek 51, 3823 JA Amersfoort, tel 033 – 457 16 42, e-mail dmb@xs4all.nl (algemeen);
H.L.P. Mauer, Igor Strawinskystraat 21, 1544 MC Zaandijk, tel. 075 – 622 01 39, e-mail hans.mauer@planet.nl, (b1, b2, b11, b12, c1, c2, c3);
J.A.C. Slingerland, Taludweg 27, 1215 AB Hilversum, tel. 035 – 64 00 387 (a2, a3, a4, a5, b1, b2, b4);
H. Vermeulen, Zeswielen 1-b, 1823 DJ Alkmaar, tel. 072 – 512 21 40 (algemeen).

Wijzigingen in (post-) adresgegevens:
Bibliotheek KMA, Kasteelplein 10, 4811 XC Breda;
P. Carol, Grevelingenstraat 55, 4335 XC Middelburg, tel. (0118) 63 49 73);
Contact Oud Mariniers, Boulevard De Ruyter 132, 4831 KD Vlissingen, tel. (0118) 41 65 32;
Documentatiegroep '40-'45, Zuidzijdseweg 204a, 3415 PV Polsbroekerdam;
H.P. Stassen, Wouwersdreef 29, B – 2900 Schoten, België;
Stichting Maatschappij en Krijgsmacht, Postbus 20701, 2500 ES 's-Gravenhage.

LIJST AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN:

a1	Klassieke oudheid, Middeleeuwen	dr. R.P. de Graaf, Poortjesgoed 14, 3901 LC Veenendaal, 0318-527780
a2	80-jarige Oorlog, de Republiek	drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
a3	Napoleontica, Belgische Opstand	drs. M. v.d. Hoeven, Raaphorst 121, 2352 KJ Leiderdorp, 071-5412501
a4	Eerste Wereldoorlog	dr. F. Snapper, Burgemeester Patijnlaan 136, 2585 BM 's Gravenhage
a5	Tweede Wereldoorlog	E.H. Brongers, Rhodestraat 20, 6363 AZ Wijnandsrade, 045-5242962
a6	Krijgsverrichtingen in de overzeese gebiedsdelen	
a7	Vredesoperaties	
b1	Krijgsgeschiedenis te land	drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
b2	Korpsgeschiedenis	drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
b3	KNIL	C.A. Heshusius, van Alkemadelaan 350, flat 316, 2697 AS 's Gravenhage, 070-3248495 T. Broos, Zuid-Oostsingel 23, 4611 BB Bergen op Zoom, 0164-242097
b4	Vestingwerken	drs. J.P.C.M. van Hoof, Abrikozenstraat 224, 2564 VZ 's-Gravenhage, 070-3251955
b5	Schutterijen	A. Kok, Balistraat 86c, 2585 XW 's Gravenhage, 070-3466135
b6	Wiel- en rupsvoertuigen	M.C. v.d. Hoog, Surinamestraat 40, 2585 GK 's Gravenhage, 070-3634391 J. Bloemendaal, Scheldelaan 10, 2105 XG Heemstede, 023-5291324 W. den Dunnen, Jaagpad 61, 2288 CH Rijswijk, 015-2129900
b7	Zeegeschiedenis	dr. S.J. de Groot, Brederoodseweg 49, 2082 BS Santpoort-Zuid, 023-5370769
b8	Gouvernementsmarine	
b9	Mariniers	B.E. Stuit, Postbus 191, 3500 AD Utrecht, 06-20896904
b10	Schepen en vaartuigen	
b11	Luchtvaartgeschiedenis	dr. P.C. Boer, Hoogaars 15, 4617 GE Bergen op Zoom, 0164-230851
b12	Luchtvaartuigen	
c1	Uniformen	F.A.Th. Smits jr., Wilgendreef 289, 2272 ET Voorburg, 070-3873961 M. Talens, Salomonszegel 115, 7322 ET Apeldoorn, 055-3661706
c2	Emblemen	B.C. Cats, Claudiagaarde 72, 1403 JR Bussum, 035-6913563 Ing. R.C. Kuenen, Middachtenstraat 29, 4834 PB Breda, 076-5655159
c3	Onderscheidingen	H.G. Meijer, Vollenbergstraat 6, 5801 RP Venray, 0478-582992 B.W. Wagenaar, Burgemeester Nieuwenhuisenstraat 43, 1906 CJ Limmen, 072-5053896
c4	Tinnen figuren	E.P.M. Heldens, Frans van Mierislaan 14, 1399 GD Muiderberg, 0294-261168
c5	Gedenktekens	drs. J.A. Bom, Storm van 's Gravesandeweg 23, 2242 JB Wassenaar, 070-5118624
c6	Traditie, ceremonieel	P. v.d. Burg, Park Sparrendaal 102, 3972 LC Driebergen, 0343-517588
c7	Vlaggen, vaandels, standaarden	W.L. Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe, 0578-612138
c8	Militaire muziek	mr. R.A. Schimmel, Jan Muschlaan 242, 2597 VE 's Gravenhage, 070-3246568
c9	Militaire genealogie	
c10	(Vuur)wapens, geschut	G.D. Klein Baltink, Vordense Binnenweg 49a, 7231 BB Warnsveld, 0575-529156



DE STICHTING SAMENWERKENDE MILITARIA VERZAMELAARS ORGANISEERT IN 2002 DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

8 september
3 november

De vaste locatie voor de beurzen is:
Sporthal "De Meent", Graaf Wichman 177, 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 € 2,50 p.p. kinderen onder 10 jaar onder geleide gratis.

INLICHTINGEN

Joop de Blij - Overdag: 015-2602199 - na 18.00 uur 015-2121858

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