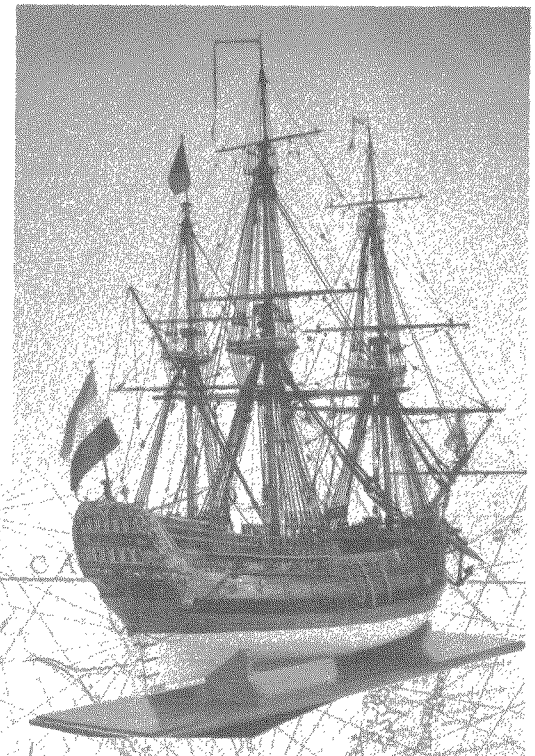
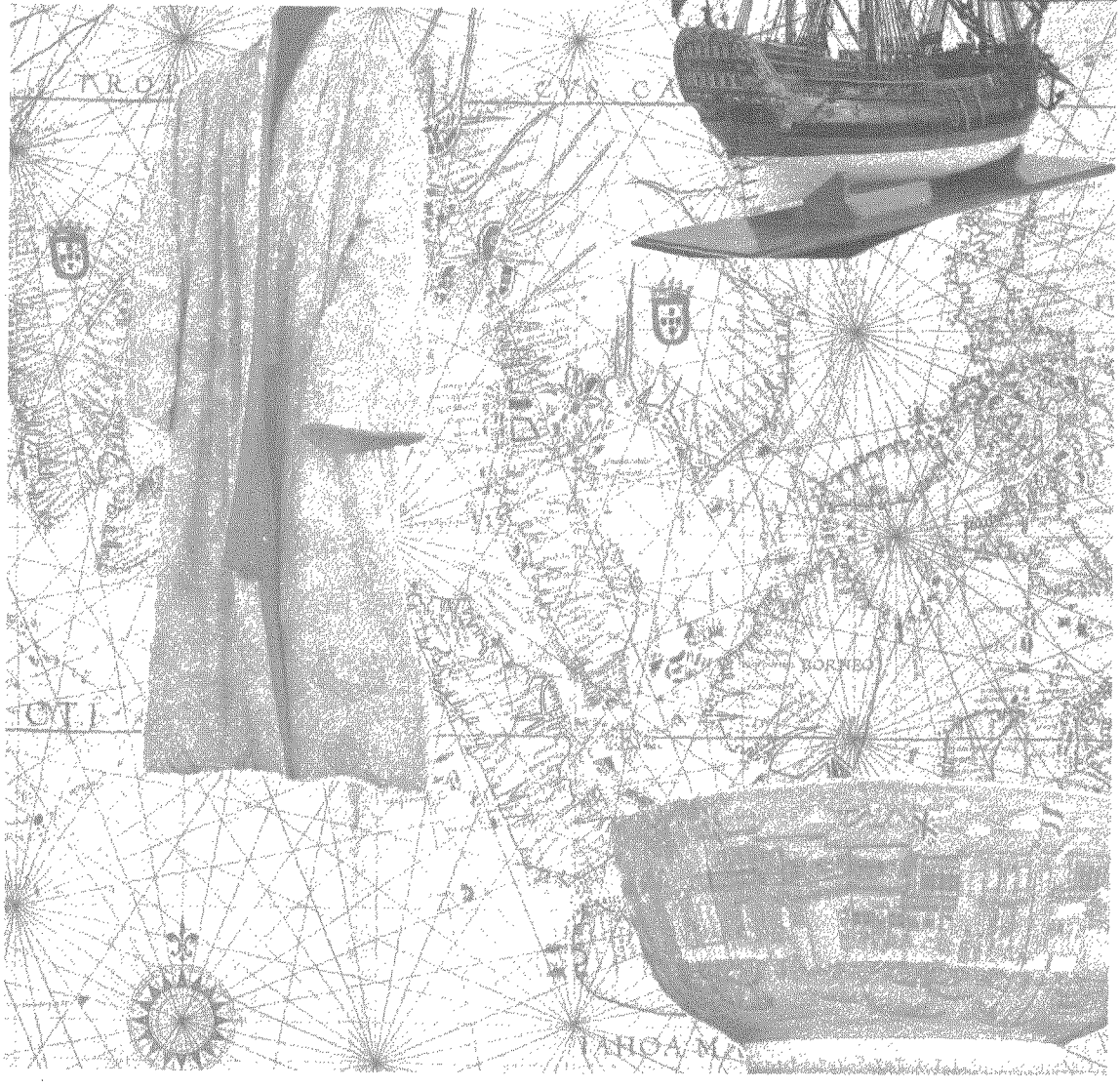
Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie





36e Jaargang nummer 4 - oktober/december 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, drs J. Nuis.

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 A.J. van der Peet, W.L. Plink

Illustraties omslag:
Portugese kaart ZO-Azië - Grote punchkom (1785) met de Europese handelspost in de Chinese theehaven Canton - Japanse rok van zijde (1775) een rage onder de Nederlandse elite - Scheepsmodel VOC-schip Gerechtigheid
Bron: Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam

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:
vóór '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

Drs M.A. van Alphen
Omslagartikel: Uit hetzelfde hout gesneden 2

Theo Postma
Op bezoek bij ... Wil Zaagman 11

J. Nuis
Militariade 12

Jan Jansen / Drs J.P.C.M. van Hoof
Hellevoetsluis 15

Theo Postma
Boekbespreking:
De Eerste Wereldoorlog in foto's / De soldaten uit de Groote Oorlog / De Keizer in beeld, Wilhelm II en de fotografie als pr-instrument 21

Drs J.P.C.M. van Hoof
Nog een bespreking van een boek over de Eerste Wereldoorlog 23

M.C. v.d. Hoog
De geschiedenis van het 14de Regiment Kurassiers 24

W.L. Plink
Nieuwe naam voor het Regiment Stoottroepen: Regiment Stoottroepen Prins Bernhard 25

J. Nuis
Boekbespreking: Vuur in beweging 27

Drs S.J. de Groot
Hr.Ms. O 21 1940-1945. Gedichten en verhalen van korporaal-telegrafist J. van der Peijl (1) 28

Dr W.A. Boekelman
Het beleg van Breda door Spinola 1624-1625 37

W.A. Hage
Het Oorlogsherinneringskruis 42

Ronald de Graaf
Boekbespreking: Eenheid en verscheidenheid - de burgers van Haarlem in de Gouden Eeuw
Het Hof van Willem van Oranje 46

T. Marseille
Wat tolboeken soms vertolken 47

Teo van Middelkoop
H.G. Winkelman (1876-1952) een vergeten strijder die niet capituleerde 49

Wim den Dunnen
Boekbespreking: De Jeep in Nederland 54

Collage Hellevoetsluis 55

Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 56

OMSLAGARTIKEL

Drs. M.A. van Alphen

UIT HETZELFDE HOUT GESNEDEN

De Marine en De Verenigde Oost-Indische Compagnie

(dit artikel is uit het Marineblad van maart 2002,
met dank aan de redactie van het Marineblad en de auteur, overgenomen)

Geen enkele andere economische sector van de Republiek der Verenigde Nederlanden deed tijdens onze Gouden Eeuw zo van zich spreken als de scheepvaart. De dit jaar precies vierhonderd jaar geleden opgerichte Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) liet zich daarbij niet onbetuigd. De door haar aangevoerde specerijen en later ook zijde, porselein, koffie, thee en andere tropische producten, gaven de zeventiende en achttiende eeuw een exotisch tintje. Bovendien verschafte de VOC aan vele duizenden mensen werk. Gedurende haar bestaan van bijna twee eeuwen, bouwde de compagnie op eigen werven in Nederland circa 1500 schepen en vervoerde daarmee in totaal bijna een miljoen VOC-dienaren naar de Oost in ruim 4700 reizen. Een particuliere handelsonderneming met een dergelijke omvang was een noviteit in de mondiale scheepvaartgeschiedenis. Bij het opbouwen van een imperium in Azië, werd de VOC gesteund door de zeemacht. Deze leverde geregeld kruit en geschut voor de strijd in de Oost en konvooiers voor bescherming in de buurt van het vaderland. De compagnie hielp op haar beurt de marine bij de oorlogvoering ter zee in Europese wateren. Beide scheepvaarttakken hadden ook qua organisatie en personeel veel gemeen.

Oprichting

Nadat in de zestiende eeuw de zogeheten 'moedernegotie', de handelsvaart vanuit de Nederlanden op het Oostzeegebied, het voortouw had genomen, maakte de maritieme sector een onstuitbare groei door. De Nederlandse schippers ontpopten zich weldra tot de vrachtvaarders van Europa. Van Scandinavië en Noord-Rusland tot aan het Middellandse-Zeegebied, overal vertoonden zich al vóór 1600 Nederlandse schepen. Hout en graan uit het noorden, wijn en zout uit het zuiden. Maar daar bleef het niet bij. Handelscontacten met nog verder weg gelegen gebieden in andere continenten lokten evenzeer. De Portugezen en Spanjaarden waren de Nederlanders daarin al voorgegaan. Vooral de op het Iberisch schiereiland geconcentreerde handel in peper en 'fijne' specerijen zoals kruidnagels en foelie, werd als zeer lucratief beschouwd en genoot daarom speciale aandacht. De aanvoer van deze tropische waren werd beheerst door de Portugezen. Deze verscheepten de specerijen vanuit Azië naar Lissabon. Van daaruit werd vooral met behulp van Nederlandse vrachtvaarders de rest van Europa bevoorraad. Nadat Portugal in 1580 deel was gaan uitmaken van het Spaanse Rijk, waarmee de Nederlanden al sinds 1568 in oorlog waren, stagneerde de aanvoer van de Aziatische waren echter in toenemende mate. Doordat de distributie van deze luxe producten in Europa voor een belangrijk deel in handen was van Nederlandse handelaren, gingen hier steeds meer stemmen op om de spullen dan maar zelf te gaan halen bij de bron. Te meer daar door de

stagnerende aanvoer de prijzen fors stegen. De Portugezen hielden de scheepvaartroute geheim, maar konden niet verhinderen dat buitenlanders die in Portugese dienst op Azië hadden gevaren, hun ervaringen in druk lieten verschijnen. Dankzij zeelieden als Dirck Gerritszoon 'China' en Jan Huygen van Linschoten, kreeg men in Nederland de beschikking over voldoende gegevens om uit te kunnen varen. Toch ging in eerste instantie de voorkeur uit naar een onbekende, niet door de Portugezen gebruikte route. Deze zeeweg boven Europa en Azië langs werd verondersteld korter, gezonder en door de afwezigheid van Portugese en Spaanse schepen ook veiliger te zijn. Vanaf 1594 vertrokken er expedities om via deze noordelijke route Indië te bereiken. De laatste poging in 1596 leidde tot de bekende overwintering op Nova Zembla van Willem Barentszoon en Jacob van Heemskerck.
Cornelis de Houtman, die in 1595 op pad was gestuurd om te proberen via de door de Portugezen gebruikte route naar Indië te varen, was succesvoller en bereikte Indië. Hoewel het geen winstgevende tocht werd, betekende de behouden terugkeer van De Houtman in Nederland het startsein voor diverse ondernemende lieden om compagnieën op te richten voor nieuwe reizen naar de Oost. Vanaf 1598 vertrokken vanuit Nederland tientallen schepen van deze zogeheten 'voorcompagnieën'. De onderlinge rivaliteit en concurrentie waren hevig en leidden tot een forse prijsdaling van specerijen op de Europese markt. Om aan deze moordende concurrentieslag tussen vooral Zeeuwen en Amsterdammers een einde te maken, probeerde de overheid (onder andere de Staten van Holland en de landsadvocaat van Holland, Johan van Oldebarnevelt) de kooplieden te bewegen tot samenwerking.
De bemiddelingspogingen hadden succes. Op 20 maart 1602 werd de Verenigde Oost-Indische Compagnie opgericht. Alle gevestigde of in oprichting zijnde voorcompagnieën gingen in deze compagnie samen.
Uit de directies van de voorcompagnieën werd de nieuwe leidinggevende top geformeerd, de zogeheten Heren XVII. De VOC bleek weldra een machtige en succesvolle onderneming te zijn. Niet alleen dankzij de hechte basis in Nederland, een vast aandelenkapitaal van meer dan zes miljoen gulden en, al meteen vanaf de start, een monopoliepositie, maar ook door het kunnen uitoefenen van soevereine rechten in Azië. De VOC mocht een eigen leger en vloot hebben en zonder toestemming vooraf van de centrale overheid in Nederland oorlogen voeren en vredes- en andere verdragen sluiten. Deze door de Staten-Generaal aan de VOC overgedragen soevereine rechten maakten de compagnie letterlijk en figuurlijk tot een slagvaardig bedrijf en ook tot een Staat binnen de Staat. De Nederlandse zeemacht kon zich, als wapen in de handen van de overheid, op Europa blijven concentreren. In Azië regelde een particulier bedrijf, de VOC, de zaken immers zelf met behulp van eigen zwaar bewapende schepen. Toch was hier geen sprake van twee gescheiden werelden. Integendeel, beide scheepvaarttakken hadden juist veel gemeen en deden geregeld een beroep op elkaar.

De Opstand

Over de geschiedenis van de VOC zijn inmiddels vele boeken en artikelen verschenen. Vooral sinds de jaren tachtig van de twintigste eeuw, toen door het nabouwen van Oostindiëvaarders zoals de *Prins Willem* te Makkum, de *Amsterdam* te 'Mokum' en de *Batavia* te Lelystad, de compagnie veel publiciteit kreeg en een populair (onderzoeks)thema werd. Toch bleven ook tijdens deze hausse sommige aspecten onderbelicht, zoals de relatie met de toenmalige marine. Op 21 juni 1946 sprak dr. T.H. Milo, luitenant-ter-zee b.d., bij zijn aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de geschie-

denis van de overzeese gebiedsdelen en het zeewezen aan de Rijksuniversiteit te Leiden een rede uit onder de titel 'De invloed van de zeemacht op de geschiedenis van de VOC'. Met 'de zeemacht' bedoelde hij echter niet de zogeheten Staatse vloot oftewel de Nederlandse marine, doch het zwaar bewapende scheepspark van de VOC zelf. De grotere handelsvaartuigen van dit bedrijf deden namelijk nauwelijks onder voor oorlogsbodems, en werden niet alleen binnen maar ook buiten het octrooigebied als zodanig ingezet. In oorlogstijd deden de Staten-Generaal steevast een beroep op de VOC om de Nederlandse marine met schepen of financiële middelen bij te staan. Eerst in de strijd tegen de Spanjaarden en later tegen de Engelen en Fransen. Zo maakten Oost-Indiëvaarders deel uit van de vloot van vice-admiraal Maerten Harpertszoon Tromp, die in 1639 voor de kust bij Duins een enorme Spaanse scheepsmacht overwon. De vernietiging van deze Spaanse Armada van grote galjoenen door een Nederlandse oorlogsvloot van veel kleinere marinevaartuigen en ingehuurde koopvaardijschepen sprak zeer tot de verbeelding. Overal in het land werden vreugdevuren aangelegd. In Den Haag ging men nog een stapje verder. Daar werd de overwinning van Tromp voor het publiek aanschouwelijk gemaakt door op de Hofvijver een model van de *Santa Teresa*, het grootste schip van de verslagen Spaanse Armada, in vlammen te laten opgaan. Het in de zeeslag bij Duins ten ondergaan van dit galjoen werd beschouwd als het hoogtepunt van het gevecht. Van de circa 75 schepen die onder leiding van de *'Almirante general'* don Antonio de Oquendo vanuit La Coruña waren vertrokken, keerden er slechts elf terug in Spanje. Aan Nederlandse zijde ging alleen de *Groote Christoffel* verloren. Met de glorieuze overwinning bij Duins had de Republiek der Verenigde Nederlanden definitief aangetoond een leidinggevende maritieme mogendheid te zijn. Op het Iberisch schiereiland werd beseft dat het sturen van nieuwe Armada's, om zo de Nederlanden alsnog te heroveren, geen zin meer had. Ook aan de andere kant van de wereld verloor het Spaanse rijk terrein. In de Oost wist de VOC met behulp van haar eigen vloot eveneens een sterke machtspositie te verwerven ten koste van de Spanjaarden en Portugezen. Halverwege de zeventiende eeuw kon geen enkele Europese natie meer om de Nederlanders heen, waar dan ook ter wereld.



De broederlijk naast elkaar staande vroegere lijnbanen van de VOC (links) en de admiraliteit te Amsterdam. (Foto CAVDKM, februari 2002).

Steun van de VOC tegen de Engelsen

Na beëindiging van de zogeheten Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) of Opstand tegen Spanje, bleef het maar korte tijd rustig aan het maritieme front. De tweede helft van de zeventiende eeuw kwam in het teken te staan van conflicten en strijd met een andere, nieuwe vijand: Engeland. Het commerciële succes en de politieke macht van de Republiek wekten afgunst op bij onze westerburen aan de overzijde van de Noordzee. De Engelsen en de Nederlanders bevochten elkaar in bloedige zeeoorlogen. Ook bij deze strijd waren de marine en koopvaardij weer op elkaar aangewezen en vereiste het landsbelang andermaal de inzet van Oost-Indiëvaarders in Europese wateren. Al meteen na

het uitbreken van de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654), in Groot-Brittannië aangeduid met de First Dutch War, onderhandelden de Staten-Generaal en de directie van de VOC in Nederland over wederzijdse steunverlening. De VOC verlangde meer marineschepen in de buurt van Engeland ter bescherming en begeleiding van de rijk beladen retourvloot uit Azië, terwijl de Heren XVII op hun beurt van de Staten-Generaal het dringende verzoek ontvingen schepen beschikbaar te stellen voor marinedienst in diezelfde Europese wateren. Uiteindelijk werden een viertal kloeke Oost-Indiëvaarders, de *Vogelstruys*, de *Vrede*, de *Prins Willem* en de *Henriëtte Louise* tijdelijk uitgeleend aan de Nederlandse zeemacht. De VOC bracht hiervoor geen huur in rekening en was bereid de kosten voor het bemannen, bewapenen en uitrusten van de schepen voor te schieten. Ook in de daaropvolgende oorlogsjaren 1653 en 1654 deden beide partijen geregeld een beroep op elkaar voor hulp, maar nu met minder resultaat. De oorlog verliep alles behalve rooskleurig. Door Engelse blokkades voor de Hollandse kust kwam de Nederlandse scheepvaart vrijwel stil te liggen. Onder deze voor de Republiek en de VOC zo rampzalige omstandigheden liet Johan de Witt zich tot raadpensionaris van Holland kiezen, een politieke functie met veel macht en invloed. Net als zijn voorgangers hield hij zich vervolgens bezig met het uitstippelen van de buitenlandse politiek. Maar de rol die hij daarbij toedichtte aan de zeemacht was groter dan ooit. Volgens de raadpensionaris was de Republiek gebaat bij vrede, want alleen dan kon de handel floreren. Om die vrede te bewerkstelligen èn te behouden was een sterke marine onontbeerlijk, aldus De Witt. De Eerste Engelse Oorlog overtuigde hem ervan dat de strijd ter zee niet langer gevoerd moest worden met een allegaartje van tijdelijk bijeengebrachte schepen, waaronder nogal wat op het laatste moment ingehuurde bewapende koopvaarders. De Witt bepleitte de introductie van een staande oorlogsvloot van nieuw gebouwde marineschepen, vaartuigen die niet meer voor elkaar of de Engelse *'men-of-war'* zouden onderdoen. Onder druk van de raadpensionaris en de slechte oorlogsresultaten werden in 1653 enige kostbare scheepsbouwprogramma's gestart waardoor de Republiek op korte termijn de beschikking kreeg over een zestigtal imposante oorlogsschepen. In tegenstelling tot voorheen mocht de zeemacht deze vaartuigen na afloop van de oorlog niet meer verkopen. Daarmee was de geboorte van de permanente Nederlandse oorlogsvloot een feit.

Van materiële hulp naar financiële bijstand

De introductie van een staande oorlogsvloot was een belangrijke stap op weg naar professionalisering van de zeemacht. Het betekende echter niet dat Mars en Mercurius meteen geheel van elkaar waren vervreemd. Integendeel, tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) waarin de staande oorlogsvloot onder leiding van de bekende vice-admiraal Michiel de Ruyter indrukwekkende overwinningen boekte, streden er aan Nederlandse zijde meer Oost-Indiëvaarders mee dan ooit te voren. De dagen van de compagnie als leverancier van tijdelijke oorlogsschepen waren echter geteld. Bewapende koopvaarders bleken bij de oorlogvoering ter zee geen volwaardige strijdkrachten meer te zijn. Van de tientallen ingezette Oost-Indiëvaarders gingen er aan het begin van de oorlog dan ook al verscheidene verloren. Het verlies was dermate groot dat de VOC de bakens spoedig moest verzetten: materiële hulp werd financiële steun. Vanaf februari 1666 stelde de compagnie in tien maandelijkse termijnen in totaal een bedrag van *f* 1.200.000,- beschikbaar voor de strijd ter zee. Ook tijdens de Derde Engelse Oorlog (1672-1674) kwam de compagnie de overheid financieel tegemoet, ditmaal in de

vorm van een lening van twee miljoen gulden. De nieuwe opzet bood grote voordelen. De marine kon dankzij de door de VOC verstrekte pecunia meer 'echte' oorlogsschepen uitrusten, terwijl de compagnie al haar schepen kon blijven gebruiken voor de eigen veel lucratievere handelsvaart in en op Azië. Aan het einde van de zeventiende eeuw was de Republiek al over haar hoogtepunt heen. In de achttiende eeuw zou Groot-Brittannië de dienst gaan uitmaken op zee. De Republiek raakte nu veel minder vaak betrokken bij internationale conflicten, waardoor hulp van de VOC, in welke vorm dan ook, veelal achterwege kon blijven.

Verval

Pas aan het einde van de achttiende eeuw bestreden de twee grote Europese rivalen van weleer, Groot-Brittannië en de Republiek, elkaar opnieuw in een grote zeeoorlog. Tijdens deze Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) waarin de Britse vloot oppermachtig was, bleken ook de machtsverhoudingen tussen de VOC en de Nederlandse marine veranderd. De compagnie was in de achttiende eeuw weliswaar enorm gegroeid, bezat meer factorijen, schepen en personeelsleden dan voorheen, maar de bedrijfsresultaten staken daar schril bij af. De zo succesvolle VOC uit de zeventiende eeuw was in de achttiende eeuw een verlieslijdende onderneming geworden. Belangrijke oorzaken daarvoor waren de toenemende concurrentie van de Britten en de stagnerende personeelsvoorziening bij de compagnie. De VOC kon niet meer voldoende mensen krijgen om de enorme sterfte onder haar personeel op te vangen. De malaria in Azië en de vlektyfus aan boord van de schepen eisten een te hoge tol.

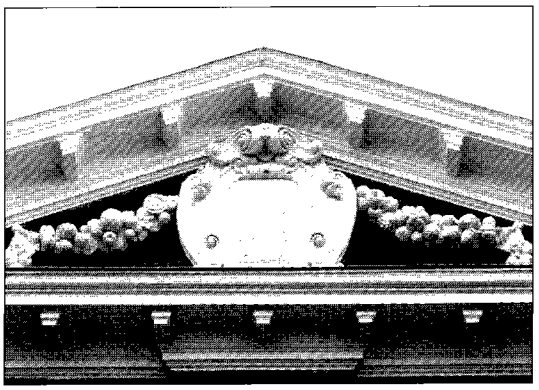
De zeemacht in Aziatische wateren

Ten tijde van de Vierde Engelse Oorlog was de VOC al enige decennia aan het sukkelen en inmiddels zo verzwakt geraakt dat van steun aan de Nederlandse oorlogsvloot in Europese wateren geen sprake meer kon zijn. Sterker nog, de rollen waren juist omgedraaid. De marine werd nu door de Heren XVII te hulp geroepen in Azië orde op zaken te stellen. In 1783 werd een VOC-vloot op smadelijke wijze door de inheemse bevolking, de Boeginezen, verjaagd uit Riau. De Boeginezen bestookten vervolgens onophoudelijk het belangrijke VOC-steunpunt Malakka. Het prestige en gezag van de VOC konden slechts worden hersteld door de tussenkomst van een landseskader. Na een succesvolle landing op 18 juni 1784 wist dit eskader onder leiding van kapitein Jacob Pieter van Braam het belegerde Malakka te ontzetten. Een beslissende zeeslag bij Riau leidde vervolgens tot de volledige capitulatie van de Boeginezen. Na deze primeur, er hadden nooit eerder Nederlandse marineschepen in Aziatische wateren geopereerd, volgden nog enige uitzendingen van hulpeskaders. Het was slechts uitstel van executie. De compagnie ging inmiddels gebukt onder een enorme schuldenlast. Uiteindelijk werd de VOC in 1796 genationaliseerd en drie jaar later opgeheven. De Vierde Engelse Oorlog betekende voor het bedrijf al de nekslag. De Britten wisten toen vele rijk beladen VOC-schepen op weg naar het vaderland te onderscheppen en op te brengen. De Nederlandse marine was niet bij machte om dit te voorkomen. Dat was in het verleden wel anders geweest.

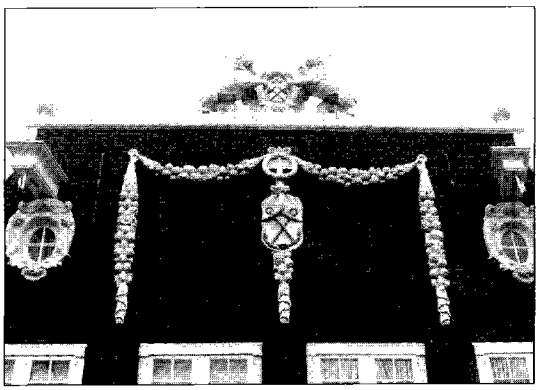
Handelsbescherming in Europese wateren

Protectie van de eigen handelsvloot was, alle heroïsche zeeslagen onder Tromp en De Ruyter ten spijt, de kern van het marinebeleid. Deze dienstverlening werd betaald uit de zogeheten convooien en licenten, een heffing op de in- en uitvoer van goederen. De VOC betaalde in plaats van deze heffing een jaarlijkse afkoopsom. Ook de compagnie maakte veelvuldig en structureel gebruik van de door de zeemacht beschik-

baar gestelde konvooiers. Deze vingen de uit Azië afkomstige retourschepen op bij de ingang van het Kanaal of al op de Atlantische Oceaan en begeleiden ze vandaar naar de Nederlandse thuishavens. In oorlogstijd



Detail gevel VOC lijnbaan.
(Foto CAVDKM, februari 2002).



Detail gevel admiraliteit lijnbaan
(Foto CAVDKM, februari 2002).

voeren de VOC-retourvloten niet door het dan zeer onveilige Kanaal maar boven Ierland en Schotland langs. Zelfs dan bleek bescherming door marineschepen geen overbodige luxe. Zo werd bijvoorbeeld op 12 augustus 1665, tijdens de Tweede Engelse Oorlog, een grote Nederlandse Oost-Indische retourvloot die bovenlangs was gevaren, bijna alsnog het slachtoffer van patrouillerende Engelse oorlogsschepen. De belaagde koopvaarders wisten zich te verschansen in een fjord bij de Noorse havenplaats Bergen waar ze konden worden ontzet door een Nederlandse oorlogsvloot. Mede dankzij het konvooieren door Nederlandse marineschepen werden er tijdens de zeventiende eeuw slechts negen Oost-Indiëvaarders op weg naar patria gekaapt. Gedurende de laatste twee decennia van haar bestaan verloor de VOC maar liefst ruim tweemaal zoveel retourschepen door kaapvaart. Van de eens zo slagvaardige VOC en machtige Nederlandse zeemacht was aan het einde van de achttiende eeuw nog maar weinig over.

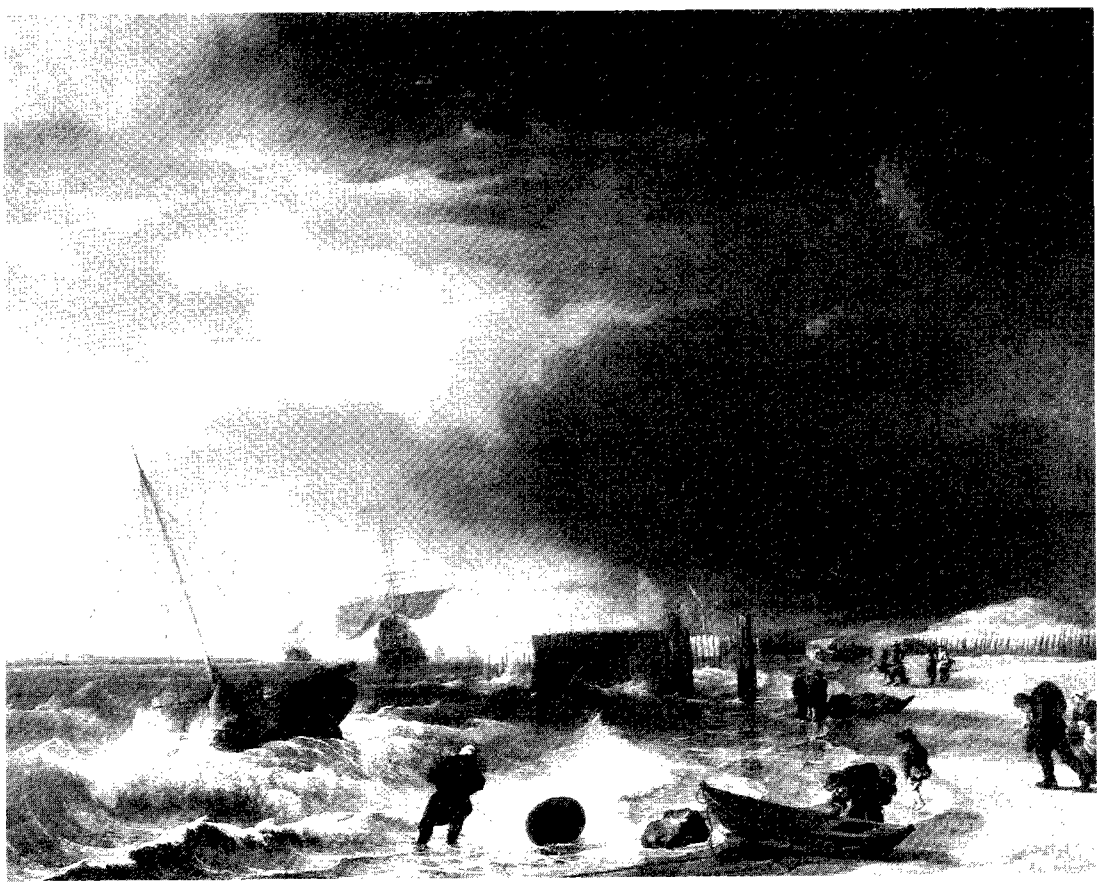
Nauwe verwantschap en sterke overeenkomsten

De relatie tussen VOC en marine werd niet uitsluitend gekenmerkt door wederzijdse hulpverlening. Tussen deze twee scheepvaarttakken bestonden meer overeenkomsten en nauwe banden. Beide instellingen kenden eenzelfde gedecentraliseerde organisatiestructuur. Zowel de VOC als de marine waren opgebouwd uit een aantal kleinere zelfstandige eenheden. De zeemacht bestond vanaf 1597 tot 1795 uit een vijftal naast elkaar opererende admiraliteiten. Deze waren gevestigd in Amsterdam, Rotterdam, Middelburg, Hoorn/Enkhuizen en Dokkum, later Harlingen. Al deze vijf 'marines' bezaten eigen kantoren, werven, schepen, magazijnen en personeel en werden ook elk geleid door een eigen college van admiraliteitsheren. Afgevaardigden uit de vijf admiraliteitscolleges kwamen regelmatig bijeen in Den Haag voor het opstellen van het centrale marinebeleid. De VOC kende eveneens vanaf haar oprichting in 1602 zo'n vaste organieke vorm. De compagnie was in wezen een conglomeraat van een zestal "werkmaatschappijen", zogenaamde Kamers. Deze waren met uitzondering van de Kamer Delft gevestigd in die Hollandse en Zeeuwse havensteden waar

ook al een admiraliteit zat. De gebouwen en werven van beide instellingen bevonden zich doorgaans in elkaars nabijheid. Soms bezat men zelfs een gemeenschappelijke muur, zoals lange tijd het geval was bij de touwslagerijen van de VOC en marine in Amsterdam. Uit de leiding van de verschillende Kamers kwam de hoofddirectie voort, de al eerder genoemde Heren XVII. De centrale marineleiding en die van de VOC bereikten lang niet altijd snel overeenstemming wanneer het om onderlinge steun ging. Aan sommige hulpacties gingen maandenlange discussies en onenigheden vooraf. In oorlogstijd zat de zeemacht vaak te krap bij kas. De VOC-leiding was dan niet steeds bereid om het bedrijfsbelang meteen geheel ondergeschikt te maken aan het door de Staten-Generaal bepleitte landsbelang. Toch leidde dit zelden tot onwerkbare situaties. Een belangrijke reden daarvoor was de verwevenheid van verschillende overheidscolleges met de bestuurlijke top van de compagnie. Menige VOC-bewindhebber was tevens (ex)burgemeester, lid van de vroedschap en had een broer, zoon of neef in een der admiraliteitscolleges. Kortom de vijf admiraliteiten, zes VOC-kamers en hun verschillende vestigingsplaatsen, werden bestuurd door personen uit dezelfde regentenkringen.

Varen voor het vaderland en de VOC

Ook op lager niveau was er sprake van een soort verwantschap tussen het personeel van de twee grootste werkgevers in de maritieme sector van Nederland. Vooral in de achttiende eeuw, toen de marine minder emplooi bood dan voorheen, zochten verscheidene zeeofficieren tijdelijk hun heil bij de compagnie. Tijdens de Gouden Eeuw was het meestal net andersom. Wie de loopbanen bekijkt van bekende Nederlandse zeehelden uit de zeventiende eeuw, zal het niet ontgaan dat menige vlagofficier eerst bij de koopvaardij had gevaren. In de meeste gevallen betrof het de handelsvaart in Europese wateren, maar er waren onder deze succesvolle zeeofficieren ook ex-VOC-dienaren. Zoals bevoordeeld vice-admiraal Witte Corneliszoon de With (1599-1658) die zijn maritieme carrière begon als scheepsjongen aan boord van een Oost-Indiëvaarder. Een ander bekend voorbeeld was Piet Heyn (1577-1629), nog steeds bezongen als de veroveraar van een grote Spaanse zilvervloot. Ook deze luitenant-admiraal was een gewezen VOC-dienaar. Door de invoering in 1626 van een vast dienstverband voor in totaal zestig kapiteins en later de introductie van een staande oorlogsvloot, werd de band tussen zeeofficieren en marine echter versterkt en de toegankelijkheid voor buitenstaanders verkleind. Toch bleven er ook daarna VOC-officieren, zowel schippers als stuurlieden, de overstap maken naar de zeemacht. Blijkens recent onderzoek kwam dat met name in Zeeland in de achttiende eeuw regelmatig voor. Opmerkelijk, want over het algemeen waren marineofficieren toen uit hogere kringen van de samenleving afkomstig dan hun collega's bij de VOC. Voor de rest van de bemanning ging dat onderscheid niet op. De VOC en marine waren geen populaire werkgevers en putten uit precies hetzelfde segment van de arbeidsmarkt. In tegenstelling tot de visserij, walvisvaart en koopvaardij in Europese wateren, kregen zij hun schepen nooit geheel met vrijwilligers bemand. De financieel wat aantrekkelijker leidinggevende (onder)officiersfuncties aan boord leverden doorgaans geen problemen op, maar de rest van de bemanning moest (groten)deels worden betrokken van ronselaars, in de bronnen vaak aangeduid met, 'drogasterijhouders, slaapbazen, volkhouders of zielverkopers'. Dit waren in de havenbuurten gevestigde logementhouders die tevens optraden als arbeidsbemiddelaar. Zij vingen werkloze vreemdelingen op, voorzagen hen op krediet van voeding en drank, en zorgden vervolgens dat hun gas-



De kust voor Den Helder bij opkomend onweer. Op de rede enige kloeke spiegelschepen. De rede van Texel was eeuwenlang voor zowel de Nederlandse koopvaardij als marine een zeer belangrijke ankerplaats. Het merendeel der Oostindiëvaarders vertrok hiervandaan naar de Oost. Deze rede was ook de belangrijkste eindbestemming voor de rijk beladen, door de zeemacht geëscorteerde VOC-retourvloten. (Schilderij door H.J. Dubbels, tweede helft zeventiende eeuw, Museum der bildenden Künste, Leipzig).

ten ergens aanmonsterden. Na aanmonstering verstrekten zij hun gasten ook nog een (summiere) scheepsuitrusting. De logementsgasten betaalden hun ronselaars met de bij aanmonstering ontvangen handgage (een voorschot, meestal ter grootte van twee maandgages) plus een schuldbekentenis. Het op deze obligatie vermelde bedrag kon pas bij de desbetreffende werkgever worden geïncasseerd als de geronselde zeeman voldoende op zijn rekening had staan. Het waren niet de gasten zelf doch hun logementhouder annex ronselaar die bepaalde waar en wanneer werd aangemonsterd. Veel keuze was er echter niet. Alleen de VOC en dè marine waren geïnteresseerd. Bij de andere eerdergenoemde scheepvaarttakken had de zielverkoper weinig te zoeken.

De geronselde schepelingen van de zeemacht en de compagnie deden niet voor elkaar onder. Zij kwamen uit overeenkomstige gebieden in Nederland en het buitenland en waren derhalve uit hetzelfde hout gesneden. Dat gold overigens ook, maar dan

in letterlijke zin, voor de schepen waarmee zij uitvoeren. Hoewel de VOC in Azië over tropische houtsoorten kon beschikken, bleef zij net als de marine haar schepen uitsluitend in Nederland bouwen met het vertrouwde uit Scandinavië en het Baltische gebied afkomstige (eiken)hout. Zo bleven de marine en VOC ook eeuwenlang via de moedernegotie met elkaar verbonden en droegen op die wijze eveneens gezamenlijk bij aan de welvaart in Nederland. Een grenzeloze drang tot handeldrijven in combinatie met een geduchte staande oorlogsvloot maakte van de Republiek der Verenigde Nederlanden niet alleen een welvarende natie maar ook een invloedrijke zeevarende mogendheid met een groot imperium. Een waarlijk memorabele prestatie die anno 2002 nog steeds wereldwijd tot de verbeelding spreekt.

Geraadpleegde literatuur

Alphen, M.A. van , 'The Female Side of Dutch Shipping: Financial Bonds of Seamen Ashore in the 17th and 18th Centuries', in: J.R. Bruijn en W.F.J. Mörzer Bruyns (eds.), *Anglo-Dutch Mercantile Marine Relations 1700-1850* (Amsterdam/Leiden 1991) 125-132.

Alphen, M.A. van, 'Ronselaars voor de VOC in Enkhuizen omstreeks 1710', *Steevast. Jaaruitgave van de Vereniging Oud Enkhuizen* (Enkhuizen 1995) 28-34.

Alphen M.A. van, 'Johan de Witt: Een staatsman met zeemansbloed', *MarineNieuws* (juli 2001) 9-10.

Bijl Mz., A., *De Nederlandse convooidienst. De maritieme bescherming van koopvaardij en zeevisserij tegen piraten en oorlogsgevaar in het verleden* (Den Haag 1951).

Bruijn, J.R., *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 1998).

Bruijn, J.R., e.a. (eds.), *Dutch Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, 3 dln., (Den Haag 1979-87).

Bruijn, J.R., e.a. (red.), *Marinekapiteins uit de achttiende eeuw. Een Zeeuws elftal* (Den Haag/Middelburg 2000).

Bruijn, J.R., 'The Dutch navy goes overseas (c.1780 - c.1860)', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 2 (2001) 163-174.

Gaastra, F.S., *De geschiedenis van de VOC* (2e herziene druk; Zutphen 1991).

Gelder, R. van, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)*, (Nijmegen 1997).

Guthrie, W.P., 'Naval Actions of the Thirty Years War', *The Mariner's Mirror* 3 (2001) 262-280.

Jacobs, E.M., *Koopman in Azië. De handel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie tijdens de 18de eeuw* (Zutphen 2000).

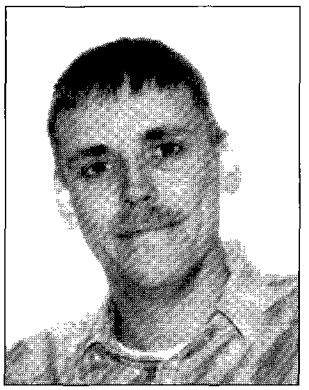
Milo, T.H., *De invloed van de zeemacht op de geschiedenis der Vereenigde Oost-Indische Compagnie. Rede uitgesproken bij de aanvaarding van het ambt van hoogleeraar in de geschiedenis van de Overzeesche Gebiedsdelen en van het Zeewezen aan de Rijksuniversiteit te Leiden op 21 Juni 1946* (Den Haag 1946).

Prud'homme van Reine, R.B., *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Amsterdam/Antwerpen 2001).

Staarman, A., 'De VOC en de Staten-Generaal in de Engelse Oorlogen: een ongemakkelijk bondgenootschap', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 1 (1996) 3-24.

Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...



Wil Zaagman

Deze keer weer eens een wat jonger lid! Ik realiseerde me dat ik nog nooit bij onze penningmeester op bezoek was geweest; althans, niet in het kader van deze rubriek.
Wil is in 1958 te Gouda geboren. Omdat zijn vader beroepsmilitair (cavalerist) was verhuisde de familie Zaagman nog al eens; en Wil groeide op in Harderwijk waar hij ook het VWO volgde.
In 1978 startte hij een opleiding bij de belastingdienst. Na afronding daarvan werd hij in 1981 geplaatst in Rijswijk, waar hij uiteindelijk bij de FIOD werkzaam was. Naast zijn hobby, die later ter sprake komt, had hij ook nog tijd om in Leiden af te studeren als fiscaal jurist, te trouwen met Gerda, vader te worden van een dochter, Gisela (9), en te verhuizen naar Leusden. Onder al die activiteiten heeft zijn (verzamel)hobby moeten lijden: die staat, in dozen ingepakt, hoog opgestapeld in garage en schuur.
Maar nu zijn hobby: het verzamelen van emblemen en zijn interesse in het Wapen van de Koninklijke Marechaussee.
Toen Wil een jaar of 12 was werd zijn vader overgeplaatst van het ene cavalerieregiment naar een ander. Hij kreeg de oude emblemen, maar wilde natuurlijk ook de nieuwe. Nadat hij er achtergekomen was dat er nog een derde regiment bestond wilde hij ook die emblemen en de hobby van het verzamelen van emblemen was geboren. Hij sprak wildvreemde militairen op straat aan om zijn verzameling uit te breiden met allerlei emblemen. Daarnaast ging hij vanaf eind jaren '80 met zijn vader naar de jaarlijkse beurs van Mars et Historia om zijn verzameling te verfraaien. Momenteel beperkt de verzameling zich tot de emblemen KL op het tweekleurig DT vanaf 1963. Na enkele jaren als introducé de jaarvergadering te hebben bijgewoond viel hem op dat Mars et Historia een gezellige vereniging was waar niet gekeken werd naar rang of stand en hij besloot zelf lid te worden. Dat was begin jaren negentig. En hij werd , net zoals mij dat later zou overkomen, gelijmd voor een bestuursfunctie. En zo is het gekomen dat we sinds 1993 een professioneel opgeleide penningmeester hebben. Maar hoe zat het alweer met de KMar. Sinds hij van een oude Rotterdamse dame de uniformen kreeg van een ex-reserve-officier KMar wil Wil alle veld- en blauwe tenue's bezitten, aangevuld met alles dat maar enigszins met de KMAR te maken heeft.
Wat hij nu werkelijk allemaal heeft heb ik niet kunnen zien want ten gevolge van een gezamenlijk offensief van de twee dames in huize Zaagman heeft Wil zich op zolder tactisch moeten terugtrekken voor Gisela. Als die naar boven vertrokken is kan Wil proberen een bruggenhoofd in haar oude kamertje te vestigen om zijn verzameling weer aan den volke te tonen. Als ik dat nog mee zal maken zal ik zeker nog een bezoekje aan de familie Zaagman brengen.

J. Nuis

MILITARIADE

Tentoonstellingen (in 2002, tenzij anders vermeld. I.v.m. openingstijden zijn de telefoonnrs vermeld)
Legermuseum, Delft, 015-2150500, www.legermuseum.nl
Afscheid van Nieuw-Guinea. Het Nederlands-Indonesisch conflict 1950 – 1962. 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
Tussen twee vuren. De Mariniersbrigade; Strijd, Emotie & Nederlands-Indië (1946 – 1949).
Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg, 0346-353815, www.militaireluchtvaartmuseum.nl
Aerocartoons van Ton van Andel. Een luchtige kijk op het vliegbedrijf. Tot april 2003.
Nederlands Vestingmuseum, Naarden, 035-6945459; www.vestingmuseum.nl
Vestingen, een Europese culturele erfenis. 21-12 t/m 23-03-03. Naarden – Doemitz – Bohus. 15-12 t/m 2-2-2003.

Overige activiteiten musea
Legermuseum, Delft, 015-2150500, www.legermuseum.nl
Nieuw-Guineamiddag. (€ 5): Rondleiding *Afscheid van Nieuw-Guinea* en rondleiding over *(Asmat)cultuur van de Papoea's* in museum Nusantara. 14-11, 13.30 – 16 u. *Andere tijden* over Nieuw-Guinea, televisiedocumentaire, doorlopend. T/m 18-12. Kinderworkshop (extra kosten). 6-11 en 11-12, 14 – 16 u., 23, 27 en 30-12, 2-1-03, 13 – 16.30 u. *Tingieter* 3-1-03,11 – 16.30 u. *Sinterklaas in het museum* (extra kosten). 11-12, 14 – 16 u.
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
LowLand Winter Tiger 2002. Flightsimulatoren-weekend. Vanuit hun virtuele cockpits nemen 'vliegers' het tegen elkaar op. 9 en 10-11. *Search and Rescue.* Toneelspel voor jong en oud. 22-12 t/m 29-12.
Nederlands Vestingmuseum, Naarden, 035-6945459; www.vestingmuseum.nl
Lezingen (€ 5): J.H.J. Andriessen: De Britse Grand Fleet in de Eerste Wereldoorlog. 5-11, 20 u. *Dr. L. Berger: Ziek zijn zonder loopgraven.* 12-11, 20 u. *Mevr. Drs. E. de Roodt: De oorlogservaringen van dichter Otto Braun.* 10-12, 20 u. *Historische rondleiding* elke eerste zondag van de maand.
Museum Bronbeek, Velperweg 147 Arnhem. *Krissendag.* Op 23 nov 1130-1700. *Keuring door deskundigen van blanke wapens van Indonesische maar ook Japanse herkomst.* Vooraf reserveren op tel. 026-376 35 55. Ook interessant voor bezoekers zonder kris en voor kinderen. Toegangsprijs € 4,50

Documentatiegroep '40-'45
Leden van Mars et Historia zijn van harte welkom op de op 7-12-2002, 1-3 en 13-9-2003 te

houden Militaria- en Documentatiebeurs, op de op 14-6-2003 te houden Documentatiebeurs en op de op 1-2-2003 te houden Militariabeurs van de Documentatiegroep '40-'45 in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen. Wijzigingen 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 meter) bij de heer J. Fioole, Eiland 163, 4143 EW Leerdam. Overige informatie 0345-613077.

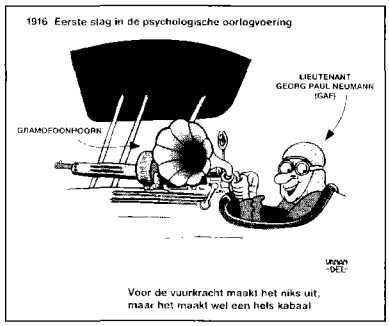
Herdenkingsenveloppe Airborne Museum
De jaarlijkse herdenkingsenveloppe, de zevende in de serie 'Monumenten van de Slag om Arnhem' toont het monument voor de 101e US Airbornedivisie op de Drielse Rijndijk bij Heteren. De enveloppe is te koop in het Airborne Museum voor € 3 of door overmaken van € 4 op giro 4184300 t.n.v. Airborne Museum, Oosterbeek o.v.v. 'Enveloppe 2002'. Enveloppen van voorgaande jaren zijn in beperkte mate nog te koop in het museum. Zie ook: www.airbornemuseum.co

Foto's van militairen, die vóór 1941 dienden
Het Rijksarchief beheert een aantal interessante archieven over militairen. Helaas echter beschikt het niet over foto's van militairen. Daarom wil het Rijksarchief te Haarlem graag foto's van beroepsmilitairen of dienstplichtigen, die vóór 1941 dienden, scannen en de bijbehorende gegevens van de gefotografeerde militair ontvangen. U kunt daarvoor een afspraak maken met Mevrouw A. Meddens, 023-5172709 of de foto e-mailen naar: ameddens@noordhollandsarchief.org

Tussen twee vuren. Lezingenprogramma
In het kader van de expositie *Tussen twee vuren* organiseert het Mariniersmuseum een serie winteravondlezingen over 'de Indonesische kwestie'. De lezingen vinden plaats op de woensdagavonden 18 december 2002 en 8 en 15 januari 2003.
De lezingen beginnen om 20.00 uur in het Mariniersmuseum, Wijnhaven 7-13, Rotterdam.
- 18 december: De pers en de Indonesische kwestie, door: Arnold Karskens, oorlogsverslaggever en auteur van *Pleisters op de ogen; De Nederlandse oorlogsverslaggeving van Heiligerlee tot Kosovo.*
- 8 januari: De militaire strategie tijdens de Indonesische kwestie, door: Dr. D.C.L. Schoonoord, militair historicus en auteur van diverse publicaties over het Korps Mariniers waaronder *De Mariniersbrigade 1943-1949; Wording en inzet in Indonesië.*
- 15 januari: De Indonesische kwestie in de beleving van de (ex-)militair, door: Dr. Jan Schulten, historicus en auteur van *De Nederlandse officier en zijn geschiedenis.*

In verband met de beperkte capaciteit van de zaal is telefonische aanmelding vooraf beslist noodzakelijk. Bel: 010 412 96 00. De toegang tot de lezingen is inbegrepen bij de toegangsprijs voor het museum.

Aerocartoons
Tot april 2003 is in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg de bovengenoemde tentoonstelling van illustrator Ton van Andel te zien.
In zijn cartoons brengt Ton van Andel het vliegbedrijf op karakteristieke en humoristische



wijze in beeld. Speelsheid en een grondige kennis van het metier gaan daarbij hand in hand.
Al op heel jeugdige leeftijd bleek Ton van Andel (geboren in 1931) aanleg te hebben voor tekenen. Ook voelde hij zich van jongs af aan sterk aangetrokken tot de vliegerij. Uiteindelijk koos bij voor een loopbaan in de luchtvaart. Van 1949 tot 1986 was Ton van Andel in verschillende functies werkzaam bij de Koninklijke Luchtmacht (KLu), waar zijn tekentalent niet onopgemerkt bleef. Nog steeds vormt die periode bij de luchtmacht een onuitputtelijke bron van inspiratie voor zijn tekenwerk.
Voor de expositie is een keuze gemaakt uit de cartoons die Ton van Andel eerder publiceerde in bladen als de Vliegende Hollander, de Peeljager en Veilig Vliegen. Ook omvat de expositie materiaal uit zijn KLu-bedrijfsveiligheidskalenders en uit de boeken *Say Again?, Say no more, Say When, Say How* en *Say Coffee or Tea.* Deze fraaie uitgaven, waarvan het eerste deel in 1982 het licht zag, vervaardigde Ton van Andel samen met Martin Leeuwis, die de cartoons van teksten voorzag
Ton van Andel slaagt erin de luchtvaart, met een knipoog naar de werkelijkheid, scherp en herkenbaar neer te zetten. Diens humoristische en soms absurde cartoons bieden de bezoekers een uitgelezen kans om de luchtvaartwereld eens door een andere bril te bekijken.
Voor meer informatie tel 0346-353815, www.militaireluchtvaartmuseum.nl

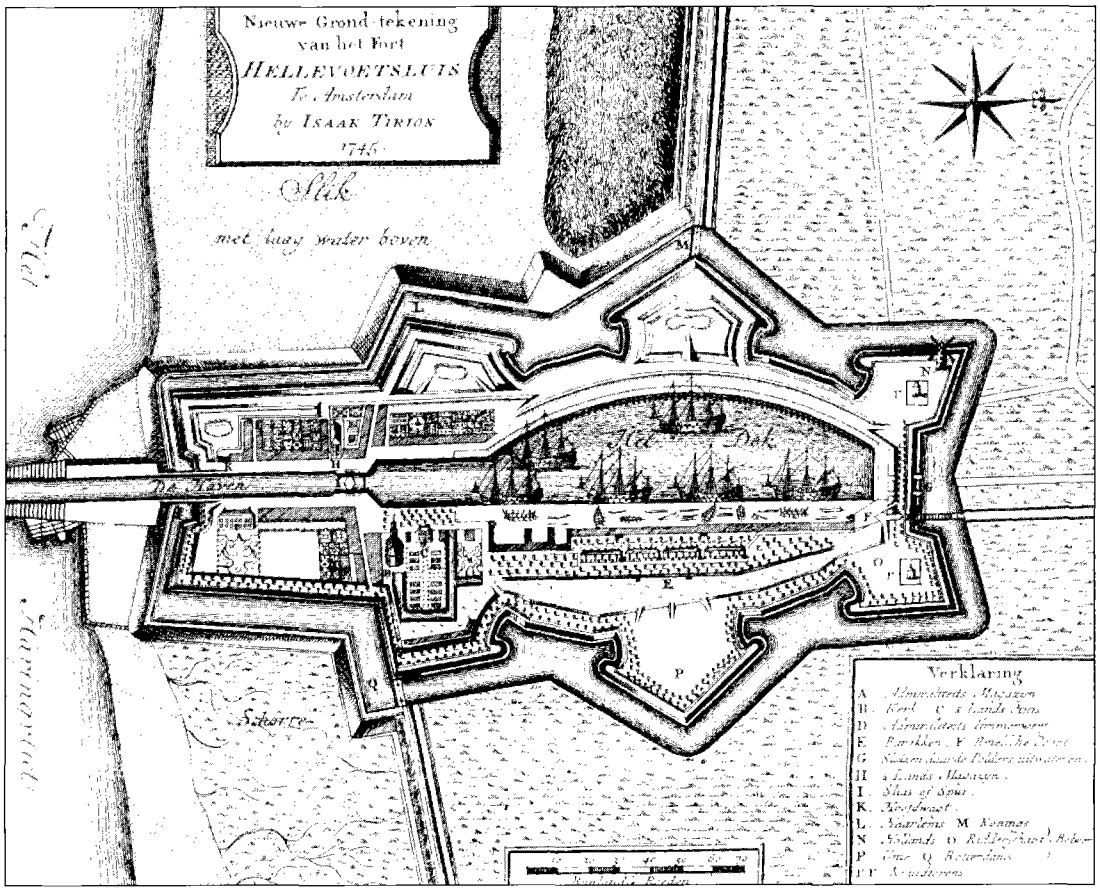
Oproep

Nieuws voor 'Militariade', zoals gegevens over tentoonstellingen, s.v.p. vòòr 15-01-2003 schriftelijk naar een nieuwe redactiemedewerker: P.I.M. Evers, Kamperfoeliehof 6, 3852 GE Ermelo. Bij voorbaat dank!
P.S. Ook nieuwtjes, zoals bijvoorbeeld dat van Joep van Hoof hierna, zijn welkom! T.P.

Joep van Hoof

Napoleon

Blijkens een artikel in de New York Times van 14 september jongstleden – u ziet, uw vereniging is van alle markten thuis – is in Vilnius, de hoofdstad van Litouwen, een massagraf uit de Napoleontische tijd gevonden. Het gaat hier om de stoffelijke resten van naar schatting tweeduizend militairen. Ze behoorden tot de omvangrijke troepenmacht die de Franse keizer hier had achtergelaten na de terugtocht uit Moskou in 1812. Bij zijn vertrek, begin december, had hij het leger opdracht gegeven om zich in Vilnius te hergroeperen. De slecht geklede en gedemoraliseerde soldaten kwamen daar niet eens meer aan toe: ze moesten zich te weer stellen tegen de hevige kou. De barre weersomstandigheden maakten talloze slachtoffers. De aangetroffen geraamten zullen worden onderzocht bij de medische afdeling van de universiteit van Vilnius en daarna worden herbegraven op een militair kerkhof.
Zoals bekend, bestond de Grande Armée lang niet alleen uit Fransen. Zeker de helft van de militairen was afkomstig uit andere Europese staten. Het door ons land geleverde contingent wordt beraamd op ongeveer dertienduizend man. Het is zeker niet onmogelijk dat in het massagraf ook Nederlandse militairen lagen.



Jan Jansen

HELLEVOETSLUIS

Samenvatting van de lezingen, gehouden door Jan Jansen en Joep van Hoof, tijdens de excursie door het droogdok en de vesting op 21 september 2002.*
*Zie ook fotocllage op pagina 55

Ontstaan Hellevoetsluis als haven

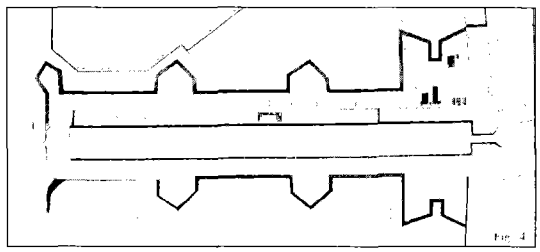
Reeds in 1580 tijdens het ontstaan van de polder Nieuw Helvoet was er in de Zuiddijk die de begrenzing van het gors vormde een spuisluis waar de omliggende polders hun overtollig water door afvoerde naar de rivier de Flakkee [Haringvliet].

Dit water maakte samen met de getijdewisselingen in de loop der tijd een geul in het gors. Met de begonnen bedijkingen werd er rekening gehouden met de uitwatering van de achterliggende polders en daarbij liet men de ontstane geul open.

Langs deze geul werden zanddijken gelegd ter beteugeling van het hoogwater. De namen van deze dijken leven nog voort in Hellevoetsluis met 'Oostzanddijk' en 'Westzanddijk. In deze laatste bevond zich de sluis ten behoeven van de uitwatering welke werd teruggevonden in 1945 /1946.

Dit natuurlijk ontstane haventje, begon zich te ontwikkelen als een plaats voor berging tijdens de winter en het uitvoeren van reparaties en onderhoud. De gunstige ligging leidde mede tot de ontwikkeling van de vlootbasis.
Bij de Admiraliteit van de Maaze, was er de behoefte aan een haven, die tot bescherming, onderhoud en winterberging van schepen diende. De keuze hierbij viel op Hellevoetsluis. Dit is gedurende de zeventiende eeuw het argument geweest om alhier fortificaties aan te leggen of te verbeteren. In de zeventiende eeuw was het Goereesche Gat vanwege de verzanding van de Maasmond de belangrijkste toegang tot Dordrecht en Rotterdam geworden.
In verband met het toegenomen gebruik van het Goereesche Gat hadden de Staten van Holland de zeehaven Hellevoetsluis doen aanleggen en ontwikkelen. Al in oktober 1604 wordt de bouw van de nieuwe zeesluis aanbesteed. Pas vele jaren later, namelijk in het najaar van 1621, is de haven gereed. In eerste instantie was deze haven als vlucht- en berghaven voor alle categorieën scheepvaart bedoeld.
Een handelshaven is Hellevoetsluis nooit geworden; dit door gebrek aan een achterland.
Wel deed Hellevoetsluis dienst als voorhaven van Rotterdam en als dependance van de Admiraliteit van de Maaze. In die zin vond hier wel overslag plaats voor Rotterdam en Dordrecht. (Vanaf 1602 bestaat de V.O.C.)
In 1631 gaven de Staten van Holland in hun resoluties van 1 en 5 april 1631 te kennen dat de aangewezen verzamelplaats voor de oorlogsvloot het Goereesche Gat moest worden. Vanuit deze plaats zouden ook de inzet van de acties worden gedaan.

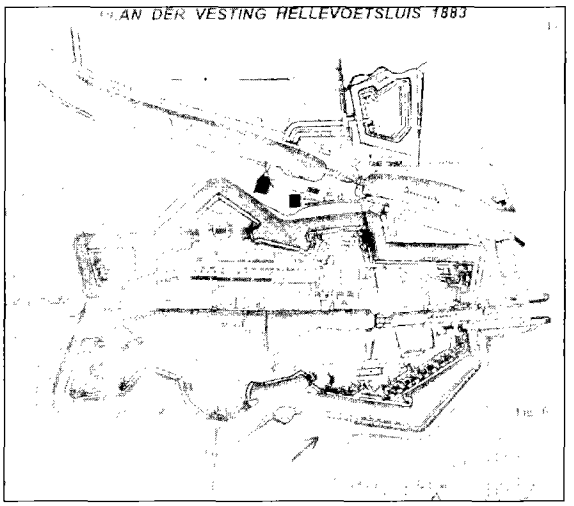
[Na 1650: Wegens de conflicten met Engeland komt in de Republiek het accent volledig op de strijd ter zee te liggen. Daarom groeit de urgentie om de haven van Hellevoetsluis goed te beveiligen en deze van fortificaties te voorzien. De haven is immers van levensbelang voor de Hollandse oorlogsschepen, die zich hier kunnen terugtrekken en er de noodzakelijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden kunnen ondergaan. De schepen worden hier ook uitgerust en van bewapening voorzien



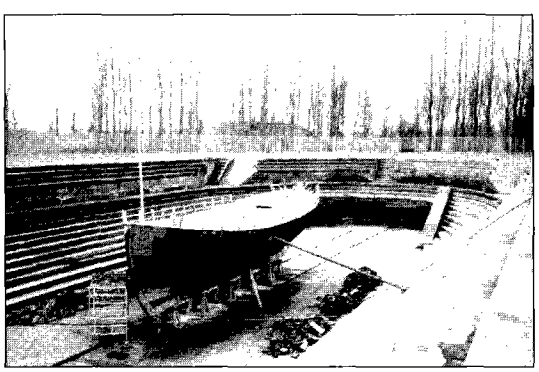
1665: De rechthoekige haven wordt omgeven met versterkingen. Deze zijn opgetrokken volgens het oud-Nederlandse stelsel, dat uit de Tachtigjarige Oorlog dateert. Volgens de door Klok gereconstrueerde plattegrond van de vesting naar de toestand van 1665 (figuur 4) bevat de omwalling, die op een rechthoekig plan is gebouwd, vijf bastions en twee hoornwerken, die de sluis flankeren. Aan de noordkant zou maar op een van de twee hoekpunten een bastion hebben gelegen. Uit een tekening uit het eind van de zeventiende eeuw valt af te leiden dat ook op het andere hoekpunt een bastion lag. JvH]

De strategische ligging van Hellevoetsluis is nooit optimaal geweest. De heersende westenwind leidde dikwijls tot lange wachttijden bij het uitzeilen, waarbij vaak gebruikgemaakt werd van de zogenaamde Dutch Crossing. Deze manier van opzeilen betekende dat een schip in eerste instantie halve wind richting Texel voer, om daarna halve wind terug te zeilen, richting Engeland. Ongunstig voor Hellevoetsluis werkte ook de ontwikkeling van het geschut. In de zeventiende eeuw was het reeds mogelijk voor vijandelijk schip om vanaf het water achter het Grote Dok te schieten.

[Innovatie rond 1800 (Bataafsche Republiek 1795-1801) (fig 6)
Tussen 1798 en ±1835 vond op en rond de marinewerf in Hellevoetsluis een modernisering plaats, waarvan de sporen nu nog te zien zijn. Twee politieke factoren - de decentralisatie van het landsbestuur tijdens de Bataafsche Republiek en het feit dat de regering onder Franse druk meer geld stopte in het herstel van de Nederlandse marine - maakte een deze grootscheepse verbouwing mogelijk.
Centraal stonden daarbij de verwijding van de grote sluis en de aanleg van het eerste stenen droogdok in Nederland. Vooral het feit dat het droogdok werd uitgerust met de door stoomkracht aangedreven pompen maakt de werkzaamheden, die o.l.v. Jan Blanken werden uitgevoerd, tot iets zeer bijzonders. Het was weliswaar de vierde stoommachine die in ons land werd geplaatst, maar het was de eerste keer dat dat gebeurde in een poging tot gerichte industriële mechanisatie. JvH]

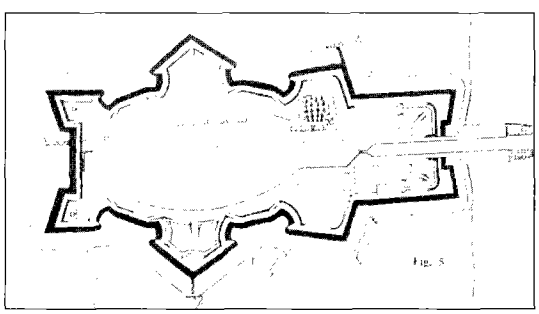


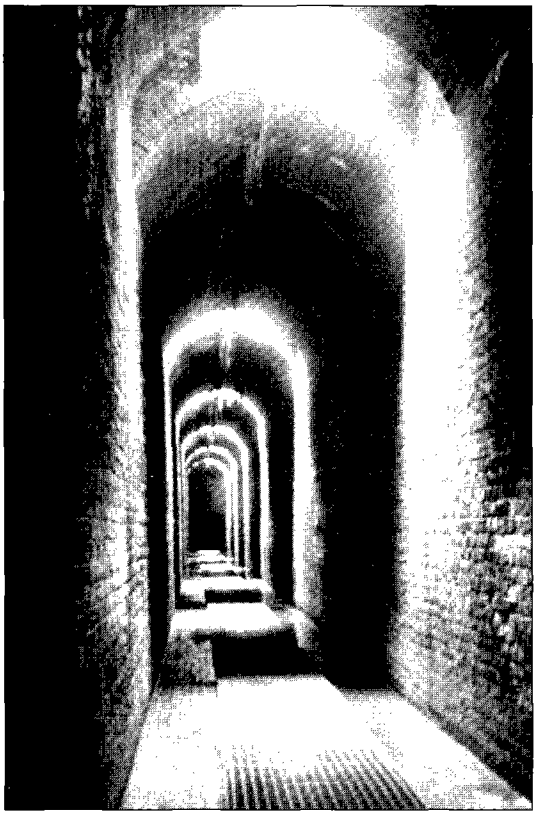
Jan Blanken
Jan Blanken Jansz. werd geboren in Bergambacht, in de Krimpenerwaard op 1 5 november 1755. Hij was de zoon van de timmerman Jan Teunis Blanken. De vader van Jan werd later dijkmeester van de Krimpenerwaard. Hij leerde rekenen, correspondentie en de Franse taal op de Franse school in Haastrecht. Jan werd door zijn vader en oom in de praktijk opgeleid tot waterbouwkundige in de sluis- molen en dijkwerken. Toen bij twintig jaar oud was kwam Jan Blanken naar Hellevoetsluis. Daar werd hij opzichter van 's Landswerken. Hij moest toezicht houden op de vestingwerken en landsgebouwen op Voorne-Putten, Goeree Overflakkee en de Beijerlanden.
In het jaar 1787 kwam Jan met het plan voor de bouw van een dubbel Droogdok te Hellevoetsluis. Dat werd eerst afgewezen, maar Jan diende zijn plan in 1796 nog een keer in. Toen kreeg hij wel toestemming om zijn Droogdok te houwen. De bouw duurde van 1802 tot 1825. Andere werken van Jan Blanken zijn: de aanleg van het Noord-Hollandskanaal en de havenwerken bij Den Helder. In 1838 is hij overleden.



Het Droogdok
Het Droogdok is een dubbel Droogdok met twee achter elkaar gelegen dokkamers.
In 1802 werd begonnen met de bouw van het kieldok. Het kieldok steunt op 3000 palen van 12 meter lengte. Hierop bevindt zich een zware vloer van eikenbalken, metselwerk, langsstroken en dikke eiken vloerplanken Tegenwoordig ligt hierop een laag beton.
Het achterste dok, het timmerdok, was bestemd voor nieuwbouw en langdurige

reparaties en wordt door middel van sluisdeuren afgescheiden van het ±1 meter diepere kieldok waarin onafhankelijk van het timmerdok schepen in en uit gebracht konden worden voor kortere onderhoudsbeurten. Het Timmerdok (op 2000 palen) werd tussen 1821-1825 afgebouwd.
Het Droogdok wordt afgesloten van het Groote Dok door een schipdeur (bateauporte). Deze schipdeur, met dubbele kiel, kan worden afgezonken in sponningen door hem vol te laten lopen met water. Hij gaat drijven door het water er uit te pompen. De eerste schipdeuren waren van hout gemaakt en moesten om de 20 jaar vervangen worden. Vanaf 1860 waren ze van ijzer. De huidige schipdeur, van welijzer, stamt uit 1884 en is gerestaureerd.
In de wanden van het Droogdok zijn zogenaamde aquaducten aangebracht. De aquaducten dienden als waterreservoir. Dit water werd gebruikt als werkwater en om branden bij het werken aan houten schepen op de dokvloer te blussen. Ze lopen rond het hele Droogdok en hebben een lengte van 320 meter. Deze aquaducten zijn te bezichtigen. Tijdens de bezichtiging wordt een beeld- en geluidshow vertoond.
Het prachtige oude pomphuis was gebouwd in Neoclassicistische stijl. Eind zestiger jaren is het helaas gesloopt. De pompen waren in Engeland gemaakt door de firma Boulton & Watt. Ze werkten volgens het schommelbalksysteem. Het pompgebouw is in 2001 in de oorspronkelijke staat herbouwd.





Drs J.P.C.M. van Hoof:

De vestingwerken van Hellevoetsluis in de periode 1695-1957.

Nadat Hellevoetsluis rond 1665 zijn eerste versterkingen had gekregen - een eenvoudige wal met enkele bastions en aanvullende werken - volgde in de periode 1695-1705 een grootscheepse verbetering van de vesting. Dat gebeurde volgens een ontwerp van Charles du Puy de l'Espinasse. Deze vestingbouwdeskundige stond van 1692 tot aan zijn dood in 1695 aan het hoofd van de landelijke fortificatiedienst. Zijn ontwerp droeg het kenmerk van de methode van vestingbouw die werd toegepast door Franse ingenieurs, die destijds in de Republiek werkzaam waren (figuur 5).
Het meest in het oog springende kenmerk van dit nieuwe systeem vormen de grote

bastions met hun naar binnen gebogen flanken - dat wil zeggen de zijwaartse delen van de bastions, die op de hoofdwal aansluiten. Vanuit die flanken kon het geschut de ruimte vóór de facen - de schuine zijden - van het aangrenzende bastion optimaal bestrijken. Karakteristiek waren verder de op de bastions aangebrachte oreillons. Dit zijn de ronde uitbouwsels op de hoekpunten, die het in de flanken opgestelde geschut beter beschermen tegen schoten van buitenaf. Een ander opmerkelijk punt vormt de verkorting van de courtines, dat wil zeggen de delen van de hoofdwal die tussen twee bastions in liggen. Aan de noordkant van de vesting bleven de aanpassingen beperkt. De twee kleine, reeds bestaande bastions kregen elk één gebogen en één rechte flank. In de tussengelegen courtine lag de Brielse poort. Als sluitstuk van de omwalling werd aan de zuidzijde - dus aan kant van het Haringvliet - een hoornwerk aangelegd. Dit type verdedigingswerk ontleent zijn naam aan de puntige vorm van de beide daarin opgenomen halve bastions. De havenmond kwam tussen deze halve bastions in te liggen. De haven zelf werd verruimd tot een brede kom.

Het rond 1700 ontstane tracé is nog grotendeels intact. Honderd jaar later noopte de bouw van het onder Jan Blanken totstandgekomen droogdok tot een aanpassing van de vestingwerken aan de noordwestkant. Het achter het dok gelegen bastion, het Hollands Bolwerk genaamd, werd verruimd. Bovendien kreeg de linkerflank een rechte in plaats van een gebogen constructie. Datzelfde gebeurde met de rechterflank van het Koningsbolwerk, dat ten westen van het Hollands Bolwerk ligt.

Na het herstel van de Nederlandse onafhankelijkheid in 1813 bleef voor Hellevoetsluis veel bij het oude. De plaats behield zijn functie van marinehaven. Jaren 1821-1825: de bouw van het timmerdok voltooit het dokcomplex. In het laatste kwart van de negentiende eeuw kwamen er, wat de vesting betreft, grote veranderingen. Aanleiding hiertoe was de totstandkoming in 1874 van de Vestingwet, waarbij een gebied in het westen des lands, de latere Vesting Holland, de kern van de verdediging ging vormen en daarom extra goed moest worden beschermd. In het zuidwesten kwam de verdediging te liggen in de Stelling van de Monden der Maas en van het Haringvliet. Deze besloeg het westelijke deel van het eiland Voorne - grofweg alles ten westen van de lijn Brielle - Hellevoetsluis -, alsmede de mondingen van de Maas en de Nieuwe Waterweg: De functie van de stelling was tweeledig, namelijk het voorkomen van een landing op het eiland Voorne en het afgrendelen van de toegang naar het binnenland via de Nieuwe Waterweg, de Brielse Maas en het Haringvliet. Het Voornse deel van de stelling stoelde op wat in voorafgaande perioden was aangelegd en met name tijdens de Vierde Engelse Zeeoorlog (1780-1784) meer gestalte had gekregen. Het ging hier om twee grote kustbatterijen, een op de noordpunt van het eiland en een ten westen van Hellevoetsluis, alsmede om zeven kleine batterijen op de polderdijken. Deze laatste werken sloten de doorgangen af die nog open bleven wanneer het gebied tussen Brielle en Hellevoetsluis onder water werd gezet. Bij de uitbouw van de stelling, die in de jaren tachtig van de negentiende eeuw zijn beslag kreeg en waarvan ook de beide vestingen deel gingen uitmaken, kwamen de op de dijken geposteerde batterijen te vervallen. Hun taak werd overgenomen door een tweetal forten, een op de Pensendijk en een op de Noorddijk, die in 1884 gereedkwamen.

De grootste verandering die de vesting in het kader van de realisering van de stelling onderging, was de aanleg in de jaren 1880-1882 van een kustbatterij voor maar liefst dertien kanonnen van 24 cm. Dit geschut moest beletten dat vijandelijke schepen ver-

der het Haringvliet konden opvaren. Door de bouw van deze batterij werden de westelijke helft van het rond de havenmond gelegen hoornwerk en het aangrenzende Haarlemse Bolwerk sterk gewijzigd. Bovendien werden achter dit bastion enige nieuwe gebouwen opgetrokken. Het meest opvallende hiervan is de grote bomvrije kazerne, die naar analogie van het nabijgelegen bolwerk de naam Haarlem draagt. De kustbatterij is later nog enkele malen aangepast. Zo



werden hier onder meer enkele betonnen werken opgetrokken ten behoeve van de vuurleiding. Tijdens de Duitse bezetting vonden hier nog verdere bouwactiviteiten plaats, waarbij op de zuidpunt van de batterij een grote kanonkazemat verrees.
De opheffing van de vesting geschiedde in verschillende fasen. Het noordelijke en oostelijke deel verloren hun defensieve functie in 1926. Het westelijke gedeelte bleef nog tot het einde van de oorlog in gebruik; formeel werd dit pas in 1957 als vestingwerk opgeheven. Tijdens het Interbellum was ook de band met de marine al beduidend losser geworden. Nadat Hellevoetsluis in 1923 als steunpunt voor de vloot was geschrapt, verdween hier tien jaar later ook de marinewerf. Na de oorlog keerde de marine er nog korte tijd terug. Van 1959 tot 1968 namelijk fungeerde de plaats als thuisbasis voor een vijftiental mijnenvegers. Door de komst van de Haringvlietdam moesten deze naar elders uitwijken. De watersport heeft het gat dat door het definitieve vertrek van de marine openviel, meer dan gevuld.
Van het oude Hellevoetsluis is nog veel bewaard gebleven. Mede dankzij het droogdok en de vestingwerken ademt de kern van deze dichtbevolkte gemeente nog een historische sfeer. Helaas wordt deze diepgaand aangetast door de in uitvoering zijnde nieuwbouw.
Daarmee wordt de stelling dat alles van waarde weerloos is (Lucebert), helaas opnieuw bewaarheid.

Literatuur:
Atlas van historische vestingwerken in Nederland. IV: de provincie Zuid-Holland (z.p., 1970; uitgave Stichting Menno van Coehoorn).
J.P.C.M. van Hoof, Langs Wal en Bastion. Hoogtepunten uit de Nederlandse vestingbouw (Utrecht, 1991).

Bron plattegronden: aangeleverd door J. Klok, correspondent Menno van Coehoorn, Voorne-Putten
Foto's: Stichting Droogdok Jan Blanken en Willem Plink

BOEKBESPREKING

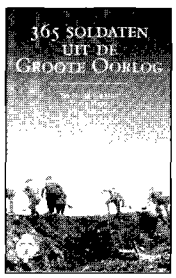
door Theo Postma



DE EERSTE WERELDOORLOG IN FOTO'S

Door J.H. Andriessen en uitgegeven door REBO productions, Lisse
ISBN 90-366-14-11-2, harde kaft, 600 blzn,
zeer rijk zw/w geïllustreerd.
Prijs € 19,95

365 SOLDATEN UIT DE GROOTE OORLOG



Onder redactie van *Ian Connerty,* uitgegeven door Lannoo, Tielt (B)
ISBN 90-209-4529-7 (Ned. Uitg.), 350 blzn, zw/w geïllustreerd.
ISBN 90-209-4528-9 (Eng. Uitg.)
Prijs € 21,50



DE KEIZER IN BEELD, WILHELM II EN DE FOTOGRAFIE ALS PR-INSTRUMENT

Redactie: *Saskia Asser, Liesbeth Ruitenberg.*
Uitgeverij: Europese Bibliotheek, Zaltbommel
ISBN 90-288-3631-4, 200 blzn,
geïllustreerd in zw/w en kleur.
Prijs € 25,00

In het eerstgenoemde boek laat Hans Andriessen, aan de hand van een zeer groot aantal foto's, de geschiedenis van de Eerste Wereldoorlog de revue passeren. In de eerste hoofdstukken toont Andriessen aan dat een groot aantal landen in Europa via veelal geheime verdragen een eigen doel nastreefde en dat het ontstaan van de oorlog niet alleen aan Duitsland te verwijten viel. Vervolgens beschrijft hij de bewegingsoorlog die uiteindelijk leidde tot het West- en het Oostfront. Hierin komen, onder andere, de gruweldaden van de Duitsers tegen de burgerij in België, de slag aan de Marne, de veldslagen bij Ieper, de slag bij Tannenberg en de gevechten in Galicië aan bod. Een volgende hoofdstuk behandelt de grote veldslagen

van 1915 en 1916. Galipoli, Verdun, Somme, Brusilov en Isonzo zijn enige daarbij behorende namen. In het hoofdstuk "de strijd op zee" ziet de lezer onder andere hoe, in antwoord op de Britse blokkade, Duitsland overgaat tot een onbeperkte onderzeebootoorlog. Dit leidt vervolgens tot de torpedering van de Lusitania, hetgeen de Amerikanen bij de oorlog betrekt. Andriessen laat zien dat de slag bij Jutland min of meer in een gelijkspel eindigde. In de laatste hoofdstukken leest men dat de deelname van Amerika, ondanks wanhoopsoffensief, het einde van Duitsland betekende. Het daaropvolgende vredesverdrag van Versailles vormde de kiem van de Tweede Wereldoorlog.
De genuanceerde visie van Andriessen op de Eerste Wereldoorlog kan met dit boek een groot publiek bereiken. Die lezers krijgen, voor weinig geld, een dik boek met veel foto's (ruim 800) en relatief weinig tekst! Alleen heb ik wat kaarten gemist; Met name de plaatsen aan het Oostfront zijn in een "Bosatlas" niet terug te vinden, maar na wat zoeken op internet heb ik een prachtige site gevonden die alle tactische kaarten van O- en W-front heeft en nog meer!

http:www.dean.usma.edu/historymaps/WW1Pages/WW1ToC.htm

Kortom, de beknopte duidelijke tekst geeft een goed overzicht van alle gebeurtenissen. Vele aangrijpende foto's tonen het tragisch beeld van de Eerste Wereldoorlog. Een beeld wat in het volgende boek juist door een groot aantal verhalen wordt geschetst.

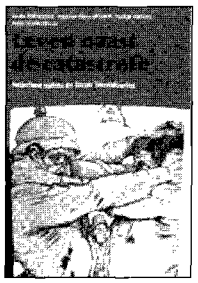
Het is een jaar geleden dat onder de Menenpoort te Ieper voor de 25.000e keer het eresaluut voor de vele tienduizenden soldaten die tijdens de Eerste Wereldoorlog omkwamen, "The Last Post", werd geblazen. Om dat feit te herdenken is onder redactie van Ian Connerty en in samenwerking met de Last Post Association een boek uitgegeven waarin, voor iedere dag van het jaar, 365 levensverhalen zijn bijeengebracht van 365 geallieerde soldaten die op die datum sneuvelden op de velden van eer en wiens namen in de Menenpoort zijn gegraveerd. In het afgelopen jaar is hieraan in Ieper bijzondere aandacht besteed.
Om een en ander in een historische context te plaatsen worden de verhalen voorafgegaan door een beschrijving van de vier slagen om Ieper, de geschiedenis van de Menenpoort en het ontstaan van de Last Post-traditie.
Zoals vele foto's in het vorige boek laten de levensverhalen van dit boek de tragiek van deze oorlog op indringende wijze zien. De jarenlange strijd om Ieper is illustratief voor de verschrikkingen van de Eerste Wereldoorlog.

Het laatste boek, uitgekomen ter gelegenheid van een fototentoonstelling in Huize Marseille te Amsterdam, schetst een beeld van de laatste Duitse keizer, Wilhelm II, aan de hand van het fotoarchief van Huize Doorn. Hoewel hij weinig daadwerkelijke invloed had was de keizer het symbool van Duitsland tijdens de Eerste Wereldoorlog. Tegelijk met het beeld wat van de keizer wordt geschetst kan men ook de ontwikkeling van de fotografie volgen. De Duitse keizer was de eerste monarch die de fotografie voor eigen P.R. gebruikte. Het leven van de keizer, van de wieg tot het graf wordt beschreven. De Nederlandse en tevens Duitse tekst wordt begeleid door zwartwitfoto's, de catalogusfoto's in de tweede helft zijn afgedrukt in nostalgische kleuren. Behalve informatief is het boek een lust voor het oog door de prettige opmaak en de fraaie uitvoering van de kaft.
Hoewel niet bedoeld als boek over de Eerste Wereldoorlog, maar als boek over fotografie, geeft het toch een beeld over deze oorlog vanuit een verrassende invalshoek.

NOG EEN BESPREKING VAN EEN BOEK OVER DE EERSTE WERELDOORLOG

door drs. J.P.C.M. van Hoof

H. Binneveld e.a. ed.,
Leven naast de catastrofe. Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog.
Publicaties van de Faculteit der Historische en Kunstwetenschappen [EUR] XXXVI;
Hilversum 2001: Verloren. ISBN 90-6550-437-0; ISSN 0929-9823. € 17,00.



Binnen de kringen van de vakhistorici komt de bestudering van Nederland in de Eerste Wereldoorlog steeds meer in de belangstelling te staan. Voor de Faculteit der Historische en Kunstwetenschappen van de Erasmus Universiteit Rotterdam was dit reden om eind 2000 een studiedag aan het betreffende thema te wijden. De lezingen waren tot vier categorieën te rangschikken, namelijk de militaire, de sociaal-bestuurlijke, de sociaal-economische en de culturele categorie.
Binnen het kader van het eerstgenoemde aspect handelt de bijdrage van Wim Klinkert over de manier waarop de Generale Staf zich in de periode tot augustus 1914 voorbereidde op de komst van een oorlog en over de militaire maatregelen die de Nederlandse neutraliteit moesten garanderen. Hij gaat in dit verband in op de door Snijders georganiseerde bijeenkomsten om fictieve oorlogsscenario's door te spreken en op de grote manoeuvres voor het veldleger. Vervolgens staat het optreden van de marine in Nederland en de koloniën centraal in de uiteenzetting van Ruud Janssens. Daaruit blijkt onder meer dat de zeemacht vooral in Nederlands-Indië voor grote problemen kwam te staan bij het tegengaan van schendingen van de neutraliteit. Het onderwerp van de derde militair-historische bijdrage, van Hans Binneveld, omvat de belangstelling in Nederland voor een toen nieuw onderkend fenomeen, de oorlogsneurose. Deze interesse, die slechts bij een kleine groep psychiaters leefde, richtte zich hoofdzakelijk op de bevindingen aan Franse en Duitse kant. Het laatste artikel in de bundel, dat afkomstig is van Paul Schulten en Martin Kraaijestein, besteedt aandacht aan de Nederlandse gedenktekens van de Eerste Wereldoorlog. Bij hun onderzoek hebben zij onder andere gebruik gemaakt van het door onze vereniging uitgegeven overzicht van monumenten met betrekking tot de Nederlandse krijgsmacht sinds 1815. Bijna voorspelbaar is hun constatering dat de oorlog van 1914-1918 momenteel goeddeels uit de Nederlandse collectieve herinnering is verdwenen en dat de oorzaak daarvan voornamelijk ligt in de geweldige impact van de strijd en de bezetting van 1940-1945.
Ook de bijdragen die binnen de andere drie categorieën vallen, zijn de moeite van het lezen waard. Uit een aantal daarvan valt te concluderen dat, ook wanneer de neutraliteit strikt gehandhaafd blijft en de strijd zich buiten de landsgrenzen afspeelt, de militaire component de samenleving diepgaand beïnvloedt. Die constatering onderbouwt op haar beurt weer de stelling dat militaire geschiedenis geen op zichzelf staande discipline is en dat het dus altijd nuttig blijft om over de grenzen van het eigen vakgebied heen te kijken.

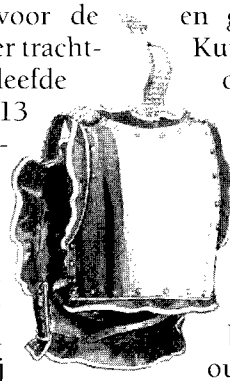
M.C. v.d. Hoog

DE GESCHIEDENIS VAN HET 14DE REGIMENT KURASSIERS

In 1992 is de Napoleontische Cavalerie Vereniging (N.C.V.) opgericht. De "N.C.V." is een ruitervereniging, die twee Nederlandse cavalerieregimenten tijdens het Napoleontische tijdperk uitbeeldt nl. het 14de Regiment Kurassiers en het Regiment Karabiniers no. 2.

Bij Keizerlijk Decreet van 9 juli 1810 is Nederland met Frankrijk verenigd, hetgeen tot 1814 duurt. In augustus 1810 krijgt het 2de Regiment Kurassiers de benaming: 14de Regiment Kurassiers. Het regiment bestaat uit vier eskadrons. In november 1810 bepaalt Napoleon dat alleen Nederlandse officieren bij het regiment zullen worden geplaatst. In 1812 nemen zij als tenue donkerblauw over van de Fransen. De regimentscommandant was de kolonel Albert Dominicus Trip.

Het regiment heeft zowel aan de veldtocht naar Rusland in 1812 als aan de veldslagen in Duitsland in 1813 deel genomen.
In het begin was het regiment, onderdeel van de Divisie Donemerc, die op zijn beurt deel uit maakte van het derde korps Cavalerie onder bevel van Grouchy, gedetacheerd bij het tweede Korps onder commando van Oudinot. Het regiment onderscheidde zich bij de twee veldslagen van Polotsk op 18 augustus en 19 oktober. Vooral op 19 oktober waarbij twee eskadrons, zijnde de gehele cavalerie op de rechtervleugel van maarschalk Gouvian Saint-Cyr, met succes tegen de Russische cavalerie chargeerden. Op 28 november was het regiment aanwezig bij de overgang van de Besesina. Charges werden uitgevoerd om tijd te winnen voor de "Grande Armée", dat aldaar de rivier trachtte te overschrijden. Het "14de" overleefde de terugtocht nauwelijks. In 1813 werd het Regiment opnieuw aangevuld en maakte met het 4de en 7de Kurassiers deel van de brigade van Oudenaarde, ingedeeld bij de divisie Doumerc en onder bevel gesteld van het korps cavalerie van Latoue-Maubourg. Deze brigade deed in het bijzonder van zich spreken bij de slag van Dresden op 27 en 28 augustus. Op 27 augustus namen de drie Kurassier-regimenten deel aan een grootscheepse aanval tegen de linkervleugel van de Oostenrijkers waarbij verscheidende carré's uit elkaar werden geslagen. Tijdens de gevechten op 16 oktober in de omgeving van Wachau en op 18 oktober bij Leipzig waren de charges eveneens een succes, maar konden helaas niet worden uitgebuit vanwege het geaccidenteerde terrein Na deze destructieve en slopende veldtocht maakte in 1814 de overblijfselen van het regiment deel uit van de divisie Bordesoulle.
Deze divisie overlaadde zich met roem bij Champaubert, Vauchamps, Fere, Champenoise en Parijs.
Op 12 mei 1814 werd het "14de" opgeheven en ging over naar het 12de regiment Kurassiers. De Nederlanders, die het overleefd hadden werden in hun kazerne geconsigneerd in afwachting van hun demobilisatie.
Het nieuwe koninkrijk der Nederlanden vormde snel een eigen leger teneinde zijn soevereiniteit te kunnen verdedigen. In Brussel werd het 2de regiment Carabiniers geformeerd. Verscheidene oud gedienden van het 14de regiment Kurassiers gingen over naar dit nieu-

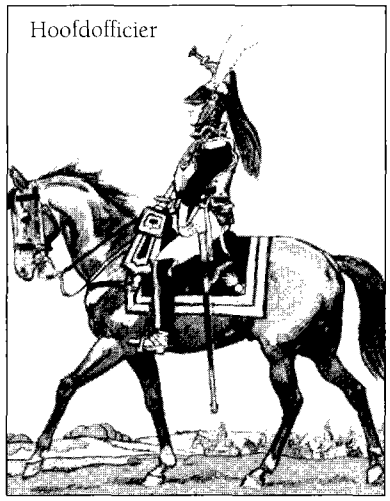


Kuras



we regiment. Tijdens de veldtocht van 1815 maakte het 2de Regiment Karabiniers deel uit van de brigade zware cavalerie onder commando van de generaal Trip, de oud-commandant van het 14de regiment Kurassiers, die op 17 juni van de generaal Collaart bevel kreeg op te rukken vanuit het bivak te Arguennes naar Mont St. Jean en aldaar tussen de straatwegen naar Nivelles en naar Charleroi op de rechtervleugel van de Nederlandse cavalerie in bivak ging.

De voorganger van het 14de regiment was het 2de regiment in het Koninkrijk Holland (1806-1810)


Hoofdofficier

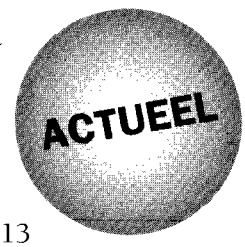
Bronnen:
De Nederlandse cavalerie, P. Forbes Wels
Cavalerie de Napoleon, Frédéric Massou
La Cavalerie dans les guerres de la révolution et de l'Empire, Commandant L. Picard
Précis Historique des Régiment de Cuirassiers, Berger Levroulet

PS.
De voorzitter van de Napoleontische Cavalerie Vereniging, Harry Kampen, volgt momenteel een officiersopleiding op de Koninklijke Militaire Academie. Naar verwachting is hij 20 september 2002 op de standaard van het Regiment Huzaren van Sytzama beëdigd en benoemd in de rang van ritmeester.

Zie ook: www.ncv.myweb.nl

W.L. Plink

NIEUWE NAAM VOOR HET REGIMENT STOOTTROEPEN: REGIMENT STOOTTROEPEN PRINS BERNHARD



Op 29 juli heeft ZKH Prins Bernhard der Nederlanden op het bordes van het Paleis Soestdijk een cravate bevestigd aan het vaandel van het Regiment Stoottroepen. De cravate bestaat uit een oranje strik met twee afhangende linten die elk voorzien zijn van een lauwertak. Op het ene lint staat vermeld Regiment Stoottroepen Prins Bernhard en op het andere de datum 29-07-2002.
Om te weten hoe dit zo is gekomen gaan we terug in de geschiedenis. Ik gebruik daarvoor als basis de voordracht van de voorzitter van de Bond van Oud Stoottroepers en Stoottroepers aan de Minister van Defensie.
Er bestaat al sinds 1813 een nauwe band tussen het Koninklijk Huis en de krijgsmacht. We vinden dit onder meer terug in de namen van regimenten zoals Garderegiment Fuseliers

"Prinses Irene", Regiment Huzaren Prins Alexander, Regiment Huzaren Prins van Oranje. Ook bij de regimenten die hun oorsprong hebben vinden we deze relatie terug zoals het Regiment Infanterie Johan Willem Friso. Ook de traditie om de namen van schepen te laten voorafgaan door "Harer Majesteits" gevolgd door de naam van het schip duidt op deze bijzondere band. Daarnaast kennen we onder meer de Koningin Wilhelminakazerne, diverse Koning Willem II en II kazernes, enz. De grote betrokkenheid van Hare Majesteit Koningin Wilhelmina en Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard met het verzet en met de Nederlandse Krijgsmacht tijdens de Tweede Wereldoorlog is bekend. Met name ten aanzien van de Binnenlandse Strijdkrachten in 1944 en 1945 heeft de Prins een belangrijke rol vervuld. Met name is aan de oprichting van het Regiment Stoottroepen de naam van Prins Bernhard onverbrekelijk verbonden.

Op 3 september 1944 werd Prins Bernhard bij Koninklijk Besluit benoemd tot Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten (BNS).

Op 5 september 1944 vond de oprichting plaats van de Binnenlandse Strijdkrachten (BS), de leden hiervan werden gerekruteerd uit de drie grote verzetsbewegingen de Ordedienst (OD), de Landelijke Knokploegen (LKP) en de Raad van Verzet (RVV).

De BS kwam rechtstreeks onder bevel van de BNS.

Op 21 september 1944 werd te Eindhoven in opdracht van Prins Bernhard het Regiment Stoottroepen opgericht als het strijdend deel van de BS. De leden van de Stoottroepen werden gerekruteerd uit de voormalige verzetsmensen in de bevrijde gebieden Noord-Brabant en Limburg, met name uit de LKP en de RVV met als selectiecriterium: "Zij die bereid en geschikt waren om met wapens in de hand de Nazi's te bestrijden". Voor deze zeer gemotiveerde "Stoters van het eerste uur" was de Prins dus de direct naasthogere commandant.

De stoters waren echter slecht opgeleid, bewapend en uitgerust. Door de persoonlijke inzet van Prins Bernhard veranderde deze situatie geleidelijk ten goede.[1]

Er waren in eerste instantie gevormd Limburgse bataljons en wat later het Brabantse bataljons die dienst deden bij het 1ste Canadese, het 9de Amerikaanse en het 2de Britse Leger.

Op 2 januari 1945 nam de BNS het belangrijke besluit om de Limburgse bataljons officieel in de Koninklijke Landmacht op te nemen. De BS werd op 8 augustus 1945 opgeheven.

Het regiment ontving in 1947 een vaandel en op 31 augustus[2] 1982 werd door Koningin Beatrix het verzetsherdenkingskruis aan het vaandel gehecht.

Al geruime tijd bestond er bij de Bond van Oud Stoottroepers en Stoottroepers, vooral onder de Stoottroepers van het eerste uur de wens om de speciale band die tussen het Koningshuis en het Regiment Stoottroepen aan het einde van de Tweede Wereldoorlog ontstond te intensiveren en te bestendigen. Dit nu heeft geresulteerd in de nieuwe naamgeving van het regiment dat, in afwachting van het verlenen van een nieuw vaandel, aan het huidige vaandel een cravate voert zoals aan het begin van dit artikel beschreven.

noten

[1] In Armamentaria nr. 5 heeft wijlen H. Ringoir een artikel geschreven met als titel "De Koninklijke Landmacht na de bevrijding" waarin hij op pagina 37 uitgebreid op dit punt ingaat.

[2] Verjaardag van Koningin Wilhelmina.

BOEKBESPREKING

door J. Nuis

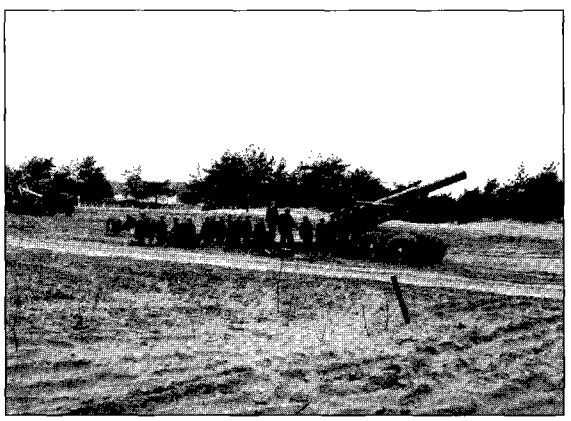
VUUR IN BEWEGING

325 jaar veldartillerie 1677 – 2002

Jan Hoffenaar, Joep van Hoof, Jaap de Moor

Uitgeverij: Boom, Amsterdam. ISBN 90 5352 735 4, € 31,50, gebonden, 320 pagina's, ruim 300 kleuren- en zw/w-foto's en informatieve kaarten

De auteurs, werkzaam bij het Instituut voor Militaire Geschiedenis, zijn er met succes in geslaagd om de 325-jarige geschiedenis van de Nederlandse veldartillerie vast te leggen in slechts ongeveer 325 pagina's en ongeveer 325 foto's en kaarten. Toch krijgen alle voor de veldartillerie belangrijke onderwerpen ruim aandacht. Beginnend bij buskruit en vuurgeschut in de 13e en 14e eeuw wordt daarna het totstandkomen van de vaste organisatie aan het einde van de 17e eeuw en ook de modernisering (achterlader, stalen geschut) eind 19e eeuw beschreven. Aandacht krijgen natuurlijk ook de mobilisatie tijdens WO I en die voorafgaande aan WO II en de strijd in de meidagen 1940. Zo geven een kaart en een tabel nauwkeurig aan waar de Regimenten Artillerie zich op 10 mei 1940 bevonden. Naast de artillerie van de Prinses Irene Brigade wordt in het kader van het conflict in Nederlands-Indië ook de artillerie van 1 Divisie '7 December' beschreven. Bijzonder veel aandacht krijgen de voor de veldartillerie belangrijke ontwikkelingen na 1950, zoals de Koude Oorlog en de omschakeling van 'the British Connection' naar het Amerikaanse materiaal uit het 'Mutual Defense Assistance Programme (MDAP)', tot de recente optredens in de Balkan. Daarnaast komen het gehele boek door allerlei interessante aspecten aan de orde, zoals traditie en ceremonieel. Een aardige illustratie van de vele aspecten, die behandeld worden, is de aanbeveling in de boekbespreking in 'Defilé', het officiële orgaan van de afdeling Nederland van de International Military Music Society, vanwege de grote aandacht voor de militaire muziek.



Geschutsveld - 8 inch. (Bron: IMG)

Het boek, eindigende met overzichten, als die van inspecteurs en commandanten, is, als we gewend zijn van de Sectie/het Instituut voor Militaire Geschiedenis, prettig leesbaar, zowel bij de globale als bij de gedetailleerde beschrijvingen, rijk geïllustreerd en voortreffelijk uitgevoerd. Aanbevolen!

dr S.J. de Groot

HR.MS. O 21 1940-1945. GEDICHTEN EN VERHALEN VAN KORPORAAL-TELEGRAFIST J. VAN DER PEIJL (1)

INLEIDING

Deze en volgende bijdragen zullen gewijd worden aan een aantal gedichten en verhalen gemaakt door de korporaal-telegrafist J. van der Peijl (1915-1981) tijdens zijn verblijf aan boord van Hr. Ms. O 21. Deze eenheid was een van onze meest succesvolle onderzeeboten die ingezet werden in de Tweede Wereldoorlog. De gedichten en verhalen geven een ongekend inzicht in het gebeuren, de gevoelens en emoties van een schepeling tijdens de gevechten en het verblijf aan boord en aan de wal. Veel toelichting is overbodig. Voor het "complete verhaal" van de belevenissen van deze onderzeeboot, die behouden huiswaarts keerde, kan verwezen worden naar J.F. van Dulm's *Onder de Bloedvlag van de "O 21" 1940-1945*[1]. Van Dulm was luitenant ter zee der 1e klasse en commandant van de O 21. Voorts kan men in elke beschrijving van het optreden van de Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog over de gebeurtenissen van deze onderzeeboot lezen[2]. De nu weergeven gedichten en verhalen werden aangetroffen tussen allerlei dienstvoorschriften en handboeken. Deze werden uitgezocht en beschreven naar aanleiding van de voorgenomen verhuizing van het Instituut voor Maritieme Historie (IMH) te Den Haag. Het is niet duidelijk of deze documenten, behalve voor verspreiding aan boord van de O 21 ooit eerder zijn verschenen. De getypte stukken werden aangetroffen tussen een stuk zeekaart, lensvormig ingeschoven tussen een voorschrift. De stukken zijn nu opgeborgen in de verzameling "losse stukken" van het instituut.



Operatiegebieden oorlogspatrouilles (1 tot en met 17) O 21 in Europa. (Van Dulm)

Over de persoon van J. van der Peijl kon alleen zijn loopbaan

bij de Marine getraceerd worden. Zijn stamboek nummer is 12352. Hij werd in maart 1915 geboren. Op 25-11-1936 ontving hij het brevet van seiner. Hij verblijft dan in Nederlands-Indië (Indonesia). Tijdens de oorlogsjaren is hij korporaal-telegrafist geworden. Op 1-05-1947 volgde zijn bevordering tot sergeant-telegrafist, op 1-02-1956 tot majoor-telegrafist en op 1-10-1961 tot oppertelegrafist. Tot luitenant ter zee vakdiensten der 2e klasse jongste categorie werd hij op 1-01-1964 bevorderd, en tot de 2e klasse oudste categorie op 1-01-1967. Hij ging op 1-01-1969 met pensioen. De laatste vermelding in het naamboek van Officieren der Koninklijke Marine is 1-01-1981. Derhalve moet hij in dat jaar zijn overleden. Hij werd onderscheiden met het Bronzen Kruis (KB 210242-1) voor zijn optreden in de Middellandse Zee bij gevechtsacties als telegrafist-maat in 1941[3]. Voorts met het Oorlogsherinneringkruis met een gesp en het Onderscheidingsteken voor langdurige trouwe dienst in goud (GM 36).
Van hem werd tweemaal dezelfde foto aangetroffen in de literatuur, waarop hij staat afgebeeld luisterende naar de geruispeiler van de O 21[4]. In de uitgave van 1945 met een typisch voor hem gedichtje.

Schroefgedruisch - Feestgedruisch
Asdic-man - Aanvalsplan
Ampere-uur - Reuze duur
Laatste blink - Visscherspink
Ouwe norsch - Tijdvermors.

Hr.Ms. O 21 werd op 20-11-1937 bij de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen op stapel gezet en op 21-10-1939 te water gelaten. De waterverplaatsing 987/1488 ton. Afmetingen: 77.70 x 6.55 x 4.40 m. Machine vermogen 2 x 2600/1000 APK. Snelheid boven water 19.5 mijl, onder water 9 mijl. Bewapening: 8 torpedolanceerbuizen van 53.3 cm. Twee torpedobuizen waren dekbuizen waarmee het mogelijk was deze 90 graden over stuur- of bakboord te draaien. Voorts een kanon van 8.8 cm en 2 mitrailleurs van 40 mm. Bemanning: 60. De onderzeeboot bevond zich in afbouw en werd op 10 mei 1940 vervroegd in dienst gesteld onder bevel van ltz 1 J.F. van Dulm. Samen met de O 22 week de O 21 op de zelfde dag uit naar Engeland. De boot werd na afbouw te Dundee, HMS Ambrose, gebaseerd[5]. De O 21 voerde 22 oorlogspatrouilles uit. Het bevel over de boot werd gevoerd door Van Dulm (10-05-1940 tot 21-03-1944) en vervolgens door ltz 1 F.J Kroesen (21-03-1944 tot 18-10-1945).
Aanvankelijk werd er vanuit Dundee in de Noordzee en Noorse wateren gepatrouilleerd (juli 1940- februari 1941). Daarna werden er konvooien begeleid tussen Engeland en Gibraltar. Vanaf juni 1941 werden er operaties verricht in de Middellandse Zee. Eind 1941 keerde de boot terug naar Schotland voor onderhoud. Als basis fungeerde Hr.Ms. Colombia die te Dundee lag. Na het onderhoud en de inwerkperiode vertrok de O 21 op 12-08-1942 naar Gibraltar waar HMS Maidstone als onderzeebootmoederschip diende. De nodige reparaties werden daar uitgevoerd voordat de boot vetrok naar de Indische Oceaan via de Kaap de Goede Hoop. Aldaar te East London lag inmiddels de Colombia. Via Diego Suarez en de Andamanen werd Colombo op Ceylon (Sri Lanka) op 18-02-1943 bereikt. Colombo fungeerde als thuishaven voor patrouilles in de Indische Oceaan en Straat Malakka. In december 1943 moest de boot wegens machineschade terug naar Schotland (Dundee). Op 22-02-1944 kwam de O 21 aldaar aan. Spoedig volgde de commando overdracht aan de Oudste



Korporaal-telegrafist J. van der Peijl (1915-1981) aan de geruispeiler van Hr.Ms. onderzeeboot O 21. (foto IMH-Den Haag)

Officier de ltz 2 F.J. Kroese. Na de nodige reparaties vertrok de boot onder bevel van ltz 1 Kroese via de Verenigde Staten en Nieuw Zeeland naar Australië. Na een oorlogspatrouille was de oorlog afgelopen. Op 8-10-1945 liep de O 21 te Batavia (Djakarta) binnen om na enkele patrouilles naar Nederland terug te keren waar het schip op 30–04-1946 te Rotterdam binnenliep. Rotterdam was toen de thuishaven van de Onderzeedienst (Waalhaven). Het schip werd uit dienstgesteld en ging in de conservatie. Op 7-02-1950 kwam de O 21 weer in dienst als inschietboot bij de Torpedodienst. Naam sein S 801. Op 2-11-1957 werd de O 21 uit de sterkte afgevoerd en op 24-01-1958 voor de sloop verkocht aan de Firma G.P. van Beckum te Alkmaar. De opbrengst was € 63.450,-.

OVERZICHT VAN DE OORLOGSPATROUILLES

1. - 30-07 tot 9-08-1940 Noordzee.
2. - 28-08 tot 12-09-1940 nabij Noorse kust.
3. - 23-09 tot 8-10-1940 nabij Noorse kust.
4. - 28-11 tot 12-12-1940 nabij Noorse kust.
5. - 29-12-1940 tot 10-01-1941 nabij Noorse kust.
6. - 27-01 tot 10-02-1941 nabij Noorse kust.
7. - 23-02 tot 14-03-1941 Dundee naar Gibraltar.
8. - 3-04 tot 21-04-1941 Golf van Biskaje/Atlantische Oceaan.
9. - 6-05 tot 18-05-1941 Golf van Biskaje/Atlantische Oceaan.
10. - 4-06 tot 18-06-1941 Golf van Biskaje/ Atlantische Oceaan.
11. - 24-06 tot 8-07-1941 Golf van Biskaje/Atlantische Oceaan.
12. - 16-07 tot 6-08-1941 Tyrrheense Zee.
13. - 27-08 tot 12-09-1941 Tyrrheense Zee.
14. - 21-09 tot 8-10-1941 Tyrrheense Zee.
15. - 9-11 tot 28-11-1941 Tyrrheense Zee.
16. - 16-12 tot 23-12-1941 Golf van Biskaje.
17. - 12-08 tot 20-08-1942 Holy Loch naar Gibraltar.
18. - 6-03 tot 24-03-1943 nabij Andamanen.
19. - 11-04 tot 29-04-1943 Straat Malakka.
20. - 28-05 tot 14-06-1943 Straat Malakka.
21. - 9-07 tot 20-08-1943 nabij Zuidkust Java.
22. - 8-07 tot 8-08-1945 nabij Noord en Zuidkust Java.

GEDICHTEN

De gedichten die nu volgen hebben betrekking op de periode juli 1940 tot en met juli 1941. Patrouilles werden gevaren in de Noorse wateren, Golf van Biskaje en Atlantische Oceaan.

ALS DE TROS WORDT LOSGESMETEN

Als de tros wordt losgesmeten en de plank wordt weggesjord
Als de walploeg staat te wuiven en je oog zoo brand'rig wordt
Als je "Goeie reis" hoort roepen en je wuift eens naar je maat
Dan begin je te beseffen dat je op patrouille gaat.

Als de boot gearriveerd is ergens op de Noorsche kust
En je loopt weer in 't gareel van zes uur op en zes uur rust
Als je voor je vitaminen, Jam en Honing vreten moet
Dan begin je te beseffen Oh wat heb ik het toch goed.

Als het prachtig helder weer is en we niet naar boven gaan
Dan loopt iedereen te hijgen en vervloekt die ziektemaan
Als je smachtend naar een strootje nijdig naar je bedje gaat
Dan begin je te beseffen een varend schip is niet zoo kwaad.

Als er soms een beetje zee staat en de boot gaat wild tekeer
Dan voelt ieder zich lamlendig en vervloekt dat teringweer
Als de etter om je heen vliegt en de stank de lucht verpest
Dan begin je te beseffen, Oh wat heb ik het toch best.

Als de tocht is afgeloopen dan slaakt iedereen een zucht
Je gaat zoo vlug je kunt naar boven in de stinkend frissche lucht
Je denkt aan slaap, kat en ontspanning, blij dat je de wal weer ziet
Maar wie moet de wacht dan loopen, daarvoor is de walploeg niet.

Als je naam wordt afgeroepen voor, het langverwachte kat
Krijg je altijd half je toeslag, d'andere helft die wordt ge(spaard)
Half je toelage als een voorschot, zeven pondjes tractement
En de rest gaat op jouw ? boekje anders word je maar verwend.

Als je lijdt aan schurft of "platten" kankert niet maar wees een man
Denk aan hem die zelfs geen borrel door zijn keelgat krijgen kan
Declamator van ons volkslied, nieuw geridderd-nieuw geringd
Wij beginnen te beseffen waarom jij steeds 't Wilhelmus zingt

Als de tros wordt losgesmeten en de plank wordt weggesjord
Dan voel je dat je door de walploeg in je heup gewaterd wordt
Als je al d'ellendelingen, grijnzend op de wal ziet staan
Nou dan zijn we weer gelukkig dat we op patrouille gaan.

(Noorwegen 1940 vdP).

DAPPRE JONGENS, HOLLAND'S TROTS

(opgedragen aan de beeldenstormers)
Dundee 1940.

Dappre zangleeuw, Holland's trots
Die ons het harte doet verarmen
Als ge uw "girlfriend" in uw armen
Door de woelige balzaal torst.

Die gevaren vreest noch kou
In de armen van een vrouw (bis)

't Is een feit oud Holland waard
Hoofdpijnlijders op de stranden.
Neem de whiskeyflesch in handen
Drink op hem die voor U vaart.

En als hij het onderspit soms delft
Vecht jij dan voor zijn "andere helft".(bis)

(vdP)

THE BL.... ROCK

How feels a multi-millionair on the Himalaya
How feels a Greenland Eskimo in hot Sourabaya
How feels a tiger without teeth
A woman without frock
And how feels everybody on this bl.... bl.... Rock.

Chorus
Oh boy-Oh boy, wouldn't you enjoy
To have your British sweetheart here, that lovely toy
Oh dear- Oh dear, if I had-mine here
I'd just stay in this bl.... place another year.

The first time that you got her right, poor b.... were you clever.
It was the real Love at first sight, your heart was gone forever
You told her not to be afraid, she took it without fear
Love brought a lump into your throat, she got a lump... down here.

Still all this sweet is far away but we know we can take it
Sometime this bloody war must end and pleasure will make it
So let us sing a song each day, one chorus for us all
We greet our people far away and say "God bless them all".

Maart 1941vdP

GIBRALTAR 1941

Wanneer je voor je laatste ponden
Wat vitamine hebt gekocht
Wanneer de afgekeurde "maten"
Je voorspoed wenschen op je tocht
Als dan de boot zich gaat bewegen
En de "vechtvlag" wappert op de brug
Dan denk je wel eens bij je eigen
Ach, waren we maar weer terug.

Want als de dieptebommen knallen
Soms heel dichtbij, soms verder af
Dan kun je een speldje hooren vallen
Want oh wat zijn we dan ellendig laf.

Dan ga je twintig langen dagen
Zes uur op post en zes uur af
Maar als er iemand durft te klagen
Gaat hij de knijp in voor zijn straf
Uitsluitend plichten, geene rechten
Want daarvoor ben je Democraat
Je hebt alleen het recht tot sterven
Tot heil van de Nederlandsche staat.

Want als je in de lange nachten
Eens optelt wat ie zooal mist
Dan uit je hart soms bittere klachten
Dat je niet alles van te voren wist.

Wanneer de Radio staat te kweelen
Hoe dapper we weer zijn geweest
Dan is er ergens in London
Een pracht van een herdenkingsfeest.
Dan wordt de Admiraal geridderd.
De kolonel krijgt een D.S.O.
En Jan Punt krijgt van zijn eigen centen
Één bier à la "Trocadero".

Als dan de avond is gekomen
Dan zitten ergens op de Rots
Verzonken in Jeneverdroomen
Die voorbeelden van onzen Vaderlandschen
trots.

Wanneer December is gekomen
Dan stuur ik aan Sint Nicolaas
Een lijst van wat ik graag wil hebben
Dan vraag ik aan die ouwe baas
Aardappels, vrouwen en vacantie
En terugzending naar Engeland
En voor Tyl Uylenspieghel een kansie
Om te vechten voor zijn vaderland.

Als dan de avond is gekomen
Dan zit ik ergens in een Bar
Of 'k lig naast een lieve vrouw te droomen
Over de MATEN, ginder in de WAR.

(October 1941 vdP)

MIJN VADERLAND

Dit Vaderland waarvoor ik vecht
Maakt nooit een fout, is altijd recht
Als ik 't betwijfel ben ik slecht
Zoo ben ik onderwezen
Een Koningin, van hoogerhand
gestuurd, regeert ons Vaderland
Het is der vaad'ren onderpand
Ons Holland zal niet vreezen.

Onze Ministers zijn bekwaam
't zijn mannen van bekenden naam
Voor d'oorlog treft ons geenen blaam
't Staat zwart op wit geschreven

Ons volk is dapper-onversaagd
en voor de Nederlandsche Maagd
Zal spoedig, zoo het God behaagd
de vrijheid weer herleven.

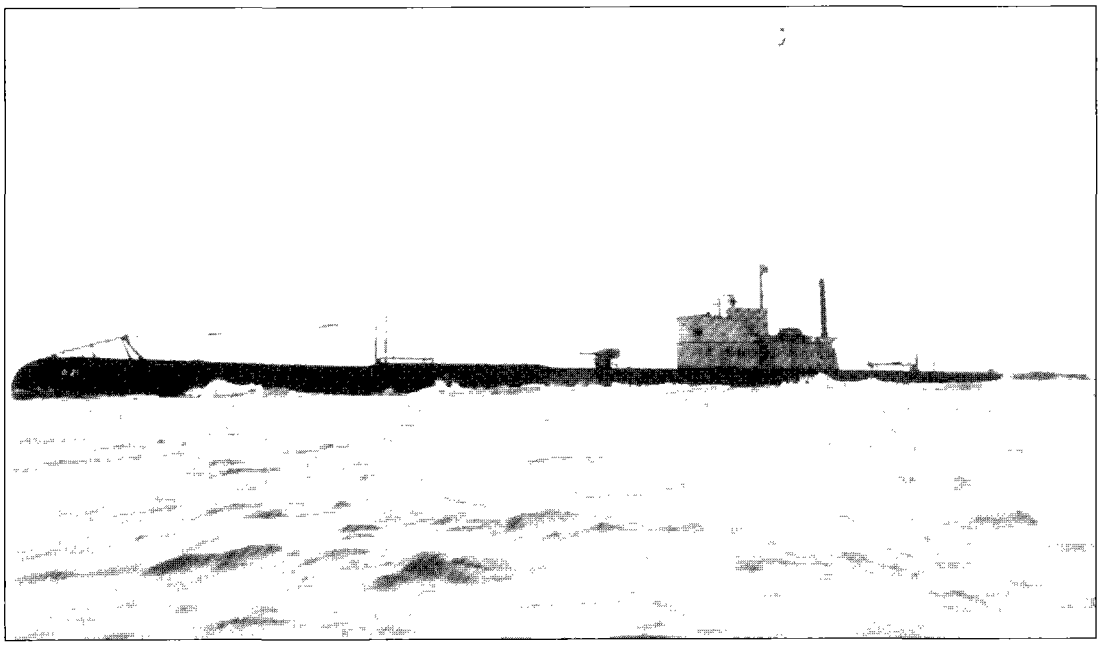
Ik had gehoord van klassestrijd
Van politieke haat en nijd
Van kwalijk overheidsbeleid
En ambtenaarspraktijken
Toen d'oorlog kwam bleek echter pas
Dat dit gefluister waarheid was
En de regeering had alras
Besloten uit te wijken.

Wij strijden voort, voor 't goede doel
Het nucht're Holland blijft steeds koel
Zoo sprak met uitgestreken smoel
Onze regeeringsleider
Maar toen de strijd in ernst begon
Nam hij een kaart naar Lissabon
En zoo verdween zoo vlug hij kon
Deez ouwe trouwe strijder.[6]

De and'ren vlogen toen elkaar
Opnieuw in 't politieke haar
En sommigen bedankten maar
En gingen rentenieren
Jan Punt had van de ramp gehoord
Hij werkte onverstoorbaar voort
Kreeg zeven pond en bleef aan boord
Hij ging niet passagieren.

Het eeuwenoude vechtersbloed
Dat maakt ons sterk, dat geeft ons moed
En in den strijd die om ons woedt
Worden we watergeuzen
En zij die strijden aan de wal
Wijken geen duimbreed, zij staan pal
Zij werken voor des vijands val
En schrijven schoone leuzen.

vdP



Hr.Ms. O 21 tijdens de proefvaart (1940). (foto IMH-Den Haag)

VERHALEN

DE ONMISBARE

God, die trappen daar krijgt een mensch gewoon hartverlamming van. Nou nog maar één stukkie, he,he. Ik zal blij zijn als het weer half twaalf is. Eigenlijk wel geschikt dit bedrijf; aan de wal en uit de voeding. Vooral zooals hij het voor elkaar heeft, een aardig moeder-mensch om mee te scharrelen en steeds naar huis om te eten en bovendien vrij van wacht. Ja hij heeft het best voor elkaar. Dat komt een mensch ook wel toe als je maaglijer bent. Verdomme, nou heeft hij echt maagpijn, dat is van die rot whiskey van gisteravond. De whiskey wordt slecht tegenwoordig en moeilijker te krijgen. Hij komt nog wel aan z'n trekkie, hoopies kennissen aan de wal. Geen wonder trouwens, hij zit al bijna vier jaar aan de wal. In dezelfde stad en dan krijg je veel vrienden. 't Steekt anders wel bij sommigen, zelfs bij de minderen. Die lui van de varende booten verdommen het meestal om te groeten, hij zal er vandaag of morgen eens een op het matje slingeren. Dat gelazer moet afgeloopen zijn, ze lachen je gewoon in je smoel uit. Dat kan eigenlijk ook weer niet want dan lekt het uit en dan is de kritiek in het onderofficiersverblijf niet van de lucht. Hij kan de opmerkingen reeds hooren - "Je moet je eigen zeker handhaven met rapporten schrijven". Hij kan het toch ook niet helpen dat hij maaglijer is. In vredestijd had hij er al last van, maar toen heeft hij nooit willen klagen, maar toen hij in Engeland kwam was het gewoon niet meer uit te houen, dat kwam zeker door de Engelsche voeding. Toen was het afgeloopen varen en hij kreeg een beter leven dan hij ooit gehad had. Toch was het wel eens rottig. Laatst stond hij in een Bar en toen zei een van die dronkenlorren van een boot tegen zijn maat: "Dat is zeker Dokters voorschrift voor maagpatiënten". Een mensch kan daar beter niet op ingaan, die nieuwe dokter stelt toch al van die rare vragen tegenwoordig. Enfin, 't is al

ver over achten, we moesten maar eens aan den slag gaan. Toch wel aardig zoo'n betrekking, nu eens een beetje schrijfwerk, dan weer eens de stad in voor een boodschap. In den winter was het soms wel nat en koud, maar ja, een mensch kan beter niet teveel klagen. Als ze te weten komen dat je pas 31 bent verslijten ze je direct voor een comediant. Niet dat hij simuleert, o nee!
Om negen uur komt de Chef, die heeft ook een bruin leven hoor. Hij is wel geschikt, maar de vorige was toch stukken beter. Die was veel meer model maar hij hield niet van varen. Deze is pas van een boot afgekomen en je weet nooit wat je aan hen hebt. Die lui van de boten loopen gewoon het kantoor binnen en staan soms een heel gemoedereerd boom kras met hem op te zetten over hun laatste patrouille. Stel je voor tegen een Officier en heelemaal niet eerbiedig en beleefd.
De ouwe Chef zou dat vast niet gelust hebben. Maar daar kwamen ze ook niet bij, ze mochten hem schijnbaar niet. Nou hij wel hoor. Deze is geen kwaje kerel raar soms is het net of hij je in de urine staat te drukken. Hé, daar komt hij al. Hij is vroeg. "Goeie morgen meneer".
"Goede morgen X, hoe gaat het met je maag".
" Het gaat wel meneer, dank U". (Daar heb je weer zoo'n natte zet)
"Mooi weertje meneer, we krijgen nu de zomer".
"mmn - mmn". (Zeker geen goeie bui)".
"Wilt U de verwarming nog bij hebben meneer".
"Nee ik moet weer weg. Ik weet niet of ik vanmorgen nog terug kan zijn. Als er iets belangrijks komt ben ik op de werf en kunnen ze me opbellen op nummer 12345".
"Ja meneer, komt in orde meneer. Goeie morgen meneer". "Morgen". Hè, Hè, daar hebben we geen last meer van. Oeiea, ik heb slaap ook. Nou nog even het ochtendblad lezen en dan is het net tijd voor koffie.Tjonge wat gaat die Rus hard. Vechten wel flink die lui.
Aan den wand prijkt een groot portret van Hare Majesteit de Koningin en een groote plaat -
"NEDERLAND ZAL HERRIJZEN".

noten

[1] J.F. van Dulm, *Onder de bloedvlag van de "O 21"* (Amsterdam, z.j.) pp.272.

[2] A.C. van Beers, *Periscoop op!* (London, 1945)pp. 48; Anon., *Veertig jaren onderzeedienst 1906-1946* (Amsterdam, 1947) pp. 206; K.W.L. Bezemer, *Zij vochten op de zeven zeeën* (Zeist, 4e druk 1960) i-viii, 1-392, 1-4; idem, *Verdreven doch niet verslagen* (Zeist, 1967) i-xii, 1-532; C.J.W. van Waning en J.J. Leeflang, *De Nederlandse onderzeedienst 1906-1966* (Den Haag, 1967) pp. 637; Ph.M. Bosscher, *De Koninklijke Marine in de Tweede Wereldoorlog* (Franeker, 3 delen 1984, 1986, 1990) [1-16], 1-636 - [1-10], 1-675 – i-x, 1-490.

[3] H.G. Meijer, *Bronzen Leeuw – Bronzen Kruis Militaire dapperheidsonderscheidingen* (Amsterdam, 1990) 272.

[4] Van Beers (1945) t.o. p.32; Van Dulm (z.j.) t.o. p.68.

[5] A.J. Vermeulen, *De schepen van de Koninklijke Marine en die der gouvernementsmarine 1814-1962* (Den Haag, 1962) i-vi, 1-411, m.n. 184.

[6] Dit slaat op het verbazende gedrag van de minister-president D.J. de Geer die op 3 februari 1941 de regering en London verliet om via Portugal en Berlijn terug te gaan naar huis in Nederland. Hierbij geholpen door de Duitse ambassade in Lissabon. Zie o.a.: L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* ('s-Gravenhage, 1979) 66-101.

Dr W.A. Boekelman

ACTUEEL I.V.M. 750 JAAR BREDA

HET BELEG VAN BREDA DOOR SPINOLA 1624-1625

Na het beëindigen van het Twaalfjarig Bestand tussen de Republiek der Verenigde Provincies en Spanje in 1621 was Spinola, de opperbevelhebber van het leger in de Spaanse Nederlanden, in het offensief gegaan. Vanwege de door stadhouder Maurits voorgespiegelde verlenging van het Bestand had hij de bezittingen van Maurits, waartoe Breda behoorde, ontzien maar toen hem duidelijk werd dat hij door Maurits aan het lijntje werd gehouden, was er geen enkele reden om Breda met rust te laten.

De Spaanse koning Philips IV en zijn raadgevers waren weinig geestdriftig over deze onderneming die hun veel te kostbaar leek maar na enige aarzeling zette Spinola toch door.

Het verhaal van dit beleg zal nu in grote lijnen het verslag volgen dat door de jezuïet Herman Hugo, hoofdaalmoezenier van het Spaanse leger, in zijn boek *Obsidio Bredana* is vastgelegd.

Spinola had verscheidene redenen voor een aanval in deze richting. In de eerste plaats omdat zijn leger werkeloos in de Zuidelijke Nederlanden lag, er heerste vrede met Frankrijk en Engeland en de rust in Duitsland was hersteld, alleen met de Verenigde Provincies stond Spanje nog op voet van oorlog.

Het beleg van Bergen op Zoom, dat zich vroom hield, was onlangs op een mislukking uitgelopen en een revanche leek noodzakelijk Voor een aanval op Breda pleitte ook dat vandaaruit de vijandelijke ruiterij talrijke strooptochten in Brabant ondernam. Ook was de omgeving zeer geschikt voor het aanleggen van wallen en grachten, er waren bossen om aan hout te komen en er was een rivier voor de watervoorziening. De stad lag niet aan open water zoals Ostende en Bergen op Zoom, waar de belegerden steeds per schip konden worden bevoorraad.

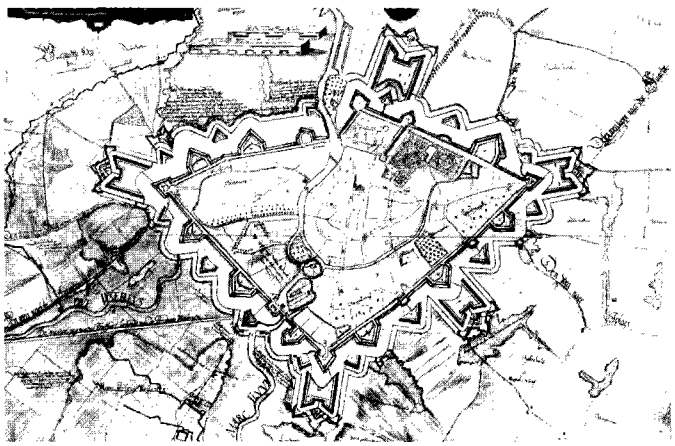
Er waren ook nadelen: Breda was door Maurits geducht versterkt met de modernste vestingwerken, de wallen waren van aarde en met eiken beplant, er waren vijftien bolwerken, veertien ravelijnen en vijf hoornwerken. Het riviertje de Aa verenigde zich in de stad met de Mark, die naar zee stroomde, de grachten rondom de vesting stonden in verbinding met de Aa en een sluis zorgde ervoor dat de grachten niet leeg liepen als het peil van de Mark tijdens eb daalde. De inwoners hadden door middel van sluizen grote gebieden ten zuiden van de stad onder water gezet en ook in het noorden was de polder geïnundeerd. Het zou niet mogelijk zijn de stad stormenderhand in te nemen maar door uithongering zou de overgave moeten worden afgedwongen.



Ambrogio Spinola (1569-1630), Italiaans veldheer in Spaanse dienst
Bron IMG

Dat zou een zaak van lange adem worden, er zou een volledige omsingeling noodzakelijk zijn en ook zou de foeragering van de belegeraars niet eenvoudig zijn. Het voedsel zou over grote afstand uit het zuiden moeten worden aangevoerd terwijl in de onmiddellijke omgeving Roosendaal en

Bergen op Zoom in vijandelijke handen waren.



De vesting Breda ten tijde van het beleg van Spinola, 1624-1625. Kaart van David Portius. Bron IMG

Het leger van Spinola bestond uit 15 regimenten infanterie en 39 afdelingen ruiterij, in totaal ongeveer 18000 man van verschillende nationaliteiten: Spanjaarden, Italianen, Engelsen, Schotten, Bourgondiërs, Duitsers en Walen. Later liep de sterkte op tot 40000 man, voor het gemak hier allen Spanjaarden genoemd.

In Breda was Justinus van Nassau, de onwettige zoon van Willem van Oranje, gouverneur. Hij had een belangrijke rol gespeeld als luitenant-admiraal van Zeeland bij het beleg van Antwerpen door Parma en tijdens de tocht van de Armada. Maar *"wijl hij de incommoditeiten der zee niet meer verdragen kon"* – waarschijnlijk een eufemisme voor zeeziekte – had hij de zeedienst verlaten voor een functie op het vasteland.

Toen hij vermoedde dat Spinola het op Breda had voorzien, zond hij om proviand te sparen drie afdelingen ruiterij weg, hij had nu naast twee afdelingen ruiterij de beschikking over 45 compagnieën van diverse nationaliteiten: Fransen, Walen, Engelsen, Schotten en Hollanders, in totaal 3500 man. Spinola sloeg een voorlopig legerkamp op in Gilze en beschermde het door een twaalftal schansen. Een tweede Spaanse leger, dat onder graaf Hendrik van den Bergh, stadhouder van Gelderland, aan de Rijn opereerde, werd teruggeroepen.

Op 15 september werd een begin gemaakt met de omsingeling van Breda. Francisco de Medina werd met 10 afdelingen ruiterij en 4000 man voetvolk bij het vallen van de nacht vooruit gezonden om in Ginneken een nieuw legerkamp op te richten. Gelijktijdig maakte Paul Ballion, kolonel van een Italiaans regiment, zich meester van Terheyden en hij onderschepte op de Mark twaalf vrachtschepen die met proviand op weg waren naar Breda. Nadat de posities in Ginneken en Terheyden waren versterkt, werden ook Teteringen en Princenhage bezet en verschanst met wal en gracht. In Terheyden werden twee legerkampen gebouwd, er werd een schipbrug over de Mark gelegd en de veroverde schepen werden stroomopwaarts verankerd om een vijandelijke doorbraak te beletten. Vanuit elk van deze vier plaatsen werd begonnen met de aanleg van een 1,5 meter hoge wal met gracht beiderzijds van de rondweg om Breda in de richting van het aangrenzende dorp, in de tussenruimte tussen de binnenste en buitenste wal bevonden zich de verbindingswegen tussen de legerplaatsen, in drassig of ondergelopen terrein verving een dijk of paalwerk de wal. De totale lengte bedroeg ongeveer 25 km. en tussen en vóór de wallen werden 70 redoutes en schansen* gebouwd. Dit reusachtige werk, waaraan dag en nacht werd gearbeid, werd in 17 dagen voltooid. Officieren gaven het voorbeeld door zelf de handen uit de mouwen te steken bij het graafwerk en aan soldaten die zich hiervoor beschikbaar stelden, werd het loon dagelijks contant uitbetaald terwijl meestal slechts spaarzaam enige soldij werd verstrekt.

Toen de belegerden in Breda merkten dat het beleg een aanvang had genomen, staken zij

de buiten de stad gelegen huizen in brand en deden zij een uitval naar de werkers aan de wal. Na een strijd van drie uur werden zij echter teruggeslagen.
Ondertussen was Maurits, die toen al problemen had met zijn gezondheid, met een grote troepenmacht actief in het gebied van Kleef en hij liet daar kostbare tijd verloren gaan die Spinola benutte om zijn omsingeling te voltooien. Tenslotte trok Maurits naar Geertruidenberg en van daar naar Made, waar hij zijn legerkamp inrichtte. Spinola was hem te vlug af met de bezetting van Oosterhout, waardoor een doorgang naar Breda werd geblokkeerd.
Zoals indertijd gebruikelijk kwamen ook hoge bezoekers het beleg bekijken, onder wie de koning van Polen Sigismund III. Te zijner eer werd met kanonnen op de stad geschoten, maar Spinoza had de kanonniers opdracht gegeven om over Breda heen te schieten omdat hij de stad zo weinig mogelijk beschadigd in handen wilde krijgen. Voor de inwoners kwam de beschieting goed uit omdat zij volgens de traditie van toen af geen belasting meer hoefden te betalen.
Gedurende twee dagen stelde Spinola zijn leger in slagorde op om Maurits de kans te geven slag te leveren, maar deze vond dat een te riskante onderneming. In het diepste geheim bereidde hij een nachtelijke aanslag voor op de citadel van Antwerpen, waarin slechts een klein garnizoen was gelegerd. Vanuit Bergen op Zoom en Roosendaal vertrokken 1000 man voetvolk en 200 ruiters met karren, vermomd als Spaanse troepen op weg naar Antwerpen om te foerageren. Op de citadel werd echter tijdig alarm geslagen zodat de expeditie op een mislukking uitdraaide. Na 22 dagen trok Maurits zich terug uit Made zonder iets te hebben bereikt.
Beide partijen begonnen nu met het werven van grote aantallen huursoldaten. De proviandering hiervan eiste veel van het organisatievermogen van Spinola. Hij belastte graaf Hendrik van den Bergh met het vervoer van de proviand uit het centrale magazijn in Lier, frequent vertrokken grote konvooien geëscorteerd door ruiters en voetvolk ter bescherming tegen vijandelijke aanvallen. Toch kwam het regelmatig voor dat er te weinig voedsel was en dat de soldaten honger leden.
Ook in de stad begonnen de levensmiddelen schaars te worden. Vóór de aanvang van het beleg hadden de burgers bevel gekregen voor één jaar koren voor zichzelf in te slaan, daarnaast waren er grote voorraden voor het garnizoen aangelegd, bestaande uit tarwe, haver, kaas en stokvis. Het was geen wonder dat door dit eenzijdige dieet zonder fruit of verse groenten ziekten optraden, met name scheurbuik. Merkwaardig genoeg dacht men dat deze ziekte met tabak kon worden bestreden. Smokkelaars die gevat werden wanneer zij door de Spaanse linies berichten of tabak in Breda trachtten te brengen, werden zonder pardon in het zicht van de stad opgehangen.
Maurits wilde nu met 18 grote, met kanonnen bewapende platbodems, bemand met musketiers, een grote hoeveelheid levensmiddelen over de Mark naar de belegerden brengen. Gelijktijdig zouden bewapende schepen een uitval uit de stad moeten doen om de brug bij Terheyden te rammen. Maar door hardnekkige tegenwind kwam ook van dit plan niets terecht.
Men gaf de moed niet op, door het afdammen van de Mark bij Zevenbergen, waar toen de monding van de rivier was, hoopte men de gehele omgeving van Breda onder water te zetten, waardoor de legerplaatsen van Spinola zouden worden uitgeschakeld en de stad per schip zou kunnen worden bevoorraad.
De Hollanders begonnen van beide oevers dammen naar het midden van de rivier te bouwen en lieten drie lange schepen vol aarde en stenen zinken. In Zevenbergen maakten zij terzijde van de rivier sluizen waarmee zij bij vloed water in konden laten en tijdens eb vasthouden.

Spinola liet als tegenmaatregel de sluizen van de beken die bij Terheyden op de Mark loosden, tijdens vloed openen, zodat het water naar binnen stroomde. Tijdens eb opende hij de sluizen weer, zodat al het water met volle kracht tegen de in aanbouw zijnde dam sloeg, die gedeeltelijk wegspoelde, en de drie schepen van de bodem lossloeg. Ook liet hij in de rivier vóór en achter de brug paalversperringen aanleggen.
De belegerden wilden de dambouwers helpen door de Mark en de Aa vóór de stad op te stuwen. Spinola liet langs de stad een kanaal graven dat het water naar de Mark afvoerde.
De Hollanders bij Zevenbergen begonnen nu twee rijen grote palen in de rivier te heien waartussen zij stenen en plaggen stortten. Toen de dam vrijwel voltooid was en de schepen met voedsel klaar lagen, stak zo'n hevige storm op dat de hele constructie werd weggespoeld. Vanwege de winter werd het werk voorlopig gestaakt.
In die tijd lukte het een drietal mannen aan de waakzaamheid van de Spanjaarden te ontsnappen en de stad te bereiken. Enkele dagen later werd op de plek waar zij bijna waren gesnapt een beurs gevonden met brieven van Maurits aan Justinus en aan de Raad van Breda. Na ontcijfering van het geheimschrift bleek dat Maurits op grote schaal troepen in dienst nam.
Om zich tegen deze bedreiging te wapenen, begon Spinola opnieuw met de aanleg van een dubbele wal rondom de stad, nu 60 kilometer lang met een hoogte van drie meter en met nieuwe schansen en batterijen.
Toen de lente begon, werd het werk aan de dam bij Zevenbergen hervat. Ditmaal probeerde men het met grote stukken steen in netten verpakt om wegspoelen te voorkomen, maar tijdens springvloed ging het weer mis. Nog een laatste poging werd gedaan door juist stroomopwaarts van de dam kribben te bouwen en in de opening ertussen balken te heien om de stroom te beteugelen. Maar de stroming in de opening werd zo sterk dat alles weer in de rivier verdween. Na al deze tegenslagen staakte men het werk.
Voor Spinola was het van het grootste belang de verdere plannen van Maurits te weten te komen. Hiervoor werd een listig plan bedacht: een boer werd tegen een grote beloning bereid gevonden om zich voor te doen als smokkelaar die door de Spaanse linies Breda had bereikt. Beladen met tabak, boter en kaas kwam hij in de stad aan, hij werd dadelijk naar Justinus gebracht, die hem vertrouwde en hem vroeg of hij bereid was nogmaals door de Spaanse linies te gaan om een brief naar Maurits te brengen. Na een gespeelde aarzeling liet hij zich tenslotte tegen een grote beloning hiertoe overhalen. Hij leverde vervolgens de brief af aan Spinola, die hierdoor te weten kwam dat bet garnizoen van de stad geteisterd werd door ziekten en dat er gebrek was aan medicijnen en gezonde voeding. Nadat de brief opnieuw verzegeld was, bracht de boer deze naar Maurits, die hem terugstuurde met een brief voor Justinus. Ook deze werd eerst door Spinola gelezen. Maurits schreef dat er door het slechte weer vertraging was opgetreden bij het formeren van de hulptroepen en dat Justinus uiterst zuinig moest zijn op zijn voedselvoorraad en het minstens tot eind april moest zien vol te houden. Gewapend met deze kennis zond Spinola op 30 maart een trompetter naar Justinus met een eis tot overgave, maar daar werd niet op ingegaan.
Op 23 april 1625 overleed Maurits, volgens de Spanjaarden uit verdriet over het dreigende verlies van Breda, volgens de artsen aan leverkanker. Hij werd opgevolgd door zijn stiefbroer Frederik Hendrik, die de zaken wat energieker aanpakte. Op 15 mei begon hij met 6000 man een aanval op het Spaanse legerkamp bij Terheyden. Hiervoor moest hij oprukken over de dijk die vanuit Geertruidenberg naar Terheyden liep en waarvan het laatste deel midden in geïnundeerd gebied lag. De smalle dijk was beslist

niet de meest geschikte plaats voor een opmars. Vóór de legerplaats lag een kleine schans, die door de voorhoede bestaande een keurkorps van Engelse musketiers en piekeniers met handgranaten werd aangevallen en veroverd. Daarna volgde de bestorming van de legerplaats, die bemoeilijkt werd omdat bang geworden voerlieden de karren met ladders en muurhaken niet naar voren durfden brengen. Met handen en voeten trachtten de Engelsen naar boven te klimmen, maar toen kwam de Spaanse tegenaanval op gang en moesten zij zich terugtrekken. Het Spaanse kanonvuur richtte een enorme slachting aan onder de op de smalle dijk samengepakte soldaten, honderden sneuvelden. Na deze mislukking was de terugtocht onvermijdelijk.

Spinola wilde er graag achter komen wat Frederik Hendrik verder van plan was. Daarvoor werd de boer die zulke goede diensten had bewezen, weer ingeschakeld. Een bezwaar was echter dat Frederik Hendrik hem niet kende, maar daar werd iets op gevonden. Zijn vrouw werd naar Frederik Hendrik gezonden met het verhaal dat haar man ernstig ziek was geweest na zijn vorige missie en dat hij nog geld daarvoor tegoed had. Schijnbaar tegenstribbelend liet hij zich overhalen tegen een beloning nog eens een brief binnen Breda te smokkelen.

In de brief, die weer in handen kwam van Spinola, berichtte Frederik Hendrik de nederlaag bij Terheyden en hij vertelde dat hij weinig kans zag nog hulp te bieden. Een verdediging van Breda tot het uiterste was niet aangewezen. Met lichten op de toren van de kerk moest Justinus aangeven voor hoeveel dagen hij nog proviand had. Een tweede exemplaar van deze brief was langs een andere weg in de stad aangekomen en 's avonds werd elf maal een licht op de toren ontstoken.

Op 27 mei trok Frederik Hendrik weg uit zijn legerkamp in Dongen en de onderhandelingen over de overgave van de stad konden beginnen. Omdat Spinola, die niet gerekend had op zo'n langdurig beleg, haast had, was hij uiterst mild. Hij liet Justinus zelf de voorwaarden opstellen, die vrijwel onveranderd werden aangenomen.

Op 5 juni vertrok het garnizoen naar Geertruidenberg terwijl Spinola omringd door zijn edellieden toekeek. Velazquez heeft dit tafereel fantasievol vereeuwigd in zijn schilderij *Las Lanzas*.

Merkwaardigerwijs werd in Spanje weinig waarde gehecht aan de uiterst kostbare verovering van Breda, uitlevering van de stad werd niet veel later aan Frederik Hendrik aangeboden in ruil voor het afbreken van het beleg van 's Hertogenbosch, een paar jaar later wilde men Breda ruilen voor Pernambuco. Tenslotte heroverde Frederik Hendrik de stad, die daarna definitief tot het gebied van de Republiek behoorde.

Noot:

* Een redoute is een kleine, gesloten vierkante veldversterking waarin een klein aantal soldaten is gelegerd, een schans is een groter, vier- tot zeshoekig veldwerk met op de hoeken bastions waarop kanonnen kunnen worden geplaatst.

Literatuur:

- H. Hugo, Obsidio Bredana – (Antwerpen, 1629)
- Y.P.W. van der Werff, Breda, speelbal tussen noord en zuid in de Tachtigjarige oorlog
  In: Academiedagen: verslag en voordragen /
  Koninklijke Nederlandsche Akademie van Wetenschappen – (Amsterdam, 1947)
- Stichting Breda 750, "Spinolaroute" – (Roosendaal, 2002)

W. A. Hage

HET OORLOGSHERINNERINGSKRUIS

Inleiding
Tot het uitbreken van de oorlog in mei 1940 kende men in Nederland slechts één militaire Koninklijke onderscheiding, namelijk de Militaire Willemsorde, ingesteld bij de wet van 30 april 1815 door Z.M. Koning Willem I.
In de omschrijving van deze wet staat, dat men, om voor deze onderscheiding in aanmerking te komen, uitstekende daden van Moed, Beleid en Trouw moet hebben betoond in de krijgsdienst te water of te land.
Tijdens het verblijf van de Koningin en haar regering te Londen werd de noodzakelijkheid gevoeld te kunnen beschikken over een commissie, die adviseerde inzake toekenning van dapperheidsonderscheidingen aan militairen. Bij K.B. Van 30 juni werd een commissie militaire onderscheidingen (CMO) ingesteld.
In de meidagen van 1940 werden in de strijd tegen de Duitse weermacht talloze daden van heldhaftigheid betoond. Deze daden kwamen bij de Nederlandse regering in aanmerking voor een blijk van erkenning. De Militaire Willemsorde werd hiervoor, behoudens een enkele uitzondering, te zwaar geacht.
De naar Londen uitgeweken Nederlandse regering besprak reeds op 20 mei 1940 een voorstel tot instelling van een 'oorlogskruis' of 'oorlogsmedaille'.
Na rijp beraad werd het Bronzen Kruis ingesteld, uitsluitend te verlenen aan militairen van de Nederlandse zee- en landmacht, samengevat in het K.B. van 11 juni 1940.
Aan het Bronzen Kruis kon een hogere rang worden toegevoegd, zijnde een 'Eervolle Vermelding'. In plaats van deze laatstgenoemde onderscheiding werd bij K.B. van 30 maart 1944 de Bronzen Leeuw ingesteld. Beide eretekens kunnen slechts worden toegekend voor daden, gepleegd tegenover de vijand, dus een directe actie. Bij het plegen van zulke daden moeten Nederlandse belangen gediend worden. Allengs bleek dat de bepaling ' tegenover de vijand' een beletsel vormde voor toekenning van een onderscheiding voor Moed en Trouw in 's lands belang getoond. Daartoe werd met K.B. van 20 februari 1941 de instelling geschapen van het 'Kruis van Verdienste'.
Na de capitulatie van Nederland op 15 mei 1940 werden de belangen van de Nederlandse schepen en hun bemanningen beheerd door de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie (NSHC) gevestigd te Londen. Deze commissie had op 20 augustus 1940 per brief de aandacht gevraagd van de minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart (zetelend in Londen) voor twee gevallen, waarbij de scheepsbemanningen zich bijzonder heldhaftig hadden gedragen. Het betrof een aanval van 12 Duitse vliegtuigen op een koopvaardijschip op 8 augustus 1940, waarbij de gezagvoerder zeer zwaar werd gewond maar desondanks leiding bleef geven. Twee dagen later werd een andere koopvaardijschip met vliegtuigen aangevallen waarbij een Britse kanonnier een aanvallend toestel wist neer te schieten.
De gewonden gezagvoerder werd voorgedragen en benoemd tot Ridder 4e klasse van de Militaire Willemsorde. De Britse kanonnier kwam in aanmerking voor onderscheiding met het Bronzen Kruis; echter was dit kruis, volgens het hierboven genoemd K.B., alleen

van toepassing op Nederlanders.
Met een nieuw K.B. van 27 november 1940 werd het mogelijk ook andere nationaliteiten met het kruis te begiftigen en werd het den Brit uitgereikt.
In de herfst van 1940 werd een Commissie Onderscheidingen Koopvaardij (COK) in het leven geroepen om de toenemende aantallen van heldhaftig gedrag van koopvaardijpersoneel te beoordelen. De Nederlandse koopvaardijvloot 'buitengaats' telde half mei 1940, qua grotevaart, kortevaart, kustvaart, en sleepvaart, 791 vaartuigen vermeerderd met 29 buitgemaakte schepen.
De bemanning van deze schepen beliep in totaal circa 18.500 man. De vaartuigen gingen op in het verband 'Geallieerde Koopvaardij' (the Merchant Navy).
De bemanning viel onder vaarplicht, ingevoerd met K.B. van 6 juni 1940 (stbl. nr. A5) 'houdende machtiging tot het eischen van bijzondere diensten bij de scheepvaart'.
De vaarplicht gold tot het einde van de oorlog (einde onbekend) plus een jaar om het bevrijde vaderland opnieuw te bevoorraden.
Een koopvaardijbemanning in juni 1940 bestond uit mannen, vrouwen op passagiersschepen en kinderen. De leeftijd waarop men zelfstandig werd was 21 jaar. In Nederland monsterden jongens aan van zestien jaar met toestemming van de ouders.
In 1942 was de Minister van Marine niet erg gelukkig met de wijze waarop betoonde daden van heldhaftigheid werden gewaardeerd en hij richtte zich tot de Commissie Militaire Onderscheidingen die een schaal van beloning voor daden 'tegenover de vijand' of 'in verband met vijandelijke actie' bedreven, ging vaststellen afdalend in belangrijkheid.
De schaal werd als volgt:
- Militaire Willemsorde
- Bronzen Leeuw
- Kruis van Verdienste met gesp
- Bronzen Kruis/Vliegerkruis, Kruis van Verdienste

Met het KB van 16 maart 1944 (stbl. E 16) werd het Oorlogsherinneringskruis ingesteld. Er volgden verschillende wijzigingen en de definitieve vaststelling is te vinden in K.B. van 6 januari 1948 (stbl. I 6). Het bestaat uit een vierarmig kruis van brons, dat in het midden is voorzien van een beeltenis van H.M. Koningin Wilhelmina, die in het midden wordt omgeven door een band met gesp, met de woorden 'voor krijgsverrichtingen', temidden van een krans van eikenloof. Op het oranje lint met groene randstrepen kunnen de volgende gespen worden gedragen:

Gespen voor algemene krijgsverrichtingen
- Krijg ter Zee 1940-1945
- Oorlogsvluchten 1940-1945
- Oorlogsdienst Koopvaardij 1940-1945
- Oorlogdienst Visserij 1940-1945
- Krijg te land 1940-1945

Gespen voor bijzondere krijgsverrichtingen
- Nederland mei 1940
- Nederlands Indië 1941-1942
- Java zee 1941-1942
- Middellandse Zee 1940-1945
- Arnhem-Nijmegen-Walcheren 1944
- Normandië 1944
- Oost Azië-Zuid Pacific 1942-1945

Dit kruis was een blijk van waardering voor militairen, dienstplichtigen, vrijwilligers en burgers onder vaarplicht voor het werk dat zij deden ongeacht rang over functie bij de hun opgedragen taken.
Bij de opsomming van gespen voor bijzondere krijgsverrichtingen moeten enige kritische aantekeningen gemaakt worden. Er



ontbreekt een gesp 'Atlantische Oceaan'. Op de Noord-, Midden-, en Zuid Atlantische Oceaan werden de meeste verliezen aan Nederlandse koopvaardijschepen en -bemanningen geleden. Zijn voeren in Geallieerd Verband in konvooi of alleen. Alle verbindingen met de Britse eilanden vanuit Noordelijke, Westelijke of Zuidelijke richtingen liepen door de Atlantische Oceaan. Toen de route van Engeland naar India door de Middellandse Zee, in plaats van via Kaap de Goede Hoop, weer bevaarbaar was kreeg men een gesp 'Middellandse Zee' maar tweemaal het gevaarlijke oceaan traject werd buiten beschouwing gelaten.

De Nederlandse schepen en hun bemanningen die deel uitmaakten van Moermansk konvooien en onderhevig waren aan een hoog risico, worden niet genoemd bij de gespen voor bijzondere krijgsverrichtingen.

De gesp 'Normandië-1944' werd alleen verleend aan de vaarplichtige zeeman die op D-day actief deelnam. Zodra het strijdtoneel op de Normandische kust het toeliet kwamen Nederlandse kustvaartuigen en korte vaart-schepen beladen met blikken benzine of zelfs met benzine plus op scherp gestelde ammunitie aanvaren naar kleine havens of ankerden op redes voor lossing. Dat ging zo door tot december. Aan deze bij-

zondere inspanning werd geen gesp 'Normandië-1944' toegekend. Volgens artikel 5 van het K.B. d.d. 6 januari 1948 was dat juridisch juist maar vanuit militair oogpunt onjuist. Bevoorrading was essentieel na de succesvolle landingen.
Bij de uitvoering van het K.B. van 6 januari 1948 werd begonnen met het uitdelen van het Oorlogsherinneringskruis met bijbehorend certificaat. Voor de grote groep koopvaardijpersoneel 1940-1945, verdeeld over circa 15 verschillende stoomvaartmaatschappijen, gaf dat moeilijkheden. Ten eerste beschikte men over een verouderd adressenbestand uit 1940, ten tweede hadden vele zeelieden een ander beroep gekozen of waren geëmigreerd.
Tot grote verwondering van veteranen werd bekendgemaakt:
557 BESLUIT van 2 november 1967 tot nadere aanvulling van het K.B. van 6 januari 1948, stbl. I 6, houdende nieuwe bepalingen betreffende het Oorlogsherinneringskruis.
De nieuwe bepalingen waren:
Artikel 1. Het K.B. van 6 jan 1948, nr. 99 (stbl I 6) wordt nader aangevuld met een artikel 15 A, luidende: 'het oorlogsherinneringskruis en de gespen worden na 31 december 1967 niet meer toegekend'.
Artikel 2. Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 december 1967.
BESLUIT 557 werd te Soestdijk op 2 november 1967 getekend door: Koningin Juliana, de vice-Ministerpresident, de Minister van Defensie, de Minister van Binnenlandse Zaken, de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Landbouw en Visserij.
Bij krijgsmachtonderdelen wordt alles nauwkeurig administratief vastgelegd, bijgehouden en bewaard. De koopvaardij is geen eenheid en in oorlogstijd een verzameling van diverse scheepvaartondernemingen die, zodra de oorlog voorbij is, ieder zijns weegs gaat. In de periode 1940-1945 hadden enkele scheepvaartmaatschappijen een eigen kantoor buiten Nederland. De overige maatschappijen en allerlei zeegaande vaartuigen kwamen onder administratie van N.S.H.C. Londen, die door toenemend tekort aan Nederlanders Engelsen in dienst nam. Bij de verhuizing van het Londen archief naar Den Haag ging een deel verloren.
De mogelijkheid is duidelijk daar, dat feiten naar boven kunnen komen over Nederlandse schepen, vaartuigen of bemanningsleden die tot dusver niet bekend waren en de tijdslimiet van 1 december 1967 zullen overschrijden.
Zo'n voorbeeld is te vinden in mijn artikel 'Batavier II in 1944' in het Marineblad van juni 2001.
Het BESLUIT 557 is als het ware een signaal van niet meer zeuren, het is voorbij. Een gebrek van dankbaarheid voor het gunstige verloop van de oorlog en de eer ontnemen aan hen die daaraan meewerkten.

Bronnen:

- uittreksel van het boek 'inventaris van archievalia betreffende de oorlogsonderscheidingen voor het koopvaardij-en luchtvaartpersoneel' samengesteld door Jac. VosDzn.
- K.B. d.d. 6 jan 1948, stbl nr. I 6
- 557 Besluit van 2 november 1967
- Varen, Vechten of Berechten, Nederlandse maritieme rechtspraak op het grondgebied van Groot-Brittannië gedurende de Tweede Wereldoorlog, door mr. Anne-Marie Smit.

BOEKBESPREKING
door Ronald de Graaf

EENHEID EN VERSCHEIDENHEID. DE BURGERS VAN HAARLEM IN DE GOUDEN EEUW.

Door Gabrielle Dorren Uitgegeven: Amsterdam Prometheus/Bert Bakker, 2001, 283 blz. ISBN 9053338837. Prijs € 26,55.

HET HOF VAN WILLEM VAN ORANJE.

Door Marie-Ange Delen. Uitgegeven: Amsterdam Wereldbibliotheek, 2002, 400 blz. ISBN 902841942X. Prijs € 29,90.

Beoefenen van militaire geschiedenis is vaak balanceren tussen twee polen: tussen de evenementen, de grote gebeurtenissen op het veld van eer en oneer, en de structuren van staat en samenleving. De ene pool kan niet zonder de andere worden verstaan, immers een leger is meer dan een getal van manschappen en de legerleiding is meer dan een met de juiste potloden ingekleurd politiek plaatje. Het is tegen deze achtergrond dat ik kort aandacht vraag voor twee boeken die over dezelfde periode gaan en die twee tegengestelde aspecten van de samenleving in oorlog belichten, de Republiek in de strijd tegen Spanje. Het ene boek gaat over de top van de elite, namelijk over het hofleven van 'rebellenleider' Willem van Oranje, het andere gaat over een stad die in 1572-73 brandpunt van de oorlog was en later een toevluchtsoord van duizenden immigranten: Haarlem.

Marie-Ange Delen sluit met haar 'Hof van Willem van Oranje' aan bij de laatste grote Maurits-tentoonstelling in het Rijksmuseum. Ze laat zien dat Willem enerzijds hetzelfde is gebleven: van jongs af was hij gewend aan pompa en luxe. In Brussel en Breda, later ook in Antwerpen en Delft. Anderzijds was Willems leven vreemd gelopen. Van veelbelovend katholiek keizerlijk vazal ontpopte hij zich als calvinistisch aanvoerder van het leger van de opstandelingen. Samen met de Staten-Generaal was hij het gezicht van de Republiek. Zijn internationale netwerk verschafte de opstandelingen de, overigens niet altijd even betrouwbare, bondgenoten om de strijd tegen het machtigste rijk ter wereld voort te kunnen zetten. Toen het gebied van de opstand na 1580 steeds meer gereduceerd werd tot een enkel zee gewest, moest Willem toch in een vorstelijke ambiance zijn gasten en diplomaten kunnen ontvangen. In zekere zin werd hij aldus gedwongen om boven zijn stand te leven... Wie weten wil wat de man at, wat zijn hobby's waren, welke geschenken hij gaf en ontving, hoe hij over ceremonieel dacht enzovoort, komt bij Delen aan zijn trekken.

Erg uiteenlopend waren (ook) de lotgevallen van de inwoners van de stad Haarlem. Door de oorlog heeft de stad verschrikkelijk geleden. Na het bijna een jaar durende beleg is de schade groot, maar door de vele veroveringen van Parma in het huidige België stroomt fris calvinistisch bloed in. Hoewel niet zonder problemen op sociaal en planologisch gebied - zo kregen arme Spaanse Brabanders niets van de diaconie en slaagden gilden er jarenlang in om de rijen gesloten te houden -, bloeien handel en nijverheid na 1600 op. Net als Amsterdam is een geweldige groei van de bevolking het gevolg. Terwijl Maurits en Frederik Hendrik met het Staatse leger de vijanden ver van de Hollandse grenzen bevechten, slaagt de stad er in om niet achter te blijven in de Gouden Eeuw, met name ook op cultureel gebied. Zelden stond Mars het plukken van zoveel vruchten toe.

T. Marseille

WAT TOLBOEKEN SOMS VERTOLKEN

Tolboeken van de grote rivieren geven duizenden feitjes. Schipper zo en zo wordt geboekt met domicilie en schip. Bijvoorbeeld een aak, cromsteven enz. dan noteert de tolgaarder de lading naar artikel en hoeveelheid. Vervolgens komt de koopman aan bod met naam woonplaats en het verschuldigde tolgeld. Allemaal leukere informatie voor de man van de economische geschiedenis, de stadshistoricus, de genealoog of de kenner van oude scheepstypen.
Toch zijn de tolboeken niet vaak gebruikt voor dergelijk onderzoek. De tol boeken uit de middeleeuwen zijn wel in druk uitgegeven. De bronnen over die tijd zijn soms schaars en dan krijgt elke bewaard gebleven snipper waarde. Maar uit de tijd van bijvoorbeeld de tachtigjarige oorlog is er veel materiaal voorhanden: de journalen, resoluties van staten en stadsbesturen, rekeningen, brieven enz. dan worden tolboeken uit die tijd maar weinig gebruikt, terwijl er bij onderzoek toch wel iets tevoorschijn komt(1).

Zo worden soms privé ladingen voor bekende figuren gevonden. Bijvoorbeeld bij de tol te Nijmegen dd 27 maart 1565 voor de hertogin van Parma 25 voeder wijn en bij dezelfde tol op 7 december 1564 met een schipper uit Wezel, 40 voeder wijn voor de Grave van Egmond.

Belangrijker is het licht dat tolboeken soms kunnen werpen op aspecten die wat in de schaduw bleven. Zo bijvoorbeeld van de veldtocht van Don Frederik in 1572 tot 1573 via Zutphen en Naarden naar Amsterdam en dan de bekende belegering van Haarlem. Hoe komt dat leger aan zijn mondkost? En niet alleen het leger voor Haarlem plus de troepen die de aanvoerlijn beschermen maar ook bijvoorbeeld Utrecht en Amsterdam. De geuzen beheersen immers de Zuiderzee en ook de monden van de Maas en de Schelde.

De aanvoer blijkt te lopen van Oost-Friesland naar de IJssel en dan via de Neder-Rijn, de Vaartse Rijn en de Vecht naar Amsterdam. Het tolboek van IJsseloord, oost van Arnhem, noteert al de schepen van dit militaire vervoer. Zij passeren tolvrij op paspoorten, vaak getekend door Navez, de intendant die voor de verpleging van het Spaanse leger zorgt. Andere paspoorten zijn afgetekend door de Tassies, don Frederik en de wij vinden zelfs zevenmaal de handtekening van Alva.
Tekent hij persoonlijk zulke paspoorten? Ook de tolgaarder van IJsseloord kijkt er wel even van op. Hij noteert op 8 november 1573 twaalf last rogge, de Arnhemse schipper, de Amsterdamse koopman en dan het paspoort: "van Duc d Alva selve onderteickent". Andere posten uit het tolboek voltooien het kleurrijke beeld van dit verkeer. Schippers van Deventer, Kampen, Tiel enz. varen voor kooplieden uit onder andere Amsterdam, Deventer, Groningen, Kampen en Utrecht met rogge, maar ook met gerst, mout en zout naar Holland.

Het kantoor tolboek over 1575 - het boekjaar begint op 22 februari - laat nog een ander aspect zien. Sinds 1572 belemmeren de oorlogsomstandigheden het verkeer van Amsterdam met Noord- en Oost Nederland. Sommige artikelen worden daardoor schaars en de aanvulling van de leemten vindt plaats via de IJssel. Met als gevolg dat het verkeer op de IJssel snel toeneemt. De tolopbrengst stijgt navenant en terwijl

elders door oorlogsbrand voor ellende zorgt, kan Kampen met tevredenheid constateren dat de tolinkomsten verdubbeld zijn!



Wanneer het "Leger te Velde" langere tijd in een bepaalde regio verblijft - bijvoorbeeld tijdens een moeizame belegering - is er een goede kans dat de aanvoer naar dat leger zijn sporen in de tolboeken heeft achtergelaten. Met enig geluk zijn die wel te vinden maar het kan natuurlijk tegen zitten. Allereerst moet op het gebruikte riviertracé een tolstation hebben gelegen. En als dat het geval is moet het gezochte tolboek ook bewaard zijn gebleven. Maar ook als het tolboek nog aanwezig is kan het nog misgaan: sommige tolboelen boekte een alleen de schepen die tol betaalden. En ladingen voor het leger genoten gewoonlijk tolvrijdom. Nog een punt, uiteraard ontbreekt in de tolboeken van de grote rivieren elk spoor als de aanvoer naar het leger niet per schip maar per wagen plaatsvond.

Maar gewoonlijk valt het wel mee. Zo bijvoorbeeld voor de veldtocht van 1586, wanneer Leicester Doesburg en de schansen tegenover Zutphen verovert. Dan weer wij meteen extra verkeer bij de tol te Arnhem. De aantallen zijn niet gering. Zo boekt het tolboek van Arnhem tussen 1 en 20 september 1586 uit 23 verschillende plaatsen 69 schepen met voorraden voor het leger. Tot de koplopers behoren schippers uit Delft (11), Den Haag (7) en Schoonhoven (7). Ter illustratie geven wij enkele posten. Daar zijn op 14 juni 1586 de schippers Claes Toenis uit Petten en Arnt Henricksz van Emmerik, beiden met Delfts bier voor het leger, tolvrij op een paspoort van Jacob Grijse. Op 15 juni 1586 Lambert van de Meer uit Delft met zijn damloper, bier en proviand voor het leger, paspoort als boven. Op 20 juni 1586 Philip Tilmans, schipper van Dordrecht, een schuitje met 15 vaten Delfts bier, paspoort als boven.

Daar tussendoor worden ook nog andere activiteiten geboekt. Bijvoorbeeld op 2 juli 1586 drie schepen met onder andere twee last proviand voor de vice-admiraal van de oorlogsschepen op de Rijnstroom. Deze oorlogsschepen komen wij wel meer in de tolboeken tegen. Zo in het tolboek van Nijmegen op 4 mei 1603, drie schippers met ammunitie en proviand voor de "capiteinen" Willem Franssen en Peter Aertsz. Die laatste kapitein ontmoette weinig of 6 augustus 1604 opnieuw. Nu in het tolboek van Arnhem met allerlei levensmiddelen "voor hemselfe", wederom tolvrij. Is dat misschien voordeliger voor de kapitein dan de aanvoer via al die schippers?

Noot (1):
alle nu volgende voorbeelden zijn ontleend aan:
T. Marseille, "WAT TOLBOELEN VERTOLKEN" en "VAREN OP DE GROTE RIVIEREN ROND 1580".
Deze publicaties weerspiegelen de informatie uit enkele willekeurig gekozen tolboeken.
Ze zijn te bestellen bij de auteur, tel. 058 - 212 88 95.

Teo van Middelkoop

ACTUEEL 50 JAAR NA STERFJAAR

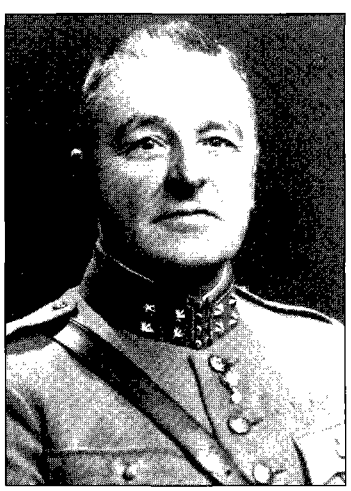
H.G. WINKELMAN (1876-1952) EEN VERGETEN STRIJDER DIE NIET CAPITULEERDE

Inleiding

De naam generaal Winkelman wordt meestal direct verbonden met de vijfdaagse strijd tegen Duitsland in de meidagen van 1940. Bij navraag blijkt dat vele mensen deze persoon onmiddellijk koppelen aan de capitulatie aan het einde van deze strijd.
Na de oorlog begon ons volk de opbouw van het geteisterde land vanuit een sterke oriëntatie op de toekomst. Voor velen gold: vooruit kijken doet het verleden leed vergeten. Een begrijpelijke menselijke reactie. Het terugzien was pijnlijk, want dan zag de Nederlander verlies en verdriet. Het is dan ook begrijpelijk dat men in de jaren na de oorlog niet meer zo graag wilde herinnerd worden aan deze pijnlijke periode inclusief de in die tijd acterende personen. Daarvan was generaal Winkelman er één van.
Het is tijd, nu precies 50 jaar na zijn overlijden, om deze persoon eens van naderbij te bekijken en ons af te vragen wat zijn betekenis is geweest, niet alleen in de mei-oorlog maar ook voor en na die tijd.

Jong begonnen

De cadet was nog erg jong, maar kon toch al aan een academische studie beginnen. Deze knaap was Henri Gerard Winkelman die op 16 jarige leeftijd de K.M.A. in Breda binnenstapte. Zijn blik was hier aanvankelijk op 'de Oost' gericht met de bedoeling om als officier in Nederlands-Indië geplaatst te worden. Spoedig veranderde dit voornemen en de cadet-korporaal werd 'verplaatst naar het Wapen der Infanterie hier te lande'. Na een voorspoedige studie, die later werd voortgezet aan de Hogere Krijgsschool in Den Haag, doorliep hij zonder bijzonderheden de officiersrangen. Winkelman was geplaatst bij diverse infanterieregimenten en later ook bij de generale staf. Een gewone carrière voor een infanterieofficier. Bij zijn collega's stond hij bekend om zijn organisatorische kwaliteiten en als een man van weinig woorden die niet op voorgrond trad.



H.G. Winkelman
1876-1952
(Bron IMG)

In levensbeschouwelijk opzicht is Winkelman te plaatsen in de liberale zuil. Zijn levensovertuiging werd gedragen door rationele motieven en niet meer op een religieuze – doopsgezinde – geloofsrichting, waarbij hij was opgevoed. Democratisch denken en respect voor andere meningen hadden duidelijk betekenis en lagen diep verankerd bij hem. Dit blijkt onder andere uit zijn houding ten aanzien van Nazi-Duitsland. Als krijgsman had Winkelman respect voor de Duits-Pruisische legermentaliteit. Maar hij kon niet de minste waardering opbrengen voor het nationaal-socialisme. Toen het gezin Winkelman begin jaren dertig, op vakantie was in Duits-

land en voor een etalage stond te kijken, werd er door de plaatselijke bevolking geroepen in die winkel geen inkopen te doen, omdat de zaak werd gedreven door joden. Dit incident was genoeg om te besluiten het verblijf daar af te breken en niet meer in Duitsland te komen.

Ontslag en 'come back'

In 1931 bereikte Winkelman de generaalsrang en werd commandant van de 4-e divisie die was gelegerd in de omgeving van Amersfoort. Drie jaar later werd hij bevorderd tot luitenant-generaal en verliet de militaire dienst na eervol ontslag. Einde carrière, zo leek het.

Maar, deze weinig op de voorgrond tredende generaal, die in 1934 samen met generaal I.H. Reynders kandidaat stond voor de functie van chef-staf en het moest afleggen tegen de laatste, maakte een bijzondere 'come back' in de legertop. Hij werd na enige jaren de opvolger van generaal Reynders. Wat was er zoal gebeurd binnen die legertop?

Nadat in september 1939 de oorlog was begonnen en Nederland het leger had gemobiliseerd, waren er om allerlei redenen wrijvingen ontstaan tussen de minister van Defensie, A.Q.H. Dijxhoorn, en de opperbevelhebber generaal Reynders. De conservatieve inslag van de laatste kon hem niet brengen tot het inzicht dat er ook voor militairen met een socialistische achtergrond 'soldatenclubs' moesten zijn. Reynders associeerde het socialisme nog steeds met antimilitarisme en hij moest niets hebben van organisaties van dergelijke snit binnen het leger. Defensieminister Dijxhoorn had hierover een veel soepelere mening hetgeen hem met zijn generaal in botsing bracht. Het meest heftig werden de degens gekruist over het te voeren strategisch beleid. Reynders wilde de verdediging van ons land in twee linies uitvechten. Nadat het bijvoorbeeld in de Grebbestelling tot een doorbraak was gekomen moesten de troepen terugtrekken om vervolgens in achter de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor een tweede keer in het defensief te gaan. Dit verschil van inzicht tussen de minister en de generaal bleek niet te overbruggen. Deze en een aantal andere geschillen resulteerden in een complete vertrouwenscrisis tussen de generaal en het kabinet De Geer. Bovendien was de generaal in ongenade was gevallen bij de Hare Majesteit, koningin Wilhelmina. Reynders moest met ontslag, ondanks het feit dat hij voor het leger veel had gedaan met goede intenties. Met zijn ontslag was het probleem voor land en leger nog niet opgelost. De regering schiep een riskante vacature in crisistijd! Wie moest nu de 'maarschalkstaf' overnemen. Na koortsachtig delibereren was het oud-Defensie minister Dijk die Winkelman naar voren schoof, terugdenkend aan de bekwaamheid en inzet van deze generaal. Op een late avond in januari werd Winkelman bij de minister ontboden. Zonder ook maar enig benul te hebben wat hem te wachten stond reisde hij af naar Den Haag. Daar werd hem het conflict onthuld dat zich had afgespeeld in de defensietop waarna hem de vraag werd gesteld of hij het opperbevel wilde overnemen. De minister verzekerde hem dat hij geheel zelfstandig zijn strategie mocht bepalen met een zelf gekozen chef-staf. Winkelman heeft zich korte tijd beraden en de volgende dag heeft hij Dijxhoorn gemeld dat hij het verzoek wilde aanvaarden. Daarop werd hij benoemd tot opperbevelhebber van Land en Zeemacht en gelijktijdig bevorderd tot generaal. Met vier zilveren sterren en de gekruiste maarschalkstaven op de kraag stapte Winkelman op 6 februari het Algemeen Hoofdkwartier binnen aan het Lange Voorhout in Den Haag.

Als chef-staf, zijn rechterhand, had hij gekozen luitenant-generaal H.F.M. van Voorst tot Voorst, de broer van de commandant van het Veldleger.

De perspectieven voor de nieuwe opperbe-

velhebber waren bepaald niet rooskleurig, met zwaar weer op komst en een leger in deplorabele toestand. Desondanks vatte Winkelman zijn taak met veel plichtsgevoel op. Het bleek spoedig dat de 'coming man' het vermogen had in moeilijke situaties goed met militairen en politici om te gaan. Na korte tijd slaagde hij erin het vertrouwen van de staf te winnen. Dat was opzichzelf al een overwinning, daar hij een staf aantrof die zeer op de hand was van zijn voorganger. Afgezien daarvan genoot hij vanaf het begin groot vertrouwen bij zowel de ministers als de vorstin. De lucht was weer opgeklaard binnen de defensietop.

Strategie

Winkelman was zich vanaf het begin bewust van de Duitse dreiging. Tijdens de eerste maanden van zijn aantreden werd een nieuw strategisch plan gemaakt, conform de 'Opdracht' die de regering hem had verstrekt. Hierin stond vermeld wat er verdedigd moest worden. De kern hiervan was verdediging van 'het hart des lands' en 'waar mogelijk in samenwerking met bondgenoten'.

De opperbevelhebber stelde zijn doelen laag. Hij zag kans met de beperkte middelen, alleen het 'hart des lands', de Vesting Holland, te verdedigen. Hier moest in een verdedigend gevecht tijd worden gerekt om uiteindelijk in bondgenootschappelijk verband de vijand het veroverde gebied te ontnemen. Het te verdedigen grondgebied was in de gegeven situatie niet het maximale, maar wel het meest optimale wat betreft omvang en militaire middelen.

In Noord-Brabant werd de Peel-Raamstelling, die door Reynders was opgebouwd en versterkt, uitgedund. Twee grote legereenheden, de Licht Divisie en het III-e Legerkorps, werden bestemd om direct na een Duitse inval deze provincie te verlaten, om posities in te nemen binnen de Vesting Holland. In de strategie van generaal Winkelman zouden troepeneenheden niet worden teruggetrokken om in een tweede linie nogmaals het verdedigend gevecht aan te gaan.

De Moerdijkbruggen vormden een sleutelverbinding tussen de bondgenoten en de Vesting Holland. De wijzigingen in Noord-Brabant betekenden dat er principiële keuzes waren gemaakt. De verdediging van deze provincie was daarmee zo goed als opgegeven en vormde een flinke hypotheek die de opperbevelhebber had uitstaan bij de bondgenoten.

Ten noorden van de grote rivieren koos de opperbevelhebber voor het verdedigen van de Grebbestelling. Deze werd fors uitgebouwd met de verwachting dat hier enige weken moest worden standgehouden.

Nergens werd gekozen voor offensief opgetreden. Winkelman koos voor een 'gesloten front'-strategie, waarbij het leger werd geconcentreerd en statisch-defensief opgesteld in de linies rond de Vesting Holland. Daarnaast moest de provincie Zeeland hardnekkig worden verdedigd.

Hoewel de politiek volhardde in de 'beproefde' neutraliteit, heeft Winkelman het desondanks gewaagd zijn attachés opdracht te geven met de toekomstige bondgenoten contacten te leggen. Vooral met Frankrijk werden enkele vergaande contacten gezocht, aanvankelijk buiten de het kabinet om, uit vrees voor de pacifistisch denkende premier. In een later stadium waren de ministers Van Kleffens, Buitenlandse zaken, en Dijxhoorn, Defensie, hiervan met instemming op de hoogte.

Kritiek

Het is goed kritisch te letten op de rol die Winkelman heeft gespeeld bij het uitbreken van de oorlog in de vroege ochtend van de 10de mei. Totnogtoe is dit sterk onderbelicht gebleven.

Toen de Duitse inval plaats vond bleek dat de paraatheid lang niet overal optimaal was. Winkelman meende dat de hoofdstoot over

de grond zou komen. Daarom was de Vesting Holland niet maximaal paraat. Met een luchtlandingaanval, zoals een maand eerder in Noorwegen was gedemonstreerd, had de opperbevelhebber vrijwel geen rekening gehouden. Nog veel minder had hij de rol van parachutisten ingecalculeerd.
Schadelijk en riskant is daarbij die nacht zijn afwezigheid op het Algemeen Hoofdkwartier geweest. Hij was namelijk thuis in Wassenaar gaan slapen. De onderbemande staf heeft enkele belangrijke fouten gemaakt inzake de alarmering. Zo heeft zijn plaatsvervanger het niet nodig geacht om de luchtstrijdkrachten te alarmeren toen de Duitsers de grens waren gepasseerd. Intussen deed de bevelhebber van de Militaire Luchtvaart verwoede pogingen om met het hoofdkwartier in contact te komen, aangezien er massa's toestellen overvlogen. Hij kreeg geen contact met zijn chef.
Deze hoogste krijgsman begaf zich die ochtend vroeg onder gevaarlijke omstandigheden naar Den Haag. Tijdens de rit vlogen toestellen van de Luftwaffe als horzels boven hem en het wemelde van de parachutisten rond de Residentie. Bovendien was de burger die hem reed, een Duitse sympathisant. We stuiten hier op een aantal beoordelingsfouten van Winkelman, waarbij een dosis naïviteit een rol heeft gespeeld.
Stel dat deze hoge functionaris die ochtend in handen van de 'Fallschirmjäger' zou zijn gevallen!
Desondanks kwam Winkelman op het Lange Voorhout aan, waar het hoofdkwartier was gelegen. Hij deed een dringend beroep op de bondgenoten, met name van Frankrijk werd veel verwacht. De hoogste prioriteit was de verdediging van de Vesting Holland in het kader van de 'gesloten front' strategie, maar die werd doorkruist door een massa Duitse luchtlandingstroepen binnen deze 'klassieke 'vesting'. Toch werd vastgehouden aan de geplande strategie, maar alle reserves werden belast met de jacht op de parachutisten en de strijd bij Rotterdam. Dit had tot gevolg dat de troepen in de stellingen het zonder reserves moesten stellen, zodat een doorbraak direct fataal was.

Het gesloten front doorbroken

Het hoge opmarstempo van de Duitse armee en vooral de aanval met luchtlandingstroepen en parachutisten op een dergelijk grote schaal, waren een complete verrassing voor Winkelman en zijn staf. De belangrijkste bruggen, bij Dordrecht, Rotterdam en de Moerdijk, waren binnen enkele uren in handen Duitse parachutisten. Intussen trok een pantserdivisie door Noord-Brabant richting de Moerdijkbruggen.
In het geheel van de strijd heeft de Militaire Luchtvaart zich uitzonderlijk onderscheiden. Samen met het succesvol vurende luchtdoelgeschut werden een kleine driehonderd vijftig Duitse toestellen uitgeschakeld.
Door toeval kon generaal Winkelman al in een vroeg stadium van de strijd te weten komen wat de bedoeling was van de Duitse aanval op de Residentie. Er was die ochtend boven Den Haag een Duits transporttoestel neergeschoten. Nadat het brandende wrak was geblust kwam er een half verbrande tas tevoorschijn die het Duitse aanvalsplan op Den Haag bevatte. Een snel onderzoek leerde dat de aanval een politiek doel had, namelijk het gevangen nemen van de koningin, het kabinet en de legerleiding.
Spoedig werd op last van de opperbevelhebber Den Haag afgegrendeld. De drie vliegvelden werden nog diezelfde dag door de Nederlandse troepen heroverd. Rond de Residentie liep de gewaagde Duitse gok dan ook uit op een fiasco.
Het lukte de opperbevelhebber echter niet om in samenwerking met de Fransen de Moerdijkbruggen te zuiveren van Duitse troepen. Als gevolg hiervan werd aan het zuidelijk front van de Vesting Holland de Moerdijkbruggen na drie dagen strijd door

de Duitse tanks overschreden. Een eerste doorbraak van het 'gesloten front'. Aan het oostelijk front was de situatie eveneens zeer benard. Het Grebbefront stortte, onder andere door het ontbreken van voldoende reserves, snel in. Een tweede doorbraak van het 'gesloten front'.
Ten slotte waren het forceren van de capitulatie van Rotterdam door middel van een terreurbombardement en het dreigen met een bombardement op Utrecht, factoren die beslissend waren voor het beëindigen van de strijd.
Ons land was in de strijd tegen Duitsland à a-priori veroordeeld tot de verliezersrol. De in alle opzichten superieure Duitse Armee is de eerste verklaring voor het Nederlandse verlies. Daarnaast speelt een tweede gegeven een belangrijke rol. Dit formuleerde een commandant van de 22-e 'Luftlande Infanteriedivision' treffend toen hij schreef: 'Der Kampf gegen die Niederländische Wehrmacht ist ein Kampf gegen einen moralischen und Waffentechnisch unterlegen Gegner'.

Gecapituleerd,... maar niet geestelijk!
Winkelman voerde zijn krijgsplan over het algemeen op deskundige en beheerste wijze uit. Waar anderen moreel bezweken, is hij staande gebleven. Zo wist hij op de derde oorlogsdag de ministerraad op een cruciaal moment, met zijn advies 'Doorvechten' te overtuigen. In de contacten met koningin Wilhelmina heeft Winkelman zich een besluitvaardig adviseur betoond, die begreep waar het om ging: De vorstin, en het huis van Oranje, uit de handen van de vijand houden. Mede door zijn optreden is de continuïteit van de Oranjedynastie veiliggesteld. De regering vertrok en Winkelman bleef achter om alleen met alle volmacht de strijd voort te zetten. Dat betekende voor Nederland een uniek moment in haar staatkundige geschiedenis.
Spoedig moest hij echter de 'wapens strijken', een daad die hem veel publieke lof heeft toebracht. Echter in geestelijk opzicht is hem het begrip capitulatie vreemd gebleven. Doorlopend heeft hij gestreden onder andere rechtstreeks tegen Goering, door hem voor de voeten te werpen dat de oorlog niet voorbij was, omdat de regering zich in Engeland bevond. Daarnaast heeft de generaal zich beijverd om de sterk economisch denkende managers van de industrie te verbieden om wapens voor de vijand te produceren. Hij stond al snel alleen tegenover zijn eigen volk dat over het algemeen al snel handelde vanuit de accommodatie gedachte.
Winkelmans principiële instelling van loyaliteit was de oorzaak van zijn arrestatie, waarna hij voor de duur van de oorlog krijgsgevangen werd gehouden.

Voorbeeld
In verschillende beschrijvingen over Winkelman wordt hij onmiddellijk verbonden met de capitulatie. Maar die gebeurtenis plaatst hem in een eenzijdige verliezersrol. Dat is een te smal kader. Winkelman past een breder profiel. Hierin moet zijn betekenis als loyaal krijgsman, die met het toenmalig inzicht zocht naar het optimale verdedigingsplan en de uitvoering daarvan, als eerste genoemd worden. Dat hij in bijzonder ongunstige omstandigheden in februari 1940, zijn opwachting maakte, mag hem tot eer zijn. Hij profileerde zich in als dienaar van de koningin en krijgsman pur sang. Bovendien kon zijn onbuigzame mentaliteit, wars van accommodatie, tot voorbeeld zijn voor het weinig strijdbare Nederlandse volk.
Daarom een herdenking en overdenking van de betekenis van Winkelman, nu precies vijftig jaar geleden overleden, de generaal die nooit de hulde kreeg die hij waard was.

BOEKBESPREKING
door Wim den Dunnen

DE JEEP IN NEDERLAND

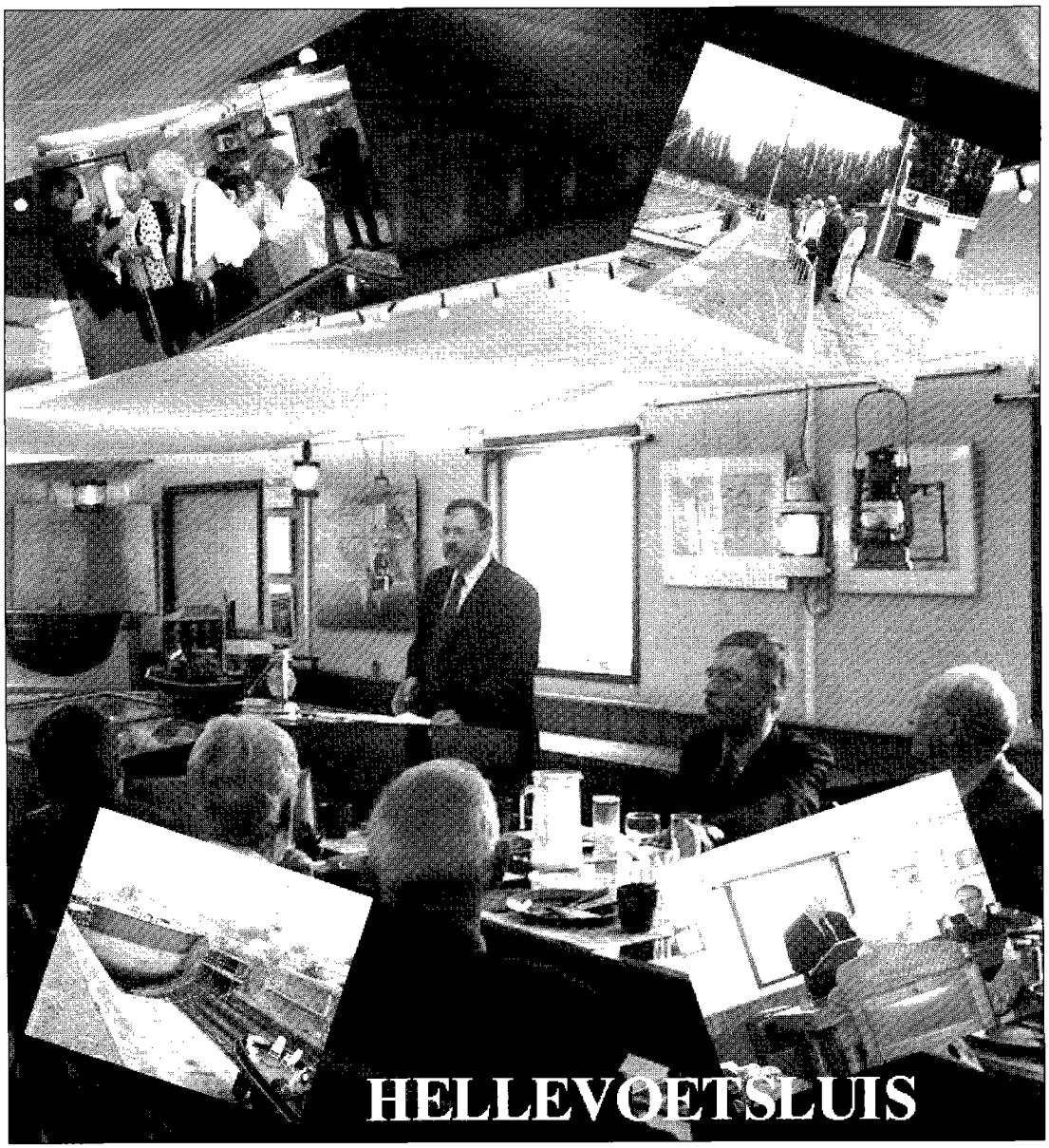
Verkrijging en gebruik in de jaren van wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog.

Door J.W. Hogendoorn; Uitgeverij: Europese Bibliotheek, Zaltbommel
199 blzn, 303 zwart-wit foto's, ISBN: 90 288 3527, prijs: € 29,95.



Auteur Jan Hogendoorn is met dit boek niet over een nacht ijs gegaan. Wie de uitvoerige lijst met geraadpleegde bronnen leest en de verantwoording van de illustraties bekijkt zal dit zeker beamen. Een jarenlang bezoek aan archieven en historische collecties ging aan het schrijven vooraf en heeft zo in grote mate de kwaliteit van dit boek bepaald.
De schrijver gaat niet diep in op de ontwikkeling van de Jeep in de Verenigde Staten - niet erg want hier zijn al heel wat publicaties over verschenen - maar beschrijft al snel de rol die dit voertuig speelde bij de geallieerde opmars en intocht in Nederland, van 1944 tot 1945. De foto's hierbij zullen al snel herinneringen oproepen of een indruk geven hoe onze bevrijders dit unieke voertuig gebruikten. *"En de Jeep - hemel nog an toe, ik geloof niet dat we de veldtocht gewonnen zouden hebben zonder de Jeep"* sprak oorlogscorrespondent Ernie Pyle eens.
Gelukkig lieten de geallieerden veel van deze voertuigen hier op dumps achter en werden de Jeeps hieruit overgenomen of in de Verenigde Staten aangekocht. Duizende exemplaren kwamen zo in gebruik bij politie, brandweer, Rijkswaterstaat en vele andere diensten of speelde een belangrijke rol bij transportbedrijven. Zelfs gebruikt als voertuig voor de landbouw met daarachter een ploeg, belangrijk bij de wederopbouw, blijft niet onbelicht.
Natuurlijk gaat een groot deel van dit boek over indeling en gebruik door onze krijgsmacht. Duizende Jeeps afkomstig uit o.a. dumps in Frankrijk, waar ze na de landing in Normandë waren achter gebleven, werden aangekocht. Vooral de Koninklijke Landmacht verkreeg via de bekende Marshallhulp / Mutual Defense Assistance Program veel van deze voertuigen.
Foto's en gegevens over inzet en gebruik in Nederlands-Indië blijven niet buiten beschouwing. Onbekende illustraties over Ford GP's uit 1941, de zogenaamde Blitz- Buggy's van het KNIL en gepantserde Jeeps van de Cavalerie-eenheden vallen op.
Bij importeur Sieberg te Amsterdam werden ook regelmatig aankopen gedaan, o.a. voor de Koninklijke Marechaussee. Zo zou de Jeep jarenlang als werkpaard worden gebruikt en met zijn 4x4 aandrijving aan veel oefeningen deelnemen.

In de zestiger jaren faseerde een groot deel uit of werd vervangen door de NEKAF-Jeep, die overigens buiten beschouwing blijft.
Door de auteur is een gedegen boekwerk samengesteld, met een chronologische opbouw en veel details, dat door de uitgever is afgerond met een mooie lay-out waardoor het een must is voor de liefhebbers.



Wil Zaagman jr.

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen dat zijn overleden de heren:
P. van Meel, Halleyweg 16, 3318 CM Dordrecht;
Joh. Schaede, Stadionkade 97-I, 1076 BM Amsterdam;
P. Soeteman, Rozenplantsoen 13, 2841 AM Moordrecht en
dr. N. Vels Heijn, Utrechtseweg 301-12, 3818 EJ Amersfoort.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie:

Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
R.J. Heesterbeek, Prof. Lorentzlaan 237, 3769 GW Soesterberg, tel. 06 – 15 51 55 63 (a3, b11, b12, c1, c3, c4, c5, c8, c9);
jhr.mr. M.W.C. de Jonge, Theo Mann Bouwmeesterlaan 106, 2597 HJ 's-Gravenhage, tel. 070 – 324 04 89 (a2, a4, a5, a6, b1, b3, b7);
Koninklijk Instituut voor de Marine, Postbus 10.000, 1780 CA Den Helder;
W.J.M. de Kruiff, Jasmijnweg 64, 3852 GK Ermelo, tel. 0341 – 55 63 83 (algemeen);
H.A. van Lith, Oosterloostraat 11, 2271 HE Voorburg, tel. 070 – 386 95 75 (a4 en militaire spoorwegen);
T. Marseille, Kwartelstraat 46, 8916 BP Leeuwarden, tel. 058 – 212 88 95 (periode 1900-1940);
H.J.R. Offermans, Dorpsstraat 14, 5835 AH Beugen, tel. 0485 – 36 12 06 (algemeen);
P.H. Pillekers jr., Henriëtte Roland Holstlaan 1181, 2624 KP Delft, tel. (015) 256 63 98 (algemeen);
L.W.M. Simon, Burgemeester Henssingel 5, 6301 DG Valkenburg a/d Geul, tel. 043 – 601 37 54 (a4, b4, b6);
Technische Boekhandel Waltman B.V., Postbus 9, 2600 AA Delft, tel. 015 – 212 37 75 (algemeen);
H. de Vries, Bun 3, 3192 JA Hoogvliet (algemeen) (al lid sinds januari 2002, mijn excuses voor de zeer late vermelding);
dr. W.R. Wybrands Marcussen, Rooseveltlaan 191, 1079 AP Amsterdam, tel. 020 – 644 64 58 (algemeen).

Wijzigingen in (post-) adresgegevens:
A. van den Boogaard, Langedaal 18, 3317 MC Dordrecht, tel. 078 – 617 04 78;
H. Günther, Nieuwe Pyramide 29, 3962 HX Wijk bij Duurstede, tel. 0343 – 57 43 47;
H.S. Hovinga, Van Everdingenlaan 32, 2571 NR Utrecht, tel. 030 – 271 75 59;
B. Keers, Zamenhoflaan 23, 3706 VA Zeist;
ing. R.C. Kuenen, Hoogeind 11, 4817 EG Breda, tel. 076 - 520 59 30;
Th. Niemeijer, Fokke Simonszstraat 98-II, 1017 TK Amsterdam;
A. Soplanit, Kardoelerbos 52, 2715 RZ Zoetermeer;
Stichting De Nationale Landstormcommissie, Valkrustdreef 13, 4835 MB Breda;
Stichting Maatschappij en Krijgsmacht, Brasserskade 227a, 2497 NX 's-Gravenhage;
prof.dr. H.W. Tromp, Antonie Duyckstraat 127, 2582 TG '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	R.J. Heesterbeek, Prof. Lorentzlaan 237, 3769 GE Soesterberg, 06-15515563
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, Postbus 2090, 6020 AB Budel, 0495-431110
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 2003 DE VOLGENDE MILITARIABEURZEN:

19 januari
9 maart
4 mei
22 juni
7 september
2 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