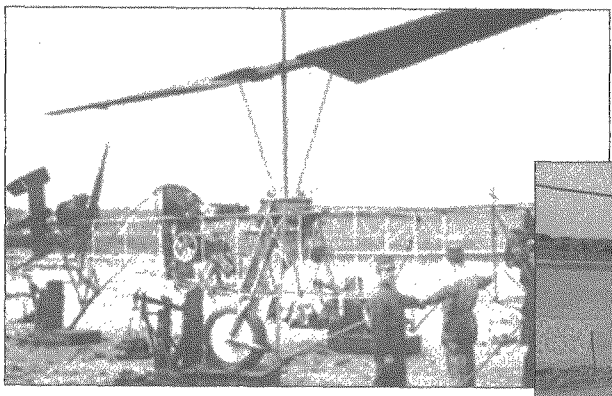
Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie









37e Jaargang nummer 1 - januari/maart 2003

THEMANUMMER WATERSNOOD

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

Foto's omslag:
De eerste Nederlandse helikopter van Von Baumhauer (foto sectie luchtmachthistorie)
De Sikorski S-51 "Jezebel" tijdens de Watersnoodramp (foto Dubbeldam)
De Lynx-helikopter, momenteel in gebruik bij de Koninklijke Marine (foto Leguë)
De SAR-helikopter "Tweety", momenteel in gebruik bij de Koninklijke Luchtmacht (foto sectie luchtmachthistorie)

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

Theo Postma
Op bezoek bij ... de familie Van Lier 2

Theo Postma
Boekbespreking:
Een bevlogen avontuur en Terug van weggeweest 3

Jaap Dubbeldam
Marinevliegkamp Valkenburg en de watersnoodramp 6

Drs Rolf de Winter
De ontwikkeling van de Search and Rescue-dienst bij de Koninklijke Luchtmacht 19

LntKolMarns R.V. Lequé
Ontwikkelingen van de SAR bij de Marineluchtvaartdienst 28

Wil Zaagman jr.
Van de penningmeester 33

J. Nuis
Militariade 34

Dr S.J. de Groot
Hr.Ms. O 21 1940-1945. Gedichten en verhalen van korporaal-telegrafist J. van der Peijl (2) 39

B. van Marken
De gezondheidstoestand van Napoleons soldaten 45

Drs Ruud Bruijns
Boekbespreking: Een andere kijk op de Slag om Arnhem. De snelle Duitse reactie 47
Boekbespreking: Noordwijk, Katwijk en Valkenburg, Atlantikwal 1940-1945.
Stützpunkt Gruppe Katwijk 49

Luitenant-kolonel b.d. E.H. Bongers
Bericht bij de 10e druk - "Grebbelinie-1940" 50

Joep van Hoof
Correspondentschap Militaire Genealogie 50

Theo Postma
Correctie Tolboeken 50

H.G. Meijer, Theo Postma, Defensiekrant
Nieuwe onderscheiding bij Landmacht 51

Theo Postma
"Ereteken voor verdienste" in goud voor Willem Plink 51

Douwe Leij
Boekbespreking: Canada en Noord-Brabant. Een band voor altijd 52

Nieuwe organisatie voor Legermuseum 54

Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 56

Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...



DE FAMILIE VAN LIER

Na een lange autorit - waar de snelweg ophoudt en men Duits begint te praten - werd ik met een kop koffie door Frans en Ans hartelijk ontvangen in hun gezellige appartement in het hartje van Emmen. Hoewel een groot gedeelte van Frans' verzameling bij de verhuizing van Buren naar Emmen is weggedaan, is er in kastjes en aan de muur voldoende overgebleven om te zien dat hier een oud-commandant van de Koninklijke Marechaussee en oud-museumdirecteur woont!

Maar er zijn ook banden met de artillerie. De 20-jarige Frans van Lier ging begin 1951, na zijn middelbare school in Breda, naar de School Reserve Officieren Artillerie. Eind 1951 koos hij voor een beroepscarrière bij de Krijgsmacht en werd tweedejaars cadet op de KMA. Tijdens de Watersnood van '53 werd hij als pelotonscommandant naar Rilland Bath en Zevenbergen gestuurd om de dijken te helpen herstellen. Het zandzakken vullen onder koude en natte omstandigheden leverde hem nog een tevredenheidsbetuiging op.



Frans van Lier vervulde verschillende functies bij de Luchtdoelartillerie tot hij in 1959 als eerste luitenant overging naar de Koninklijke Marechaussee. In 1964 trad Frans in het huwelijk met Ans, in '67-'68 volgde hij de Hogere Juridische Vorming aan de Gem. Universiteit Amsterdam en hij eindigde als de hoogste baas van "Het Wapen". Na zijn leeftijdsontslag in 1986 werd hij directeur/conservator van het Marechausseemuseum in Buren. Daar nam hij in 2001 afscheid en vertrok naar het verre noordoosten van het land.

Maar nu de band met Mars et Historia. Frans **IS** Mars et Historia. Hij nam in 1966 het initiatief tot de oprichting. En hij is de laatste van de mensen van het eerste uur die nog in leven is. Hij noemt ze allemaal op, maar ik memoreer hier alleen de eerste voorzitter, wiens naam nog voortleeft in het "Diekerhoff-fonds". Eindelijk weet ik nu hoe het allemaal gegaan is: door een aantal militaria-verzamelaars werd bij een Haagse drukker een blaadje uitgegeven met de naam "Militariade". Toen de drukker naar Spanje verdween was "Militariade" op de fles. De ondertussen uitgebreidere kring verzamelaars hadden niets meer. Frans was kapitein-adjudant bij generaal Amelink en werd door hem geïnspireerd een vereniging op te richten. In de eerste jaren na de oprichtingsdatum, 20-08-1966, trad Frans op als secretaris en redacteur. Ik moet die eerste blaadjes, die nog gestencild werden, nog steeds eens bekijken! Mogelijk zit er een rubriekje in: "uit de oude doos"?

In zijn hoedanigheid van bestuurslid/redacteur heb ik Frans als adviseur en gastheer voor de vergaderingen in Buren meegemaakt. Op Mars-evenementen, met name de algemene ledenvergaderingen in Soesterberg, was mijnheer van Lier de veilingmeester voor het Diekerhoff-fonds, en moest mevrouw van Lier op "de kraam" passen waar vooral ansichtkaarten met een krijgsmachtonderwerp te koop werden aangeboden.

Aan het eind van mijn bezoek ben ik nog, beneden in de berging, naar de verzameling van Frans wezen kijken: van alle krijgsmachtonderdelen netjes aangelegde mappen met krantenknipsels, tekeningen, zakboekjes, oorkonden, plaatjes; allemaal origineel en voornamelijk oud. Het ordenen en bijhouden houdt hem voorlopig wel bezig; in de Randstad zal ik de van Lier's, gezien de afstand, wel niet zo vaak meer zien, maar een veiling in Soesterberg zonder hen is moeilijk voor te stellen!

BOEKBESPREKING

door Theo Postma



EEN BEVLOGEN AVONTUUR

R. J. Idzerda
De Bataafsche Leeuw, paperback, 216 blz.
ISBN 90 6707 544 2, prijs: € 22,50

TERUG VAN WEGGEWEEST

Herinneringen aan Soerabaja
1947-1949
H.J.E. van der Kop
De Nieuwe Haagsche, paperback, 168 blz.
ISBN 90-77032-25-8, prijs: € 17,-

Twee meeslepende boeken van oud-officieren van de Marine Luchtvaartdienst!

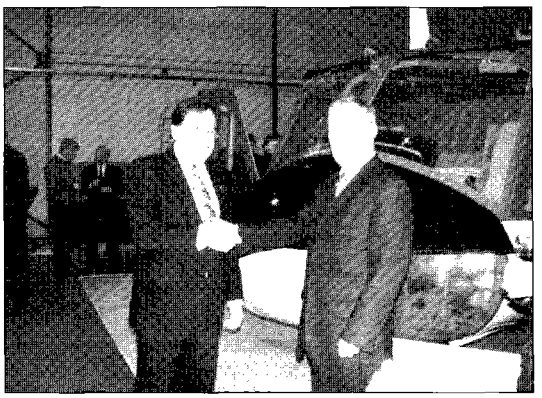
Het eerste beschrijft de spannende belevenissen van MLD-officier R.J. Idzerda vanaf zijn jeugd en het begin van zijn MLD-carriere (vlak voor WOII) tot en met zijn post-actieve periode als manager bij het Wereld Natuurfonds:
Met de P-40 bij het Australische 120 squadron op Nieuw-Guinea; op de Catalina en Dakota bij de MLD in Indië, als vlieger op de eerste helikopter in Nederland, in Seafuries van Squadron 860 op de "Karel Doorman", weer in een helikopter bij de watersnoodramp in 1953, dan nog stafwerk, Seahawk straaljagers, Neptune's, de NAVO en eindigend als vlag-officier-MLD.

Het tweede boek van H.J.E. van der Kop beperkt zich voornamelijk tot ruim twee jaar (1947-1949) grondfunctie op Marinevliegkamp Morokrembangan te Soerabaja tijdens Politionele Acties, maar ook zijn jeugd in Indië en een tweede weerzien in het moderne Indonesia komen aan bod. De aaneenschakeling van anecdotes geeft een voortreffelijk beeld van het leven en werk in die tijd; onderwerpen die, ten onrechte, niet vaak aan bod komen in militair-historische documenten.

Bij Idzerda gaat het vooral over de operationele kant van het vliegbedrijf en valt de lezer van het ene avontuur in het andere terwijl bij van der Kop meer de logistieke en ondersteunende zijde wordt belicht en de sfeer in Indië zodanig wordt beschreven dat de lezer zich ter plekke waant. Maar beide boeken heb ik, geboeid, in één ruk uitgelezen.

ACTUEEL

Het boek van Idzerda bevat een actueel onderwerp, namelijk "De Ramp van 1953" Op één bladzijde uit dat hoofdstuk staat een foto, genomen door zijn collega van der Kop. Deze bladzijde, hierna afgedrukt, vormt meteen het bruggetje naar de daaropvolgende artikelen over "Marinevliegkamp Valkenburg en de Watersnoodramp van 1953" en "Ontwikkeling van de "Search And Rescue (SAR) bij de Luchtmacht en de Marineluchtvaartdienst", de laatste twee artikelen naar lezingen die gehouden werden op 1 februari in het Militair Luchtvaartmuseum (MLM) ter opluistering van de presentatie van de Agusta Bell AB-204, met het MLD-registratienummer 225. Deze helikopter werd door de directeur van het Flygvapenmuseum te Linkoping (Zweden), de heer S. Scheiderbauer, overgedragen aan het MLM.



Overdracht Augusta Bell rg. nr. 225 (Foto MLM)

Verder zal dit jaar ook in Mars et Historia aandacht besteed worden aan de jubilea:

100 JAAR LUCHTVAART
90 JAAR MILITAIRE LUCHTVAART
50 JAAR KLU

Maar maandagochtend 2 februari gingen we in alle vroegte op weg naar Zeeland. We hadden niet veel informatie, wel dat het goed mis moest zijn. Ik had als helper Taco Mulder – van mijn stuntteam – meegenomen, op zijn eigen verzoek overigens, hoewel hij nog nimmer in een helicopter had gezeten. Maar onderweg gaf ik hem de nodige aanwijzingen. Jaap Schwartz ging met de mecano's, sergeant Bogert (die inmiddels Visser had vervangen) en vliegtuigmaker Van den Berg – bestemd als Jaaps helpers – met de auto naar de luchtmachtbasis Woensdrecht, waar we onze basis zouden hebben. Het plan was dat Jaap en ik en onze helpers elkaar zouden aflossen iedere keer als er getankt moest worden. Toen Taco en ik bij Hoek van Holland waren aangekomen konden we onze ogen niet geloven; er was haast niets te zien behalve water, met hier en daar een paar boomtoppen en daken, waar we al gauw mensen op zagen zitten. Later bleek dat Oude Tonge te zijn, maar wij konden ons toen nog niet oriënteren.
Jezebel was uitgerust met een lier, die helaas niet meer dan 100 kg kon torsen. Aan het eind zat een forse haak waaraan de lus van een zwemvest was bevestigd, dat de te redden persoon moest aantrekken. Het bleek alras dat dit niet voldeed, want sommigen wisten niet wat met dat vest te doen. Eén jonge vrouw hesen we zelfs op terwijl ze zich er slechts aan vast had geklampt – heel riskant. Overigens moet dat voor



Zeeland februari 1953 vanuit Jezebel: niets dan water. De foto werd genomen door collega Hans van der Kop, die als passagier meevloog.

Overgenomen uit "EEN BEVLOGEN AVONTUUR" van R. J. Idzerda

Jaap Dubbeldam

MARINEVLIEGKAMP VALKENBURG EN DE WATERSNOODRAMP

Een halve eeuw geleden, in februari 1953, was Nederland wereldnieuws, toen een zesde deel van het land werd overspoeld door de Noordzee. Het vliegkamp Valkenburg vervulde die maand een belangrijke rol, omdat vanaf dit vliegveld de hulpvluchten naar het getroffen gebied werden gecoördineerd en voor het overgrote deel ook uitgevoerd.
Om nog eens het belang van het vliegveld, ook nu na 50 jaar nog, te onderstrepen dook de voorzitter van de Stichting Vrienden Marinevliegkamp Valkenburg (SVMV), Jaap Dubbeldam, in de archieven en sprak met diverse mensen die het zelf hadden meegemaakt. Hij produceerde het volgende artikel over de Watersnoodramp van 1953 waarin de nadruk ligt op de rol van het vliegveld en de vliegtuigen.

De storm

De zware storm die zondag 27 oktober 2002 over Nederland trok zullen de meeste lezers zich nog kunnen herinneren. Als je deze storm vergelijkt met de storm, die op 1 februari 1953 in zuidwest Nederland een watersnood tot gevolg had, valt een aantal overeenkomsten op.
Zowel in 2002 als in 1953 stond er windkracht 10 en waren er zware windstoten van circa 144 kilometer per uur. Toch waren de gevolgen niet te vergelijken. De redenen voor dit verschil tussen toen en nu zijn de windrichting, het tij en de Deltawerken, die na 1953 werden gebouwd.
Op zaterdagavond 31 januari 1953 bereikte de storm de Nederlandse kust. Het KNMI gaf de volgende waarschuwing: "noordwesterstorm (windkracht 9)". In de loop van de nacht wakkerde de storm aan tot windkracht 10, en ruimde naar het noorden. Zondagmorgen om halfvijf was de storm op z'n hoogtepunt. Bij Vlissingen en Hoek van Holland liep de windsnelheid zelfs op tot meer dan 120 km/u (windkracht 12, orkaan).
Tegelijkertijd was het die nacht ook springtij en de waterstand was kort na middernacht bij Hoek van Holland maar liefst drie meter hoger dan normaal.
Deze combinatie van zware storm en springtij leidde in februari 1953 tot 89 dijkdoorbraken en zo'n 500 dijkbressen waardoor in totaal zo'n 141.000 hectare land onder water kwam te staan. Een aantal Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden en delen van Noord-Brabant en Zuid-Holland werden overspoeld met als gevolg dat bijna 49.000 huizen en boerderijen werden getroffen, waarvan ruim 8.000 zwaar of onherstelbaar. Er werden meer dan 100.000 mensen geëvacueerd, maar voor 1.835 mensen was de ramp fataal.

De Ramp

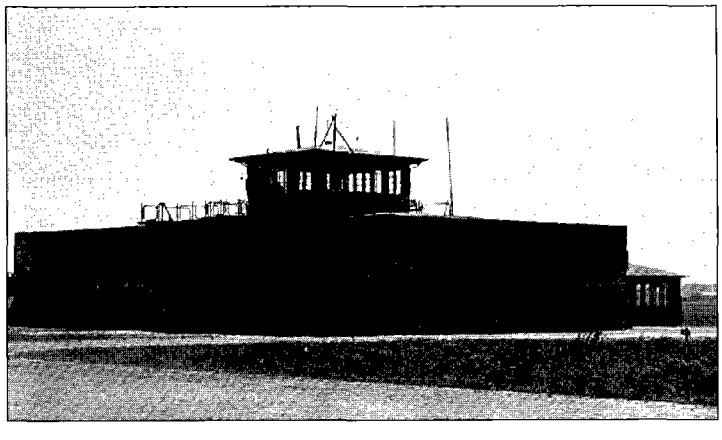
Toen Nederland die zondagmorgen wakker werd, was het niet bij iedereen direct duidelijk dat die nacht in zuidwest Nederland iets vreselijks was gebeurd. Zo vreselijk dat vijftig jaar later nog steeds wordt gesproken over De Ramp. De schade buiten het rampgebied beperkte zich, net als in oktober 2002, tot afgewaaide dakpannen en daken en omgewaaide bomen. Een uitzondering hierop vormde de kust van Noord- en Zuid Holland, zoals in Katwijk, waar een deel van de boulevard met daarop een muziektent door de zee was weggespoeld.
Dat er sprake was van een watersnoodramp hoorden veel mensen pas die zondagoch-

tend vanaf de preekstoel, en pas in de loop van de middag en de nacht werd de omvang en de ernst van de ramp echt duidelijk. Dit werd mede veroorzaakt door het uitvallen van de elektriciteit en telefoonverbindingen in de getroffen gebieden, waardoor communicatie onmogelijk was.
Voordat vanaf Valkenburg laat in de middag twee B-25 Mitchells konden opstijgen, werden die eerste dag boven het gehele rampgebied maar twee vluchten uitgevoerd. Dit betrof een Belgische helikopter en een gecharterde DC-3 Dakota.
Op zondagmiddag om vier uur steeg de Belgische Sabena piloot Gerard Tremiere met een Hiller Raven op van het vliegveld Melsbroek bij Brussel, met de vage opdracht om op Overflakkee twaalf geïsoleerde mensen te redden. Toen hij om zes uur in Oude Tonge landde had hij niet twaalf maar duizend mensen op daken en in bomen gezien. Hij had zich boven de uitgestrekte watermassa weten te oriënteren door het tellen van de kerktorens.
Nadat bekend was geworden dat er grote delen van Nederland onder water stonden en dat die gebieden onbereikbaar waren kwam verslaggever Carel Enkelaar op het idee de ramp vanuit de lucht te bekijken. Voor heel veel geld regelde hij (namens de Volkskrant) een Dakota en zonder toestemming van de Rijksluchtvaartdienst vertrok hij met enkele collega's en fotograaf Jan Stevens naar het getroffen gebied. Boven het rampgebied maakten zij historische opnamen van de ondergelopen polders, vernielde dorpen en mensen op daken.

Direct al op zondag werden door overheidsinstanties de eerste voorbereidingen getroffen voor een grootscheepse reddingsoperatie, met als doel zoveel mogelijk slachtoffers te redden en de bewoners van door het water ingesloten gebieden van voedsel en kleding te voorzien. De inzet van de hulpverlening door Marine, Land- en Luchtmacht werd in de nacht van 1 op 2 februari doeltreffend gecoördineerd. Het vliegveld Valkenburg werd aangewezen als centrum voor de hulpverlening vanuit de lucht.
De krantenkoppen van maandag 2 februari luidden: "Holland's dijken bezwijken: dood en verderf z'n lot" "Orkaan en springtij veroorzaken nationale ramp" en "Desorganisatie en wanorde in West- en Zuid-Nederland".

Het marinevliegkamp in 1953

Op de dag van de watersnoodramp was het vliegkamp Valkenburg pas zeven jaar bij de Nederlandse luchtstrijdkrachten in gebruik. Na afloop van de Tweede Wereldoorlog in mei 1945 was het vliegveld provisorisch opgeknapt door de Geallieerden en vervolgens in gebruik genomen door de Luchtstrijdkrachten, zoals de Koninklijke Luchtmacht toen nog heette. Op 15 oktober 1947 was het vliegveld overgedragen aan de Koninklijke Marine en in dienst gesteld als Marine Vliegkamp Valkenburg, hoewel het



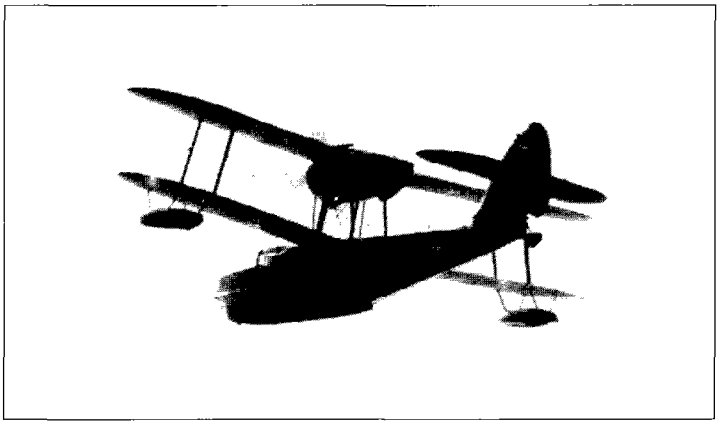
Het vliegverkeer werd in februari 1953 geleid vanuit de opbouw bovenop de door de Duitsers gebouwde bunker. (Fotoarchief W. Versteegh)

334 Squadron van de luchtmacht er nog tot 1957 was gestationeerd.
Het vliegveld beschikte in februari 1953 nog maar net over een landingsbaan van betonplaten, 06/24. De net aangelegde dwarsbaan,17/35, kon waarschijnlijk nog niet worden gebruikt voor starten en landen. Deze twee banen waren in de loop van 1952 aangelegd ter vervanging van de drie landingsbanen 03/21, 10/28 en 16/34, die nog door de Duitse bezetter waren aangelegd en door de Royal Air Force in mei 1945 waren voorzien van 'perforated steel plates'. Deze banen waren in 1952 buiten gebruik gesteld en dat was maar goed ook omdat dit soort landingsbanen elke dag moest worden gecontroleerd op los geraakte platen. Deze 'perforated steel plates' hebben trouwens nog lange tijd dienst gedaan als platform voor de vliegtuigen en later als afrastering bij de boerderijen.
Weer zeven jaar later, in 1959, werd het vliegveld aan de Wassenaarse kant uitgebreid, waardoor de landingsbaan 06/24 de huidige lengte van 3000 meter kreeg.
Het vliegverkeer werd in februari 1953 geleid vanuit een opbouw op een door de Duitsers gebouwde bunker. Pas in 1954 werd daarboven op een stalen toren gebouwd, die tot 1981 als verkeerstoren dienst heeft gedaan. De bouwvergunning voor deze toren werd afgegeven op 5 oktober 1953.

Op het vliegveld waren tijdens de Watersnoodramp de volgende squadrons gebaseerd, met daarachter de in gebruik zijnde typen, het aantal en de taak:
Marine Luchtvaartdienst (MLD)
VSQ.2 Firefly FR.4 (dit squadron vloog ook vanaf HrMs Karel Doorman)
VSQ.3 Sea Fury F.50/FB.51/FB.60 (reserve squadron)
VSQ.4 Firefly FR.4/FR.5 (dit squadron vloog ook vanaf HrMs Karel Doorman)
VSQ.5 B-25C Mitchell II (6), Auster AOP.3 (3), Oxford Mk.1 (2) (algemene dienst)
VSQ.8 Sikorsky S.51 (1), Sea Otter ASR.2 (3) (OSRD)
VSQ.320 PV2 Harpoon (18) (ASW)
VSQ.860 Sea Fury F.50/FB.51/FB.60 (dit squadron vloog ook vanaf HrMs Karel Doorman)
In februari 1953 bedroeg het totaal aantal Sea Furies 43.
Het totaal aantal Fireflies bedroeg 52.

Luchtstrijdkrachten (LSK, vanaf 27 maart 1953 Koninklijke Luchtmacht)
334 Sq C-47 Dakota (6)

De meteo op Valkenburg had in de middag van zaterdag 31 januari 1953 geconstateerd dat er sprake was van een opkomende zware storm. Vanwege deze stormvoorspelling werden op het vliegveld uit voorzorg allerlei extra maatregelen genomen. De vliegtuigen werden zoveel mogelijk in de hangars gezet. De buiten geparkeerde Harpoons, Mitchells en Fireflies van de MLD en de Dakota's van 334 Squadron werden met de neus in de wind gezet, verankerd aan betonblokken en op de vleugels werden zandzakken geplaatst. De wind was echter zo hard dat van sommige Fireflies de propeller begon te draaien.
De wind ruimde in de loop van de avond en nacht naar het noordwesten, waardoor de zorgen op het vliegveld alleen maar groter werden. Uit voorzorg werden de commandant, ktz vlieger Jhr. J. Elias, de eerste officier en het hoofd vliegdienst, officier vlieger J.L. den Hollander, opgeroepen. Vanwege afbrekende boomtakken en vallende dakpannen bij de barakken was het voor hen



Sea Otter 12-1 van VSQ.8, gefotografeerd in een positie zoals slachtoffers van de ramp het watervliegtuig zullen hebben zien overvliegen. (Fotoarchief P.P. Staal)

levensgevaarlijk geweest om het vliegveld te bereiken.
Op zondagochtend 1 februari lag Valkenburg er triest bij. Enkele fietsenrekken met afdak waren door de wind weggeblazen en werden in de nabije bollenvelden met fietsen en al teruggevonden. Enkele gammele houten barakken van VSQ.860 waren als kaartenhuizen omgevallen.
In het vliegdienstgebouw werd bij Operaties een noodcentrum ingericht. Het was daar tijdens die stormnacht en op de zondagmorgen een drukte van belang. 's Morgens om halftien kreeg al het personeel een oproep om naar Valkenburg te komen.

De reddingsoperatie vanaf Valkenburg
Zondag 1 februari.
Al op zondagmorgen werden de Mitchells op stand-by gezet en de bemanningen van de Harpoons, Sea Furies en Fireflies kregen te horen dat zij zich beschikbaar dienden te houden.
Van de Dakota's van de Luchtstrijdkrachten waren de roeren door de enorme stormkracht door de roerklampen geslagen en de roeren zaten daarom muurvast. Het bleek mogelijk om de roeren met handkracht weer terug te zetten en daarna werd met man en macht aan de toestellen gesleuteld om ze weer luchtwaardig te krijgen. In de loop van de zondag had het personeel van het vliegkamp dertien vliegtuigen gereed gemaakt voor hulpverlening. Dit waren vier Harpoons, drie Mitchells, twee Oxfords en vier van de Dakota's.
's Middags om vier uur was het vliegveld volledig bedrijfsklaar voor vliegoperaties. Door de nog steeds zware storm uit het noorden was doelmatig opereren echter haast onmogelijk. Op de nieuwe hoofdbaan stond een dwarswind van 50 knopen ! Er was echter een dringend verzoek binnengekomen van de burgemeester van Middelharnis op Goeree en Overflakkee en twee B-25 Mitchells van VSQ.5 hebben toen een eerste vlucht uitgevoerd, voornamelijk boven Flakkee en West-Brabant. Ze maakten daarbij gebruik van een van de oude startbanen, waarschijnlijk de 03/21, die nog bestond uit geperforeerde staalplaten. Een van de piloten op deze vlucht was squadroncommandant Leeflang, zelf afkomstig uit Middelharnis. Het beeld dat men vanuit de Mitchells kreeg tijdens die eerste vlucht was nog erg verward en onsamenhangend. Men kreeg wel een indruk van de oppervlakte land dat overstroomd was, maar nog geen enkel idee van de rampzalige gevolgen daarvan. Wel bleek dat voor het eerst dat de Zuid Hollandse eilanden net zo zwaar waren getroffen als de Zeeuwse. De Mitchells waren pas tussen halfvijf en vijf uur opgestegen maar nog voor het invallen van de duisternis zag men ook nog kans om drie rubberboten te droppen in de buurt van Oude Tonge op Goeree en Overflakkee.
De drie knalgele Sea Otters van VSQ.8 werden die zondag ook stand-by gezet en ook de eerste en enige helikopter van de MLD



S-51 Jezebel.
(Fotoarchief J. Dubbeldam)

werd gereed gemaakt. Deze Sikorsky S.51, met de naam Jezebel, was sinds 20 december 1951 in dienst bij de MLD. De heli was in 1952 een reis mee geweest naar de West aan boord van HrMs Karel Doorman en was in januari 1953 in gebruik genomen door VSQ.8. De Jezebel was net terug uit revisie en was bij die gelegenheid ingrijpend gemoderniseerd. De met doek bespannen houten bladen waren vervangen door metalen rotorwieken. Na dit onderhoud was er uitsluitend nog mee proef gevlogen vanaf Valkenburg, maar door de watersnood kwam daar nu snel verandering in. Het is nu bijna niet meer voor te stellen, maar op dat moment was het de enige helikopter in heel Nederland.
Zoals hiervoor al gemeld fungeerde het marinevliegkamp tijdens de hierna te bespreken reddingsoperatie als coördinatiecentrum voor alle hulpvluchten. Alle operaties werden gecoördineerd door de commandant maritieme middelen te Amsterdam, ktz J.F. van Dulm RMWO.

Op Valkenburg had men naast de twee Mitchells ook de Sikorsky S.51 naar het rampgebied willen sturen. De heli werd opgestart in een hangaar, maar zodra de rotorbladen buiten de bescherming van de hangaar kwamen begonnen ze zo hevig te zwiepen dat piloot Rudi Idzerda zijn poging moest opgeven, om beschadiging te voorkomen.

Maandag 2 februari

Op maandag 2 februari begon de hulp vanaf Valkenburg op gang te komen. Het voltallige personeel was opgeroepen en iedereen die beschikbaar was werd ingezet om de vliegtuigen te beladen met hulpgoederen en medicamenten. Die dag kwam als eerste de Sikorsky S.51 van VSQ.8 in actie. De Jezebel vloog in alle vroegte naar het rampgebied om die eerste dag 45 mensen te redden vanaf daken van ondergelopen huizen. De daaropvolgende dagen opereerde de Jezebel vanaf het luchtmachtveld Woensdrecht, omdat dit dichter bij het rampgebied lag.
Twee Sea Otters van VQS.8 kwamen die maandag ook in actie. De toestellen maakten de eerste landingen in de ondergelopen polders tussen Oude en Nieuwe Tonge en brachten op die manier 27 mensen in veiligheid. Veelal werd met de drenkelingen naar droog gebied getaxied, terwijl de gewonden werden overgevlogen naar Valkenburg voor verdere afhandeling. Tijdens de vele vluchten boven het rampgebied hebben deze watervliegtuigen een groot aantal mensen uit hun benarde posities bevrijd. Het landen en taxien in de onder gelopen polders was niet zonder gevaar. Zo werd bij de landing in een ondergelopen weiland de bodem van een Sea Otter beschadigd door prikkeldraad en ontstond een aantal lekken. Het scheelde weinig of het toestel had niet meer kunnen starten. Als een Sea Otter niet zelf bij de slachtoffers kon komen werd contact opge-

nomen met de Harpoon die boven het gebied als verbindingsvliegtuig functioneerde. Vanuit deze Harpoon werd dan een helikopter naar de plek des onheils gedirigeerd. De Harpoon was ook de verbindingsschakel tussen bureau operaties op Valkenburg en de boven het rampgebied opererende vliegtuigen en helikopters. Een Harpoon van VSQ.320 wierp die maandag ook vijftien rubberboten uit bij o.a. Stavenisse en een Oxford van VSQ.5 vloog met twee ingenieurs van Waterstaat boven het getroffen gebied om vast te stellen waar de plaatsen waren die het dringendst hulp nodig hadden. Een Oxford keerde op maandagavond onverrichter zake terug op Valkenburg omdat het voor de vliegers bij de invallende duisternis uiterst moeilijk was om boven al dat water de plaats van bestemming te vinden.

Van de zes gestationeerde C-47 Dakota's van 334 Sq van de Luchtstrijdkrachten waren er vier vliegwaardig en deze toestellen werden ook volop ingeschakeld voor de droppingsvluchten. Het waren de vliegtuigmakers en andere technici van het squadron die vanuit de achterdeur voedsel, rubberboten, medicijnen, zandzakken, kleding en laarzen naar buiten duwden. Daarnaast werden met deze Dakota's vluchten gemaakt voor verslaggevers en persfotografen. Ook werden oriëntatievluchten gemaakt om te kunnen beoordelen wat voor hulp geboden kon worden.

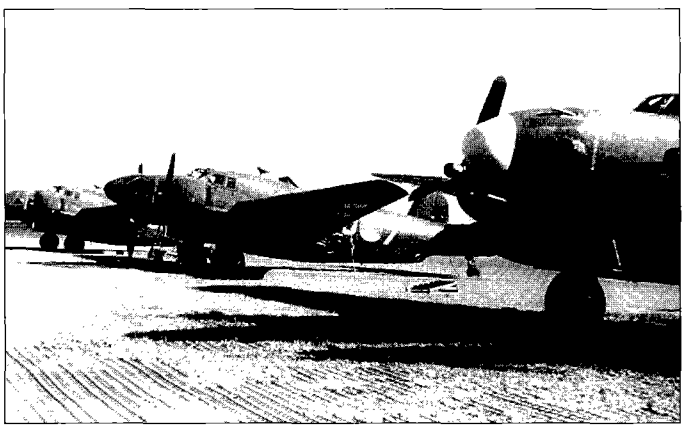
Ook twee Dakota's van de KLM vlogen die maandag vanaf Valkenburg om rubberboten en voedsel af te werpen.

In totaal zijn op maandag 2 februari vanaf Valkenburg 48 vluchten uitgevoerd, waarbij 40 rubberboten, tientallen containers met water en enkele honderden kilo's voedsel werden gedropt.

Dinsdag 3 februari

De dinsdag was het keerpunt, want toen werd de hulpverlening steeds omvangrijker. Veel slachtoffers werden die dag uit het rampgebied geëvacueerd. Hulpverleners kwamen op honderden schepen het rampgebied binnen en waar mogelijk gebeurde dat ook over de weg.

Op grote schaal vonden nu droppings plaats van zandzakken, rubberlaarzen en rubberboten, alles gecoördineerd vanuit het 'droppingbureau' op Valkenburg. Vanaf halfnegen stegen vanaf Valkenburg de Sea Otters, Mitchells, Harpoons en Dakota's op richting het overstroomde land. Vanuit de Harpoons werden voedsel en lege zandzakken gedropt vanuit de openstaande deur linksachter. Tijdens een van de eerste vluchten op 3 februari bleek dat dit niet helemaal zonder risico was, toen een zandzak vast bleef zitten aan een stabilo van de Harpoon 19-6. Het toestel werd daardoor slechter bestuurbaar en trilde nogal, vooral bij lage snelheden. Met een high-speed landing kon de piloot, ltz vlieger 1e klas J.W. Canters, het toestel gelukkig veilig op Valkenburg aan de grond zetten.

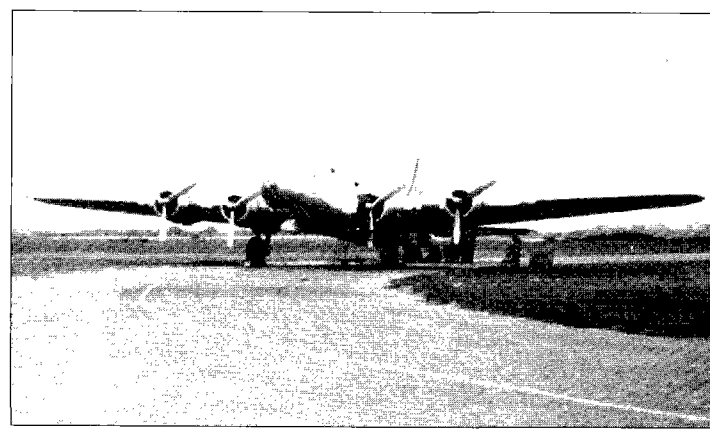


Tijdens de eerste drie dagen na de ramp werden de Lockheed Harpoons volop gebruikt voor het droppen van o.a. zandzakken. De Harpoons waren slechts drie jaar op Valkenburg in gebruik. (Fotoarchief W. Versteegh)

De elf vliegtuigen van de MLD verrichtten zeer nuttig werk want naast de droppings dirigeerden ze ook de helikopters naar bootjes in nood en andere noodsituaties. Deze dag bleef een Sea Otter steken op een, net onder de wateroppervlakte verscholen, verhoging in een van de Zeeuwse polders.
Behalve vanaf Valkenburg werd ook vanaf Schiphol en Gilze-Rijen gevlogen en 's middags waren ongeveer 150 vliegtuigen onafgebroken in actie.
De eerste Amerikaanse Albatrossen en Flying Boxcars waren inmiddels op Valkenburg gearriveerd en de pers werd op het vliegkamp uitgenodigd om het laden van een C-119C Flying Boxcar van de 317th TCW te fotograferen. Het Leidsch Dagblad van 4 februari bevatte een uitgebreide reportage over de activiteiten vanaf het vliegkamp Valkenburg, waarin onder andere gemeld werd dat de Amerikanen ook vertegenwoordigd waren met een drietal Dakota's. Ook Amerikaanse Albatrossen namen dinsdag al deel aan de reddingsoperaties vanaf Valkenburg. Volgens de Nieuwe Leidsche Courant van 4 februari hadden de Amerikaanse strijdkrachten inmiddels zeven transportvliegen, vijftien verbindingsvliegtuigen en achttien helikopters gestuurd.
Op Valkenburg arriveerden dinsdags ook twee Dakota's van de Noorse Luchtmacht, met dekens, en een Catalina van de Deense Luchtmacht, met hulpmateriaal.
De KLM stuurde die dinsdag nog een derde Dakota naar Valkenburg en de Rijksluchtvaartschool uit Eelde stuurde vier Beechcrafts Navigators naar Valkenburg. Twee op Leeuwarden gestationeerde Beechcraft Navigators van de LSK werden ook naar Valkenburg overvlogen.
Het aantal hulpvluchten vanaf Valkenburg op 3 februari bedroeg 80 en deze werden uitgevoerd met 31 vliegtuigen. De MLD nam hiervan 40 vluchten voor haar rekening met een gezamenlijke vliegtijd van 64 uur. In totaal waren op dinsdagavond 124 vliegtuigen en helikopters voor de reddingsvluchten beschikbaar. Het aantal helikopters bedroeg vijftien waaronder drie Amerikaanse, negen Engelse, twee Belgische en de MLD Sikorsky S.51. Dertien helikopters werden nog verwacht uit Amerika en Engeland.

Woensdag 4 februari

Op 4 februari kwam de hulp uit het buitenland goed op gang. Diverse NAVO landen zonden militairen en materiaal en overal in de westerse wereld werden inzamelingsacties gehouden. Op Valkenburg arriveerden weer twee Dakota's uit Noorwegen met dekens en kleren en uit Denemarken arriveerde een B-17 Flying Fortress van de Deense Luchtmacht met aan boord meer dan 50 rubberboten.
De droppings, die de eerste dagen door de



Op 4 februari 1953 zorgde Denemarken voor een wel heel bijzondere bezoeker. Voor het vervoer van meer dan 50 rubberboten van Kopenhagen naar Valkenburg werd gebruik gemaakt van een B-17 Vliegend Fort van de Deense Luchtmacht.
(Fotoarchief Frans Roomer)

vliegtuigen van de MLD en de LSK werden uitgevoerd, werden vanaf 4 februari voornamelijk door de Amerikaanse Flying Boxcars uitgevoerd. Het aantal C-119's was uitgebreid met twee extra toestellen. Deze dag werd ook het prototype van de Fokker S-13 van Fokker ingezet voor een opdracht om medicamenten uit te werpen boven Walcheren. Het woei die dag nog steeds hard en het zicht was matig.
Zo langzamerhand begon het water in het ondergelopen gebied weer te zakken, waardoor het niet langer verantwoord was om de Sea Otters van VSQ.8 waterlandingen te laten maken. Ze werden vanaf nu ook ingezet voor het afwerpen van goederen.
31 vliegtuigen bij elkaar maakten deze dag vanaf Valkenburg bijna 120 vlieguren verdeeld over 91 vluchten. Gedropt werden 149.000 zandzakken, 84 rubberboten, 3.360 liter water, 17.330 broden en 500kg aan overig voedsel.
In totaal waren die woensdag 220 vliegtuigen bij de ramp betrokken, waaronder 25 helikopters. Woensdag en donderdag waren echt de drukste dagen op Valkenburg.

Donderdag 5 februari

Het weer was deze dag nog steeds erg slecht; het wolkendek varieerde tussen de 300 en 500 voet. Het was guur en koud. De Fokker S.13 vloog die ochtend vanaf Valkenburg een missie naar Walcheren, maar kwam ter hoogte van Hoek van Holland bijna in botsing met een Vickers Valetta van de Royal Air Force die samen met een tweede toestel onderweg was naar Valkenburg. In totaal arriveerden die dag vier Valetta's op Valkenburg en 's middags arriveerden ook drie Italiaanse vliegtuigen met hulpgoederen.
Het aantal KLM Dakota's op Valkenburg werd uitgebreid tot vijf en het totaal aantal vanaf Valkenburg opererende vliegtuigen kwam daarmee op 34, waarvan twaalf van de MLD.
Het aantal reddingsvluchten vanaf Valkenburg bedroeg op donderdag 83, met een gezamenlijke vliegduur van 115 uur, waarbij ook weer 135.700 zandzakken werden uitgeworpen. Door de Flying Boxcars werden ook 88 grote splinternieuwe reddingsvlotten uitgeworpen, die door de Valetta's waren afgeleverd. Vanwege het slechte weer nam het aantal vluchten in de loop van de middag af.
Tijdens een van de vluchten moest de Sea Otter 12-3 een voorzorgslanding maken op het Haringvliet en werd daarna gefotografeerd in de haven van Middelharnis. Ook op het Hollandse Diep maakte een Sea Otter een voorzorgslanding. Dit toestel is later door hoofd vliegdienst Den Hollander over het water naar Dordrecht getaxied om door Avio Diepen te worden gerepareerd.
Volgens de Nieuwe Leidsche Courant van 5 februari 1953 waren inmiddels 2.000 schepen en 244 vliegtuigen betrokken bij de reddingsoperaties.

Vrijdag 6 februari

Net als de voorgaande dagen was het op vrijdagmorgen nog bijzonder koud. Om tien uur vertrok vanaf Valkenburg de C-47 Dakota X-1 van 334 Sq met aan boord ongeveer 2.500 kilo vracht, waaronder rubberboten, die gedropt moest worden boven het rampgebied. Bij de start bleek al dat er iets mis was met de besturing van de Dakota, maar het toestel kon toch nog los komen. Aan het eind van de baan 06 ging het echter mis en maakte de X-1 een buikschuiver, waarbij de rechtermotor van de vleugel afbrak. De Dakota werd zo zwaar beschadigd dat het toestel moest worden afgeschreven, maar de bemanning kwam er gelukkig goed vanaf. Hoogstwaarschijnlijk was ijsafzetting de oorzaak van het ongeval.
Uit Denemarken arriveerden weer twee Catalina's van de Deense Luchtmacht, met rubberboten.
Het aantal Flying Boxcars van de Amerikanen was inmiddels opgevoerd tot zes, waar-

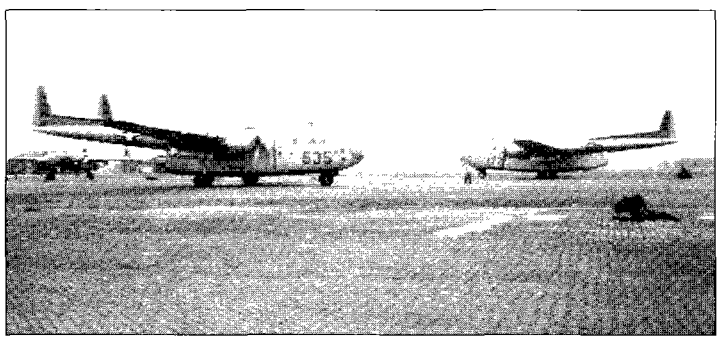
door het gebruik van de kleinere vliegtuigen overbodig werd. De Beechcrafts van de RLS vlogen daarom weer terug naar Eelde.
Vanaf Valkenburg werden op 6 februari 42 vluchten gemaakt waarbij 93.700 zandzakken en 10.820 broden werden afgeworpen.

Zaterdag 7 februari
De hulpvluchten vanaf Valkenburg liepen na 7 februari terug, maar het zou toch nog tot 16 februari duren voordat de laatste Amerikaanse C-119 vertrok.

Maandag 9 februari
De meeste buitenlandse vliegtuigen vertrokken deze dag vanaf Valkenburg en ook de KLM Dakota's vlogen weer terug naar Schiphol. Vanaf nu werd voornamelijk nog gevlogen door de Dakota's van de LSK en de Flying Boxcars van de USAF.

Dinsdag 10 februari
De evacuatie van de slachtoffers van de ramp was op 10 februari voltooid maar dat betekende nog niet dat de hulpvluchten afgelopen waren. De dijken moesten nog worden gedicht en er waren nog steeds door het water geïsoleerde gebieden. Toen op 10 februari een tussenbalans werd opgemaakt bleek dat vanaf 2 februari in totaal 419 vluchten waren uitgevoerd vanaf het vliegkamp Valkenburg, waarvan de Amerikanen met hun C-119C Flying Boxcars de meeste voor hun rekening hadden genomen.
Dinsdag 10 februari was de laatste dag dat de Sikorsky S.51 Jezebel van VSQ.8 actief was boven het rampgebied. Piloot Rudi Idzerda vloog de heli die dag terug naar Valkenburg. Met de helikopter waren in de voorafgaande week honderden mensen geëvacueerd, waarvan 54 mensen echt op het punt stonden om te verdrinken.

De droppings
Om de hulpmiddelen bij de slachtoffers en de hulpdiensten in het rampgebied te krijgen werden twee weken lang vanaf Valkenburg droppingsvluchten uitgevoerd. Hiervoor werd de eerste week gebruik gemaakt van Dakota's en Beechcrafts van de LSK, Dakota's van de KLM, Beechcrafts van de RLS en Mitchells, Oxfords, Sea Otters en Harpoons van de MLD. Vanaf 3 februari werd een aanzienlijke buitenlandse bijdrage geleverd door de Flying Boxcars, Dakota's en Albatrossen van de U.S. Air Force die ook vanaf Valkenburg opereerden. Ook het door Fokker beschikbaar gestelde prototype van de Fokker S-13, werd ingezet, maar dan vooral voor fotovluchten en speciale opdrachten zoals het afwerpen van medicijnen en desinfecterende middelen.
De toestellen dropten bij elkaar honderden tonnen goederen, tijdens hun vele vluchten. De Amerikanen namen in totaal 353 vluchten voor hun rekening in de periode van 4 tot 17 februari 1953. Door de vijf KLM Dakota's zijn de eerste week vanaf Valkenburg 41 vluchten uitgevoerd waarbij 106 ton aan goederen is afgeworpen.



Een heel belangrijke bijdrage aan de droppings na de watersnoodramp is geleverd door negen Fairchild C-119C Flying Boxcars van de U.S. Air Force. De foto toont twee exemplaren van de 317th TCW en een B-25 Mitchell van VSQ.8 op het hoofdplatform van Valkenburg. (Fotoarchief I. Roomer)

Het gedropte materiaal varieerde van voedsel, kleding, dekens tot tenten, zandzakken en stro. Vooral de eerste dagen ging het om brood, rubberboten en laarzen, maar ook om gereedschappen zoals schoppen en spaden. Vanuit heel Nederland gaf men gehoor aan de radio-oproep om goederen te geven. In eerste instantie werd niets geweigerd. Zo arriveerden er op Valkenburg ook allerlei zaken waar men geen raad mee wist. Hondenmanden en kattenbakken werden aangeleverd en er kwam een deftige auto uit Wassenaar met bontmantels en lange jurken.
Na de beëindiging van de vluchten bleef er nog het een en ander achter op het vliegveld, waaronder een hoeveelheid stro, die onder andere door boer van Leeuwen van de Zonneveldlaan werd afgevoerd, voor zijn eigen vee.
Behalve met vliegtuigen, werden de goederen ook over de weg naar Valkenburg aangevoerd. Alle goederen werden opgeslagen in de groene hangar, die stond waar nu het werkplaatsgebouw staat, van waaruit ze weer werden overgebracht naar de vliegtuigen op het aangrenzende hoofdplatform. Dat betekende zeker de eerste week een ongekende drukte voor het nog relatief kleine marinevliegkamp.
Zo snel als mogelijk werden de vliegtuigen na een vlucht weer getankt en volgeladen. Op de dwarsbaan stond regelmatig een rij wachtende vliegtuigen. De net gelande toestellen werden daar geparkeerd wegens gebrek aan ruimte op het platform en op de drukste dagen was er sprake van een 'racetrack' boven het vliegveld, waarin de toestellen rondjes moesten draaien tot ze aan de beurt waren om te landen.
De meeste vluchten vonden overdag plaats en 's nachts werden de vliegtuigen geladen voor de volgende dag en werden de hulpgoederen verzendklaar gemaakt. De kans dat het gedropte materiaal goed terecht kwam was overdags het grootst. Door Dakota's van 334 Sq zijn echter ook 's nachts droppings uitgevoerd, waarbij het doel door autolampen werd gemarkeerd.
Toen op 16 februari de luchtoperaties werden beëindigd, waren er 72.000 broden, 14.000 liter water, 13.600 kilo voedsel, 280 rubberboten en 683.100 zandzakken uit de vliegtuigen geworpen en hadden de vliegtuigen 400.000 liter benzine en 4.500 liter smeerolie verbruikt.
Het was een gigantische operatie die voor topdrukte op Valkenburg had gezorgd, maar ongetwijfeld veel mensenlevens heeft gered.

Buitenlandse hulp

Op Valkenburg was het vooral de eerste week een komen en gaan van buitenlandse vliegtuigen. Dat waren vooral de Amerikaanse toestellen, maar er landden ook vliegtuigen uit Engeland, Canada, Denemarken, Italië en Noorwegen. De vliegtuigen van deze vijf landen beperkten zich tot het aanvoeren van de door die landen beschikbaar gestelde goederen.
Voor die aanvoer maakte Engeland gebruik van Vickers Valetta's en Handley Page Hastings. Canada stuurde Canadair DC-4M Argonauts en DHC.2 Beavers en Denemarken stuurde PBY-5 Catalina's en B-17 Flying Fortresses. Uit Noorwegen kwamen minstens drie C-47 Dakota's.
De allerlaatste buitenlandse toestellen die aankwamen en vertrokken waren twee driemotorige Fiat 212's van de Italiaanse luchtmacht. Deze stokoude vliegtuigen hadden na een lange reis via Nice en Parijs uiteindelijk Valkenburg bereikt. De goederen, die door de Paus en de Italiaanse regering waren geschonken, werden uitgeladen, waarna de oude Fiats niet-vliegklaar werden verklaard. De bemanningen gingen daarna naar Amsterdam in afwachting van het bericht van de technici dat de toestellen weer mochten vliegen. Toen dat bericht kwam werd de reis naar Rome, via Parijs, weer aanvaard. Dat was lang nadat de reddingsoperatie voorbij was.

De Nederlandse bijdrage

Behalve de op Valkenburg gestationeerde MLD en LSK vliegtuigen waren ook andere Nederlandse vliegtuigen betrokken bij de reddingsvluchten. Al genoemd zijn de Dakota's van de KLM, en de Beechcrafts van de LSK en van de Rijksluchtvaartschool, die allemaal vanaf Valkenburg opereerden.

Nog niet eerder vermeld zijn de twee Austers van VSQ.5 die tijdens de eerste week zestien keer van Valkenburg zijn opgestegen voor het uitvoeren van verkenningen.

Van Ypenburg afkomstige Austers van de LSK zijn geland op het strand van Schouwen-Duiveland om dekens te brengen en slachtoffers te evacueren.

Prins Bernhard was ten tijde van de ramp in New York, maar keerde op 4 februari terug in Nederland en ieder dag bezocht hij per vliegtuig of helikopter het noodgebied. Vaak gebeurde dit met een Amerikaanse OH-13A Sioux. Bij zijn terugkeer uit Amerika werd bekend gemaakt dat de prins vier vliegtuigen beschikbaar stelde voor de hulpverlening en nog dezelfde dag meldde de prins zich op Valkenburg met een Dakota. Later in de week bezocht hij Valkenburg met tweemotorige Siebel Si.204D.

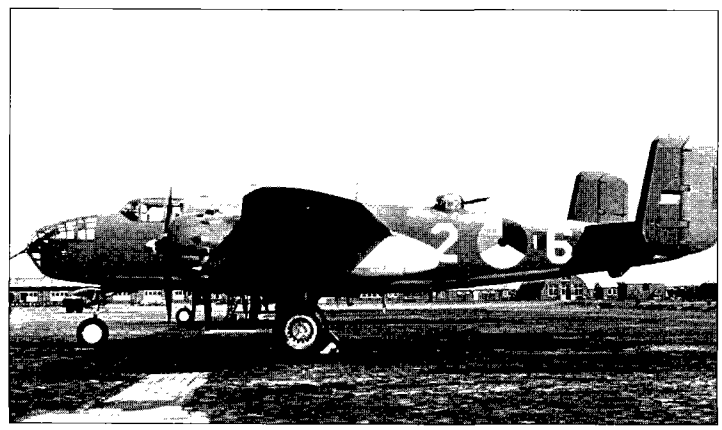
Fokker stelde een S.11 beschikbaar en de hiervoor al gemelde Fokker S.13 'Universal Trainer'. Dit was een tweemotorige laagdekker met een neuslandingsgestel die bedoeld was als navigatietrainer, waarvan er maar een exemplaar ooit gebouwd is.

Operation Humanity

Toen de omvang van de ramp bekend was vroeg de Nederlandse regering ook Amerika om hulp. In antwoord op dit verzoek werd in Den Haag door de U.S.Army een militaire hulp organisatie in het leven geroepen om de Amerikaanse hulp te coördineren. Op 2 februari al arriveerde generaal Eddy, de commandant van de Amerikaanse strijdkrachten in Europa, in ons land en volgens de krant van die dag werden op luchtmachtbasis Rhein Main bij Frankfurt al vijf C-119 Flying Boxcars van de Amerikaanse Luchtmacht gereed gehouden.

Naar goed Amerikaanse gebruik had de Amerikaanse deelname een codenaam: Operation 'Humanity'. Deze bijdrage bestond met name uit in totaal negen Fairchild C-119C Flying Boxcars van de 317th Troop Carrier Wing. Deze 317th TCW bestond in 1953 uit drie squadrons (39th, 40th en 41st TCS) en was vanaf 14 juli 1952 tot 17 maart 1953 gebaseerd op Frankfurt Rhein Main AB in West-Duitsland. De negen Flying Boxcars van deze wing vlogen vanaf 3 tot 17 februari 1953 voornamelijk vanaf Valkenburg en dropten zo'n 309 ton boven het getroffen gebied. Er waren niet constant negen toestellen aanwezig, omdat er ook wisselingen plaatsvonden

Direct na aankomst op Valkenburg hadden de Amerikanen al om hulp gevraagd bij de navigatie, omdat zij op weg naar Valkenburg vanuit West-Duitsland de weg waren kwijtgeraakt. Tijdens de vele vluchten met de Flying Boxcars werd de navigatie daarom gedaan door MLD-mensen.



Mitchell 2-6.
(Fotoarchief J. Dubbeldam)

De toestellen met hun dubbele staart en vierkante romp dropten voornamelijk goederen en lege zandzakken. Bij het uitgooien van de lading ging de achterklep open en werd de lading door een paar man, die stevig vast zaten aan veiligheidsriemen, letterlijk weggeschopt. Tijdens een van deze vluchten had een bemanningslid zich niet goed vastgebonden en was daardoor met de lading uit het vliegtuig gevallen. Hij zou het hebben overleefd, omdat hij in een ondiep modderig meertje op zijn benen terecht was gekomen. Behalve voor de droppings zorgden de Flying Boxcars ook voor de aanvoer van goederen uit Frankrijk, West-Duitsland en Denemarken naar Valkenburg, Gilze-Rijen en Schiphol.

Tussen 3 en 12 februari 1953 stuurde de 9th Air Rescue Group, gebaseerd in Engeland, drie squadrons naar het rampgebied. Het 66th ARS van RAF Manston en het 68th ARS van RAF Burtonwood stuurden beide een Sikorsky SH-19A (ook bekend als de S.55) helikopter naar Woensdrecht. Met de helikopter van Manston werden 100 slachtoffers op het droge gebracht. Deze SH-19A maakte gedurende de rampweek een voorzorgslanding in een weiland in het dorp Bavel ten zuidoosten van Breda. Het 69th ARS gebaseerd op Furstenfeldbruck in West-Duitsland stuurde ook een SH-19A, waarmee 67 mensen werden geëvacueerd in de omgeving van Zierikzee, terwijl SA-16 Albatrossen van dit squadron werden gebruikt om slachtoffers weer op het droge te krijgen, maar ook voor het droppen van voedsel, materiaal en zandzakken.

Drie squadrons van de 12th Air Rescue Group gebaseerd op Bordeaux in Frankrijk, verzorgden tussen 4 en 17 februari met hun SA-16 Albatrossen en SC-47 Dakota's droppings boven het rampgebied.

Operatie WANO

Zoals al eerder gemeld was er in februari 1953 in heel Nederland welgeteld een helikopter in Nederland aanwezig. Helikopters bleken al gauw onmisbaar te zijn voor de evacuatie van de slachtoffers van de ramp en uit de ons omringende landen werden al op de eerste dag helikopters naar het rampgebied gestuurd. Deze helikopters opereerden niet vanaf Valkenburg maar kunnen toch niet onvermeld blijven omdat ze ook een aanzienlijke bijdrage hebben geleverd aan de redding van de slachtoffers.

Onder de naam ' Operatie WANO' (WAters-NOod) vlogen in totaal 38 helikopters boven het rampgebied.

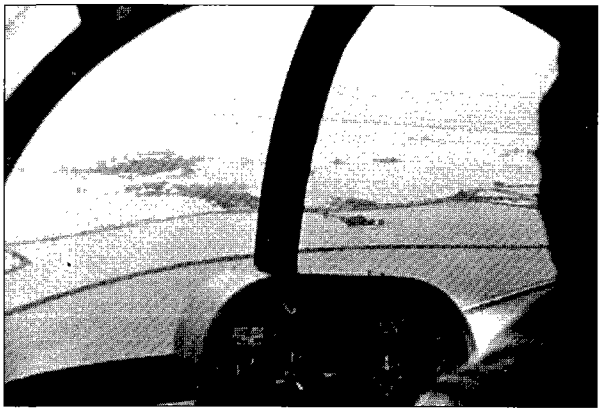
De eerste helikopter was de al eerder genoemde Belgische Hiller Raven en al snel kwamen daar nog een Bell 47J en Sikorsky S.55's van de Sabena bij. Voor een bezoek aan Zuid Beveland maakte de toenmalige Koningin Juliana gebruik van een van deze Sikorsky's.

Andere helikopters die vanaf Gilze-Rijen en Woensdrecht opereerden waren de Amerikaanse Sikorsky SH-19A's (zie onder Operation Humanity) en Bell OH-13 Sioux (Bell 47) met brancards (zoals ze ook te zien zijn in de serie M.A.S.H.), afkomstig uit Engeland en West-Duitsland.

De Engelse bijdrage bestond uit negen Westland Dragonfly HC.3's (in Engeland gebouwde Sikorsky S.51's) van de Royal Navy, twee Sikorsky S.51 van British European Airways en een Bristol Sycamore Mk.3 van de vliegtuigfabrikant Bristol.

De eerste vier Royal Navy Dragonflies arriveerden op 2 februari op Gilze-Rijen en op 3 februari kwamen er nog vijf bij. De negen toestellen waren van 705 Sq. gebaseerd op Gosport in Engeland en keerden op 6 februari weer terug op hun thuisbasis. Ze hadden 229 uur gevlogen waarbij 734 personen, drie honden en een kat naar de vaste wal werden gebracht.

Behalve op de vliegvelden landden de helikopters overal in het rampgebied om slachtoffers af te zetten. Bijvoorbeeld op de dijk tussen Dirksland en Sommelsdijk waar een



S-51 Cockpit vieuw.
(Fotoarchief J. Dubbeldam)

geïmproviseerde luchthaven werd aangelegd. Op het hoogtepunt van de reddingsacties landde daar iedere tien minuten een helikopter. Ook het hoger gelegen marktplein van Zierikzee werd vaak door de helikopters gebruikt.
Dat dit niet helemaal zonder risico was, bleek op 5 februari in het plaatsje Oude Tonge. Een van de bewoners van het plaatsje liep daar achteruit in de staartschroef van een helikopter en kwam daarbij om het leven. Ook is een van de Sioux te water geraakt, toen de piloot de heli neer had gezet op een dijk die daar niet tegen kon. De piloot kon dit gelukkig nog wel zelf aan Prins Bernhard vertellen.
Op 5 februari waren al 16 Amerikaanse helikopters ingeschakeld en in West-Duitsland werden er nog acht gereed gehouden. Rond 16 februari vertrokken de meeste Sioux weer naar hun thuisbasis.
Op 17 februari werden de helikopterbemanningen door Koningin Juliana ontvangen op paleis Soestdijk, waarbij de Nederlandse S-51 in de tuin van het paleis landde. Voordat de helikopters naar Soestdijk vlogen kregen de bemanningen een briefing op Valkenburg.
Behalve op de 17e hebben ook op andere dagen helikopters, zoals Amerikaanse Sioux en de Engelse Sycamore, een bezoek aan Valkenburg gebracht.

Het belang van het vliegkamp Valkenburg

De rol van Valkenburg tijdens de reddingsactie heeft nooit de aandacht gekregen die het verdiende. Nu na vijftig jaar was het niet eenvoudig om de gegevens en foto's uit die tijd boven tafel te krijgen. Veel is vergeten en de werkelijke aandacht ging in februari 1953, terecht, uit naar het rampgebied en de slachtoffers. Het verhaal over Valkenburg in 1953 is dan ook verre van compleet, maar in het kader van de Nationale herdenking van de Watersnoodramp mag het zeker niet onvermeld blijven. Met dit artikel is in ieder geval weer aangetoond dat het vliegkamp in 1953 een heel belangrijke rol heeft gespeeld!
Valkenburg is niet alleen het vliegveld voor de aanvoer van VIPs en de thuisbasis van de Nederlandse Orions, het kan ook een belangrijke functie vervullen tijdens noodsituaties zoals in 1953. Het hebben van een militair vliegveld in het drukke westelijke deel van Nederland is dan van onschatbare waarde, ook nu nog 50 jaar na de Ramp.

DE ONTWIKKELING VAN DE SEARCH AND RESCUE-DIENST BIJ DE KONINKLIJKE LUCHTMACHT

Drs. Rolf de Winter
(Hoofd van de Sectie Luchtmachthistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten)

Op de dag dat velen in ons land een halve eeuw na dato stilstonden bij de verschrikkelijke watersnoodramp van 1 februari 1953 organiseerde de Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum voor haar donateurs een speciale dag waar zowel het optreden van de reddingshelikopter als de ontwikkeling van de reddingsdiensten van de Koninklijke Marine en de Koninklijke Luchtmacht centraal stonden. Deze themadag werd tevens bijgewoond door een forse afvaardiging van de Vrienden van de Traditiekamer De Kooij. Het onderstaande artikel is een enigszins bewerkte versie van de lezing die ik op deze dag mocht voordragen.

De watersnoodramp, een traumatische gebeurtenis

Het is niet overdreven te stellen dat de gebeurtenissen in Zuidwest Nederland van exact een halve eeuw geleden toentertijd voor een nationaal trauma zorgden. Een belangrijk deel van Nederland, een land dat zich al eeuwen lang roerde op het gebied van de strijd tegen het water, viel ten prooi aan een vreselijke ramp die niet alleen meer dan 1.800 mensenlevens eiste, maar ook een onvoorstelbare schade teweegbracht aan de veestapel, de infrastructuur en vele woongemeenschappen in Zeeland, Zuid-Holland en West-Brabant.

Vaak zijn belangrijke, schokkende gebeurtenissen het startschot voor ingrijpende veranderingen of projecten. Als we naar de militaire geschiedenis van ons land kijken, gaat die vlieger bijvoorbeeld ook op. Toen Nederland op 10 mei 1940 door Duitsland werd overvallen, kwam een einde aan meer dan honderd jaren afzijdigheid en neutraliteit. Vanaf mei 1940 maakte Nederland deel uit van het geallieerde bondgenootschap en na de oorlog werd snel aansluiting gezocht bij de NAVO. Onze hele defensie is sedertdien een min of meer integraal deel gaan vormen van een gemeenschappelijke defensie-inspanning. Een andere belangrijke gebeurtenis, de val van de muur in 1989 en de ondergang van het communisme in Oost-Europa, zorgde eveneens voor enorme veranderingen, bijvoorbeeld alleen al als we kijken naar de Nederlandse krijgmacht: denkt u maar eens aan wat er vanaf 1990 allemaal met de Koninklijke Landmacht is gebeurd (halvering van de sterkte, opschorting van de dienstplicht, totstandkoming van de Luchtmobiele Brigade). En ook de Koninklijke Luchtmacht kreeg nieuwe taken, nieuw materieel (grote transportvliegtuigen, gevechtshelikopters) en ging bij talloze missies ver buiten de grenzen van het NAVO-territorium opereren.

De watersnoodramp van 1953 bracht ook een belangrijke koerswijziging en misschien zelfs wel een mentaliteitsverandering teweeg. De ramp zorgde er onder meer voor dat er op het gebied van de bescherming van ons land tegen het water een geweldige prestatie werd geleverd. Iedere Nederlander kent de Deltawerken, het megaproject waarmee al in 1954 werd begonnen en dat pas kort voor de millenniumwisseling werd afgerond. Naast talrijke indrukwekkende dammen brachten de Deltawerken ons staaltjes van technisch vernuft als de Stormvloedke-

ring in de Oosterschelde en de Maeslantkering bij Hoek van Holland. De faam van de Deltawerken reikt zelfs ver over onze landsgrenzen, en overal ter wereld zijn Nederlandse experts en bedrijven betrokken bij projecten tegen de gevaren van stormvloeden en wat dies meer zij.

Katalysator voor het reddingswezen

Ook waar het ging over het redden van drenkelingen was de watersnoodramp van 1953 een soort katalysator. Na de indrukwekkende beelden van de slachtoffers op de daken van hun half of geheel verwoeste woningen en de trieste foto's van de ontheemden die in sloepen naar veiliger oorden werden gebracht, was iedereen het erover eens dat er - in geval van nood - voldoende reddingsmiddelen en goed georganiseerde reddingsdiensten moesten zijn. Voor velen was het bitter te moeten constateren dat het aloude Nederlandse spreekwoord "als het kalf verdronken is, dempt men de put" weer eens letterlijk opgeld had gedaan.

Vanzelfsprekend waren velen betrokken bij het redden van de slachtoffers van de watersnoodramp. Te land, ter zee en in de lucht werden grote inspanningen getroost om te redden wie er te redden viel. Daarbij liet de krijgsmacht zich evenmin onbetuigd, met man en macht werd uitgerukt om de ravage te lijf te gaan. Het brede Nederlandse publiek maakte in de dagen na de ramp voor het eerst kennis met een fenomeen dat zich op het vlak van het redden van drenkelingen duidelijk had weten te onderscheiden. Dat fenomeen was natuurlijk de helikopter. Naast de bijna 40 ingezette helikopters van Groot-Brittannië (*Dragonflies*), de Verenigde Staten van Amerika (*Bell 47's* en een Sikorsky S-55) en België was er een bescheiden, maar zeker niet onbelangrijke Nederlandse inbreng in de vorm van één hefschroefvliegtuig: de beroemd geworden Sikorsky S-51 *'Jezebel'* van de Marineluchtvaartdienst.

Binnen een week van hélicoptère naar helikopter

Voor veel Nederlanders betekende de inzet van hefschroefvliegtuigen tijdens de ramp dus een eerste kennismaking. Op de achterpagina van het *NRC Handelsblad* van maandag 27 januari 2003 stond - naast een overigens intrigerend artikel over het oor van Saddam Hussein, waaruit zou blijken dat hij al geruime tijd geleden is overleden en zijn plaats door een of meerdere dubbelgangers is overgenomen - een stukje waaruit we kunnen leren dat de inzet van de helikopter tijdens de ramp zelfs voor een razendsnelle spellings- en uitspraakverandering zorgde: voor 1953 geschiedde de spelling en uitspraak van het woord helikopter op zijn Frans, maar, en ik citeer nu uit de krant:

> *Hun optreden maakte evenwel zo'n diepe indruk dat zelfs onze taal zich ernaar voegde: binnen één week veranderde de officiële aanduiding van hélicoptère [met een accent aigu en een accent grave] in helikopter [zonder accenten]. Ik ken geen ander woord in het Nederlands waarvan zowel de spelling als uitspraak zich zo snel wijzigden (...) Waarschijnlijk raakte het woord helikopter door de watersnoodramp dus pas algemeen bekend, en onder invloed van radioverslaggevers zal men de oorspronkelijke Franse uitspraak hebben ingeruild voor de Engelse.*[1]

Voor veel Nederlanders mocht de ramp van 1953 dan wellicht de eerste kennismaking met het hefschroefvliegtuig betekenen, helmaal nieuw was de helikopter natuurlijk niet.

Helikopterpionier in Nederland

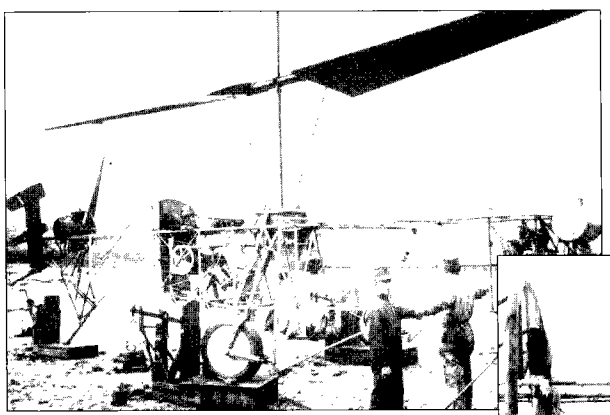
In ons eigen land was ir. Albert Gilles von Baumhauer (1891-1939) al in 1910 bezig met de vervaardiging van een model van een hefschroefvliegtuig met twee tegengesteld draaiende rotors, dat wel vloog maar niet stabiel bleek. Vanaf 1922 deed Von Baumhauer mee aan een Britse prijsvraag voor een

helikopter. In dat verband richtte hij zelfs in 1924 de *Vereniging De Eerste Nederlandse Hélicoptère* op. Von Baumhauers eerste hélicoptère werd op het Vliegkamp Soesterberg in 1925 en 1926 beproefd en de testvlieger kapitein E.A. van Heijst slaagde er zelfs in het toestel gedurende vijf minuten enige meters van de grond te houden. De proeven werden later op Schiphol voortgezet, waar het Von Baumhauer in augustus 1930 lukte maar liefst anderhalf uur met zijn machine te vliegen. De volgende dag brak echter een scharnierbout van een van de rotorbladen, waarna het toestel op de grond viel en totaal werd vernield. Von Baumhauer bleef weliswaar ongedeerd maar het betekende wel het definitieve einde van het eerste Nederlandse helikopter-avontuur. Vrijwel al het geld was nu op en besloten werd de machine niet weer op te bouwen.[2]

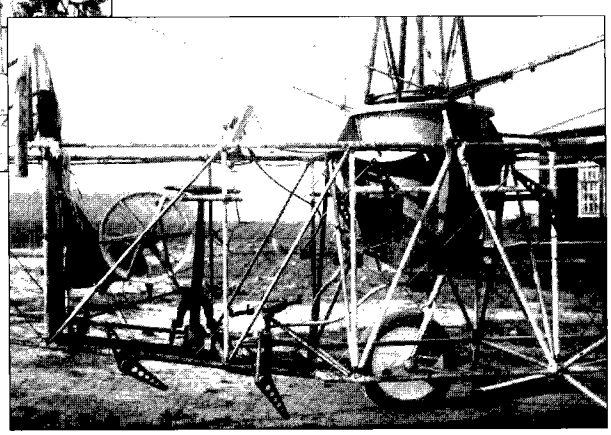
M.A.S.H.

De militaire helikopter als reddingstoestel en als vehikel voor medische evacuaties brak echt door tijdens de oorlog in Korea tussen 1950 en 1953. U kent waarschijnlijk allemaal de openingsbeelden van de Amerikaanse televisieserie *M.A.S.H.*, waarin helikopters aan het front gewond geraakte Amerikaanse militairen afleveren bij het beroemd geworden veldhospitaal. Maar de militaire helikopter maakte dus in Nederland een latere entree. Zoals al is gebleken, liep de Marine voorop met de introductie van het hefschroefvliegtuig. Op zich is dat niet echt verwonderlijk omdat veel van het reddingswerk dat door een helikopter kan worden verricht vooral een *maritieme* dimensie heeft. Boven het wateroppervlak kan een helikopter uitstekend uit de voeten en als vertikaal opstijgende en landende vliegmachine is de heli ook bij uitstek geschikt om op vaartuigen deklandingen uit te voeren.

Voor de omstandigheid dat de Koninklijke Luchtmacht bij de watersnoodramp van 1953 nog niet de beschikking had over helikopters is een hele simpele verklaring te geven: de Koninklijke Luchtmacht bestond toen namelijk nog niet. De luchtmacht werd



Halverwege de jaren twintig van de vorige eeuw werden er op het Vliegkamp Soesterberg vliegproeven ondernomen met de eerste Nederlandse 'helicoptère', een geesteskind van luchtvaartdeskundige G.A. von Baumhauer.
(Foto Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL)



Een détail van Von Baumhauers constructie, zijn helikopter kreeg nimmer een 'jasje', en bleef dus open en zonder bekleding.
(Foto Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL)

pas zo'n zes weken na de ramp een zelfstandig krijgsmachtdeel, een feit dat we in dit jubileumjaar voor de luchtvaart eveneens herdenken. De oprichting van de Koninklijke Luchtmacht, de KLu, in maart 1953 en de watersnoodramp stonden overigens geheel los van elkaar.
Door de impact van De Ramp werd er binnen het nieuwe krijgsmachtdeel wel van meet af aan nagedacht over de wenselijkheid van een eigen reddingsdienst. De noodzaak ervan werd direct onderkend en in de jaren '50 werden dan ook verschillende stappen ondernomen om te komen de verwerving van eigen luchtmachthelikopters, die konden worden ingezet bij reddingswerkzaamheden.

Internationale inbedding
Er waren verder ook belangrijke internationale afspraken gemaakt die Nederland verplichtten een bijdrage te leveren aan de voorzieningen op dit gebied. In december 1944 al, ondertekenden meer dan vijftig landen het zogenaamde *Verdrag van Chicago*, dat de lidstaten verplichtte hulp te verlenen aan vliegtuigen die boven hun territoriale wateren in nood kwamen te verkeren. Ook Nederland onderschreef dit verdrag, alsook de latere internationale overeenkomsten op dit gebied.[3]
Voorts zorgde de militaire samenwerking binnen de NAVO voor een extra impuls in de richting van een eigen *Search and Rescue*-dienst voor de KLu. De NAVO bepaalde dat bij het gebruik van schietranges uit veiligheidsoverwegingen steeds een helikopter stand-by moest staan. Vanaf de oprichting van de NAVO kreeg Nederland in toenemende mate te maken met het gebruik van deze ranges. Op ons grondgebeid werden voor de oefeningen met straaljagers twee schietranges gevestigd: de *Vliehors* op Vlieland en de *Noordvaarder* op Terschelling. Op deze zogenaamde *air-to-ground-ranges* konden de Nederlandse straaljagers, maar ook die van de bondgenoten met hun boordwapens, bommen en raketten gronddoelen bestoken. Ten noorden van de Waddeneilanden werden ook nog eens drie gebieden aangewezen die dienst gingen doen als *air-to-air-ranges*, waar jachtvliegtuigen konden oefenen, onder andere door te schieten op een door een vliegtuig voortgesleept doel.
In de omgeving van deze schietranges moest tijdens de oefeningen dus *altijd* een reddingshelikopter paraat zijn om in geval van nood een vlieger, die zijn kist per schietstoel had moeten verlaten, te hulp te snellen.

Pionieren in de prehistorie
Als we nu de ontwikkelingsgeschiedenis van de SAR-vlucht van de KLu trachten te schetsen, dan zijn er enkele fasen te onderscheiden. Het tijdvak tot 1959 zou ik eigenlijk willen typeren als de 'prehistorie' van de KLu-SAR. Tot die tijd was er formeel geen sprake van een echte eigen reddingsdienst en moesten anderen garant staan voor de redding van onfortuinlijke vliegers. Zo was er in de zomer van 1950 een zogenaamde snelboot van de Belgische *Lucht-Zee Reddingsdienst* op Vlieland gestationeerd. Vanaf eind 1951 werden de honneurs waargenomen door de *Opsporings- en Reddingsdienst* van de Koninklijke Marine, die haar enige heli, de eerdergenoemde *Jezebel*, tijdens schietoefeningen op de Vliegbasis Leeuwarden stand-by had. Kort na de watersnoodramp verwierf de marine drie Sikorsky S-55-helikopters die ook regelmatig beschikbaar werden gesteld. Ook het sinds 1954 op Soesterberg gestationeerde 32e *Tactical Fighter Squadron* van de Amerikaanse luchtmacht beschikte over zo'n Sikorsky S-55-reddingshelikopter en dat toestel werd tijdens NAVO-oefeningen ook naar Leeuwarden gedirigeerd.
Het probleem bij deze toestand was dat door de andere taken die deze helikopters moesten vervullen, het voor de Koninklijke Marine en de Amerikanen van het 32e niet moge-

lijk was om een garantie te geven voor de permanente inzetbaarheid en beschikbaarheid van één of meerdere reddingshelikopters. Binnen de Koninklijke Luchtmacht werd, zoals gezegd, al snel nagedacht over een eigen reddingsdienst. Voordat er door de luchtmacht speciale eigen reddingshelikopters konden worden aangeschaft, werd er vanaf 1956 gepionierd en geïmproviseerd met enkele helikopters van de op de Vliegbasis Ypenburg gestationeerde *Groep Lichte Vliegtuigen*. Twee heli's van het type Hiller H-23B Raven vertrokken met het oog op de schietoefeningen naar Leeuwarden. Maar de Hiller was eigenlijk helemaal niet op een SAR-taak berekend.

Een van de SAR-pioniers zei daarover later:

Die Hiller was eigenlijk onze eerste SAR-kist. We hadden het toestel in de stijl van de bekende tv-serie MASH voorzien van een aan de zijkant gemonteerde draagbaar. Er werd bij gebrek aan een hijsinstallatie om iemand uit het water te lieren een touw gebruikt, wat naar beneden kon worden geworpen in de hoop dat de drenkeling zich kon vastklampen...

Een andere SAR-pionier vulde dit als volgt aan:

Je kunt stellen dat we in die tijd 'probeerden' om een SAR-eenheid te zijn, maar het was onbegonnen werk met een helikopter die over zo weinig motorvermogen beschikte en waarvan de motor er ook nog eens regelmatig de brui aan gaf. En dan dat schepnet!... We hadden nota bene een schepnet om mensen mee uit het water te vissen. Dat was natuurlijk verre van ideaal. Eigenlijk was het onverantwoord wat we deden en het is maar goed dat we met de Hiller nooit daadwerkelijk in actie hebben hoeven komen, want dan waren er gegarandeerd grote ongelukken gebeurd.[1]

Vanzelfsprekend was de luchtmachtleiding niet bijzonder gelukkig met deze toestand. In de zomer van 1958, na een grote gezamenlijke reddingsoefening, kon Minster van Oorlog, ir. C. Staf, door de Chef van de Luchtmachtstaf, luitenant-generaal H. Schaper, worden overtuigd van het nut van de aanschaf van zes reddingshelikopters die de ruggengraat zouden gaan vormen van een eigen SAR-dienst bij de KLu. Met de aanschaf van zes - later werden het er acht - *Alouette II* helikopters van Sud Aviation, kwam de prehistorie van de KLu-SAR tot een einde en begon het echte werk.

De helikopterreddingsdienst van de KLu

De *Alouette II*-heli's werden dus speciaal voor SAR-taken aangekocht. Ze werden ingedeeld bij het 298 Squadron op de Vliegbasis Ypenburg. Binnen dat Squadron vormden de *Alouettes* vanaf het voorjaar van 1959 de zogenaamde SAR/TAR-vlucht. Deze naam behoeft enige uitleg. SAR stond in die tijd ook wel voor *sea air rescue*, de primaire taak van de reddingsdienst in vredestijd. TAR stond voor *tactical air rescue* en verwees naar de oorlogstaak van de reddingshelikopters. In oorlogstijd moesten de hefschroef-



De eerste provisorische SAR-kist bij de Koninklijke Luchtmacht was de Hiller Raven, die met een schepnet drenkelingen moest zien te redden. (Foto Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL)

vliegtuigen achter het front neer gekomen jachtvliegers ophalen, zodat deze opnieuw konden worden ingezet.
Nu lijkt het misschien op het eerste gezicht vreemd om de KLu-reddingsheli's - niet op de Vliegbasis Leeuwarden - maar op Ypenburg te stationeren. Dat had echter alles te maken met de omstandigheid dat er behalve voor het Waddengebied ook helikopters beschikbaar moesten zijn voor het IJsselmeer én de Zeeuwse Wateren, omdat een belangrijk gedeelte van de jachtvliegopleiding destijds plaatsvond vanaf de Vliegbasis Woensdrecht. Voor elk van die drie gebieden diende één reddingshelikopter inzetbaar te zijn, plus steeds een reserve kist en zo kom je dan op een behoefte van in eerste instantie zes *Alouette II*.

Peut in de plomp!

Ofschoon de *Alouette II* was voorzien van speciale reddingsmaterialen en een lier, een hoist in het SAR-jargon, kende ook dit helikoptertype zijn beperkingen. Als het vliegtuig met tweekoppige bemanning en een volledige uitrusting vertrok, was het zo zwaar dat er 100 liter minder brandstof kon worden meegenomen en dat zorgde weer voor een beperking van het vliegbereik (niet onbelangrijk bij reddingsvluchten!). Bij de eerste echte zeeredding door de SAR/TAR-vlucht op 30 september 1959, bleek bovendien dat er grenzen waren aan het motorvermogen van de *Alouette II*. Toen de SAR-bemanning een Hawker Hunter-vlieger, die van zijn schietstoel gebruik had gemaakt, uit de Waddenzee had opgevist, moest de heli-vlieger zijn, door de extra passagier te zwaar geworden, *Alouette* op een nabijgelegen zandplaat neerzetten. Pas nadat er zo'n 50 liter kerosine was geloosd, kon de vlucht naar de Vliegbasis Leeuwarden veilig worden voortgezet.
Om dit probleem op te lossen werd direct een list bedacht: alle *Alouettes II* werden voorzien van een zogenaamde *emergency fueldrop installation*, die vanuit de cockpit kon worden bediend en waarvan dus tijdens de reddingswerkzaamheden, indien nodig, direct gebruik kon worden gemaakt. Was de heli te zwaar, dan werd dus brandstof overboord gezet. Soms zijn er dus zaken die nog belangrijker zijn dan een schoon milieu...

Wentelwieken naar de Papoea's

Een heel bijzondere periode voor de SAR-vlucht was de uitzending van twee Alouettes naar Biak, een eiland dat behoorde bij het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea. Vanwege de opgelopen spanningen tussen de Nederlandse en Indonesische regering over de toekomst van dit gebied was besloten de Nederlandse militaire presentie aldaar te vergoten. Naast de Koninklijke Marine was ook de KLu ook actief met het



De Sud Aviation SE 3130 Alouette II was de eerste echte SAR-helikopter van de Koninklijke Luchtmacht. Het vliegtuig kon met een lier mensen uit het water takelen.
(Foto Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL)

322 Squadron, dat er met Hawker Hunter-straaljagers luchtverdedigingsmissies vloog, en het 336 Squadron, dat met Dakota's transportvluchten uitvoerde. Om ook een reddingsdienst ter plekke te hebben werden in 1960 met de het Vliegkampschip *Karel Doorman* onder andere twee *Alouettes II* naar de andere kant van de aardkloot verscheept. Onder tropische omstandigheden waren de reddingsheli's er tot oktober 1962 actief. In die periode konden drie militairen door middel van de *hoist* worden gered.

Van Alouette II naar Alouette III

Door de uitzending naar de Oost, werd de SAR-vloot in Nederland aangevuld met twee extra *Alouettes II*, hetgeen het totaal op acht toestellen bracht. Deze toestellen - waarvan er één in 1965 verongelukte en moest worden afgeschreven (de crew raakte slechts licht gewond) - deden dienst van 1959 tot eind 1967. In dat laatste jaar werden ze vervangen door de *Alouette III*, een modernere, grotere broer van de *Alouette II*.

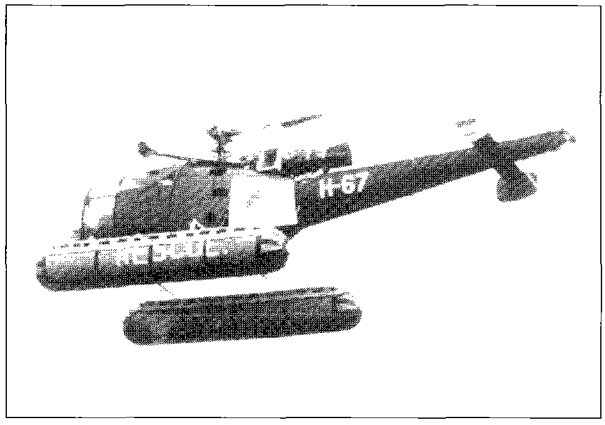
Alhoewel het vliegbereik (560 in plaats van 550 km) niet noemenswaardig toenam, betekende de komst van de *Alouette III* op een aantal punten toch een grote sprong voorwaarts. Door de zwaardere motor kon maar liefst 600 kilogram meer gewicht worden meegenomen. De standaardbemanning kon naast de vlieger en de boordmonteur worden uitgebreid met een extra boordmonteur. De reddingswerkzaamheden konden zo veiliger en beter worden uitgevoerd. Een van boordmonteurs kon de lier bedienen, terwijl de tweede desnoods kon worden neergelaten in het water om zich over de drenkeling te ontfermen. Verder was de *Alouette III* uitgerust met betere radioapparatuur en een *homing*-navigatiesysteem. Later kwam daar voor alle SAR-heli's nog een marifoon bij. De omvang van de SAR-vloot werd wel wat kleiner: de zeven overgebleven *Alouettes II* werden opgevolgd door vijf *Alouettes III*.

De *Alouette III* zou meer dan tweeëneenhalf decennium het gezicht van de SAR-dienst bepalen. In die ruim 26 jaar ging er in oktober 1971 één SAR-heli verloren ten gevolge van een ongeval bij Klarenbeek in de buurt van Apeldoorn. De bemanning raakte hierbij zwaar gewond. De kist, de H-08, die *Betty* was gedoopt, werd niet vervangen door een ander toestel.[3]

Ypenburg - Soesterberg - Leeuwarden

Ook op organisatorisch gebied hadden enkele belangrijke veranderingen plaatsgevonden. Al in september 1961 werd de SAR/TAR-vlucht losgemaakt van het 298 Squadron en ging nu zelfstandig deel uitmaken van de basisvlucht van de Vliegbasis Ypenburg. Vanaf april 1959 was de stand-by SAR-helikopter gestationeerd op Vlieland, maar vanaf medio 1962 werd dat Terschelling, een situatie die voortduurde tot november 1993. In die maand keerde de SAR stand-by helikopter weer terug naar de oostpunt van Vlieland. In 1995 zou de schietrange op Terschelling zijn poorten definitief sluiten.

Ruim een jaar na de overgang op de *Alouette III* verhuist de SAR in september 1968 van Ypenburg naar Soesterberg. Het betekende in meer opzichten een nieuwe fase in de geschiedenis van de reddingsdienst. De oorlogstaak, de *tactical air rescue* werd afgestoten, maar er kwamen wel een paar nieuwe taken bij. De SAR kreeg de Fotovlucht erbij en werd in april 1969 officieel aangewezen als helikoptertransporteenheid voor het Koninklijk Huis. Na bijna negen jaren op de Bakermat verhuisde de SAR in juni 1977 opnieuw en voorlopig voor het laatst: de nieuwe thuisbasis werd dan toch eindelijk de Vliegbasis Leeuwarden. Bij het vertrek naar Friesland had de SAR al ruim 500 reddingsvluchten op zijn conto staan. Op Leeuwarden werden nadien nog vele mijlpalen bereikt: augustus 1982 de 1.000ste reddingsvlucht; juli 1993 de 2.000ste reddings-



De Alouette III bepaalde meer dan een kwart eeuw het gezicht van de KLu-SAR. Het toestel kon worden uitgerust met drijvers. De meningen over de bruikbaarheid hiervan waren op z'n zachtst gezegd verdeeld. (Foto Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL)

vlucht en mei 1997 de 2.500ste reddingsvlucht. Twee jaren later, in juni 1999, werd het 40-jarig jubileum van de SAR-vlucht gevierd.

Taakwijziging

De Soesterbergse taken, het vervoer van de Koninklijken en de afdeling luchtfotografie, verhuisden in 1977 niet mee naar Leeuwarden. Maar vanaf de Friese luchtmachtbasis ontwikkelde zich al spoedig een zeer belangrijke neventaak, namelijk het spoedeisende vervoer van patiënten van de Waddeneilanden naar ziekenhuizen op het vaste land. Deze neventaak nam geleidelijk in omvang toe: begin jaren zestig was een medische evacuatie nog een bijzondere gebeurtenis; rond 1980 was het aantal patiëntenvluchten toegenomen tot bijna honderd en in 1999 schoot de teller zelfs over de 150. Gedurende het gehele bestaan van de SAR-vlucht bleef de primaire taakstelling echter altijd ongewijzigd: het redden van in nood geraakte vliegers in de NAVO-schietgebieden op en rond de Waddenzee en Noordzee. Alleen al in de periode tussen 1980 en 2000 wist de kleine reddingsdienst van de KLu, los van de medische evacuaties en patiëntenvluchten, meer dan 60 mensenlevens te redden.

Op een brandende chemicaliëntanker

Nog voor het einde van het lange *Alouette III*-tijdperk vond op 19 maart 1993 één van de meest spectaculaire reddingsacties met de *Alouette III* plaats. Op die dag raakt de Japanse chemicaliëntanker *Shiokaze* na een explosie ernstig in de problemen. Terwijl het schip in brand staat, snelt een SAR-heli de 22-koppige Koreaanse bemanning te hulp en is als eerste ter plekke. De SAR-heli, met het *call sign Kitbag-75*, zet een bemanningslid, boordmonteur-redder sergeant-majoor Piet Schram, af op de brandende tanker en in de daaropvolgende anderhalf uur coördineert hij de redding van alle opvarenden. Elf bemanningsleden kunnen door de SAR-heli van de KLu van dek worden getakeld en worden veilig afgezet op andere schepen in de buurt. Een *Sea King*-helikopter van de Duitse marine en enkele *Lynx*-helikopters van de Marineluchtvaartdienst slagen erin de overige opvarenden te redden. Samen met de kapitein van de *Shiokaze* verlaat Schram als laatste het schip. Na een vlucht van twee uur en twintig minuten en met een nagenoeg lege brandstoftank landt de *Kitbag-75* uiteindelijk behouden op Terschelling. Voor zijn moedige optreden krijgt Schram later de Bronzen Carnegie-medaille opgespeld.

Tweety neemt het over

Eind 1993 werd de eerste *Alouette III*, de H-20, uitgefaseerd en overgedragen aan het Militaire Luchtvaart Museum in Soesterberg. In 1994 begon de voorlopig laatste fase in de geschiedenis van de reddingsdienst van de KLu. De SAR-vlucht kreeg in dat jaar de beschikking over drie Agusta-Bell 412SP helikopters. De komst van deze nieuwe toestellen betekende opnieuw een grote stap

voorwaarts in de mogelijkheden van de SAR-vlucht. Zo verdriedubbelde het vliegbereik tot 1.500 kilometer en nam de kruissnelheid toe van 190 tot 220 kilometer per uur. De bemanning werd uitgebreid van drie naar vijf en bestaat nu uit twee vliegers, een boordmonteur-*hoistoperator*, een boordmonteur-redder en een verpleegkundige of arts. De kabellengte van de electrische *hoist* (was pneumatisch) nam toe van 23 tot maar liefst 90 meter en het maximum toegestane liergewicht wordt verruimd van 170 tot 270 kilo. Bovendien zijn de navigatie-, communicatie- en reddingsmiddelen van de *Tweety*, zoals de felgele Augusta-Bell-heli ook wel liefkozend wordt genoemd, substantieel verbeterd. De aanwezige medische apparatuur is vergelijkbaar met die van een ambulance. Zo is de *Tweety* uitgerust met een inklapbare standaardbrancard die uitwisselbaar is met de ambulance-brancards uit de regio. Ook een hijsbrancard behoort tot de uitrusting.

Servans in periculo

Een laatste belangrijke organisatorische wijziging vond plaats eind 1998, de SAR-vlucht werd toen omgedoopt tot 303 Squadron. De wapenspreuk in het squadronembleem van de SAR, voorstellende een reddingboei met vleugels, luidt sinds jaar en dag toepasselijk: *Servans in periculo*, oftewel 'Dienend in gevaar'. En dat is wat de reddingsdienst van de KLu nu al meer dan 43 jaar met succes doet.



De Agusta Bell 412SP vormt sinds 1994 de ruggengraat van de SAR-vlucht. Het huidige 303 Squadron heeft drie van deze 'Tweeties' in haar inventaris.
(Foto Sectie Luchtmachthistorie Staf BDL)

Eindnoten:

[1] E. Sanders, 'Helikopter', in *NRC Handelsblad*, d.d. 27-01-2003.

[2] H.J. Hazewinkel, 'Albert Gillis von Baumhauer', in *Biografisch Woordenboek van Nederland* (derde deel), onder redactie van J. Charité, 's-Gravenhage 1989, 32-33.

[3] J. van der Woude, 'Dienend in gevaar. Search and Rescue bij de Koninklijke Luchtmacht', in *Spinner*, nr.7 (januari 2003), 25-30.

[4] In 2003 zal bij de Sectie Luchtmachthistorie van de Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten een omvangrijke publicatie worden uitgegeven over de geschiedenis van de SAR-dienst van de Koninklijke Luchtmacht. Dit boek van de hand van P.L. Schram is getiteld: *Boven de wadden, dag en nacht... Belevenissen en achtergronden van het vliegende reddingsteam van de Koninklijke Luchtmacht* ('s-Gravenhage 2003). De citaten zijn afkomstig uit deze studie.

[5] W.F. Helfferich, 'SAR-Vlucht', in *Squadrons van de Koninklijke Luchtmacht* (Bussum 1994), 279-280.

ONTWIKKELINGEN VAN DE SAR BIJ DE MARINELUCHTVAARTDIENST

LNTKOLMARNS R.V. Legué
Commandant vliegtuigsquadron 7,
Groep Maritieme Helikopters, Marineluchtvaartdienst

Door de redactie bewerkte voordracht ter nagedachtenis aan de watersnoodramp in 1953.
Gehouden op 1 februari 2003 in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg.

Inleiding
Op 4 februari 1953, 3 dagen nadat de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden zijn getroffen door de watersnoodramp, schrijft het nieuwsblad 'Het Vaderland' het volgende.

Te land, ter zee en in de lucht. Grootscheepse militaire hulpacties. Dag en nacht zijn zij in touw. Ook de marineluchtvaartdienst is zeer actief geweest. Er werden talloze verkenningsvluchten uitgevoerd. Rubberboten, voedsel en hulpmiddelen werden uitgeworpen en mensen uit benarde posities verlost.

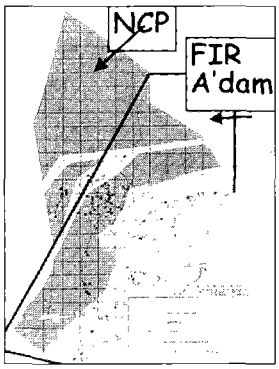
Verderop in de krant het volgende artikel.

Tonnen hulpmiddelen over luchtbrug naar noodgebieden. Het vliegveld Valkenburg is een gigantisch jachtend bedrijf. Vliegtuigen van allerlei typen, groot en klein, taxiën af en aan over de landingsbaan. Het hulpbedrijf begon als een actie op grote schaal, en is uitgegroeid tot een machtige organisatie die zo soepel loopt als men zich maar denken kan.

In het Jaarboek van de Koninklijke Marine uit 1953 zijn bijna 50 pagina's gewijd aan de militaire bijstand die verleend werd ten behoeve van de watersnood. De vliegende bijdrage van de MLD wordt daarin als volgt samengevat:

Tijdens de watersnood zijn squadron 320, 8 en 5 ingezet met 12 vliegtuigen van het type Sea-Otter, Harpoon, Mitchell, Airspeed Oxford en Sikorsky S-51. In totaal maakten zij 185 vluchten – 40% van het totaal aantal vluchten- waarin 327 uur – 46% van het totaal aantal geproduceerd vlieguren – gevlogen werd. Tezamen brachten zij 59 duizend zandzakken, 105 rubberboten, 5 duizend liter water en 21 duizend broden naar de getroffen gebieden en brachten vele mensenlevens in veiligheid.

Tijdens de watersnoodramp van 1953 maakte de MLD nog gebruik van vliegboten en amfibievliegtuigen – fixed wing vliegtuigen dus - voor het daadwerkelijk in veiligheid brengen van mensen in nood en maakte de helikopter zijn publieke entree bij de MLD. Van daaruit wordt een lijn door de tijd getrokken naar het heden. Het heden, waarin de vliegboten voor de MLD inmiddels verleden tijd zijn en de Marine helikopter – de rotary wing – een volwaardig positie als reddende engel inneemt bij de Nederlandse SAR-organisatie.
De behandeling van de ontwikkelingen van de SAR bij de Marineluchtvaartdienst blijft beperkt tot twee aandachtsgebieden. 1.Organisatie 2. Vliegend materieel



ORGANISATIE

Al voor de Tweede Wereldoorlog, nog voordat er een internationale marine reddingsorganisatie van de grond kwam, gebruikte de marineluchtvaartdienst haar vliegtuigen voor opsporings- en reddingsakties. De nauwe betrokkenheid van de marineluchtvaartdienst met de zee en het ter beschikking hebben van watervliegtuigen waren daar ongetwijfeld oorzaken van. Ook tijdens de tweede wereldoorlog bleef de MLD betrokken bij dit werk en wel via de SAR-organisatie van de geallieerden, die met vliegboten en amfibievliegtuigen de bemanningsleden van in zee terechtgekomen vliegtuigen redden en in veiligheid brachten.
Het was dan ook niet verwonderlijk dat toen in Nederland de Opsporings- en reddingsdienst op 24 mei 1951 officieel werd ingesteld, deze werd toegewezen aan de Marineluchtvaartdienst. De MLD had immers al de nodige ervaring met dit werk.

Aeronautische OSRD-taak

In eerste instantie vloeide de Nederlandse OSRD-organisatie voort uit het in 1944 gesloten Verdrag van Chicago inzake de civiele luchtvaart. Dit geschiedde in het kader van de International Civil Aviation Organisation, kortweg ICAO. Door ondertekening van dit verdrag verplichtten 53 landen, inclusief Nederland, zich tot hulpverlening aan in nood verkerende en vermiste luchtvaartuigen en luchtvarenden. Bij verdrag was de Nederlandse OSRD-organisatie dus officieel alléén een OSRD-organisatie ten behoeve van de luchtvaart, een aeronautische Opsporings- en reddingsdienst; het verantwoordlijkheidsgebied viel samen met het Nederlandse Vluchtinlichtingengebied (FIR A'dam), waarin Marinevliegkamp Valkenburg als aeronautisch coördinerend centrum optrad.
In de praktijk bleek evenwel, dat meer dan 90% van alle OSRD-alarmeringen gevallen betrof, die verband hielden met het redden van mensenlevens op zee en nabij de kust, anders dan in verband met de luchtvaart. Dientengevolge voelde de Koninklijke Marine, hoewel een maritieme OSRD-taak nimmer formeel aan haar was opgedragen, zich altijd verplicht, en niet in de laatste plaats op humanitaire gronden, om in de praktische uitvoering van de OSRD-taak geen onderscheid te maken tussen luchtvaart- en maritieme ongevallen.

Maritieme OSRD-taak

Later werd ook de maritieme kant van de opsporings- en reddingsdienst ontwikkeld. In het kader van de International Maritime Organisation, afgekort de IMO, kwamen diverse verdragen tot stand, waarvan het Internationaal Verdrag inzake Opsporing en Redding op Zee uit 1979, het meest recent is.
Op basis van de ICAO- en IMO verdragen werd in 1983 de Opsporings- en reddingscoördinatieregeling, de SARCOR, van kracht verklaard. Besloten werd om een gecombineerd aeronautisch/maritiem Rescue Coordination Center, welke aanvankelijk op Marinevliegkamp Valkenburg, en later in het Marinehoofdkwartier te Den Helder moest worden ondergebracht. In 1984 belastte de Ministerie van Defensie, op verzoek van de beleidsverantwoordelijke bewindspersoon, de Minister van Verkeer & Waterstaat, de Marineluchtvaartdienst met:

> *Het leveren van vliegende eenheden en het exploiteren van een rescue coordination center, van waaruit acties worden geleid en gecoördineerd.*

Voor het beschikbaar stellen van benodigd

varend materieel werden de Koninklijke Noord- en Zuidhollandse Reddingsmaatschappijen en de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot het Redden van Schipbreukelingen verantwoordelijk gesteld.
De bevoegdheid om MLD-eenheden in te zetten voor luchtvaartongevallen was gedelegeerd aan het RCC Valkenburg, maar voor scheepvaartongevallen moest vooraf nog toestemming aan de Commandant Zeemacht Nederland worden gevraagd.

Kustwachtcentrum: aeronautisch- en maritieme SAR-dienst

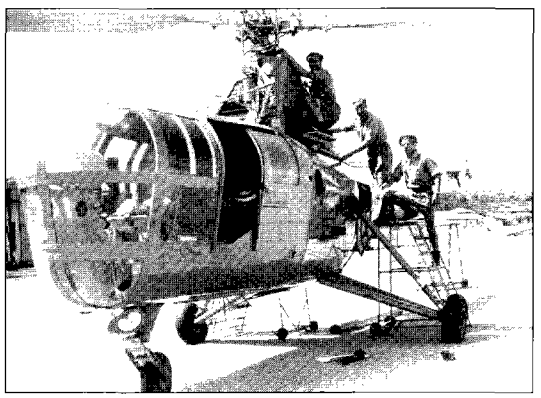
In 1987 werd de Kustwacht ingesteld. Met de oprichting van de samenwerkingsorganisatie van de Kustwacht en het daarvan deel uitmakende Kustwachtcentrum, beschikte de Minister van Verkeer en Waterstaat zelf over een civiel coördinatiecentrum, een Joint Rescue Coordination Center op zowel aeronautisch als maritiem gebied, voor de Noordzee. De beschikbaarheid van continu op afroep in te zetten opsporings- en reddingsdienstmiddelen bleef als voorheen de verantwoordelijkheid van respectievelijk de MLD en de reddingsmaatschappijen, welke laatste inmiddels waren gefuseerd tot de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij, de KNRM. Door deze ontwikkelingen waren de bestaande regelingen, waaronder de SARCOR, niet meer in overeenstemming met de feitelijke situatie. De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Defensie vonden hierin dan ook aanleiding om in 1994 de SAR-dienst in te stellen. Deze SAR-dienst is heden verantwoordelijk voor de opsporing en redding van in nood verkerende bemanningen en passagiers van vliegtuigen, schepen en offshore mijnbouwinstallaties. Het SAR verantwoordelijkheidsgebied beslaat nu niet meer alléén het Nederlandse FIR-gebied, maar strekt zich ook uit over het Nederlands Continentaal plat en de ruime binnenwateren, waaronder de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.
Sinds 1 juni 1995 heeft de Koninklijke Marine de operationele leiding van het Kustwachtcentrum, welke organisatorisch is ondergebracht bij de Commandant Zeemacht in Nederland, en sinds 2001 is gehuisvest in het Marinehoofdkwartier te Den Helder, het Maritiem Hoofdkwartier en Kustwachtcentrum.
De directeur van het kustwachtcentrum, een marineofficier in de rang van kapitein ter zee, is formeel verantwoordelijk voor het functioneren van de SAR-dienst, de coördinatie van de opsporing en redding en het opstellen van de operationele procedures.
Het Kustwachtcentrum valt onder de verantwoordelijke Minister van Verkeer en Waterstaat. De Minister van Defensie stelt voor inzet ten behoeve van de SAR-dienst een patrouillevliegtuig en één of meer helikopters van de Koninklijke Marine ter beschikking.

VLIEGEND MATERIEEL

Vanaf het begin 50-er jaren heeft de Marineluchtvaartdienst met een grote verscheidenheid aan vliegend materieel over de hele wereld geopereerd. Een aantal type vliegtuigen, ingezet tijdens de watersnood in 1953 heb ik in mijn inleiding reeds genoemd: de Sea-otter, Mitchell, Harpoon, Airspeed Oxford en, last but not least, de eerste Marinehelikopter, de Sikorsky S-51 genaamd 'Jezebel'. Deze fameuze typen maakten in de loop der jaren plaats voor andere vliegtuigtypen om op hun beurt naam te verwerven in het opsporings- en reddingswerk van de Marineluchtvaartdienst. De helikopter ging daarbij een steeds prominentere rol spelen. De voorschrijdende luchtvaarttechnische ontwikkelingen maakten het geleidelijk aan mogelijk om vliegtuigen en helikopters steeds zelfstandiger, ver van thuisbasis of schip te laten opereren, onder moeilijke weersomstandigheden, bij dag en bij nacht.

Dit alles stelde weliswaar steeds hogere eisen aan de training van luchtvarenden, maar maakte het wél mogelijk om steeds gecompliceerdere opsporings- en reddingsoperaties met het vliegend materieel van de Marineluchtvaartdienst uit te voeren.
Een opsomming van het vliegend materieel bij de helikopter-tak van de Marineluchtvaartdienst:

De Sikorsky S-51, gebruikt tijdens de watersnood;



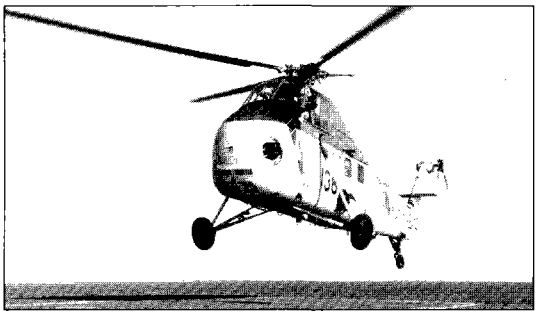
S-51

De Sikorsky S-55, vervanger van het Seaotter vliegtuig en voorzien van mooie namen als Delilah, Salomé en Cleopatra; geopereerd van 1953 – 1963;



S-55

De Sikorsky S-58, het grootste type helikopter dat totnogtoe bij de MLD heeft gediend. Geopereerd van1960 – 1972;



S-58

De Agusta Bell 204B, die van 1962 – 1978 grote diensten bewees als reddingshelikopter; en



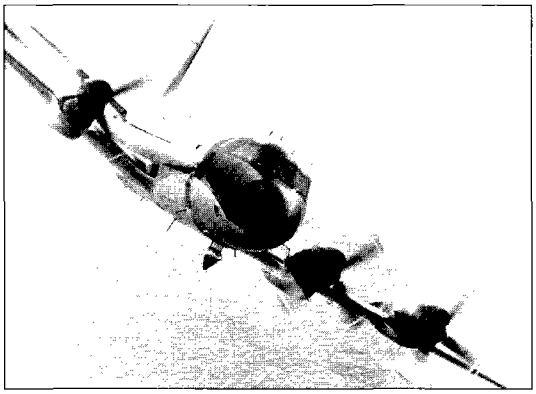
Agusta Bell

De Westland Wasp, oorspronkelijk een fregattenhelikopter, die tussen 1966 – 1981 ook ingezet is voor reddingswerk;



Westland Wasp

Uiteindelijk opereert de Marineluchtvaartdienst momenteel met één type patrouillevliegtuig: de Lockheed Orion P-3C, een lange-afstandsverkenningsvliegtuig en één



Orion

type helikopter: de Westland Lynx, een maritieme multi-role helikopter.



Lynx (270)

Zowel de Orion als de Lynx zijn aangemerkt als 'SAR-eenheid' ten behoeve van de SAR-dienst.
Op Marinevliegkamp Valkenburg staat minimaal één Orion 24 uur per dag ter beschikking en kan worden ingezet binnen 1 uur tijdens reguliere werktijd en binnen 3 uur buiten reguliere werktijd. Met een kruissnelheid van zo'n 360 km/u heeft de Orion een actieradius van 2100 km, inclusief een verblijf van 2 uur in het opgegeven zoekgebied. Voorzien van radar, infraroodzoekapparatuur, satellietnavigatie en radiopeilapparatuur is de Orion uitstekend toegerust om uitgebreide zoekacties uit te voeren. Daarnaast beschikt dit vliegtuig over SAR uitrusting om opgespoorde drenkelingen in veiligheid te brengen, te weten 2 afwerpbare 10 persoonsdinghies.

Op Marinevliegkamp De Kooy staat ten behoeve van de SAR-dienst 24 uur per dag minimaal één Lynx-helikopter ter beschikking en kan worden ingezet binnen 20 minuten tijdens regulier werktijden en binnen 60 minuten bij duisternis. Met een kruissnelheid van ruim 200 km/u heeft de Lynx een actieradius van ongeveer 200 km. Voorzien van radar, satellietnavigatie en radio-peilapparatuur en de mogelijkheid om infrarood-zoekapparatuur te bevestigen, is de Lynx goed inzetbaar voor zoekacties. Daarnaast beschikt de Lynx over een hijslier, rescue slings, een brancard en diverse medische apparatuur, om mensen die in nood verkeren in veiligheid te brengen. Benodigde medische handelingen kunnen ter plaatse of in de lucht worden verricht doordat voor SAR-operaties de Lynx bemanning wordt uitgebreid met een speciaal daarvoor opgeleide SAR-arts, eventueel geassisteerd door de helikopterredder. De SAR-capaciteit van de Lynx-helikopter is maximaal 6 personen, afhankelijk van uitrusting en omstandigheden. Indien sprake is van grote aantallen drenkelingen kan de Lynx ook vlotten afwerpen. Daartoe zijn op de beide Marinevliegkampen en op twee offshore mijnbouwinstallaties een ruime hoeveelheid 10 persoons reddingsvlotten aanwezig.

Het Orion patrouillevliegtuig en de Lynx-helikopter, het huidige vliegend materieel van de Marineluchtvaartdienst, hebben zich, getuige de vele succesvolle SAR-operaties, inmiddels bewezen als kwalitatief goed

inzetbare SAR-eenheden. Het aantal 'souls rescued' bedraagt op dit moment 1112.
Het vliegend materieel van de Marineluchtvaartdienst staat vernieuwing te wachten. De Orion beleeft op dit moment een technisch en operationeel moderniseringsprogramma (CUP). Na voltooiing van dit programma in 2005 kunnen de Orions nog tot 2015 op effectieve wijze hun bijdrage leveren. De Lynx-helikopter wordt m.i.v. 2007 vervangen door de NH-90 helikopter. De NH-90, in ontwikkeling in Europees verband, luidt technisch- en operationeel een nieuw tijdperk in op helikoptergebied. Met een kruissnelheid van 290 km/u is de NH-90 niet alleen sneller dan de Lynx, maar heeft met een endurance van ruim 4,5 uur ook een actieradius die twee maal zo groot is als die van de Lynx. Daarnaast biedt de cabine plaats aan 20 personen. Het record van de Sikorsky S-55 als 'grootste helikopter ooit in dienst van de MLD' is het einde nabij. De NH-90 komt eraan.

Als gevolg van de sterk toegenomen offshore activiteiten op de Noordzee, lijkt zich een



NH-90

veranderende behoefte aan SAR-capaciteit te ontwikkelen. Deze behoefte richt zich voornamelijk op liftcapaciteit en reactietijd: hoe snel kun je hoeveel mensen redden. Momenteel wordt onderzocht hoe hierop in te spelen.

Eén ding is zeker, met de gemoderniseerde Orion en de nieuwe NH-90 verzekert de Marineluchtvaartdienst zich van vliegend materieel om ook in de toekomst berekend te zijn op haar SAR-taak.

Foto's: Instituut Maritieme Historie IMH

Wil Zaagman jr.

VAN DE PENNINGMEESTER

Van een aantal van de leden heb ik de contributie 2003 al in de boeken kunnen bijschrijven. Een aantal andere leden (vooral in het buitenland) heeft mij gemachtigd het geld via hun *Visacard*® te innen. Mijn dank aan allen, die zo vooruit- dan wel meedenken!
De leden die wachten op de acceptgirokaart (waarmee natuurlijk niets mis is, begrijp mij alstublieft niet verkeerd), zullen deze binnenkort ontvangen. U zou mij, en vooral de vereniging, een grote dienst bewijzen door zo snel mogelijk het geld over te maken.
Alvast mijn dank voor uw bereidwilligheid!

P.I.M. Evers

MILITARIADE

Tentoonstellingen (in 2003, 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.

Mariniersmuseum der Koninklijke Marine, Rotterdam, 010-4129600
Tussen twee vuren. De Mariniersbrigade; Strijd, Emotie & Nederlands-Indië (1946 – 1949).
Tot en met 4 mei 2003.

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

Airborne Museum 'Hartenstein' Oosterbeek, 026-3337710 , www.airbornemuseum.com
Het Airborne Museum organiseert een excursie naar Normandie op 28,29,30-31 mei en 1 juni 2003; Reissom is € 445,- per persoon.
Voor informatie en boekingen:
Airborne Museum 'Hartenstein',Utrechtseweg 232, 6862 AZ Oosterbeek.

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.
Evenals de scheepvaartmusea in Amsterdam en Rotterdam gaan het Marine- en Mariniersmuseum ook digitaal en is hun collectie te raadplegen op internet: www.maritiemdigitaal.nl

Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg, 0346-353815, www.militaireluchtvaartmuseum.nl
Aerocartoons van Ton van Andel

Duur	tot 30 maart 2003
Inhoud	Tentoonstelling *'Een luchtige kijk op het vliegbedrijf'.* Aerocartoons van Ton van Andel. Tot april 2003 is in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg de bovengenoemde tentoonstelling van illustrator Ton van Andel te zien.

Tentoonstelling geleide wapens

Duur december 2002 tot 19 oktober 2003

Inhoud Tentoonstelling grondige luchtverdediging. Geleide wapens van de Koninklijke Luchtmacht in West-Duitsland 1959-1995.

100 jaar gemotoriseerd vliegen

Duur 23 februari en 2 maart 2003

Inhoud 100 jaar gemotoriseerd vliegen. Nederland in de voetsporen van Orville en Wilbur Wright, door Pandemonia Science Theater Nederland.

Mijn opa was een...

Duur 2 maart 2003

Inhoud in samenwerking met andere militaire musea kunt u bij het Militaire Luchtvaart Museum uw familiefoto's waarop militairen en militair materieel staat afgebeeld door deskundigen laten onderzoeken.

PHantasy in Blue

Duur 6 maart tot 6 april 2003

Inhoud In het kader van 100 jaar gemotoriseerd vliegen exposeert de Stichting PHantasy in Blue haar luchtvloot van vliegwaardige schaalmodellen van toestellen, waarmee de Nederlandse Luchtmacht sedert 1913 heeft gevlogen.

Expositie Luchtvaartschilders

Duur 3 april tot en met 5 oktober 2003

Inhoud Een expositie van schilderijen in verband met het 20 jarig bestaan van de Club van Nederlandse Luchtvaartschilders.

Nationaal Museumweekend

Duur 12 en 13 april 2003

Inhoud Het legendarische 322 Dutch Spitfire Squadron RAF herleeft in het Militaire Luchtvaart Museum.

Hollandse Heli Helden

Duur Tweede Paasdag, 21 april 2003

Inhoud Pandemonia Science Theater Nederland speelt de voorstelling 'Hollandse Heli Helden'.

Open Cockpitdagen

Duur 27 april tot en met 4 mei 2003

Inhoud Gedurende vijf dagen kunt u plaats nemen in de cockpits van een aantal vliegtuigen in het Militaire Luchtvaart Museum.

Bob Salto

Duur Tweede Pinksterdag, 9 juni 2003

Inhoud Pandemonia Science Theater Nederland speelt de voorstelling 'Van Staeverens' vlieginstructie'.

Legermuseum, Delft, 015-2150500, www.legermuseum.nl

Mijn opa was een...

Op 2 maart 2003

Inhoud in samenwerking met andere militaire musea kunt u uw familiefoto's door deskundigen laten onderzoeken. www.mijnopawaseen.nl

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. 026-376 35 55
Op 12 februari heeft de heer M. Lohnstein uit Velp zijn verzameling (ambtskostuums, onderscheidingen en emblemen van functionarissen van politie, binnenlands bestuur en leger in Nederlands Indië en Nieuw Guinea) voor een groot deel aan het museum geschonken of in bruikleen gegeven.

Indische Middag rond Balinese dansen
Op 23 februari 2003
Inhoud workshop i.s.m. Volksuniversiteit Arnhem prijs € 18,-;
reserveren 026- 4422363 www.bronbeek.nl www.volksuniversiteit.nl

Cornelis de Musketier
Op 23 februari en 3 maart 2003
Inhoud kinderprogramma start om 1330 en 1500 kosten € 1,15 per kind
www.bronbeek.nl

Mijn opa was een...
Op 2 maart 2003
Inhoud in samenwerking met andere militaire musea kunt u uw familiefoto's waarop situaties uit het KNIL staan afgebeeld door deskundigen laten onderzoeken.
www.mijnopawaseen.nl

Indische Middag rond Gamelan.
Op 23 maart 2003
Inhoud workshop i.s.m. Volksuniversiteit Arnhem prijs € 13,50;
reserveren 026- 4422363
www.bronbeek.nl www.volksuniversiteit.nl

Nationaal Archief in Bronbeek
Op dinsdag 25 maart 2003
Inhoud Cursus door Nationaal Archief over Militairen/KNIL
in Museum Bronbeek te Arnhem

Evenementen van de Documentatiegroep '40-'45

De evenementen van de Documentatiegroep in 2003 zijn:

1 februari	Alleen Militaria in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen Aanvang: 09.00 uur - einde ca. 12.30 uur
1 maart, 29 november	Militaria- en Documentatiebeurs in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen
5 april	Ledenvergadering in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen
10 mei	Documentatiebeurs en Themadag de Betuwe in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen

10 mei	Battlefield tour Market Garden 3, de gevechten in de Betuwe in september 1944. € 30,- overmaken op giro 122310 tnv Documentatiegroep '40-45' te Etten Leur ovv Excursie 10 mei inl: W. Boersma 0318-639633 w.boersma@wxs.nl
14 juni	Militaria met de VKTV in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen
13 september	Jubileumdag in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen
1 november	Documentatiebeurs met de VKTV 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 m.) 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.com

Evenementen van de International Military Music Society (IMMS)

Zaterdag 8 maart:	Ruilbeurs + presentatie over Zweedse militaire muziek en militair ceremonieel
Vrijdag 13 en zaterdag 14 juni:	Internationale Taptoe Heerlen

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

Vereniging Historische Militaria (VHM) opmars@planet.nl

Evenementen in voorjaar 2003:

Bussum Bridgehead

Duur 9 t/m 11 mei
Inhoud Herdenking van het bevrijdingsfeest in het Gooi
Plaats Oefenrampterrein Crailoo

Stichting Studiecentrum Eerste Wereldoorlog
Vrijdag 16 mei 2003 zal voor de tweede maal de "Studiedag Eerste Wereldoorlog" plaatsvinden. De Studiedag wordt georganiseerd door de Stichting Studiecentrum Eerste Wereldoorlog mmv de Erasmus Universiteit te Rotterdam.
Er zijn vijf sprekers die elk een afgerond onderwerp mbt de periode 1914-1918 zullen behandelen. De studiedag wordt afgesloten met de aanbieding van het jaarboek van de Stichting, "de Grote Oorlog, Kroniek 1914-1918 no 2" met bijdragen van 18 auteurs. Inlichtingen en aanmelding bij het secretariaat van de Stichting: Tel: 0251-310159, email 170137@worldonline.nl

Instituut voor Maritieme Historie
tel. 070 316 28 53, fax 070 316 28 53, e-mail marhissec@marstaf.navy.dnet.mindef.nl
Van 1 t/m 3 oktober 2003 wordt, in Amsterdam en Middelburg een driedaags internationaal symposium georganiseerd getiteld Fish, War and Politics, 1300 – 2003 ism met de scheepvaart musea in Amsterdam en Rotterdam, de N. Atlantic Fisheries History Association en Zeeuws archief en Bibliotheek te Middelburg. (Kosten € 150,- p.p. inl.: mw. H.P. Bonte of dr. A.P. van Vliet)

Aanbod
Uitgeverij Omnia-Fausta uit Drachten biedt KINDEREN ALS OOGGETUIGEN (WO II) voor leden van onze vereniging aan voor € 14,90 i.p.v. € 19,90.
Bestellen bij de uitgeverij, Korenmolen 145, 9203 VB Drachten, tel/fax 0512-525822.

OPROEP

Nieuws voor 'Militariade',
zoals gegevens over tentoonstellingen,
s.v.p. vóór 15-3-2003 schriftelijk naar
een nieuwe redactiemedewerker:
drs. P.I.M. Evers,
Kamperfoeliehof 6, 3852 GE Ermelo.
Bij voorbaat dank!

dr S.J. de Groot

HR.MS. O 21 1940-1945. GEDICHTEN EN VERHALEN VAN KORPORAAL-TELEGRAFIST J. VAN DER PEIJL (2)

Inleiding

Dit is een vervolg van het artikel dat verscheen in Mars et Historia jaargang 2002-4. Het betreft de periode 1941 tot en met 1943. De O 21 verbleef van juli tot november 1941 in de Middellandse Zee. Tegen het einde van 1941 voer de O 21 terug naar Schotland (Dundee) om geruime tijd in de Schotse wateren te verblijven voor uitvoerige reparaties en opwerken van het schip. Meer dan genoeg om het leven aan de wal tot in den treure mee te maken.

Gedichten

VREDESTIJD - KLASSESTRIJD

Het is bij ons aan boord een heel klein wereldje op zich zelf
We hebben allemaal elkander noodig.
En omdat we elkaar zoo nodig hebben leven we zoo vrij
Conventies zijn op ons schip overbodig.
Maar ergens op den achtergrond grijnst nog het oude spook
Dat collega's zijn je toegestane vrinden.
En voor de rest is 't plus of min tot je eigen rang of stand
Daar kun je dus geen maten onder vinden.
Want raak je in dispuut door een of ander misverstand
Wees dan voorzichtig anders sta je bij den Commandant.

Vredestijd - Vredestijd; met je felle klassestrijd
Jij verdween met je haat en nijd.
Door jouw rangen en jouw standen - perisheerden vele landen
En wij raakten Holland kwijt - Vredestijd.

De Ouwe trekt een streng gezicht en vraagt naar je geloof
En herinnert je aan den dienst van vroeger dagen.
Een meerdere heeft steeds gelijk en voel je je bezwaard
Kun je jezelf bij een "Nog Hoogere" beklagen.
Het gaat hier veel te soepel, jullie worden maar brutaal
Ik Zal met dit geval meteen een voorbeeld stellen.
En jij denkt aan de Baksorder - en tracht zonder dat hij 't merkt
Op tien vingers al je dagen af te tellen.
Je voelt je schuldig alsof jij den oorlog had verpest
En stapt bedrukt de hut uit, "Veertien dagen licht arrest".

Maar de andere morgen ben je opnieuw een beste brave vent
Want je bent het juiste slag voor een "Klein bootje".
Het leven op een moederschip dat ben je niet gewend
En je vindt het groot bedrijf een teringzoodje.
Maar op dat groote schip daar doet een- ieder zoo hij wil
Men draagt er Khaki shirts en blauwe broeken.
Drie van de vier de wacht - en een cantine met een tap
Liefhebbers "Varen" moet je daar niet zoeken.
Maar bij ons aanboord stond iemand met een strootje op zijn lip
Toen mislukte een manoeuvre en bijna zonk het schip.

De Vredestijd is heen gegaan en Holland ging failliet
Met al zijn mooie rangen en zijn standen.
"Verdeel en Heersch" dat was de leus van 't groote kapitaal
Dat had het roer reeds jarenlang in handen.
De vijand profiteerde van de aangeboden kans
En de N.S.B. bewerkte "Hooge Heeren".
De "Klassestrijder" was van huis uit Anti-N.S.B.
Geheimen konden ze van Hem niet leeren.
De oorlog kwam en dra verdween de Nederlandsche Staat
Maar Rusland vecht nog steeds, want daar was ieder "KAMERAAD'.

Vredestijd - Vredestijd, met je felle klassestrijd
Jij verdween met je haat en nijd.
Maar jouw rangen en jouw standen zijn nog steeds "In goede Handen".
En Holland zijn we nog steeds kwijt - Vredestijd.

(Maart 1943 vdP).

KAMERAAD - EN WAT DEED GIJ ?

De Koningin begeert, dat orde en tucht, door aanmoediging en belooning, terechtwijzing en bestraffing, rechtvaardig, billijk, doch gestreng zal worden gehandhaafd; dat EENIGE militairen hun plicht nauwgezet vervullen en toonen dat hen de handhaving van de onafhankelijkheid des Vaderlands met vertrouwen kan worden opgedragen.
(Vrije vertaling der Baksorder).

Boegbuiskamer met torpedo's - kunstlicht - afwaschwaterstank.
Hap uit 't doosje - vitaminen - vuilnispul - vuilwatertank.

Zweethok opgevuld met bedden - batterijcompartiment.
Kerstboom vol met vieze petten - stinkende nudistentent.
Tochtcentrale - duikroerganger - luchtverdeelbak - periscoop.
Toren vol met Asdicbullen - zoo vaart Neerland's laatste hoop.

Machinekamer vol met stokers - diesel met gescheurde kop.
Olieschaarschte - lekke muffler - ijsmachinedrijfriemstrop.

Hekbuiskamer - waarloo deelen - torpedomaker zonder job.
Luchtpomp - poepdoos - hydrauliekje - electromotor - emmer sop.

Corvet - trawler - bommenwerper - duikbootjager - M.T.B.
Schroefgeluidje - dieptebommen - onderzeeboot wel en wee.
Ongewasschen vaderlander - zuurstoflooze democraat.
Jouw belooning is verzekerd - de dank der Nederlandsche staat.

Jouw beroep is slechts vernieling - effectief in oorlogstijd.
Na den oorlog overbodig - monumenten van den strijd.

Als op de lijst van hen die vielen - jouw eigen naam soms wordt vermeld.
Beschouwt het Vaderland jouw kind(ren) - als de kinderen van een Held.

Alle weduwen en weezen van hen die vielen in den strijd.
Worden dan een prachtig voorwerp - voor Nederlands liefdadigheid.

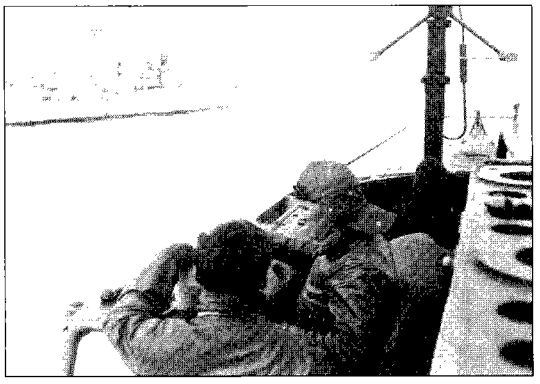
Onze Christelijke leiders geven dan jouw vrouw of zoon
Een royale ondersteuning van "Maatschappelijk Hulpbetoon".

Al hetgeen waarvoor wij vochten - waarvoor jij je leven gaf
Worden dan hun kroost tot zegen - voor jouw kroost wordt het een straf.

Laten wij dan NU beloven - dat de titel Heldenzoon
Mee zal brengen "Vader's rechten" - geen "liefdadigheidsbetoon".

Als de strijd is afgeloopen en ons Vaderland weer vrij.
Vragen vrij aan onze leiders - KAMERAAD - en wat deed GIJ?

(Juli 1943 vdP).



Badkuip van de O 21. De onderzeeboot vaart in de Middellandse Zee naast HMS Rockrose (Flower class korvet – 925 ton, bemanning 85).
(foto IMH-Den Haag)

KRUIZEN

Drie kruizen staan op Golgotha
De schare daaromheen vergaderd
Ziet hoe den strijd het einde nadert
Het offer zonder wedergâ
Werd hier volbracht zonder te klagen
Hij stierf aan 't kruis door Hem gedragen.

Het kruis als teeken van den dood
Het eerekruis als een belooning
Het Godskruis als geloofsvertooning
Het Hakenkruis vervolgt den Jood
Het Roode Kruis voor liefdewerken
't Verzoeningskruis versiert de kerken.

Veel kruizen worden uitgegeven
Een kruis van brons, een kruis van ijzer
Het stomme menschdom wordt niet wijzer
Een kruis als prijs voor 't menschenleven
Te laat beseffen zij hun fout
Het laatste kruis dat is - van Hout.

(April 1944 vdP)

Verhalen

De volgende gebeurtenis betreft de aanval op 5 september 1941 op het Italiaanse koopvaardijschip Isarco van 5738 ton'.

LOGEMENT ONDER WATER

't Is nacht en we zijn in den aanval. "90 klappen" komt er door de luidsprekende telefoon van de Geruischpeiler. "Tik-Tik" zegt de telefoon terug, dat betekent "Aye- Aye"; ze hebben het in den toren te druk om te praaien.

De telegrafisten zitten met een "moeilijke" uitdrukking op hun gezicht te tellen met een stophorloge in hun knuissies. Bij iedere klap van de vijandelijke schroef slaat hun hand mee. 't Lijkt net een stel idioten. Enfin, men zegt dat alle telegrafisten een beetje gek zijn.

De stilte wordt zwaar. 't Moet nu wel gauw gebeuren.

"Pen uit". – "Pen is uit".

"Opgepast ----- Vuurrr -------- Vuur."

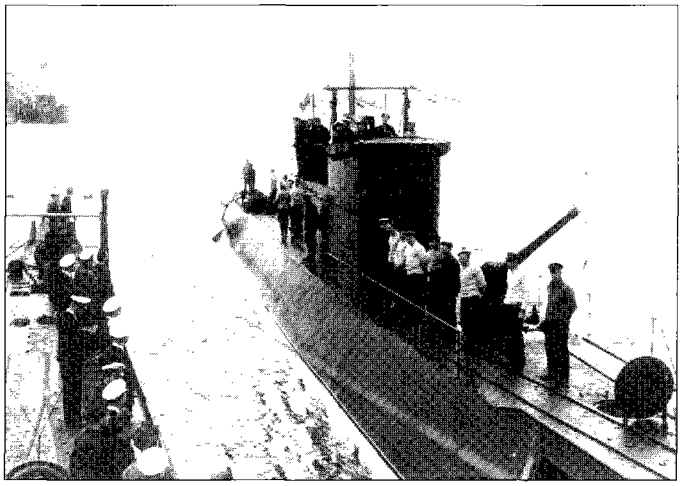
Het wachten duurt niet zoo erg lang, het schip is niet ver weg. Twee daverende explosies doen de boot trillen en even later meldt de geruischpeiler dat hij het schip hoort breken.

Groote vreugde. Dit is het jaar 1941 en pas onze tweede patrouille in de Middellandsche zee en evenals de vorige zal ook deze niet zonder succes zijn.

"Rijzen" klinkt het uit den toren. Tanks worden geblazen en de boot komt naar de oppervlakte.

Algemeene verwondering. "Wat gaan we nou in Godsnaam doen?". "Kijken of er overlevenden zijn" weet iemand te vertellen. De kritiek blijft niet uit. "Wat mankeert die Ouwe nou weer, hij lijkt wel bedonderd". "Straks snappen we nog een koopie". Laat die lui maar verzuipen". De bemanning is het definitief niet eens met de menschlievendheid van den Commandant maar alle orders worden stipt en correct uitgevoerd. Intusschen is de boot op weg naar de plek des onheils en beneden wacht men in spanning op de dingen die komen zullen.

"Een paar matrozen aan dek", wordt er gepraaid. Extra aangespoord door een dosis nieuwsgierigheid vliegen een paar rappe knapen tegen den ladder op. De electromotoren worden gestopt-- weer aangezet -- weer gestopt. Geschreeuw en gestommel aan dek. Dan begint het.



Hr.Ms O 21 loopt binnen langszij het onderzeebootmoederschip HMS Maidstone te Gibraltar.
(foto IMH-Den Haag)

Door het luik in de Centrale komen een paar onwennige beenen met vreemde zoekende voeten de ladder af. Ze blijken te behooren bij een schriel Italiaansch mannetje in een zwaar verminkte overall. Kletsnat en met zijn zwarte haren sluik over zijn gezicht vallend, lijkt hij wel op een verzopen kat en nadat hij op stuntelige wijze op de vloerplaten van de Centrale is gearriveerd staart hij verwezen rond.
Ik geloof dat we allemaal met onze bek open staan te kijken. Maar dan verschijnt een tweede paar uithuizige stutten en een stem praait van boven: "Naar de Hekbuiskamer". We komen bij. Iemand neemt drenkeling nummer één mee naar achter. Hij wordt gevolgd door 2 -3 -4 enz.
Plotseling een paar vreeselijk dikke beenen, heelemaal bloot. Ze schijnen niet verder te kunnen en geen wonder. Na een beetje wroeten puilt ineens een enorm bloot achterwerk door het luik, gevolgd door de rest van den "pudding", toch wel bloot. We zijn ten zeerste doordrongen van de "ernst" van den toestand maar ondanks dat schateren we het uit. En als de klap op den vuurpijl komt er nóg zoo'n paar beenen met "pantat"[2] en "pudding" zoo mogelijk nog dikker en naakter dan hun voorganger. Dat is te erg, de Centrale overlijdt. De organisatie dreigt in 't gedrang te komen; we zijn de tel kwijt en nog steeds komen er meer. In de machinekamer, waardoor al deze menschen passeeren, staan een paar stomgeslaagen machinisten de optocht aan te gapen. In verband met de twee "Zwaargewichten" worden reeds enkele opmerkingen en schattingen gelanceerd aangaande de "trim".
Dan komt er van boven - "Pas op, aanpakken, gewonde".De Gewonde is een klein mannetje met een leelijke "ster" in zijn voorhoofd. Hij wordt in de achterbatterij gebracht en overgedaan aan den Officier Machinist die reeds in vroegere gevallen blijk heeft gegeven van zijn bekwaamheden als "dokter".
De Oudste Officier komt kleddernat beneden[3]. Hij is buitenboord gedoken om een drenkeling op te pikken die het nèt niet haalde. Dankzij dit kordate optreden werd ook deze drenkeling bevorderd tot krijgsgevangene in plaats van tot lijk.
De vangst wordt geteld en gezeefd. Totaal 22 man overlevenden van het Italiaansche vrachtschip "Isarco" waaronder de Kapitein als Kampioen Zwaargewicht en de kok als "Runner up". Er resten ons nog 8 dagen patrouille en de Commandant heeft besloten om onze 22 gasten mee te laten genieten van onze lol en ze bij binnenkomst af te leveren.
De eerste stemming van - "Laat ze maar verzuipen" heeft direct plaats gemaakt voor medelijden. Droge ketelpakken worden uit de kastjes gehaald - tandenborstels - stukken zeep - een handdoek - scheerapparaatje enz. De vrijgevigheid moet vooral niet als edelmoedigheid

worden aangemerkt. De gevers duiden dat aan de maten uit met: "Was me toch te klein" - "Ik hou niet van die zeep met een hoereluchie" - "Met dat apparaatje snij ik steeds in m'n bek" enzoovoorts. Typisch Hollandsch.
Ondertusschen zien de meeste logees er weer een beetje respectabel uit. Alleen voor de kapitein en de kok blijkt het kleedingvraagstuk bijna onoplosbaar. Bovendien zijn deze zwaargewichten beide spiernaakt opgepikt. De allergrootste maat broek van de dikke Majoor aan boord blijkt ver ontoereikend. Het resultaat is dat de onderste gulpknoop dichtgaat en de rest met een touwtje volgens het vetersysteem en met behulp van een riem wordt dichtgeregen. So far so good.
Alle beschikbare bedden worden opgetuigd en met een beetje "goede wil" zijn de gasten spoedig onderdak. Om op een bemanning van 46 man, een extra 22 in te deelen is geen sinecure maar daarvoor is "goede wil" bij de Marine gekomen en het is een rekbaar begrip. Met al de moeite brengen de passagiers toch ook weer afleiding van een beter gehalte. De afleiding die de vijand ons vrij dikwijls bezorgt wordt zeer weinig gewaardeerd hetgeen niet te verwonderen is. De "muziek" is wat zwaar en de programma's varieeren alleen in de lengte.
De eerste maal onder water na dit incident blijkt voor alle nieuwelingen "de eerste maal" te zijn en het idee valt er bij de meeste niet erg in. Bovendien gooien hun landgenoten later enkele series bommen op ons dak welke ons de bewijzen leveren dat zelfs Italianen voor dit soort muziek geen draad gevoel hebben. Zelfs de echte boter en de suiker welke bij "Il Duce"tot een herinnering waren geworden en die hier volop voorradig zijn, kunnen hen daar niet heelemaal overheen helpen.
Het nietsdoen is fnuikend voor hun geschokte zenuwen en via hun eersten stuurman verzoeken zij om bezigheid. Ja, die "Wops" hebben toch maar pracht ideeën soms. En zoo schilt "Luigi" de piepers en "Giovanni" dekt de tafel; "Rinaldo" poetst het koper en eenige andere "Benito's" en "Mario's" wasschen de borden en vegen de vloer. Hun Eerste stuurman, een lange donkere verschijning bijgenaamd "de Graaf van Monte Christo" houdt steeds zelf inspectie of het werk goed gedaan wordt. Alle officieren onder hen spreken Engelsch en zodoende kunnen we nog eens een "prater" pikken. Vooral de dikke Kapitein is een aangenaam mensch. Er zijn genoeg sigaretten, maar hij is een verwoed pijprooker en hij heeft niets. Ook hierin komt verbetering. De Majoor Machinist heeft een nieuwe pijp welke na de eerste aanschaffing de daaraan volgende belevenissen aan den wal niet heeft kunnen verdragen en zoodoende met een gebroken roer aan boord is gekomen. Een handige stoker vijlt het roer bij, de Commandant schenkt een pakje tabak en nu zit de Kapitein 's nachts te genieten van zijn pijp, "goede" tabak.
't Is een goedige zeelobbes met staalgrijze haren en hij is een beetje droevig gestemd dat hij zijn schip verloren heeft. Nog nooit in al zijn jaren op zee, en hij vaart vanaf zijn 15de jaar af en al meer dan 25 jaar als Kapitein, heeft hij averij gehad, laat staan een schip verloren. "Maar", zegt hij wijsgeerig, "dat is de oorlog en die is nu voor mij afgeloopen".-------"Maar voor jullie nog niet" voegt hij daaraan toe en terwijl ik me klaarmaak voor de wacht denk ik "Verdomme maat, die slag is jou".
Met het verloopen der resteerende dagen komen de gasten volkomen op hun gemak, alleen tijdens de aanvallen welke we nog te verduren krijgen hebben ze het vreeselijk te kwaad en bidden om het hardst. Misschien heeft het geholpen want er zijn geen ongelukken en we aanvaarden de thuisreis naar Gibraltar dat telegrafisch op de hoogte wordt gesteld van onze "gezinsvermeerdering".
Diverse "leeningen" aan de logees zijn bereids overgegaan in "schenkingen" en de bootsman

verstrekt zeildoek en naalden en de matrozen onder hen halen nogmaals hun brevet "schipperswerk" met het naaien van tasschen om hun eigendommen in mee te dragen. De dag van binnenkomst scheren ze zich nog eens extra goed en hun donkere lokken ondergaan de noodige bewerkingen. Als het schip dan eenmaal ligt afgemeerd en de toejuichingen van het walpersoneel zijn uitgestorven komt een Britsch legerofficier welke zijn menschen heeft klaarstaan met auto's om onze gasten over te nemen en naar het kamp te brengen in afwachting van verder transport[4]. Dan gaan ze. Iedereen bedankt ons en het is alsof een deel der bemanning van boord gaat zo, plechtig wordt het soms. We verzekeren hun nogmaals dat ze heel goed behandeld zullen worden en dat ze naar hun familie kunnen schrijven via het "Roode Kruis". Dan naar dek en de plank over. Nog eens omkijken - wuiven - en dan zijn ze vertrokken. Toen ik weer beneden kwam leek de boot wel leeg, er was zooveel meer ruimte. Maar we hebben nog dikwijls aan hun gedacht, aan de jongens voor wie de oorlog afgeloopen was en misschien spraken zij nog wel eens over ons ook, voor wien de oorlog nog even duurde.

Sometimes I wonder.

Noten:
[1] Voor het verhaal zie ook: Van Dulm (z.j.) Hoofdstuk 8 , 115-131.
[2] Malcis voor zitvlak.
[3] Ltz 2 W.J. de Vries.
[4] De O 21 liep op 12 september Gibraltar binnen om af te meren langszij HMS Maidstone.

B. van Marken, Parijs, 21 januari 2003

DE GEZONDHEIDSTOESTAND VAN NAPOLEONS SOLDATEN

In nummer 4 -2002 van Mars et Historia wordt melding gemaakt dat in de New York Times van 14 september jl. een artikel verschenen is over de vondst van een massagraf uit de Napoleontische tijd te Vilnius, de hoofdstad van Litouwen.
In Frankrijk echter werd reeds in mei vorig jaar in de pers en op de televisie aan deze vondst aandacht besteed, omdat Franse medische antropologen ter plaatse de opgegraven skeletten gingen onderzoeken om zo een idee te kunnen krijgen over de gezondheidstoestand van de Franse bevolking aan het begin van de 19e eeuw.

Hoe zit het nu precies?
In het kader van een bouwproject in Vilnius werden in november 2001 aanvankelijk ruim 150 skeletten opgegraven op een diepte van drie meter. Uiteindelijk vond men bijna 2000 gestorvenen. Aanvankelijk werd aan een misdrijf gedacht. Gezien de grote aantallen dacht men dat het hier ging om omgekomen Polen uit de begin jaren twintig. Ook speculeerde men dat het om tegen de Duitsers gesneuvelde Russen ging en zelfs dacht men aan door de

KGB gefusilleerde Litouwers. Toen echter oude uniformknopen, kokardes en leren beenkappen werden gevonden realiseerde men zich dat het hier ging om massaal begraven soldaten van de Grande Armée.
Geteisterd door door de Russische winter en continu aangevallen door Kozakken was de terugtrekking in oktober 1812 van Napoleon's ruim 500.000 soldaten uit Moskou een waar drama. Slechts 40.000 man zouden de Berizina hebben overgestoken om uitgeput en in een erbarmelijke conditie via Litouwen (toen deel van het Russische Rijk) zich verder terug te trekken naar de Niemen om zo over te steken naar het veilige Oost Pruisen. Volgens lokale historische bronnen zouden totaal 25.000 man ter plaatse zijn bezweken en hadden de Russische autoriteiten uit vrees voor epidemieën de lijken massaal herbegraven. Er is een vermoeden dat meerdere grafplekken in de toekomst zullen worden gevonden.
Een team onder leiding van Professor Rimantas Jankauskas van de Universiteit van Vilnius en het Franse team hadden inmiddels in Mei vorig jaar 717 opgegravenen onderzocht. Na het reinigen van de skeletten was men in staat om aan de hand van botten en gebit de leeftijd, het geslacht en ziekten en verwondingen vast te stellen. Zo werden drie vrouwen geïdentificeerd, vermoedelijk marketentsters of wasvrouwen. Duidelijk werd ook dat niet zo zeer verwondingen maar koude, honger en stress de voornaamste doodsoorzaken zijn geweest. Diverse sporen van ziekten, opgelopen tijdens eerdere campagnes zoals tyfus, tbc en syfilis werden eveneens waargenomen. Hoge verwachtingen heeft men van later uit te voeren DNA onderzoek.
Inmiddels denken de Litouwse autoriteiten er over om een nieuwe begraafplaats te creëren waar ook de toekomstige te vinden stoffelijke resten na bijna tweehonderd jaar definitief bijgezet kunnen worden.
Waar dit onderzoek sterk in een Franse context geplaatst werd heb ik het dagblad Le Figaro een ingezonden stuk gestuurd, dat in de editie van 25/26 Mei 2002 werd opgenomen. Ik signaleer daarin dat voorbijgegaan wordt aan het feit dat de Grande Armée bestond uit meer dan 50% militairen, die afkomstig waren uit Italië, Spanje, Portugal, Oostenrijk, Polen, Beieren, Saksen, Westphalen, Hessen, België en Nederland. Anders gezegd, men zou moeten spreken van een Europese Unie project in plaats van een Frans project !
Misschien is dit een aanmoediging voor de afdeling Napoleontica om de verder ontwikkelingen te gaan volgen en zelfs te denken aan een Nederlandse inbreng zoals een gedenksteen voor de toekomstige begraafplaats.

BOEKBESPREKING
door drs. Ruud Bruijns

Peter Berends
Een andere kijk op de slag om Arnhem.
De snelle Duitse reactie.
(Soesterberg 2002, Uitgeverij Aspekt)
ISBN 90-5911-008-0

Over de slag om Arnhem zijn meer vijftig jaar na dato al vele boeken verschenen en lijkt zowat elk aspect van deze slag tot in detail uitgeplozen. Toch blijft de slag vele mensen tot op de dag van vandaag boeien. Niet alleen vanwege de hooggespannen verwachtingen van operatie Market Garden –namelijk de oorlog vóór Kerstmis met één klap beëindigen– maar evenzeer, omdat de slag totaal onverwacht eindigde in een overwinning voor het Duitse leger, dat men verslagen achtte.
In september achtten de Geallieerden het vluchtende Duitse leger verslagen na de uitputtende slag om Normandië en de vernietiging van de hoofmacht in de zak van Falaise. Hierdoor wordt de oorzaak van het mislukken van operatie Market Garden vaak teveel gezocht in het Geallieerde falen in plaats van het optreden van de Duitsers. In de inleiding verantwoord de auteur zijn studie door te wijzen op het feit, dat de Duitse reactie vaak onvolledig en onjuist is beschreven.
Toch is dit niet het enige werk, wat de slag vanuit Duits perspectief beschrijft; luitenant-kolonel b.d. T. A. Boeree heeft tijdens de vijftiger jaren onderzoek gedaan naar de sterke geruchten, dat Christiaan Lindemans (alias King Kong) operatie Market Garden had verraden, waarbij hij ook het mogelijke effect van deze wetenschap heeft onderzocht door de slag van Duitse kant te beschouwen. Achteraf gezien heeft het verraad van Lindemans echter geen invloed op het Duitse optreden gehad.
In de aanloop naar de slag geeft Berends een indruk van de vlucht van de twee SS-Panzerdivisies door Frankrijk en België in augustus, waardoor men een beter beeld krijgt van de overweldigende kracht van de Geallieerde opmars en de benarde positie van het terugtrekkende Duitse leger, of wat daarvan over was. In de Achterhoek aangekomen zijn de SS-Panzerdivisies dan ook volledig uitgeput door de terugtocht en de achterhoedegevechten, waarbij ze werden geplaagd door Geallieerde jachtbommenwerpers en lokale gewapende verzetsakties.
Vervolgens gaat de auteur in zijn betoog gelijk over op de feitelijke slag en bewaart hij de invloed van de aanwijzingen aan Duitse zijde voor de komende slag tot het laatste hoofdstuk. Bovendien gaat hij helaas niet in op de Duitse verwachtingen van acties van Geallieerde zijde. De Geallieerde opmars was weliswaar op veel plaatsen afgeremd of tot staan gebracht, maar het initiatief lag duidelijk nog aan Geallieerde zijde en spoedig zouden de Geallieerden trachten hun opmars te hervatten door met kracht een bepaald punt in de linie aan te vallen.
Waar verwachtten de Duitsers de eerste Geallieerde poging om de Rijn over te steken of de industrieën van de Saar en de Ruhr te bedreigen? Verwachtten de Duiters nog een amfibische aanval op de Hollandse kust van het (fictieve) Britse 15de Leger? De Britten wilden immers maar al te graag de installaties van V-raketten, die de Britse steden terroriseerden, uitschakelen. Een luchtlanding lag in de lijn der verwachtingen, gezien het grote luchtlandingsdivisies in de Geallieerde reserve.
De sterke kant van het boek is de accuratesse, waarmee de auteur de gebeurtenissen duidelijk opeenvolgend beschrijft. De auteur is zich ter dege bewust van de vele 'blinde vlekken'

en valse aannames in het verhaal van Duitse zijde. Hij weet echter door een veelheid en verscheidenheid aan bronnen de flarden aaneen te rijgen tot een duidelijk beeld van de toestand aan Duitse zijde.
Voor zowel veldmaarschalk Model, die in Oosterbeek verbleef, als de gewone soldaat kwam de luchtlanding letterlijk als een overweldigende verrassing. Vrijwel onmiddellijk werd van hogerhand alles in het werk gesteld om de verovering van de bruggen over de Rijn te verhinderen en het Geallieerde bruggenhoofd te omsluiten. Vaak genoeg namen SS-soldaten zelf het initiatief daartoe, ondanks de veelvuldige lokale overmacht van de frisse Britse parachutisten.
Het betoog van de auteur is gebaseerd op de stelling, dat de snelle en doeltreffende Duitse reactie op de Britse luchtlandingen het lot van Britse para's al in een vroeg stadium van de slag heeft beslist. Op een zeer heldere en overtuigende wijze weet hij dat in zijn boek aan te tonen. Hierbij mag de Duitse kundigheid tot improviseren zeker niet worden onderschat, met name de Kampfgruppen: ad hoc samengestelde eenheden met verscheidene sterkte en samenstelling, die desalniettemin snel en doeltreffend als een eenheid kunnen optreden.
De auteur acht de strijd om Arnhem op 19 september beslist ten gunste van de Duitsers. [blz. 114.]
De Britse poging om de voltooide Duitse omsingeling te doorbreken en de Rijnbrug te bereiken werd in de kiem gesmoord en de Duitsers kregen vanaf die dag steeds meer versterkingen van buitenaf. Ondertussen onderschepten de Duitsers ook grotendeels de bevoorrading vanuit de lucht. Vanaf toen hadden de Britten geen andere keus dan de verwachte ontzetting vanuit het zuiden af te wachten, want op eigen kracht konden zij nog maar vrij weinig uitrichten.
Ondanks het agressieve optreden en de heldhaftige verdediging van de Britse para's slagen zij er niet om zich uit de Duitse wurggreep te bevrijden. Toch gaat bij de Duitsers niet alles van een leien dakje. Vooral de verovering van de Rijnbrug door Kolonel John Frost zet een streep door Duitse plannen om de 10de SS-Panzerdivisie de Rijn over te zetten en volledig in te zetten tegen de Amerikanen in Nijmegen.
Op een gegeven moment in de slag bespeurt de auteur zelfs een ironische patstelling, die de beide zijden in hun greep houdt. Toen de Britse troepen van Kolonel Frost de Rijnbrug had veroverd verhinderde de Duitse verkenners van SS-Kapitein Gräbner hem aansluiting met de hoofdmacht vanuit het zuiden, terwijl Frost Gräbner verhinderde om aansluiting te vinden met de noordelijke Duitse hoofdmacht.
De auteur laat zien, dat de slag om Arnhem een kat-en-muis spel is met de bruggen als inzet: in Brabant trachtten de Duitsers de smalle aanvoerweg af te snijden, terwijl de Britten hem probeerden open te houden voor de ontzettingsmacht. In Nijmegen hielden de SS-soldaten van Euling de Waalbrug bezet, terwijl in Arnhem de Britse para's van Frost de Rijnbrug in handen hielden. Beide zijden hebben te maken met tegenslagen, maar de Duitsers trekken al spoedig het initiatief naar zich toe.
Het mooiste aan het boek is, dat het het beeld van de slag om Arnhem 'volledig' maakt door de beschrijving vanuit Duitse zijde, waarbij alles opnieuw wordt onderzocht en 'blinde vlekken' worden ingevuld. Het levert zelfs een geheel nieuw beeld op. De auteur beschrijft alles minutieus zonder dat de grote lijn van het verhaal verloren gaat. De auteur laat zich kennen als een zeer nauwkeurig kenner én onderzoeker van de slag om Arnhem, die hij zelf als jeugdige heeft meegemaakt.
Het is echter niet alleen een beschrijvend betoog, maar de auteur durft ook stelling te

nemen, met name in de discussie omtrent het falen van operatie Market Garden. Dat maakt het boek extra interessant. Dit boek is dan ook niet het 'zoveelste boek' over de slag om Arnhem, maar het is warm aan te bevelen aan allen, die zich interesseren voor de slag om Arnhem, niet op zijn minst de militaire historici.

Paul en Dolf Harff,
Noordwijk, Katwijk en Valkenburg, Atlantikwall 1940-1945.
Stützpunkt Gruppe Katwijk
(Veldhoven 2001, 2de druk 2002, Eigen beheer) ISBN 90-806449-2-7

Na de Tweede Wereldoorlog werden de Duitse verdedigingsstellingen aan de Hollandse kust - de beruchte *Atlantikwall* - zo snel mogelijk ontmanteld of onder het duinzand begraven, opdat het gewone leven zijn beloop kon krijgen. Tot op heden moet men naar het Nauw van Calais of het verre Normandië reizen om resten van de Atlantikwall te kunnen bezichtigen. De laatste jaren is de aandacht voor de Duitse kustverdediging toegenomen en worden er lokale initiatieven ondernomen om de bunkers ten toon te stellen.
In de slipstroom van de toegenomen aandacht voor de Duitse kustverdediging van West-Europa verscheen vorig jaar het boek over de Atlantikwall in westelijk Holland. Amateurhistorici Dolf en Paul Harff (vader en zoon) hebben uitgebreid onderzoek naar de bouw en de samenstelling van de Duitse versterkingen aan de Nederlandse kust. Zij hebben zich meer bepaald geconcentreerd op de kustplaatsen Katwijk en Noordwijk, en het nabij gelegen vliegveld Valkenburg.
Het boek beslaat de periode vanaf de Duitse inval van Nederland tot aan de bevrijding. In het boek wordt niet alleen de aanleg en de samenstelling van de Atlantikwall beschreven, maar ook het leven van de soldaten, die in de Atlantikwall waren gelegerd. Geen enkel aspect rond de bouw, de bezetting en afbraak van de Atlantikwall blijft onbesproken.
Er wordt ook aandacht besteed aan de pogingen van de Geallieerden om informatie in te winnen over de sterkte en de bezetting van de Atlantikwall. Hierbij komt ook de rol van het lokale verzet ter sprake. De bouw van de Atlantikwall had ingrijpende gevolgen voor de rustige kustdorpjes, want de hele zeekant moest worden vrijgemaakt om een schootsveld te scheppen en versperringen op te werpen.
De Duitse kustverdediging aan de Hollandse kust was opgebouwd uit zogenaamde *Stützpunkte*: een groep bunkers waarrond de verdediging werd geformeerd, dat wil zeggen de versperringen, de loopgraven en het luchtafweer. Elk *Stützpunkt* was op zichzelf een verdedigingseenheid, maar bestond zelf uit kleinere verdedigingspunten: weerstandsnesten. Aangezien niet de gehele kust kon worden gebetonneerd, legden de Duitsers *Stützpunkte* aan bij mogelijke landingsplaatsen.
Het sterke punt van het boek is de beschrijving en de analyse van de versterkingen en de samenhang tussen de verschillende delen van de verdediging. Vooral de posities en de bouw bunkers worden uitgebreid en deskundig beschreven. Een zwak punt is de overvloed aan informatie en illustraties, waardoor het een erg lijvig werk (350 bladzijden!) is geworden. Desalniettemin is het zeer de moeite waard, omdat het een unieke inkijk geeft in een front, dat vaak wordt vergeten.

BERICHT BIJ DE 10e DRUK - "GREBBELINIE-1940"

Luitenant-kolonel b.d. E.H. Brongers

"Grebbelinie-1940" werd voor het eerst in 1971 uitgegeven door de uitgeverij Hollandia te Baarn. Hoewel de oplage fors was, bleken daarna nog vele herdrukken noodzakelijk; een 9e druk verscheen in 1990. De resultaten van voortgezet onderzoek, de -vooral bij de jeugd- weer sterk toegenomen belangstelling en de herhaaldelijk terugkerende vraag naar een nieuwe herdruk zijn thans gehonoreerd in deze 10e herziene- en aangevulde druk, verzorgd door de uitgeverij Aspekt te Soesterberg. De tekst is geactualiseerd en voorzien van nieuwe documenten en bronnen. Het aantal Nederlandse en Duitse gevechtsverslagen is uitgebreid. Opgenomen zijn nog niet eerder gepubliceerde bijzonderheden over executies van groepen krijgsgevangenen door de SS Standarte 'Der Führer'. Voorts de nieuwste gegevens omtrent de Duitse verliezen bij de strijd om de Grebbelinie. De bijlagen zijn herzien, onder meer met in de laatste jaren verkregen nauwkeurige gegevens over de samenstelling en bewapening van de strijdkrachten die de Duitsers tegen de linie hebben ingezet. Kaarten zijn gedeeltelijk- en het fotomateriaal is nagenoeg geheel vernieuwd. Tenslotte is een persoonsregister opgenomen.

CORRESPONDENTSCHAP MILITAIRE GENEALOGIE.

Joep van Hoof

Zoals bekend, is het correspondentschap militaire genealogie na het overlijden van de heer G. van Zuijdam lange tijd vacant gebleven. Inmiddels heeft ons lid de heer J.W.H. van Campen zich bereid verklaard de openstaande plaats op te vullen. Het studie-onderwerp van dit correspondentschap is echter niet meer, zoals voorheen, de afstamming en voorzetting van militaire eenheden, maar het genealogische onderzoek naar militaire voorouders. Met de nieuwe invulling van het correspondentschap kan worden ingespeeld op de grote belangstelling die in historische kring voor het laatstgenoemde onderwerp bestaat. De heer van Campen (adres: De Hop 4, 9301 PM Roden, tel. 050 – 50 18 214, jwh@dolfijn.nl) is onder andere voorzitter van de afdeling Groningen van de Nederlandse Genealogische Vereniging en heeft op het gebied van het genealogische onderzoek naar militairen veel kennis en ervaring opgedaan. Namens het bestuur heet ik hem van harte welkom als afdelingscorrespondent en spreek de hoop uit dat zijn activiteiten als zodanig veel vruchten voor de vereniging zullen afwerpen.

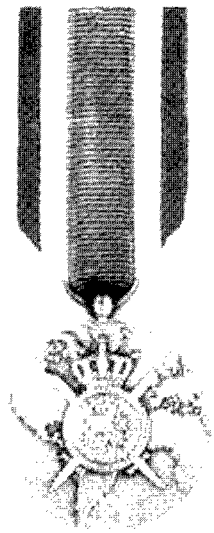
CORRECTIE TOLBOEKEN

Theo Postma

De computertechniek is bij het inscannen van documenten reuze handig, maar het resultaat moet wel door een mens worden nagekeken en niet gemakshalve door de spellingscorrector. Het aantal fouten was zodanig dat ik niet kan volstaan met correcties. De complete gecorrigeerde tekst is voor geïnteresseerden beschikbaar op één A-viertje, liefst via E-mail maar eventueel ook per Post. Opgeven bij de redactie.

H.G. Meijer, Theo Postma, Defensiekrant

NIEUWE ONDERSCHEIDING BIJ LANDMACHT



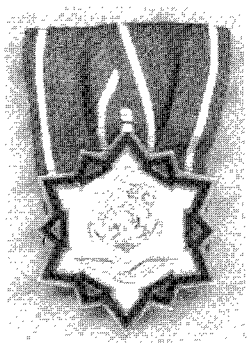
De landmacht heeft er een onderscheiding bij gekregen, Als blijk van waardering voor langdurige operationele dienst komt al het actieve militair personeel, dat gedurende langere tijd heeft gediend bij een parate eenheid of staf - onder bepaalde voorwaarden - in aanmerking voor de Landmachtmedaille voor Operationele Dienst. Een uitzondering op het vereiste dat men op het moment van aanvraag in actieve-dienst moet zijn, vormt de groep voormalige TRIS-militairen buiten dienst.
De Landmachtmedaille 2002 is identiek aan de Marinemedaille 1985: Een afbeelding van het westelijk halfrond met - in plaats van een gekroond anker - het embleem van de Koninklijke Landmacht, op twee gekruiste zwaarden, oprijzend uit de Atlantische Oceaan. De keerzijde (het rijkswapen) is hetzelfde. Ook het materiaal is brons. De medaille hangt aan een lint van 27 mm breed in de kleuren groen (symbool van de vrijheid) met Nassau-blauwe boorden (de kleur van de KL) gescheiden door witte smalle banen (symbool van de vrede). Het ontwerp is van F. Smits.

Theo Postma

"ERETEKEN VOOR VERDIENSTE" in goud voor Willem Plink

Woensdag 22 januari is op de "Zwaluwenberg" bovenstaande ministeriële medaille uitgereikt aan ons bestuurslid Willem Plink, tijdens zijn afscheidsreceptie als secretaris Traditie Commissie Krijgsmacht (TCK). Hij ontving deze onderscheiding uit handen van de Inspecteur-Generaal der Krijgsmacht, Luitenant-generaal C.J.M. de Veer, "voor zijn uitstekend functioneren, gedurende vele jaren, in de TCK".

Ereteken voor Verdienste





Willem op het terras van De Zwaluwenberg, in een Chaffee-tank, waarin hij in 1957 als cavalerist begon.

[Uit "Onderscheidingen" van mr. C.H. Evers †]

Het Ereteken voor Verdienste werd ingesteld in 1987 en kan, in goud of zilver, worden toegekend aan Nederlanders en vreemdelingen, die een uitzonderlijke prestatie hebben geleverd danwel zich op uitzonderlijke wijze verdienstelijk hebben gemaakt voor de Nederlandse krijgsmacht. Het kan ook postuum worden toegekend. Het versiersel heeft een originele, toepasselijke vorm, nl. van de oud-Hollandse waterburcht. In het midden de Nederlandse Leeuw, gaande over een onklaar anker met daaronder een vliegende adelaar, binnen een omlijsting bestaande uit een smalle rand in de vorm van zes bastions, een blauw geemailleerde omlijsting waarin zes ravelijnen en een smalle rand met zes grote en zes kleine punten. Aan de keerzijde in reliëf de woorden KONINKRIJK DER NEDERLANDEN en MINISTER VAN DEFENSIE. Het versiersel hangt aan een blauw lint met aan de boorden, van buiten naar binnen, een rode baan en een witte baan. Op de baton wordt het Ereteken in goud aangegeven met een palmtak.

BOEKBESPREKING

door Douwe Leij

CANADA EN NOORD-BRABANT

Een band voor altijd

door JAN A.F.M. LUIJTEN



Aangezien mijn boek Willemstads Panorama een beschrijving gaf van de gebeurtenissen in het westelijk deel van de provincie aan het begin van de Tweede Wereldoorlog, leek het de redactie van Mars et Historia een goed idee het boek van Jan Luijten te becommentariëren.

Zijn boek gaat over de gevechtshandelingen van de Canadezen rond Bergen op Zoom en Kapelsche Veer bij de bevrijding in het najaar van 1944 en in januari 1945.

Ieder boek dat een nuttige bijdrage biedt aan de verheldering van de gebeurtenissen in de oorlog in een gebied is uiterst welkom. Jan Luijten heeft als 12 jarige jongen een onvergetelijke indruk overgehouden van wat er om hem heen gebeurde. De Canadezen waren zijn helden. Dit is ook bepalend voor de sfeer waarin zijn boek geschreven is. Het gaat niet alleen over de oorlog, maar ook over ontmoetingen ver nadien. Een reünie bij de herdenking van veertig jaar bevrijding, waar ook een aantal Canadese en Duitse veteranen te gast was.

Het boekje van 76 bladzijden is fraai verzorgd door uitgeverij Aspekt. Vele foto's van militairen en gebouwen in en om Bergen op Zoom verlevendigen de tekst. Daarnaast een luchtfoto en een schetsje van de situatie ter plaatse. Ook de reünie komt in beeld met een toastende Jan Luijten himself.

Voor mij was het boeiend te zien hoe de dorpen waar de Nederlandse militairen in mei 1940 in grote angst op de vlucht voor de Duitse troepen doorheen trokken, nu in omgekeerde richting door de Duitse troepen moesten worden prijsgegeven.

Toch plaats ik bij dit boek wel enkele kanttekeningen. Voor mensen die het niet hebben meegemaakt valt het boek nogal met de deur in huis. Dat bracht mij ertoe het boek van D.A.

van Hilten "Van Capitulatie tot Capitulatie", blz. 188 en volgende te raadplegen. Daarin staan wel degelijk de grote lijnen van de Canadese inzet voor de bevrijding van West-Brabant.
Het zou niet misstaan hebben als het boek Canada en Noord-Brabant zou zijn voorzien van een inleiding en een slotwoord. De rol en positie van verschillende legereenheden en hun commandanten in de strijd zouden dan duidelijker in beeld kunnen worden gebracht. Ook het Ardennenoffensief kan dan beter in het zicht komen.
Beschrijvingen van individuele belevenissen rond Bergen op Zoom, bijvoorbeeld van de schrijver zelf en van de Canadese sgt. Kipp, komen beter naar voren. Het verhaal begint op 27 oktober 1944. De dag dat de eerste Canadezen in Bergen op Zoom arriveerden. De Duitsers zaten nog aan de noordkant van de stad achter het riviertje de Zoom. Zij hadden de bruggen opgeblazen. De Canadezen maakten een aanvalsplan om de Duitsers te verdrijven. De compagnie waarmee de aanval werd uitgevoerd verloor 22 van de 30 man. Zelf wisten zij 27 Duitsers uit te schakelen. Zij kreeg naderhand versterking van enkele compagnieën van hetzelfde regiment. Hoewel beschreven wordt dat een aantal Duitsers gevangen werd genomen, lees ik nergens dat de Duitse gevechtseenheid zich overgaf of zich terugtrok van de Panzersperre de Zoom.
Na dit hoofdstuk doet de schrijver een stapje terug in de tijd en belicht de persoon van Oberstleutnant Friedrich-August Freiherr von der Heydte, die Bergen op Zoom moest verdedigen tegenover de Geallieerden. Daarna begint het verhaal opnieuw met de binnenkomst van Canadese troepen op 5 oktober vanuit België bij Putte. Zij moesten de Kreekrakdam, de verbinding richting Beveland en Walcheren, in handen zien te krijgen. Bovengenoemde Duitse commandant was met zijn Fallschirmjäger de tegenstander, die moest worden verslagen. De Canadese missie lukte na hevige strijd uiteindelijk op 24 oktober. Via een strijd aan de Wouwsche Plantage van drie dagen werd vervolgens Bergen op Zoom bereikt.
Dan gaat het boek verder met een beschouwing over de geesteshouding van de Duitse commandant, met een opsomming van de omstandigheden, die hem tot het besluit kunnen hebben gebracht Bergen op Zoom zelf niet te verdedigen.
Eind 1944 waren de Geallieerden gevorderd tot de Maas en konden met de winter in zicht tijdelijk niet verder. Op 16 december 1944 deden de Duitsers een allerlaatste poging het verloren terrein te herwinnen met het Ardennenoffensief. Doel was Antwerpen te heroveren.

In aanvulling daarop bereidden de Duitsers nog een strategische actie voor vanuit het bruggenhoofd Capelse Veer, dat was gelokaliseerd aan de Bergse Maas. De Duitse commandant was Kurt Student, die aan het begin van de oorlog een sleutelrol vervulde bij de overgave van Rotterdam, door de Moerdijkbruggen ongeschonden in Duitse handen te brengen.
Het eerste Britse Legerkorps met de daarbij ingedeelde Poolse Pantserdivisie onder commando van generaal-majoor S.Maczek moest het bruggenhoofd veroveren op de zesde Parachutisten Divisie van de Duitse legergroep H onder commando van luitenant-generaal Hermann Plocher. Na het mislukken van het Ardennenoffensief had de verdediging voor de Duitsers eigenlijk geen nut meer. Toch wilden zij niet opgeven.
Het lukte de Britse en Poolse troepen niet het bruggenhoofd in te nemen. De Canadese troepen, die eerder ook bij Bergen op Zoom werden ingezet, werden te hulp geroepen.
Op 26 januari 1945 werd een nieuwe aanval ondernomen, die vijf dagen zou duren. Het

plan voor de aanval was nogal ondoordacht. Bij het gevecht verloren honderden Canadezen en Duitsers het leven. Na vijf dagen werd de verdediging van de Duitsers door vrijwillige terugtrekking over de rivier beëindigd.
Het boek heeft kenmerken van een egodocument, die het bijzonder boeiend kan maken voor de mensen uit het gebied zelf, maar vraagt van personen die ter plaatse niet bekend zijn, wel veel inlevingsvermogen.
De literatuurlijst bevat negen boeken. Ik heb niet kunnen ontdekken of en zo ja welke primaire bronnen zijn geraadpleegd bij de samenstelling van het verhaal. Bij primaire bronnen denk ik aan gevechtsverslagen van de direct betrokken militairen uit de jaren 1944-1946. Het volledig vertrouwen op het geheugen van mensen is heel riskant. In de loop der jaren kan dat leiden tot verhalen over gebeurtenissen, die een onvoldoend realiteitsgehalte hebben.
Uit de flaptekst van het boek moet ik opmaken dat Jan Luijten wel degelijk de archieven is ingedoken en zich mede op de oorspronkelijke bronnen heeft gebaseerd.
Een kans is gemist in een slotwoord de totale inzet van de Canadezen in Noord-Brabant op overzichtelijke wijze kort samen te vatten en de band met Canada nog eens uit te dragen.
Ondanks deze kanttekeningen, kan het boek als een nuttige aanvulling op de beschrijving van de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog worden beschouwd, die zeker voor mij boeiend was om te lezen.
Jan A.F.M. Luijten: Canada en Noord-Brabant, Uitgeverij Aspekt; prijs 15 euro.

NIEUWE ORGANISATIE VOOR LEGERMUSEUM

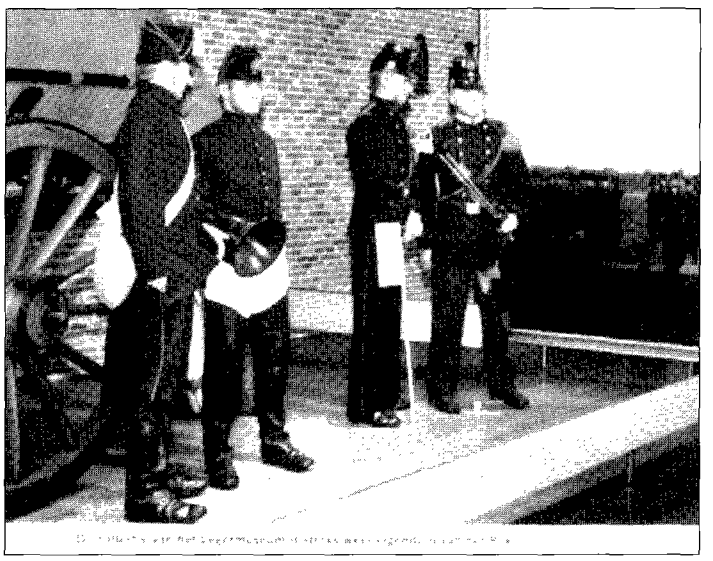
ACTUEEL

(met dank overgenomen uit de defensiekrant)

DEN HAAG - De organisatievorm van het Legermuseum in Delft gaat veranderen. Het gaat de Stichting Militair-Historisch Museum heten. Waar het statutair wordt gevestigd, is nog niet bekend. De nieuwe stichting vervangt de stichting het Koninklijk Nederlands Leger- en wapenmuseum "Generaal Hoefer" (de Stichting KNLWM) en de Bijzondere Organisatie-eenheid Koninklijk Nederlands Leger- en wapenmuseum (de BOE KNLWM). Staatssecretaris Van der Knaap heeft dit aan de Kamer laten weten.

Met de oprichting van de stichting wordt de huidige BOE KNLWM van de Landmachtstaf geprivatiseerd, terwijl de huidige Stichting KNLWM zichzelf liquideert. Deze stap is destijds geadviseerd door Moret Ernst & Young Management consultants in hun Beslisdocument strategie KNLWM uit 1997.
Uit diverse onderzoeken, die onder meer de arbeidsomstandigheden en rechtspositie van medewerkers, de omstandigheden waaronder de collectie wordt bewaard, de infrastructuur, de organisatie en de bestuursvorm betroffen, is naar voren gekomen dat door het ontbreken van een heldere verantwoordelijkheidsafbakening de bestaande organisatie niet borg staat voor het behoud van de collectie en de continuïteit van het museum.De huidige tructuur is volgens de bewindsman verre van ideaal. Daarom is gekozen voor privatiseren en onderbrenging in een nieuwe stichting.

De verzelfstandiging van het museum betekent dat het museum losser komt te staan van de defensieorganisatie en dat de collectie weer rijkseigendom wordt. Het rijk bekostigt het onderhoud van de collectie via de begroting van de landmacht immers vrijwel helemaal. Het feitelijk beheer van de verzameling komt in handen van de stichting. Het museum-nieuwe-stijl voert zijn eigen bedrijfsvoering en personeelsbeleid, met als opdracht het beheer en de presentatie van het cultureel militair erfgoed voor een breed publiek en op maatschappelijk relevante wijze.



De invloed van het Ministerie van Defensie blijft echter gewaarborgd; de wijziging van de statuten, de begroting en de jaarrekening behoeven ook in de toekomst de goedkeuring van de staatssecretaris. Ook worden de leden van de raad van toezicht van de nieuwe stichting door hem benoemd en is een der leden binnen de raad de intermediair van de bewindsman. Ook heeft de staatssecretaris invloed op de benoeming van het bestuur van de stichting (directie van het museum).

Met de opheffing van de BOE zijn 41 functieplaatsen gemoeid. Het bestaande sociaal beleidskader defensie (SBK) is van toepassing. Met de centrales van overheidspersoneel van de sector Defensie vindt overleg plaats. De organisatie-eenheid is onlangs gereorganiseerd binnen het beproefde reorganisatiesysteem van de landmacht en daarmee kwalitatief en kwantitatief op het niveau gebracht dat noodzakelijk is om de verzelfstandiging door te voeren. De organisatie is daarmee volgens statssecretaris Van der Knaap toegesneden op de taken die aan een publieksgericht museum in de toekomst worden gesteld. Zoals ook bij de voormalige rijksmusea zijn de functies in de nieuwe organisatie inhoudelijk gelijk aan de huidige, is voor het personeel voorzien in een netto-netto-garantie van het inkomen en worden bestaande verworvenheden worden overgenomen. Het personeel valt straks onder de CAO voor de verzelfstandigde musea, met uitzondering van het pensioen dat ook in de toekomst bij het ABP is ondergebracht. De nieuwe CAO wijkt weinig af van de Defensie-CAO, maar is op onderdelen meer toegesneden op het museummetier en verdient om die reden de voorkeur, vindt Van der Knaap.

De verzelfstandiging is voor Defensie budgetneutraal. De financiële bijdragen die binnen het huidige managementcontract rechtstreeks aan het Legermuseum worden overgemaakt en anderzijds de bedragen die momenteel nog via de KL-administratie worden verantwoord, worden samengevoegd onder één bijdrage aan het nieuwe museum.

Wil Zaagman jr.

Het bestuur heeft de droeve plicht u mee te delen dat is overleden:
mw. W.Ph.M. Jansse - Van Gulik, Molenlaan 276, 3055 GM Rotterdam.

De navolgende overige wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie:
Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
drs. E. Dirksen, Bosboom Toussaintstraat 8III, 1054 AR Amsterdam, tel. (020) 618 92 37,
e-mail dirksenerik@hotmail.com (algemeen);
A. van Harselaar, Theresiahof 25, 3951 BZ Maarn, tel. 06 – 21 99 78 84 (algemeen);
drs.ing. T. de Kruijf, Oranjelaan 11, 2741 EP Waddinxveen, tel. 0182 – 61 57 58 (a1 t/m a7, b1, b2, b4, b5, b7, b11);
L. den Houter, Herengracht 56, 2312 LE Leiden, tel. 071 – 513 17 03 (a2 t/m 5, b1, b4, c8);
B. van Marken, 68 Avenue Bosquet, 75007 Parijs, Frankrijk, tel. (00) 33 1 45 55 12 25 (a2 t/m a6, b1, b2, b3, b5, c1, c4, c6 t/m c9);
W.G. Prins, Noordland 42, 2548 WB 's-Gravenhage, tel. (werk) 015 – 213 08 30 (a4, a5, b6, c10);
W.P. van Riemsdijk, Zwartewaal 43, 4617 NS Bergen op Zoom, tel. 0164 – 24 88 73,
e-mail wimvanriemsdijk@planet.nl (a1, b1, b4, b5);
A.J. Romijn, Provinciënlaan 7 apt. 25, 2101 SR Heemstede, tel. (023) 529 24 08 (a5, a6, a7, b9, c1, c3, c4, c6, c7, c8).

Rectificatie:
P.H. Pillekers (vermeld in het vorige nummer) heeft als interessegebieden a5, a6, a7 en b4.

Wijzigingen in (post-) adresgegevens:
Armex Defensie Magazine/Kon. Ned. Ver. Ons Leger, Postbus 90701, 2509 LS 's-Gravenhage;
M.Ph. Baardman, Roelofsstraat 48, 2596 VP 's-Gravenhage, tel./fax 070 – 328 19 39;
R.A.B. Bruijns, Vierlinghlaan 92, 2332 CW Leiden, tel. 06 – 52 40 71 82,
e-mail ruud_bruyns@hotmail.com;
drs. M. van der Hoeven, Zeemanlaan 14-A, 2313 SX Leiden, tel. 071 – 541 25 01;
K. Mallan, Titus Brandsmalaan 16, 3705 PJ Zeist;
C.A.J. Mathon, Duivelsbruglaan 40 – C46, 4835 JG Breda, tel. (076) 565 01 65;
Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, p/a de heer R. Brand, Maritiem Museum Prins Hendrik, Postbus 988, 3000 AZ Rotterdam.

Opgezegd per 01-01-2003:
L.H.J.P. Brutsaert, De Groote Aa 17, 5591 KX Heeze;
R.E.M. Hekster, Sijzenlaan 34, 2566 WH 's-Gravenhage;
Chr. Lammers, Dorpsstraat 19, 3238 BA Zwartewaal;
J.A. Markus, Hoogaars 108, 3232 TH Brielle;
mw. dr. A.K. Somerwil-Ayrton, Reguliersgracht 40, 1017 LS Amsterdam;
C.J.P. van Westreenen, Naarderstraat 73, 1251 BG Laren;
mw. drs. A.M.T. Wind, Populierendreef 155, 2272 RC Voorburg.

Opgezegd door de vereniging per 01-01-2003 op grond van artikel 6 van de statuten:
J.P.M. van Bavel, Heggerank 15, 7542 ME Lochem;
R. van der Bijl, Beukelsdijk 136 b-2, 3022 DC Rotterdam;
W.E. Koemans, Beukelszstraat 40, 4567 CM Clinge en
M.P. Koster, Middenweg 31, 1611 KP Bovenkarspel.

LIJST AFDELINGSCORRESPONDENTSCHAPPEN: **Vetgedrukt** zijn de resp. coördinatoren

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, Hoogeind 11, 4817 EG Breda, 076-5205930
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	J.W.H. van Campen, De Hop 4, 9301 PM Roden, 050-5018214
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:

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