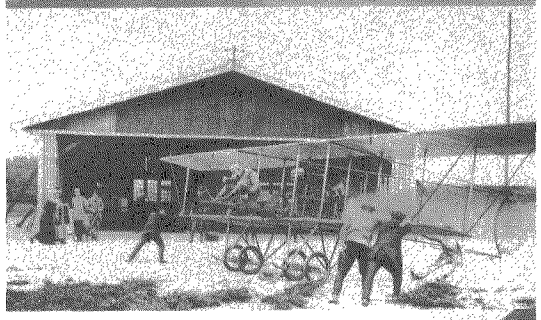
Mars et Historia

Nederlandse Vereniging voor Militaire Historie







37e Jaargang nummer 2 - april/juni 2003

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:	H.A. Bresser Lindenlaan 38 7461 XM Rijssen 0548-522342.
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, J.W.H. Sonnemans

Foto's omslag:
Flyer
Marinus Van Meel op de bok van zijn 'Brik', het eerste militaire toestel van Nederland
Formatie Meteors
Foto's 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:
voor '97: P.N.M.A. van der Baan
Postbus 183
3900 AD Veenendaal
v.a. '97: bij de redactie

Prijzen:
per nummer € 2,50 + porto,
lustrumnummer € 5,- + porto,
per jaargang € 7,50 + porto,
alle bij vooruitbetaling.

Inhoud

Drs. Rolf de Winter
Omslagartikel: 2003: Het jubileumjaar voor de Militaire Luchtvaart in Nederland 2

Lintjesregen 7

Nieuwe locatie Sectie Luchtmachthistorie 8

Theo Postma
Boekbespreking: Blazing skies
Boekbespreking: 6 Arva Squadron 9

Koos Berlemon
Boekbespreking: One of our aircraft is missing 10

Theo Postma
Op bezoek bij ... Paddy van der Baan 11
Op bezoek bij ... Gerard Santes 12
Op bezoek bij ... Wim den Dunnen 14

Boekaankondiging: Wel vergeven niet vergeten 15

P.I.M. Evers
Militariade 16

Dr S.J. de Groot
Hr.Ms. O 21 1940-1945. Gedichten en verhalen van korporaal-telegrafist J. van der Peijl (3) 20

Ronald de Graaf
Een schuldig landschap. N.a.v. het boek Operation Market Garden. Then and now 29

Ronald de Graaf
Boekbespreking: De slag om de Ginkelse heide. 17 en 18 september 1944 30

Wil Zaagman jr.
Speciale veiling ten bate van de Stichting Diekerhoff-fonds 31

C.A. Heshusius
Batavia als garnizoenstad 32

Wil Zaagman jr.
Contributiebetaling 41

Theo Postma
Boekbespreking: De Stelling van Amsterdam - harnas van de hoofdstad 42

P.H.Th. Dumon
Boekbespreking: "Travels by His Highness Duke Bernhard of Saxe-Weimar-Bisenach... 46

Felix C. Bakker
Het Marine Vendel oktober 1945 - juni 1946 47

J. Nuis
Boekbespreking: Piet Hein en de Zilvervloot. Oorlog en handel in de West 58

Willem Plink
Defensiepublicatie DP 20-30 Vaandels en Standaarden binnen de Nederlandse Krijgsmacht 59

Ph. M. Bosscher
Een herinnering aan de Slag bij Jutland in het Marinemuseum ten Den Helder 59

Wil Zaagman jr.
Wijzigingen op de ledenlijst 56

OMSLAGARTIKEL

Drs. Rolf de Winter

2003: HET JUBILEUMJAAR VOOR DE MILITAIRE LUCHTVAART IN NEDERLAND

Het jaar 2003 is een speciaal jaar voor de luchtvaart in het algemeen en voor de Koninklijke Luchtmacht in het bijzonder, omdat dit jaar wordt stilgestaan bij drie belangrijke gebeurtenissen uit de luchtvaarthistorie. In de geschiedenis van de (Nederlandse militaire) luchtvaart hebben de jaartallen 1903, 1913 en 1953 alledrie een memorabele betekenis. Hieronder zal op deze 'kroonjaren' worden ingegaan.

I
1903: het begin van de gemotoriseerde luchtvaart

Fietsenmakers willen omhoog

Op 17 december 1903 slaagden de Amerikaanse gebroeders Orville en Wilbur Wright erin de eerste gemotoriseerde vlucht tot een goed einde te brengen. De broers, fietsenmakers uit Dayton Ohio, waren aan het eind van de 19de eeuw bij het plaatsje Kitty Hawk in North Carolina begonnen met het maken van testvluchten met hun zelfgefabriceerde zweefvliegtuigen. De omstandigheden aan de kust van de Atlantische Oceaan waren gunstig: er was ruimte, sterke wind en het zachte zand was bij de landingen zeker te prefereren boven een hardere ondergrond. Vanaf 1899 volgde er voor de broers letterlijk een jarenlang proces van vallen en opstaan. Hun eerste zweeftoestellen bleken in de praktijk niet aan de verwachtingen te voldoen: afgezien van de geringe draagkracht, mankeerde er ook veel aan de bestuurbaarheid van hun zweefmachines. Ze slaagden erin om, in de winter van 1901-1902, het probleem van de draagkracht onder de knie te krijgen. Door een windtunnel te construeren, konden ze verschillende vliegtuigvleugels op hun draagkracht testen. De kennis die met deze proeven werd opgedaan verwerkten de Wrights in een nieuw zweefvliegtuig waarmee zij eind 1902 een volledig gecontroleerde vlucht volbrachten. Inmiddels waren de broers, daarbij geholpen door hun mecanicien Charlie Taylor, begonnen aan de bouw van een kleine maar krachtige benzinemotor waarmee een vliegtuig zou kunnen worden voortgestuwd. Tegelijkertijd wisten zij efficiënte propellers te ontwikkelen, om als duwschroeven in een vliegmachine te fungeren.

Pioniers op het vochtige zand

Aan het eind van het jaar 1903 waren de luchtvaartpioniers zover gevorderd dat zij al hun kennis konden projecteren op de vervaardiging van een heuse gemotoriseerde vliegmachine. Half december was alles gereed om (luchtvaart)geschiedenis te schrijven. Na een dag van hevige regenval besloten Wilbur en Orville op donderdag 17 december de proef op de som te nemen. Op de plaats van handeling, Kill Devil Hills in de buurt van het plaatsje Kitty Hawk, lagen grote regenplassen tussen de duinen en waaide er een onaangename, snijdende noordoostenwind. Het bouwsel van Wrights, zoals weldra zou blijken niet ten onrechte de *Flyer* gedoopt, stond opgesteld op een bijna twintig meter lange houten startrail, die aan de bovenzijde was voorzien van een dun laagje metaal. Het gevaarte was 275 kilo zwaar, bijna zeseneenhalve meter

lang en 2,81 meter hoog en had een indrukwekkende vleugelspanwijdte van 12,32 meter. De *Flyer*, een tweedekker en voor de start geplaatst op een van fietsonderdelen gefabriceerd schaatsonderstel, beschikte over twee propellers van gelaagd sparrenhout. De krachtbron, die het hart van het toestel vormde, was een vloeistofgekoelde 81 kilo zware viercilinder motor, die met zijn 16 pk's 1.200 toeren wist te ontwikkelen. De overbrenging van de motor op de propellers geschiedde door een stel gekruiste (fiets)kettingen.

De Flyer kiest het zwerk

Omstreeks tien uur in de morgen kwamen de leden van de *Kitty Hawk Life Saving Crew* in actie om Wilbur en Orville Wright te assisteren bij hun vluchtvoorbereiding. Aan weerszijden van de *Flyer* stond een helper die het toestel in evenwicht hield tot het moment dat de motor voldoende toeren maakte en de machine genoeg snelheid kon opbouwen. Op zijn buik liggend had Orville in het toestel plaatsgenomen en nadat alles nog eens was gecontroleerd, liet hij het touw los dat de *Flyer* in bedwang hield. Op tweederde van de startrail maakte de vliegmachine zich los en koos het zwerk. De twaalf seconden die volgden behoren sedertdien tot de beroemdste uit de luchtvaartgeschiedenis. Op een hoogte van nog geen drie meter legde Orville Wright een afstand af van ruim 36 meter. Omdat hij het effect van het hoogteroer onderschatte, steeg de machine te snel zodat terstond de landing moest worden ingezet. Dit nam niet weg dat met deze korte exercitie voor het eerst in de geschiedenis een 'gecontroleerde', gemotoriseerde en bemande vlucht was uitgevoerd, die werd gevolgd door een succesvolle landing op een punt dat niet lager lag dan het startpunt.



Gebroeders Wright. Orville links en Wilbur rechts
Foto sectie luchtmachthistorie

Kortstondige records

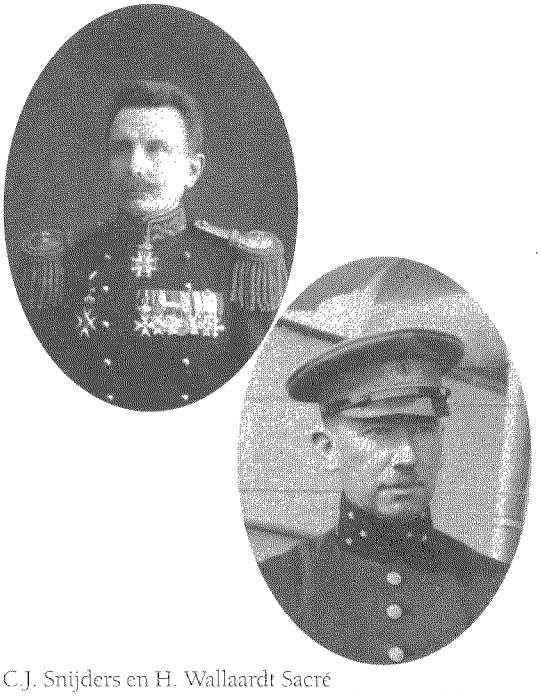
Hoewel tijdens de eerste vlucht de hefboom waarmee de motor kon worden uitgezet, was afgebroken, en er schade was aan het onderstel dat het hoogteroer ondersteunde, slaagden de pioniers er nog dezelfde dag in alles te repareren en nog eens drie 'luchtreizen' met de *Flyer* te voltooien. Omstreeks tien voor half twaalf in de morgen ging Wilbur Wright voor het eerst de lucht in en overbrugde - wederom in een tijdsbestek van twaalf seconden - een afstand van 53 meter. Twintig minuten later was het andermaal de beurt aan Orville die met de derde vlucht van de *Flyer* drie nieuwe 'records' vestigde: hij vloog op een hoogte van bijna vier meter vijftien seconden lang en overbrugde een afstand van 61 meter. Orvilles records hielden niet lang stand, want om twaalf uur, bij de vierde en laatste vlucht met de *Flyer*, wist Wilbur op bijna vier meter hoogte op één seconde na een volle minuut in de lucht te blijven en daarbij een afstand af te leggen van bijna 260 meter. Maar door

de sterke wind kon hij het toestel slechts met de grootst mogelijke moeite onder controle houden en aan het einde van de vlucht schoot het toestel naar de grond. De onzachte landing veroorzaakte schade; een steun van het hoogteroer brak af. Tijdens het wegslepen van het toestel ging er nog meer mis: een rukwind tilde een van de vleugels op, waardoor de *Flyer* omsloeg. Alles bij elkaar was de schade dusdanig dat de befaamde 'kist' na de 17dc december 1903 nimmer meer het luchtruim zou kiezen.
Dat nam niet weg dat in de honderd jaren luchtvaart die volgden op het pionierswerk van de twee fietsenmakers, de gebeurtenissen bij het winderige Kill Devil Hills altijd een bijzonder moment in de luchtvaartgeschiedenis zouden blijven vormen. Een moment dat in de loop van dit jaar op talloze plekken ter wereld zal worden herdacht als het begin van een tijdperk, een tijdperk waarin de mens zich (al was het dan met behulp van gemotoriseerde luchtvaartuigen) met succes in de derde dimensie wist te begeven. Vanaf 1903 was het voor de mens dus eindelijk mogelijk om te 'vliegen' en daarmee ging een eeuwenlange door velen gekoesterde wens in vervulling.

II
1913: het begin van de militaire luchtvaart in Nederland

Een Nederlands 'luchtwapen'

Na enkele jaren van onderzoek en buitenlandse studiereizen kon minister van Oorlog H. Colijn in januari 1913 de volksvertegenwoordiging overtuigen van het nut van een luchtvaartorganisatie binnen het leger.
Er zou in de zomer van 1913 een bescheiden start worden gemaakt met wat niet lang daarna als 'luchtwapen' zou worden gekarakteriseerd. De *Luchtvaartafdeeling* (LVA) werd een onderdeel van de Koninklijke Landmacht en ging onder de Chef van de Generale Staf ressorteren. Aan de basis van de LVA stonden twee genieofficieren, generaal C.J. Snijders en kapitein H. Walaardt Sacré. De eerste, als invloedrijk militair, was de grote promotor en wegbereider van de militaire luchtvaart in Nederland en de tweede werd, als eerste commandant van de LVA, letterlijk de grondlegger van het vaderlandse luchtwapen. Hoewel Colijn, daarbij krachtig gesteund door Snijders en Walaardt Sacré, had ingezet op een organisatie waarin naast vliegmachines ook plaats zou zijn voor kabelballons en motorballons ('Zeppelins'), eiste de Tweede Kamer per amendement dat de beschikbaar gestelde gelden uitsluitend zouden worden besteed aan vliegtuigen en aan 'niets anders'. Alhoewel het de minister en militairen pijn deed dat zij zich moesten beperken tot de totstandkoming van een exclusieve 'vliegtuigorganisatie', was de keuze van de Tweede Kamer achteraf gezien de juiste. In militaire zin bleek het vliegtuig weldra het meest geschikte vehikel om de derde dimensie te domineren; de strijd in de lucht werd uitein-



C.J. Snijders en H. Wallaardt Sacré
Foto sectie luchtmachthistorie

delijk niet gewonnen met luchtballons, kabelballons of motorballons ('Zeppelins') maar met relatief kleine, bewapende vliegmachines.
Op dinsdag 1 juli 1913 werd een officieel begin gemaakt met de militaire luchtvaart in Nederland. Met ingang van die datum kreeg de krijgmacht een minuscule *Luchtvaartafdeeling*. De LVA werd opgericht op wat sedertdien bekend zou staan als de bakermat van de Nederlandse luchtvaart: het vliegkamp Soesterberg. De oprichting werd geformaliseerd met Koninklijke Besluit nummer 29 van 16 april 1913. Dit KB was op 9 april door de minister van Oorlog aangeboden aan Hare Majesteit de Koningin. Een week later voorzag Koningin Wilhelmina dit besluit "betreffende de oprichting van eene luchtvaartafdeeling" van haar handtekening. De 'koninklijke' ondertekening vond plaats op Wilhelmina's vakantieverblijf in het Duitse Oberursel, waarmee maar weer eens werd aangetoond dat vakantieverlof ook voor heel nuttige zaken kan worden gebruikt.

Huren kan natuurlijk ook

In 1913 was echter nog lang niet duidelijk wat de militaire luchtvaart in de toekomst 'in zijn mars' zou hebben. Veel militairen beschouwden de militaire luchtvaart hooguit als een nuttig middel om verkenningen uit te voeren. Pas in de Eerste Wereldoorlog (1914-1918), die kan worden getypeerd als 'kraamkamer van het luchtwapen', werd een ieder duidelijk dat luchtstrijdkrachten in een moderne krijgsmacht niet mochten ontbreken. Commandant van de LVA Walaardt Sacré moest in zijn tijd echter nog talrijke hardnekkige vooroordelen tegen de militaire luchtvaart zien te overwinnen. Dat bleek niet eenvoudig, te meer omdat de middelen die hem ter beschikking stonden, zoals gezegd, aanvankelijk uiterst bescheiden waren.
In juli 1913 had de LVA welgeteld één automobiel in zijn inventaris en hoewel dit zeker een fraai voertuig betrof, kreeg men het vanzelfsprekend met geen mogelijkheid de lucht in. Om toch in de derde dimensie te kunnen opereren *huurde* de LVA bij haar oprichting één vliegmachine. Deze 'luchtvloot', een op Soesterberg door Marinus van Meel gebouwde anderhalfdekker, werd weldra 'Brik' gedoopt en zou enkele maanden later daadwerkelijk worden aangekocht voor een somma van *f* 3.493,331/2 (nog geen 1.575 euro). Daarmee werd Van Meel's Brik het eerste militaire vliegtuig van Nederland. Er zouden er nadien nog vele honderden in het arsenaal van de Nederlandse en Nederlands-Indische militaire luchtvaart worden opgenomen.

Eenmansstaf

Met betrekking tot het personeel van de LVA moest Walaardt Sacré in eerste instantie eveneens genoegen nemen met een weinig omvangrijke equipe: drie, weldra vier, luitenants die zich bekwaamden in de militaire vliegerij en een 'ondersteunende staf' van totaal één onderofficier-administrateur. De opstallen die in juli 1913 bij het vliegkamp Soesterberg behoorden waren wel wat indrukwekkender; de aanwezige hangaars en werkplaatsen waren enige jaren daarvoor opgetrokken door de in 1912 failliet verklaarde *Maatschappij voor Luchtvaart*, die tevergeefs had getracht in Nederland een bloeiend civiel luchtvaartcentrum van de grond te krijgen.
Ofschoon bescheiden van opzet, markeert de oprichting van de LVA op 1 juli 1913, dit jaar 90 jaar geleden, het begin van de vaderlandse militaire luchtvaart. Uit de *Luchtvaartafdeeling* van de Koninklijke Landmacht op Soesterberg zou in 1917 de *Marineluchtvaartdienst* van de Koninklijke Marine voortkomen, waaraan in een volgend nummer van dit tijdschrift aandacht zal worden besteed. Nog later werd duidelijk dat de LVA de voorloopster was van een geheel zelfstandig autonoom krijgsmachtdeel: de Koninklijke Luchtmacht.

III
1953: Koninklijke Luchtmacht zelfstandig

Een 'Koninklijk' predikaat

Een nieuwe cesuur in de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart kreeg gestalte met het Koninklijk Besluit nummer 18 van 11 maart 1953, dat op de voordracht van "Onze Minister van Oorlog" van 5 maart door Koningin Juliana te Soestdijk werd ondertekend. Dit KB had slechts betrekking op één artikel, dat als volgt was verwoord: "De luchtstrijdkrachten, behoudens die behorende tot de zeemacht, vormen Onze luchtmacht en zullen als zodanig genaamd zijn de Koninklijke Luchtmacht".

Veertig jaar na het bescheiden begin kregen de luchtstrijdkrachten de 'Koninklijke' erkenning van hun steeds in belang toegenomen positie binnen de Nederlandse krijgsmacht. De conflicten in de eerste helft van de twintigste eeuw hadden onmiskenbaar aangetoond dat er naast een zelfstandig georganiseerde land- en zeemacht ook een afzonderlijke luchtmachtorganisatie geboden was. In navolging van onder andere Groot-Brittannië, waar al in april 1918 (dus terwijl de Eerste Wereldoorlog nog volop gaande was) een *Royal Air Force* werd opgericht, kreeg ook Nederland vanaf voorjaar 1953 een derde zelfstandig krijgsmachtdeel.

'De meest ervaren generaal-vlieger ter wereld'

Het zelfstandig worden van de luchtstrijdkrachten werd op 27 maart luister bijgezet met een ceremonie op de Vliegbasis Soesterberg. Onder het toeziend oog van een aantal oude luchtvaartpioniers inspecteerde minister van Oorlog ir. C. Staf de opgestelde troepen en aanwezige Gloster Meteorstraaljagers. Omstreeks half elf in de morgen nam kapitein-waarnemer J.L. Bosch plaats achter een op de landingsbaan geplaatste katheder en las met gedragen stem plechtig het Koninklijk Besluit voor. In dat KB werd overigens duidelijk verwezen naar de prestaties van de Nederlandse militaire luchtvaart tijdens de Tweede Wereldoorlog ("... overwegende de uitnemende diensten door de luchtstrijdkrachten in tijden van oorlog en gevaar aan Ons en aan den Lande bewezen"). Die prestaties hadden reeds op 18 mei 1940 geleid tot het toekennen van de Militaire Willems-Orde der 4e klasse aan de militaire luchtvaart. De MWO werd uitgereikt door de opperbevelhebber van land- en zeemacht generaal H.G. Winkelman omdat Koningin Wilhelmina en haar regering al naar Londen waren uitgeweken.

Kapitein Bosch las na het eerste ook nog de inhoud van een tweede KB voor, waarin werd bepaald dat Prins Bernhard in de rang van luitenant-generaal-vlieger werd benoemd en aangesteld tot Inspecteur-Generaal van de Koninklijke Luchtmacht.



Z.K.H. Prins Bernhard als luchtmachtgeneraal
Foto sectie luchtmachthistorie

Nadat de Luchtmachtkapel het Wilhelmus ten gehore had gebracht, hield minister Staf een toespraak en legde hij met de Chef van de Luchtmachtstaf, luitenant-generaal I.A. Aler, een krans aan de voet van het monu-

ment ter ere van de gevallen kameraden. Vervolgens nam Aler het woord en memoreerde de grote voldoening bij het personeel van de luchtstrijdkrachten over de inhoud van de voorgelezen Koninklijke Besluiten. Dat Prins Bernhard ("in feite de meest ervaren generaal-vlieger ter wereld") was aangesteld tot Inpecteur-Generaal van de Koninklijke Luchtmacht kon op veel waardering rekenen: 'Wij weten hoezeer de bekroning van de ontwikkeling van onze militaire luchtvaart zijn volle sympathie heeft'.

Zwarte strepen aan de einder

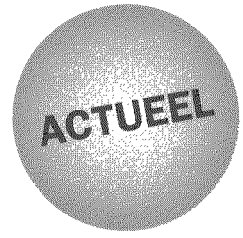
Na de toespraken schoot men van de starttoren een groene lichtkogel omhoog, het teken voor de luchtmachtvliegers om in hun toestellen plaats te nemen. Van het daaropvolgende defilé werd in het tijdschrift *Ons Leger* verslag gedaan:

"Eén voor één taxiën de Meteors langs de toeschouwers over de startbanen en enkele ogenblikken later starten ze: eerst drie, dan twee tegelijk. In de lucht sluiten zij zich tot één formatie aaneen. De Koninklijke Luchtmachtkapel nadert en kondigt met de nieuwe defileermars de troepen aan. In gelijke tred trekken de 1500 man der Luchtvaarttroepen langs de minister van oorlog (...) Nauwelijks is de laatste man voorbij of de eerste vliegtuigformatie nadert: 25 Harvardtoestellen van de basis Gilze-Rijen vliegen over in dezelfde richting waarin de troepen defileerden. Vlak boven de einder worden stipjes zichtbaar. Zij naderen snel: Het zijn 25 Thunderjets van de bases Volkel en Eindhoven, zwarte strepen achter zich aantrekkend. Dan 25 Meteors van de bases Soesterberg en Leeuwarden. In een flits zijn ze voorbij, een zwenking aan de horizont en ze zijn verdwenen. En zij besluiten een feest, dat groots was en indrukwekkend."

Een feest dat inmiddels alweer een halve eeuw achter ons ligt, waardoor de Koninklijke Luchtmacht dit jaar onder meer haar gouden tiende lustrum kan vieren.

Met de gebeurtenissen in 1903, 1913 en 1953, thans 100, 90 en 50 jaar geleden, werden belangrijke luchtvaarthistorische mijlpalen bereikt, die 2003 voor de Koninklijke Luchtmacht (en de rest van luchtvaartminnend Nederland) tot een bijzonder jubileumjaar maken. Onder andere met dit omslagartikel wil *Mars et Historia* eveneens de nodige aandacht besteden aan deze gedenkwaardige momenten uit de luchtvaartgeschiedenis.

LINTJESREGEN



Drs. B.G.J. Elias, erelid Mars et Historia, is benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau
en
H.G. Meijer, afdelingscorrespondent 'Ridderorden en onderscheidingen', is Lid geworden in de Orde van Oranje-Nassau.
Van harte proficiat!

De Sectie Luchtmachthistorie (SLH) heeft vrijdag 25 april 2003 haar nieuwe locatie op de Alexanderkazerne in Den Haag betrokken. De historici zijn dan zeer tevreden met hun nieuwe onderkomen.

ACTUEEL

Dat de Sectie Luchtmachthistorie onderdeel is van het Hoofdkwartier van de Koninklijke Luchtmacht, dat mogen ze op de landmachtkazerne aan de Van Alkemadelaan best weten. "Vandaag wappert aan de vlaggenmast, op de parkeerplaats achter dit gebouw 204, de luchtmachtvlag voor het eerst in de geschiedenis op deze locatie fier in top", aldus Rolf de Winter van de SLH (en onze vice-voorzitter) bij de officiële opening.

Generaal-Majoor Starink, Plaatsvervangend Bevelhebber, verrichtte de openingshandeling. Met het vallen van het doek werd het naambord op de Alexanderkazerne onthuld. 'Sectie Luchtmachthistorie, Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten' prijkt er nu op gebouw 204 van deze landmachtkazerne. Generaal-Majoor Starink ging in zijn toespraak in op het belang van geschiedschrijving. "De geschiedenis is het waard om gelezen te worden. De Sectie Luchtmachthistorie zorgt er voor dat de jonge ervaringen, ook in deze onzekere tijden, worden gestaafd", aldus Starink.

De Sectie Luchtmachthistorie (SLH) fungeert al sinds 1961 (toen nog als Sectie Krijgsgeschiedenis KLU) als het historisch geheugen van de Koninklijke Luchtmacht. De sectie beheert een omvangrijke collectie historisch bronnenmateriaal, die toegankelijk is voor iedereen die zich wil verdiepen in de geschiedenis van de Nederlandse militaire luchtvaart en de militaire luchtvaart van het KNIL. Tot de collectie behoren onder meer ruim duizend dagboeken van diverse luchtmachtonderdelen en meer dan vijftigduizend foto's en negatieven.

Naast het bestuderen en documenteren van de geschiedenis van de luchtmacht, geeft de Sectie Luchtmachthistorie publicaties uit, houdt lezingen en verzorgt fotoexposities. Ook levert de sectie een bijdrage aan het uitvoeren van het luchtmachtveteranenbeleid en verzorgt ze luchtmachthistorische vorming aan militaire opleidingsinstituten, waarbij het organiseren van battlefieldtours één van de taken is.

SECTIE LUCHTMACHTHISTORIE

Bezoekadres:
Alexanderkazerne
Gebouw 204
Van Alkemadelaan 357
2597 BA s-Gravenhage
Correspondentieadres:
Postbus 20703
2500 ES s-Gravenhage
Telefoon:
070-316 53 35
Fax:
070-316 55 50
E-mail:
slh@bdl.af.dnet.mindef.nl

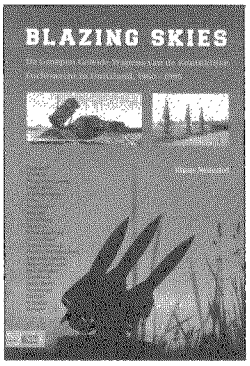
BOEKBESPREKING
door Theo Postma

BLAZING SKIES

De Groepen Geleide Wapens van de Koninklijke Luchtmacht in Duitsland, 1960-1995

door Rinus Nederlof

Uitgegeven door SDU uitgevers, Den Haag; ISBN 90 12 09678 2; prijs € 32,-;
555 pagina's; rijk geïllustreerd met foto's en kaarten (in kleur); harde kaft.



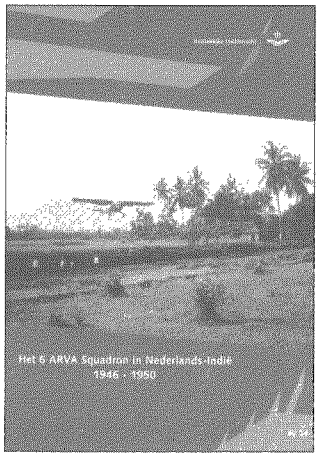
De eerste woorden die in mijn gedachten opkwamen toen ik het boek dichtsloeg waren: gedegen, nauwgezet en volledig. Voor mensen die bekend zijn met de Groepen Geleide Wapens (GGW) biedt het boek vele herkenningspunten en achtergrondinformatie; maar ik kan me voorstellen dat het boek voor volledige buitenstaanders taaie kost is doordat de schrijver continu aan het woord is. Aparte in een kader geplaatste verhalen zoals een situatieschets, technische uitleg of een anekdote (bijv "snertreis"), die dan verteld worden door de betrokkene, zouden het boek wat smeuïger gemaakt hebben.
In 17 hoofdstukken worden alle aspecten van raketluchtafweer beschreven.
Het ontstaan van 'raketten tegen vliegtuigen' de opbouw van GGW in Duitsland, het leven en werken in Duitsland tot en met de inzet van de Patriotraket tijdens de Eerste Golfoorlog en de terugkeer van GGW naar Nederland. Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met een korte samenvatting en is in een bijlage voorzien van een uitgebreid notenapparaat. Ook worden de gegevens van de verschillende wapensystemen apart in een bijlage behandeld (Nike, Hawk, Patriot, Stinger en Flycatcher). Zo ook een vogelvlucht langs de Groepen en Squadrons compleet met Wapenschild in kleur. Een samenvatting in Nederlands, Duits en Engels, een lijst van afkortingen en een persoonsnamenregister maken dit boek tot de 'Bijbel van de Groepen Geleide Wapens'.

HET 6 ARVA SQUADRON IN NEDERLANDS-INDIË 1946 - 1950

Persoonlijke herinneringen en indrukken van hen die er bij waren

door G.J. Burgers

Nummer 14 van de reeks Brochures van de Sectie Luchtmachthistorie
Staf Bevelhebber der Luchtstrijdkrachten, postbus 20703, 2500 ES Den Haag
€ 8,50; ISBN 90 73696 20 8; genaaid, gebrocheerd; 269 in kleur geïllustreerde pagina's.



In dit boek heeft de schrijver een aantal anekdotische verhalen van hem zelf en andere leden van 6 ARVA (Artillerie Verkennings Afdeling) op een chronologische volgorde geplaatst. Hierdoor kunnen luchtmachtgeïnteresseerden kennis maken met het opereren van de Austers in Nederlands-Indië en is het boek voor oud-squadronleden een feest van herkenning. Ook blijken nabestaanden van (inmiddels) overleden 6 ARVA-leden een grote belangstelling te hebben voor deze geschiedenis.
In een 70-tal hoofdstukjes en bijlagen die, afhankelijk van de auteur, wisselend boeien, wordt een beeld gegeven van opleiding, uitzending, organisatie, operaties en repatriëring van 6 ARVA. Het boek is rijk voorzien van illustraties, fraai opgemaakt en voorzien van een nieuw modern jasje met een frisse blauwe kleur en nieuw embleem.

BOEKBESPREKING
door Koos Berlemon

ONE OF OUR AIRCRAFT IS MISSING,
de luchtoorlog boven de Hoeksche Waard, 1940-1945.

Door Hans Onderwater en Wim Wüst

Het vorig jaar gepresenteerde en in Mars aangekondigde boek omvat bijna 300 pagina's met ca. 250 vaak nog niet eerder getoonde foto's. Het is gebonden met een harde kaft. Het wordt uitgegeven door Uitgeverij Lorelax Productions te Muiderberg en kan besteld worden bij Wim Wüst (0186 - 618 255). De prijs bedraagt € 41,50 en ISBN is: 90 76 254

Een mooi en lijvig boekwerk, met veel gegevens en foto's, dat vooral bestemd is voor bewoners van de Hoeksche Waard. Die moeten zich dan wel door droge opsommingen over airraids heenwerken want Onderwater kan het niet laten zijn kennis over de luchtoorlog te spuien. Hij had zich, zoals beloofd op de kaft, tot de Hoeksche Waard moeten beperken. Het boek was dan wel wat minder omvangrijk geweest.
Als ik dan met een meer kritische bril van een "kenner" kijk vallen toch wat zaken op. Gegevens in dit boek komen niet altijd overeen met andere bronnen zodat de vraag rijst wie er gelijk heeft. Ook zijn fouten gemaakt bij de onderschriften van illustraties, bijvoorbeeld bij het noemen van rang of brevet.
Kortom, een boek voor de geïnteresseerde, niet al te kritische lezer, die opsommingen over zaken van buiten de Hoeksche Waard maar vlug moet overslaan!

Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...



PADDY VAN DER BAAN,
Gek van DAF's
(militaire voertuigen en personenautootjes)

Na mijn gesprek met Gerard Santes (zie verderop in dit blad) besloot ik wat extra aandacht aan militaire voertuigen te geven en zodoende viel ik op een schitterende zondagochtend tijdens het Nationaal Museumweekend met mijn neus in de ontbijtboter van Anneke en Paddy van der Baan.
Ik had al eens eerder, in Ieper, met ze aan tafel gezeten maar had het tafelgesprek noodgedwongen alleen met Anneke gevoerd omdat Paddy onafgebroken met mijn introducé, diein dienst monteur/chauffeur was geweest, over militaire DAF's zat te praten.
Waar kwam die bevlogenheid vandaan? Daar is hij blijkbaar mee geboren en heeft die ook in zijn werk. Na zijn studie rechten werd hij radioverslaggever - in 1975 bij Veronica, in '78 bij de AVRO en in '95 bij de Wereldomroep – En niet iedere journalist wordt ook nog oorlogscorrespondent (o.a. Golfoorlog '91, uitzending Dutchbat 1 '94 en Sarajevo '97).
Omdat Paddy zich "als aartsverzamelaar" al lang ergerde aan de manier waarop in ons land werd omgegaan met vaderlands industrieel roerend erfgoed, besloot hij er zelf iets aan te doen. Via zijn vader was hij besmet met het autovirus. Dat de keus op DAF viel, kwam o.a., omdat hij gaandeweg, zelf rijdend en rallyend in DAF's Marathon (uiteraard met het pientere pookje) steeds meer door de producten uit Eindhoven werd gefascineerd. Zijn eerste aanwinst in 1979, een DAF YA 126 werd ingegeven door jeugdsentiment. Als geboren Ven-

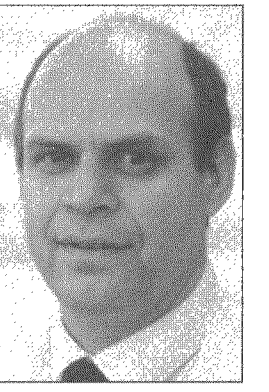


Open dag 25 augustus 2001 depot Paardenmarkt van het Legermuseum Delft.
DAF YP-408 van en met Paddy van der Baan.
Foto W. den Dunnen

lonaar had hij de "wep" vanwege de Rijschool op de Frederik Hendrik kazerne in Blerick vaak door de stad zien rijden. Inmiddels is de verzameling uitgegroeid tot zo'n 60 rollende DAF producten, zowel civiel als militair.
Het was tijd geworden voor een kijkje in zijn loods. Tot aan de nok volgestouwd ziet de loods er zeker niet uit als een museum. Hoewel hij trots is op zijn verzameling wil hij er niet mee te koop lopen. Alleen voor defensie- en andere serieuze evenementen of puur zijn eigen genoegen, komt een DAF tevoorschijn. Lid van een voertuigenvereniging is hij niet. Paddy is zijn eigen vereniging, zegt hij. Hij onderhoudt uiteraard wel goede contacten met iedereen in dit wereldje en zou op de dag van onze afspraak - samen met de Rekwisieten Commissie Kl van Gerard Santes - op het ISK in Harskamp - een reünie van 19 rijdende YP 480-voertuigen bij elkaar gekregen hebben ware het niet dat defensieterreinen vanwege de Irak-oorlog minder makkelijk toegankelijk waren verklaard en het weekend niet doorging. Ik weet nu een hele hoop over het TRADO-wielophangingssysteem maar durf hier niets over te schrijven. Meer technische en specialistische artikeltjes over verzamelingen zullen toch echt van de Marsleden moeten komen! Ik hoop met de gesprekjes in dit nummer hiertoe een aanzet te hebben gegeven. Op pagina 10 twee op het depot Paardenmarkt van Legermuseum in Delft gemaakte foto's van de YP 408 van Paddy van der Baan. Dit inmiddels bijna legendarisch DAF voertuig maakt volgens hem in één oogopslag duidelijk waarom het de moeite waard is Nederlands roerend industrieel te behouden voor het nageslacht.

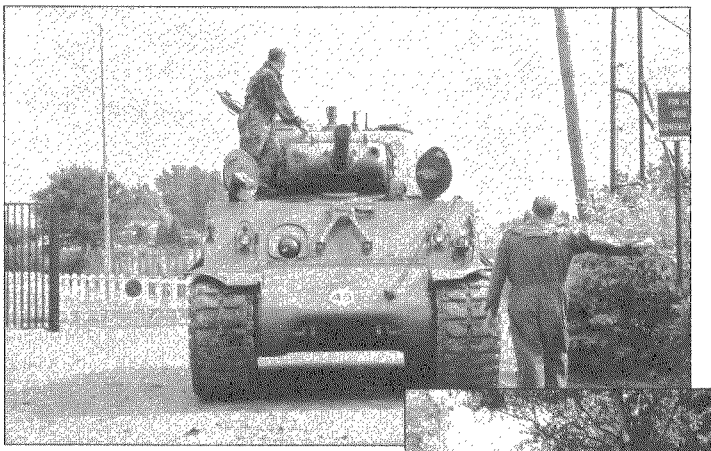
Theo Postma

OP BEZOEK BIJ . . .



GERARD SANTES,
voorzitter van de commissie militaire rekwisieten, KL
(voertuigen, uniformen en wapens).

Het historisch erfgoed bij de Koninklijke Landmacht is, vwb het statisch gedeelte, ondergebracht bij het Legermuseum en de Historische Verzamelingen. Het Instituut voor Militaire Historie is belast met de geschiedschrijving en met het historisch archief van de Koninklijke Landmacht. Het optreden van rollend materieel en van militairen in historische uniformen bij vele (KL)-evenementen werd voor veel geld van buiten ingehuurd. Dit werd door Gerard Santes, als Hoofd Financieel Beheer KL en liefhebber van militair culturele erfgoed, met lede ogen aangezien. Hij besefte dat de Landmacht die zaken en mensen zelf in huis had en schreef een beleidsstuk waarin hij het een en ander uit de doeken deed. Zoals dat gaat in grote organisaties werd hij zelf (Als je het dan zo goed weet....) aangewezen om de kar te trekken en kreeg het voorzitterschap van de Commissie Militaire Rekwisieten als nevenfunctie.
De Commissie Militaire Rekwisieten valt onder de Traditiecommissie Koninklijke Landmacht en is zelf ook weer onderverdeeld in drie subcommissies: Voertuigen, Uniformen en Wapens. De voertuigen zijn ondergebracht bij de diverse Historische Verzamelingen en in depots, bijv. Maaldrift, Harskamp. Uniformen en wapens, voor een peloton van 30 man, van de Tweede Wereldoorlog tot nu, worden centraal beheerd en gebruiksgereed gehouden. Het groot onderhoud aan voertuigen en tanks wordt in een werkplaats te Maaldrift (Wassenaar)



Gerard Santes geeft aanwijzingen te Bethune (N-Frankrijk) 30 augustus 2002. Sherman M4A3 tank is van de geschiedkundige verzameling T.D. maar wordt gebruikt door de rekwisieten commissie KL.
Foto W. den Dunnen



Saluutbatterij (25-ponder) van de rekwisieten commissie KL tijdens open huis bij OTCVUST te Oldebroek 28 september 2002.
Foto W. den Dunnen

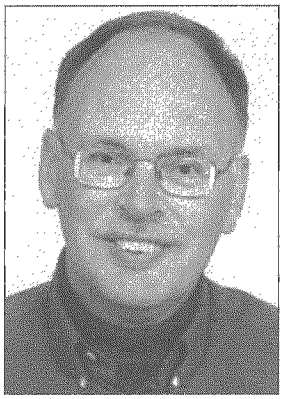


Exercitiepeloton 48 van de Nationale Reserve tijdens demonstratie t.g.v. 750 jaar Den Haag op 6 juni 1998. (Uniformen in beheer bij rekwisieten commissie KL).
Foto W. den Dunnen

gepleegd. De verwerving gaat rechtstreeks bij de Directie Materieel zodat de dure omweg via Domeinen en handelaren vermeden wordt. Voor bemanning en klein onderhoud wordt beroep gedaan op vrijwilligers van de diverse historische verzamelingen. Alles voor een optreden wordt tegenwoordig officieel geregeld. De aanvrager/gastheer zorgt voor logies en maaltijden, de transportafdeling van de KL vervoert artilleriestukken, tanks etc. en brandstof wordt met eigen officiële papieren van het voertuig getankt. Kortom, het ritselen is afgelopen en door gebruik te maken van eigen mogelijkheden van de KL worden kosten bespaard.

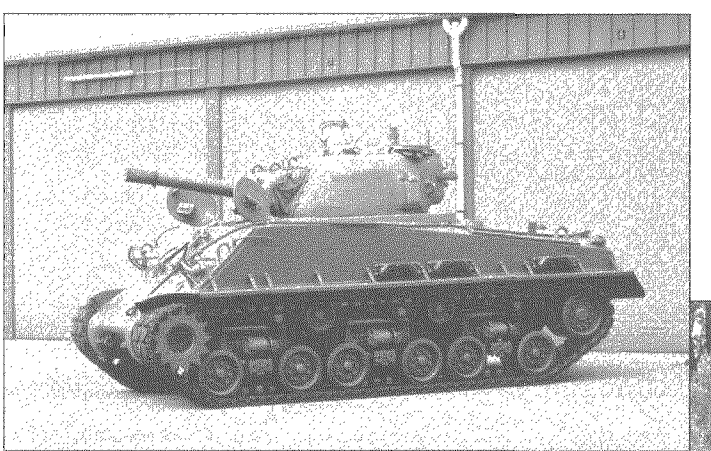
Theo Postma

OP BEZOEK BIJ ...



WIM DEN DUNNEN,
voor foto's militaire voertuigen.

Bij Gerard Santes en Paddy van der Baan hoorde ik dat Wim den Dunnen in het bezit was van een uitgebreid fotoarchief van militaire voertuigen. En omdat Wim bij mij 'om de hoek' woont besloot ik bij hem langs te gaan en van de gesprekken met militaire-voertuig'gekken' een 'drieluik' te maken.
Wim was oorspronkelijk automonteur van beroep en werkte bij een Haagse DAF-dealer. In dienst was hij onderhoudsmonteur wielvoertuigen op een DAF YB-616 takelwagen / bergingsvoertuig van het 106 verbindingsbataljon van de Koninklijke Landmacht. Na zijn diensttijd ging hij weer terug naar de DAF-dealer.
Vanwege zijn interesse voor de (militaire) historie kwam hij in aanraking met het fotoarchief van de 'Sectie Krijgsgeschiedenis KL' en wilde daar wel gaan werken. Omdat het hem, op dat moment, aan de juiste diploma's voor archiefwerk ontbrak, heeft Wim dat gemis in de avonduren bijgespijkerd en is hij uiteindelijk in 1973 in dienst getreden bij het 'Centraal Archieven Depot' van defensie. Deze 30-jarige archief-ervaring is terug te zien in zijn hob-

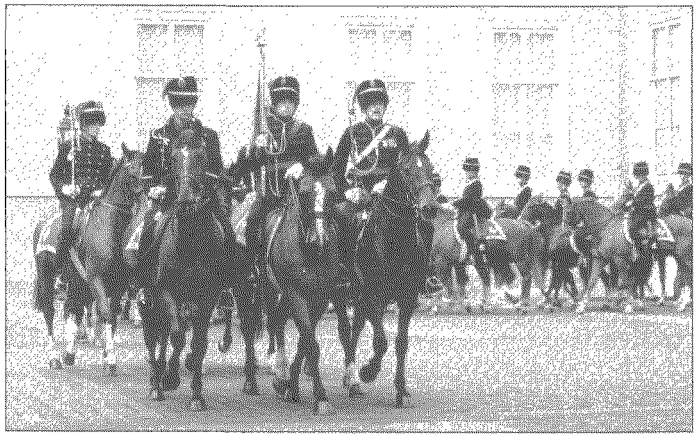


Sherman M4A3 tank van de geschiedkundige verzameling T.D. Maaldrift 19 juli 2002.
Onderhoud wordt verricht door het aldaar gelegerde 310 MATLOGPEL op aanwijzing van rekwisietencommissie KL .
Foto W. den Dunnen



Diamond T 980/981 trekker voor vervoer van de Sherman voor de rekwisietencommissie KL tijdens open huis KL te Soesterberg, 15 juni 2002.
Foto W. den Dunnen

bykamer. Een keurig nette boekenkast met boeken over voertuigen, maar ook KM, KL en Klu. Zijn omvangrijk fotoarchief van militaire voertuigen is overzichtelijk, per type of per gebeurtenis, ingedeeld en bestaat voor een groot deel uit foto's die hij zelf gemaakt heeft. Wim reist alle 'Open Dagen' en andere manifestaties af om zelf foto's te maken.



Zijn interesse in militaire voertuigen is ondertussen uitgebreid met ceremonieel (uniformen).

Het Cavalerie Ere-escorte met het vaandel van het regiment Huzaren Prins Alexander brengen het koninklijk saluut voor H.M. de Koningin aan de achterkant van Paleis Noordeinde. Dit gebeurt eens in de vijf jaar, hier tijdens Prinsjesdag, 17 september 2002. Foto W. den Dunnen

BOEKAANKONDIGING



WEL VERGEVEN NIET VERGETEN
Nederland in de Tweede Wereldoorlog

Door Adriaan Hakkert

ISBN 90 5911 146X; formaat 1 5,5 x 23,5 cm omvang 340 bladzijden; paperback € 27,98 geïllustreerd

Er is sinds het verschijnen van het monumentale standaardwerk van L. de Jong nieuw onderzoek verricht en er bestaat al lange tijd behoefte aan een handzaam standaardwerk over de fascinerende geschiedenis van Nederland in de Tweede Wereldoorlog. Adriaan Hakkert heeft met dit boek een belangrijk naslagwerk geschreven, ook voor de jeugd. Kaarten en foto's verluchtigen deze belangrijke uitgave. Hakkert volgde onder meer studies aan het Koninklijk Instituut voor de marine te Den Helder en bij de militaire Stafscholen in Den Haag. Hij schreef meer dan 200 artikelen in verschillende bladen over economische en historische onderwerpen.

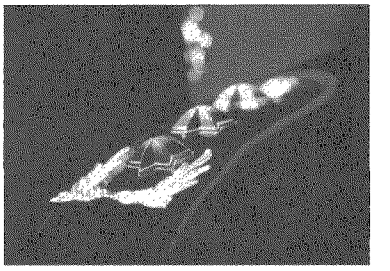
P.I.M. Evers

MILITARIADE

1. Tentoonstellingen en activiteiten

(in 2003, tenzij anders vermeld. I.v.m. openingstijden zijn de telefoonnummers vermeld):

Legermuseum, Delft, 015-2150500, www.legermuseum.nl
Van...tot : Tot en met januari 2004
Inhoud : *Afscheid van Nieuw-Guinea. Het Nederlands-Indonesisch conflict 1950 – 1962.*
Van...tot : 28 maart t/m 31 augustus 2003;
Inhoud : *Generaal, een pak apart.*
Van...tot : 22 mei t/m 30 november 2003;
Inhoud : *foto-expositie (fotograaf Martin Roemers) over Nederlandse troepen in Kabul.*
Van...tot : Zondag 16 augustus 2003 vanaf 12.00 uur (telefonisch reserveren)
Inhoud : *Het Legermuseum 90 jaar (zie voor het volledige programma de website).*



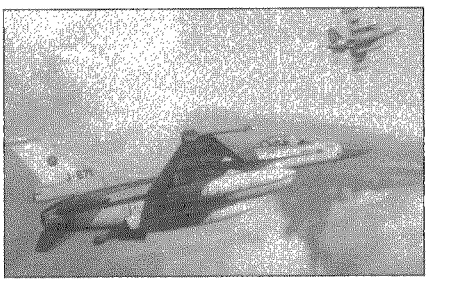
Van...tot : T/m januari 2005; Interactieve tentoonstelling voor kinderen van 8 t/m 11 jaar.
Inhoud : *Ridder Roderik, een middeleeuws avontuur.*

Airborne Museum 'Hartenstein' Oosterbeek, 026-3337710 , www.airbornemuseum.com
Van...tot : Excursie naar Normandie op 28,29,30-31 mei en 1 juni 2003;
Inhoud : *voor informatie en boekingen, waarna u een boekingsformulier krijgt toegezonden: Airborne Museum 'Hartenstein', Utrechtseweg 232,6862 AZ Oosterbeek. Reissom is € 445,- per persoon.*
Van...tot : zaterdag 24 mei
Inhoud : *Boekenbeurs*
Van...tot : Oktober/November 2003 (exacte datum volgt)
Inhoud : *Excursie naar gevechtsgebied van de 6e Airborne Divisie bij Hamminkeln in Duitsland*

Mariniersmuseum der Koninklijke Marine, Rotterdam, 010-412 96 00
Van...tot : elke 1e zondag van de maand, doorlopend van 12 -- 16 u.
Inhoud : *Marine- en mariniersfilms 'uit de oude doos'*
Van...tot : vrijdag 16 mei t/m zondag 8 juni
Inhoud : *Over leven: De TITANIC kunstexpositie, werken van een 30-tal door de ondergang van de TITANIC geïnspireerde kunstenaars*
Van...tot : vrijdag 10 oktober 2003 t/m zondag 9 mei 2004
Inhoud : *Naar de toppen van het Sterrengebergte: Herinneringen aan een legendarische expeditie op Nieuw-Guinea (1959)*

Militaire Luchtvaart Museum, Soesterberg, 0346-35 38 15, www.militaireluchtvaartmuseum.nl
Van...tot : december 2002 tot 19 oktober 2003
Inhoud : *Tentoonstelling Geleide Wapens*

Van...tot : 3 april t/m 5 oktober 2003
Inhoud : *Expositie luchtvaartschilders "In de Picture"*
Van...tot : Tweede Pinksterdag, 9 juni 2003
Inhoud : Bob Salto: *Pandemonia Science Theater Nederland speelt de voorstelling 'Van Staeverens' vlieginstructie'*
Van...tot : 9 juli t/m 20 augustus 2003
Inhoud : *Pandemonia Science Theater Nederland speelt de voorstelling "Hollandse Heli Helden"*



Vesting Museum Naarden, Naarden, 035-694 54 59, www.vestingmuseum.nl
Van...tot : vrijdag 5 april t/m zondag 22 juni
Inhoud : *Verborgen verleden, een ode aan de geschiedenis van Naarden en het wonen en werken in een vestingstad; de onbekende collectie van het Vestingmuseum*
Van...tot : woensdag 2 juli t/m zondag 2 november
Inhoud : *Nederlandse helden en hun roemruchte dood*

Museum Bronbeek, Velperweg 147, Arnhem, 026- 333 77 10
Van...tot : zondagmiddag 18 mei om 13.30 en 15.00 uur; duur ongeveer 1 uur
Inhoud : *Muzikale Verhalen door Peter Vervloed die de toehoorders meeneemt op een denkbeeldige zeereis naar Nederlands-Indie; reserveren gewenst; toegang: kinderen € 2,30 en volwassenen € 3,45*
Van...tot : dinsdagmiddagen 24 juni, 29 juli en 2 september 2003: aanvang 14.00 uur, einde 16.30 uur
Inhoud : *Rondwandeling over het Landgoed Bronbeek gevolgd door een diapresentatie over de geschiedenis van dit landgoed. Deelnemers krijgen tijdens de rondwandeling te horen over monumentale bomen, bronnen, vijvers, watervallen, tuinbeelden architectuur*
Deelname: reserveren noodzakelijk; tel: 026-376 35 55; deelnamekosten € 7,-.

Evenementen van de Documentatiegroep '40-'45, Den Haag, 0182- 30 96 44, webmaster@documentatiegroep40-45.nl
Van...tot : 10 mei
Inhoud : *Excursie 'de gevechten in de Betuwe in september 1944 in samenwerking met De Vereniging Vrienden van het Airborne Museum; leden van de Vereniging Mars et Historia kunnen ook deelnemen; kosten per deelnemer € 30,- incl. lunch in Valburg*
Van...tot : 14 juni
Inhoud : *Documentatiebeurs en Militaria met de VKTV in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen*
Van...tot : 13 september
Inhoud : *Jubileumdag in 't Trefpunt, Roelenengweg 25, Voorthuizen*
Van...tot : zaterdag 11 oktober 2003
Inhoud : *Battlefieldtour Uithuizen, "De gevechten rondom de Delfzijl Pocket ".*
Opgave voor 7 september door overmaking van € 30,-- op giro 122310 t.n.v. Documentatiegroep '40-'45 te Etten-Leur onder vermelding van "Excursie 11 oktober".

De inschrijving is in volgorde van binnenkomst van de girobijschrijvingen. Alleen als er geen plaats meer is krijgt u bericht.
Wanneer er minder dan 30 aanmeldingen zijn, gaat deze dag niet door.
Voor meer informatie: Zie www.documentatiegroep40-45
U kunt ook bellen naar J. Ploeg 06-42079655 of P. Krans 06-55104838.

Van...tot: 1 november

Inhoud : *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 vòòr 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.

2. Overige zaken

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.

Uitgifte gelegenheidsenveloppen MVK De Kooy en Militaire Luchtvaart Nederland

MVKK nr 42 en MLN39 zijn uit. Verkrijgbaar à € 3,65. Inlichtingen
R. Pattynama, Stadhouder Willem 5 straat 15, 1785 JA Den Helder, tel:0223-660655

Stichting Menno van Coehoorn

Van...tot: Zomerexcursie 7 en 14 juni 2003
Aanmelden door overmaken van € 25,- op rekening 42.83.51.905 t.n.v. Stichting Menno van Coehoorn te Driebergen o.v.v. Zomerexcursie

Inhoud : *Verdedigingswerken op het eiland Walcheren*

International Military Music Society (IMMS), Hoevelaken, 033-253 48 90, www.cenimms.org

Een keuze uit optredens

Trompetterkorps der Koninklijke Marechaussee

21 juni	Taptoe te Nunspeet
4 oktober	Taptoe te Arnhem (Rijnhal).

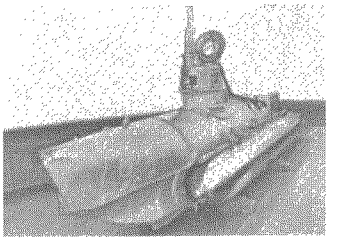
Drumfanfare Korps NatRes

20 en 21 juni	Optredens op Texel
24 en 25 juli	Optredens te Maastricht
6 september	Airborne mars te Oosterbeek.

Koninklijke Militaire Kapel

15 juni	Concert Haagsche Bos (20.00 uur)
22 juni	Concert te Muiden voor festiviteiten Vestingstad (20.00 uur)
5 juli	Dalen, Dorpsplein 11.00 u, Herdenking

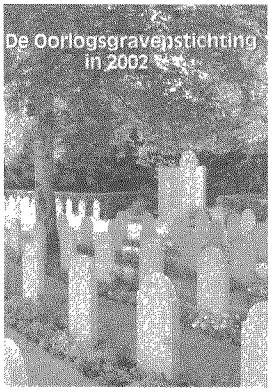
13 augustus Den Haag, Noordeinde 12.30 u, Lunchconcert
27 augustus - 6 september Nationale Taptoe Breda
De Johan Willem Friso Kapel
6 september Taptoe Nijkerk



Stichting Oudheidkamer Hellevoetsluis, Industriehaven 8a, tel 0181-390326
Van...tot : 2003
Inhoud : *Explosief verleden* (over éénmans duikboten in Hellevoetsluis WOII) boekje door J.C.H. Jansen en M.S. Laarman à € 7,50

Rijksarchief te Haarlem
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 vòòr 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

Oorlogsgravenstichting, 070 - 363 34 34
Het jaarverslag 2002 van de Oorlogsgravenstichting is uitgekomen met een aantal interessante artikelen, waaronder *'Het Nederlandse ereveld te Lübeck'*. De Oorlogsgravenstichting is in 1946 opgericht. Zij onderhoudt ongeveer 50.000 graven van Nederlandse oorlogsslachtoffers. Deze graven zijn gelegen in meer dan 50 landen, verspreid over vijf continenten Daarnaast verzorgt de Stichting ongeveer 8000 in Nederland gelegen graven van militairen van de geallieerde strijdkrachten. De werkzaamheden worden in Nederland uitgevoerd door 27 medewerkers en gecoördineerd door het hoofdkantoor in Den Haag. Bij de controle van de in Nederland gelegen oorlogsgraven ontvangt de Stichting assistentie van ruim 450 honoraire medewerkers, zogenaamde consuls. Het kantoor te Jakarta coördineert de werkzaamheden van de 130 mede- werkers van de Stichting in Indonesië.



Het Nederlandse ereveld te Lübeck (Vorwerker Friedhof)

OPROEP

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

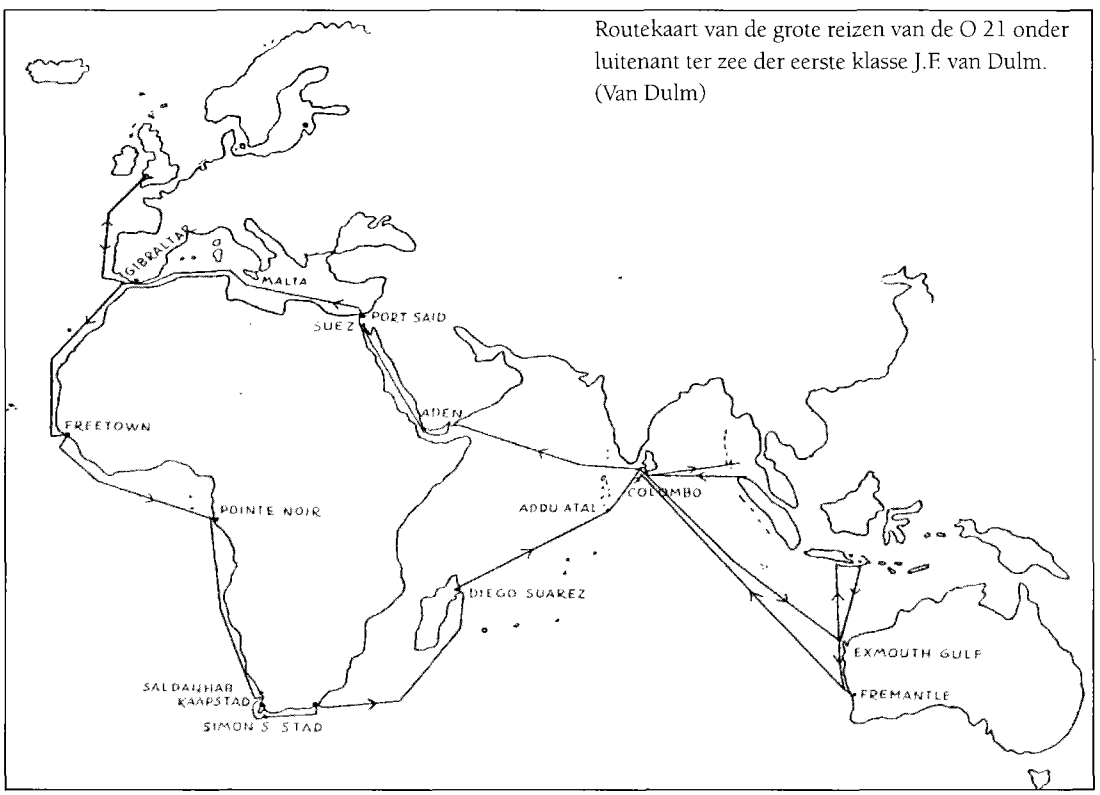
dr S.J. de Groot

HR.MS. O 21 1940-1945. GEDICHTEN EN VERHALEN VAN KORPORAAL-TELEGRAFIST J.VAN DER PEIJL (3)

Inleiding

Dit is de derde en laatste bijdrage met de gedichten en verhalen die de korporaal-telegrafist J. van der Peijl schreef gedurende de Tweede Wereldoorlog. De eerste twee verschenen in Mars et Historia nummer 2002-4 en nummer 2003-1

Het betreft de periode 1943 tot en met 1945. De O 21 had tot eind 1943 Colombo op Ceylon (Sri Lanka) als basis. Patrouilles werden ondernomen naar de Andamanen, Straat Malakka en de Zuidkust van Java. Ook werden speciale opdrachten uitgevoerd om geheime agenten, commando's, in vijandelijk gebied af te zetten. Er werden weer de nodige successen behaald. In december ging de boot terug voor onderhoud naar Schotland daar te Fremantle (Australië) bleek dat de batterijen en veel cilinderkoppen van de diesels zeer slecht waren. In maart 1944 vond een commando-overdracht plaats. Luitenant ter zee der eerste klasse Kroese volgde luitenant ter zee der eerste klasse Van Dulm op. De boot werd klaar gemaakt om naar de Verenigde Staten, Philadelphia, te gaan voor het vierjaarlijks onderhoud. Daarna werd via de Pacific koers gezet naar Nieuw Zeeland en Australië. Fremantle werd de thuisbasis.



Routekaart van de grote reizen van de O 21 onder luitenant ter zee der eerste klasse J.F. van Dulm. (Van Dulm)

COLOMBO 1943

Vaarwel aan 't land dat ik heb leeren haten.
Den parel aan de kust van d'lndische Oceaan.
Colombo - vol matrozen en soldaten
Die als verschoppelingen dwalen door de straten
Zich voelend als door God en mensch verlaten
Om daarna naar kazerne of schip terug te gaan.
Vaarwel, voorbeeld van Engeland's Democratie
Stad van "Dutch burger", Arabier en Singalees.
Corrupte schandvlek op de naam der Britsche natie
Waar Europeesche minderen leven bij God's gratie
Terwijl een blauwe hoer met volle statie
Ontvangen wordt door Officieren in "Galle Face".

Vaarwel, O land van intellectueele drommen
Waar "Holland's Glorie" leeft op een bureau
Waar "Bols" meer waarde heeft dan dieptebommen
De Krijgsraad zorgt dat overtreders brommen
En Hoofdkwartierpiraten die 't niets kan verdommen
Rustig wachten op hun welverdiende M.W.O.

Vervloekt, O stad vol schurft en Gonokokken
Waarvan de naam bij elke "Blanda" stinkt.
Met al je schepen, je havens en je dokken
Je straten vol met vieze hoerenhokken
Met al je Cholera, Syphilus en je Pokken
Ik Hoop dat de zee je opneemt, dat je zinkt.

Colombo, December 1943 (vdP).

DE TREKHOND[1]

De Hollandsche Marine, had gebrek aan Onderzeeërs.
De oorlog kostte handen geld van wegen de O.W.ers.
En bovendien zat men een beetje krap met de "Taxpayers"
Dus nieuwe booten koopen vond men wel een beetje duur.
Toen Piet Gerbrandy[2] Churchill zag, toen zei hij "Ouwe Jongen"
Met de "Dolfijn en Zwaardvisch"[3] zijn wij er nog al ingesprongen
En al was het armoe troef ik heb op de prijs niet afgedongen
Heb jij tot nader order nog een 2e hands te huur.
Ze namen saam een borrel en een lekkere sigaar
En Winston zei "Nou Pieter S., neem jij de Trekhond maar".

De Trekhond was voor den Brit een blok aan het been
Dus gaf men haar aan de Hollander ter leen.
Een ieder vond het grappig maar het is heel normaal
Trekdier ben je in de Marine allemaal, zelfs de Admiraal.

Ons eigen scheepje is nu met de Zeehond nauw verbonden
Men heeft een aantal Trekdieren naar onze boot gezonden.
En die hebben hier aan boord reeds alles fout bevonden
Want bij ons op de Trekhond had men dat veel beter door.
Daar heeft men meer ervaring en daar weet men alles beter
Daar kijkt men door de periscoop al zit je op 20 meter
Dan grinnikt de gemeenschap en denkt die "beterweter"
Iets dergelijks komt in iedere familie wel eens voor.
En als je in het donker een der Trekdieren passeert
Dan denk je aan een "Zwarte kat" dan gaat er wat verkeerd.

De Trekhond wordt van ieder ongeluk beticht
Men laat de luiken open of trekt ze te vroeg dicht.
Men vergeet de Dieselmotor en rookt niet op de Brug
Daarom kwam de Trekhond halverwege terug. Lekker vlug.

De bijnaam van de Zeehond is toepasslijk gevonden
Er zijn bij de Marine een groot aantal stomme honden
Die meest door eigen schuld onder den wagen zijn gebonden
En als een stomme karrehond doortrekken in 't gareel.
Een andere categorie die zit boven op den wagen
Die laat zich trekken en geeft bovendien den hond nog slagen
En als het achterlijke beest ooit het lef heeft om te klagen
Dan is hij nog "bevoorrecht" hij krijgt eigenlijk "te veel".
De "Palastina Swingers"zetten dan het volkslied in
De walploeg zingt uit volle borst "Voor land en Koningin".

De trekhond is bij de Marine uitbesteed
Daar is hij overbodig de zaak was reeds compleet
We zijn allen karrehonden, behalve een paar
Maar die blijven OP DEN WAGEN bij elkaar, reken maar.

Wijze: de Olieman J. v.d. P.

HERRIJZENIS

De dageraad breekt aan, het getij begint te keeren.
Met elke MOF verdwijnt de apathie waaraan ik leed.
Het verlangen haar het ouderhuis begint mij te verteeren.
Bij het naderen van het doel, waarvoor ik jaren streed.

En ik vraag mij af, hoe zal ons Holland worden
Na de bevrijding uit den greep van het Duitsche beest.
Zal het zich herstellen na den druk der Duitsche horden
Zal het weer worden zooals het is geweest.

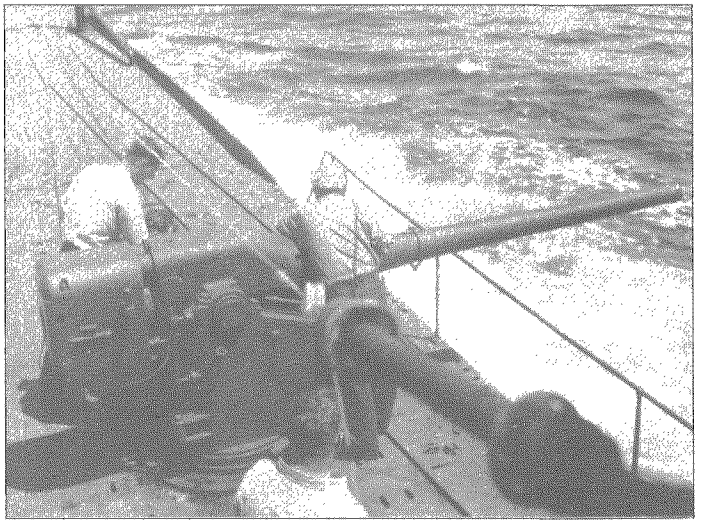
Zal Holland tot den ouden standaard wederkeeren.
Waar elke politieke zwerver liefderijk werd onthaald.
Een toevluchtsoord voor ongewenschte (buitenlandsche) heeren.
Waar elke leeglooper zoo vorstelijk werd betaald.
Waar kerkjes en geloofjes over politiek beslisten
Waar elke landverrader een rijksbetrekking had.
Waar boter uitgevoerd werd, wat we allen wisten
Terwijl ons volk de Margarine vrat.

Waar men zoo graag sprak over 's werelds zonden
Waar over het versch kadetje jaren werd gedebatteerd.
Waar overal op het land de suikerbieten stonden
Terwijl de suiker werd gerantsoeneerd.

Waar Hollands kleine geest zich uitte in haar leiders.
Waar het product der arbeid rotte op het veld
Waar het volk parasiteerde op den roem der oude strijders.
En moedig zwoer te strijden tegen vreemd geweld.

Ik was altijd trots op Holland, ik hoop Hollander te blijven
Maar als het weer bestuurd wordt door gajes van het slag "de Geer"
Als we terug gaan naar dien tijd van "Oude wijven".
"Oranje boven" dan bedank ik voor de "EER".

September 1944, vdP.



Onderhoud 8.8 cm kanon van Hr.Ms. onderzeeboot O 21. (foto IMH-Den Haag)

RADAR-DRAMA

Operator zenuwachtig - Koers Drie-twintig, Peiling tachtig,
Afstand Zestienhonderd Yard - Plotter wat is vijands vaart?
Waarom moet je zoolang zoeken? - Talk-back slaat dicht van de vloeken.
Koers en afstand, gilt de toren. (Kun je in de centrale hooren).
Commandant per telefoon, raadt op vaderlijken toon
"t Lijkt me nu wel aangeraaien, om maar naar hem toe te draaien".
Vijands koers drie-honderdnegen - De brug staat dit te overwegen.
"Nee, ik denk drie-honderdtien, hoewel ik natuurlijk niks kan zien".
Zachtjes zegt de Commentator "Voelt hij zeker aan zijn -water".
Uit de toren wordt beweerd - Vijands vaart is vast verkeerd.
Die vent zit verkeerd te peilen, hij loopt zeker 13 mijlen.
Grove fout van d'operator - deze peiling die is beter.
Afgezet en ja, waarachtig - Vijands koers is Een-en-tachtig.
't Plot gaat verder zonder "Fan" - Daar krijg je maar een pessie van.
Brug ontruimen, Roer aan boord, Vaart Zeer Langzaam, Koers wordt Noord.
Commandantje loopt te gnuiven - "We moesten er maar onder schuiven".
"Op de brug, laat je maar zakken, Die jongen zullen we even pakken".
Luik is dicht, de claxons kreunen - Temperatuur om op te leunen.
Radaroperator zweet, de reuzel braait hem uit zijn reet.
Boot zakt weg naar veertien meter - "Vuile kl..tz.k, stuur wat beter".
"Zeg denken jullie dat ik toover, 5 graden helling achterover".
De roerganger ziet wit van nijd, de Radar is de echo kwijt.
"Meneer ik kan hem niet meer peilen, ik zit al een kwartier te zeilen".
"Daar is hij weer, en stukken beter" - "Dat klopt, de boot zit op 6 meter"
De toren vraagt om koers en vaart - De dwarsafstand wordt 1000 Yard.
20 Graden voorhoudshoek - Men bladert in een Zig-Zagboek.
De telegrafen op "Pen-Uit" - De vijand draait net om de Zuid.
"Het wordt een boegschot, 'k heb geen keus" - de ouwe peutert in zijn neus.
"die laatste draai heeft ons bedonderd - de dwarsafstand wordt nu 600.
8 menschen tegelijk aan 't praaien - de operator stopt met draaien.
Het is reeds "opgepast" geweest - Hij stottert "Vuur" en geeft den geest.
Torpedo's vliegen uit hun buis - De boot lijkt wel een gekkenhuis.
Maar midden in dit krijgsgewoel - een zaalge glimlach op zijn smoel.
Daar ligt het stoffelijk overschot van hem, die stierf voor 't Radarplot.
Ontbloot het hoofd, hij is overleden.
REQUIESCAT IN PACE - "Rust in Vrede".

Pacific ter hoogte van de Galapagos eilanden. Maart 1945 vdP.

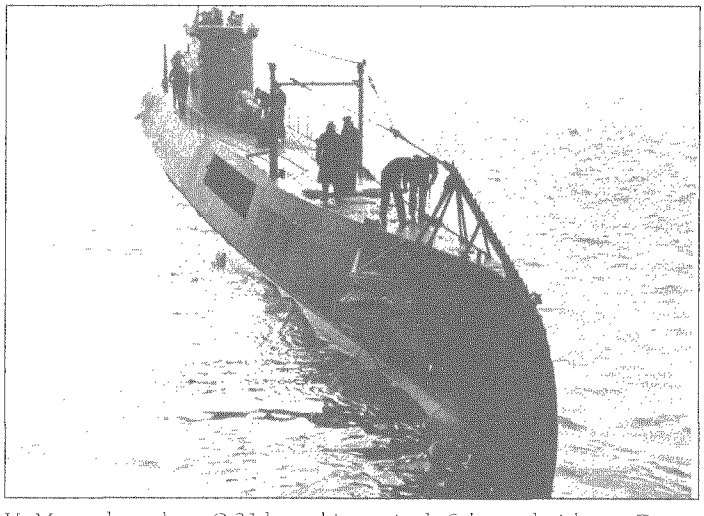
Verhalen

Het betreft hier de aanval en torpedering op 22 april 1943 van de Japanse koopvaarder ss. Yamazato Maru van 6925 ton.

PEN - UIT VUURR...

1943. Heldere tropennacht. Oliezee. Lading staat bij op BB. SB diesel op de schroef.
Over de geheele boot ligt de bedrieglijke rust welke voortvloeit uit het monotone leven aan boord. Zes uur op en zes uur af, om 2 uur koffie, om 4 uur poeroet, om 6 uur aflossen, eten slapen enz. enz.
De eenigste afleiding op deze trip was een "Speciale opdracht" maar deze is thans volbracht. De "Gasten" zijn aan den wal gezet en alleen hun commandant, een Britsche Majoor, gaat mee terug om weer anderen te instrueeren en veilig ergens af te zetten.
Nog tien dagen patrouille varen en dan weer terug. Er zijn geen schepen gerapporteerd en dus vaart de boot oogenschijnlijk doelloos een bepaalden koers.
In de Centrale wordt "geboomd" bij de duikroeren, in de verblijven slaapt de "andere divisie" en op de brug" hangt" men, schijnbaar onverschillig voor den prachtigen sterrenhemel. Het ster-bestek is genomen en hiermede is de interesse van den officier van de wacht afgeloopen. Regelmatig zoeken de uitkijken de kim af. Dan brengt een dezer donkere schimmen den kijker aan zijn oogen en draait langzaam over zijn sector. Van tijd tot tijd een opmerking, een antwoord, dan weer alleen het ruischen van het water langs de boot.
Hun gedachten dwalen; Holland - Engeland - Colombo - Bier enz. waarschijnlijk denken ze aan de meest uiteenloopende dingen behalve aan oorlog en patrouille. Een loom bedrijf.
Bakboords uitkijk zet den kijker aan zijn oogen en zoekt zijn sector af zooals hij het dit uur al twintig keer heeft gedaan. Langzaam draaien, de kim glijdt als het ware door zijn glazen. Donkere vlek - nee - nog eens kijken. Beide elleboogen op den rand van de kuip, oogen even dicht, kijken. Ja daar is wat. "Meneer er zit iets op 80 rood". "Uitkijken in je eigen sector, alles afzoeken".
Na deze order bekijkt de officier van de wacht met Bakboords uitkijk een donker silhouet, ongeveer dwars over Bakboord.
Wolken en regenbuien kunnen soms bedrieglijk zijn maar dit is geen van beiden.
"Drie bellen".
In de Centrale wordt de lading gestopt, de tweede monteur waarschuwt den Commandant en den "Chef" machinist. Machinisten geven elkaar vreemde teekens met hun handen en in de Hekbuiskamer wordt er aan wielen gedraaid. Alles gaat even vlot en zeker, ieder weet zijn werk. Dit is actie.Dit is oorlog.
Weg zijn de gedachten aan huis, meisje, bier en wat niet meer. Vergeten zijn de vroegere dieptebommen en de reeds meermalen meegemaakte "Lage pit". De bemanning bestaat practisch geheel uit ouwe rotten die van af 1940 op deze boot gevaren hebben en hun sporen hebben verdiend. Gekankerd hebben ze dat ze nooit geen bommen meer wenschten te hooren. "Maaglijer" willen ze worden, zooals "die anderen" aan de wal.
Na iedere patrouille, na elke "lage pit" wordt hun overtuiging sterker, dat ze van die boot àf moeten en voor den waarnemer met een beetje zelfkennis, dat we Hollanders zijn die moeten kankeren. Scheepsleuze "Er moet meer gegriept worden".
Maar nu, als jachthonden die het wild ruiken vragen ze aan elkaar "'Wat is het" - "Is ie groot" - "Gaan we al in den aanval".
Op de brug heeft de Commandant reeds uitgemaakt "dat ie groot is" en waarschijnlijk beschermd. Een tweede, kleiner silhouet is ook waar te nemen. Vijands koers is geschat, de positie is ongunstig en we kunnen zoo nooit ten aanval komen. Snelle berekeningen worden gemaakt, kaart wordt bekeken. "Hoe staat het met de lading". "Zit net aan vol, Com-

mandant". "Goed - Chef we gaan 18 mijl loopen". "Aye-aye Commandant". Geheimzinnige seinen in de machinekamer, telegrafen rinkelen. "BB diesel bij". Beide"VOLLE KRACHT".
Daar gaat ze dan. Achttien mijl. Trotsch staaltje van Nederlandsche scheepsbouw, rank en klein, maar vol gepakt met energie en bemand met menschen die haar door en door kennen en weten wat zij waard is.
Wij zullen het, convooi voorbij stoomen om in een gunstige aanvalspositie te komen. Intusschen blijkt dat de vijand een vrij hoogevaart loopt hetgeen pijnlijk aandoet in verband met de benoodigde tijd en met het oog op dagworden. Er wordt gerekend, geschat en gegokt. In de boot is het leven plotseling fleuriger. Onze kansen worden besproken alsof het een Holland-België wedstrijd is. Lieden die van de brug komen worden druk ondervraagd en wanneer de Ouwe even beneden komt is het direct: "Halen we hem Commandant". "Probeeren" zegt ie, maar hij grijnst in zijn baard en onze kansen zijn weer gestegen.
Dagworden. Nu of nooit. "Laat je zakken". 3 claxons. "Luik is dicht".
Aftrimmen - Geruischlooze vaart. Geruischpeiler en Asdic worden bezet. "Boegbuizen klaarmaken tot PEN-UIT". Drukkende stilte in de boot. Ook de niet-wachthebbenden zijn nu wakker en liggen op hun bed mee te luisteren. Geruischpeiler meldt: "Schroefgeruisch". Asdic eveneens. Doel komt in zicht. In de toren wordt een plot opgezet, correcties worden gegeven door den Commandant. Kleine koersverandering, fluisterende stemmen. "Periscoop - op ------ stop". De commandant geeft de laatste gegevens door aan den plotter. "Neer" - "Pen Uit" - "Pen is Uit".
Ondraaglijk wordt de spanning. Stophorloges worden ter hand genomen. "Op". De Commandant ligt op zijn knieën en komt met de periscoop omhoog, zijn oog aan het glas gedrukt. "Stop". Alleen het kloppen van je eigen hart hoor je nu. "Opgepast". "Opgepast".------ "VUURRR"----"VUURRR"----"VUURRR"----"VUURRR"---- Horloges worden ingedrukt. Vier torpedo's verlaten hun buis. De boot trilt - gesis van lucht uit de snelvents - stilte - tellen --------- Iedereen houdt den adem in.----- BOEMMM ----- Iemand zegt "een", het klinkt erg luid. ----- BOEMMM ---"Twee"------Stilte. ------- Dan breekt het los. "Hij is er geweest" --- "Gelukkig weer een". "Naar zijn Japansche moer" en meer zulks. De opluchting is merkbaar en de gezichten staan blij terwijl de boot zich langzaam van de vijand verwijdert.



Hr.Ms. onderzeeboot O 21 loopt binnen in de Schotse thuishaven Dundee. (foto IMH-Den Haag)

De Commandant hangt weer aan de periscoop, doodkalm en gelukkig, alleen staan er zweetdruppeltjes op zijn voorhoofd. Bij de meesten staan er echter zweetdruppels op meerder plaatsen. --- BOEMRRM --- dieptebom. --- BOEMRRM---nog een. De stakkert weet niet eens waar we zitten. Wij al lang lekker. In de geruischpeiler en de Asdic hoort men het kraken van het zinkende schip. "Hoe

groot was ie nou?". "In Merchant Ships staat ongeveer 9000 ton"[4]. "Mooi dan liggen we die andere booten weer een lief stukkie voor". De onderlinge naijver tusschen de Hollandse booten kwam direct weer tevoorschijn, gezonde naijver overigens.
Verscheidene menschen mogen door de periscoop kijken naar het verdwijnende schip. Een enorme rookzuil hangt nog in de lucht en onderwater zijn explosies te hooren. Het is een grootsch gezicht. Ook de Britsche Majoor moet kijken, hij is er wèg van. "Good Heavens, my first trip on a submarine and we sank a big ship. And real depth charges too".
Jammer genoeg moest hij er diezelfden dag nog veel meer hooren en die waren lang niet zoo gezellig.
't Is ook nooit goed en bovendien is dat een ander verhaal.

So long.
HrMs O 21, Basis Colombo. Nabij Penang, Malakka.

Als afsluiting volgt een gedicht gemaakt bij de uitdienststelling van de O 21 op 24 januari 1958.

UITDIENSTSTELLING EN VERKOOP VOOR DE SLOOP VAN HR.MS. O21

Welaan de laatste reis is nu volbracht
Rest ons nog slechts het afscheid van dit schip
Van elke reis in bange oorlogsnacht
Heeft zij ons steeds weer veilig thuis gebracht.

Door menig aanvaller werd zij belaagd
En van zovelen eiste zij haar tol
Tot zelfs de laatste vijand was verjaagd
Pardon werd niet gegeven noch gevraagd.

Haar scherpgetande boeg toonde haar aard
Doch toen een vijand haar den rug besprong
Ontstak ze in toorn en ondanks hoge vaart
Sloeg zij hem met den angel in haar staart.

Ze deed haar plicht in oost en zuid en noord
Uit bittere noodzaak, doch vol mededogen
Nam zij de drenkelingen op aan boord
Het krijgsbedrijf leidde haar niet tot moord.

Zij bond ons tot verdraagzaamheid en trouw
En smeedde vriendschapsbanden voor het leven
Geen kameraad die haar verlaten zou
Dit afscheid nu brengt ons vandaag in rouw.

Straks worden vlag en wimpel neergehaald
Dan stijgt haar schepenziel op naar haar heer
Die in haar leven haar wilskracht heeft gestaald
En wiens bescherming haar nimmer heeft gefaald.

Want duizend zijn gevallen aan haar zij
Tienduizend vielen aan haar rechterhand
't Genaakte niet aan haar, het ging voorbij
En die bescherming redde U en mij.

Welaan brandt dan 't ontzield karkas tot schroot
Smelt het opnieuw tot edel staal - voor schepen
die onder 't oud devies in tijd van nood
" Niet dreigen - doch vernietigen".
Getrouw tot in den dood.

noten

[1] Heeft betrekking op Hr.Ms. onderzeeboot Zeehond die op 11 oktober 1943 van de Britse marine werd overgenomen. Het was HMS Sturgeon die op 8 januari 1932 te water werd gelaten. Het schip werd op 14 september aan de Britten teruggegeven.

[2] De minister-president P.S. Gerbrandy, de opvolger van De Geer.

[3] De onderzeeboten Dolfijn en Zwaardvisch werden eveneens van de Britse marine overgenomen. Dit waren nieuwe schepen. In tegenstelling tot de Zeehond. De Dolfijn (ex HMS P 47) werd op 27 juli 1942 te water gelaten en op 7 november 1942 door de Koninklijke Marine overgenomen. De Zwaardvisch (ex HMS Talent) werd op 17 juli 1943 te water gelaten en op 6 december 1943 overgenomen.

[4] Het is een feit dat onderzeeboot commandanten bij de schatting van de gezonken tonnage altijd te hoog zijn. Dit was zowel bij de Duitse U-boot commandanten als bij de Geallieerde tegenpolen.

Nawoord redactie:

Op verzoek van Bas de Groot stuurde professor A.H. Huussen Jr, uit Groningen, mij een exemplaar op van het "Joernaal vir eietydse geskiedenis" met een artikel van zijn hand, dat mooi aansluit bij het artikel van Bas de Groot. Het artikel heet:

De Anglo-Boereoorlog in de Nederlandse poëzie 1899-1902. Historische studie.

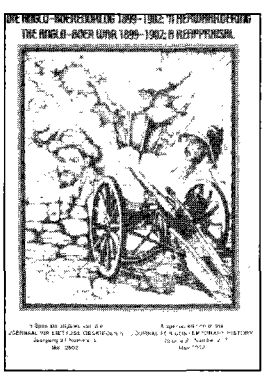
Huussen analyseert aan de hand van Nederlandse gedichten en publicaties hoe de stamverwantschap tussen Nederland en Zuid-Afrika en de tot uitdrukking komt.

Het boekje

DIE ANGLO-BOEREOORLOG 1899-1902:
EEN HERWAARDERING
'n Speciale uitgawe van die Joernaal vir eietydse geskiedenis
Jaargang 27 Nommer 2, Mei 2002

is voor acht rand (R8,-) te bestellen bij:

Die Departementshoof
Departement Geskiedenis
Postbus 339
Universiteit van die Vrystaat
BLOEMFONTEIN
9300
Republiek van Suid-Afrika



BOEKBESPREKING
door Ronald de Graaf





OPERATION MARKET-GARDEN. THEN AND NOW

Onder redactie van Karel Margry

S.I. Publicaties BV/Quo Vadis, Postbus 282, 6800 AG Arnhem.
ISBN van delen 1 en 2: 1870067398 en 1870067452, (samen: 1870067479); 750 blz. In twee delen, prijs ± € 130

Een schuldig landschap

Sommige foto's uit de Tweede Wereldoorlog staan onuitwisbaar in je geheugen gegrift. Het kleine jongetje met de handen omhoog tijdens de Holocaust, de Junkers uit de Meidagen, de US marines met hun vlag op Iwo Jima, de Russen op het dak van het Rijksdaggebouw in Berlijn enzovoorts. Zo'n bekende oorlogsfoto is voor mij ook de Airborne-soldaat met de mortier tijdens de slag om Arnhem. Op de foto staan drie mannen: korporaal Jim McDowell, soldaat Norman Knight en Ron Tierney. Zij hoorden bij het 23e Mortier peloton van het 1e Border Regiment. Hun schuttersput lag in Oosterbeek, in de hoek van de Van Lennepweg en de Hoofdlaan, op deze plek is nu een gedenkplaatsje aangebracht. De foto is genomen op 21 september, aan de vooravond van de val van de perimeter. Van dezelfde scène bestaan nog drie andere foto's en zien we de put vanuit andere gezichtshoeken.
Deze wijsheid ontleen ik aan een boek dat mij intrigeert, sinds de uitgever het mij ter recensie aanbood. Het is een tweedelig werk van de hand van Karel Margry, getiteld: 'Operation Market-Garden. Then and now'. Vaste afnemers van het tijdschrift '40-45. Toen en nu', weten meteen hoe het concept van dit boek is. In een archief, museum of particuliere collectie wordt een bijzondere oorlogsfoto opgedoken. Vervolgens speurt men het landschap af naar de bewuste plek thans en schrijft de samensteller er het verhaal van toen bij. Vanuit de plaatjes geredeneerd is het boek uitputtend geworden en zal niet meer worden overtroffen door een soortgelijk werk. Alleen al omdat de overlevenden kleiner in aantal worden en dus niet meer kunnen worden gevraagd om opheldering. Maar ook omdat in deze twee banden maar liefst 2300 foto's zijn opgenomen! Daarbij vele kaarten, ook uit de geallieerde archieven.
Het zal duidelijk zijn dat deze Engelstalige boeken allerminst goedkoop zijn, maar in het Nederlands was de prijs, vanwege de kleinere oplage, nog veel hoger. Wat betreft de inhoud van de begeleidende tekst is het oordeel wel positief uitgevallen. De tekst bij de foto's is gewoon goed. De verhaallijn is afkomstig van John C. Warren, Airborne Operations in World War II, European Theater (Alabama 1956). Kwalitatief best sterk, maar wel wat verouderd (Margry haalde de fouten er wel uit) maar sterk geconcentreerd op de gevechtshandelingen. Eerder encyclopedisch dan spannend als een Ryan. Maar ter compensatie staan bijvoorbeeld de originele gevechtsverslagen van de Britse Luchtlandingsdivisie vermeld, of

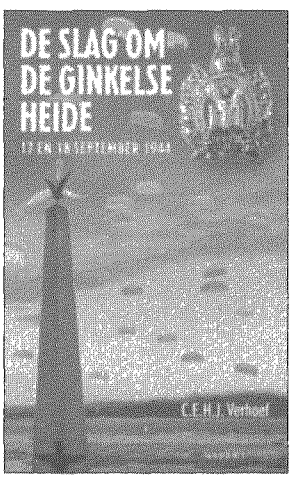
de herinneringen van John Frost, en die maken een hoop goed. Het is en blijft een spannend en intrigerend drama. Zelf een kwestie als die van King Kong wordt vermeld (en zien we de recente grafopening in Rotterdam). Wie niet op een paar centen hoeft te kijken kan ik dit boek van harte aanbevelen. Het was het twintig jaar wachten meer dan waard.
Door BBC camera's zijn ook bewegende opnamen gemaakt - een selectie daarvan heb ik op band aangeschaft -. Is het niet een idee om bij een herdruk ook een DVD uit te geven... Dan is de koper in visueel geheel voorzien, want juist dit goede boek doet, zoals ieder meesterwerk, de kijkhonger nog erger worden.

DE SLAG OM DE GINKELSE HEIDE
17 en 18 september 1944

door C.E.H.J. Verhoef

ISBN 9059110609, 128 blz, Uitgeverij Aspekt Soesterberg 2002, prijs € 14,98

De KOSB op DZ 'Y'



De slag om Arnhem, onderdeel van Market Garden, blijft zestig jaar na dato nog altijd tot de verbeelding spreken. Bespraken we hierboven de twee delen van het picturale standaardwerk van Karel Margry, nu ligt voor ons 'De slag om de Ginkelse Heide, 17 en 18 september', van C.E.H.J. Verhoef. De auteur, werkzaam als manager in het middelbaar onderwijs in Ede, heeft een voorliefde voor de 'histoire bataille' gezien zijn eerdere boek over de slag bij Nieuwpoort (1600), dat het tot een tweede druk heeft gebracht. Het is verleidelijk om deze twee uitgaven met elkaar te vergelijken. Verhoef is sterk in de vertelling. Raakte hij in Nieuwpoort bijna verstrikt in de narratio van gebeurtenissen die gelijktijdig plaatsvonden, maar die hij als schrijver noodzakelijkerwijs na elkaar moet vertellen, hier op de Edese heide behoudt hij het totaaloverzicht en merkt de lezer dat hij ter plekke bekend is. Want het moet worden gezegd: 'De slag om de Ginkelse heide' leest beslist lekker weg. Weliswaar heeft de schrijver niet zoals bijvoorbeeld een Middlebrook of een Ryan veel citaten in de directe rede ingelast, toch zit er vaart in het werkje. Echter mag je, mijns inziens, Verhoef geen rashistoricus noemen, want hij bestudeert nauwelijks primaire bronnen. In 'Nieuwpoort' geen Nationaal Archief, geen pamflettencatalogus, Verhoef schrijft gewoon het relaas van Anthonis Duyck over. Op de Ginkelse Heide heeft hij weliswaar een enkel archief bezocht maar opnieuw leunt hij zwaar op het wetenschappelijk werk van R.N. Sigmond, 'Off at last. An illustrated History of the Seventh Battalion of the King's Own Scottish Borderers. From Official Records and Personal Accounts' (Ede 1997). Eigenlijk is dat zijn echte verdienste: Verhoef vraagt terecht

aandacht voor het werk van Sigmond...We bezien de slag (dus) ook hoofdzakelijk door de ogen van geallieerde militairen, net zoals Nieuwpoort alleen door Staatse bril werd bezien. Is eigenlijk het woord 'slag' wel terecht? Het betekent in de Edese context iets heel anders dan in bijvoorbeeld de Nieuwpoortse. Waarom heet het boek niet 'De strijd om...', of iets dergelijks. Immers, op deze manier kan ieder onderdeel van de grote land/luchtcampagne uit september '44 tot 'slag' worden gebombardeerd en dat lijkt me oneigenlijk taalgebruik. Over naar de inhoud van het boek. Bij Market Garden denken we al gauw aan Arnhem en bij Arnhem al gauw aan Frosts manschappen bij het noordelijk bruggehoofd. Terecht merkt Verhoef op dat juist ook op de landingszones zware gevechten plaatsvonden, die in de historiografie te vaak onderbelicht bleven. Neem bijvoorbeeld de Ginkelse Heide, waar tweemaal een dropping plaatsvond. Hier hadden de King's Own Scottish Borderers de taak gekregen om de heide in bezit te nemen en te houden, totdat de droppingzone 'Y' geen functie meer had en alle troepen naar Arnhem oprukten. Aan de rand van de heide lagen echter enkele kazernes van waaruit generaal Von Tettau met bij elkaar geraapte troepen, waaronder vele Nederlandse SS-ers (!) tegenaanvallen lanceerde. Hierdoor slaagde hij er in om de verdedigers van de heide enkele hachelijke ogenblikken te laten beleven, maar de heide bleef min of meer in geallieerde handen, hoewel: 'Ginkel heath is a scene of utter pandemonium'. Een Amerikaanse navigator vergeleek de tweede sprong met een duik in de hel. Van bovenaf waren de branden te zien, die ontstaan waren door de inslagen van mortieren en vanaf het restaurant Zuid-Ginkel schoten Duitsers prijs in de lucht. Hoewel het aantal verliezen nooit exact is vastgesteld, lag het aanmerkelijk onder de 100. Dit was zonder meer te danken aan de dapperheid waarmee de Borderers de aanvallen van Von Tettau pareerden. Rest mij nog te vermelden dat het boekje fraai is geillustreerd en van goede kaarten is voorzien.

Wil Zaagman jr.

SPECIALE VEILING TEN BATE VAN DE STICHTING DIEKERHOFF-FONDS

Zoals u weet, bestaat naast onze vereniging de Stichting Diekerhoff-fonds. Deze stichting, genoemd naar onze eerste voorzitter, ondersteunt financieel het uitgeven van werken op militair-historisch gebied. De inkomsten van de stichting bestaan uit giften, en daarnaast uit de opbrengst van de jaarlijkse veiling op de ledendag in Soesterberg. De te veilen stukken worden belangeloos door de leden van onze vereniging ter beschikking gesteld.
Afgelopen jaar zijn enkele stukken geveild, die de stichting zijn geschonken uit de nalatenschap van ons ex-lid, de heer Joop van Velzen. Er resteert echter nog het een en ander. Omdat een aantal stukken naar de mening van het stichtingsbestuur een breder publiek verdient, is besloten een aparte en in principe eenmalige veiling te organiseren. Deze zal naar verwachting in september in of rond Amersfoort worden gehouden. Een aantal mensen heeft al aangegeven ook kavels te willen inbrengen.
Hebt u voorwerpen of boeken, die u wel kwijt wilt, maar niet voor niets? Wellicht is het iets voor deze veiling. Tegen een vergoeding van 10% van de opbrengst (die uiteraard ten goede komt aan de stichting) willen wij die voor u veilen. Belt u voor nadere informatie, of voor overleg of uw voorwerp interessant is, met Wil Zaagman (033 - 49 40 485) of Kees Popijus (078 - 619 46 77).
Overigens, voor deze veiling zullen niet alleen de leden van Mars worden uitgenodigd. Wel zullen zij een financieel voordeel hebben boven de niet-leden.
Verdere details van de veiling zullen op een later tijdstip worden bekendgemaakt.

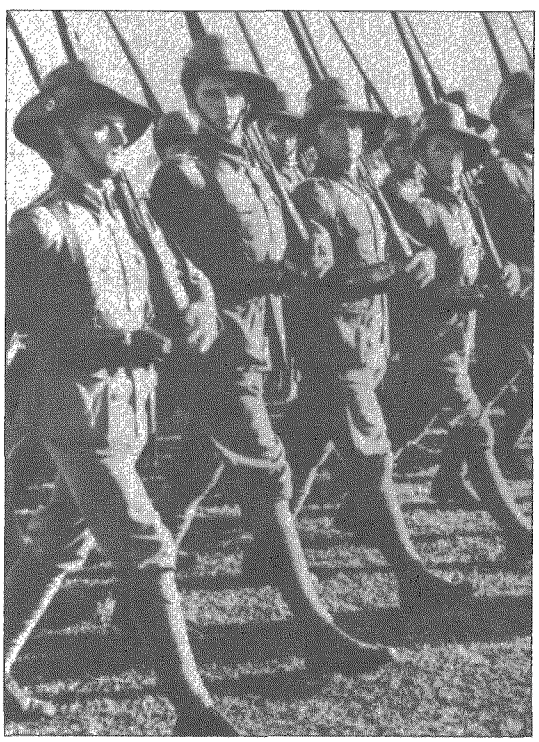
C.A.Heshusius

BATAVIA ALS GARNIZOENSTAD

Daendels en Weltevreden

Batavia - toen nog in de Benedenstad - heeft als zetel van de macht van de Oost Indische Compagnie (VOC), altijd een groot garnizoen gehad. Toen gouverneur-generaal Mr. W.H. Daendels, onze "empire builder", in het begin van de 19e eeuw de hoofdstad stroomopwaarts aan de Tji Liwoeng naar het zuidelijker Weltevreden verplaatste, kwam het garnizoen op een wel zeer uitgekiende plek terecht. Daendels die als fervent aanhanger van Bonaparte en als patriot naar Frankrijk en Parijs was uitgeweken, aanschouwde er de structuur van de Franse hoofdstad. Als gouverneur-generaal in Indië wilde hij ook daar iets Napoleontisch scheppen. Dus geen Batavia meer van het 'ancien regime' aan de hete, modderige muskietenkust. Maar hogerop aan de rivier wenste hij de nieuwe hoofdstad te bouwen. Daendels heeft veel kritiek gekregen, doch dat hij een goede dosis allure bezat hebben zijn tegenstanders nooit ontkend.

Rond het centrum van zijn nieuwe hoofdstad moest het "Champ de Mars" van militair Batavia komen. Een groot plein waar ook het regeringspaleis was gepland en dat veel later het Waterlooplein zou gaan heten.



In 1936 of later. In Batavia/Weltevreden op het Waterloo Plein, exercitie van de 1ste compagnie van het Xe Bataljon Infanterie (de Jannen-compagnie) met het "geweer-over". Zojuist heeft het commando geklonken van "Hoofd-Rechts". Het hele gelid kijkt naar rechts behalve de man op de vleugel; een Europees brigadier, herkenbaar aan de gele streep op de kraag van zijn veldjas. (Foto H.E. Tessers)

Kampementen bij Waterlooplein

Om dit plein en zuid daarvan verrees het nieuwe garnizoen van Batavia en .... het is er altijd gebleven. Op de grasvlakte van het nagenoeg vierkante plein van circa 400 bij 450 meter oefenden de troepen. De kazernementen lagen er ook vlak bij, namelijk aan de zuidkant, direct achter de rij officierswoningen. Daar kwam dan het kampement waarin later bijna doorlopend twee (en soms ook één) bataljons infanterie lagen. Verder zuidwaarts daarvan en ook aansluitend, lagen andere militaire kampementen van de veldartillerie. Terwijl er ook in de 20e eeuw wielrijders hebben gelegen.

Subsistenten en militair hospitaal

En weer iets zuidoost van de artillerie was nog een klein kampement waar steeds het zo geheten "Subsistentenkader" huisde. Dat was een soort doorgaans-kazerne omdat in het garnizoen Batavia zo vreselijk veel individuele militairen van alle rangen en landaarden en hun gezinsleden passeerden, aankwamen of juist vertrokken. In alle militaire kampementen waren ook de echtgenotes en kinderen van de gehuwde gelegerd, of de met huishoudster samenlevende lagere inheemse militairen; normaliter in de mili-



In 1933, in het kampement Senèn, in Weltervreden (Batavia) kort voor het laatste uitrukken voor de parade met de paarden.
Een batterij van de eerste Afdeling Veldartillerie. We zien het eerste stuk met zijn zes paarden en de drie stukrijders; daarnaast de Europees wachtmeester stukscommandant, ook te paard. Daarachter komt de caisson van dat eerste stuk met vier paarden voor de voorwagen. Op de voorwagens van de vuurmond en van de caisson en ook nog er naast de stuksbedienden/kanonniers. En.... We zouden het haast vergeten! Opzij zien wij "Djahat", de kazernehond, die natuurlijk ook mee uitrukt.
(foto: Legermuseum-Delft)

taire slaapzalen, "chambrees" genoemd. Alle dagelijkse diensten in de kampementen werden steeds ingeleid door vastgestelde signalen op de hoorn of de trompet. Deze bekende melodieën waren tot vèr in de omtrek van de kampementsbuurt hoorbaar. Al de genoemde militaire complexen grensden aan de oostzijde aan een destijds nog stille weg die meer zuidwaarts naar de Maandagmarkt leidde (Pasar Senèn) en ook Senèn werd genoemd. Maar aan de westzijde van deze tangsi's, zoals de kampementen in het Maleis werden aangeduid, was er nog een strook die aan de grillige kronkelingen van de Tji Liwoeng grensde en aan het noorden reikte tot aan de ambtswoning van de legercommandant en wat men ook noemde het Departement van Oorlog voordat dit in 1911 voorgoed uit Batavia vertrok. In deze ruimte (waar eertijds ook het oorspronkelijke landgoed "Weltevreden" had gestaan) kwamen in de tweede helft van de 19e eeuw de diverse (meest in laagbouw los van elkaar gegroepeerde) gebouwen van het imposante Militair Hospitaal. Dit was steeds een ziekenhuis van de eerste grootte, waarin alle medische specialismen aanwezig waren. En nog meer aparte medische instituten, een zusterhuis en ook de militaire apotheek. De plaats waar steeds een grote staf van artsen aanwezig zou zijn. De straat die van de ZW-hoek van het Waterlooplein aan de westzijde langs de kazernementen naar het hospitaal voerde werd - uiteraard - Hospitaalweg genoemd.

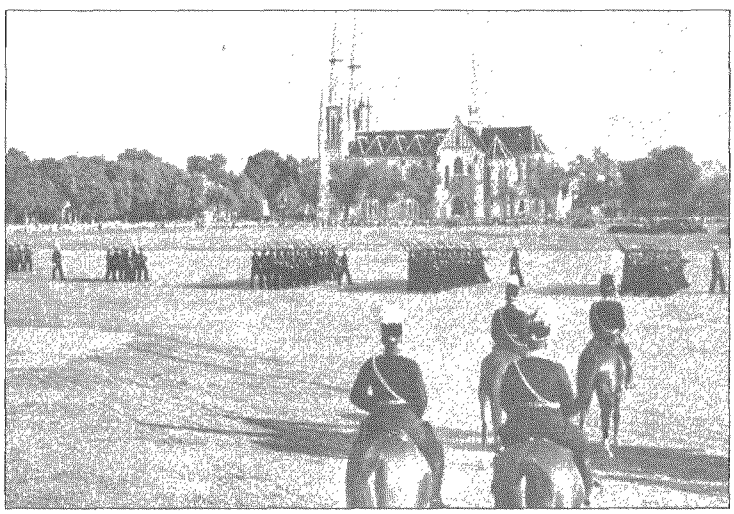
Plaatsbureau en militaire woonbuurten

Aan die weg lagen ook de hoofdtoegangspoorten van de kampementen en daar kwam later ook het kantoor van de Plaatselijk Militair Commandant (PMC). In Holland zouden we zeggen "garnizoenscommandant"; dus niet de hoogst in rang zijnde officier uit het garnizoen, maar wel de autoriteit die optrad als regelaar en coördinator in het steeds drukker wordende garnizoen. Zijn plaatselijke staf regelde onder meer de collectieve bevoorrading van brood, vlees en groenten voor alle troepenkeukens van het garnizoen. En bijvoorbeeld ook de terbeschikkingstelling van de dienstwoningen voor alle gehuwde rechthebbende militairen, van Europees soldaat tot en met generaal, in het KNIL allemaal beroepspersoneel dat daar voor de huishuur steeds circa 11 procent van hun wedde betaalde. Vanzelfsprekend werden op het stafkantoor van die PMC nog veel meer andere zaken geregeld. Zo bijvoorbeeld in 1932, toen in Indië - voor het

eerst en ook naar Nijmeegs model - de Vierdaagse-afstandsmarsen in Batavia werden gelopen. Het eindpunt was - hoe kon het ook anders? - bij het Waterlooplein in de tuin van de grote militaire kantine dan wel in die van de fameuze Sociëteit Concordia.
Alle gehuwde KNIL-militairen te beginnen bij de sergeanten en ook Europese brigadiers en ongegradueerden, bewoonden de militaire dienstwoningen. Deze huizen lagen meest bijeen gegroepeerd rond de kampementen. Zij vormden militaire woonbuurten met een herkenbaar aanzien, met een eigen kenmerkende en wat saaie architectuur en ook weer in afwijkende grootte rangsgewijs opgesteld. De meeste dienstwoningen voor officieren vond men aan de west- en zuidzijde van het Waterlooplein en voorts nog aan de Willemslaan, de korte verbindingsweg tussen het Waterlooplein en de oostzijde van het Koningsplein. Deze woningen noemde men de "Daendels-huizen"; niet erg fraaie, maar wel ruime bouwsels, met een groot erf met paardenstal. Ze overleefden de naamgever ruimschoots. De laatsten werden pas omstreeks 1970 afgebroken om onder meer plaats te maken voor een vijfsterrenhotel in de moderne metropool Jakarta.

Niet alles bij Waterlooplein.

Zuidwest van het beroemde plein, in het Hertogspark, de verbindingsweg met het grote Koningsplein, was het eerdergenoemde 'paleisje' van de legercommandant totdat deze figuur naar het koelere Bandoeng verhuisde met zijn departement.
Nog in de aanvang van de 20e eeuw legerde het ruiterwapen van de cavalerie niet nabij de andere kampementen maar in een iets verderweg gelegen apart kazernement dat tussen de Kali Krekot en het zuidelijke uiteinde van de bekende Molenvliet lag. In de wijk Petodjo, zuid van de latere postspaarbank aan de straat Djaga Monjet (letterlijk "apenwacht"). Weer later verhuisde de cavalerie helemaal naar de deftige Mentengwijk, naar een modernere locatie aan de Djokjaweg.
De artillerie, nog tot 1933 met alle paarden gevestigd in het kampement bij het Waterlooplein, maar dan zuid van dat van de infanterie ging toen naar Malang. In het garnizoen kwam nu motorartillerie in de vorm van een afdeling houwitsers, zeer modern van Bofors uit Zweden. Maar niet in het traditionele kampement bij Senèn, maar in de wijk van Tanah Abang, in een modernere opstelling aan Laan Trivelli.
En ook zuid van het eigenlijke Batavia, in het aangrenzende Meester Cornelis (nu Jatinegara) kwam een groot garnizoen in en bij het militaire reduit dat Daendels er geschapen had. Daar verrees meer dan één groot kampement, waar maar liefst drie en weer later twee bataljons infanterie kwamen.



Vóór 1936: want nog een parade in de geklede tenue. Infanterie trekt voorbij op het Waterloo Plein. De generaal-majoor divisiecommandant neemt te paard de parade af; met als hoofddeksel een kolbak (in het KNIL exclusief voor opperofficieren). Op de achtergrond een talrijk publiek en ook de RK-kathedraal van Batavia. (foto van de Militaire Spectator uit 1951)

Het grote garnizoen

'Garnizoen' is een militair begrip dat duidt op een legering van militaire troepeneenheden in vredestijd. Er hebben in vele landen garnizoenen bestaan. In de voorbije eeuwen waren de troepen steeds midden in de steden gehuisvest, tussen de civiele bevolking. Eerst na Wereldoorlog II, vanwege de algehele motorisatie en mechanisatie (op wielen en op rupsbanden) kwamen die militaire eenheden buiten de agglomeraties te liggen en was dus van een 'Garnizoen' nauwelijks meer sprake. 'Garnizoen' is dus een stationair begrip. Zodra er namelijk oorlog, oorlogsgevaar en oorlogstoestanden gaan ontstaan, worden de troepen uit hun garnizoen gehaald en worden zij neergezet en ingezet op plaatsen waarop dat moment de tactische- of strategische situatie dat vereist. Het garnizoen van Batavia kon derhalve als zodanig worden bekeken en beschreven tot aan het begin van de oorlog in de Pacific, dus tot begin december 1941.

Batavia en Meester Cornelis vormden in wezen tezamen één groot garnizoen, al hadden ze bijtijden soms elk een eigen PMC en plaatsbureau.

Zonder ons te verdiepen in de nogal eens wisselende nummering van de diverse eenheden, kunnen we rustig stellen dat Batavia het grootste garnizoen van Indië had; mogelijk zou Tjimahi nog iets groter kunnen zijn. Er waren in Batavia uiteraard de nodige militaire staven en hoofdkwartieren en een fiks aantal militaire kantoren van de administratie, intendance, geestelijke verzorging en de genie-bouwdienst. Los van dit alles waren er nog grote militaire magazijnen ('Magazijnen van Oorlog'). Er was een krijgsraad en ook de zetel van het Hoog Militair Gerechtshof. En dan aparte stallen voor zieke paarden (er waren in het garnizoen honderden militaire paarden) bij de toen bestaande Militair Diergeneeskundige Dienst, met hun militaire paardenartsen.

Naast dat alles had men in Batavia de Topografische Dienst, met het hoofdkantoor, een triangulatiedienst en het bedrijf waar de stafkaarten werden gemaakt en gedrukt. In Meester Cornelis heeft nog een opleiding voor officieren van het KNIL bestaan aan de Militaire School.

Aan troepeneenheden kon men in Batavia het volgende tegenkomen.

Aan infanterie: er waren vier en zelfs vijf en uiteindelijk slechts drie bataljons. Met in totaal zo'n twintig, later slechts twaalf compagnieën; waaronder minimaal twee compagnieën met Europeanen; de overige inheemse (Javanen, Menadonezen, Ambonezen of Timorezen). Vanaf de jaren dertig van de 20e eeuw, bleven er in het garnizoen maar drie bataljons over vanwege de bezuinigen. Na het invoeren in de Oost, in 1918, van de dienstplicht voor Nederlanders, onstonden er in het garnizoen ook een aantal militiecompagnieën. Deze jongelui - miliciens genoemd - kregen eerst, ook het donkere tenue verstrekt, net als voor de beroepssoldaten. Dit hield in 1932 op; in 1936 was dat uniform ook niet meer aanwezig voor diensten en uitgaan bij de lagere beroepsmilitairen

Aan artillerie was er in Batavia een afdeling veldartillerie en later, in 1932, ook de reeds genoemde afdeling houwitsers; bij de artillerie heette een bataljon "afdeling". De veldartillerie ging in 1933 naar Malang. In dat jaar kwam er in Batavia een compagnie stellingartillerie, in 1934 vergroot tot een detachement kust- en luchtdoelartillerie.

Aan cavalerie was in het garnizoen steeds een eskadron; dat is ongeveer de sterkte van een compagnie, alleen heet de kapitein daar 'ritmeester'.

Van de wielrijders was er sinds 1934 een compagnie. Op de bekende groene Fongers legerfietsen van het doortraptype met rood-wit-blauw op de voorkant.

En ook was er al in de jaren dertig een detachement van de Automobiel Compagnie uit Bandoeng, later Motordienst geheten. Speciaal om te voorzien in de behoefte van de nog niet gemotoriseerde troepen om personeel



In het infanterie kampement nabij het Waterloo Plein te Batavia/Weltevreden in 1922.
Toen legerde daar het Xxe Bataljon Infanterie. Wij zien hier de 2e compagnie kapitein Alberda. Het kampement was zeer schaduwrijk vanwege de vele hoge bomen.
(foto W.K. Boogh)

en materieel per motorvoertuig te vervoeren.

Stafmuziek

Aparte vermelding verdient voorts de zeer bekende en in Batavia uiterst populaire Stafmuziek. Een militair orkest onder leiding van dirigent N. Gerharz. Deze kapelmeester was ook componist van menig muziekstuk. Het orkest trad - behalve bij parades - op bij openbare militaire evenementen, bij opening van gebouwen, bruggen en seizoenen en op bals en andere festiviteiten (natuurlijk in De Harmonie en in Concordia). En voorts was er iedere week op een vaste dag een openbaar concert, tegen de avondschemering, op het Waterlooplein zelve. Nabij het standbeeld van Jan Pieterszoon Coen en de (wat klein uitgevallen) 'Leeuw van Waterloo' boven op die hoge witte zuil in het midden. Helaas werd de Stafmuziek bij de bezuiniging van 1931 opgeheven en gingen bij hoogtijdagen minder officiële muziekkorpsjes de functie van de Stafmuziek innemen.

Parades

Een heel sociaal tevens prestigieus hoogtepunt vormden de door de jaren heen uitgevoerde parades op de verjaardagen van de leden van het huis van Oranje. Zo'n parade werd meestal weer georganiseerd op hetzelfde Waterlooplein. Na een inspectie van de aangetreden troepen door de gouverneur-generaal begon het défilé. Een parade trok altijd een talrijk publiek van alle landaarden.

Voorop marcheerde bijna altijd - opvallend wegens het witte tenue en ook 'roeiend' met de vrije hand, troepen van de Koninklijke Marine. Hoewel Batavia geen aanzienlijke delen van de zeemacht in het garnizoen had, waren er in de haven (van Tandjong Priok) naast de technische werkplaats altijd wel één of meer Nederlandse oorlogsschepen aanwezig, die waldetachementen voor de parade leverden. Waarbij uiteraard ook mariniers- en matrozenkapellen, zodat de schrille pijpermuziek en ook de mars waarin de melodie van 'Piet Hein' geregeld op het Waterlooplein hebben geklonken. Op zo'n dag van een parade kwamen ook de troepen uit Meester Cornelis in alle vroegte naar het Waterlooplein in Weltevreden gemarcheerd. Langs de trambaan en over de Matramanweg, Salemba en Kramat, via Senèn. Dat waren al minstens twee bataljons. Elk met vier compagnieën. En alles, tot in 1935, in het donkere uniform met witte kwasten en pluimen. Na dat jaar vonden de parades plaats in het groene tenue met bamboehoed. Maar steeds met de eigen muziek voorop, tromgeroffel en marsen op de hoorn. Diverse officieren op grote Australische paarden. En verder veel inheemse paardjes voor het trekken van allerhande karretjes en - na de Eerste Wereldoorlog - ook machinegeweren op affuiten en weer later kwamen er mortieren bij. Kort voor de laatste oorlog was daar nog een Afdeling Pantser- en Luchtafweer, met kleine antitankkanonnetjes (helaas steeds onvoldoen-

de in aantal) en met luchtdoelmitrailleurs omdat het bestelde mobiele lichte luchtafweergeschut nooit meer is aangekomen. Daarbij waren er sinds 1937 een paar tractoren op rupsbanden.

Pacificoorlog komt naderbij

In 1936, toen de zittende gouverneur-generaal, Jhr de Jonge, werd afgelost door (de laatste 'echte GG') Jhr Tjarda van Starkenborgh Stachouwer en waarbij deze autoriteiten in een open calèche getrokken door vier grote paarden in draf door Batavia reden, geëscorteerd door een eskadron KNIL-cavalerie te paard, waren er al enkele uiterlijkheden in het garnizoen van Batavia zichtbaar en voelbaar, die duidden op, een meer gespannen politieke toestand in de Zuid-West-Pacific. De ergste bezuinigingen op de Indische defensie waren nu voorbij, omdat het dieptepunt van de economische depressie gepasseerd was.

Zo was er, als een teken des tijds, in het garnizoen van Batavia een onderdeel gekomen van het Reserve Korps van Inheemse oud KNIL-soldaten en kaderleden, die na hun pensioen weer opkwamen in het bijzonder voor het vervullen van taken die het eigenlijke beroepsleger moesten vrijmaken van diensten als de bewaking op de buitenmuren van twee grote Bataviase gevangenissen. Bij de parades reden na 1937 ook een paar lichte tanks en carriers op rupsbanden mee; het KNIL ging zich langzamerhand wat moderniseren. Doch de moderne bewapening, die besteld was, kwam maar niet aan.

In 1937 kwam in Batavia een compagnie marechaussee te liggen, een soort inheemse commando's met ook een politiële taak.

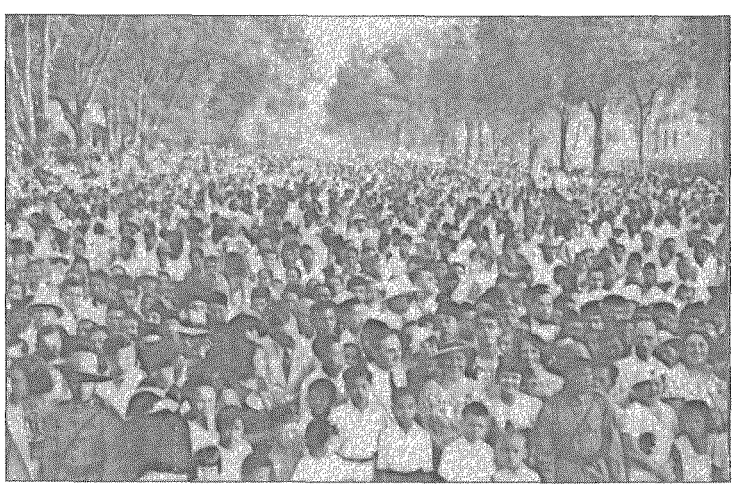
En in 1938 werd een peloton pantserauto's bij de cavalerie gevoegd; die ging langzamerhand de paarden afschaffen in ruil voor jeeps, motorfietsen en verkenningswagens.

Voorts kregen de infanteriebataljons elk een mitrailleurcompagnie, waarbij ook mortieren.

In Meester Cornelis kwam in 1938 een nieuw Bataljon Genietroepen te liggen. En tevens verscheen er toen in het garnizoen een Afdeling (bataljon) Luchtdoelartillerie: het geschut was al besteld maar moest nog in Indië aankomen.

Verder kwam in 1940 in Batavia ook nog een extra gemotoriseerde compagnie infanterie met eigen vrachtauto's, motorfietsen en jeeps (die men toen nog betitelde als "blitzbuggies".)

Aan het zeefront van Batavia werd een compagnie kustartillerie opgericht.



De civiele belangstelling voor een parade op het Waterloo Plein te Batavia/Weltevreden was altijd zeer groot. Op voorgrond inheemse politieagenten met achter zich hele volksmenigten.
(foto: Jaarboek-Batavia 1927)

Landstorm en Stadswacht in Batavia

Voor het eerst werd in 1939 ook de 'landstorm' opgeroepen. Die bestond uit miliciens van boven de 32 jaar; allen Nederlanders die tot hun 45e jaar landstormplichtig waren. Nu konden deze landgenoten twaalf dagen per jaar in militaire dienst worden geroepen; voordien was dat slechts voor één dag per jaar. Reser-

ve-officieren dienden vanaf 1939 drie weken per jaar. In 1940, na de overrompeling van het moederland in Europa werden - in Batavia - de landstormers die nog geen eerste oefening hadden doorlopen voor langere tijd opgeroepen. Bij de eerste massale opkomsten van de landstorm in de zomer van 1940 moest, in de stad Batavia legeringsruimte worden geschapen voor honderden, onder de wapens geroepen, landstormers. Men vorderde daarvoor de overbekende Koning Willem III HBS op Salemba. Daar was toch vakantie; het hele complex werd tot een extra kampement ingericht.
In 1941 was de landstorm in Batavia reeds twee bataljons sterk met drie tot vier compagnieën. Van deze beide bataljons waren in 1941 steeds gedeelten paraat in het garnizoen aanwezig.
Aldus kwamen in 1940-41 vele - wat oudere - prominente figuren uit de hoofdstedelijke Europese burgerij geregeld in het groene uniform te lopen en met een geweer in handen.
In 1941 kwam er nog de Stadswacht van Batavia bij, bestaande uit circa 1.200 man, waaronder militie- en landstormplichtigen die - vallende onder een civiele 'noodformatie'- eveneens verplichte militaire oefening ondergingen en als taak hadden orde en rust in het garnizoen en stad Batavia te waarborgen, wanneer de overige troepen zouden zijn weggehaald in een oorlogssituatie. Deze geüniformeerde en bewapende stadswacht was gedeeltelijk vervoerbaar op gepantserde overvalwagens.

Marine in Batavia

De hoofdstad van Nederlands-Indië heeft steeds een uitgesproken KNIL-garnizoen gehad: landstrijdkrachten dus. Lagen er in en om Batavia verder geen eenheden van de zeemacht en van de luchtstrijdkrachten, zal men zich afvragen. Deze waren er wel degelijk, doch op een veel kleinere schaal. Hoewel onze Koninklijke Marine voornamelijk, op de grote vlootbasis van Soerabaja (Oost-Java) haar haveninstallaties, magazijnen, werkplaatsen en kampementen had, was zij ook steeds - in kleinere omvang - in Batavia present. Zo had de 'vlootvoogd' (Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië) als lid van de Raad van Departementshoofden in Batavia zijn Departement van Marine aan Goenoeng Sahari nr 67.
De vlootvoogd zelve, doorgaans een vlagofficier in de rang van vice-admiraal, had zijn ambtswoning aan Parapattan nr 38. Tandjong Priok was de tweede marinehaven van Indië. Daar was reeds in de jaren dertig een vliegkamp in het westelijk deel van de haven voor vliegtuigen van de MLD (Marine Luchtvaart Dienst); met eerst vliegboten van het type Dornier-Wal, ook Dorniers type F (gekielde bodem en zwaardere motoren; driemotorige Dorniers zeeverkenners (de X-vliegtuigen). En eind 1937 Dorniers type Do 24 K. Later in de tweede helft van 1941 ook de Catalinal's PBY-5 (zogenaamde Y-vliegtuigen). Daarnaast nog een aantal oudere Fokkers T IV. In de haven van Priok waren ook geregeld voor enige tijd Nederlandse oorlogsschepen van diverse types. Aan de wal waren reparatie-installaties met de nodige werkplaatsen benevens brandstofvoorraden en een radiostation in aanbouw. Dat alles met een technisch waldetachement van ruim 70 man. De haven van Priok had als coördinerende marine-autoriteit de Commandant der Maritieme Middelen te Tandjong Priok (CMMTP).

Luchtstrijdkrachten in garnizoen Batavia

Kort na de periode van de economische depressie van de jaren dertig, onder meer gekenmerkt door forse bezuinigingen op de Indische defensie, werden de luchtstrijdkrachten, zowel die van de marine alsook die van het KNIL moderner en veel ruimer opgezet. Ook in Indië bestond een krijgsmachtdeel als 'luchtmacht' nog niet. Men kan zeggen dat voor al de Militaire Luchtvaart van het KNIL, de 'ML' fungeerde als de



De laatste en grootste parade in Batavia/Weltevreden op Koninginnedag 1941, vlak voor de oorlog tegen Japan. De 31e augustus viel op zondagen daarom werd de parade ter ere van de verjaardag van Koningin Wilhelmina een dag later gehouden: op 1 september 1941. Niet op het Waterlooplein maar ditmaal op het grotere Koningsplein. Een indrukwekkend geheel. Afgesloten door een grote macht aan militaire vliegtuigen welke laag boven de hoofdstad vlogen. Te paard de paradecommandant, generaal-majoor W. Schilling. Vooraan van rechts naar links de vlootvoogd, vice-admiraal Helfrich; de gouverneur-generaal Jhr Tjarda van Starkenborgh Stachouwer; de legercommandant luitenant-generaal Berenschot. Zij kijken allemaal wat strak, wetend dat onze militaire macht in de Pacific zeer onvoldoende was. Generaal Berenschot zou voor het midden van de volgende maand om het leven komen, tengevolge van een crash met een militair vliegtuig te Batavia. (Foto W.P. van Veen)

'Indische Luchtmacht'. Deze ML was voornamelijk in de vredesgarnizoenen elders gelegerd: Bandoeng (Andir), bij Buitenzorg en in Kalidjati voor wat West-Java betrof.
Batavia had twee vliegvelden, namelijk Tjililitan (enkele kilometers ten zuiden van Meester Cornelis) en Kemajoran, gelegen in het noordelijk stadsgedeelte.
Tjililitan werd vanaf maart 1939 een volledige militaire vliegbasis van de ML. Er werd in 1941 een vliegtuiggroep geplaatst; deze bestond weer uit drie vliegtuigafdelingen, elk á negen bommenwerpers, type Glenn Martin. Tevens kwam er ook een verkenningsafdeling op deze basis, bestaande uit negen tactische verkenners van het type Curtis Falcon.
Het in de stad Batavia liggende vliegveld Kemajoran werd verder voornamelijk voor het civiele vliegverkeer gebruikt; met name voor de KLM en haar Indische dochter, de KNILM. Er is op dat vliegveld geen 'garnizoen' van de ML geweest.

De laatste parade

Alle genoemde uitbreidingen van de gedurende de crisisjaren zo verwaarloosde en uitgeholde Indische defensie, waren ongetwijfeld goed bedoeld. Zij konden echter wegens een te laat begin geen werkelijk soelaas bieden. Niet in het materiële vlak en evenmin in dat van het personele gedeelte. Hoewel het zeer kleine Nederlandse part van de bevolking van Indië tot aan de grenzen van het mogelijke en zelfs daar voorbij was ingezet om de weerkracht te vergroten, moest de nagenoeg totale, Inheemse bevolking - om vele hier onbesproken redenen - aan de zijlijn blijven staan.
Het garnizoen van Batavia, vanwege het oorlogsgevaar inmiddels veel Europeser geworden, defileerde - zoals gebruikelijk - ook op koninginnedag van 1941. Omdat de 31e augustus op een zondag viel, gebeurde dat pas op maandag 1 september 1941.
Het was wel de laatste parade van het garnizoen van Batavia!

De haven van Tandjong Priok

Deze haven is al een paar keren genoemd.
In de tijd van de Oost-Indische Compagnie (VOC) kwamen de schepen uit Nederland niet in Batavia aan de wal, doch bleven zij op de rede liggen.

Dat kwam omdat het vroegere Batavia geen haven had die diep genoeg was. Het oude Batavia lag aan de monding van de rivier de Tji Liwoeng, die uitstroomde op een ondiepe en modderige plaats aan de Baai van Batavia.
Het kleine eilandje Onrust in die baai fungeerde in die periode als stapelplaats voor goederen die uit Nederland waren gearriveerd en ook voor de retourgoederen die naar Europa verscheept dienden te worden. Op Onrust werden ook de zo geheten retourschepen geïnspecteerd en - waar nodig - gerepareerd.
Het vervoer van waren naar het eigenlijke Batavia en de vrachten voor de retourvaart, moesten naar Batavia en ook weer van Batavia met lichters en prauwen overgeladen worden.
Ook de passagiers die in Indië aankwamen (en hun bagage) moesten in platboomde vaartuigen naar de wal worden gebracht. Midden in de 19e eeuw geschiedde dat personenvervoer vanaf de rede naar de wal met stoombarkassen. Allemaal erg charmant maar in feite erg primitief en met voortdurend tijdsverlies. Men arriveerde dan in de modderige monding van de rivier: daar was een soort prauwenhaven en daar kwam men aan wal bij het havenkantoor, genaamd de Kleine Boom.
Vooral toen de opening van het Suez Kanaal: (1869) de reisroute naar Indië aanzienlijk korter maakte en in de periode dat het vrije handelsverkeer op Indië een geweldige vlucht nam, werd het tijd dat Batavia eindelijk zijn oceaanhaven kreeg.
De bouw van de haven van Priok begon in 1877: het werk kwam in 1880 gereed. Niet in de benedenstad van Batavia zelve maar negen kilometer oostelijker, ook aan de Baai van Batavia. Daar kwam dan die nieuwe diepzeehaven die verder onder de naam van Tandjong Priok zou voortbestaan. De aanleg kostte de toen astronomische som van 51 miljoen guldens.
In Priok konden de grotere stoomschepen uit Nederland aan de kade komen en daar lossen en laden: het werd met recht een diepzeehaven. Voorbij was de tijd van het behelpen!
Een spoorweg verbond het netwerk in Batavia met de haven van Priok. In 1886 waren een buitenhaven en een binnenhaven voltooid: later beschikte men over drie binnenhavens. Met verder beweegbare en drijvende elektrische kranen en twee droogdokken
Het garnizoen in Batavia profiteerde geducht van die moderne haven. Voor expedities naar de Buitengewesten; voor aflossingsschema's. En voor de aankomst van militairen uit Nederland. En tenslotte vanwege de militaire (periodieke) verlofgangers die met hun familieleden de reizen heen en weer gingen maken.

Oorlog in de Pacific en daarna

Zoals reeds eerder uiteengezet zal het garnizoen van Batavia tijdens de Japanse bezetting (maart 1942 tot medio augustus 1945) onbesproken blijven.
Ook de woelige periode van na augustus 1945 tot aan de overdracht van de soevereiniteit in eind december 1949, komt niet aan de orde.
In de laatstgenoemde abnormale jaren zijn er echter zeer veel militaire eenheden in en door Batavia getrokken, doch van een blijvend vredesgarnizoen was in feite geen sprake. Wel was Batavia de zetel van een aantal hoofdkwartieren. Doch alle legering van troepen is slechts tijdelijk geweest.
Het begon al in september/oktober 1945 met de aankomst van Brits-Indische eenheden. In die periode ook de aankomst van drie KNIL-bataljons die er in oktober 1945 landden. En ook een bataljon van het Korps Mariniers (Mariniersbrigade) in december van 1945.
Vanaf maart 1946 - toen Nederland weer op Java de vrije militaire hand kreeg, was het de aankomst - vooral in Batavia - van zeer veel eenheden uit Nederland van de Koninklijke Landmacht (KL). Eerst de oorlogsvrijwilli-



Dit soort foto's was niet ongewoon in de jaren 1939/40/41: vertrek van opgeroepen militairen op spoorwegstations. Maar nu eens niet in Londen, Berlijn, Amsterdam, Parijs of Warschau, maar in Nederlandse-Indië op het station te Batavia-Koningsplein. Ook hier omhelzingen op het laatste moment.... Als de stoomlocomotief al gefloten heeft. Snel weggeveegde tranen. Kerstmis-1941 staat voor de deur.
Het is algemene mobilisatie. Nederland heeft aan Japan de oorlog verklaard. Zullen ze elkaar wel terugzien? Nederlandse militairen in Indië zouden een zware tol betalen: 20% van hen zou niet meer terugkeren.....
(foto: Kon. Instituut voor de Tropen)

gers-eenheden en vanaf eind 1946/begin 1947 ook eenheden met dienstplichtigen (7 December Divisie, "Palmboom"-Divisie, E Divisie en zelfstandige brigades). Veel troepen en staven van die grote verbanden zijn in, door en weer uit Batavia, inclusief Meester Cornelis, getrokken. Maar zij allen hebben niet langdurig in de hoofdstad gelegerd en vormden ook niet een vast "garnizoen"
Wel werden op de Oranje-verjaardagen met de tijdelijk aanwezige eenheden weer parades gehouden, maar deze vonden nu niet meer plaats op het Waterlooplein. Die ruimte was voor de moderne grotendeels gemotoriseerde troepen, te krap geworden. Nu nam het grotere Koningsplein die taak op zich.
De hele krijgsmacht was in beweging of in een maar tijdelijke stilstand tussen die bewegingen door. Aangezien de eenheden uit Nederland - te beginnen reeds in 1948 - ook weer naar dat land begonnen terug te keren (afgelost zijnde door inmiddels vooral weer te Batavia aangekomen 'verse' troepen), zag Batavia ook weer in Tandjong Priok vele moederlandse onderdelen op schepen vertrekken
Op 26 juli 1950 werd het KNIL bovendien opgeheven en vertrokken vele Nederlandse leden daarvan naar Holland en andere bestemmingen.
Al dat terugreizen ging door tot in 1951, toen de laatste Nederlandse troepen het inmiddels onafhankelijk geworden Indonesië via. Batavia - nu Djakarta geworden - verlieten.

Wil Zaagman jr.

CONTRIBUTIEBETALING

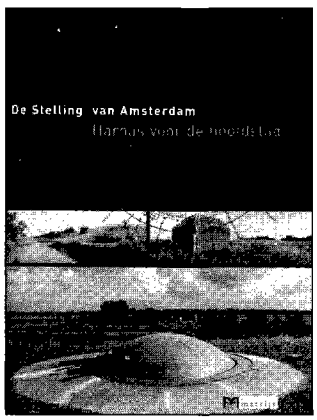
Tot op dit moment hebben 46 leden hun contributie nog niet voldaan. Hiervan hebben er vier mij al gemachtigd de contributie via hun VISAcard te incasseren. Toen waren er nog 42 ... **BEHOORT U TOT DEZE 42?**
Een dag of veertien na het verschijnen van dit nummer worden de aanmaningen verzonden. De kosten daarvan bedragen voor de aangemaande € 2,50. Deze kunt u zich besparen, door voordien de contributie over te maken.
Doe ook uzelf een plezier, en betaal snel!!

BOEKBESPREKING
door Theo Postma

DE STELLING VAN AMSTERDAM
harnas voor de hoofdstad

onder redactie van Paul Vesters.

Uitgeverij Matrijs; ISBN 90 5345 210 9; prijs € 29,95;
304 pagina's, rijk geïllustreerd met foto's en kaarten (in kleur), harde kaft.



De titel doet vermoeden dat het hier gaat over vestingbouw; dit is maar ten dele waar. Alleen het hoofdstuk dat ons bestuurslid Joep van Hoof voor zijn rekening nam behandelt de 'Stelling' vanuit militair-historisch gezichtspunt.
De Stelling van Amsterdam is een stelsel van forten en inundatiegebieden dat tussen 1880 en 1920 is aangelegd ter verdediging van de hoofdstad als nationaal reduit binnen de 'Vesting Holland'. De objecten van de 'Stelling' staan op de rijks- of provinciale monumentenlijst. Sinds 1996 staat de Stelling van Amsterdam ook op de Lijst van het Werelderfgoed van de UNESCO vanwege haar bewaard gebleven historische eenheid, ligging in het landschap, haar architectuur en militair-technische innovaties en vanwege haar gebruik van nieuwe bouwmaterialen. Door de aanwezigheid van de 'Stelling' is de ruimtelijke structuur van het gebied rond Amsterdam grotendeels ongewijzigd gebleven ondanks de hoge bevolkingsdichtheid.
Wat dit boek zo interessant maakt is het feit dat de waarde van de 'Stelling' niet alleen vanuit militair-historisch standpunt wordt bekeken maar ook vanuit het politieke decor, vanuit bouwkundig en biologisch perspectief. Vervolgens komen de plannenmakers aan bod: hoe een militair object een civiele waarde heeft en krijgt. Tot slot wordt een rondgang langs de forten en werken gemaakt waarbij de historische betekenis wordt aangegeven maar ook de huidige bestemming en eigenaar.
Omdat de 'Stelling' als militair object jarenlang met rust is gelaten en bovendien gekleed in camouflagepak was geboren bezit de 'noordelijke Randstedeling' een aantal oases van rust. Ze vielen niet op maar waren er wel en veelal dicht bij huis. Dit boek geeft zeer brede achtergrondinformatie en is door de mooie uitvoering zijn (hoge) prijs zeker waard.
Tot slot wil ik u wijzen op de internetsite van de STICHTING STELLING VAN AMSTERDAM (www.stelling-van-amsterdam.nl) en de mogelijkheid toe te treden tot VRIENDEN VAN DE STELLING VAN AMSTERDAM, adres: Stichting Stelling van Amsterdam, Veerdijk 32, 1531 MS Wormer, E-mail: info@stelling-van-amsterdam.nl.

BOEKBESPREKING

door P.H.Th. Dumon

"TRAVELS BY HIS HIGHNESS DUKE BERNHARD OF SAXE-WEIMAR-BISENACH THROUGH NORTH AMERICA IN THE YEARS 1825 AND 1826".

Dit reisverslag van Hertog Bernhard werd uit het Duits vertaald in het Engels door William Jeronimus (lid van "Mars et Historia") en geredigeerd door C.J. Jeronimus in april 2001.
Uitgever: University Press of America Inc., 4720 Boston Way, Lanham (Maryland) 20706, U.S.A.
ISBN 0-7618-1970-3. De prijs is 63 US dollars.

Bernhard van Saxe-Weimar-Bisenach (1792 -1862) werd geboren als Prins Carl Bernhard von Saxe-Weimar-Eisenach en groeide op in een voor die tijd zeer moderne omgeving wat ongetwijfeld heeft bijgedragen aan zijn interesse voor vreemde landen, gebruiken, militaire onderwerpen enz. Toen hij 14 jaar was, kwam hij in het leger en werd in 1809 gedecoreerd door Napoleon wegens zijn deelname in de slagen bij Linz en Wagram.
Op 23-jarige leeftijd werd hij brigadecommandant in het Geallieerde leger, dat vocht bij Waterloo en Quatre Bras. Voor zijn acties in bovengenoemde veldslagen ontving hij de titel "Hertog" van het Congres van Wenen.
Hij vervulde belangrijke taken, o.a. was hij Divisiecommandant gedurende de Belgische revolutie en van december 1848 tot december 1851 opperbevelhebber in het Nederlands Oost-Indische Leger. Hij was een zeer bereisde man.
Hij reisde door Rusland als gast van Tsaar Nicolaas 1, door Turkije, talie en vele andere Europese landen.
Maar in 1825 was Noord Amerika aan de beurt. Hij maakte de overtocht aan boord van het oorlogsschip "Pallas" van de Koninklijke Nederlandse Marine onder bevel van kapitein-luitenant ter Zee Rijk.
Hij vertrok op 4 april uit Gent, via Antwerpen, Hellevoetsluis, Engeland en vandaar naar Noord-Amerika en Canada.
Daar bezocht hij heel veel plaatsen, alwaar hij veel hooggeplaatste personen ontmoette, waardoor hij toegang had tot diverse militaire en burgerinstellingen.
Al zijn ervaringen en ontmoetingen worden in detail beschreven in dit 557 bladzijden tellende (dag)boek!
Het is opmerkelijk, dat het leest als een modern boek, terwijl het een verslag is uit de 19de eeuw. Alleen de vervoermiddelen (zeilschepen, stoomboten en postkoetsen) zijn nog niet vervangen door hedendaagse snelle voertuigen. Het is een boek, waarin men blijft lezen, een aanrader voor iedereen, die de Engelse taal machtig is!

Felix C. Bakker

HET MARINE VENDEL
oktober 1945 – juni 1946

Op 19 oktober 1945, zevenenvijftig jaren geleden, werd in Thailand een bijzondere Marine-infanterie-gevechtseenheid, het Marine Vendel, opgericht. Over dit aparte stukje marinegeschiedenis is weinig bekend. Iets is er over geschreven in Pen Gun van 28 maart 1946. In het boek 'Verborgen dageraad' van J.L. Hulsbus is gelukkig meer terug te vinden, zodat het toch niet geheel in de vergetelheid zal geraken. Niettemin lijkt het mij toch goed om nu, 57 jaar na de inscheping in februari 1946 om op weg te gaan naar Bali, het verhaal over het Marine Vendel ook vanuit een andere belevenis te schrijven, namelijk in de vorm van herinneringen aan mijn persoonlijke betrokkenheid daarbij, als toenmalig marinier der 3e klasse.

Inleiding en voorgeschiedenis

Nadat Japan op 15 augustus 1945 had gecapituleerd, zaten meer dan 15.000 Nederlandse ex-krijgsgevangenen in kampen verspreid over Thailand. Zij behoorden tot de overlevenden van de ongeveer 18.200 Nederlanders, die waren ingezet bij de aanleg van de Birma-Thailand Spoorweg. Tot hen behoorden ook vele honderden marinemannen, waaronder een vijftigtal officieren, die in een gevangenkamp voor officieren in Nomkajak zaten. Al spoedig na die capitulatie werd in Bangkok een Nederlands hoofdkwartier opgericht, dat officieren uitstuurde, die de overal verspreid zittende Nederlanders moesten trachten op te sporen. Zo verscheen onverwachts, op 20 augustus 1945, de luitenant ter zee der 2e klasse De Gouw, in gezelschap van een Britse majoor en vijf Britse parachutisten, in ons kamp. Dat kamp, genoemd naar het in de buurt gelegen kleine vissersdorp Kroan, lag ongeveer 10 kilometer ten zuiden van de stad Prachuab Kirikan en op zo'n driehonderd kilometer ten zuidwesten van Bangkok, in het junglegebied, langs de Thailand-Birma grens. Van ltz De Gouw hoorden wij officieel, dat de oorlog voorbij was. Voorts had hij het over atoombommen, die op Japan waren geworpen, een soort superbommen met een onvoorstelbare vernietigingskracht. Wij hadden geen flauw benul wat dat precies kon zijn, dus namen we het maar voor kennisgeving aan. Het belangrijkste voor ons was, dat wij vrij waren, driemaal daags te eten kregen en onze dokter de beschikking kreeg over medicijnen. Naar onze gevoelens toen, hadden de Amerikanen wel een tijdje eerder en een paar meer van die bommen mogen gooien. Dit gold zeer zeker voor de 700 Australische en Engelse krijgsgevangenen, die in een kamp enkele tientallen kilometers verder in de jungle van ons verwijderd zaten. Die waren, door de aanleg van een weg door bergachtig oerwoudgebied, er veel slechter aan toe. Er waren veel zwaar zieken onder hen, waarvan uiteindelijk velen zijn bezweken. Gelukkig konden hun zieken nog binnen een week na hun bevrijding, en de rest een paar dagen later, met vliegtuigen van het type Dakota vanaf het nabijgelegen vliegveld in Prachuab Kirikan naar hospitalen in Rangoon en India worden overgebracht om vervolgens naar huis te worden gevlogen.

Phetchaburi

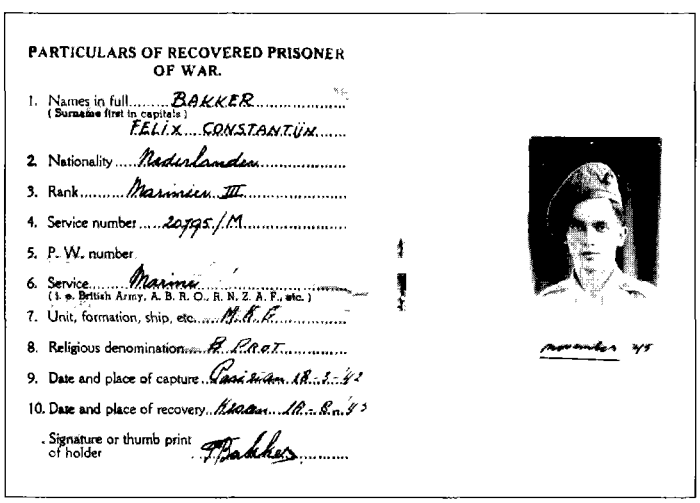
Bijna twee weken later werd onze groep van honderd Nederlanders per trein naar een soort verzamelkamp voor Nederlandse en

Australische ex-krijgsgevangenen bij de stad Phetchaburi gebracht. Daar bereikten ons voor het eerst berichten over gruwelijke moordpartijen op Java, gericht tegen Nederlanders, Indische Nederlanders, Chinezen en ook Indonesiërs. En wat nog erger was, dat ook de vrouwen en kinderen in de kampen niet veilig waren voor die moordzuchtige benden. De euforie, waarin wij in de afgelopen weken verkeerden, werd wreed verstoord. Wij begrepen toen, dat de oorlog voor ons nog niet afgelopen was. Woede en ongerustheid bepaalden onze stemming: een machteloze woede, gepaard aan door zorg en angst vervulde gedachten over de situatie, waarin onze vrouwen, kinderen, ouders en andere familieleden zich mogelijk bevonden. In deze geladen stemming kwam toen de bekendmaking, dat iedereen, die als 'fit' kon worden beschouwd, naar een militair trainingskamp zou worden overgeplaatst. Allereerst werden hiervoor alle beroepsmilitairen en ongehuwde dienstplichtigen onder de vijfendertig jaar aangewezen. Gehuwde dienstplichtigen konden zich als vrijwilliger melden. Ik kan me niet herinneren, dat ik zelf en ook anderen een medische keuring hebben moeten ondergaan. Blijkbaar gold als criterium voor 'fit': je gezond voelen, op dat moment niet ziek zijn en zo op het oog voldoende vlees op je botten hebben. Dus goedgekeurd voor alle diensten!

In Phetchaburi waren wij intussen voorzien van de groene Britse uniformkleding. Per man één broek en één hemd, 2 stel ondergoed, 2 paar sokken, 1 paar lederen veldschoenen (indien je maat voorradig was!), één deken, scheergerei en tandenborstel. Een halve plunjezak vol, wat een rijkdom! Voor ons, die naar het trainingskamp werden overgeplaatst, waren de goede gaven nog niet uitgeput, want, zo werd ons beloofd, daar zouden wij alsnog een volledige militaire uitrusting krijgen, compleet met bewapening. De Geallieerde bezettingsmacht in Thailand van het Britse 14e Leger was met onze legering en verzorging belast. Van enige bemoeienis met onze situatie of enig bericht van Nederlandse autoriteiten buiten Thailand was tot nog toe niets te merken. Het Rode Kruis was voor ons de bron van berichten over onze verwanten in Indië en Nederland. In Phetchaburi hebben we een aangename tijd gehad, vriendelijke bewoners en niet te vergeten de vele lieftallige bewoonsters. Goed en ruim voldoende te eten, aan rookgerei geen gebrek en tweemaal per week mooie Hollywood showfilms in de openlucht-bioscoop op een voetbalveld.

Maar desalniettemin ging begin oktober 1945 ons groepje van zeven KNIL-soldaten, twee marine-miliciëns en drie mariniers, namelijk marinier 1 H. Jalving, marinier 3 Willy Jansen en ik, in opgewekte stemming via Bangkok op weg naar het opleidingskamp. Laat in de ochtend vertrokken wij per trein, die drie uur te laat was, in tjokvol met passagiers gevulde open en gesloten goederenwagons uit Phetchaburi. Het vooruitzicht, ouwe maten terug te zullen zien in het trainingskamp, deed ons goed. En wat mijzelf betrof, in deze maand oktober zou ik met hen een pilsje kunnen drinken ter gelegenheid van mijn twintigste verjaardag! Samen met mijn maten, als 'ouwe mariniers' met een diensttijd van bijna vier jaren, eerst bij de Koninklijke Marine, vervolgens bij verschillende 'dwangarbeiders-bataljons' van het Keizerlijk Japanse leger. Het leven kon niet meer stuk! Onderweg moesten we twee keer 'overstappen' vanwege kapot gebombardeerde bruggen. De reizigers moesten, na eerst uit de wagons te zijn gesprongen, van de hoge spoordijk afdalen naar de kant van de rivier. Dat gebeurde met veel gedrang, geschreeuw, duwen en trekken. Wij pasten een vlotte methode van afdaling toe door met onze plunjezak gewoon naar beneden te rollen. Met smalle wankele roeibootjes werden de passagiers naar de over-

kant van de rivier gebracht en met een beetje geluk stond daar, als die geen vertraging had, een andere trein, waarmee zij hun reis konden voortzetten. Zo ook wij. Tegen de avond kwamen we in Bangkok aan en konden wij overnachten in een barak op het terrein van de vooroorlogse Race Course bij de Bangkok Sport Club, waar het Nederlandse hoofdkwartier was gevestigd en waar de ex-krijgsgevangen officieren waren ondergebracht. Die Club, compleet met zwembad, tennisbanen, restaurant, bar, etc. leek ons zó super de luxe, zó vooroorlogs, dat was iets van een andere wereld! De volgende ochtend een rit van ongeveer tachtig kilometer per legertruck naar het plaatsje Chonburi aan de oostkust van de Golf van Siam. Het militaire trainingskamp lag enige kilometers landinwaarts, nabij met oerwoud bedekte bergruggen, moerassen en dorre rotsachtige met bamboe-doeri (bamboe met doorns) begroeide vlakten. Dit uitgestrekte en bijna geheel onbewoonde gebied was natuurlijk bijzonder geschikt als infanterie-oefenterrein.



PARTICULARS OF RECOVERED PRISONER OF WAR.

1. Names in full ..... BAKKER .....
(Surname first in capitals)
FELIX CONSTANTIJN .....
2. Nationality ..... Nederlander .....
3. Rank ..... Marinier III .....
4. Service number ..... 20795/M .....
5. P. W. number
6. Service ..... Marine .....
(i. e. British Army, A. B. R. O., R. N. Z. A. F., etc.)
7. Unit, formation, ship, etc. ..... M.K.F. .....
8. Religious denomination ..... R. PROT .....
9. Date and place of capture ..... Parisian 18-3-42
10. Date and place of recovery ..... Kroon 18-8-45
Signature or thumb print of holder ..... F. Bakker .....

Militair kamp Chonburi

Het werd een vreugdevol weerzien allereerst met ouwe maten mariniers en van de marine en de andere ex-kampgenoten, die het overleefd hadden. Maten, die je maanden daarvoor het laatst nog had gezien als magere skeletten of met bolle hongeroedeem-buiken, bibberend en ijlend van de malariakoorts dan wel met grote tropenzweren op het lichaam, maar die je nu als uiterlijk gezonde taaie rakkers terug zag. Kreten als 'hé, ik dacht dat je de pijp uit was' en 'leef jij nog, hoe bestaat het?' werden meerdere malen gehoord. Op het weerzien moest natuurlijk gedronken worden! In de kantine was nog geen pilsje te krijgen, maar de Thaise whisky was niet zo slecht en ook niet duur. Van onze opleiding mariniers van 1 december 1941 bij de Marinekazerne Goebeng in Soerabaja waren daar in Chonburi toen zestien aanwezig. Vijf van onze maten van de opleiding, de mariniers 3 J. van Roest, Th. Moria, M.L. Schrijn, J.G. Verhoeff en L.P.A.H. Makatita hebben wij daar in de jungle langs de Spoorweg moeten achterlaten. Hen zullen wij tot op de dag van vandaag niet vergeten. Wat ons betreft kon nu de opleiding beginnen, wij waren er, net als in december 1941 in de Marinekazerne Goebeng, weer klaar voor! Onze maten van de marine en onze makkers van het KNIL dachten er hetzelfde over. Wij allen waren nu niet meer die zelfde mannen en jongens van maart 1942, die toen het bevel kregen de wapens neer te leggen en de vernedering moesten ondergaan zich aan de Japanners te moeten overgeven. De periode van de harde leerschool hadden wij nu achter de rug en wat wij nog voor de boeg hadden, daarover maakten wij ons niet ongerust.

Organisatie en opleiding

In de loop van de maand september 1945 zouden de Britten de Nederlanders hebben verzocht om t.z.t. hun troepen op Java af te

lossen. Daarbij zouden zij dan voor de formatie, training en uitrusting zorgen van de Nederlandse eenheden, die in Thailand gevormd konden worden door ex-krijgsgevangenen, die lichamelijk in redelijke conditie waren, in een gedisciplineerd verband te brengen. Hierbij deed ook het praatje de ronde, dat de Engelse autoriteiten in Thailand die ex-krijgsgevangenen als 'more or less mentally ill' beschouwden. Men kon immers niet van te voren weten, hoe de ex-POW-ers, door de lange tijd van wachten tot hun terugkeer naar huis, zich zouden gedragen en wie weet, of ze door de gespannen situatie amok zouden maken.

Het doel was om drie infanteriebataljons KNIL van elk ongeveer 400 man te vormen met daarnaast twee onafhankelijke compagnieën, bestaande uit marinepersoneel. De training van één KNIL-bataljon vond in Thamuang nabij Kanchanaburi plaats, de twee andere bataljons kregen hun opleiding in Chonburi. In Chonburi bedroeg het beschikbare aantal aan marinepersoneel ongeveer 260 man. Daartoe behoorden 60 mariniers, waarvan de meesten als kaderleden konden fungeren en die samen met de zeemiliciëns van de MBA de kern moesten vormen van de 2 compagnieën, aangevuld met het overig beschikbaar marinepersoneel. Deze marine-eenheid kreeg de naam **Marine Vendel**. Wie die naam gekozen heeft is mij niet bekend. Evenmin of men bij de keus voor die naam heeft teruggegrepen naar een tamelijk onbekende afdeling van de Stadswacht van Batavia in 1940-1941, die de naam Marinevendel voerde. Toen maanden later de Gadjah Merah (Rode Olifant) Brigade werd gevormd, vormden naast de drie KNIL-bataljons ook de twee marinecompagnieën onder de naam Marine Vendel er een wezenlijk onderdeel van.

De bataljons waren georganiseerd als een Brits Light Infantry Battalion en bestond uit de bataljonsstaf en 3 infanteriecompagnieën. Elke compagnie, ook die van het Marine Vendel, bestond weer uit drie pelotons en een compagniesstaf. De staf was samengesteld uit de compagniescommandant en de plv. commandant, een verbindingsofficier en een sergeant-majoor of een oudere sergeant. Voorts nog drie man verbindingsdienst, drie man fourage of 'stores', twee chauffeurs, een motorordonnans, een rijwielordonnans, die tevens als oppasser officieren dienst deed, een ziekenverpleger en een schrijver. De pelotons bestonden uit een pelotonsstaf en drie secties van elk elf man. De staf bestond uit de pelotonscommandant en de plv. pelotonscommandant, een chauffeur, 2 man verbindingsdienst en een rijwielordonnans. De sectie had een sectiecommandant, een aan deze toegevoegde ordonnans, die ook optrad als een 'manusje-van-alles' voor de sectie, en 3 gevechtsgroepen van elk 3 man. Één groep had een Brengun-schutter en -helper en een geweerschutter. De twee andere groepen hadden elk één stengun-schutter en twee geweerschutters. De geweerschutters waren bewapend met Britse Lee Enfield repeteergeweren. Bij elk bataljon, en derhalve niet bij het Marine Vendel, behoorde nog een sectie lichte mortieren. De algehele leiding van de training had de Engelse Majoor Barnes, een beroepsofficier met oorlogservaring in Birma als commandant van een Gurkha bataljon. Hij had voor instructie en demonstratie een Indiaas peloton van 39 man tot zijn beschikking. Bij de training kwam de nadruk te liggen op de z.g. 'jungle warfare', waarmee de Britten in Birma en de Australiërs in Nieuw-Guinea veel succes hadden ervaren. Zelfs voor ons als mariniers bleek het een pittige training te zijn, waarbij wij vele interessante en nuttige dingen hebben kunnen leren. Voor zover ik mij nog kan herinneren, hadden we bij het Marine Vendel de volgende officieren: Ltz. 1 J. van Haga, de commandant van het Marine Vendel, Ltz. 1 KMR J.G.M.D. van Grondelle, Ltz. 2 KMROV H. Eekhof, OVA (Officier van

Administratie) 2 J.H. van de Wall (één van de legendarische figuren van de Spoorweg, commandant van de z.g. 'Spijkerploeg') en 1e Lntmarns. K.J.J. Hamburg. Onder hun leiding en die van sgtmajmarns C.J. de Vos, sgtadelborst marns B. Dunki Jacobs, sgtmarns P. van Espelo, kpladelborst marns E.F. Meerdink en nog meer marinierskaderleden en enkele militiekorporaals werd met enthousiasme en volharding geoefend. 's Ochtends vroeg om zes uur 'Overal', gevolgd door 'knikken en knakken', ofwel ochtendgymnastiek of looppassen in of rond het kamp. Daarna ontbijt van rijst met sajoer (bouillongroentesoep) en hardgekookte eieren of gebakken eieren ('telor mata sapi'). Het ontbijt, dat wij de eerste week kregen, was bijna oorzaak van een muiterij. Dat ontbijt bestond namelijk uit biscuit en kaakjes met margarine en marmelade. Na een massaal protest van zowel de KNIL-bataljons als het Marine Vendel werd dat ontbijt vervangen door een ontbijt van rijst met sajoer of nasi goreng met wat erbij. Brood was nog niet te krijgen. Door de nood gedwongen waren al onze Hollandse maten in de afgelopen jaren ook fervente 'rijstepikkers' geworden. De Hollandse fuseliers van het KNIL waren dat al vele jaren eerder. Bij gebrek aan uitzicht op een 'vette hap' van verse aardappelen of een ontbijt met brood moesten wij allemaal het voorlopig voor onbepaalde tijd maar met driemaal daags een rijsthap doen. Na de jaren van gevangenschap was dat voor ons natuurlijk absoluut geen probleem, want we kregen nu immers meer dan voldoende te eten. Wat kleding en uitrusting betrof, was het minder gunstig voor sommigen, voor wie geen (passende maat) schoenen voorradig waren. Die hebben de eerste maand de oefeningen gewoon op hun blote kakkies gedaan, zoals ze de afgelopen jaren in de jungle gewend waren. De hele dag werd er hard aan getrokken met veel schietoefeningen met Brengun, Lee Enfield geweer en stengun. Scherpe munitie was er genoeg en werd daarom veel gebruikt. Aan vuurdiscipline bij het schieten met automatische wapens werd streng de hand gehouden. Het lopend vuren vanaf de heup met het Lee Enfield geweer werd intensief beoefend. Voor het gericht schieten vanaf de schouder is in een junglegevecht meestal geen tijd. De driemans gevechtsgroep vormde de kleinste eenheid, die onder alle omstandigheden in het veld als een hecht team moest opereren, zowel bij aanval als verdediging en tijdens dag- en nachtpatrouilles. Bij ingraven werden, indien vereist, foxholes voor drie man gegraven, zodat je naar alle kanten gedekt was, vuur kon uitbrengen en elkaar bij man tegen man gevechten eveneens dekking kon geven. Spectaculair was de oefening, waarbij de afgeschoten fosforgranaten, die bij een bestorming van een stelling op een heuvel door een peloton, op korte afstand vóór de voorste sectie explodeerden en de struiken rondom in brand zette. De schietoefeningen, waarbij uit een met, afhankelijk van de gesteldheid van de weg, een snelheid van 40 tot 60 km per uur rijdende truck werd gesprongen, beleefden we als acteurs in een spannende boevenfilm. Bij gebruik van de geladen stengun was het wel bijzonder oppassen, want die ging te gemakkelijk af door de schok bij het vallen. Er was daardoor reeds een dodelijk ongeval gebeurd. De vele marsen in de gloeiende zon met volle marsbepakking en gerantsoeneerd drinken, kortom het hele scala aan oefeningen, die zoveel mogelijk de velerlei gevechtssituaties voor de infanterist benaderden, kwam tijdens de opleiding aan bod. Zo gingen de dagen en maanden van training voorbij. Gelukkig was het zeldzaam, dat iemand moest uitvallen wegens bij voorbeeld een weer opkomende malaria-aanval of een andere kwaal van de voorbije jaren. Ook de enkele uitglijder, dat een maat zuur raakte en door dokter of ziekenpa naar Bangkok naar het VD hospitaal, afdeling 'Cowboy-

zaal' werd gestuurd. Voorlichting genoeg gehad, dus dubbelzuur. Zo weet ik me nog heel goed zo'n medische voorlichting te herinneren. Dat werd door een Engelse legerarts in Phetchaburi gegeven, toen wij van de ene op de andere dag vanuit de jungle aan de gevaren van de grote stad werden blootgesteld. De man wist ons met verve allerlei afgrijselijke details van venerische ziekten te vertellen. Het onderwerp ging over de symptomen, de behandeling en vooral de afschrikwekkende gevolgen van een erge soort venerische ziekte, namelijk de z.g. 'Äziatische syphilis'. Om tot slot, bij wijze van climax, zijn betoog te beëindigen met de angst aanjagende en daardoor onvergetelijke zin: '.... and the remains of his 'private means' was just left a little stump!' Wij waren gewaarschuwd!

Een prettiger verhaal was de aan ons, exkrijgsgevangenen, gerichte Boodschap van Koningin Wilhelmina, die tijdens een 'Alle Hens' werd voorgelezen. Men was ons toch niet helemaal vergeten!

Binnen het Marine Vendel heerste een sfeer van kameraadschap en veel begrip tussen officieren, onderofficieren en manschappen. Per slot van rekening waren wij jarenlang samen door dezelfde hel gegaan en hadden we elkaar daardoor beter leren kennen en waarderen. Het is zelfs enige malen voorgekomen, dat wij 's avonds lichtelijk beneveld van de Thaise whisky met een paar officieren, als een groep, zingend en met de armen over elkanders schouders, van passagieren in de stad Chonburi terugkwamen. Daarbij het toen populaire liedje zingend van 'Wij zijn jongens van ene groep, wij hoeven ons niet te generen, centen hebben we allen genoeg, meer dan die kale heren', enz. Bij de poort aangekomen, was het over en uit en werd er weer model afgemeld. Absoluut onvoorstelbaar en onbestaanbaar gedrag voor militairen, blijkbaar met uitzondering van ietwat 'mentally ill' zijnde ex-krijgsgevangenen. Om 01.00 uur dienden wij binnen te zijn, want anders kwam men niet aan de nodige rust toe om de volgende dag, weer afgepeigerd en wel, door te komen.

Als een soort van sluitstuk van de opleiding werd in januari 1946 door elke compagnie

's-Gravenhage, 21 November 1946.

Aan de oud-krijgsgevangenen,

Het is mij een groote vreugde na eerder pogen thans de gelegenheid te hebben, U een bewijs van mijn medeleven te kunnen geven.

Mijn gedachten waren bij U in de dagen, dat gij Uw heldhaftige strijd streed tegen een overmachtigen vijand en hebben U gevolgd in Uw bitter lot van krijgsgevangenschap, dat daarop is aangebroken. Spaarzame berichten bereikten mij, omtrent wat een verdragen schennende vijand met zijn krijgsgevangenen deed.

Nu ik alles weet, wat gij te doorstaan hebt gehad en hoe gij het doorstaan hebt, vervult mij trots over Uw houding, die de beste tradities van onze weermacht waardig is geweest, ja, daaraan nieuwe tradities heeft toegevoegd door Uw moed, Uw volharding en Uw trouw.

In weemoedige herinnering aan hen, die het offer van hun leven gebracht hebben, dank ik U allen voor wat gij voor het Koninkrijk hebt gedaan.

Wilhelmina

om de beurt de oefening 'Free for All' gehouden. Een oefening van twee dagen en twee nachten. Onafhankelijk van elkaar opererende pelotons dienden als patrouille een opgegeven route te volgen. Een aantal pelotons van verschillende compagnieën kreeg een route opgegeven, tegengesteld aan die van een aantal andere pelotons. Alle patrouilles waren tegenstander van elkaar, dus indien men elkaar aantrof of waarnam, volgde gevechtscontact. Waarnemers, zoals majoor Barnes en zijn Indiase instructeurs en enige Nederlandse officieren, bepaalden wie dan bij zo'n gevecht was uitgeschakeld. De oefening werd gehouden in een praktisch onbewoond gebied van tientallen vierkante kilometers, bedekt met jungle, bergen en rotsen, met weinig of geen paden. Twee pelotons van het Marine Vendel kwamen op hetzelfde idee, namelijk om twee Thaise vissersprauwen te huren en daarmee ettelijke kilometers langs de kust te varen om bij een geschikte landingsplaats te worden afgezet en vandaar uit de patrouille aan te vangen. Zo werd bij de aanvang een kilometers lange mars bespaard en kwam het peloton uit een richting, die niet werd verwacht. Daardoor was er ook minder kans om zelf vroegtijdig in een hinderlaag te lopen. In de namiddag liep de eerste tegenstander in onze opgestelde val en werd uitgeschakeld. Die mocht ons dus niet meer aanvallen, maar moest nog wel doorgaan met de oefening. De vaartocht had ons kilometers marsen bespaard, dus was er voldoende tijd om een nachtelijke overval te beramen op een patrouille, die ergens aan het bivakkeren was. Ook deze keer waren we zo fortuinlijk om nog vóór middernacht een tegenstander in diens bivak te verrassen, dankzij de omstandigheid dat het niet zo aardedonker was Ons peloton kreeg daarvoor nog een compliment van de aanwezige militaire Indiase scheidsrechter/waarnemer. Van slapen kwam die nacht natuurlijk niet veel, want in de vroege morgenuren was de kans op een overval volgens het boekje groter. De volgende dag liepen wij zelf in een hinderlaag, maar wisten toch ook weer een keer een patrouille uit te schakelen. Uiteindelijk kwam ook aan deze 48 uren durende oefening een einde. Toegegeven, we waren absoluut niet fris meer. Maar de volgende dag was het gewoon om 06.00 uur weer 'Overal' en conform de dagelijkse oefenorders weer gewoon doordouwen.

Op 10 december vierden wij, mariniers ons korpsfeest in Chonburi in een afgehuurde zaal van een restaurant met bar, inclusief bardames. We kregen van de kampleiding nachtpermissie en 's ochtends vrij van baksgewijs. Het werd een denderend feest om die eerste korpsverjaardag weer in vrijheid te kunnen vieren. Daarna volgden de Kerstdagen en Nieuwjaar, die met zeer gemengde gevoelens werden beleefd. De berichten vanuit Java bleven namelijk somber. Onze stemming werd daardoor nog grimmiger.

Einde van de opleiding en vertrek naar Bangkok

Samen met een bataljon van de Gadjah Merah Brigade werd het Marine Vendel tot nader order naar Bangkok overgeplaatst. Gedurende de opleiding in Chonburi had het Marine Vendel een bepaald prestige verkregen vanwege de uitmuntende graad van geoefendheid, discipline, enthousiasme en kameraadschap. Het was daarom niet verwonderlijk, dat bij het bezoek van de Geallieerde opperbevelhebber, Admiraal Mountbatten, drie van onze pelotons de erewacht mochten vormen. 'A very smart guard', zou hij na de inspectie hebben opgemerkt. Het was hem verteld, dat wij ex-krijgsgevangenen waren. Klaarblijkelijk hadden wij ook bij één van de officieren in zijn gevolg zoveel indruk gemaakt, dat onze commandant van Engelse zijde een verzoek ontving om tijdelijk een bewakingsdetachement ter beschikking te stellen voor de Royal Air Force basis op vliegveld Don Muang. Thaise bandieten

waren zo driest geworden bij het roven en inbreken van voorraad-magazijnen op en nabij het vliegveld, dat ze zelfs een paar Engelse schildwachten van het R.A.F-regiment hadden aangevallen en gedood. Zij waren zo brutaal geworden dat ze niet alleen 's nachts maar ook op klaarlichte dag op het uitgestrekte terrein durfden te opereren. Twee secties met meest jonge mariniers werden voor dat detachement uitgekozen. Die tussentijdse job leek ons wel een goede oefening. Binnen een week konden we, samen met onze Engelse collega's van de bewaking, twee bandieten voorgoed neerleggen en drie gevangennemen. Toen was het roven in ieder geval voorlopig over en konden wij weer terug naar Bangkok. Intussen was bijna de helft van het Marine Vendel met Hr Ms 'Tromp' en de onderzeeboot 'O 23' op 26 januari 1946 op thuisreis naar Nederland. De thuisvaarders waren allen in de jaren 1938 en 1939 naar de Oost uitgezonden. Wij, die achter bleven, merendeels 'Indische jongens', gunden hen van harte een blijde thuiskomst na al die moeilijke jaren. Voor ons echter en onze kontjo's van het KNIL was nog veel werk aan de winkel. Het Marine Vendel bestond toen nog voor ongeveer tachtig procent uit Indische zeemiliciëns.
Blijkbaar was er nu regelmatig contact met de Nederlandse autoriteiten in het buitenland, zo ook met de Commandant Zeemacht Verre Oosten in Colombo. Eén van ons kreeg toen in Bangkok het heldere idee om met z'n allen, d.w.z. wij mariniers 3e klas van de december 1941 opleiding, een verzoek in te dienen voor bevordering met terugwerkende kracht tot marinier 2e klas. Wij vonden het namelijk met onze vier (oorlog)dienstjaren tijd worden om toch tenminste als marinier 2e klas uit de oorlog te mogen terugkomen en niet langer als 'derde balie' te moeten doordouwen. Dit verzoek zou met gunstig advies door de Commandant Marine Vendel en met op de achtergrond de steun van OVA Van de Wall en de instemming van de andere officieren zijn doorgestuurd. Ik geloof dat nog geen twee weken later wij de uitslag op ons verzoek vernamen. Kort en krachtig 'Verzoek afgewezen.' Wat hadden we daar toen hartstikke de pest over in. Lijkt nu misschien kinderachtig, maar dat was het voor ons toen zeker niet. De uitdrukking 'Balen' bestond bij de Marine in die tijd nog niet, maar wel 'Zak opblazen!!' En dat kon die 'bureauhap' daar in Colombo wat ons betrof!

Vertrek uit Thailand

Eindelijk was het dan zover, dat de Gadjah Merah Brigade scheep ging aan boord van het Engelse troepentransportschip de 'Sainfoin', met voorlopige bestemming Singapore. Op 12 februari 1946 werd ons laatste 'katje' in Thaise ticals uitbetaald en daarna binnen een paar dagen opgemaakt. Bij ons vertrek uit Bangkok werd aan de wal door menig meisje met vaste of losse verkering vele traantjes gelaten. Met trots droegen wij allemaal onze gloednieuwe mouwbadge met daarop de Rode Olifant. Eigenlijk was het de bedoeling dat op de badge de afbeelding van een Witte Olifant zou komen. Maar aangezien een Witte Olifant alleen bestemd was voor de koning van Thailand, en alles wat daarmee verband hield, moest een andere afbeelding worden gekozen. Als een onderdeel, gevormd door ex-krijgsgevangenen in



11 Aangetreden Gadja Merah MBA pelotons op appelplaats voor de kazerne te Soerabaja. Juni 1946

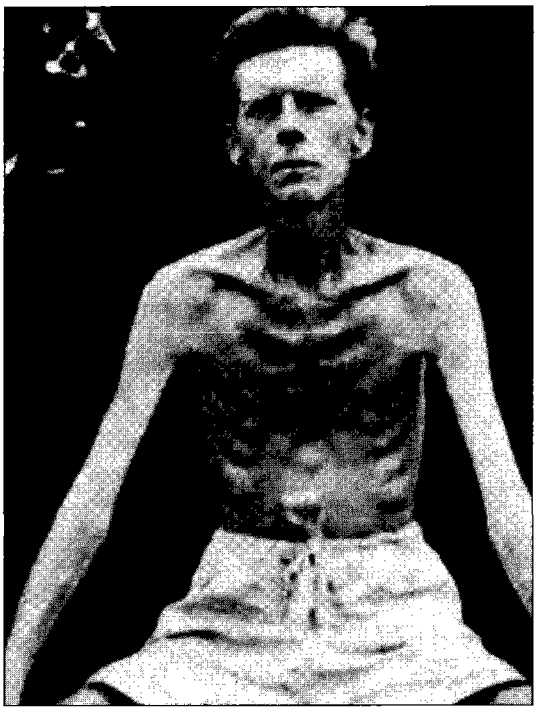
Thailand, wilde men hoe dan ook het symbool van dat land, de Olifant kiezen. Wit mocht niet, dus werd het de Rode Olifant.
Op 26 februari in Singapore aangekomen, hoorden wij voor het eerst iets over een Brigade van 'duizenden' Nederlandse mariniers uit Amerika, die zich aan boord zouden bevinden van de op dat moment eveneens in Singapore liggende 'Nieuw Amsterdam'. Ik kon dat haast niet geloven, een Brigade van 'duizenden' mariniers. Toch bleek het waar te zijn. Maar voor ons was op dat moment slechts van belang, dat we, Gadjah Merah op weg waren. Waarheen precies, was nog 'tidak tahoe' (weten we niet). Samen met een Landing Ship Tanks, de LST 'Rocksand', die in Singapore was geladen met rijdend materieel voor de transportcompagnie, werd koers gezet richting Soerabaja. Tot onze teleurstelling mochten we daar aangekomen niet de wal op, de situatie was daar nog onstabiel, werd ons gezegd. Toch bleken enigen van het transport nog stiekem van boord te zijn geweest.

Landing op Bali

Het eiland Bali bleek onze uiteindelijke bestemming te zijn en daar eindigde dan ook onze zeereis. De Gadjah Merah Brigade had de opdracht daar te landen, de zich daar nog bevindende Japanners te ontwapenen, het Nederlandse gezag en dat van de plaatselijke Hoofden der bevolking te herstellen en de orde en rust te handhaven. Om 08.00 uur in de ochtend van 2 maart 1946 vonden de landingen bij het dorp Benoa plaats. Op dezelfde dag werden zonder tegenstand Benoa, het vliegveld bij Kuta, de plaatsen Sanoer en Den Pasar en verder het hele zuidelijke deel van het eiland bezet. De Balinese bevolking toonde zich blijkbaar verheugd over onze komst en allerwegen werden onze troepen vriendelijk door hen ontvangen. Ook bij de verdere opmars van de colonnes naar verschillende plaatsen op Bali verliep alles vlot en dat zonder een schot te lossen. Overal toonde de bevolking ons een vriendelijke gezindheid. Volgens beweringen van de bevolking waren verschillende Javaanse terroristen-groepen bij het gerucht van onze komst reeds terug naar Java gevlucht. Enkele groepjes, die niet tijdig de benen hadden genomen, werden in samenwerking met de Balinezen onschadelijk gemaakt. Omstreeks 10 maart bevonden eenheden van de Gadjah Merah zich over het gehele eiland. Ons peloton kreeg het dorpje Gilimanoek aan Straat Bali, pal tegenover de Java-wal bij Banjoewangi, als bewakingspost en de omgeving als patrouillegebied toegewezen. Veel medewerking kregen we van de plaatselijke bevolking, die ons steeds op de hoogte hield van verdachte zaken. Belangrijk voor de bevolking was, dat wij intensief patrouilleerden langs de kust en verder landinwaarts. Vooral 's nachts hadden wij daarbij veel aan de hulp van de dorpswachten, die ook de kust in de gaten hielden. Een prachtig eiland met een vriendelijke bevolking, die ons met gastvrijheid heeft ontvangen en die ons veel hulp heeft verleend bij de uitvoering van onze taak. Ons verblijf op Bali was maar van korte duur. In April begonnen voor ons, mariniers de overplaatsingen naar de Mariniersbrigade, die inmiddels de bezetting van de stad Soerabaja van de Engelsen had overgenomen. In de loop van dezelfde maand begonnen over zee vanuit Java de infiltraties op Bali van Javaanse strijdgroepen. Zij kwamen met honderden tegelijk. Daar hoefden wij ons niet meer druk over te maken, want wij kenden onze maten zeemiliciëns en de KNIL-makkers goed genoeg om te weten dat die het karwei binnen de kortst mogelijke tijd zouden klaren. Dat gebeurde dan ook, zij het helaas ook met gesneuvelden aan de kant van de Gadjah Merah.

Terug in Soerabaja en het einde van het Marine Vendel

Met ons vertrek was de sterkte van het Mari-



ne Vendel teruggelopen tot ongeveer 130 man, hoofdzakelijk nog bestaande uit zeemiliciëns. Tot tenslotte ook deze groep in mei en juni 1946 naar de M.B.A. (Marine Bewakings Afdeling) Soerabaja werden overgeplaatst. De meesten van deze Indische zeemiliciëns, dienstplichtigen dus, hebben nog tot 1949 moeten dienen, alvorens zij werden gedemobiliseerd. Hetzelfde gold voor hun collega's van het KNIL. Zo'n tien jaren, en wát voor jaren, hebben zij tot aan de laatste dag hun plicht vervuld en in sommige gevallen vaak méér dan dat. Onder hen bevonden zich vele oudere miliciëns, die wegens de mobilisatie in december 1941 weer in actieve dienst werden opgeroepen Bij het uitbreken van de oorlog hadden zij een baan en een gezin. Ook hadden zij aan gevechtshandelingen ter zee en te land deelgenomen en daarna de bittere jaren van krijgsgevangenschap ondergaan. Al die jaren waren zij gedwongen gescheiden van hun vrouw en kinderen, met wie zij totaal geen contact konden hebben. Onder hen waren er velen, die na de oorlog hoewel eigenlijk nog niet geheel fit en qua leeftijd niet direct in aanmerking kwamen voor de militaire training in Chonburi zich toch onmiddellijk daarvoor opgaven, in de hoop bij de eersten te kunnen zijn die weer terug naar Java konden gaan. Zij waren ook diegenen, die gedurende de oorlogsjaren waarschijnlijk meer nog dan de lichamelijke ellende het geestelijk veel zwaarder hebben gehad. Over de toenmalige jonge dienstplichtigen dient te worden vermeld, dat hun militaire diensttijd een aaneengesloten periode is geworden van tien jaren oorlog en krijgsgevangenschap. Maar voor hen allen gold en geldt nog steeds, dat, in tegenstelling tot de met veel tam-tam van nationale heroïsche retoriek omgeven mobilisatie in december 1941, hun demobilisatie zonder enige vorm van een persoonlijke of algemene blijk van erkenning en waardering op een geruisloze wijze heeft plaatsgevonden. Het heeft nog ongeveer vijf en dertig jaren geduurd aleer een Nederlandse regering middels een min of meer afgedwongen financiële uitkering hen alsnog een soort van erkenning heeft willen geven.

Met de overplaatsing van de laatste groep zeemiliciëns van Bali naar Soerabaja in juni 1946 was het laatste onderdeel van het Marine Vendel uit de organisatie van de Gadjah Merah verdwenen.

Aan het bestaan van 'Het Marine Vendel', deze unieke infanterie-gevechtseenheid van ex-krijgsgevangen marinepersoneel in Thailand is hiermede een onopvallend einde gekomen.

Omstreeks dezelfde tijd ging bij een reorganisatie van het KNIL de 'Gadjah Merah Brigade' over in de Y-Brigade van het KNIL.

Foto's : J. Hulsbus en F.C. Bakker

BOEKBESPREKING
door J. Nuis

Piet Hein en de Zilvervloot. Oorlog en handel in de West

Wendy de Visser

Uitgeverij Verloren, Hilversum. ISBN 90-6550-454-0. € 9,30. 88 p., ingenaaid, geïllustreerd



De serie Verloren Verleden plaatst 'gedenkwaardige momenten en figuren uit de vaderlandse geschiedenis' in een breder verband, waarbij onder meer aandacht aan het algemeen historische kader wordt besteed. In dit deel 13 van de serie komt na de beschrijving van de verovering van de Spaanse zilvervloot door Piet Hein in opdracht van de West-Indische Compagnie dan ook de Opstand tegen Spanje, de WIC, de koloniën in de West, de slavenhandel en de kaapvaart aan de orde. Naast vele andere onderwerpen wordt bij voorbeeld ook het leven aan boord, waaronder de straffen, uitgebreid beschreven. Na nogmaals de Nederlandse handel in slaven, ook in vergelijking met andere landen, behandeld te hebben, bespreekt de auteur enkele recente meningen over hoe dit stukje vermeend 'foute' verleden te erkennen. Het boekje eindigt met een opsomming van de 'verbeelding' van Piet Hein, zoals de portretten van Piet Hein en de zilvervloot. Maar ook wat van hem bewaard gebleven is, van zijn graftombe in Delft tot een stukje bot en een pluk haar bij het Rijksmuseum. In proza en poëzie komen zijn daden, die 'groot bennen' ruimschoots voor. In dit relatief kleine boekje worden bijzonder veel onderwerpen behandeld, waarmee het goed in de doelstelling van de serie past. Ook de vele illustraties in kleur en zwart-wit pleiten voor aanschaf door breed in de geschiedenis geïnteresseerden, als de leden van onze vereniging zijn.

Willem Plink

DEFENSIEPUBLICATIE DP 20-30 VAANDELS EN STANDAARDEN BINNEN DE NEDERLANDSE KRIJGSMACHT

Met de defensiepublicatie DP 20-30 Vaandels en Standaarden binnen de Nederlandse Krijgsmacht is de DP 20 serie voorlopig gereed. Al eerder verscheen op intranet en internet de voorlopige defensiepublicatie DP 20-10 **Ceremonieel en Protocol** voor de Nederlandse Krijgsmacht; de definitieve versie wordt binnenkort uitgegeven. De defensiepublicatie DP 20-20 **Exercitie** voor de Nederlandse Krijgsmacht is al eerder in boekvorm uitgegeven en is inmiddels ook geplaatst op internet en intranet. De defensiepublicatie DP 20-30 staat nu ook op Intranet en Internet. Deze publicaties sluiten, qua onderwerp, nauw op elkaar aan: In DP 20-10 worden o.a. het ceremonieel en protocol ten aanzien van vaandels en standaarden behandeld, in DP 20-20 wordt, in een apart hoofdstuk, de exercitie met vaandels en standaarden behandeld en ten slotte bevat DP 20-30 de beschrijvingen van vaandels en standaarden, het aanvragen en verlenen, de opschriften voor krijgsverrichtingen, de onderscheidingen, het onderhoud en nog een groot aantal andere interessante gegevens.
Om financiële redenen worden deze publicaties niet meer als boekwerk uitgegeven. Er bestaat echter vooral voor DP 20-30 grote belangstelling buiten defensie. De Traditiecommissie Krijgsmacht, die opdracht voor deze publicatie gaf, tracht dan ook om de publicatie in boekvorm uit te geven. Een prijs is nog niet vast te stellen. Eerst moet de belangstelling binnen en buiten defensie worden gepeild.
Belangstellenden voor de **publicatie in boekvorm** wordt verzocht dit kenbaar te maken aan majoor b.d. W.L. Plink, Midachten 53, 8162 CK Epe.
Intranet: home.co.mindef.nl/mp/index.htm
Internet: http://www.mindef.nl/mpbundels/index.htm

Ph. M. Bosscher

EEN HERINNERING AAN DE SLAG BIJ JUTLAND IN HET MARINEMUSEUM TE DEN HELDER

In de collectie van het Marinemuseum te Den Helder bevindt zich een gesigneerde aquarel van de hand van Jan Hoynck van Papendrecht (1858-1933). Het stuk is afgebeeld op p. 119 van de studie die J.A.C. Bartels in 1986 aan de kunstenaar wijdde; daar wordt echter vermeld dat de verblijfplaats onbekend is. Het zou dan ook pas in 1990 voor het Marinemuseum worden aangekocht. Hoynck van Papendrecht heeft ditmaal een portret op klein formaat (20 bij 12,75 cm) vervaardigd van een matroos bij de Britse 'Royal Navy' in daags tenue. Blijkens zijn mutslint behoort hij tot de bemanning van 'H.M.S. Nestor' (niet 'Nesor', zoals het bijschrift abusievelijk vermeldt). Dit was een torpedobootjager die deel uitmaakte van de 'Battle Cruiser Fleet' tijdens de Slag bij Jutland en toen op 31 mei 1916 verloren ging. De Duitsers pikten een aantal overlevenden op, inclusief de commandant, kapiteinluitenant ter zee Barry Bingham en maakten dezen vervolgens krijgsgevangen.



De aquarel is gedateerd 'october 1918'. Een datering die raadsels opgeeft. Deze zijn als volgt op te lossen. Hoynck van Papendrecht had, tijdens de Eerste Wereldoorlog, vrije toegang tot de meeste kampen waar de Nederlandse Regering belligerente militairen, die in ons land een toevlucht hadden gevonden, had geïnterneerd. Eén van de kampen bevond zich aan de toenmalige stadsrand van Groningen en was bestemd voor Britse militairen (vandaar de nog bestaande naam 'Engelse kamp'). In eerste instantie werden hier de Britse militairen van de 'Royal Naval Division' geïnterneerd die na de val van Antwerpen, in de nazomer van 1914, op Nederlands grondgebied terecht waren gekomen.

Aan te nemen valt dat de afgebeelde matroos in dit kamp terecht is gekomen nadat hij uit Duitse krijgsgevangenschap is ontsnapt. Dat Hoynck van Papendrecht hem volledig correct gekleed (inclusief batons!) heeft kunnen afbeelden is waarschijnlijk te danken aan de hulpvaardigheid van medegeïnterneerden.

Hiermee zijn wel de voornaamste vragen, die door dit charmante portretje worden opgeroepen, beantwoord. De naam van de afgebeelde matroos is helaas tot nu toe onbekend gebleven.

WIJZIGINGEN OP DE LEDENLIJST

Wil Zaagman jr.

De navolgende wijzigingen zijn aangebracht in de ledenadministratie:
Nieuwe leden (en hun interessegebieden):
L.J. de Coninck, Boulevard De Ruyter 132, 4381 KD Vlissingen, tel. 0118 – 41 65 32,
e-mail jmdeconinck@zeelandnet.nl (algemeen);
M. van Hattem, Maarland Zuid Zijde 27, 3231 CJ Brielle, tel. 0181 – 41 56 77,
e-mail mvhattem@publishnet.nl (a2, a3, a4, a6, a7, b1 t/m b6);
A. Mantingh, De Twijnder 77, 5506 AM Veldhoven, tel. 040 – 253 68 81;
T. van Middelkoop, Sterappelstraat 7, 4421 LE Kapelle, tel. 0113 – 34 32 01
(a4, a5 m.n. periode 1939/40);
P.R. van Slooten, Vlierburgweg 1, 3848 CZ Harderwijk (a4, a5, b1, b6, b7, b9 t/m b12, c10);
St. Vrienden van het Marinemuseum, p/a mw. E.R. Boot, Burg. Houwingsingel 80, 1781 XE Den Helder;

Wijzigingen in (post-)adresgegevens:
mw. C.A. Römelingh-Höpink, Seinstraat 68, 7811 GV Emmen, tel. 0591 – 65 39 02;
Vereniging van Officieren Geneeskundige Diensten, p/a Redactie Polsslag, OCMGD,
Postbus 382, 1400 AJ Bussum.

Nagekomen opzeggingen per 01-01-2003:
American Society of Military Insignia Collectors, c/o mr. George Duell, 526 Lafayette Avenue,
Palmerston PA 18071, Verenigde Staten van Amerika;
John G. Dendekker, Sanford, Ontario, Canada;
J.G. Lap, Huissensestraat 169III, 6833 HV Arnhem;
H. Moes, Hertog Godfriedstraat 64, 5231 XH Den Bosch.

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:

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